

LOM buduje novou schopnost pro podporu západní vrtulníkové platformy

STÁTNÍ PODNIK, KTERÝ ZABEZPEČUJE NAPŘÍKLAD OPRAVY ARMÁDNÍCH VRTULNÍKŮ A VÝCVIK VOJENSKÝCH PILOTŮ, SE PŘIPRAVUJE NA ZÁPADNÍ PLATFORMU H-1. ZÁROVEŇ SE VŠAK HODLÁ NADÁLE VĚNOVAT I GENERÁLNÍM OPRAVÁM A MODERNIZACI VÝCHODNÍ TECHNIKY.



Hledání nových obchodních příležitostí, a to i v civilním sektoru, a racionální úspory nákladů. To jsou léky, jimiž chce uzdravit hospodaření státního podniku LOM Praha jeho nový ředitel Jiří Protiva. Ministerstvo obrany, které je zakladatelem podniku, ho jmenovalo do funkce k letošnímu 10. únoru. Za úkol dostal zajistit kontinuitu plnění strategických funkcí podniku a zároveň zlepšit ekonomické výsledky firmy. Ta je v současné době především servisním centrem pro vrtulníky řady Mil a jejím cílem je, aby získala také schopnosti potřebné k servisu vrtulníků H-1 amerického výrobce Bell, které mají v budoucnu sloužit Armádě České republiky. Mezi další schopnosti podniku, jehož název zkracuje někdejší označení Letecké opravy Malešice a v novém pojetí také sousloví „Létáme, Opravujeme, Modernizujeme“, patří například opravy leteckých proudových, turbohřídelových a pístových motorů. Na starosti má také výcvik létajícího i pozemního personálu Armády ČR. Podnik se organizačně dělí na ředitelství sídlící v Praze-Malešicích a několik závodů. V Praze jsou Závod letadel, Závod pohonných jednotek a Závod modernizací a modifikací, v Pardubicích působí Centrum leteckého výcviku (CLV).

Celkový počet zaměstnanců činí 750. LOM Praha má také dceřiné společnosti: LOM Praha Trade se věnuje zahraničnímu obchodu, VR Group s provozovnou v Brně se zabývá simulátory a simulačními technologiemi zejména pro potřeby ozbrojených sil.



Mgr. Jiří Protiva, ředitel státního podniku LOM Praha

„Historie podniku sahá vlastně až do roku 1915 a za dobu své existence získala firma mimořádné odborné schopnosti, přičemž je velkou výhodou, že jimi skrze státní podnik Česká republika disponuje. Naším úkolem je pak tyto dovednosti dále rozšiřovat,“ podotýká Jiří Protiva, absolvent Právnické fakulty Univerzity Palackého, který prošel několika funkcemi na ministerstvu obrany a od března 2015 úspěšně řídil Vojenský technický ústav. Právě tam získal praktické zkušenosti s krizovým řízením, které má nyní uplatnit.

Ztrátovost má skončit

„Také LOM Praha jsem převzal v komplikované situaci, státní podnik se už dlouhodobě potýká se ztrátovým hospodařením,“ konstatuje ředitel. „Mým cílem je ztrátovost nejprve minimalizovat a následně zcela eliminovat. Jsem optimista, neboť jsem měl možnost navštívit jednotlivé závody a mluvit s jejich pracovníky. Viděl jsem, že je zde potenciál, lidé mají silnou vůli pracovat a výrazně zlepšovat činnost,“ dodává. Podniku by podle jeho slov mělo pomoci zejména využití nových obchodních příležitostí, přičemž nepůjde jen o tradiční aktivity. „Chci se po-

dívat také na činnosti, kterým se LOM Praha zatím nevěnuje, ale buď už je schopen je vykonávat, nebo má příbuzné kompetence, které by mohl modifikovat a rozšířit,“ vysvětluje ředitel s tím, že jeho hlavní manažerskou zásadou je neodmítat poptávky a naopak se přizpůsobovat požadavkům trhu.

Druhou stranou mince jsou úsporná opatření, optimalizace procesů a snižování nákladů. „Chtěl bych zdůraznit, že nejde jen o úspory dosažené případným propouštěním zaměstnanců. Úspory v režijních nákladech se dají hledat i jinde než jen v úsporách osobních nákladů - například v nakupovaných službách a podobně. Chci zachovat pokud možno všechny schopnosti a portfolia podniku, které musíme stavět na odbornostech našich zaměstnanců. Nejsem krizový manažer, který přijde a začne bezhlavě škrtat. To je sice nejjednodušší, co člověk může z hlediska okamžitých úspor učinit, ale z dlouhodobého hlediska se takový postup nevyplácí,“ uvádí Jiří Protiva.

Stálíce značky Mil

V současné době LOM Praha zabezpečuje zejména dílčí modernizace a generální opravy transportních vrtulníků Mil Mi-171 a bitevních vrtulníků Mi-24/35 z výzbroje Armády České republiky. „Mým úkolem je zakázky dokončit tak, aby armáda měla tuto techniku k dispozici,“ glosuje Jiří Protiva. Další velkou zakázku představuje takzvaný projekt Krovka, v jehož rámci proběhne zásadní modernizace osmi vrtulníků Mi-171Š vybavených nákladovými vraty pro české vzdušné síly. Nejprve má vzniknout prototyp, na němž bude vyzkoušeno sladění všech modernizačních prvků. „Na něm už práce běží a do-

určených pro jednotku speciálních vzdušných operací (SOATU - Special Operation Air Task Unit) označená jako SOATU II. Při ní vrtulníky získávají například nový jeřáb Breeze-Eastern 29900-59 s nosností 272 kg, do nákladní kabiny je instalován systém kolejnic určených k upínání nákladu, válečkových drah a dalšího vybavení, včetně pancéřování. Z hlediska avioniky jsou tyto vrtulníky plně interoperabilní

Burkina Faso. V Ghaně pak firma na podzim získala další smlouvu na generální opravu vrtulníku Mi-171Š tamního vojenského letectva.

Zakázka ze Severní Makedonie

Letošní nová a mimořádně důležitá zakázka pochází ze Severní Makedonie. Během květnové návštěvy ministra obrany Lubomíra Metnara ve Sko-



Státní podnik by měl v budoucnu zajišťovat podporu provozu nových vrtulníků AH-1Z a UH-1Y české armády

s aliančními jednotkami, přičemž podle ředitele Protivy bývají tyto Čechy modernizované stroje považovány za nejlépe vybavené Mi-171 na světě.

Letos v březnu podnik dokončil rozsáhlou modernizaci pěti vrtulníků Mi-17, které provozuje 24. základna dopravního letectva Praha-Kbely. Jejím základním účelem bylo naplnění nařízení Evropské organizace pro bezpečnost leteckého provozu (European Organisation for the Safety of Air Navigation - Eurocontrol), které ukládá například povinnost vy-

pje proběhla jednání s ministryní obrany Radmilou Shekerinskou i ministrem vnitra Oliverem Spasovským a bylo podepsáno memorandum o spolupráci, na jehož základě státní podnik LOM Praha provede generální opravu a modernizaci čtyř vrtulníků Mi-8 a Mi-17 makedonské armády a policie. Do jednání o této zakázce se zapojila i nová Agentura pro mezinárodní obranu spolupráci (AMOS) Ministerstva obrany České republiky. Předpoklad nasunutí prvních dvou strojů do Prahy je ještě během letošního roku.

„Za tři měsíce, co řídím státní podnik LOM Praha, jsem byl svědkem toho, že se objevují nové příležitosti, nové obchodní případy, nové zakázky,“ vydvihuje Jiří Protiva. Problémem je ovšem pandemie koronaviru, která na firmu dosud dopadá, byť v menším rozsahu než loni. „Provozy našeho podniku neustále fungovaly a fungují, nicméně vznikají potíže se subdodávkami, což následně vede u některých projektů ke zdržení prací u nás. O těchto problémech však se zákazníci diskutujeme a takto vzniklé zpoždění, pokud je doloženo relevantními fakty, zákazníci akceptují,“ dodává.

Jednání o možných generálních opravách a modernizacích vrtulníků Mil nyní probíhají v různých zahraničních destinacích, zájem o další spolupráci projevují například i Burkina Faso a Afghánistán, k uzavření kontraktů však v podobných případech většinou vede dlouhá cesta. Šanci vidí ředitel také v sousedním Polsku, které má flotilu starších bitevních vrtulníků Mi-24 a uvažuje o jejich generálních opravách a případné modernizaci. „S platformou Mi-24 obecně počítáme i do budoucna, a pokud jde o české armádní stroje, jejichž další opravy a modernizaci už ministerstvo nepředpokládá, jsme připraveni řešit s armádou i poslední fázi, respektive ukončení jejich životního cyklu,“ upřesňuje Jiří Protiva.

Budoucnost jménem H-1

Budoucnost oprav a modernizací ve státním podniku LOM Praha ovšem nemůže spočívat jen na východních typech značky Mil. Česká armáda se rozhodla přejít na západní techniku, a podnik se proto



Mi-24V v průběhu generální opravy. V titulu Mi-171ŠM modernizovaný v rámci projektu SOATU II

končen by měl být do konce tohoto roku, což bude odrazový můstek pro následnou sériovou zástavu,“ připomíná ředitel.

S využitím vrtulníků řady Mi-171 počítá Armáda České republiky ještě zhruba patnáct let. Postupná modernizace těchto původem ruských strojů přitom představuje pro LOM Praha důležitou referenci. V podniku například nyní probíhá další etapa modernizace sedmi „rampových“ vrtulníků Mi-171ŠM

bavit všechna letadla radiostanicí s rozesupem kanálů 8,33 kHz. Modernizační program přitom zahrnul i četné další prvky, které umožnily rozšířit okruh činností kbelských „Sedmnáctek“.

Zkušenosti získané při generálních opravách a modernizacích vrtulníků pro Armádu ČR pomáhají rovněž při získávání zahraničních zakázek. Kupříkladu loni v září byly dokončeny generální opravy a modernizace dvou Mi-17 vzdušných sil Republiky

musí připravit na příchod platformy Bell H-1, tedy vrtulníků UH-1Y Venom a AH-1Z Viper. „Jde o náš hlavní úkol do budoucna,“ potvrzuje Jiří Protiva. „Nové americké vrtulníky mají do České republiky přijít v roce 2023, což je v leteckém světě vlastně za okamžik, a proto se podnik již intenzivně připravuje na dvě oblasti jejich podpory. Tou první je implementace simulačních technologií, druhou bude technická podpora životního cyklu vrtulníků. Cítíme podporu ze strany ministerstva a velení armády v zá-

pandemie se ukázalo, že nakupovat díly a služby ve vzdálených státech může být nevýhodné. My jsme přitom schopni do toho vstoupit a rychle zajistit tyto služby v tuzemsku, přičemž můžeme využít v Česku vybudované unikátní schopnosti a praxi ověřené dovednosti našich lidí,“ soudí Jiří Protiva. „Obecně se LOM Praha bude snažit cílit na portfolia, která ještě nejsou obsazena a rozšiřovat možnosti, kde můžeme pomoci jiným společnostem, především tuzemským,“ dokresluje.



Ani během pandemie CLV nepřerušilo výcvik posluchačů Univerzity obrany na strojích Z-142C AF

měru, aby se LOM Praha výrazně zapojil do činností souvisejících s přezbrojením na vrtulníky Bell. Uvnitř firmy si pak nastavujeme všechny procesy a aktivně se snažíme, aby podnik zvládl tuto strategickou roli co nejlépe,“ dokresluje ředitel. Pokud jde o plánované simulační centrum umístěné na 22. základně vrtulníkového letectva Sedlec, Vácenice u Náměště nad Oslavou, to už je fakticky na spadnutí, příslušná smlouva by měla být podepsána do konce letošního roku. V rámci budování tohoto centra bude podnik LOM Praha mimo jiné zabezpečovat implementaci simulačních technologií ze strany společnosti Bell. K podpisu smlouvy o technické podpoře životního cyklu vrtulníků by mělo dojít v následujícím roce. Zástupci podniku LOM Praha dlouhodobě vedou jednání s americkou stranou a technicky si upřesňují, které činnosti bude státní podnik vykonávat.

Nabídka civilním firmám

LOM Praha ovšem chce aktivně nabízet své kapacity nejen vojákům, ale i výrobním společnostem, zejména tuzemským. Je to totiž jedna z cest, které mohou vést ke zvýšení tržeb, lepšímu využití stávajících kapacit a ke kladnému hospodářského výsledku, aniž by bylo zapotřebí přistoupit k velkým škrtům či redislokacím. „Různým civilním firmám můžeme poskytovat služby takzvaného nevojenského portfolia. Jedná se například o elektrochemické a chemické povrchové úpravy kovových materiálů, dále o strojní obrábění, soustružení, broušení, vyvažování rotačních dílů, služby 3D skeneru, nedestruktivní testování materiálu a další. To všechno jsou činnosti, které umíme, přičemž nesouvisejí nutně jen s vojenstvím, respektive s vrtulníky, a chtěli bychom je nabídnout. Některé české firmy například mají hodně komplikované zahraniční dodavatelské řetězce. Během

Posílení výcvikové flotily

Důležitou roli ve strategii podniku bude i nadále hrát výcvik. Centrum leteckého výcviku v Pardubicích zejména zajišťuje kompletní výcvik nových pilotů Vzdušných sil Armády České republiky. K dispozici k tomu má mimo jiné letouny Z-142C AF, L-39C Albatros, L-410UVP a vrtulníky Enstrom 480B-G a také

Mi-17. Centrum přitom nedávno zaznamenalo zvýšenou poptávku po výcviku na lehkých jednomotorových vrtulnících Enstrom 480.

V CLV ovšem cvičí i zahraniční piloti a technický personál. Podnik má kontrakt s Nigérií na výcvik letců na proudových L-39C. Rozběhla se i spolupráce s iráckým partnerem, která se týká výcviku pozemního personálu. Pandemie koronaviru však přinesla mnohá omezení a některé očekávané zahraniční zakázky se nakonec neuskutečnily, což se dotklo například činnosti Taktického simulačního centra spadajícího pod CLV. „Nejdůležitější ovšem je, že jsme nepřerušili výcvik posluchačů brněnské Univerzity obrany,“ vyzdvihuje ředitel. Do budoucna ovšem musí podnik řešit i další obměnu letadlové techniky. Aktuálně se jedná o oblast proudových strojů, následovat by měly Zliny Z-142.

Státní podnik je ovšem také provozovatelem letiště Přerov, které je dílčím způsobem rovněž využíváno k leteckému výcviku. Jeden čas se dokonce uvažovalo o tom, že by se do Přerova přesunuly některé aktivity z Pardubic. „Letiště se dílčím způsobem pro výcvik využívá, ale není na stole, že by se celé CLV přesunulo do Přerova,“ říká Jiří Protiva.

Podle jeho slov teď není aktuální ani dříve zvažovaný převod letiště Plzeň-Líně pod státní podnik LOM Praha. Na pořadu dne přitom není ani několikrát zvažované opuštění areálu v Toužimské ulici a jeho přestěhování do Kbel na letiště. „Myšlenek zaznívá hodně, nejsme však zdaleka ve stavu, že bychom tu mohli dělat nějaké velké kroky spojené se stěhováním. Prvotní cíl, který nyní mám, je stabilizovat podnik, a to z ekonomického i personálního hlediska, a získat zakázky, díky kterým se budeme moci opět rozvíjet,“ zdůrazňuje Jiří Protiva. „Šikovní lidé, široce využití portfolio a nově nastavené procesy - to bude, věřím, znamenat rozvoj podniku do budoucna,“ uzavírá ředitel státního podniku LOM Praha. ■



Důležitou oblastí činnosti podniku jsou i generální opravy turbodvídlových motorů řady TV3-117