

# Ranvej

04→2024

*Cero*

MAGAZÍN PRO  
ZAMĚSTNANCE

Někdy jde  
o minuty

←  
Martin  
Marek  
Oldřich  
Jan  
Jiří



## Brazílii máme blíž

S brazilským Embraerem spolupracujeme už od roku 2011. A jde nám to čím dál líp. Na podzim jsme podepsali novou smlouvu o výrobě komponentů pro transportní letoun C-390 Millennium.



**Brazílie**  
Rozloha: 8 510 000 km<sup>2</sup>  
(5. největší stát na světě)  
Počet obyvatel:  
217 022 542 (2023)  
Jazyk: portugalština  
Nejvyšší bod:  
Pico da Neblina  
(2 994 m n. m.)

← Rozpětí paží sochy Krista Spasitele v Rio de Janeiru je 28 metrů a symbolizuje všeobjímající laskavost. A trošku působí jako křídla...



02

Z nadhledu: Brazílii máme blíž

03

Editorial / Obsah

04→05

Letem světem: Novinky z branže

06→08

Na frekvenci: Vstupujeme do digitální éry

09

Pod drobnohledem: Vycvičili jsme desítky pilotů a mechaniků

10→13

Téma: Aerostructures dále rostou

14

Profese: Hasiči pomáhají, ale nedávají pokuty

15

Na palubě: Jak ESG změní naši firmu?

16

Svět Aero: Novinky od nás z Vodochod

17

Naše hvězda: Pavel Henzl dostal medaili generála Janouška

18

Srovnáme kurz: Pobočka v Brně se rozběhla skvěle

19

Zábava

20

Legenda: L-39MS nad Sněžkou

# Aero

Magazín Ranvej pro zaměstnance společnosti AERO Vodochody AEROSPACE a.s. 04/2024. Evidenční číslo: MK ČR E 24472  
Vydává: AERO Vodochody AEROSPACE a.s., U Letiště 374, Odolena Voda  
Kontakt: ranvej@aero.cz  
Výroba: Boomerang Communication s.r.o., Nad Kazankou 708/37, 171 00 Praha 7 – Troja, IČO 26447657, www.boomerang.agency  
Fotografie mohou být ilustrační, tiskové chyby vyhrazeny.

Milí kolegové,

sedím nad řádky už osmého úvodníku k Ranveji, což znamená, že uzavíráme další rok. Když se vrátím k úvodníku čtvrtému ze závěru loňského roku, říkali jsme si tehdy, že rok 2024 nebude snadný. A opravdu nebyl. Byl ale úspěšný. Zvládli jsme téměř vše, co jsme si naplánovali, a naučili jsme se při tom mnohým věcem.

Mezi největší úspěchy roku 2024 patřilo rozlétání letounů ve Vietnamu, kde jich už máme všech 12, a předání první dvojice letounů pro CLV v Pardubicích. Nebyla to ale jen letadla. Společně s nimi jsme zajistili i výcvik leteckého personálu a pilotů instruktorů. Bylo to po dlouhé době naše poprvé a jsem rád, že teď už mohou oficiálně potvrdit, že jsme to zvládli a naše letadla i jejich nové posádky mohou učit ostatní, jak létat. Ano, máme za sebou i pár neúspěchů nebo drobných škrábanců, ale poučili jsme se z nich a odcházíme s čistým štítem – silnější, chytřejší a zkušenější.

Když jsem říkal, že rok 2024 byl úspěšný, nemyslel jsem tím jen výrobu nových letounů. Máme za sebou spoustu dalších úspěchů, na které můžeme – a měli bychom – být hrdí. Ustáli jsme téměř dvojnásobnou objednávku na náběžné

hrany A220 a daří se nám tento důležitý program stabilizovat a připravovat na další navýšení objednávek. Chystáme se na dvojnásobný objem pro Embraer a odeslali jsme první díly pro české embraery.

Z pohledu budoucnosti se nám podařilo úspěšně rozjet implementační proces nového ERP a PLM systému. Je to zásadní krok, který je pro budoucnost Aera nejen nutný, ale zároveň nás posouvá mezi moderní výrobní společnosti, kam bezpochyby chceme patřit.

Na podzim jsme celému světu představili nový vizuál a jméno Skyfox, jímž nám náš letoun pokřtil prezident Petr Pavel. Podařilo se nám výrazně snížit fluktuaci zaměstnanců a zrealizovali jsme několik zásadních organizačních změn, které mají za cíl společnost stabilizovat a zefektivnit.

Nebyla to ale jen práce. Jako každý rok jsme se mohli setkat na různých interních akcích, které nám připomněly, že Aero není jen místo, kde pracujeme, ale i místo, které nás spojuje.

Na závěr bych chtěl poděkovat každému z vás za energii, oddanost, úsilí a nasazení. Aero je silné díky lidem, kteří stojí za jeho jménem. Těším se, co nám přinese rok 2025, a věřím, že bude stejně úspěšný jako ten letošní.

Přeji vám všem klidné prožití vánočních svátků. Užijte si klidný čas s rodinou a blízkými a těším se na společný rok 2025!

## Prezident republiky spolukřtil L-39 Skyfox

Na výstavě Future Forces Forum v Letňanech byl 16. října slavnostně představen název nejmodernějšího cvičného letounu z portfolia Aera – L-39 Skyfox. Výjimečný okamžik podtrhla účast prezidenta republiky Petra Pavla, který se spolu s vedením společnosti a zahraničními delegacemi z mnoha zemí podílel na křtu letounu. Během události zaujal model letounu v měřítku 1 : 5, ozdobený výrazným motivem lišky, který přitahoval pozornost návštěvníků po celou dobu výstavy. Presentace nového letounu vzbudila velký ohlas mezi novináři i odborníky a potvrdila ambice naší společnosti v oblasti moderního leteckého výcviku. Pro kolegy ve firmě začal tento významný den také slavnostně – vstupní hala Aera byla vyzdobena tematickým designem a každý zaměstnanec dostal speciální vydání Ranveje věnované novému letounu.



↑  
Představení letounu L-39 Skyfox doprovázel i plyšový maskot.

←  
Mezinárodní výstava Future Forces Forum se odehrála 16. až 18. října 2024 na výstavišti v pražských Letňanech. Účastnilo se jí více než 300 vystavovatelů a 8 000 účastníků z více než 70 zemí.



Projekt stavby nového hangáru a handlingu na letišti úspěšně pokračuje. Od minulého čísla Ranveje se podařilo získat stavební povolení pro oba objekty a výstavba již začala. Letos plánujeme kompletně dokončit spodní stavbu pro handling a začít přípravné práce na hangáru, přičemž finální dokončení očekáváme, pokud bude počasí příznivé, koncem prvního čtvrtletí roku 2025.

Aero se umístilo na 3. místě v kategorii firemní web v prestižní soutěži WebTop100. Ta oceňuje nejlepší digitální projekty v České republice. Výsledky již 23. ročníku byly vyhlášeny na výroční konferenci a Aero se svým webem dokázalo obstát v silné konkurenci významných značek. Toto ocenění je výsledkem skvělé práce týmu marketingu ve spolupráci s agenturou Digital First Marketing Group. Je zároveň důkazem, že Aero dokáže přenášet inovace nejen do leteckého průmyslu, ale také do digitálního světa. A tímto úspěchem naše plány nekončí – brzy představíme svoje další digitální novinky.

## Aero a Embraer posilují spolupráci

Aero Vodochody a Embraer rozšířili spolupráci na programu transportního letounu C-390 Millennium. Dodatkem smlouvy se zásadním způsobem vylepšují ekonomické a právní i operativní podmínky naší smlouvy, zvyšuje se zapojení českého leteckého průmyslu, včetně přesunu větší části výroby k nám do společnosti Aera a k dalším českým dodavatelům. Výroba letounů se navýší z letošních čtyř sad na osm v roce 2025 s výhledem až na dvanáct ročně. Tento krok posiluje pozici Aero Vodochody na globálním trhu a přispívá k rozvoji zaměstnanosti a technologických inovací v České republice. Program získává další zákazníky, například Jižní Koreu, Rakousko či Nizozemsko. Česká republika podepsala kontrakt na akvizici dvou letounů C-390 dne 2. 10. 2024. Podpisové ceremonie na MO ČR se za Aero jakožto strategického partnera programu zúčastnili CEO Viktor Sotona, EVP & chief commercial officer Filip Kulštrunk a obchodní ředitel Zdeněk Hlačík, kteří stojí za tímto úspěchem naší společnosti.

## Zprovoznilí jsme Mission Processor na L-159



V říjnu udělal tým vedený Michalem Kučerou významný krok v technologickém rozvoji společnosti Aero. Původní palubní počítač letounu L-159 byl nahrazen demonstrátorem vlastního zařízení – Mission Processorem, který kombinuje hardware i software vyvinutý u nás. Během orientační zkoušky úspěšně komunikovala a fungovala všechna avionická zařízení na letounu L-159T2X. Další fáze zahrnuje úpravy a testování, které zajistí bezpečný let, aby příští rok mohlo začít letové ověřování. Tým pod Michalovým vedením navíc stále roste, takže hledáme nové kolegy, kteří se chtějí podílet na modernizaci našich technologií.



↑  
Embraer C-390 Millennium je transportní vojenský letoun se dvěma motory a užitečným zatížením až 26 tun. Objednává ho např. nizozemské, maďarské nebo portugalské letectvo.

### Schválené nové investice

4,9 mil. 1,8 mil. 1,3 mil.

obnova PC a notebooků

nové kanceláře kontroly kvality a výroby v hale 59

laserové projektory do haly 1 pro výrobu C-390

Martin Soukup ↓

# Vstupujeme do digitální éry

Aero čeká jedna z největších změn za poslední dekády. Zavádíme dva moderní systémy řízení – ERP (IFS Cloud) a PLM (Siemens Teamcenter). Co tyto systémy znamenají pro naši práci a proč jsou důležité? To nám řekl šéf našeho IT Martin Soukup. Právě on, jeho tým a řada kolegů z byznysu a dalších oddělení celou digitální transformaci připravují.

→ **Martine, zkratky ERP a PLM znějí trochu tajemně. Co vlastně znamenají?**

ERP a PLM jsou moderní podnikové informační systémy, které pokrývají téměř všechny procesy v naší firmě. ERP (Enterprise Resource Planning) systém se stará o řízení výrobních a podpůrných procesů, jako je nákup, prodej, plánování, finance nebo projektový management. PLM (Product Lifecycle Management) je zase zaměřen na správu životního cyklu našich výrobků – od návrhu přes technologii výroby až po údržbu. Oba systémy jsou úzce propojené a jejich implementace je klíčová pro standardizaci a zefektivnění všech firemních procesů.

→ **Jaké konkrétní změny to přinese zaměstnancům v jejich práci?**

Pro většinu z nás to znamená práci v novém prostředí a v mnoha případech i novým způsobem. Dělníci budou například odepisovat operace nebo data o kvalitě přímo v systému, což zajistí lepší kontrolu a návaznost kvalifikací na jejich činnost. Logistika získá přehlednější nástroje pro plánování a sklady, účetní budou mít veškeré informace pro správné a přesné zaúčtování faktur. I běžná žádost o nákup režijních potřeb pro kanceláře

bude jednodušší a rychlejší. Nové systémy nám umožní pracovat efektivněji a bez zbytečného papírování.

→ **To je hlavní důvod, proč na nové systémy přecházíme?**

Hlavní důvod je ten, že stávající systém už nezvládá moderní požadavky. Je zastaralý, nemá podporu od výrobce a hrozí nám vážná rizika, že při jeho výpadku přijdeme o data. To se nám v minulosti už jednou stalo a byl to opravdu vážný problém. Starý systém nepodporuje mobilní zařízení, složité se ovládá a brzdí nás v rozvoji. Nové systémy jsou robustní, moderní a umožní nám do budoucna napojení na další technologie, jako jsou chytré stroje nebo mobilní aplikace. No a v neposlední řadě nás nové systémy donutí sjednotit a standardizovat procesy v jednotlivých částech firmy tak, aby se nezdvojovaly, měly stejné parametry a mohly na sebe dobře navazovat. Což se nakonec výrazně vyplatí.

→ **Jde o složitou, velmi komplexní změnu, která se dotkne spousty procesů. Zvládl byste ji nějak jednoduše popsat, aby ji pochopil i laik, který s IT moc do styku nepříjde?**

Představte si, že bydlíme v malém starém bytě, který už praská ve švech a začíná se rozpadat. Víte, že z něj musíte brzy pryč, jinak přijdou problémy. Proto se teď stěhujeme do moderního domu – je prostornější, bezpečnější a plný možností do budoucna. Samozřejmě chvíli potrvá,

než si ho zabydlíme, ale už teď víme, že se nám v něm bude žít lépe. V novém domě nebudeme mít samozřejmě úplně vše od nastěhování, postupně budeme věci doplňovat. Cílem je starý byt opustit co nejrychleji, aby nám stávající obydlí nespadlo na hlavu.

→ **Nejsou Aero a jeho produkty tak specifické, že pro ně bude nutné standardní systémy ohýbat a předělávat?**

Určitě ne. Výroba u nás se tolik neliší od výroby například v Boeingu, Saabu nebo v jiných velkých továrnách, kde už podobné systémy dobře fungují.

↑  
Martin Soukup ví, že zavedení nových systémů je pro Aero potřebné.



→ „Tak jako stará budova IT ani staré systémy už nevyhovují tomu, co potřebujeme, a musíme je vyklidit.“

→ Každá změna vyvolává i obavy. Co říkáte na námitky, že nové systémy budou složité a budou sledovat výkony zaměstnanců?

Obavy jsou pochopitelné, ale snažíme se jim předcházet. Plánujeme rozsáhlá školení a osvětu. Zaměstnanci se budou s novými systémy seznamovat postupně, dostanou podporu a při spuštění bude fungovat asistenční tým, který pomůže s každým problémem. Co se sledování týče, nepřijde nic nového. Už teď systém eviduje, jak dlouho trvá určitá operace. Není důvod mít strach – cílem změny je efektivita, ne kontrola.

→ Co když nějaký zaměstnanec nebude na změnu připravený?

To by se prakticky nemělo stát. Za mě je příprava naší organizace na tuto změnu naprosto klíčová pro úspěch. Komunikace bude intenzivní a dlouhodobá. Chceme naše lidi průběžně informovat a zapojovat na mnoha místech. Kromě školení a pravidelných setkání plánujeme vydávat osvětové materiály a využívat interní kampaně. Důležité je, aby všichni ve společnosti pochopili, proč změnu děláme a jaké výhody jim to přinese.

→ Co bys na závěr vzkázal kolegům, které ta velká změna během příštích měsíců čeká?

Aby si hlavně udrželi trpělivost a otevřenost. Máme skvělý tým, který na projektu pracuje, a já jsem nadšený, jak jsou kolegové zapálení. Prosím všechny, abychom je podpořili v tom, co dělají. Je to velký krok pro Aero i nás všechny. Výsledek ale bude stát za to – moderní a efektivní firma, kde bude radost pracovat. ←



#### ERP SYSTÉM

ERP (anglicky Enterprise Resource Planning) systém plánování podnikových zdrojů. Jde o nástroj, který umožňuje podniku nebo organizaci efektivně řídit a propojit klíčové oblasti své činnosti. Tento systém zahrnuje plánování, správu zásob, nákup, prodej, marketing, finance, personalistiku a další procesy. Každé oddělení v organizaci obvykle potřebuje vlastní specializovanou aplikaci, která splní jeho požadavky. ERP tohle zajišťuje, ale navíc umožňuje, aby jednotlivé aplikace mezi sebou sdílely data a komunikovaly, což podporuje spolupráci napříč celou firmou.



#### PLM SYSTÉM

PLM (anglicky Product Lifecycle Management) je proces, který se zaměřuje na řízení životního cyklu výrobku – od prvního nápadu přes návrh, výrobu až po jeho servis a likvidaci. Slouží jako centrální systém, který propojuje data, procesy a týmy, čímž vytváří ucelenou informační základnu pro výrobní podnik i jeho partnery. Kromě řízení zahrnuje PLM také software, který tento proces podporuje. Kromě návrhu a výroby spravuje PLM i vedlejší informace, jako jsou katalogy, poznatky od zákazníků, marketingové plány či archivace projektové dokumentace.

Foto: Katsuhiko Tokumaga



← I LOM potřebuje zkušené piloty, které dokážeme vycvičit.

## Vycvičili jsme desítky pilotů a mechaniků

**Během podzimu s námi dokončila výcvik první skupina vietnamských pilotů a dva piloti LOM PRAHA. Pracujeme na školení maďarských letců. Zvýšili jsme také kvalifikaci 52 členů pozemního personálu z Česka i ciziny.**

**Vyškolili jsme dva piloty LOMu**  
Intenzivním programem přeškolení na nový letoun L-39 Skyfox prošli dva piloti Centra leteckého výcviku LOM PRAHA. Výcvik zahrnoval měsíc teoretické přípravy, 48 letových hodin a podílelo se na něm 19 pracovníků Aero Vodochody z řad pozemních a leteckých instruktorů, mechaniků a avioniků.

„Až na pár menších technických zádrhelů v počátcích vše probíhalo podle plánu. Měli jsme ale velké štěstí na nestandardně dobré počasí pro tuto část roku,“ shrnuje spolupráci vedoucí provozu letadel Petr

Doubek. Piloti budou létat na čtyřech letounech L-39 Skyfox, které si LOM PRAHA koupil od Aera.

**Spolupracujeme i s vietnamskou školou**

V polovině listopadu skončil 16měsíční výcvik první skupiny pilotů pro vietnamskou školu na základně v Tuy Hoa. Teoretickou část absolvovali piloti u nás v Aero, simulátorový výcvik probíhal ve VRG Brno a následně v Tuy Hoa.

Významným problémem spolupráce byl jazyk. „Vietnamská strana objednala letoun

a dokumentaci v ruském jazyce, ale žádný z pilotů rusky neumí. Bylo nutné vytvořit společný jazyk, který má anglické základy s ruskými slovíčky,“ upřesňuje Petr Doubek. Potíž způsobila také téměř pět měsíců trvající byrokratická pauza mezi předáním letounů a zahájením výcviku. Se vším si však naši čeští piloti a mechanici zvládli poradit.

**Kurzy pro pozemní letecký personál prošlo 52 lidí**

Během podzimu jsme zvládli pro svoje klienty připravit tři kurzy, a to Typový výcvik na L-39 Skyfox pro LOM, stejný výcvik i pro maďarské letectvo a seznamovací kurz na L-39 Skyfox pro vojenský management maďarských ozbrojených sil.

Typový výcvik proběhl ve třech odbornostech – mechanik/avionik, záchranné prostředky a zbraně. Teorie i první část praxe (zaměřené na traťovou údržbu) byla pro všechny stejná. Druhý blok praxe měl každý obor sám. Součástí školení mechaniků byl i týdenní výcvik v USA. Na týden trvajícím seznamovacím kurzu pak řídicí pracovníci získali technicko-organizační přehled o systému L-39 Skyfox. ←

# S růstem Aerostructures musíme změnit přemýšlení

Skvělé zprávy! Zažíváme výrazný růst poptávky. A to i díky našemu programu Aerostructures. Rozšířili jsme spolupráci s brazilskou firmou Embraer na programu transportního letounu C-390 Millennium a evropským Airbusem. Během šesti let se produkce pro Embraer násobně zvýší a výroba náběžných hran pro Airbus vzroste během tří let téměř o třetinu.

K pokrytí rostoucí výroby plánujeme přijmout osmdesát nových kolegů. Celou firmu, ale i jednotlivce čekají nové výzvy. To, co jsme dělali dosud, bylo dostačující pro objemy v minulých letech. Nyní musíme hledat nové řešení v podpoře dodavatelského řetězce a technologie výroby, kvality i produktivity práce.

Aerostructures ale není jen práce pro Airbus a Embraer. „Nejen pro ně, ale i pro společnost Aircraft Industries vyvíjíme, certifikuje, vyrábíme a servisujeme letecké komponenty. Jsme experti na vývoj těchto komponentů a kompozitních dílů. Zabýváme se tedy i analýzou a testováním, industrializací, certifikační podporou i řízením dodavatelského řetězce," říká

na úvod Michal Krofta, viceprezident pro Aerostructures.

## Šest pilířů výroby

Celé portfolio Aerostructures zahrnuje celkem šest programů. Do skupiny nejvýznamnějších řadíme právě program Airbus A220 FLE pro zákazníka Spirit. Spolupráce s Airbusem trvá už 15 let. Výroba náběžných hran pro Airbus 220 se každoročně zvyšuje přibližně o 30 párů. „Zde jsme nyní tzv. second tier supplier a je třeba zmínit, že probíhá prodej programu A220 Spiritem Airbusu. Tento prodej bude dokončen v druhé polovině roku 2025 a Aero se tímto stane first tier supplierem. V roce 2023 jsme dokončili 56 náběžných hran křídel, letos jich plánujeme

PORTFOLIO  
AEROSTRUCTURES  
OBSAHUJE  
ŠEST PROGRAMŮ:

- Airbus A220
- Embraer C-390 Millennium
- Leonardo C-27J
- Aircraft Industries L-410
- MTA
- STEA



↑ Práce na náběžné hraně křidel pro Airbus jsou náročné a vysoce specializované.

dokončit 100. V roce 2027 bychom se mohli pohybovat mezi 120–130 sety. Airbus má aktuálně více než 900 podepsaných objednávek,” upřesňuje Michal Krofta.

Aero je jedním z dodavatelů singapurské společnosti ST Engineering Aerospace, Ltd. (STEA). Kromě produkce skořepinové konstrukce rámu nákladních dveří pro Airbus A321 se konstrukčně podílíme také na A320 s odpovědností za horní panel a návazné části. „Naše sestavy pro A321 jsou používány pro přestavbu pasažérských verzí na verze nákladní. Po rozhodnutí vedení společnosti a po dohodě se singapurským zákazníkem vyrobíme poslední sestavy v prvním čtvrtletí roku 2025. Poté bude tento program v Aero ukončen,” vysvětluje viceprezident Aerostructures Assembly Robert Bartoníček. Aero v letech 2022 až 2023 dodalo šest sériových kusů FSS A321.

### Millennium i Spartan

Spolupráce mezi Aerem a Embraerem funguje již od roku 2011 a i tady je v plánu výrazné navýšení produkce. Aero vyrábí pro Embraer náběžné hrany křidel, dveře, nákladní rampy a části trupu pro transportní letoun C-390 Millennium. Zatímco letos Aero vyrobí 4,5 sady, v roce 2025 to bude už 7 sad a v roce 2030 až 10 sad. „Prostorově nejvýraznější jsou dodávané části Rear Fuselage s Cargo Rampou. Tyto části se přepravují po silnici do přístavu Hamburg jako nadrozměr,” říká Michal Krofta.

Pro dalšího zákazníka, italské Leonardo, vyrábíme nejkomplexnější sestavy. Jedná se o plně vybavené střední části křidel (CWB – Center Wing Box) letounu C-27J Spartan. Jde o vojenský taktický víceúčelový střední transportní letoun, který unese až 11,5 tuny nákladu. Střední část křídla zahrnuje podle programové manažerky Lenky Štorkové integrální palivové nádrže, závěsy pro instalaci motorů a mechanické systémy křídla, palivové a hydraulické rozvody a elektrické

svazky. „Od začátku výroby se v Aero vyrobilo 67 středních částí křídla. V roce 2023 jsme se potýkali s velmi nízkým výrobním rate kvůli nefunkčnímu nýtovacímu stroji a zvažovalo se ukončení výroby. Letos Aero zahájilo restart výroby a roční rate cílí na výrobu tří až čtyř finálů ročně,” dodává programová manažerka.

### Kalená a kovaná výroba podvozků

„Všechny výše zmíněné montáže jsou centralizovány do výrobní haly H1. Je třeba ale zmínit i civilní program, který není montován v oblasti Aerostructures montáží. Jedná se o podvozky pro L-410 českého zákazníka Aircraft Industries. Jejich výroba – montáž je logicky spojena s montáží podvozků pro naše letouny a probíhá v hale H80 při využití všech možných synergií,” pokračuje Robert Bartoníček.

Aero konstruuje a vyrábí podvozky pro Let L-410 NG. Jde o dvoumotorový 19místný turboprtulový dopravní letoun vyráběný českou firmou Aircraft Industries. Jedná se

→ Dveře, které vyrábíme, musí dodržovat řadu bezpečnostních předpisů.



o modernizovanou verzi Letu L-410 verze UVP-E20. Pro obě verze Aero také provádí výrobu náhradních dílů, servis a generální opravy podvozků. Ty mají větší nosnost a téměř dvojnásobnou životnost. „Nejnověji jsme provedli úspěšnou konstrukci, ověření a přípravu dokumentace k certifikaci hybridního podvozku pro L-410 UVP-E20 s využitím dílů z verze NG tak, aby došlo až k 80% unifikaci hlavního podvozku a snížení náročnosti zajištění dílů pro obě verze letadla L-410,” upřesňuje programový manažer Michal Laurich.

Aktuálně máme pro výrobu podvozků 46 dodavatelů materiálu nebo kooperantů různých specifických výrobních operací. Důležitým procesem pro pevnost podvozku je kalení speciálních vakuově kalených a následně kovaných ocelí a také povrchové ochrany pro dlouhou životnost. Tyto procesy se dělají výhradně u nás. „V roce 2023 jsme dodali zákazníkovi 21 jednotlivých kusů. V roce 2024 po postupném oživení dodáme 20 kusů noh, o dva kusy nad plán, a na rok 2025 již máme objednávky a smlouvu na 36 kusů noh s tím, že zákazník požaduje navýšení až na 52 kusů. To by byl nejvyšší počet dodaných kusů za rok.”

### Připravit se na „fičák“

Před sebou tedy nyní máme plno výzev. Na základě analýzy a v souladu se

strategií Aera Vodochody je třeba dokončit ukončení programu STEA v roce 2025 a zároveň se jak interně, tak externě připravit na výrazné navýšení produkce a zrychlení programů A220, C-390 a také CWB. „Toto navýšení produkce lze udávat v několika desítkách procent. Což zahrnuje interní akce týkající se zabezpečení jak lidských, tak strojových kapacit. A současně je třeba připravit na tento takzvaný ramp up i dodavatelský řetězec. Tyto výzvy jsou pro nás jako pro firmu Aero, ale současně pro každého zaměstnance,” myslí si šéf Aerostructures Michal Krofta. Podle něj je potřeba zaměřit se na zvyšování produktivity práce, přípravu a školení nových zaměstnanců a hledání možností optimalizace ve všech částech výrobního procesu.

„Souhlasím. Co stačilo při nižších výrobních objemech, nyní už nestačí. To, co dosud zvládali zkušení zaměstnanci, musí být změněno tak, aby nově nastoupivší a málo zkušené kolegové zvládli s odpovídajícím zaškolením, také ale s výrazně kratší praxí. Nyní zručnější

noví kolegové stráví v tréninkovém centru dva až tři týdny. V budoucnu dle vývoje na trhu práce budeme muset tréninku nových zaměstnanců věnovat více času. Začínáme se proto bavit o jiné, moderní formě tréninku a školení nováčků. Při narůstajícím objemu výroby se snižuje prostor pro základní trénink na lince,” doplňuje Robert Bartoníček.

### Za jeden provaz

Velmi důležitá je také správná motivace celého týmu na všech úrovních, abychom dosáhli kultury neustálého zlepšování. „Současně chceme usilovat o to, aby výrobní nebo jakékoli jiné procesy nebyly postaveny jen na konkrétních osobách. Každý z nás musí vždy vědět, kdo je jeho interním či externím zákazníkem, že výstupy práce kohokoli z nás někdo vyžaduje. Musíme být ochotni přijímat změny. Zlepšování v oblasti výroby se ale skutečně projeví až tehdy, kdy budeme mít stabilní dodavatelský řetězec a dodávky dílů pro montážní linky budou zajištěny včas a v požadované kvalitě,” uzavírá Bartoníček. ←

# Hasiči pomáhají, ale nedávají pokuty

„Nervózní nejsme. Když máte v zádech kvalitní výcvik a praxi, víte, co dokážete,“ říká šéf našich hasičů Oldřich Martinák. Ještě není konec roku a jeho chlapi už letos zvládli 329 evidovaných činností v Aeru a 167 výjezdů na pomoc spoluobčanům do okolí.



Když naši hasiči zrovna nezasahují, dennodenně se zdokonalují náročným výcvikem. Na fotografii vidíte Martina Kaplana, Marka Veliška, Oldřicha Martináka, Jiřího Blajera a Jana Suchánka.

Jednotka v Aeru má 34 chlapů, kteří se střídají ve třech směnách. Každý den je ve výkonu služby až 11 hasičů. Jejich šéf Oldřich Martinák u nás pracuje už 36 let.

Kromě těch nejdramatičtějších zásahů pracují hasiči ve výškách, s motorovou pilou, pomáhají při mytí, čerpání, přetahu letounů i zimní údržbě letišť. Čas od času dojde k úniku nebezpečných látek. A když chytanou filtry v odsávání brusírn, létají plameny až nad střechnu haly.

V Aeru hasiči zajišťují požární ochranu v areálu společnosti. Na starosti mají i letiště. A vycvičení jsou také k první pomoci. Mají dokonce vlastní sanitku s defibrilátorem. Díky tomu zachránili život už několika zaměstnancům. „Byly to například infarkty nebo úrazy elektrickým proudem. Šlo tam o minuty. Normální sanitky by se ti lidi nedožili,“ říká Oldřich Martinák.

K leteckým nehodám v Aeru naštěstí moc nedochází. Poslední je přes sedm let stará. „Nebylo to ani naše letadlo, ale cizí vírník. Po startu se rozkutálel po ranveji. Spadl asi ze tří metrů. Pilotovi se jako zázrakem nic nestalo, vírník byl na odpis.“ Nervózní šéf hasičů nebývá, ani když nějaký nový typ letadla vzlétá vůbec poprvé. „Letectví, to je precizní práce a důvěra, že všechny zkoušky a procesy proběhly správně. A my si tady v Aeru věříme.“

Mimo areál pak naši hasiči pomáhají hlavně u dopravních nehod na nedaleké dálnici. „Někdy to není hezké. Nedávno jsme vyprošťovali mrtvou posádku z dodávky, kterou smetl kamion.“

A jak se na hasiče dívají normální lidi? „Každý z nás už na to pár holek sbalil,“ směje se Martinák. „Ale pamatuju i časy, kdy se hasiči brali jako banda lůzrů, co hrajou karty a chlastaj. Takhle mi to kdysi řekl i můj táta, když zjistil, co chci dělat.“ A co to změnilo? „Televize Nova. Když začala ve zprávách vysílat záběry z nehod a katastrof. Lidi viděli, že u toho vždycky jsou hasiči. No a taky jsme ti, co sice pomáhají, ale nedávají pokuty.“ ←

Naleštěnou tyč, po které by klouzali dolů, když je zásah, jak to známe z filmů, naši chlapi bohužel nemají. „My jsme přízemní hasiči,“ směje se Oldřich Martinák.

Aero se jako odpovědná firma nesoustředí jen na výrobu špičkových letadel. Zabýváme se i tím, jakým způsobem podnikáme a jaký dopad má naše činnost na okolí. Potvrzuje to Jan Malý, který u nás zaštiťuje ESG procesy.



# Jak ESG změní naši firmu? Dovede ji k udržitelnější budoucnosti

Tři písmena zkratky ESG označují tři oblasti nefinančních cílů, kterým se společnost ve světě věnuje v plánování své budoucnosti – jde o životní prostředí (Environment), společenskou odpovědnost (Social) a dobrou správu firmy (Governance). „Neplánujeme stavět elektrické stíhačky,“ usmívá se Jan Malý, když vysvětluje, co je úkolem ESG, „soustředíme se na užitečné a praktické změny, které se firmě nakonec vyplatí.“

Oblast ESG je rozsáhlá a zahrnuje analýzu současného stavu, stanovení cílů a jejich postupnou realizaci. Jedním z prvních kroků oddělení proto bylo vyhodnotit oblasti, které jsou pro Aero nejdůležitější. Mezi priority patří například snížení energetické náročnosti

výroby a budov, zlepšení nakládání s odpady a zajištění bezpečnějšího a příjemnějšího pracovního prostředí.

Jako konkrétní projekty, které už proběhly bez čekání na novou ESG strategii, můžeme zmínit instalaci chladicích větrníků na H59 či výměnu osvětlení v některých halách. Ta přinesla úsporu energie až o 70 %. „Nejde přitom jen o úspory, ale i o to, aby naše činnost měla co nejmenší dopad na životní prostředí,“ vysvětluje Jan Malý. Kromě toho se ve firmě už pracuje na zlepšení podmínek recyklace a snižování objemu odpadů z výroby.

Do budoucna plánujeme zavedení strategií, které se budou týkat nejen naší

továrny, ale i širšího okolí. Chceme například zajistit, aby naše provozy neobtěžovaly okolní obce hlukem a aby zaměstnanci měli co nejlepší pracovní podmínky, včetně adaptace na rostoucí teploty během letních měsíců.

Zlepšení pracovního prostředí je dalším z hlavních cílů Jana Malého a Aera. Postupně chceme dosáhnout toho, aby zaměstnanci cítili větší stabilitu a bezpečí. A nejde jen o fyzické podmínky – ESG klade důraz na rovné příležitosti, férové platové podmínky a firemní kulturu, která podporuje spolupráci a důvěru. „Věřím, že každý zaměstnanec ocení, když bude moci říct, že pracuje ve firmě, která se stará nejen o své produkty, ale i o své lidi a okolí,“ říká Jan Malý. ←

Gratuluje kolegům ke kulatým pracovním výročím

40 let  
Franc Pavel  
Tichý Milan  
Kloda Jiří

35 let  
Sypecký Jiří  
Budka Miloš  
Šolle Petr

30 let  
Bečán Radek  
Kryslíčka Jiří  
Koudelka Jiří  
Novotný Petr

25 let  
Kulhanová Ilona  
Šulc Radek

20 let  
Šonská Andrea  
Štěpán Ladislav

15 let  
Němcová Gabriela  
Chrapčiak Slavomír

10 let  
Svobodová Romana  
Mysliveček Václav  
Tušek Pavel  
Striška Michal  
Dušek Viktor  
Polívka Jaroslav  
Duchoslav Jaroslav  
Miler Michal  
Žemlička Jiří  
Šuna Jozef



### Aero je na své ženy pyšné

V naší společnosti pracuje téměř 300 žen – od technických pozic po administrativu. I když letectví bývá vnímáno spíše jako mužský obor, naše kolegyně dokazují, že v něm mají pevné místo. Jejich práce často nemusí být tolik vidět, ale o to větší význam má. Ať už jde o konstrukce, výrobu, nebo podporu provozu, jejich přínos posouvá naši firmu vpřed. Je dobré si připomenout, že za úspěchy Aera stojí i ženská síla, odhodlání a schopnosti.



### Naše Mikulášská

I v letošním roce pokračujeme v krásné tradici rozsvícení vánočního stroměčku. Samotné rozsvícení je spojené s akcí Mikuláš v Aero, kdy výjimečně zveme do areálu i děti a rodiny, aby si užily trochu té vánoční atmosféry i v pracovním prostředí. Jako každý rok tu byly dílničky pro děti, občerstvení a v rámci této akce letos proběhlo jedno speciální překvapení. Až ze Slovenska dorazila kapela No Name, která svými hity i vánočními songy dotvořila předvánoční atmosféru celé akce.

### ZLATÍ KOLEGOVÉ: UZNÁNÍ ZA DESÍTKY LET PRÁCE

Prosinec je u nás tradičně měsícem ocenění věrnosti firmě. Kolegové, kteří s námi spojili 20, 30, 40, nebo dokonce 50 let svého života, dostávají jako poděkování symbolický kousek zlata. Nejde jen o hodnotu samotného kovu, ale především o to, co reprezentuje – uznání a vděk za jejich přínos. Ocenění kolegové jsou pro Aero skutečným zlatem a nepostradatelnou součástí jeho 105leté historie. Slavnostní předání proběhlo v kinosále za účasti managementu a věříme, že bylo pro všechny zúčastněné momentem, který zůstane v paměti.

## Stát ocenil skvělou práci pro Aero

Pavel Henzl, vedoucí Oddělení analýz, Aero věnuje celý svůj profesní život. Pracuje u nás už 36 let. Svě oddělení považuje za efektivní a spokojené, na kolegy ve svém týmu nedá dopustit a neměnil by jedinou věc. Jeho zapálení a soustavná odborná činnost v oblasti vývoje ho dovedla až k získání ocenění Ministerstva obrany, medaile armádního generála Karla Janouška.

Letadla zajímala Pavla Henzla od dětství. „S tím se člověk narodí. Má rodina byla s letectvím sžita. Přirozenou formou jsem se přes modelářství, létání s modely i sportovními letadly dostal až ke studiu stavby letadel.“ V Aero se zprvu zabýval statikou dimenzování, postupně pronikl do dalších odborností a konečné posláním našel v oboru technických analýz. To souhrnně znamená teoretickou podporu činností, díky kterým má letadlo určité výkonnostní parametry a drží pohromadě. Využívá se v ní aplikované fyziky a matematiky.

### Ocenění Ministerstva obrany

Letos v listopadu obdržel Pavel Henzl medaili armádního generála Karla Janouška – ocenění, které Sekce průmyslové spolupráce Ministerstva obrany každoročně uděluje osobnostem za zásluhy ve prospěch českého vojenského letectví. Konkrétně za preciznost při certifikaci během vývoje letounu L-39 Skyfox, který byl jako první vojenský letoun v ČR zkonstruován v souladu s evropskými předpisy EMACC (European Military Airworthiness Certification Criteria). Sám ho ale vnímá jako vzkaz celému oddělení. „Ocenění jsem sice převzal já, ale reflektuje činnost celého našeho týmu. Navrhuje jej odbor dozoru vojenských letadel, který certifikační fázi dozoruje. Je to proto pro nás důležitá zpětná vazba, že nás

kontrolující strana vnímá a vidí, že naše výsledky jsou na vysoké úrovni.“

### Milník ve vývoji českých letadel

Vývoj všech předchozích letadel, která dosud česká armáda používá, vycházel z modelu ruských certifikačních postupů. Pro české vojenské letectví je to proto velký milník. Mezi hlavní kvality letounu L-39NG patří například použití kompozitních dílů, mokré křídlo, plnění paliva centrálním bodem a vysoce spolehlivý motor FJ44-4M.

### Nábor a specifika týmu

V náboru se oddělení snaží jít cestou stáží. „Věřím, že je pro nás efektivnější si lidi vychovávat. Práce u nás klade na členy týmu velké znalostní nároky z oboru aplikované fyziky a matematiky. Musí to být osobnosti se schopností prosazování myšlenek, které ale zároveň umí týmově spolupracovat.“

### Sny o budoucnosti

Do budoucna by si Pavel Henzl přál snad jen více výzev a zakázek, na kterých by se svým týmem mohl uplatnit know-how. „Vojenské složky se mění a transformují do informačního systému, kde jsou v komunikačním a datovém prostředí efektivně použity. Rád bych, kdybychom měli možnost zapojit se více



↑ Medaile generála Janouška patří Pavlu Henzlovi právem.

do integrovaných sil a podílet se třeba na nějakém bezpilotním projektu. Naše letadlo sice nemůže konkurovat letounům 6. generace, ale může být efektivní složkou, která v integrovaném prostředí tvoří údernou sílu.“

### Motory v práci i doma

Práce v Aero není jediná Pavlova životní radost. Má spokojenou rodinu a na svět brzy přivítá druhé vnouče. Se synem našli společnou zálibu v jízdě na motorkách a opravách starých strojů. „Dali jsme dohromady Jawu z roku 1954, teď sestavujeme motor Jawy z roku 1949.“ Láska k technice je u Henzlů tedy skutečně dědičná. ←

# Pobočka v Brně se rozběhla skvěle



**Chceme a potřebujeme využít kvalifikované odborníky i mimo středočeský region. Proto Aero působí vedle Vodochod i v Brně. Vysoké učení technické, Univerzita obrany a další univerzity vychovávají experty v oborech, které jsou pro nás důležité.**

Začátky brněnské pobočky byly skromné. Ještě do srpna 2023 pracovali v dočasných kancelářích jen tři zaměstnanci: Michal Orlita, Matěj Podhorský a Jaromír Kříž. Připravovali mimo jiné nábor dvou desítek nových spolupracovníků. V září jsme pak převzali pronajaté prostory v nově zrekonstruované budově D1 bývalého ředitelství Zbrojovky Brno. Budova, postavená velkoryse už v roce 1928, nabízí pro práci světlé a prostorné kanceláře. Areál „Nová Zbrojovka“ by měl po dokončení poskytnout až 15 tisíc

kancelářských pracovních míst, prostory pro stravování, kulturní vyžití a nové byty. Dnes je tu s námi brněnská pobočka už více než rok a kolegové z této pobočky velmi dobře doplňují tým dlouholetých odborníků a srdcařů v Engineeringu. „Snažíme se být platnými členy týmu společnosti Aero a zdá se, že se nám to daří,“ říká vedoucí brněnské pobočky Jaromír Kříž. Executive vice president pro Engineering Petr Jinda k tomu dodává: „Pobočka v Brně je sice malá sestra



↑ Kolegové z pobočky v Brně se nepotkávají jen v práci, ale i na akcích mimo ni.

velkého Aera, ale rychlost, jakou se zařadila do běžného pracovního života Aera, nás všechny příjemně překvapila.“

V pobočce AVA Brno pracují dva týmy spadající do oddělení Engineeringu. Co do počtu větší tým autorů technické dokumentace a o něco méně početný tým vývoje avionických systémů. Hlavním posláním brněnského Aera je technická dokumentace k letounu L-39 Skyfox. Celý tým se výrazně podílel na dokončení technické dokumentace obchodních případů pro LOM a Maďarsko. Úzce při tom spolupracují s celým týmem integrované logistické podpory v Odoleně Vodě, kam podle potřeby i dojíždějí.

Podobně se velmi rychle zapracovali i vývojáři avioniky. Podílejí se na aktuálních projektech pod vedením Matěje Podhorského.

V Brně byla za Aero také úspěšně vybudována katalogizační agentura podle standardu NATO. Náhradní díly dodávané z Aera jsou tak podle platné zákonné úpravy obratem katalogizovány.

To, že je v Brně dobrá „parta“, dokazují i jejich mimopracovní aktivity, kdy reprezentují Aero v rámci různých sportovních a společenských akcí pořádaných v areálu Nové Zbrojovky. V zimní soutěži ve vaření punče tým AVA Brno dokonce zvítězil a získal zlatý pohár Punč Master 2024. ←

Správné odpovědi: 1b, 2c, 3a, 4b

## Kvíz: Ženy v oblacích

Na jedné z předchozích stránek si připomínáme ženy, bez nichž by dnešní Aero nebylo, čím je. I v letectví jako takovém zanechávají ženy výraznou stopu. Náš kvíz se proto věnuje průkopnicím létání.

- První ženou na světě, která se odvážila létat, byla **Élisabeth Thible**. Jako cestující přeletěla Lyon v horkovzdušném balonu. Ve kterém to bylo roce?
  - 1695
  - 1784
  - 1821
- Sestrou a spolutvůrkyní úspěchu vynálezců letadla bratří Wrightů byla:
  - Elisabeth Wrightová
  - Velocipéde Wrightová
  - Katharine Wrightová
- První ženou, která přeletěla pohoří Andy, byla 1. dubna 1921 na stroji Caudron G.3 Francouzka **Adrienne Bollandová**. Úřady prohlásily její plán za šílenství a daly její stroj hlídat, ale Bollandová přesto tajně odlétla. Na svůj let se vybavila:
  - Kombinézou vycpanou papírem a dýkou na kondory
  - Dvěma kartony cigaret a lahví koňaku
  - Světlíci, mačetou a puškou pro možné přistání v divočině
- Legendární pilotka, která v roce 1928 jako první žena v Československu získala pilotní licenci, se jmenovala:
  - Marie Krupičková
  - Anežka Formánková
  - Pavla Linhartová

## Křížovka

Aero	ANGLICKY NEHTY	ODEBRAT	SPOJKA PODRADIČÍ	NÁZEV HLÁSKY	Aero	FRANCOUZSKÝ SKÁLA	SLOVENSKÝ SATY	HLAVNÍ MĚSTO LIBANONU	Aero	MODEL FORDU	UMÍSTĚNÍ	SKUTEČNÉ
TEDA					ROBIN (DOMÁCKY)				ČIN. DRAMATIK A NOVELISTA (1940), NOSITEL NČ			
BIBLIČKÁ POSTAVA					PŘEDLOŽKA				HORSKÝ SKRÍTEK 2. DÍL TAJENKY			
EVROPAN			UPLATIT	VÝZVY	SLADKOVODNÍ RYBA PŘÍBUZNÁ KAPRU 1. DÍL TAJENKY					ANGL. NEBO SPZ STRAKONIC		
FILTR						RÝHA V PLETI ČÁST ELEKTROMOTORU						
FOTBALOVÝ OBRANCE								LÉČEBNA STROJ NA ZPRAC. MATEŘ. TLAK. DEFORMACÍ				
Aero	SPZ ZNOJMA	HLUBOKÝ VÝSTRIH PŮVODCI							ÚZKÝ PRUH MOŘE MEZI DVĚMA VÝBĚŽKY PEVNINY	COMPACT DISK NÁZNAK		
ROZHOŘETI SE								PNEUMATIKA (ZAST.) ZVUK HASIČSKÉ TRUBKY				
NICKY					NABROUŠENÁ ÚTOČISTE						TROJICE	Aero
ZKR. ALBÁNSKÁ TISK. AGENTURA				PLOŠNÁ MIRA SLOVEN. JENOM				3. DÍL TAJENKY KÓD HEARDOVA OSTROVA A MACDONALD. OSTROVŮ				Aero
Aero	ZN. VÝTAHŮ INICIÁLY ZPĚVÁČKY VONDRAČKOVÉ					DRŽÁK						Aero
HOUBY						ŘÍMSKY 1503						BEJRŮT, ROB, MDH, VITAL, KAD, ALP, OTIS, HALTR, HMD
ANGL. ŽIVOTNĚ DŮLEŽITÝ						DLOUHO						

Tajenka: Čeká nás ríst

## Sudoku

2	4	7		8			1	
	5		4			3		
	3	9						
	6				5			
7		3		1		2	4	5
5	1			7	8			
		6	8	5			3	2
	8	5		3	2		7	
		4		6	9	1		8

3		2					6	4
		6						
7				1				3 9
				2				7 6
	3			7		4		1
		3				1		
8	9		2					4
		5					3	

L-39MS MAD SNĚŽKOU. Předřazený letoun nulté série L-39MS v. č. 40 001 absolvoval rozsáhlé vývojové i vojenské zkoušky na prahu devadesátých let, než byla omezená série dodána domácímu letectvu. Zde je ve výrazném zbarvení navrženém designérem Aera Tomášem Skořepou zachycen nad vrcholem Sněžky v Krkonoších. Velké červené obrysové číslo 367 bylo aplikováno pro reprezentativní představení letounu na aerosalonu v Paříži.

