

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

SPECIÁLNÍ PŘÍLOHA



DNY NATO

Armádní show

Bezpečnost států nelze zajistit bez nových forem zbraní a technologií. Ty nejlepší z NATO budou o víkendu k vidění na přehlídce v Ostravě.

Život za mřížemi

Možnost studovat vysokou školu nebo používat internet. I to jsou způsoby, jak vězeňská služba motivuje k nápravě.



• Vojenská přehlídka

Erika Pilátová
autori@economia.cz

Podtitulem Dnů NATO je letos modernizace. Derniéry se dočkají sovětská letadla

Naše bezpečnost není samozřejmostí a bez bezpečnosti není prosperita. To je motto, které už od roku 2001 provází Dny NATO v Ostravě a od roku 2009 i Dny Vzdušných sil Armády České republiky, které se připojily k původnímu konceptu až s odstupem. V pozadí ozbrojeného konfliktu na Ukrajině rozhodně nevyznívá jako fráze. Naopak podtrhuje důležitost vzájemného spojení.

Přehlídka, která původně vznikla jen jako regionální prezentace armády, policie a záchranářů a která se už v současnosti řadí mezi největší v Evropě, představuje nejpěstřejší škálu prostředků, kterými Česko a jejich spojenci na poli zajišťování bezpečnosti disponují.

Další, dvacátý třetí ročník Dnů NATO a čtrnáctý ročník Dnů Vzdušných sil Armády České republiky, se odehraje letos opět na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě. To už tento víkend 16. a 17. září. Také v tomto roce se návštěvníci, pro něž akce patří v regionu mezi nejoblíbenější, mohou přijít podívat na show bezpečnostních sborů i armády zdarma.

Hlavním tématem akce bude tentokrát modernizace. Při premiérách budou představené nejmodernější stroje a vedle nich i starší technika, která se naopak dočká derniéry. Celkem bude na mošnovském letišti více než 90 letounů a na tisíc kusů pozemní techniky.

„Letos si připomínáme malé jubileum, a to dvacet let od přesunu na letiště z Černé louky, kde se konaly první dva ročníky naší akce,“ uvádí ke konání přehlídky Zbyněk Pavlačík, předseda spolku Jagello 2000, který akci organizuje.

„V roce 2003 jsme byli velmi hrdí na hlavní tahák, letovou ukázkou bitevního vrtulníku Mi-24. Nenašlo by nás, že akci postupně dostaneme na mapu nejprestižnějších přehlídek v celé Evropě. Prestiž akce je na vysoké úrovni, ale koncept zůstává stejný – nabídnout veřejnosti co nejširší škálu jednotek integrovaného záchranného systému, bezpečnostních sborů a armády, a to s bezplatným vstupem,“ doplňuje Pavlačík.

Poprvé, ale i naposled

Pokud jde o poslední veřejné ukázky, derniéru čeká dosluhující vzdušná sovětská technika, konkrétně nadzvukové letouny Su-22 a MiG-29 polského letectva. Naopak velkou českou veřejnou premiérou budou mít nové vrtulníky AH-1Z Viper a UH-1Y Venom. „Těší nás, že tuto techniku můžeme veřejnosti představit poprvé právě na Dnech NATO v Ostravě a Dnech Vzdušných sil Armády České republiky,“ komentuje velitel Vzdušných sil generál-major Petr Čepelka.

„Armáda České republiky samozřejmě tradičně prezentuje vše nejlepší a nejmodernější,

~
Velkou českou premiérou na akci budou mít nové vrtulníky AH-1Z Viper a UH-1Y Venom.



Nejnovější technologie německé armády zastoupí ukázka poslední verze hlavního bojového tanku Leopard 2A7V.

Foto: Jagello

co má ve výzbroji. Nejenom techniku letectvou, ale i pozemní, kupříkladu radar MADR,“ doplňuje.

Z dynamických ukázek se mohou podle pořadatele návštěvníci těšit na tradiční bojový výsadek 43. výsadkového pluku z Chrudimi. Kombinaci vzdušné a pozemní ukázky nabídne 53. pluk průzkumu a elektronického boje, který provede vysazení z vrtulníku a léčku na nepřítele.

Ukázku plnou těžké techniky včetně dvou tanků přinese zase 7. mechanizovaná brigáda při útoku zesílené mechanizované čtyř. Na začátku ukázky se premiérově uvede Sku-

pina kybernetických sil a informačních operací, která ukáže taktické klamání nepřítele.

„Armáda České republiky je nejvýznamnějším účastníkem Dnů NATO, který každoročně nabízí největší množství ukázek a ve velké míře se podílí i na organizaci celé akce,“ říká Zbyněk Pavlačík.

Tradičním tahákem vojenské show jsou podle něj i akrobatické skupiny ze Švýcarska a Polska. Návštěvníci je prý z minulých ročníků už znají a obě měly velký ohlas. Po tříleté pauze přiletí na Letiště Leoše Janáčka Ostrava švýcarský PC-7 TEAM, jenž využívá velmi rozšířené cvičné turbovrtulové letouny Pilatus PC-7. Druhou skupinou je polská akrobatická skupina Orlik, která předvede své umění s turbovrtulovými stroji PZL-130 Orlik.

Letové ukázky i moderní technologie

Partnerskou zemí této akce je letos Polsko. Podle pořadatele si připravilo pro diváky kolekce podívanou. Polská armáda bude prezentovat 36 kusů techniky, včetně té nejmodernější. Polské letectvo zase předvede celkem čtyři letové ukázky, kdy kromě výše zmíněného Orliku, MiG-29 a Su-22 přiletí i F-16 Tiger Demo Team.

Návštěvníky, jichž se obvykle akce zúčastní na dvě stě tisíc, má ambice zaujmout i představení bojového dronu Bayraktar TB2 nebo premiéru nejnovějšího přírůstku a jednoho z nej-

Pozadu dle Pavlačíka ale nezůstanou ani německé ozbrojené síly, které opět nabídnou širokou prezentaci pozemní i letecké techniky. Nejmodernější technologie zastoupí ukázka nejnovější verze hlavního bojového tanku Leopard 2A7V, ze statických ukázek dále bude k vidění bojové vozidlo pěchoty Puma nebo premiérově i vrtulník pro speciální síly H145M. Ve vzduchu nebude chybět obr A400M Atlas a předvede se i víceúčelový vrtulník NH90.

Na Dnech NATO nejsou ale zastoupeny jen složky bezpečnostních sborů, integrovaného záchranného systému a Armády ČR. Návštěvníci tu mají možnost zhlédnout třeba i program Vojenského historického ústavu. Ten letos předvede pojízdné velitelské stanoviště OT-64/R2 SKOT neboli střední kolový obrněný transportér (SKOT), na jehož vývoji a výrobě se podílelo i Československo, které vyrábělo komponenty jako motory, převodovky či podvozky. Varianta R2 sloužila jako pojízdné velitelské stanoviště a oproti jiným verzím byla vybavena střeleckou věží.

„OT-64/R2 byl nejlepším transportérem svého druhu té doby, kdy díky jeho vynikajícím jízdním vlastnostem, pohonu všech osmi kol a schopnosti plavby neměl konkurenci. O jeho kvalitách vypovídá i úspěšný export do více než 10 zemí světa, i to, že mnozí jej využívají dodnes,“ uvádí na závěr Zbyněk Pavlačík.

Dny NATO

■ Konají se od roku 2001. Původně se jednalo jen o regionální akci, která se pořádala na Černé louce. V současné době jde o největší evropskou přehlídku ozbrojených sil a bezpečnostních sborů, která se tradičně pořádá na letišti v Ostravě.

■ Akce se účastní kolem 200 tisíc návštěvníků. Na průběhu akce se podílí také statutární město Ostrava. Speciálním partnerským státem je v letošním roce Polsko.

Infografika

Aleš Vojtř, Johana Kofroňová
autori@hn.cz



Kolik stojí obrana a bezpečnost

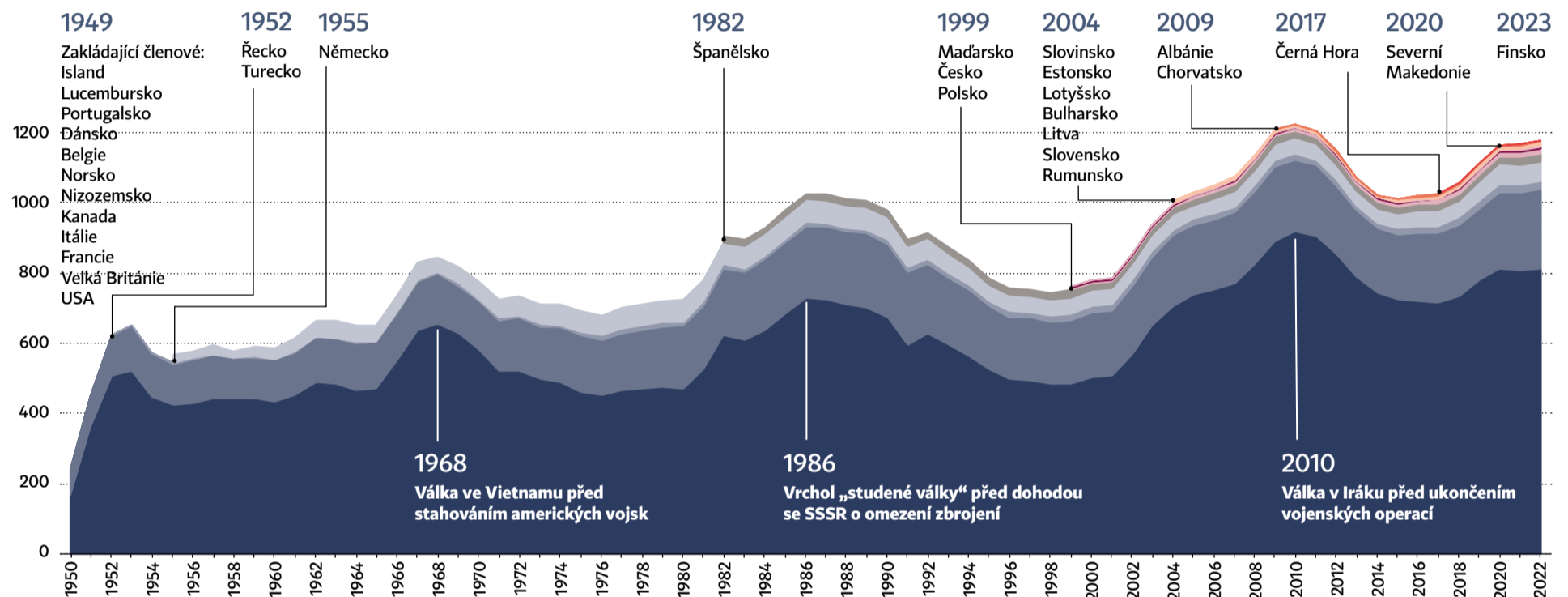
Výdaje zemí NATO na armádu v posledních letech mírně rostly. V loňském roce vlády členských zemí na obranu a bezpečnost vynaložily 1,2 bilionu dolarů. Celosvětově se přitom jednalo o 2,2 bilionu, spočítal renomovaný švédský institut SIPRI. V poměru k HDP vydávala loni nejvíc peněz na armádu Ukrajina následovaná zeměmi Perského zálivu.



Podívejte se interaktivní verzi na **HN.CZ**

Výdaje členů NATO na zbrojení

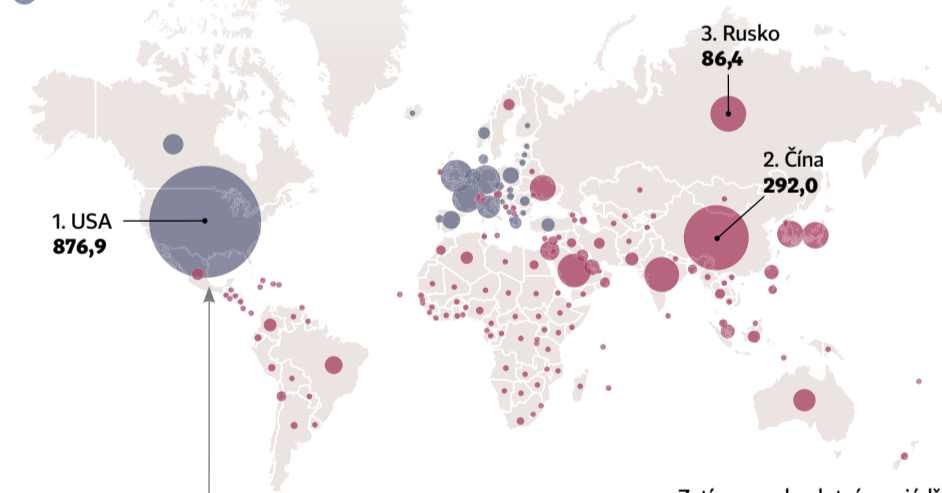
(v mld. USD, ve stálých cenách roku 2021, období 1950–2022)



Výdaje zemí na zbrojení

(v mld. USD, rok 2022)

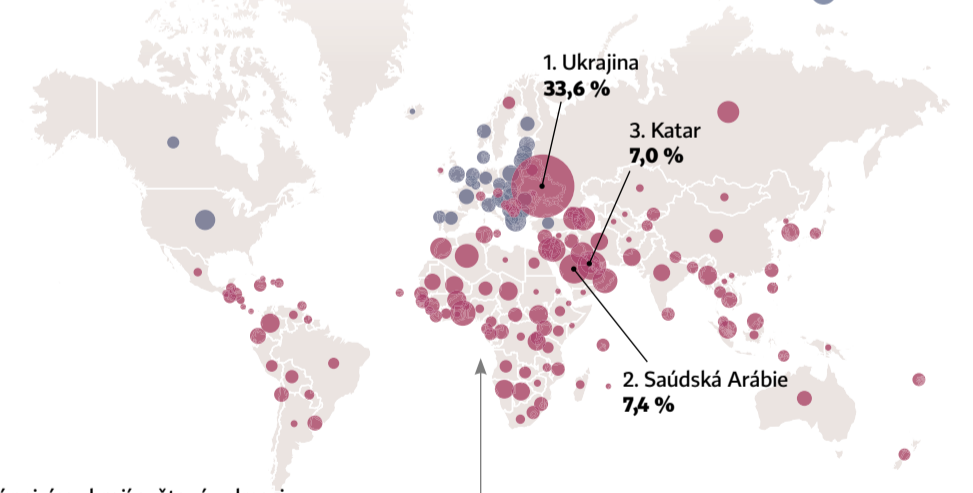
země NATO



Výdaje na zbrojení v poměru k HDP

(rok 2022)

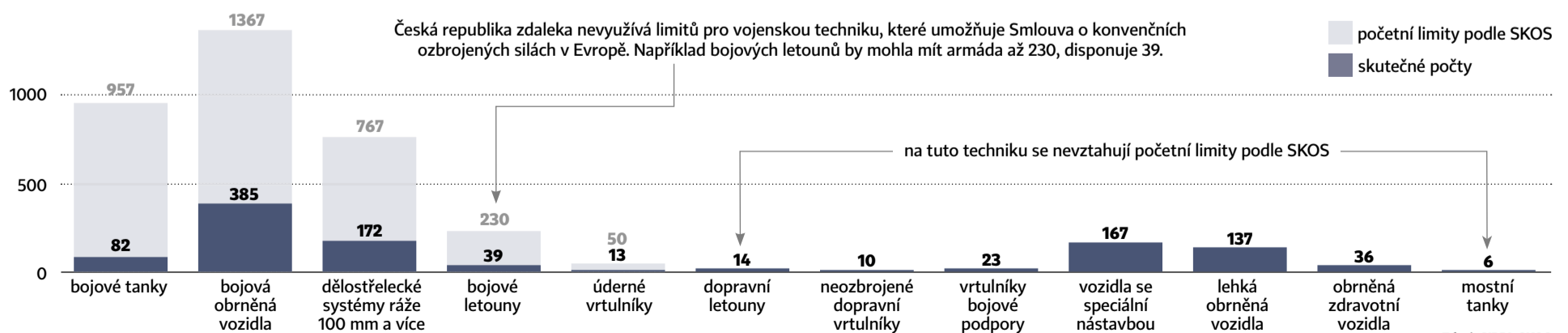
země NATO



Zatímco v absolutním vyjádření nejvíce zbrojí světové velmoci, v poměru k hrubému domácímu produktu vydávají na armádu hodně například i země Afriky.

Výzbroj a technika ozbrojených sil ČR

(k 1. 1. 2023, dle Smlouvy o konvenčních ozbrojených silách v Evropě SKOS)



Zdroj: SIPRI, SKOS

Rozhovor

Měli jsme i případ, kdy 80letá babička přinesla při návštěvě drogu svému vnukovi, říká Tomáš Hůlka z vězeňské služby

Alena Dušková

alena.duskova@economia.cz



České vězeňství čelí podle prvního náměstka generálního ředitele Vězeňské služby České republiky dvěma protichůdným tendencím. Na straně jedné přibývá počet vězňů, na straně druhé se mu nedostává pracovních sil. „V současné době se vězeňská služba nachází, co se personální obsazenosti týká, asi v nejhorší době, jakou jsme kdy měli. K dnešnímu dni nám chybí 1170 zaměstnanců,“ říká Tomáš Hůlka. Přesto se podle jeho slov úroveň vězeňství milovými skoky kvalitativně lepší a v zahraničním srovnání si drží vysoký standard.

Mohl by dnes ještě z věznic uniknout odsouzený typu Jiřího Kajínka?

Tento útěk, stejně jako ty další, včetně neúspěšných pokusů, jsou pro vězeňskou službu určitou inspirací, kde a jak posilovat zabezpečení a využívání některých režimových opatření. Případně jak zesílit stavebně-technická opatření či signalizační prostředky tak, aby se podobným útěkům zabránilo. Důkazem, že vězeňská služba v této oblasti opravdu dělá maximum, je, že za poslední dva roky došlo ke zmaření či vyřešení devatenácti pokusů či příprav k útěku.

Na letištích se někde využívá už k projití bezpečnostními branami sken obličejů. Nepoužíváte i vy někde takovou formu umělé inteligence?

Zkoušíme pilotní projekt „face recognition“ v jedné z pražských věznic. Pokoušíme se jej začlenit do našich bezpečnostních systémů. Uvidíme, jakou bude mít úspěšnost. V poslední době se připravujeme i na projekt, kde by umělá inteligence měla pomáhat rozpoznávat chování vězňů, které by mohlo vést k sebevražednému jednání.

AI sleduje i psychiku vězňů?

Nesleduje psychický stav, ale spíše abnormální chování. Umí ho posoudit a dát nám avízo, že se něco takového děje.

Sám působíte ve vězeňské službě pětadvacet let. Dá se nějak zjednodušeně shrnout,



Tomáš Hůlka ve Vězeňské službě ČR působí už čtvrtstoletí. Vloni byl prezidentem povýšený do hodnosti brigádního generála.
Foto: Vězeňská služba ČR

Jak se za tu dobu systém vězeňské služby změnil?

Proměnil se významně ve všech oblastech. Zejména v oblasti odborného zacházení, kde se zavedla spousta nových programů. Daří se nám pro odsouzené nacházet nové formy zaměstnání, vzdělání. Zároveň nové formy vzdělání pro zaměstnance. Taktéž vzniklo plno nových poboček věznic. Podařilo se vystavit a zrekonstruovat nové ubytovny, zmodernizovat interiéry. Vězeňská služba se rozhodně může rovnat s moderními vězeňskými systémy ve světě.

Jak je to s nápravou vězňů? Pomáhá jim odnětí svobody?

To je těžká otázka. Když to vezmu obecně, primární záležitostí vězeňské služby je pokusit se změnit hodnotový systém člověka. Aby si uvědomil, co se stalo, a dokázal se následně zařadit do společnosti. V tomto se musí jednat o ucelený systém prevence, penitenciární péče (péče ve výkonu trestu – pozn. red.) a hlavně postpenitenciární péče (péče po propuštění – pozn. red.). Postpenitenciární péče musí být řízená a založená na principech státu, nikoliv jen neziskových organizací. Tady je obrovská díra. Proto je recidiva v tomto případě o něco vyšší než v jiných zemích.

Řada oborů se potýká s nedostatkem zaměstnanců. Také vám chybí?

V současné době se vězeňská služba nachází, co se personální obsazenosti týká, asi v nejhorší době, jakou jsme kdy měli. K dnešnímu dni nám chybí 1170 zaměstnanců. To jsou zhruba tři středně velké věznic.

Je handicapem nízký nástupní plat?

To si nemyslím, ale podívejme se na situaci ve státě. Na to, jaká je nezaměstnanost a kolik kde chybí v celé škále profesí lidí. Na trhu práce lidé nejsou, to je ten základ. Samozřejmě prestiž našeho povolání není zase až tak velká jako u jiných bezpečnostních sborů. Ale tato situace je stejná i všude v zahraničí – ať už ve Spojených státech, v Asii nebo ve skandinávských zemích. Všude se v současné době vězeňské služby potýkají s nedostatkem personálu. Všichni se shodují, že je to stav naprosto bezprecedentní.

Jaké je pak řešení?

Řešíme to různými výpomocemi v rámci republiky. Snažíme se doplňovat stavy lidmi z věznic, kde personální situace není tak špatná. Řeší se to i přesčasovým výkonem služby. Zatím to zvládáme.

Může ve vězeňské službě dobře fungovat i citlivý a empatický člověk, nebo se očekává, že bude v jisté úrovni nekompromisní?

Já bych tu zmínil myšlenku našeho pana generálního ředitele, že toto se vůbec nevylučuje – tedy být přísný, vyžadovat plnění povinností a zároveň být empatický, umět naslouchat i pomoci. Vězeňská služba má pestrou škálu profesí. A schopnost vcítit se a být empatický je především součástí práce psychologů a kaplanů, terapeutů a jiných odborných zaměstnanců. Ve vězeňské službě takový člověk určitě uplatnění najde. Empatie je mimochodem jedním z principů dynamické bezpečnosti, kdy je důležité vycítit, že hrozí nějaké riziko.

Co vnímáte jako silnou stránku českého vězeňského systému?

Silnou stránkou jsou jednoznačně naši zaměstnanci. Zvláště v této době. Pro mě osobně je to i zavádění moderních metod zacházení.

A jaké jsou ty slabší?

Kromě neuspokojivé personální situace v některých oblastech je to i nedostatek finančních prostředků, ubytovacích kapacit. Slabší vězeňského systému vidím i v nepřiměřené administrativní zátěži zaměstnanců vězeňské služby. Ta odebírá možnost jiné odborné práce s vězňovými osobami.

Mluví se hodně o tom, že máme vysoký počet vězňů a že pak i z toho důvodu kapacity nedostačují. Přibývá v průběhu let lidí za mřížemi?

Za poslední období došlo k výraznému nárůstu počtu vězňů. V současné době se pohybujeme na hranici 97 procent obsazenosti. Hledáme nové možnosti ubytovacích kapacit. V médiích proběhlo už několik informací o tom, že se politická reprezentace snaží najít změnu systému trestání. Chce zavést větší množství alternativních trestů, zároveň dekriminlizovat některé trestné činy, což by vedlo ke snížení vězeňské populace.

Jaký na to máte názor?

Myslím, že je to dobrá cesta. Ne všichni by měli být za všechny trestné činy, zejména nedbalostní, ve věznicích.

Současně se dnes diskutuje i o zaměstnanosti vězňů. To, že by někteří chtěli pracovat, ale

Inzerce

STV

GROUP

JEDINÝ VÝROBCE
VELKORÁŽOVÉ MUNICE
V ČESKÉ REPUBLICE
A HRDÝ PARTNER AČR
stvgroup.cz



HN062847

nemají šanci. Je to při vašich aktuálních kapacitách realizovatelné?

S dovolením začnu číslu. V současné době zaměstnanost vězňů, které mohou pracovat, protože tu máme i skupinu vězňů, jež pracovat nemůže – ať už z důvodů zdravotních, psychologických či bezpečnostních, činí padesát osm procent. Což je velké číslo. Je to asi 7500 zaměstnaných osob jak ve vnitřních režiiích, tak u jiných zaměstnavatelských subjektů. Samozřejmě se ale snažíme posouvat zaměstnávání k větší efektivitě.

Kolik si takový člověk průměrně vydělá?

Začínáme na padesáti procentech minimální mzdy. Záleží na odbornosti a výkonu. Škála zaměstnání je obrovská.

V praxi to funguje tak, že se jim peníze ukládají někam na účet, který se jim zpřístupní až po výkonu trestu?

Je to dané normou. Část jde na splacení dluhů a výdajů. Platí si z toho samotný výkon trestu. Něco jde na úložné a něco mohou použít na nákup ve vězeňské kantýně.

Ve vězení je možné i vzdělávat se. Dá se třeba vystudovat v tomto režimu i vysoká škola?

Teď vás asi překvapím, protože máme několik lidí, kteří v současné době vysokou školu studují. V interním systému má vězeňská služba deset vlastních školských vzdělávacích zařízení. Taktéž provádíme ve spolupráci s úřadem práce rekvalifikační kurzy. V současné době jsme v jednání se školou, která dokáže zprostředkovat střední vzdělání s maturitou. Ale i tak jsou už některé věznice schopné zajišťovat maturitu v mimovězeňských školských zaříze-

ních. Pak je tu vysokoškolské vzdělání, které je v současné době realizováno ve věznici Ruzyně, konkrétně jde o studium teologie. Některé ženy taktéž na jedné z pražských univerzit studují obor zdravotní sestra. A pro zajímavost – v rámci rekvalifikace máme druhý běh kurzů na řidiče kamionů a autobusů. Všechno směřuje k tomu, aby vzdělávání vedlo k uplatnění na trhu práce.

Ve věznicích jsou lidé z různých sociálních skupin, mají odlišné vzdělání, životní standard. Přihlížíte k tomu, když je skládáte do cel?

Začnu tím, že je zákonem jasně dáno, koho od sebe jednoznačně oddělit. Muže od žen, prvotrestaných od vícetrestaných, pachatele odsouzených za násilné trestné činy od těch odsouzených za nedbalostní nebo majetkové trestné činy a tak dále, kritérií je celá řada. Následně naši zaměstnanci s kolektivy pracují a dokážou odhadnout, kdo s kým na cele může být. Na denním pořádku je stěhování mezi jednotlivými celami a ložnicemi. Tým odborníků se o to velmi vehementně zajímá a pracuje s informacemi, předchází různým konfliktním situacím.

Je možné do vězení stále něco propašovat?

Uvědomte si, že věznice jsou živý organismus a nejsou hermeticky uzavřené. Musíte do nich několikrát denně navázat stravu, jezdí tam plno firem, které zabezpečují některé služby. Když se podíváte, jak v dnešní době došlo k miniaturizaci některých zařízení a jakým způsobem se dá dnes ukrýt droga, uvidíte, že je odhalování nepovolených předmětů na denním pořádku. Měli jsme i případ, kdy osmdesátiletá babička přinesla při návštěvě drogu svému vnukovi a snažila se mu ji předat. To jsou situace, nad kterými rozum zůstává stát.

Co dnes mají vězni všechno k dispozici? Mohou se připojit třeba na internet?

V současné době se snažíme využívat moderní technologie i ke komunikaci vězňů. Je to třeba technologie Skype návštěva, kdy vězeň může pomocí Skypu být v kontaktu se svojí rodinou. Máme Skype obhajobu, přes níž má možnost komunikovat se svým obhájcem. Každý vězeň může v dnešní době dvacet minut denně telefonovat se svojí rodinou nebo blízkými. Aktuálně zkoušíme pilotní projekt Internet pro vězňe osoby, kde je uzavřený okruh stránek, které by měly edukativně působit a posouvat člověka ve věznici. Aby uměl komunikovat se světem.

Takže internet není úplně tabu.

Vůbec ne. Dokonce teď pilotujeme ve věznici Příbram informační kiosky, kdy má vězeň přístup k jakýmsi offline systémům, kterými může komunikovat se zaměstnanci nebo si ověřovat určité informace. Věřím, že po úspěšném odpilotování dojde k rozšíření těchto technologií v rámci vězeňské služby a tím také k ponížení některých administrativních činností našich zaměstnanců. My pak budeme moci ušetřený čas překloupat do odborné práce s vězňemi osobami.

Vězeňství má v očích některých s ohledem na dobu minulou, zatýkáni disidentů a lidí nepohodlných režimu trochu negativní stigma. Mění se vaše pověst?

Troufnu si říct, že od působení generálního ředitele Dohnala až po působení současného generálního ředitele Michailidise se toto vnímání společnosti výrazně posunulo. V současné době je vězeňská služba brána nejen jako součást demokratického státu, ale také jako významná součást bezpečnostních sborů. Klademe velký

důraz na prezentaci, kde představujeme jednak způsob a smysl naší práce s vězňemi osobami, ale také práci našeho personálu. Z toho důvodu se pravidelně účastníme Dnů NATO či veletrhu ISET a IDET, ale i řady dalších veřejných akcí.

Může se teoreticky stát, že by byla vězeňská služba zkorumpovaná či poplatná politikům?

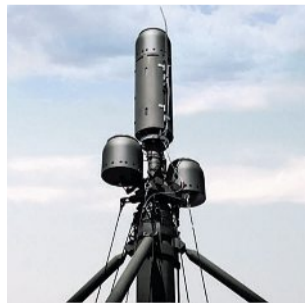
V první řadě jsme pod drobnohledem médií. To je obrovská pojišťka. Z pohledu možného korupčního jednání má vězeňská služba nastavený systém, který by měl minimalizovat rizika závadového jednání. Jedná se o takzvaný interní protikorupční program, který obsahuje nejen katalog korupčních rizik, ale i profesní kodex zaměstnanců a příslušníků. Dalším preventivním opatřením jsou orgány vězeňské služby, které provádějí šetření a odhalují možné trestné činy zaměstnanců. Spolupracují s Generální inspekcí bezpečnostních sborů. Přesto občas dojde k selhání jednotlivce i v našich řadách. Ale zpravidla náš kontrolní systém takové jednání poměrně brzy odhalí.

O víkendu vás návštěvníci uvidí na Dnech NATO. Co jste pro ně přichystali?

Budeme se prezentovat nejen statickou ukázkou, tedy předvedením zázemí a činností vězeňské služby, ale také dynamickou ukázkou, která mívá každý rok velký úspěch. Letos ji realizujeme ve spolupráci s Leteckou službou Policie České republiky, kdy po provedení letecké eskorty dojde k pokusu o její napadení. Návštěvníci si tu mohou ale projít i naše vozidla, autobus, ve kterém se převáží vězňe osoby. To zase není tak obvyklé, že do něj může někdo jen tak nastoupit, a když si ho prohlédne, zase volně odejít.

Inzerce

POSKYTUJEME ŠPIČKOVÁ
ŘEŠENÍ PRO OBRANNÝ
A BEZPEČNOSTNÍ SEKTOR



- › LETECKÝ PRŮMYSL, OBRANNÁ TECHNIKA, VÝROBNÍ TECHNOLOGIE
- › ZAMĚŘENÍ NA HI-TECH TECHNOLOGIE A VÝZKUM
- › PRŮMYSLOVÁ SKUPINA S TĚMĚŘ 4 000 ZAMĚSTNANCI

GROUP **OMNIPOL**

EXPERIENCE • INNOVATION • SOLUTIONS

[@Omnipol1934](https://twitter.com/Omnipol1934) www.omnipol.cz

era

MESIT

LET

Aircraft Industries

Skvělá zpráva pro Česko. Aero je v leteckém laufu a míří znovu vysoko

Aero má za sebou přelomový rok 2022. Poté, co 18. července 2022 získal letoun L-39NG typovou certifikaci bez omezení, byla zahájena jeho sériová výroba a první kusy budou do konce letošního roku předány do užívání prvnímu zákazníkovi, kterým je Vietnam. Aktuální dění v tradičním českém výrobci letadel přiblížil Viktor Sotona, prezident a CEO společnosti Aero.



Viktor Sotona působí jako prezident a CEO společnosti Aero. V uplynulém roce se mu podařilo firmu finančně stabilizovat.

Zdroj: Aero

V roce 2022 se vám podařilo společnost Aero finančně stabilizovat. Jaká opatření k tomu vedla a díváte se optimisticky i do dalších let?

Provedli jsme restrukturalizaci a optimalizaci nákladů, navýšili ziskovost programů a zefektivnili organizační strukturu. Aero tak začalo růst, vliv mělo samozřejmě i to, že se po letech investic začaly vykazovat výnosy ze zakázek na letouny L-39NG. Podařilo se navýšit kapitál a posílili jsme i naši finanční pozici a hotovost. Za rok 2022 jsme tak měli čistý obrát téměř 5,3 miliardy Kč a čistý zisk ve výši 192 mil. Kč.

Zakázky na letouny L-39NG se vám tedy již začínají vyplácet. Jak náročná to byla cesta, od toho prvotního rozhodnutí, že se pustíte do vývoje zbrusu nového cvičného stroje, až po vyrobení prvního sériového kusu?

Kompletní vývoj letounu stál asi 2,5 miliardy korun. Aero začalo na vývoji pracovat v roce 2014, technologický demonstrátor letounu poprvé vzlétl v září 2015, první let prototypu se uskutečnil v prosinci 2018 a v roce 2022 letoun získal typovou certifikaci bez omezení. Jsem velmi hrdý na to, že Aero patří mezi pouhých devět firem na světě, které umí vyvinout a vyrobit kompletní vojenský podzvukový proudový letoun, což zahrnuje i testování, certifikace, trénink pilotů, údržbu a modernizaci strojů, integraci zbraní nebo logistickou podporu. Tímto bych chtěl smeknout pomyslnou leteckou kuklu před všemi zaměstnanci Aera, kteří se na tom podíleli nebo stále podílejí.

Takže sériová výroba současně „vlajkové lodi“ společnosti Aero je v plném proudu. Kdy předáte první sériový kus L-39NG zákazníkovi a na kolik letounů již máte objednávky?

Dodání prvních kusů L-39NG zákazníkovi z Vietnamu, který si objednal 12 kusů, plánujeme ještě do konce roku 2023. Sou-

Aero Vodochody

Aero je stálým partnerem řady armádních letectev a má silnou pozici na trhu s vojenskými cvičnými a lehkými bitevními letouny. Díky stovkám stále používaných letounů L-39 Albatros sloužících u desítek vojenských provozovatelů i v řadě demo týmů a díky svému novému letounu L-39NG se Aero profiluje jako lídr na světovém trhu s proudovými cvičnými letadly. V oblasti civilního letectví Aero spolupracuje s největšími leteckými výrobci na široké škále projektu a je zodpovědné nejen za výrobu a montáž leteckých celků, ale také za jejich vývoj.

Výroba L-39NG v číslech

- 17 500 ks nýtů
- 14 000 součástek
- 8500 metrů různých kabelů

Aero v číslech

- 11 000+ vyrobených letadel
- 6700+ vyrobených cvičných letounů
- 1600+ zaměstnanců
- 60+ provozovatelů na celém světě

Aero L-39NG

L-39NG je zcela nová generace dvoumístného podzvukového proudového letounu, která navazuje na legendární letoun L-39 Albatros. Kombinuje moderní avionické systémy, mimořádně účinný proudový motor a vynikající letové vlastnosti. Platforma L-39NG umožňuje západní i východní konfiguraci a splňuje podmínky plnohodnotného moderního, komplexního a nákladově efektivního vojenského výcviku vzdušných sil.

časně již vyrábíme letouny pro maďarského zákazníka, s nímž jsme uzavřeli kontrakt na 12 strojů. Letos jsme ve výrobním závodu Aera ve Vodochodech slavnostně zahájili výrobu L-39NG také pro LOM Praha, který obdrží čtyři cvičné letouny a má opci na další čtyři kusy. Letouny budou sloužit v Centru leteckého výcviku Pardubice (CLV) nejen pro výcvik pilotů Armády České republiky, ale též pro další zahraniční vzdušné síly, jež pro své piloty zajišťují trénink právě v CLV Pardubice.

Rýsuji se vám nějaké další zakázky pro L-39NG?

Věříme, že se z L-39NG může stát stejně ikonický letoun, jako byl legendární Albatros. Na mezivládní úrovni nyní kupříkladu probíhají jednání se Slovenskem a Rakouskem, další obchodní případy se připravují v Asii nebo Jižní Americe.

Je pravda, že jste nedávno posílili výrobní kapacity na L-39NG?

Spustili jsme druhé směny na dvou montážních linkách určených k produkci zadní části trupu a křídla letounu L-39NG. Další desítky zaměstnanců pracují v prodloužené směně ve výrobě draků. Ve výrobě dílů máme na určitých pracovištích nepřetržitý provoz. Chceme vyjít vstříc zákazníkům, kteří by rádi zkrátili termín některých dodávek, ale zároveň i ve výrobě pokračovat dle plánovaného harmonogramu. Na zkompletování jednoho letounu L-39NG je třeba přibližně 14 tisíc součástek. Spolupracujeme se 400 dodavateli, z toho asi 65 procent z nich sídlí v Česku. Aero tak významně podporuje český letecký průmysl.

Hlavním cílem a určením platformy L-39NG je výcvik budoucích stíhacích pilotů. Zvládne český letoun i další „netréninkové“ úkoly?

Dlouhodobě chceme nabídnout komplexní systém pro všechny fáze výcviku pilotů letounů 4. a 5. generace za přijatelnou pořizovací cenu a příznivé provozní náklady. K tomu je potřeba i plnohodnotný pozemní výcvikový systém propojený s integrovaným virtuálním výcvikovým systémem na palubě letadla. Letoun L-39NG v současně certifikované konfiguraci ale zvládne již od začátku plnit mnohem širší škálu obranných a lehkých bojových misí. Integrace moderních zbraňových systémů, senzorů a dalších technologií tak výrazně navyšuje přidanou hodnotu letounu.

Takže vývoj a vylepšování L-39NG vlastně stále pokračuje...

Ano, i proto jsme mimo jiné letos otevřeli nové vývojové centrum v Brně. Naši odborníci se tam zaměřují zejména na vývoj avionických systémů L-39NG, které jsou naprosto klíčovým parametrem pro budoucí rozšiřování schopností letounu. Dalším cílem nového centra je vytvořit efektivní, moderní a komfortní platformu pro školení zákazníků či údržbu těchto letounů. Brno jsme zvolili hlavně z toho důvodu, že zde dlouhodobě spolupracujeme s VUT Brno a Univerzitou obrany.

Bezpečnostní systémy L-39NG vám pomáhali zkoumat také studenti z ČVUT. Tato spolupráce pořád platí?

Platí, a navíc jsme ji letos prohloubili a posunuli do další fáze. Tým složený z expertů Fakulty dopravní a Fakulty elektrotechnické na ČVUT v Praze bude vyvíjet speciální software pro sběr a vyhodnocování provozních dat z elektronických karet poruch nových i modernizovaných letounů (L-39NG i L-39 Albatros) za účelem hodnocení jejich bezpečnosti a spolehlivosti.

Neustále vyvíjíte a modernizujete také bitevník L-159. Můžete shrnout, čím se aktuálně zabýváte?

Testujeme nové avionické systémy a konstrukční prvky, jako je nové křídlo s integrální nádrží a systémy navádění přesných zbraní proti pozemním cílům. Díky průběžným modernizacím dokáže L-159 i do budoucna plnit bojové a tréninkové úkoly také v rámci vzdušných sil využívajících nejmodernější bojové letouny světa F-35 nebo legendární stíhačky F-16. Současnými uživateli letounu L-159 ALCA jsou Vzdušné síly Armády České republiky a Vzdušné síly Iráku. České letouny také úspěšně fungují jako agresori při tréninku pilotů bojových letounů Royal Air Force nebo létají proti letadlům U.S. Air Force a U.S. Navy. Jedná se o spolupráci s Draken Europe a Draken International v USA.

Další výrobním a obchodním pilířem Aero je výroba komponent pro další letecké výrobce. Vidíte v tom stále potenciál?

Rozhodně vidíme a potvrzují to další poptávky po těchto našich službách. V současnosti dodáváme a také jsme v Aero vyvinuli pevnou náběžnou hranu křídla pro civilní Airbus A220, který je nejžádanějším dopravním letadlem ve své kategorii. Na vojenský nákladní letoun Embraer C-390 pak vyrábíme náběžné hrany křídla, zadní části trupu, nákladové rampy a všechny dveře letounu.

Gripen: vzlétne kdykoliv, přistane kdekoliv. Vždycky.

Starší verze C/D může spolehlivě plnit všechny mise minimálně do roku 2035. Gripen E zase nabízí v dostupném a všestranném balení všechno, co potřebuje bojiště budoucnosti až za hranice roku 2070. A že to není tzv. letoun 5. generace? Tím lépe.

Nadzvukové letouny Gripen střeží české nebe už 18 let, 24 hodin denně, 7 dní v týdnu. Vzdušné síly Armády České republiky nalítaly na švédských letounech od společnosti Saab více než 35 000 letových hodin, zúčastnily se sedmi misí NATO a jsou schopny zajistit ostrahu vzdušného prostoru nejen České republiky, ale například i Slovenska, které stále čeká na opožděné dodávky vlastních letounů.

V době končícího pronájmu nadzvukových letounů JAS-39 Gripen C/D, tedy v roce 2027, bude letounům zbývat ještě více než 50 % životnosti a jejich modernizační potenciál je stále velmi silný. Není tedy důvod se zbavovat jednoho z nejvyspělejších a nejschopnějších bojových systémů, který je dnes na světě v provozu. Na následujících řádcích je možné se přesvědčit o výhodách, které by ČR získala, pokud by se rozhodla i nadále provozovat letouny Gripen.

Modernizační potenciál Gripenu C/D

Stíhací letouny JAS-39 Gripen jsou známé svou všestranností a vysokou operační dostupností. Jsou navrženy tak, aby se dokázaly přizpůsobit různým bojovým scénářům a podmínkám, a to i v rámci jedné mise. I proto Saab neustále své letouny modernizuje tak, aby byly připravené reagovat na neustále se měnící hrozby a zůstaly na technologické špičce. To je důležité i pro samotné vzdušné síly Švédska, které plánují Gripeny verze C/D provozovat minimálně do roku 2035. Obavy, že by Gripeny, které provozuje Česká republika, začaly být zastaralé, jsou proto naprosto liché. Jejich modernizace je stále možná a Vzdušné síly AČR by tak i nadále disponovaly stroji schopnými naplnit všechny jejich požadavky.

Plán na další technologický vývoj letounů Gripen C/D v sobě momentálně zahrnuje plán na modernizaci označovaný jako MS Block 3 a MS Block 4, který je k dispozici i pro české Gripeny. Smlouva, kterou společnost Saab uzavřela v prosinci loňského roku se Švédským ministerstvem obrany, ještě nadále zvyšuje schopnosti letounu. Gripeny C/D budou vybaveny novou verzí motoru s navýšeným výkonem. „Zaveden bude také účinnější systém elektronického boje (EW) a modernizace vytvoří podmínky pro zvýšení útočných schopností díky novým zbraňovým a útočným systémům, které budou mít nyní Gripeny C/D k dispozici,“ uvedla společnost Saab v prosinci loňského roku.

Kromě vylepšení motoru General Electric/Volvo Flygmotor RM12 (F404-GE-400) a integrace sady Arexis EW zahrnuje objednávka také modernizaci radaru Saab PS-05/A pro rozšíření dosahu detekce a sledování. Součástí je také

modernizovaný systém avioniky, který umožňuje rychlou a průběžnou aktualizaci softwaru sensorových funkcí. „Tato modernizace poskytne švédskému letectvu výrazně silnější stíhací schopnosti. Zakázka představuje velký skok vpřed z hlediska výkonu a funkčnosti radaru, a to jak v případě hardwaru, tak softwaru, a zajišťuje operační schopnosti Gripenů C/D do budoucna,“ uvedl Jonas Hjelm, vedoucí obchodní oblasti Saab Aeronautics.

Podepsaný kontrakt o další modernizaci přinese i další vylepšení radarových schopností letounu díky prodloužení dosahu detekce a sledování. Tak, jak je u Saabu zvykem, modernizace bude zahrnovat i další aktualizace softwaru Gripenů C/D. K těm ale dochází pravidelně a v kratších časových úsecích než u konkurenčních amerických strojů.

I pro české Gripeny existuje možnost vybírat ze širšího sortimentu zbraní zahrnujícího střely vzduch-vzduch IRIS-T s tepelným naváděním a určené pro napadání cílů v dosahu přímé viditelnosti (Within Visual Range - WVR), moderní pumy GBU-49 s laserovým naváděním a vyspělé střely vzduch-vzduch dalekého dosahu Meteor s laserovým naváděním, určené pro použití za hranicí přímé viditelnosti (Beyond Visual Range - BVR) a překonávající všechny ostatní typy střel ve své třídě. Touto investicí by AČR získala všechny schopnosti, které potřebuje k ochraně země.

Další unikátní schopnost, kterou Gripen svým uživatelům nabízí, je schopnost provozu z rozptýlených základen, a to i z těch, které nemají žádnou permanentní infrastrukturu.



Jinak řečeno, Gripen je schopný přistát na obyčejné silnici a zase z ní vzlétnout k další misi. Ať už se jedná o operace z pevných ranvejí, krátkých a nepřipravených ploch či dokonce běžných silnic, jak pravidelně demonstruje švédská armáda a pravidelně tím udivuje i špičky USAF. I tím je Gripen unikátní a žádný jiný nadzvukový letoun se mu v této oblasti není schopný vyrovnat. Je otázkou, nakolik je v době probíhajícího konfliktu v Evropě rozumné řešení provozovat nadzvukové letectvo pouze z jedné základny, tak, jak to momentálně Ministerstvo obrany ČR v případě nákupu F-35 plánuje. V zemi není jiná základna než ta čáslavská, odkud by bylo možné tyto stroje operovat. Znamená to, že v případě neschopnosti operovat z čáslavské základny, bude Česká republika zbavená možnosti poslat své stíhací letouny do vzduchu?

Gripen není letoun 5. generace – tím lépe



Mnozí by mohli namítat, že ani nejmodernější Gripen E/F, který je na trhu dostupný, není letounem 5. generace. Není. Ale v první řadě se ptáme, kdo o rozdělení moderních stíhacích letounů do generací rozhoduje. Na základě jakých kritérií? Jak říká bývalý elitní letec švédské armády a testovací pilot Gripenu Jussi „Miyagi“ Halmetoja: „Dělení stíhacích letadel na generace v dnešní době už ztrácí smysl – jedná o marketingový pojem. S rozvojem technologií se definice generací staly subjektivními. Například společnost Lockheed Martin zpočátku definovala stíhací letoun páté generace jako letoun se schopností stealth a zároveň se

schopností supercruise. S příchodem F-35, která schopnost supercruise postrádá, byla marketingová definice páté generace přizpůsobena na míru tomuto letounu a zaměřila se pouze na radarový stealth.“ Halmetoja pak dále doplňuje: „Operační význam stealth se snižuje. Pokrok v radarových a sensorových technologiích, zpracování signálu, výpočetním výkonu a rozšířených síťových schopnostech výrazně snížily výhody radarového stealth. Navíc požadavky kladebné technologií stealth, jako jsou vysoké pořizovací náklady a náklady na údržbu, omezené možnosti výzbroje a zhoršené schopnosti elektronického boje, mohou ve skutečnosti úspěchu mise naopak bránit.“

Namísto extrémně drahé technologie stealth se švédský výrobce vydal cestou chytrých řešení. Vynikající systémy vzdušného boje se zaměřují na celkovou výkonnost stroje. Gripen obsahuje nejmodernější senzory, schopnost Electronic Warfare a širokou škálu zbraňových možností. Pilot Gripenů má díky AESA radaru kompletní 360° přehled o bojovém prostoru. Přizpůsobivost, flexibilita a kooperativní taktika letounu Gripen umožňují účinně čelit všem nástrahám vzdušného boje.

Nová elektronická výbava Gripenů umožňuje, aby Gripeny bojující ve skupině byly navzájem propojeny a sdílely mezi sebou informace o cílech. Systém sám vybere konkré-

tní zbraň jednoho z propojených strojů, jejíž užití je v daný okamžik nejefektivnější. Touto předností se dosud chlubil americké F-35. Díky pokročilým komunikačním a datovým systémům jsou Gripeny dokonce schopné efektivně sdílet informace a spolupracovat s dalšími vojenskými jednotkami, včetně pozemních a námořních sil – to je místo, kde konkurenční F-35 pokulhává a sdílení informací s jinými aliančními letouny, například Eurofightery, je prakticky nemožné. Tato celková integrace umožňuje efektivnější využití zdrojů a zlepšuje schopnost koordinace a rychlé reakce na nepřátelské hrozby.

Za zmínku bezpochyby stojí i unikátní systém Gripenů nazývaný „Human Machine Collaboration“. Moderní vzdušný boj je hlavně bitvou informací. Kdo je rychleji generuje, analyzuje a hlavně využije důležitá data, má největší šanci na vítězství a tím pádem i na přežití. Jedná se o vysoce výkonný informační systém, který má pilot Gripenů pro svou podporu doslova na dosah ruky. Zatímco dříve museli piloti ve zlomcích vteřiny sami rozhodovat o protichůdných informacích, které dostávali, z kvanta dat vybírat ta správná v jednom okamžiku, s novým Gripenem se mohou opřít o neustále aktualizovanou, precizně zabezpečenou a zejména extrémně přesnou podpůrnou informační síť.



SAAB



**F-35:
ODSTRAŠENÍ JE
JEDNOU Z JEHO
NEJSILNĚJŠÍCH SCHOPNOSTÍ.**

LOCKHEED MARTIN 

© 2023 Lockheed Martin Corporation