

V NÁMĚŠTI NAD OSLAVOU VSTUPUJE DO SVÉ FINÁLNÍ FÁZE VÝSTAVBA ZÁVODU H-1

V Náměšti nad Oslavou vstupuje do své finální fáze výstavba závodu H-1. Jde o specializované pracoviště státního podniku LOM Praha pro servis a opravy nových amerických vrtulníků UH-1Y Venom a AH-1Z Viper, které převezme v roce 2023 Armáda České republiky. Vedle nového servisního týmu bude v tomto zařízení instalováno také simulační centrum, ve kterém bude probíhat výcvik pilotů na amerických strojích. 1. července se stal ředitelem podniku H-1 Ing. Milan Obr. Na unikátním setkání, kterého se zúčastnil také ředitel Závodu modernizací a modifikací (ZMM) Jan Kalita, vznikl i následující rozhovor.

Pane řediteli, jakými profesemi jste prošel před řízením H-1?

To je správná otázka. Moje profesní kariéra začala u armády, kde jsem strávil vlastně celou dosavadní životní kariéru. Moje působitě byla vrtulníková základna v Náměšti nad Oslavou, na kterou jsem přišel v roce 1998 po ukončení Vojenské Akademie v Brně. Začínal jsem jako technik na SU 22 a následně jsem pracoval na L-29, L-39, L-159. Zlomová situace nastala v roce 2008, kdy na naši základnu přišly první vrtulníky. Začal jsem pracovat na Mi-24, následně na Mi-171. Loni jsem si ještě doplnil L-410. Od technika letadla jsem postupně prošel funkcemi staršího technika, zástupce velitele technického roje, velitel skupiny předepsaných prací drak – motor, odborný inženýr, náčelník oddělení inženýrskoletkové služby a skončil na pozici Hlavního inženýra vrtulníkové základny. Vrtulníkům tak sloužím bez přerušení dál, i když jsem si původně po svlečení vojenské uniformy chtěl vzít nějaké volno.

Jak je nový závod strukturován a přivedl jste si sebou nějaké další kolegy?

Závod H-1 je složitější systém, který se skládá ze tří základních částí. Má logistickou část, která bude zabezpečovat příjem materiálu k novým vrtulníkům a bude mít na starosti zabezpečení přísunu dalšího materiálu potřebného pro zabezpečení životního cyklu H-1. Další je simulátor H-1. Ten je v současnosti ve výstavbě. Třetí část je zaměřená na údržbu a opravy H-1. Tyto tři části jsou v současné době ve fázi naplňování kvalifikovaným personálem. Ale abych odpověděl na

vaši otázku, část personálu bude samozřejmě logicky přecházet z armády.

Kdybych se teď dostal dovnitř na základnu, co bych uviděl?

Náměšťská základna je díky investicím NATO jednou z nejmodernějších základen u nás. Samozřejmě další modernizace této základny závisí na finančních možnostech investovat do dalších projektů. V součas-

né době, co se týká hlavně závodu H-1. Při vstupu na základnu si nemůžete nevšimnout stavby simulátoru pro vrtulníky pro platformu H-1. Korpus budovy již stojí, proběhla výzdívka technického zázemí a učeben a nyní probíhají práce na interiérech a inženýrských sítích. Zatím to tedy vypadá, že kompletní výstavba bude dokončena v prosinci dle předpokládaného termínu.

Poslední fází je tedy instalace simulačního centra?

Plán je nastaven tak, aby budova simulátoru byla připravena k implementaci technického zařízení dle harmonogramu při nástupu platformy H-1.

A pak už tedy nic nebude bránit přijetí nových vrtulníků?

Prostory trenažéru nejsou navázány na přijetí vrtulníků, protože vrtulníky jako takové budou přijímány do stávajících prostor letecké základny. Ale je logické, že potřeba trenažéru je od prvního přiletu vrtulníku a samozřejmě je zapotřebí také personál, který bude speciálně vyškolen.

Kdy se počítá s přijetím prvních vrtulníků?

Podle harmonogramu, který by zatím měl být plus minus dodržen, se s přiletu prvních vrtulníků počítá v prvním kvartálu příštího roku.

Klíčovou součástí podniku H-1 je právě servisní personál. V jaké fázi se nyní nábor nachází a odkud se lidé hlásí?

Jsmo teď ve fázi zahajování činnosti. Jak už tady padlo, 1. 7. závod H-1 vznikl. Pokud jde o technický personál, jejich nábor probíhá. Část personálu nastoupila k 1. 8. Už jsem uvedl, personál je náborený částečně z řad bývalých příslušníků Armády ČR, částečně ze zaměstnanců podniku LOM a část jsou lidé v civilu, kteří mají za sebou zkušenosti s leteckou technikou. To znamená, že pracovali na nějakém druhu letecké techniky. Není tam nikdo tzv. „z ulice“. Za současného stavu si časově nemůžeme dovolit nikoho, kdo by si to šel zkusit.

Projevil se nějak v náboru fakt, že ubude práce na starých vrtulnících?

Ano i ne. Každá technika potřebuje své specialisty. Je zde i diametrální rozdíl v provozu a údržbě. Leteckých firem v republice je svým způsobem dost, ale samozřejmě vliv současné krize na Ukrajině je cítit i v náboru personálu. Nicméně ne každému vyhovuje

migrační způsob žití. Náměšť jako taková je mimo dosah hlavních dopravních koridorů a fabrik, které se zabývají leteckým průmyslem. Pro mnohé by to byla práce zajímavá, ale lokalita není úplně ideální pro všechny uchazeče z rodinných důvodů.

Takže jste zaměstnavatelé především pro daný region?

Ano, jsme zaměstnavatelé regionu. Nicméně jsou u nás lidé, kteří bydlí dokonce v západních Čechách a mají odpovídající kvalifikaci. Teď budeme samozřejmě řešit jak přizpů-

je nastaven pro personál z jakéhokoliv kontinentu. Posíláme tam přitom kvalifikované letecké specialisty, kteří základy letectví umí. Bohužel se domníváme, že tam budou muset znovu absolvovat tyto základy. Nicméně bude to v anglickém jazyce, to znamená, že nějaký rozvoj dovedností to přinese. Nám by nejlépe vyhovovalo, aby ti kluci, kteří tam pojedou, jeli čistě na tzv. typizaci. Stačilo by školení, které se zabývá přímo konkrétním typem letecké techniky, které se skládá z teoretické a praktické části. Ale bohužel doposud nejsme stoprocentně informováni, v jakém rozsahu bude školení probíhat. Naším

Výroba vrtulníků pro AČR zatím pokračuje podle harmonogramu



sobit pracovní dobu, abychom si zároveň udrželi tento kvalifikovaný personál, ale také toho plnohodnotně využili v souvislosti s plánovaným provozem.

Jaký je poměr civilních a vojenských zaměstnanců?

Podle posledních informací je zhruba třetina zaměstnanců původem z armády a dvě třetiny jsou z leteckých firem.

Zapomněli jsme na školení v USA, jak bude probíhat?

Jedna věc je, jak bude probíhat, druhá věc, jak bychom si přáli, aby probíhalo. Standardní systém školení či výcviku v Americe je nastaven buď výrobcem, nebo jde o součást dohody vláda-vláda. Problémem je, že v Americe mají nastavený svůj systém vzdělávání. Naše skupina je velmi malá, z toho důvodu není samozřejmě možné měnit osnovy. Předpokládáme proto, že naši zaměstnanci tam budou muset absolvovat kompletně celý cyklus školení, který

záměrem je, aby technici, kteří se vrátí, měli typové osvědčení o práci na dané letecké technice.

Platí pořád plán, že první generace techniků, kteří odcestují do Spojených států, potom bude schopná školit další lidi u nás?

Je to naše zbožné přání, samozřejmě i v souvislosti s armádou, se kterou kooperujeme. Počítáme s tím, že se do budoucna výcvik na tyto typy přesune do České republiky. Výcvik budeme provádět u nás a budeme školit svoje lidi dle potřeb na dané odbornosti.

Obrátím se teď na pana ředitele Kalitu. Na veletrhu Farnborough jste měl možnost jednat se zástupci společnosti BELL, změnila se nějak původní dohoda?

V podstatě v rámci principů spolupráce se společností Bell se asi nezměnilo nic. Ve Farnborough byly podepsány dodatky a změny k projektům, které máme v rámci

Rozhovor s ředitelem podniku H-1 Ing. Milanem Obrem





Momentka z rozhovoru s ředitelem Závodu modernizací a modifikací (ZMM) Ing. Janem Kalitou

průmyslové spolupráce s Bell tak, aby reflektovaly aktuální dění. Například jeden projekt chceme diametrálně změnit. Jde o to, aby naši pracovníci po absolvování základního výcviku v rámci projektu H-1, pokračovali v takzvaném computer base tréninku, to znamená pokračovací a typový výcvik. Jde nám o to, aby byli opravdu plnohodnotnými, certifikovanými mechaniky pro práci na této technice. Zároveň jsme ještě měnili některé podmínky projektů. Spolupráce s Bell se vyvíjí, ale více méně je to pořád v intencích toho, jak to bylo od začátku.

Když jsme se spolu bavili před časem o plánech spolupráce, tak jsme zmiňovali také to, že by závod H-1 mohl být centrem pro Bell ve střední Evropě nebo pro více okolních států. Jaká je situace dnes?

Ta ambice je tu stále. Jak říkal pan ředitel Obr, jde o „zbožné přání“. Musíme tu spolupráci nicméně nějak nastartovat. Poté můžeme pokračovat, dostat se dál. Po rozeběhnutí a úspěšném ukončení stávajících společných projektů se otevírají další možnosti spolupráce mezi podnikem LOM a firmou BELL. Jedná se například o možném podílu prací našich techniků na přestavbách vrtulníků, které by

mohly být v budoucnosti dodány nad rámec stávajícího kontraktu. Nyní se vedou intenzivní jednání o tom, že by LOM spolupracoval na těchto přestavbách, samozřejmě pod patronátem BELL. Naši lidé by se učili i de facto modifikovat a přestavovat vrtulníky.

Pan ředitel Obr vzpomněl přelom listopadu a prosince jako mezník v projektu H-1. Prozradíte další data, která jsou klíčová?

Začátkem příštího roku by měly začít dodávky vrtulníků. V jednu chvíli hrozilo zpoždění, ale podle nejnovějších informací se daří zpoždění minimalizovat nebo úplně zvládnout. To znamená, že náš výcvik a plán by měl běžet víceméně přesně podle stanoveného harmonogramu. Klasický první kurz od ledna 2023, návazný motorářský kurs tuším od dubna příštího roku, protože základní kurz trvá přibližně dva měsíce. Poté nástup vrtulníků od března, to by měly začít chodit první kusy. Současně s tím už se připravuje logistické zabezpečení, protože některé díly už začaly chodit. Potom už vlastně následuje plynulý nástup vrtulníků.

V okamžiku, kdy tady budou vrtulníky, tak se ve spolupráci s armádou rozběhne trénink.

V rámci průmyslové spolupráce mezi LOM a BELL by se naši lidé měli vycvičit na stejný standard jako příslušníci AČR. V budoucnu, jakmile tady budou vrtulníky, tak bychom se dostali ještě na výrazně vyšší úroveň než klasický údržbový personál Armády České republiky.

Zeptám se pana ředitele Obra, přene-se se část vrtulníkového výcviku z Pardubic do Náměště?

Plánovaný výcvik by měl být samozřejmě soustředěn v Náměšti, protože požadavek a záměr armády byl, aby vše bylo centralizováno na jedno místo. To znamená, v maximální míře by se mělo využít kapacity a času na základně v Náměšti.

To znamená, že piloti nastoupí první kurz v CLV v Pardubicích a ti, co půjdou na Venomy a Vipery zamíří do Náměště?

Přesně tak, potom by se samozřejmě měli cvičit v Náměšti. Zatím je to ale samozřejmě v plenkách. Systém se bude tvořit, takže může doznat dalších změn podle situace.

Co by mohlo tento projekt zpozdit?

Existuje mnoho faktorů. Jedním z nejobavnějších je samozřejmě covid, který se opět začíná projevovat. Nicméně doufáme, že se to na dodávce a na zahájení procesů provozu H-1 neprojeví.

Připravujete nějaká opatření pro případ, kdyby vás covid zasáhl? Myslím například oddělené směny a podobně.

My už jsme si to vyzkoušeli v předchozích dvou vlnách epidemie. Scénáře máme proto připravené tak, abychom co nejméně kontaktovali lidi mezi sebou a nedocházelo tak k přenášení viru a zároveň, aby byl zachován provoz a servis letecké techniky.

Ted' se opět obrátím na pana ředitele Kalitu. Je nějaký plán rozvoje spolupráce s firmou BELL?

Plán spolupráce s BELL samozřejmě je, ale jak jsem říkal, musíme se nejdřív, řekněme, společně rozeběhnout a alespoň trochu si tu spolupráci nastavit. Samozřejmě do budoucna jako jediný provozovatel jejich techniky v regionu bychom se opravdu chtěli blížit někam do úrovně militaryhubu. Jde v podstatě o to, aby se naše vývojová divize částečně podílela i na designu Bell jako takového. A případně alespoň, aby se tady nastavila podobná praxe, jaká je v Americe.

ZÁVOD H-1 STÁTNÍHO PODNIKU LOM PRAHA V NÁMĚŠTI NAD OSLAVOU

- Počáteční počet pracovníků: 19 (ředitel závodu, vedoucí zabezpečení údržby a oprav, odborní inženýři, mechanici, logistici, vedoucí simulačního centra, specialisté simulačních technologií, údržba).

- V rámci údržby a oprav v úvodních letech závod zabezpečí činnosti spojené s údržbou a veškerou logistickou podporou. Pro komplexní návrh případných nestandardních oprav, speciálních přípravek a potenciální podpory ze strany DOA organizace je v Závodu modernizací a modifikací připravená inženýrská podpora a podpora ze strany oddělení dokumentace a letuschopnosti, tj. celkem 9 lidí.

- V průběhu času, se zvyšováním velikosti flotily a po zavedení schopností údržby do úrovně D-level se předpokládá nárůst pracovníků závodu H-1 na několik desítek.

To znamená, že provozovatel, respektive jeho servisní organizace, což jsme v tomto případě my (LOM Praha), se kompletně podílí i třeba na customizaci nebo na návrzích nestandardních oprav vrtulníků atd. Pokud vycházíme z toho, že je tu flotila dvanácti vrtulníků a výhledově jich bude mnohem více, tak potom dává ekonomicky smysl sem tuto schopnost v plné šíři dostat.

My mluvíme pořád o armádní části, je na stole také spolupráce s civilním sektorem?

Společnost Bell má přímo tady na Ruzyni svoji vlastní entitu. Samozřejmě s ní spolupracujeme na expertní úrovni. Na Ruzyni je to spíše servisní organizace. My spolupracujeme v oblasti customizace civilních strojů, nebo třeba různých expertíz, ať už je to stanovení koroze a dalších věcí. Na druhou stranu LOM Praha je primárně vojenskou organizací. Tím nechci říct, že bychom civilní sektor chtěli úplně ignorovat. To určitě ne. Je tu také potenciál.

Vraťme se, pane řediteli Obře, k personálu. Co všechno by měl splňovat zaměstnanec?

V první řadě se bavíme o technickém personálu, takže předpoklady pro přijetí jsou buď strojní, nebo elektro vzdělání, ať střední nebo vysokoškolské, samozřejmě podle ná-

sledujícího zařazení budeme hodnotit i další schopnosti. Důležitým předpokladem nebo nutným předpokladem je angličtina, veškerá dokumentace je v anglickém jazyce. Důraz je kladen především na technickou angličtinu.

Jaká je v současné době personální naplněnost, jsou ještě nějaká volná místa pro případné zájemce?

Když to rozdělíme na ty tři oblasti, tak pokud jde o logistiku, tak nám chybí obsadit jedna pozice. Máme ale zájemce, se kterým to řešíme. Pokud jde o trenažér, tak tam dochází k postupnému obsazování pozic na základě výběru dle požadovaných schopností. A co se týče technického personálu, tam by měla být personální otázka již vyřešena. Samozřejmě mohou nastat změny vzhledem k předpokladu vyslání technického personálu do Ameriky, kde musí mít uchazeč bezvadnou znalost angličtiny. Ta bude testována a na základě toho se může stát, že některý pracovník bohužel nesplní kvalifikační předpoklady a bude muset být třeba vyměněn. Neříkám, že propuštěn, protože práce tady pro lidi v závodě je, ale budeme muset třeba přibrat někoho kvalifikovanějšího.

O kolika zaměstnancích podniku H-1 se bavíme? Můžete prozradit číslo, pokud to není tajné?

Mohu prozradit, že v první fázi budeme obsazovat zhruba 15 pozic s následným výhledem rozvoje v souvislosti s příchodem vrtulníků a nabýváním schopností. Závod se bude rozšiřovat a cílová meta pro závod H-1 je vybudování hangárů pro provádění údržby na úrovni D-level.

Jak změní zprovoznění závodu H-1 provoz na základně v Náměšti?

V současné době se nezmění. V první fázi samozřejmě budou pracovníci závodu H-1 zařazení do pracovního režimu Armády ČR, protože budeme začínat na stejné metě, vlastně se budeme vzájemně všichni učit. Následně bude v určité fázi výcviku naším cílem armádu předběhnout, získat větší zkušenosti, abychom mohli zpětně armádě poskytovat vyšší stupně údržby.

Vzpomněli jsme pořízení dalších vrtulníků, nebude to vyžadovat zvýšení kapacity hangárů pro nové stroje?

Samozřejmě to bude vyžadovat navýšení kapacit prostor pro provádění údržby. Bude potřeba vybudovat nový hangár údržby, kde plánujeme provádět vyšší stupně údržby

(D LEVEL), opravy, revize a případně modernizace. Současný hangár údržby na základně vzhledem k plánovanému využití nebude schopen zabezpečit potřebný prostor. Naším cílem je vybudování nového hangáru údržby v co nejkratším termínu, což by za ideálních podmínek mohlo být cca za 3 roky.



ING. MILAN OBR

Od 1. 7. 2022 ředitel nově vzniklého závodu H-1 V LOM PRAHA s.p. Před tím sloužil v AČR 29 let, z toho 24 let v inženýrskoletecké službě. Je držitelem typového osvědčení na SU-22, L-29,39,159, L-410, Mi-17,171,24. Působil v Afghánistánu v rámci AAT. Poslední zastávaná pozice byla zástupce velitele 22. vrtulníkového křídla 22. zVrL – Hlavní inženýr. Zde byl zodpovědný za technický personál a údržbu vrtulníků. Milan Obr je příslušníkem Aktivní zálohy AČR.



ING. JAN KALITA

Po absolvování FS ČVUT, obor letadlová technika nastoupil v roce 2003 do Aera Vodochody na pozici konstruktéra. V rámci civilní služby přešel do státního podniku LOM PRAHA, kde po jejím ukončení v roce 2004 zůstal na pozici vedoucího projektu. Prošel různými pozicemi přes hlavního konstruktéra, vedoucího vývojové konstrukce až po vedoucího střediska modernizací a modifikací. Jeho specializací jsou pevnostní výpočty a strukturální analýzy. Dne 1. července 2019 byl jmenován do funkce ředitele závodu modernizací a modifikací.

Jan Zilvar
Foto: LOM PRAHA s.p., USMC, Bell,
Mgr. Michal Pivoňka



Simulace budovy závodu H-1