

Ranvej

04→2025

Cero

MAGAZÍN PRO
ZAMĚSTNANCE

Hana, Adéla, Radka ↓

Kvalita je výsledek
naší spolupráce

2↓
Z nahladu



Velká Británie
Rozloha: 209 331 km²
Počet obyvatel:
69 714 157 (2025)
Nejvyšší bod:
Ben Nevis
(1345 m n. m.)

→
Ikonické křídové útesy Old Harry Rocks v Dorsetu na jihozápadě Anglie jsou součástí tzv. Jurského pobřeží. To se táhne od Exmouthu ve východním Devonu až ke Studlanské zátocce v Dorsetu v délce asi 154km.

L-159 ALCA a Královské letectvo

Je to tak, i jednotky Royal Air Force (RAF) cvičí na letadlech původem od nás z Vodochod. Děje se tak prostřednictvím společnosti Draken, která provozuje v Británii celkem 8 strojů L-159 ALCA, jenž slouží k výcviku pilotů Královského letectva na nejmodernější proudové stíhačky. S Drakenem máme uzavřenou strategickou rámcovou dohodu, na základě níž společnosti poskytujeme expertizu pro kontrolu a údržbu strojů.

02

Z nahladu: Velká Británie

03

Obsah / Editorial

04→05

Letem světem: Novinky z branže

06→08

Na frekvenci: Kamufláž od A do Z

09

Pod drobnohledem: Alky se vrací domů

10→13

Téma: Skyfox na premiéře v Dubaji

14→15

Profese: Ženy v Aeru

16→18

Horizont: LVC a budoucnost výcviku pilotů

19

Na přímé lince: Jak se cení letadlo?

20

Naše hvězda: Robert Bartoniček a házená

21

Svět Aero: Ocenění zaměstnanců

22

Rozlet: Děti z Aera a jejich malá přání

23

Zábava

24

Albatros L-39C

Aero

Magazín Ranvej pro zaměstnance společnosti AERO Vodochody AEROSPACE a.s. 04/2025. 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,

držíte v rukou dvanácté – výroční – číslo našeho časopisu. Ranvej s námi už tři roky píše příběh, který je o vás všech. A právě s vánočním vydáním přichází chvíle, kdy na malý okamžik zpomalíme, nadechneme se a podíváme se zpátky na cestu, kterou jsme společně ušli. I když je toto období tradičně ve znamení hektického konce roku, i já se rád na chvíli zastavím a v hlavě se mi přehrávají momenty, na které jsem hrdý, ale i ty, u kterých jsem se zapotil a něco mě naučily. A letos opět velmi silně cítím, jak moc je za námi vidět práce, naše odhodlání a srdce bijící pro Aero.

Rok 2025 byl v mnoha směrech výjimečný. Už teď víme, že je ekonomicky nejúspěšnějším v historii Aera. To nejsou jen čísla v tabulce – to je důkaz toho, že když držíme spolu, dokážeme věci, které se ještě před pár lety zdály téměř nemožné. Z pohledu plánovaných dodávek jsme splnili každý cíl, který jsme si dali. Slovo, které jsme dali zákazníkům, akcionářům i sobě, jsme prostě dodrželi.

Jediný milník, který jsme museli posunout, je lednové spuštění ERP/PLM systému. Je ale fér říct, že tento posun se neděje z naší vůle. Víím, kolik úsilí, energie a často i osobního nasazení jste do projektu vložili, a viděl jsem to nadšení, ale také vyčerpání – a hlavně chuť to dotáhnout. Udělali jste maximum – a ještě něco navíc.

Když říkám, že jsme letos udělali historický krok kupředu, neznamená to, že přichází jednodušší dny. Naopak. Rok 2026 bude plný dalších výzev. Ale já mám v sobě klid a jistotu. Protože víím, kdo stojí vedle mě. Víím, jak silný tým Aero má. A když vidím, co jste dokázali letos, jsem přesvědčen, že příští rok zvládneme s tou naší typickou zarputilostí a hrdostí.

A teď už k tomu, co vás čeká v tomto čísle. Určitě nepřehlédnete novou kamufláž Skyfoxe, která vzbudila zaslouženou



pozornost na Air Show v Dubaji. Když čtete tyto řádky, letadlo je už zpět doma – po dlouhé cestě po Blízkém východě a Africe, která sama o sobě vydá na další číslo.

Možná také oceníte pohled do zákulisí cenotvorby našich letadel – téma, o kterém se často mluví, ale málokdo ho zná do detailu tak, jako právě Josef Šonský. A určitě vás potěší obálka tohoto čísla. Jsou na ní hned tři úžasné ženy z oddělení kvality – ženy, které každý den dokazují, že preciznost a pevné nervy nejsou fráze, ale DNA našeho oboru.

A nakonec: dovolte mi popřát vám opravdu krásné svátky. Ať jsou plné lidí, které máte rádi. Ať v nich najdete klid, radost a chvíle, kdy zapomenete na shon všedních dnů.

Spolu se uvidíme zase příští rok – tedy v novém roce 2026 – odhodlání, silni a připravení psát další kapitolu našeho společného příběhu.

S úctou
Viktor Sotona

Novou kamufláž Skyfoxu má na svědomí Michal Cimala



Autor nové kamufláže, se kterou Skyfox zazářil na letošní Dubai Airshow, Michal Cimala patří k nejvýraznějším postavám české výtvarné scény. Jedná se o tvůrce mnoha talentů, který ačkoliv absolvoval Ateliér kovu a šperku na Vysoké škole uměleckoprůmyslové, nikdy neustrnul u jednoho typu materiálu nebo druhu umění. Patří do okruhu zakladatelů a autorů úspěšné pražské Trafo Gallery a v současnosti se pohybuje na pomezí sochařství, malby, designu a hudby (v tělese R0XORM3N). Jeho rukopis je nezaměnitelný – dravý, dynamický a často čerpá z industriální estetiky, díky čemuž má k letectví přirozeně blízko. Návrhem kamufláže, který kombinuje jeho celoživotní obdiv k letadlům, vášeň pro hudbu a lásku k abstraktnímu umění, si dle svých vlastních slov splnil dětský sen.



Z původních 30 návrhů vznikl jeden odvážný vizuál, jehož barvy reagují na světlo, každá strana letounu vypadá jinak a celý design propojuje umění, technologii a futuristický výraz značky Skyfox.



Jiří Fiala obdržel pamětní medaili armádního generála Karla Janouška, kterou mu na základě návrhu ředitele Odboru dohledu nad vojenským letectvím při slavnostním ceremoniálu osobně předala vrchní ředitelka Sekce průmyslové spolupráce MO Radka Konderlová. Medaile je každoročně udělována osobnostem za významný přínos ve prospěch našeho vojenského letectví.

První dva opční letouny pro LOM PRAHA jsou připravené k předání zákazníkovi, které je plánované na přelom prosince a ledna. Zároveň jsme v listopadu doručili maďarským vzdušným silám poslední tři z celkových osmi letounů v cvičné verzi, což znamená splnění významného milníku ve vzájemné spolupráci. S dodávkou dalších čtyř letadel, tentokrát v průzkumné konfiguraci, se počítá v roce 2028. Následně by Maďarsko mělo mít k dispozici celkem dvanáct letounů L-39 Skyfox.



Získali jsme cenu Technologické agentury ČR

L-39 Skyfox si z letošního předávání cen Technologické agentury odnesl ocenění pro vítězný projekt v kategorii Business za únavovou zkoušku a s ní spojené prodloužení životnosti a zvýšení užitečných vlastností letounu. Výstupem byl především kompletně nově navržený drak letadla, který vyhovuje moderním zátěžovým normám a simulacím, včetně standardů NATO. Získané ocenění je výsledkem pečlivé mnohaleté práce – všem zúčastněným srdečně blahopřejeme!



Program Airbus čeká změna

Program Airbus je poslední z programů Aerostructures, kde Aero dosud čeká na příležitost stát se přímým (first-tier) dodavatelem, podobně jako to v tuto chvíli již funguje u programů Embraer, L410 a Leonardo. Jde o velmi komplexní proces, který musí dodržet všechny předepsané kroky ze strany amerických a evropských úřadů. Aktuálně čekáme na zadání čtvrtého termínu, kdy by mělo dojít k převodu aktivity ze společnosti Spirit na nás. I přes zdržení věříme, že vše dopadne, jak má, a k navázání spolupráce dojde v průběhu příštího roku.

Schválené nové investice

4,5 mil.

nástroje, nářadí
a přípravy pro
IN-SOURCING výroby
z Romaera

4,0 mil.

systém vakuového
odpařování pro
odpadní vody
z výroby

10,1 mil.

rekonstrukce
střechy H59



Naši kolegové
Ondřej Hrubý
a **Ivan Melichar**

obdrželi vyznamenání maďarské armády za příkladnou péči a osobní přínos v rámci projektu L-39 Skyfox pro maďarské vzdušné síly. Na projektu se podíleli od jeho zahájení až po dodání letounů zákazníkovi.

Nový tuzemský dodavatel přistál

Pod názvem „jobjoky“ se u nás v Aeru skrývají hydraulické jednotky na ovládání brzd (JOB) a ovládání kola (JOK). Po zdlouhavé spolupráci s americkým providerem jsme se letos rozhodli změnit dodavatele. Stala se jím společnost Jihostroj Velešín, s níž jsme již v minulosti spolupracovali. Jednotka ovládání brzd je v tuto chvíli hotová, získala typový certifikát a instaluje se do letadel. Jednotka na ovládání kol je momentálně ve vývoji a s dodáním se počítá v průběhu příštího roku.

Kamufláž se odvíjí od způsobu použití stroje



Každý stroj „ožije“ až v okamžiku, kdy dostane finální nátěr. Letadla nejsou výjimkou. V jejich případě ale hraje design daleko větší roli než jen čistě estetickou. K čemu tedy vlastně kamufláž slouží? Jakými principy se řídí, kdo ji navrhuje a jaké bývají požadavky zákazníků? Na to jsme se zeptali vedoucího oddělení zástaveb Davida Bezdíčka.

→ **Vojenské letouny a kamufláž jsou pojmy, které k sobě na první pohled patří. Je taková úvaha správná?**

Určitě ano a netýká se pouze letounů vojenských, protože i u těch civilních se finální barva dá považovat za kamufláž. Kamufláž ale není jen barva a má mnoho funkcí. Od čistě estetické přes identifikaci a vyjádření totožnosti provozovatele až po ten původní účel – tedy že nátěr znesnadňuje odhalení letounu.

→ **Předpokládám, že v historii hrála kamufláž daleko větší roli, když ještě nebyly vyvinuty palubní radary a pilot se orientoval zrakem.**

To sice ano, ale vývoj se nezastavil ani u materiálů používaných při nátěru. Dnes máme k dispozici barvy schopné snižovat tepelnou stopu letounu, pohlcovat určité vlnové složky záření a znesnadňovat zachycení pomocí radarů. Například u nových stíhaček F-35 hraje velkou roli u „nezjistitelnosti“ právě barva.

→ **Vy s podobnými speciálními materiály pracujete také?**

Připravovali jsme například nátěr letounu určeného pro lety s přístroji „nočního vidění“. Používali jsme na něj speciální absolutně černou barvou, která pohlcuje veškeré viditelné světlo, a nevydává proto odrazy, které by mohly pilota při práci rušit.

→ **Aero nedávno představilo nový model L-39 Skyfox, takže máme ideální příležitost si na něm popsat proces vývoje kamufláže od samého začátku. Jak to tedy v případě Skyfoxu probíhalo?**

Standardním postupem je, že se naše oddělení logistiky od začátku účastní jednání s klientem a sbírá od něj podněty, představy a požadavky. Podle nich pak zpracuje sérii návrhů a zákazník vybere ten, který mu nejvíce vyhovuje. Následně se pak design upravuje podle dalších požadavků a technických detailů samotného letadla.

→ **S jakými požadavky běžně pracujete?**

Kamufláž se zpravidla odvíjí od způsobu využití stroje. Když jsme navrhovali podobu letounů pro klienty v Maďarsku, věděli jsme, že budou určeny také pro průzkumné lety, a pracovali jsme proto s nenápadnou šedou barvou. Velká část našich letounů je ale prodávána pro cvičné účely a tam je naopak žádoucí, aby letadla byla dobře vidět. V tomto případě může design obsahovat například rozlišovací prvky, které při letu ve skupině umožní přesné určení pozice, jakou každé letadlo zaujímá.

→ **I v době dokonalých přístrojů se tedy kamufláž podřizuje zraku pilotů?**

Dnešní elektronika umožňuje souboje na vzdálenosti stovek kilometrů, kde na vizuální podobě kamufláže nezáleží. Když se ale letouny dostanou blízko, hraje pilotův zrak pořád velkou roli. Když jsme připravovali návrhy kamufláže pro zákazníky z Vietnamu, věděli jsme od samého začátku, že letoun bude provozován u moře. V návrzích jsme proto pracovali s modrou barvou. Klient ale nakonec zvolil kamufláž velmi připomínající původní zbarvení Albatrosů, na kterých jejich piloti létali a byli na jejich vizuální podobu zvyklí.



→ Stává se, že sám zákazník přinese přesnou specifikaci, jak má kamufláž vypadat?

Takto nás například instruovali klienti ze společnosti LOM PRAHA. I v tomto případě ale nakonec došlo k úpravám. Když klienti uviděli nátěr v reálu, dospěli k názoru, že by ho bylo vhodné trochu oživit. K designu proto přibyl vzor složený z mnohoúhelníků a „rychlý pruh“ od nosu letounu k pilotní kabině.

→ Existují u kamufláže nějaké předpisy ze strany státních úřadů? Vojenských organizací, jako je NATO a podobně?

Jistě. Naše interní normy dokážou zapracovat jak západní standardy používané v NATO, tak standardy východní. U nás například vydává ministerstvo obrany zvláštní bulletin, ve kterém přesně popisuje barvy na letounech, umístění znaků a zároveň i rozložení kamufláže. Většinou nám ale tyto specifické požadavky zadává přímo zákazník. V některých případech pak máme možnost například zvolit určitý font nebo typ písma a podobně.

KAMUFLÁŽ PRO KAŽDOU PŘÍLEŽITOST

Kamufláže mohou vznikat i jako připomínka významné události či tradice. Náměštářská vrtulníková základna si například nechala své stroje Mi-35 ozdobit obrazem tygří hlavy odkazující na tradice 311. československé bombardovací perutě RAF.

Ve Vodochodech zase vznikla „retro kamufláž“ letounu L-159 ALCA připomínající letoun Supermarine Spitfire, na kterém ve II. světové válce létal patron 212. taktické letky generálmajor František Peřina.



Nová kamufláž na letounu L-159 T2X.

→ Když je tedy vše odsouhlaseno a návrh je hotový, co se děje dál?

Proces pochopitelně nekončí, protože hodně prvků se odvíjí od podoby samotného letounu. Stává se třeba, že zjistíme, že návrh úplně přesně neladí s obrysem křídel nebo s překrytem kabiny. Předepsané výstražné nápisy nemusí být v reálu dostatečně viditelné a je nutné je upravit či přesunout na jiné místo. Návrhy také musíme neustále konzultovat s našimi kolegy v lakovně, abychom si byli jisti, že je bude možné zrealizovat.

→ Stalo se někdy, že to bylo „na hraně“?

Třeba v případě prototypu 7001 se vybrala šedo-šedá kamufláž se vzorem složeným z trojúhelníků. Nikdo z konkurence takový design neměl, takže jsme o něj opravdu stáli. Ukázalo se však, že realizace bude opravdu složitá. Po konzultaci s kolegy z lakovny jsme museli několikrát upravovat šablony a zapracovávat různé úpravy. Nakonec se ale vše po velkém úsilí podařilo a výsledek opravdu stojí za to. Pro mě osobně je to jeden z nejpovedenějších designů, které jsem viděl, a zaujal klienty až v Etiopii. Ti se hned rozhodli, že ho chtějí na šesti letadlech. Jelikož už ale nebylo možné použít původní šablony z prototypů, museli kolegové z lakovny začít od začátku. Jak se říká: „byla to pro ně výzva.“

→ Posuzujete vy jako profesionál letouny podle designu kamufláže? Říkáte si někdy: „Hele, tak to se jim fakt povedlo, to je moc pěkná kamufláž?“

Myslíte, jestli trpím profesionální deformací? To víte, že ano. Hezku vizuální podobu rád ocením. A když vidím nějaký hodně složitý design, tak kolegy lituji, protože vím, jakou práci jim muselo dát ho na letoun nastříkat. ←

Alky se vrací domů

Aero čeká jeden z největších servisních projektů posledních let. Do výrobního závodu se vrací osm letounů L-159 ALCA, které čeká kompletní generální oprava. Projekt potvrzuje náš dlouhodobý závazek pečovat o své letouny po celý jejich životní cyklus.



Generální opravu osmi strojů L-159 ALCA, které byly sériově vyráběny mezi lety 1997 až 2003, u nás objednala Armáda České republiky. Cílem je především dodat letadlům nový provozní horizont a zajistit jejich další bezpečný a efektivní provoz.

Co se bude dít

Generální oprava zahrnuje kompletní odstrojování letounu, prověření všech součástí včetně strukturálních částí a koordinaci rozeslání agregátů na interní i externí GO. Proces začíná rozebráním na úrovni H3 a pokračuje komplexní kontrolou všech odstrojených agregátů a jednotlivých částí letounu. „Celý proces

by měl u jednoho stroje trvat zhruba 13 měsíců a během jednoho roku by se u nás ve Vodochodech měly potkat až tři letouny zároveň,“ vysvětluje viceprezident výroby Miloš Košťál.



Letoun L-159 s trupovým číslem 6067 je jedním z významných strojů českého bitevního letectva. Historie záletů začala už v roce 1997, kdy 2. srpna vzlétl prototyp L-159. Jednomístná verze ALCA poprvé vzlétla 18. srpna 1998 a první sériový L-159A absolvoval zálet 20. října 1999. Trupové číslo 6067 pravděpodobně poprvé vzlétlo mezi roky 1999–2000, kdy se zalétávaly sériové kusy. Původně jednomístný stroj byl později přestavěn na dvoumístnou verzi L-159T1 v rámci modernizačního programu po roce 2006.

Strategické partnerství

Projekt představuje stabilní práci minimálně na tři roky pro desítky zaměstnanců z mnoha oddělení. Koordinaci celého programu vede projektový manažer Pavel Sedláček – od výroby přes kvalitu až po vývoj a logistiku. Na rozdíl od běžných servisních programů FOSS, které probíhají většinou u zákazníka, vyžaduje tato zakázka přesun letounů přímo do Aera. Kromě zajímavé práce celý projekt posiluje dlouhodobé partnerství s Armádou ČR a potvrzuje kompetence Aera v oblasti životního cyklu vlastních produktů. „Kromě výroby nových špičkových letounů máme závazek i k těm starým,“ říká k tomu Miloš Košťál. „A ten zní zajistit jejich provozuschopnost a připravenost, aby mohly sloužit, co nejdéle to půjde.“

První z osmi

První z letounů s trupovým číslem 6067 již dorazil na letiště a čeká na finální podpis kontraktu – samotné opravy by měly začít hned v lednu 2026, přičemž doručení posledního letounu je v tuto chvíli naplánované na polovinu roku 2029. ←

L-39 Skyfox na premiéře v Dubaji

Dubai Airshow je největší letecký veletrh na světě a Aero se ho pravidelně účastní. Letos jsme ale poprvé měli na místě k dispozici také svůj vlastní letoun. A představili jsme L-39 Skyfox s jedinečnou kamufláží a v ozbrojené konfiguraci celému světu.



Dubai Airshow je dobrým příkladem veletrhu, který z lokální akce vyrostl do jedné z největších událostí svého druhu na světě. Aktuálně se koná ve dvouletém cyklu na letišti Ál Maktúma na jižním okraji Dubaje. Letos zde vystavovalo přes 1500 firem, které předvedly přes 200 letounů – a to jak na zemi, tak v přímo akci.

Mezi statickými exponáty se letos poprvé vyjímal i letoun od nás z Vodochod – L-39 Skyfox. „Dubai Airshow se jako

vystavovatel účastníme pravidelně, ovšem s letadlem jsme tu byli fyzicky poprvé,” říká marketingová manažerka Lucie Kučerová. Motivací k premiérovému vystavení letounu na akci byla nová ozbrojená konfigurace, která si tu tak odbývá svou světovou výstavní premiéru.

Představit Skyfox celému světu

„Kde jinde bychom měli ukázat tohle skvělé letadlo a představit novinky našim zákazníkům než na největší letecké výstavě na světě,” vysvětluje Viktor Sotona,

↓ Skyfox měl letos na veletrhu premiéru ve svém zbrusu novém kabátě.



prezident a předseda představenstva společnosti. „Během jednoho týdne jsme mohli představit Skyfox zákazníkům z celého světa – právě na tuto akci upírá letecký průmysl svou pozornost.“

Podle reakcí a ohlasů přímo na místě záměr představit letadlo naživo novým partnerům vyšel na výbornou. „Zájem o náš L-39 Skyfox je obrovský. Ozbrojená multirole verze v nové kamufláži patří mezi nejnavštěvovanější exponáty a během posledních dnů jsme přivítali množství delegací, partnerů i odborných návštěvníků,“ popisuje průběh Lucie Kučerová. „Probíhají intenzivní schůzky a jednání, na kterých představujeme schopnosti Skyfoxu i moderní technologie, které do letounu přinášíme.“

Nová konfigurace, jedinečná kamufláž

Letoun Skyfox se v Dubaji představil v nové ozbrojené konfiguraci, která umožňuje integraci západní výzbroje plně v souladu se standardy NATO. Tato konfigurace činí z L-39 Skyfox ještě flexibilnější řešení než doposud. Moderní letectva mohou díky ní vedle cvičené verze využívat i takticko-bojové schopnosti letounu. Vystavený exemplář byl vybaven zbraňovým systémem zahrnujícím dva kulometné kontejnery ráže 12,7 mm, dva raketové bloky LAU-32 a maketu průzkumného kontejneru.

Krom své konfigurace a technické výbavy letoun přilákal pozornost i díky zcela nové kamufláži, která představila klíčový prvek vizuální identity značky Skyfox. Vzhled kamufláže totiž vychází z charakteristického trojúhelníkového motivu Skyfoxu a přináší dynamickou kombinaci barev odrážející výkon, energii a sebevědomí letounu. Každá strana letounu navíc nese odlišnou variantu kamufláže, což zajišťuje jedinečný vzhled při pohledu z různých úhlů.

DUBAI AIRSHOW

Dubai Airshow je jeden z největších a nejprestižnějších leteckých veletrhů světa, jehož tradice sahá až do roku 1986. Jde o akci určenou především odborné veřejnosti, včetně zástupců armád a největších hráčů leteckého průmyslu, mezi něž patří společnosti jako Lockheed Martin, Airbus, Embraer, Boeing, Dassault a další. Veletrhu se letos účastnilo přes 1500 vystavovatelů z celkem 115 zemí, kteří na místě předvedli přes 200 letounů.



Spojení umění a techniky

Kamufláž navrhl známý český sochař, malíř, designér a hudebník Michal Cimala. Jeho návrh propojuje umění, technologii a estetiku moderního letectví. „Návrh kamufláže Skyfoxu byl doslova splněným snem. Kombinuji v něm svůj dětský obdiv k letadlům, vášně pro hudbu a lásku k abstraktnímu umění,“ říká autor designu. „Základem je struktura trojúhelníků – typický motiv Skyfoxu, který jsem převedl do nové, dynamické podoby. Každá strana letounu vypadá jinak, barvy reagují na světlo a mění se s pohybem. Výsledkem je design, který má energii, rytmus i odvahu.“

„Skyfox byl od svého vzniku symbolem rovnováhy mezi tradicí a inovací,“ doplňuje Viktor Sotona. „Teď vstupujeme do nové éry, kdy se nebojíme vystoupit z řady, ukázat odvahu a dát designu

i technologii stejnou váhu. Skyfox s novou kamufláží dokazuje, že i letoun může mít osobnost, která inspiruje a přitahuje pozornost – nejen ve vzduchu, ale i na zemi.“

Intenzivní přípravy

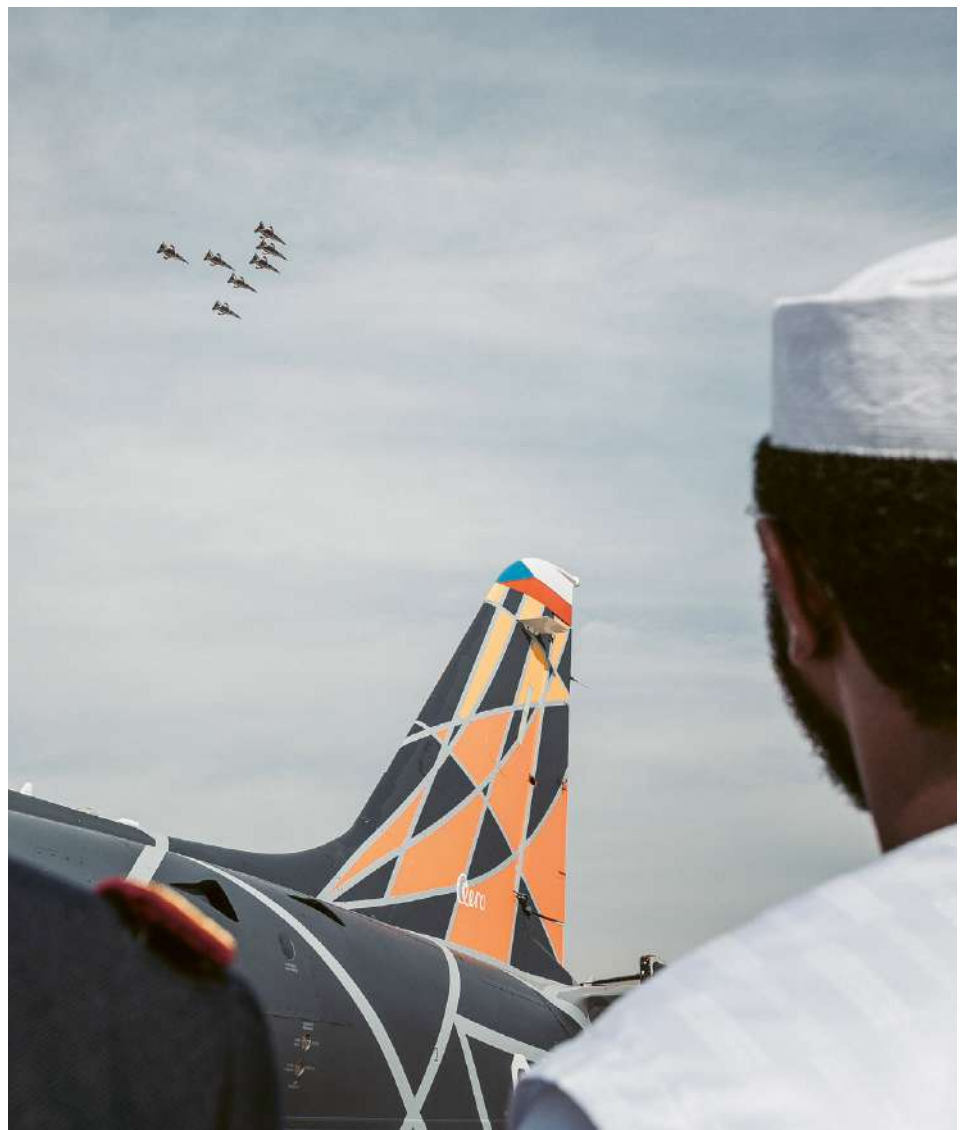
Letoun v nezvyklé kamufláži zachytili při odletu do Dubaje shodou okolností také novináři, pro které byla barevná varianta velkou neznámou. Při odletu byl letoun vybaven přídatnými nádržemi, které usnadňují daleké přelety, a cestou do Dubaje proletěl vzdušným prostorem celkem devíti zemí. Kromě domácí České republiky šlo o Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko, Turecko, Egypt, Saúdskou Arábii a následně cílové Spojené arabské emiráty. Pro L-39 Skyfox to byla dosud nejdelší cesta, kterou letoun absolvoval.



← Tým Aero Vodochody na letišti
Ál Maktúma v Dubaji.

„Zajištění takové cesty je nesmírně náročnou a složitou záležitostí a její zdárné absolvování bylo úspěšným završením dlouhých příprav, se kterými obvykle začínáme až s ročním předstihem před samotným konáním veletrhu,“ říká Lucie Kučerová. Už teď má například Aero jasno, že se bude účastnit i dalšího ročníku v roce 2027. „Smlouvu o účasti jsme podepsali ještě v průběhu aktuálního ročníku,“ dodává Lucie.

Aero se na veletrhu Dubai Airshow 2025 prezentovalo celkem na třech stanovištích. Letoun byl umístěn na statické ukázkě hned naproti Chaletu A04, který jsme sdíleli s kolegy z OMNIPOL Group. Kromě toho jsme byli jako společnost přítomni také na oficiálním českém stánku. ←



Ženy Aera: Kvalita je výsledek naší spolupráce

Kvalita má mnoho podob a v letectví jakbysmet. V naší rubrice se tentokrát seznámíme s trojicí žen, které bdí nad kvalitou práce i každého výrobku Aera – z hlediska auditu, laboratorních rozborů nebo kontroly prvních kusů.



„Klíčová je citlivá a konstruktivní komunikace.“

Adéla Kunc: Audit je příležitost udělat to lépe

Auditorka a compliance specialista v oddělení CMS zajišťuje kvalitu práce a produkce a připravuje externí audity. Je klíčovou osobou v probíhající implementaci nových systémů ERP a PLM, kde má na starosti komplexní Document Management System, jeho nastavení číselníků a schvalovacích procesů.

Má rozmanitou profesní historii, kterou dokáže efektivně využít právě

v auditu – oboru, jenž bývá často vnímán negativně. Vidí v něm totiž možnost posouvat věci k lepšímu. „Krásně na to sedí výrok Nelsona Mandely: ‚Nikdy neprohrávám. Buď zvítězím, nebo se naučím něco nového.‘ To je myšlení, které mi pomáhá úspěšně a s oblibou dělat práci, která se ostatním jeví jako nepříjemná. Klíčová je citlivá a konstruktivní komunikace. Poukazování na chyby a sdělování nepříjemných informací by neměla být osobní záležitost, ale jen pracovní úkol. Prostě je jen potřeba to doladit,“ říká Adéla Kunc.



Hana Vinšová: Stabilizace laboratoře oceněná zlatem

Ředitelka mechanické, chemické a metalografické laboratoře na středisku 711. Tato laboratoř má pro Aero klíčovou roli – spolupracuje napříč všemi odděleními a provádí celou škálu kontrol od vstupních surovin přes procesní a periodické vzorky, ložiska, nebo čistotu hydraulické kapaliny až po povrchové úpravy na letounech. Práce Hany Vinšové zahrnuje personální vedení týmu i technologickou expertizu a zabezpečení auditů.

Na pozici nastoupila v srpnu 2023 s hlavní výzvou: kompletně stabilizovat laboratoř personálně i procesně. Vynikající práce jejího týmu, projevující se spolehlivými výsledky, byla letos vyznamenána od prezidenta Aera Vodochoody.

„Cenu jsem sice získala já, vnímám ji ale jako ocenění skvělé práce a spolupráce celého svého týmu,“ říká Hana Vinšová. „Kdyby netáhl za jeden provaz, nepodařilo by se nám laboratoř stabilizovat tak dobře a rychle.“

„Kdybychom netáhli za jeden provaz, nepodařilo by se nám laboratoř stabilizovat tak dobře a rychle.“

Radka Lišková: Pevné základy pro bezpečnost letu

Vedoucí týmu v oddělení FAI (First Article Inspection), kde dohlíží na kritickou kontrolu prvních kusů dílů. Tato práce je klíčová pro leteckou bezpečnost, jelikož zajišťuje, aby všechny parametry splňovaly nejpřísnější požadavky zákazníků.

Kariéru v Aeru začala v srpnu 2014 jako kontrolorka na CMM, kde si v tehdy čistě mužském kolektivu osvojila i programování, což jí dalo „dobrou školu a pevné základy“.

Po mateřské dovolené nastoupila do FAI, kde se brzy stala Vedoucí týmu. Kromě řízení týmu a denních plánů připravuje i podklady pro audity. Navzdory náročnosti ji práce baví a v týmu vládne přátelská atmosféra a vzájemná podpora.

„Máme všichni společný cíl, a to, jak se u nás říká, aby to letělo,“ uzavírá Radka Lišková.

„Máme všichni společný cíl, a to, jak se u nás říká, aby to letělo.“



PRŮZKUM: JAK SE MAJÍ ŽENY U NÁS V AERU?

Že práce v letectví a výrobě není výlučně mužskou záležitostí, u nás každý den dokazují desítky žen na všech pozicích a úrovních. Na jejich pocity, zkušenosti a jak se jim u nás daří, jsme se zeptali v anonymním průzkumu.

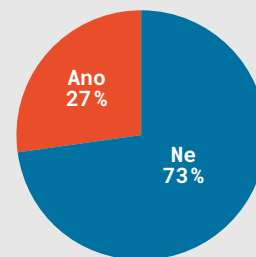
Kdy máte pocit, že má vaše práce smysl?

- Každý den.
- Když vidím náš letoun ve vzduchu.
- Když se můžu realizovat v tom, co mě naplňuje a baví. Když cítím, že se mohu zlepšovat a posouvat své hranice. Když se mohu spolehnout na ostatní v týmu a když cítím, že je má práce oceněna. No a samozřejmě když vidím dobré výsledky své práce.
- Když vidím, že je v areálu hotovo něco, co jsem pomáhala zařizovat.
- Když při odletu zpět k zákazníkovi vidím, co jsme jako tým dokázali.

Co byste poradila ženám, které teprve začínají budovat svou profesní dráhu?

- Ať se nepodceňují.
- Ať se zaměří na své silné stránky, ať se nebojí projevit svůj názor a ozvat se, když je to potřeba.
- Aby si uvědomily, že jejich snaha je dostatečná a že syndrom podvodníka známe všechny. A taky aby se nedaly odradit hloupými poznámkami nebo když od mala slyší, že některé obory a profese nejsou pro ně. Jestli to chtějí, zvládnou to i přes překážky, které muži třeba nemají.
- Ptát se, ptát se, ptát se. A nenechat se odradit. Ale také mít se při tom všem ráda a stále ráda.
- Dělat hlavně to, co je baví a naplňuje, a držet se svých hodnot.

Připadala jste si někdy v Aeru pracovně znevýhodněná jen proto, že jste žena?



Co by podle vás pomohlo ženám ve firmě cítit se silnější a sebevědomější?



LVC propojuje skutečný a virtuální výcvik



Nový systém LVC propojuje skutečný a virtuální výcvik pilotů. Kromě urychlení a zefektivnění výcviku samotného slouží také jako vynikající předstupeň pro práci s letouny 4. a 5. generace. Systém rozvíjíme ve spolupráci s LOM PRAHA a máme v plánu ho nabídnout i dalším odběratelům.



Piloti na zemi i ve vzduchu se navzájem vidí a komunikují jako v reálné akci.



Na letišti v Pardubicích proběhla v září v rámci Future Air Force Conference 2025 ukázka systému LVC – Live, Virtual, Constructive. Tento moderní systém umožňuje propojit reálné letouny (Live), simulátory (Virtual) i počítačově generované protivníky (Constructive) do jednoho společného tréninkového prostředí. Což výrazně zvyšuje realističnost a účinnost simulace.

„Předvedli jsme plně funkční systém, který nás z hlediska možností výcviku posouvá na světovou špičku. Rozšíření těchto schopností je možné provést jak na letounech dodávaných v budoucnu, tak i na letounech již dodaných, jelikož hardwarové vybavení je stejné a letoun byl na tyto schopnosti připraven již od počátku vývoje,“ říká výkonný viceprezident pro vývoj produktů Petr Jinda.

Na rozvoji systému spolupracujeme se státním podnikem LOM PRAHA. Právě v Centru leteckého výcviku v Pardubicích, které slouží k výcviku pilotů Armády České republiky, totiž LOM PRAHA provozuje letouny L-39 Skyfox, které jsou z výroby na zapojení do systému LVC hardwarově připraveny. „Zajištění kvalitního a realistického výcviku pilotů je pro nás zásadní prioritou. Díky systému LVC můžeme výrazně rozšířit výcvikové možnosti a zefektivnit přípravu pilotů na skutečné bojové situace,“ říká Jiří Protiva, ředitel LOM PRAHA.

Spojení v reálném čase

Propojením jednotlivých prvků do systému LVC vzniká platforma, díky které mohou

piloti procvičovat složité a dynamické situace blízké tomu, co mohou zažít na moderním bojišti. To vše s vyšší bezpečností a zároveň s nižšími náklady. Provozovatel si totiž může vybrat, kolik letounů skutečně vyšle v rámci výcviku do vzduchu, kolik pilotů se výcviku bude účastnit v simulátoru a kolik subjektů bude virtuálních.

„Typicky lze cvičit scénáře, kdy kadet trénuje se skutečným letounem, zkušený wingman se připojí ze simulátoru a společně bojují proti počítačem generovaným nepřítelům,“ popisuje Petr Jinda typickou situaci. Systém ovšem umožňuje zapojení celých skupin, tedy několika pilotů ve skutečných letadlech, několika simulátorů a samozřejmě množství generovaných entit. Všechny subjekty jsou propojeny v reálném čase, prodleva systému je nezatelná. „Pilot v simulátoru vidí realisticky i drobné pohyby letounu ve vzduchu, ke kterým dochází v důsledku turbulencí,“ demonstruje vysokou přesnost Petr Jinda.

Virtuální jednota

Aby všechna tahle digitální magie byla možná, musí mít letouny samozřejmě speciální vybavení. To kromě senzorů a komunikační techniky zahrnuje také prvky, které zajišťují, že pilot ve vzduchu „vidí“ své virtuální kolegy i protivníky. Piloti na simulátoru nebo počítačem generované prvky se mu díky tomu zobrazují například na obrazovce radaru, v průhledovém (HUD) displeji letounu a také na speciálním přehledovém displeji, který situaci dokreslí a umožní ovládní některých prvků.



Součástí systému je pak kromě leteckých simulátorů a komunikační techniky také datové zázemí, které celý scénář řídí. „Systém také umožňuje zapojení brýlí pro virtuální realitu, které může mít pozorovatel nebo třeba instruktor,“ dokresluje rozsah výbavy hlavní produktový ředitel Ondřej Koukol.

Simulované systémy

Systém LVC má tu výhodu, že s letouny L-39 Skyfox dokáže pilota připravit na práci s nejmodernějšími letouny 4. a 5. generace. A to včetně jejich pokročilých systémů, které letadlo fyzicky mít nemusí. LVC je prostě nasimuluje.

„Skrze naše nástroje a datové připojení umíme simulovat ta nejpokročilejší řešení,“ vysvětluje Petr Jinda. „Pilot se tak v rámci výcviku může naučit používat nejmodernější radarové systémy, systémy elektronického boje, aktivní ochranu letadla a další řešení, která jsou součástí výbavy špičkových letounů, ale samotné tréninkové letadlo jimi nedisponuje.“

Díky LVC dostanou piloti možnost osahat si na vlastní kůži špičkové a extrémně drahé letouny a jejich systémy s mnohem nižšími náklady. LOM PRAHA chce například řešení využívat k výcviku pilotů, kteří mají usednout do letounů F-35 Lightning II, jež má Armáda České republiky zařadit výhledově do své výzbroje namísto současných Gripenů.

SOUČÁSTI SYSTÉMU LVC

Skutečný letoun

↓ V L-39 Skyfox si kadet osvojí ovládání pokročilých prvků při skutečné pilotáži.

Letecký simulátor

↓ Simulátory VR Group vyrábí dceřiná společnost LOM PRAHA, systém umožňuje zapojit i simulátory dalších dodavatelů.

Datalink

↓ Výkonné komunikační zařízení zajišťuje komunikaci všech složek systému v reálném čase.

Řízení simulace

↓ Srdcem LVC je výkonná počítačová technika, která zajišťuje samotnou simulaci a umožňuje řízení scénářů.

Virtuální brýle

↓ Brýle pro virtuální realitu umožňují náhled do scénářů, například z pozice instruktora.

Nutnost pro moderní dobu

Podle odborníků z Aera je v současnosti pro kvalitní a efektivní výcvik systém LVC vlastně nutností. A to hned z několika důvodů, které nesouvisí jen s náklady na výcvik či potřebou zvýšit jeho propustnost, tedy vycvičit se stejným počtem letadel více pilotů než dosud.

Moderní způsoby boje kladou velký důraz na využívání taktických systémů letadel. Zatímco v minulosti se vlastně pilot většinou věnoval řízení a obsluhu systémů letounu byla jen drobnějším úkolem, teď je to spíš naopak. Moderní letouny umí s pilotáží výrazně pomoci a pilot se musí více věnovat obsluze taktických, komunikačních a zbraňových složek letounu. Ty jsou navíc čím dál sofistikovanější, což vyžaduje intenzivní zaškolení a výcvik.

Všechny scénáře na malém prostoru

Navíc se zásadně proměnilo i bojové postavení letounů. Lídr a wingman od sebe dnes bývají typicky vzdáleni několik námořních mil. „Prakticky se nevidí. U letounů 5. generace ještě tato vzdálenost narůstá. To klade větší nároky na autonomii a komunikaci pilotů,“ říká Ondřej Koukol. Větší vzdálenost letounů v taktických situacích je přitom v ostrém kontrastu se zahuštěním letového prostoru, ke kterému zejména v Evropě došlo. Skutečný trénink některých scénářů tak vlastně není ani fyzicky možný. Propojení v systému LVC umožňuje tuto vzdálenost nasimulovat a zároveň scénáře rychle opakovat i na relativně malé ploše. To je velká výhoda zejména pro evropské armády.

Nasazení systému do praxe bude pro Aero znamenat významnou konkurenční výhodu. „Tým společnosti na tom odvedl obrovský kus práce. Velký dík patří zejména kolegům z naší zkušební organizace, kteří zabezpečili pozemní i letovou součást systému,“ uzavírá Ondřej Koukol. ←

Jak se u nás cení nové letadlo?



Staré přísloví praví, že peníze jsou vždy až na prvním místě. I v Aeru představuje cenotvorba jeden z nejdůležitějších procesů. Do jeho zákulisí nám dal krátce nahlédnout obchodní ředitel Josef Šonský.

→ Vaše pozice v Aeru má název „Bids Preparation & Evaluation Manager“ a jedním z úkolů vašeho oddělení je cenotvorba. Do jakých oblastí firemní působnosti se vaše činnost promítá? V podstatě do všech, protože cenotvorba je zásadním kritériem při jakémkoliv rozhodování. Ať už se jedná o vývoj zcela nového letounu, jakým je Skyfox, nebo dílčí rozhodnutí v oblastech služeb, výcviku, údržby letadel a podobně. Položek, které musíme sledovat, je obrovské množství a vstupy získáváme od kolegů v podstatě ze všech oddělení. Od obchodního přes vývojáře, technickou přípravu výroby a vlastní výrobu až po marketing a prodej. Spolupracujeme

ale i s klienty, protože vývoj produktů a služeb vychází z velké části z požadavků stávajících nebo potenciálních zákazníků.

→ Jde jen o sběr podnětů, nebo poskytujete služby i přímo klientům Aera?

Klientům dodáváme poklady a informace pro jednání s bankami, pojišťovnami a státními institucemi. Pomáháme tím jim, ale i pro nás je práce v tomto odvětví významnou součástí tvorby strategie.

→ Letecká výroba operuje v dlouhodobých cyklech. Promítá se to nějak do cenotvorby?

Životní cyklus našich výrobků se opravdu počítá na desetiletí a významnou součástí našeho produktového portfolia jsou dodatečné služby, které následují po dodávce letadel. Proces cenotvorby proto zasahuje i do oblastí, jako je výcvik, servis, provozní podpora, dodávky náhradních dílů nebo modernizace technologií. Technicky podporujeme flotily letadel, které jsme prodali před třiceti či čtyřiceti lety. Ceny to musí reflektovat.

→ Předpokládám, že musíte i vy sami pohlížet do budoucna.

Jistě. Náš obor se velmi rychle vyvíjí a musíme počítat s tím, že technologie v letadlech, která dnes prodáváme, budou zastarávat. Týká se to zejména elektroniky nebo zbraňových systémů. Musíme proto neustále sledovat nejnovější trendy, abychom byli připraveni okamžitě vyjít vstříc požadavkům zákazníků systémy aktualizovat a modernizovat. Cenotvorba se vlastně podílí na kontinuitě vývoje našich výrobků i na strategii Aera. Uvažujeme o tom, jak si naši zákazníci budou představovat služby i na desetiletí dopředu. ←



Robert Bartoníček: Hlavní je chtít

Kromě své práce v oddělení Aerostructures montáže žije Robert Bartoníček především sportem. Ten jednak aktivně provozuje, jednak i trénuje. Právě pod jeho vedením se poděbradský tým mladších žáků v házené dostal už v prvním roce do první pětky středočeské ligy.

Do Aera Robert Bartoníček nastoupil v říjnu 2018 na pozici ředitele plánování a logistiky – na pole letectví tak vkročil poprvé. Dříve působil v automobilovém průmyslu, konkrétně ve Škodovce a v koncernu Volkswagen, díky čemuž se na čas podíval i do Číny. „V Šanghaji jsem strávil dva roky,“ vzpomíná. „Zabýval jsem se tam plánováním a budováním nových výrobních závodů. Historicky je to multikulturní obchodní centrum, jedno z největších na světě – úžasná zkušenost, každému bych ji doporučil.“

Z logistiky do Aerostructures

Po šesti letech práce v Aeru přišla v září 2024 nabídka na nové zařazení. „Z vice-prezidenta operativního nákupu a logistiky jsem šel na pozici viceprezidenta Aerostructures montáže,“ vysvětluje Robert Bartoníček, který aktuálně řídí tři programy výroby komponentů pro velké mezinárodní zákazníky – Airbus A220, Embraer KC-390 a CWB pro Leonardo. Kromě snahy o stálé zlepšování a tříbení procesních faktorů má ale ještě jednu lásku, která se ho drží poslední roky. A tou je házená.



Dětský klub Házená Poděbrady sdružuje přibližně 150 dětí až po dorostence.

Trenér mladších žáků

„Moderní házená je dynamický sport se spoustou gólů,“ líčí Robert Bartoníček. „Rychlá podívaná, která je atraktivní i pro diváky. Já trénuji tým mladších žáků Házená Poděbrady, aktivně už to budou tři roky, z toho dva jako vedoucí týmu.“ Oficiální trenérskou licenci sice nemá, ale i tak dokázal své hráče dostat do středočeské ligy a držet je na 3.–5. místě z 16 týmů v polovině sezóny. Letos v červnu na Megamini Liberec, největším turnaji minižáků v Česku s mezinárodní účastí, dokázal se svým týmem projít přes německé týmy, ale i velké české kluby, jako je Dukla Praha nebo Talent Plzeň, až do finále a přivést stříbrné medaile. K házené se přitom dostal vlastně náhodou.

Zodpovědnost za sebe i za tým

„Zamlada jsem dělal triatlon a fotbal. Před pěti lety jsem začal s golfem, ale házená přišla až díky synovi,“ říká Robert Bartoníček. „On různě zkoušel, co by ho bavilo, a v házené se našel. A protože v Poděbradech tou dobou házenkářům chyběl trenér, ujal jsem se toho.“ Při koučování uplatňuje své zkušenosti z ostatních sportů, především z fotbalu, a sám také relaxačně hraje s dalšími rodiči, což mu umožňuje odzkoušet nové techniky a lépe je předávat dětem. Přímou paralelu mezi firemní kulturou a týmovým sportem vidí hlavně v tom, že každý hráč je při hře odpovědný sám za sebe i za tým a všichni se navzájem podporují. „Podle mě jenom něco umět nestačí,“ uzavírá. „Strašně důležité je skutečně chtít – ať už jde o házenou, nebo výrobní program –, chtít se posouvat, chtít být co nejlepší. O to jde. Bez toho se nedá vyhrát.“ ←

Uznání pro všechny, kdo s námi letí už dlouhá léta

Letos už počtvrté oceňujeme zaměstnance, kteří Aeru věnovali významnou část svého profesního života. Kolegové, kteří s námi spojili 20, 30, 40, nebo dokonce 50 let svého života, dostávají jako poděkování symbolický kousek zlata.

Ocenění za dlouholetou službu jsme obnovili před několika lety s jasným cílem – připomenout si, jak zásadní roli hrají v příběhu Aera lidé, kteří u nás strávili několik dekád. Každý z nich vtiskl společnosti svůj čas, znalosti a energii a my si za to všech našich srdcařů hluboce vážíme.

Věříme, že každé podobně významné spojení je potřeba také náležitě oslavit. Kvalitní, věrní a loajální zaměstnanci jsou v dnešní společnosti, kterou víc než stabilita charakterizuje spíše neustálá proměna, vzácní. Proto jsme se před lety rozhodli, že nejlepším dárkem za trvalé nasazení a vytrvalost je

právě kousek zlata – ušlechtilého kovu, který nepodléhá zkáze a symbolicky vystihuje přesně to, co pro nás naši kolegové znamenají. Stabilní hodnotu a oporu v naší více než 100 let dlouhé historii.

Slavnostní předání proběhlo i letos v kinosále za přítomnosti managementu. Jsme hrdí na všechny, kteří se rozhodli spojit tak významnou část svého pracovního života právě s Aerem. Vaše oddanost a práce formují to, čím jako společnost jsme. Všem vám srdečně děkujeme a těšíme se, že v této tradici budeme pokračovat i v dalších letech. ←



Gratulujeme kolegům k pracovním výročím

40 let

Cejpek Petr
Černický Milan
Kváča Jan
Skrbek Jaroslav
Suldovský Zdeněk

35 let

Karlíková Miroslava
Palata Petr

30 let

Galler Karel
Synek Stanislav
Šonský Josef
Zachař Zdeněk

25 let

Charousová Markéta
Mukšnábíl Karel
Rašková Erika
Šimák René

20 let

Andraško Ivan
Gedelová Veronika
Horák Libor
Kougl Daniel
Linhart Jiří
Paračka Tomáš

15 let

Kriváčková Hana
Pachota Jaroslav
Pátek Petra
Řízek Jindřich
Veselý Dušan
Vojtička Miroslav

10 let

Čapek Jan
Fejfarová Pavla
Jánský Jakub
Kňap Marek
Kněž Jan
Král Jan
Macourek Martin
Mlejnek Petr
Shrbený Tomáš
Šimek Jan



IMPLEMENTACE PLM/ERP MÁ NOVÝ TERMÍN

Během testů připravenosti se ukázalo, že integrace mezi ERP (IFS Cloud) a PLM (Siemens Teamcenter) není v takové kvalitě, aby mohla být řádně otestována a nasazena. Hlavní dodavatel proto oznámil, že spuštění systému v původním termínu 12. ledna 2026 není možné a připraví nový harmonogram dokončení integrace. Jsme si vědomi dopadu na plánované aktivity týmů a budeme pracovat na minimalizaci následků. O novém termínu spuštění budeme jednat v následujících týdnech.



PŘÁNÍ PRO AERO

Ty nejpřímnější vize někdy přicházejí od dětí. Právě proto jsme poprosili ratolesti našich zaměstnanců, aby popřály svým rodičům v Aero a naší firmě jako takové něco hezkého k Vánocům a do dalších let. Jediným omezením byla fantazie malých umělců, kteří se svého úkolu zhostili s vervou a nadšením. Mezi návrhy vévodili pomocní roboti, nové kamufláže, dostatek materiálu a barev, a hlavně dostatek nových letadel. Za svá díla si přispěvatelé odnesli zaslouženou sladkou odměnu v podobě adventních kalendářů. Všem jim moc děkujeme a přejeme šťastné a veselé Vánoce!



Kvíz

Letectví je odvětví plně vynalézavosti a překonávání hranic. V našem zábavném kvízu se tentokrát podíváme na nejrůznější rekordy, které v aviatice dodnes nikdo nepřekonal.

1. Které stále provozované letadlo má největší rozpětí křidel na světě?

- a) Antonov An-225
- b) Airbus A380-800
- c) Stratolaunch „Roc“

2. Jak dlouho trval první oblet Země bez mezipřistání nebo tankování?

- a) 5 dní
- b) 9 dní
- c) 67 hodin

3. Jaké nejvyšší rychlosti dosáhl člověkem pilotovaný letoun?

- a) 3540 km/h
- b) 7274 km/h
- c) 2467 km/h

4. Jaké letouny se staly prvními supersoniky v historii československého letectva?

- a) MiG-19
- b) Avia B-158
- c) L-159 ALCA

5. A nakonec jednu malou perličku. Jaký je nejrozšířenější cvičný proudový letoun na světě?

- a) BAE Hawk
- b) Cessna T-37 Tweet
- c) L-39 Albatros

Křížovka

Čero	ZÁLIV NA OSTROVĚ HONŠŮ	NĚM. NÁROD	OBUVNICKÉ NITI	Čero	DÁVAT TAKT	ČESLOVKA RADOVA URČITÁ	ZN. ASTATU	ČÁSTI OBRAZŮ	Čero	UBYTOVACÍ ZARÍZENÍ	ROZBOŘENINY	Čero
RÍMSKÝCH 1495				ANGL. CAR					ZN. JEDNOTKY KMITOČTU (HERTZ)			ANGL. ONO
MPZ JORDÁNSKA				NEJMOCNĚJŠÍ BOHYNĚ V ZÁPADNÍ ASII NĚM. ČLEN URČITÝ					KONĚ (BÁSN.) 2. DÍL TAJENKY			
1. DÍL TAJENKY								VYKONÁVAT ODPLATU ZA SPACHANÝ ČIN ZN. RUBIDIA				
SKLADBA PRO 8 NÁSTROJŮ						UMĚLEC PROVA-DEJČI RYTINY CELNÍ KOD UKRAJINY						HLUK
Čero	PODNIK V PRAZE	DLUH (ZAST) DĚDIC							ČESKÝ MALÍR (MIKOLÁŠ, 1852-1913) TEMNO			
ANGL. ČLEN URČITÝ				ZN. VOLTAMPÉRU 4. DÍL TAJENKY				SPZ TŘEBČI LYŽÁRSKÁ VĚTROVKA			TEDY	
DĚTSKÉ CITOSLOVCE			TU MÁŠ CITOSLOVCE VRCENÍ			ÚRAD (ZAST.) INIC. PROZAIKA KLÍMY					INIC. PÍSNIČKÁŘE MLÁDKA KELTSKÝ KNĚZ	
DÍLO ZACÁTEČNÍKA										SPODEK NÁDOBY KANADSKÉ SOUOSTROVÍ		
PODANIE					VÝTVARNÉ DÍLO NUŽE							
Čero	PODZEMNÍ VEDENÍ ZN. MĚDI					5. DÍL TAJENKY ZKR. NACISTICKÉ TAJNÉ POLICIE						3. DÍL TAJENKY
ZTVRDNUTÍ ORGÁNU								ANGL. POMOC				TSAR, ALTA, HEREDIT, OKAK
RUSKÝ RÁNO					MPZ SLOVENSKA			PÁDOVÁ OTÁZKA				

Tajenka: Hladký start do nového roku

Sudoku

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

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

Naše návštěva na aerosalonu v Paříži v roce 1977 je takový malý historický protipól letošní účasti na Dubai Airshow 2025. Krásně demonsturuje, kolik se toho u nás během let změnilo. Letadlo na dobové fotografii je prototyp našeho Letounu L-39ZA X-11, vůbec první ukáзка L-39 Albatros v západním světě. Zbarvení navrhl firemní designer Tomáš Skořepa přímo pro výstavní Letoun – šlo v podstatě o antikamufláž, aby stroj zaujal co nejvíce návštěvníků.

