

01/2020 (kwiecień)

ha1o WZŁ



wiadomości zdarzenia ludzie

**CZYM JEST BIURO
ZARZĄDZANIA PROJEKTAMI?**

O FIRMIE



**Plazma - a co to
takiego?**

O FIRMIE

**W duszy gra
mi blues**

NASZE PASJE

**RAZEM MOŻEMY
WIĘCEJ**

Połączenie WZŁ Nr 2 i WZŁ Nr 4

NASZA „LADY”

**WSPOMNIENIA Z INDYJSKIEJ
LOTNICZEJ PRZYGODY**

HISTORIA

DOŁĄCZ DO DRUŻYNY!



SZANOWNI PAŃSTWO, KOLEŻANKI I KOLEDZY!

Z nieukrywana przyjemnością oddajemy w Wasze ręce wyjątkowe wydanie biuletynu HALO WZL! Wyjątkowe z wielu względów. Pierwszym z nich jest to, że możemy współtworzyć go wraz z pracownikami z Warszawy i dzięki temu mamy możliwość poznania całej firmy i siebie nawzajem. Mamy nadzieję, że nasza wspólna gazetka będzie nie tylko miejscem wymiany informacji, ale również będzie służyła integracji Załogi.

Wyjątkowości pierwszemu tegorocznemu numerowi nadaje również fakt, że w maju będziemy świętować 5 lat istnienia kwartalnika HALO WZL! Z okazji tej rocznicy przyszedł czas na ZMIANY!

Oto zupełnie nowa odsłona biuletynu, nie tylko pod względem szaty graficznej, ale i formy prezentowania treści.

W tym wydaniu znajdziecie mnóstwo ciekawych i przydatnych informacji o firmie - wybranych wydziałach i komórkach oraz zasadzie działania Społecznej Odpowiedzialności Biznesu. Dowiedziecie się również, czym jest „czwarty stan skupienia” i jak ważny jest dla WZL Nr 2. Cofniemy się również w czasie po to, aby dowiedzieć się, co łączyło nasz Zakład z Indiami, a w muzyczną podróż zabierze nas Damian Nuszowski, który na łamach naszego biuletynu postanowił podzielić się swoją pasją.

Zapraszamy do lektury i zachęcamy do współtworzenia biuletynu.

Z lotniczymi pozdrowieniami
Redakcja „Halo WZL!”

Aktualne i archiwalne wydania gazetki znaleźć można na stronie internetowej Spółki www.wzl2.mil.pl w zakładce O FIRMIE/GAZETKA FIRMOWA.

Więcej z życia firmy znajdziecie również na naszych profilach na Facebook i LinkedIn.



W NASTĘPNYM NUMERZE:

AKTUALNOŚCI

- Orlen Grupa Akrobacyjna Żelazny w WZL Nr 2
- CSR Przebieg akcji #POMAGAMY

REDAKCJA

[**kontakt**]



Magdalena
Gołembiewska
tel. 52 36 28 626



Sylwia
Mielcarek
tel. 52 36 28 626



Krzysztof
Wawrzyk
tel. 22 53 24 340



Daniel
Ciechalski
tel. 52 36 28 630

gazeta@wzl2.mil.pl





O FIRMIE - Czym jest Biuro Zarządzania Projektami? / 6-7

HISTORIA - Nasza Lady. Wspomnienia z indyjskiej lotniczej przygody / 14-17

CSR - Sztuka Odpowiedzialnej Pomocy / 18-19

AKTUALNOŚCI - Przegląd Awioniki / 20-21

AKTUALNOŚCI - Dołącz do redakcji i twórz z nami Halo WZL! / 22

ZABAWY DLA DZIECI - Krzyżówka / 24

PLAZMA A CO TO TAKIEGO?

O FIRMIE



8-10

Wydział Natryskiwania Plazmowego (P-3A) powstał w 2010 roku na terenie zakładu w Warszawie.

W DUSZY GRA MI BLUES

■ Rozmowa
z **Damianem Nuskowskim**
o jego pasji do muzyki.



NASZE PASJE

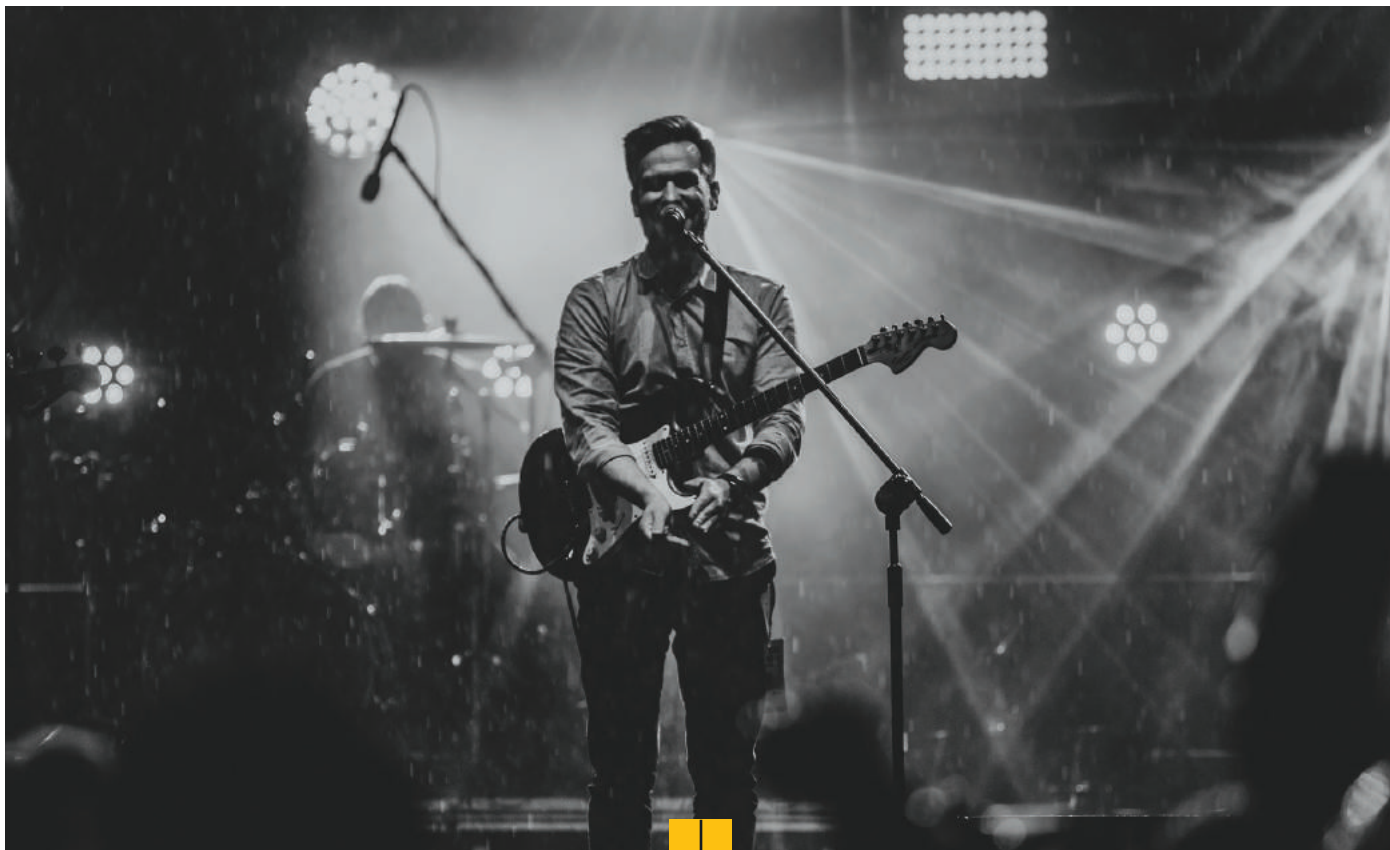
4-5

AKTUALNOŚCI

RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ

Artykuł o jednym
z najważniejszych
wydarzeń w życiu
naszych Zakładów,
jakim jest
POŁĄCZENIE
WZL Nr 2 i WZL Nr 4.

11-13



W DUSZY GRA MI BLUES



■ Rozmowa z **Damianem Nuszkowskim**

Referentem ds. handlowych w Dziale Handlowym (HZ) - Bydgoszcz

W szkole średniej razem ze znajomymi dostaliśmy propozycję założenia zespołu w bydgoskim Pałacu Młodzieży. Tworzyliśmy ten zespół w niezmienionym składzie przez 4 lata - aż do zakończenia szkoły.

Co jest Twoją pasją i dlaczego właśnie to?

Damian Nuszkowski: Pasjonuję się muzyką, instrumentami. To mnie wycisza i spełnia. Wiem, że dobrze mi to wychodzi, więc tym bardziej to lubię.

Kiedy się zaczęło?

D.N.: Jakies 15 lat temu... chociaż nie pochodzę z domu muzycznych talentów, to muzyka była w nim od zawsze. Nigdy nie było w nim cicho, powiedziałabym raczej, że bardzo imprezowo i nadal tak jest :) Nikt z rodziny nie grał na żadnym instrumencie, ale tata zajmuje się hobbystycznie nagłośnieniem zespołu swoich przyjaciół. Ja z kolei uczyłem się grać na gitarze samodzielnie. Później dołączyła perkusja w domu - ten instrument też mnie bardzo zainteresował. Czasami siadałem przy niej, włączałem

płytę „Thriller” Michaela Jacksona na gramofonie i bawiłem się brzmieniem.

A śpiew?

D.N.: Wokalem zająłem się stosunkowo niedawno, bo śpiewam od około 3 lat. Podstawową naukę nad wokalem opanowywałem również sam.

Czyli jesteś typem wrażliwca?

D.N.: Myślę, że tak. Czasami aż za bardzo :)

Skoro mówiłeś, że w domu jest dużo muzyki, to czy śpiewasz, kiedy Cię o to proszą podczas imprez?

D.N.: Nie, nie lubię tego robić „na zawołanie”. Musi to wyjść samoistnie, muszę sam tego chcieć. W gronie rodzinnym



zdarzyło mi się zaśpiewać na weselu mojej siostry. To była jedna z niespodzianek weselnych.

Jaki to był kawałek?

D.N.: „Bądź moim natchnieniem” Andrzeja Zauchy, jednak w aranżacji Kuby Badacha.

A jak zaczęła się przygoda z własnym zespołem?

D.N.: W czasie szkoły średniej razem ze znajomymi dostaliśmy propozycję założenia zespołu w bydgoskim Pałacu Młodzieży. Tworzyliśmy ten zespół w niezmiennym składzie przez 4 lata - aż do końca szkoły. Grałem wtedy partie rytmiczne i solowe. To była głównie muzyka rockowa.

Taka muzyka daleka jest od bluesa...

D.N.: Nie do końca - wszystkie pozostałe gatunki to pochodne bluesa i jazzu. Kiedy jednak kochasz muzykę, jesteś otwarty na każdy jej gatunek - nie warto być zamkniętym na jeden kierunek,

nurt. Warto czerpać i inspirować się nieznanymi do tej pory mieszankami muzycznymi.

Jacy wykonawcy są dla Ciebie inspiracją, natchnieniem?

D.N.: Głównym natchnieniem zawsze był blues - John Coltrane, Chet Baker, BB King, Snowy White czy Eric Clapton. Bardzo lubię Jimiego Hendrixa, ale również Nirvanę czy Metallicę. Ci artyści są z różnych epok, jednak wbrew pozorom mają wiele wspólnego - tyle samo ile przeciwieństw. Ze współczesnych zespołów bardzo lubię Coldplay czy Kings of Leon - codziennie mieszam gatunki. Zależy od nastroju i konkretnego samopoczucia.

Wracając do Twojego zespołu - co było po zakończeniu szkoły?

D.N.: Wtedy była około 2-letnia przerwa, do czasu, aż zacząłem pracę w poprzedniej firmie - tam poznałem perkusistę, wraz z którym założyliśmy zespół. Zapropnowałem mojemu przyjacielowi

(basiście z poprzedniego zespołu) współtworzenie tego projektu - zgodził się. Graliśmy dużo koncertów, to był super czas. Zespół nazywał się „easy. lovers”, nagraliśmy wspólnie płytę. Pamiątka została.

Co z zespołem „Something More”, z singlem i teledyskiem, który nagraliście?

D.N.: Niestety to również zakończony projekt, ale była to ciekawa przygoda. Zrobiliśmy sporo świetnego materiału. Na światło dzienne zdążył wyjść jeden singiel z teledyskiem. Każdy miał inne obowiązki, to nie był „ten” czas. Może kiedyś do tego powrócimy. Jeżeli chodzi o teledysk, to nagraliśmy go iPhone’em, w niecałe półtorej godziny. Efekt był bardziej niż zadowalający!

Więc co teraz robisz?

D.N.: Pracuję, studiuję, od czasu do czasu uprawiam sport, ale głównie w czasie wolnym tworzę muzykę w zaciszu domowym. Nie dla kariery, ale dla samego siebie. Traktuję to jako chwilę relaksu.

Jak wygląda tworzenie w zaciszu domowym?

D.N.: Mam podstawowy sprzęt (klawisze z padami perkusyjnymi, program do nagrywania, instrumenty, mikrofony itp.). Najpierw zaczynam od sampli lub od linii syntezatorów, później reguluję tempo i sukcesyjnie dochodzą wtedy dodatkowe instrumenty.

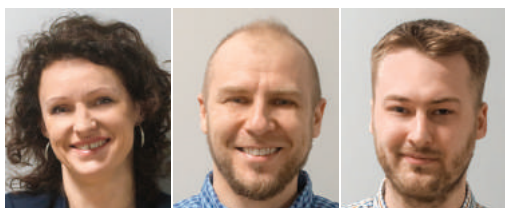
A co poza muzyką?

D.N.: Kiedyś była fotografia - teraz rutyna, z lekkimi odskocznymi :)

Damianie, dziękujemy za podzielenie się z nami swoją pasją, zachęcając tym samym naszych Kolegów i Koleżanki do odkrywania swoich talentów!

Teledysk do utworu „Poison” zespołu Something More można zobaczyć na portalu  YouTube





- **Ewelina Pomian**
Menedżer Zarządzania Projektami
- **Przemysław Orzoł**
Menedżer Zarządzania Projektami
- **Karol Burkwicz**
Administrator Projektu

CZYM JEST BIURO ZARZĄDZANIA PROJEKTAMI?

Biuro Zarządzania Projektami (ang. PMO - Project Management Office) to nowa jednostka organizacyjna, powstała w WZL nr 2 S.A. pod koniec 2018 r. Podlegamy bezpośrednio Dyrektorowi Naczelnemu i współpracujemy z całą firmą.





Po co powstało Biuro i jakie są jego zadania?

Biuro Zarządzania Projektami jest jednostką o ugruntowanej pozycji na rynku - szacuje się, że ok. 80% firm prowadzących projekty posiada własne BZP. Biuro powstało w odpowiedzi na bieżące zmiany zachodzące w firmie - zakład, dywersyfikując działalność, wzbogaca ofertę o usługi wykraczające poza rutynową obsługę i remonty samolotów. Z uwagi na brak doświadczenia firmy w tym obszarze, zasadnym jest wsparcie zarządcze dla nowych przedsięwzięć.

Jakie zadania realizuje zatem Biuro?

Zgodnie z aktualnym Regulaminem Organizacyjnym w WZL Nr 2 S.A.:

- formalizujemy i ujednolicamy procedury projektowe obowiązujące w firmie,
- wspieramy zarządzanie projektami,
- monitorujemy i kontrolujemy projekty,
- raportujemy status projektów dla Zarządu,
- wdrażamy metodyki i standardy zarządzania projektami w organizacji,
- przeprowadzamy szkolenia w zakresie wdrożenia metodyk i standardów zarządzania projektami,
- rozwijamy komunikację wewnątrz organizacji w zakresie realizacji projektów,
- wzmacniamy świadomość roli, jaką odgrywa integracja procedur i kultura zarządzania projektem,
- uzgadniamy i analizujemy pod względem formalno-prawnym umowy zawierane przez spółkę z kontrahentami,
- konsultujemy w zakresie przygotowywania i opracowywania umowy oraz zobowiązania cywilnoprawne przez poszczególne komórki spółki,
- koordynujemy działania z podmiotami zewnętrznymi świadczącymi usługi doradcze,
- zwiększamy efektywność realizacji projektów.

Tak więc z jednej strony wspieramy zarządzających projektami, a z drugiej strony sprawdzamy, czy projekty są właściwie zarządzane i prowadzone.

Rok 2019 zaczęliśmy od intensywnego szkolenia z firmą Lean Six Sigma Solutions, która przeszkoliła pracowników Biura oraz wybranych pracowników firmy z zakresu zarządzania projektem i prowadzenia BZP. To wtedy w naszych głowach powstała idea stworzenia swoistego rodzaju przewodnika, który ma poprowadzić Kierownika Projektu przez wszystkie etapy projektu. Następnie, wspólnie z firmą Eprom, opracowaliśmy Metodykę Zarządzania Projektami, czyli zbiór zasad, procesów, procedur i formatów pozwalających zarządzać projektem, która następnie została wprowadzona do użytku Decyzją Dyrektora Naczelnego. Metodyka jest efektem wielomiesięcznych analiz i dyskusji, co pozwoliło na jej dopasowanie do realiów firmy przy jednoczesnym zachowaniu ram zarządzania projektem zgodnych z wytycznymi Międzynarodowego Stowarzyszenia Zarządzania Projektami (IPMA).

Następnie Zarząd WZL-2 podjął Decyzję o objęciu wybranych projektów metodyką. Warto wspomnieć, że znakomita większość z nich to projekty będące w fazie realizacji.

Dużym przedsięwzięciem była seria szkoleń z Metodyki Zarządzania Projektami. Od września do października 2019 r. zostało przeszkolonych łącznie 78 osób, które na co dzień prowadzą projekty i pracują w projektach. Przeszkoleni zostali Sponsorzy Projektów, Kierownicy Projektów, wybrany personel inżynierów, kierownicy komórek organizacyjnych oraz pracownicy komórek wspierających projekty, tzw. back office. Dla projektów objętych metodyką Biuro zapewnia wsparcie w postaci Administratora Projektu, który wspomaga kierownika projektu w codziennym zarządzaniu projektem.

Czym właściwie jest projekt?

Projekt to sformalizowane, złożone przedsięwzięcie, z działaniami ograniczonymi czasowo i zasobowo, których celem jest stworzenie unikatowego produktu, usługi czy rozwiązania. Przyjeliśmy, że w naszej firmie projektami będą te przedsięwzięcia, które nie są procesami i nie wpisują się jednoznacznie w bieżącą strukturę serwisowo-remontową. Decyzję, czy dane przedsięwzięcie zostanie uznane za projekt, każdorazowo podejmuje Zarząd na wniosek Biura Zarządzania Projektami.

GŁÓWNE ROLE W PROJEKTACH

• Sponsor Projektu

Osoba, która zapewnia zasoby i wsparcie dla projektu i odpowiada za umożliwienie sukcesu. Jest jeden poziom ponad kierownikiem projektu. Nie zarządza codziennymi działaniami projektu, ale zapewnia zasoby, kontroluje projekt i ponosi ogólną odpowiedzialność za jego sukces. Tę rolę może pełnić członek zarządu lub dyrektor pionu.

• Kierownik Projektu

Osoba bezpośrednio zarządzająca projektem i zespołem projektowym. Opowiada za terminowość realizacji projektu, planuje budżet i zasoby projektu. Motywuje zespół projektowy do wytężonej pracy na rzecz projektu.

• Architekt Systemu

Osoba, która merytorycznie rozumie projekt, ma wizję systemu, rozumie wymagania w cyklu życia projektu i zarządza nimi. Architekt systemu potwierdza kompletność i realizowalność planu projektu.

• Administrator Projektu

Pracownik Biura Zarządzania Projektami, który bierze bezpośredni udział w projektach. Pełni rolę wspierającą i kontrolującą. Monitoruje i kontroluje przydzielone projekty. Sporządza raporty dla kierownika BZP i Kierownika Projektu.

Mamy świadomość, że samo istnienie Metodyki i wydanie Decyzji o jej stosowaniu nie spowoduje automatycznie, że wszystkie projekty będą prowadzone zgodnie z metodyką. Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2 S.A. to firma typowo remontowa, w której do niedawna przeważały rutynowe procesy, a tylko niektóre przedsięwzięcia miały charakter projektowy. Tak więc zarządzania projektami musimy się nauczyć.



PLAZMA. A CO TO TAKIEGO?

Wydział Natryskiwania Plazmowego (P-3A) powstał w 2010 roku na terenie zakładu w Warszawie.



Detal wewnątrz kabiny
przygotowywany
do natrysku plazmowego.

■ Łukasz Osendowski

Specjalista laborant
Laboratorium Weryfikacyjne P-3A - Warszawa
plasma@wzl4.mil.pl

■ fot. Adam Krajewski

Pewnie słyszeliście już takie słowo, jak plazma. Część z Was, drogie Koleżanki i szanowni Koledzy, doskonale wie, iż jest to, jak mówią naukowcy, czwarty stan skupienia substancji występujący we wszechświecie. Plazma to, jak definiują ją encyklopedie, zjonizowana materia o stanie skupienia

przypominającym gaz, która najczęściej występuje w bardzo wysokiej temperaturze. Upraszczając to zagadnienie, na Ziemi w warunkach wytwarzania jej przez urządzenia techniczne mamy do czynienia z temperaturą kilku lub nawet kilkunastu tysięcy °C, natomiast w gwiazdach może ona dochodzić nawet do kilku milionów °C. Nadmienię, iż gwiazdy w dostrzegalnej przez ludzi przestrzeni kosmicznej składają się głównie z plazmy. Szacuje się, że w stanie plazmy jest około 99% materii we wszechświecie. Temat fascynujący, zainteresowanych odsyłam jednak do literatury fachowej...

Po co to piszę? Otóż, w 2010 roku w Warszawie na terenie ówczesnego WZL Nr 4 S.A. powstał Wydział Natryskiwania Plazmowego (P-3A). W 2020 roku w wyniku połączenia się zakładów WZL Nr 4 S.A. w Warszawie z WZL Nr 2 S.A.



w Bydgoszczy wspólnie możemy dysponować jego potencjałem. Geneza Wydziału Natryskiwania Plazmowego sięga roku 1994, kiedy to dostarczono do zakładu w Warszawie nowoczesne i pionierskie urządzenie do nakładania powłok metodą plazmową, czyli tzw. „plazmotron”. Nazwa ta na stałe zagościła w świadomości i języku pracowników, odtąd wydział zwany jest „Plazmotronem” lub „Plazmą”. Warto zauważyć, że pierwsze w naszym zakładzie urządzenie do nakładania powłok metodą plazmową zostało zaprojektowane w Instytucie Energii Atomowej w Świerku (dzisiaj część Narodowego Centrum Badań Jądrowych) oraz w Przemysłowym Instytucie Automatyki i Pomiarów (PIAP) w Warszawie we wczesnych latach 90. XX wieku i po pewnych modernizacjach działa nadal w naszym zakładzie! Zwane jest „starą plazmą”, chociaż wyposażone jest obecnie w nowoczesne ramię robota firmy ABB i przekonstruowany palnik. Do dziś urządzenie to realizuje plan produkcyjny remontu części do silników AŁ-21 i RD-33 oraz innych detali. Równolegle od 2011 roku prowadzone są prace produkcyjne na zupełnie nowej powlekarce termicznej APS MultiCoat® z profesjonalną kabiną i wieloosiowym robotem, tj. na urządzeniu projektu firmy Sulzer Metco (dziś Oerlikon Metco), czyli na tzw. „nowej plazmie”. Specjalnie do instalacji tego urządzenia zmodernizowano cały budynek nr 51 w Warszawie, wyposażając Wydział Natryskiwania Plazmowego (P-3A) nie tylko w innowacyjne urządzenie do nakładania powłok metodą plazmową, ale m.in. także w samodzielną instalację sprężonego powietrza o wysokiej klasie czystości, które jest niezbędne do prowadzenia tego procesu. Należy dodać, że proces nakładania powłok metodą plazmową systemem APS (Atmospheric/Air Plasma Spraying) odbywa się w kabinie w atmosferze powietrza zasysanego z zewnątrz poprzez czerpnię.

Kilka słów o samym procesie natryskiwania plazmowego. Aby przybliżyć czytelnikom sam proces nakładania powłok metodą plazmową, posłużę się pewnym uproszczeniem. Do wytworzenia łuku plazmowego potrzebujemy m.in. gazów technicznych (w naszym przypadku używamy argonu i wodoru), palnika z elektrodą i katodą, wyposażonego w specjalny system chłodzenia, proszku - medium, które po procesie

stanowi powłokę oraz jego podajnika, który odpowiednio dozjuje proszek metaliczny. Materiały proszkowe mogą być różne, od mieszaniny metali z grafitem do ceramiki. Do tego wszystkiego potrzebny jest jeszcze prąd elektryczny o bardzo dużym natężeniu, który wytwarzany jest w specjalnych szafach technicznych. Nie można zapomnieć także o rozległej instalacji dostarczania sprężonego powietrza, wysokowydajnych wymiennikach ciepła oraz zewnętrznej skomplikowanej instalacji odpylania. Odpylacz firmy Donaldson® gwarantuje obojętność dla środowiska, choć często mamy do czynienia ze szkodliwymi metalami ciężkimi... Całość sprzętu umieszczona jest na powierzchni około 250 m².

W skrócie, po zamocowaniu detalu na stole obrotowym i po uruchomieniu robota powlekarci termicznej urządzenia poprzez palnik zasilany gazami technicznymi inicjowany jest zapłon łuku plazmowego. Z podajnika podawany jest natomiast proszek, który wtłaczany jest

specjalnym przewodem przed rozgrzaniem do kilku tysięcy °C palnik z płomieniem plazmowym. Tam stopiony proszek z dużą prędkością nakładany jest na detal, w ten sposób tworząc powłokę (ang. coating). W końcowym etapie procesu, zaraz po zastygnięciu, otrzymujemy warstwę natryskowaną termicznie o parametrach fizycznych innych niż materiał podłoża. W zależności czy inżynierowie projektując elementy chcieli skasować luz między detalami, otrzymać miejscowe utwardzenie powierzchni dla elementów współpracujących, czy osłonę termiczną dla detali (tzw. TBC, ang. Thermal Barrier Coating) stosuje się inny rodzaj powłoki. We współczesnym przemyśle lotniczym tego typu „coatingi” na detalach stanowią nawet kilkadziesiąt procent elementów zamontowanych w silniku!

Proces ten podobny jest zatem do dość powszechnego dzisiaj procesu napawania. Operacja nałożenia powłoki metodą plazmową nie jest oczywiście taka prosta i ekonomiczna, jak to tutaj opisałem.

Operator obsługujący cyfrowy pulpit sterujący procesem natryskiwania plazmowego.





Współrzędnościowa maszyna pomiarowa CMM Global.



Kabina do obróbki ścierno-erozyjnej detali, tzw. piaskarka.

Generuje niestety duże koszty związane z ogromnym zużyciem prądu elektrycznego, gazów technicznych, drogich materiałów proszkowych, ale także z przygotowaniem detali do natrysku. Części te muszą być odpowiednio osłonięte specjalną taśmą termoodporną, w związku z wysoką temperaturą cząstek stopionego proszku atakujących ich powierzchnię, które wylatują z płomienia palnika, jak również z możliwością zanieczyszczenia całego elementu natryskiwanego.

Nie można także zapomnieć o procesie przygotowania detali przed natryskiem plazmowym. Detale przed i po procesie nakładania powłok należy umyć. Do tej operacji służy na Wydziale P-3A wielowannowa wolnostojąca myjnia ultradźwiękowa. Niekiedy niestety zachodzi potrzeba wykonania tej operacji ręcznie... Następnie należy okryć detal specjalną osłoną technologiczną oraz okleić taśmą termoodporną. Tak spreparowany uprzednio zespół poddaje się obróbce ścierno-erozyjnej, czyli mówiąc potocznie "piaskowaniu". Operacja ta jest procesem specjalnym, który musi być ściśle kontrolowany i przeprowadzany z zachowaniem odpowiednich warunków czasowych i technicznych. Podobnie jest też z operacją nakładania powłok metodą plazmową, która również jest procesem specjal-

nym. Wszystkie te czynności wykonuje wykwalifikowana kadra operatorów do nakładania powłok, która nabyła odpowiedniego doświadczenia, przeszła gruntowne szkolenie i zdała specjalny egzamin.

Po wykonaniu natrysku i zakończonych pracach na detailu (tzw. finishing) element jest mierzony za pomocą współrzędnościowej maszyny pomiarowej CMM Global. Jest to jedna z dwóch maszyn pomiarowych używanych w warszawskim oddziale WZL Nr 2 S.A. Wszystkie operacje produkcyjne i weryfikacja detali odbywają się w jednym budynku, na specjalnie dostosowanej do tego powierzchni roboczej. Ma to ograniczyć wpływ ewentualnych warunków atmosferycznych na wytwarzane części oraz zwiększyć bezpieczeństwo zarządzania produktem.

Wydział Natryskiwaniania Plazmowego w Warszawie może pochwalić się certyfikacją AS 9100 oraz zdobyciem prestiżowego certyfikatu NADCAP dla powłok (coatings). Oprócz remontu detali do silników wojskowych dla Polskich Sił Powietrznych wytwarza powłoki dla lotnictwa komercyjnego. Od 2011 roku uczestniczy w produkcji detali lotniczych do silników koncernu General Electric, tj. GE90 oraz GENx przy współpracy z firmą Avio Aero. W 2019 roku wraz z uczonymi z Politechniki Śląskiej aktywnie

uczestniczył w projekcie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) opracowując innowacyjną technologię natrysku metodą plazmową na łopatkę silnika RD-33 używanego w myśliwcu MiG-29. Wydział P-3A posiada szerokie możliwości rozbudowy i rozwoju, dysponuje młodą i gotową do działania kadrą specjalistów oraz zaawansowanym technicznie sprzętem do nakładania powłok metodą plazmową. Urządzeń tego typu w Polsce jest zaledwie kilka, biorąc pod uwagę te, które zastosowane są w przemyśle lotniczym. Sytuacja ta stwarza realne szanse na pozyskanie nowych zamówień lub kooperacji przy pracach badawczych/grantach we współpracy z różnymi ośrodkami.

Wydział Natryskiwaniania Plazmowego posiada również Laboratorium Weryfikacyjne analizujące powłoki powstające w procesie produkcji, jak i inne prace zlecone. Laboratorium Weryfikacyjne na Wydziale P-3A posiada certyfikację Avio Aero oraz GE, a także doświadczony personel po przeszkoleniu CCL Metcut (Central Coatings Laboratory) w USA. Ma zdolność do weryfikacji twardości detali oraz powłok, wykonywania złądów metalograficznych i ich oceny mikroskopowej oraz analizy wytrzymałościowej warstwy natryskiwanej poprzez proces zrywania. Ale to już temat na osobny artykuł...



RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ

W związku z realizacją PROGRAMU INTEGRACJI, postanowiliśmy za pośrednictwem naszego biuletynu „Halo WZL!” przekazywać Państwu informacje o jednym z najważniejszych wydarzeń w życiu naszych Zakładów, jakim jest POŁĄCZENIE WZL Nr 2 i WZL Nr 4. Dotychczas dzieliliśmy się tą wiedzą za pośrednictwem specjalnej Broszury, ale z uwagi na fakt, iż jesteśmy już jedną firmą, zatrudniającą ponad 1300 osób w Warszawie i Bydgoszczy, postanowiliśmy skorzystać z mediów dostępnych w Spółce, aby skutecznie dotrzeć do wszystkich Pracowników.



W obliczu dynamicznie zmieniających się uwarunkowań rynkowych w segmentach lotnictwa wojskowego i cywilnego Grupa Kapitałowa PGZ S.A. podjęła strategiczną decyzję o konsolidacji spółek z domeny lotniczej, w ramach której pierwszym krokiem było połączenie zakładów WZL Nr 2 i WZL Nr 4 w celu poprawy efektywności operacyjnej oraz rozwoju działalności podstawowej. Połączenie uzupełniających się kompetencji WZL Nr 2 i WZL Nr 4 (remonty i obsługa płatowców w Bydgoszczy a silników lotniczych w Warszawie i Zielonce) i wspólne budowanie nowych umiejętności związanych z techniką zachodnią były głównym impulsem do wdrożenia idei konsolidacji. Kompleksowa oferta stanowiąca propozycję nowego połączonego podmiotu, zwiększa bowiem konkurencyjność na polskim rynku oraz daje szansę nawiązania współpracy międzynarodowej.

18 grudnia 2019 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie WZL Nr 4 i WZL Nr 2 podjęło Uchwałę o połączeniu Spółek, a w dniu 2 stycznia 2020 roku nastąpiło wpisanie połączenia do Krajowego Rejestru Sądowego, co uczyniło z nas już oficjalnie jedną organizację. Pracownicy obydwu spółek z mocy przepisów prawa i na podstawie zawartego w dniu 11 października 2019 roku Porozumienia Społecznego są pracownikami nowego podmiotu z tymi samymi warunkami zatrudnienia, w tym wysokością wynagrodzeń oraz gwarancją zatrudnienia obejmującą 5-letni okres od momentu połączenia, a także gwarancją wzrostu płac.

Aktualnie rozszerzyliśmy skład Rady Pracowników do 10 osób, z czego 6 osób reprezentuje zakład w Bydgoszczy, a 4 osoby zakład w Warszawie. W ramach Zespołu ds. Społecznych przystąpiliśmy do opracowania nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz Systemów Motywacyjnych. Dodatkowo nastąpiły zmiany w Statucie Spółki w zakresie ustanowienia 8-osobowego składu Rady Nadzorczej WZL Nr 2 z trzema przedstawicielami Pracowników (dwie osoby wybierane są w Bydgoszczy, a jedna w Warszawie). Ponadto w najbliższym czasie Zarząd WZL Nr 2 zakończy prace związane z opracowaniem wspólnie z firmą doradczą EY dedykowanej dla Spółki strategii na najbliższe lata.



Aby sprostać wyzwaniom związanym z procesem połączenia, kadra kierownicza WZL Nr 2 podjęła decyzję o realizacji prac projektowych obejmujących zasoby własne i podmioty zewnętrzne w zakresie:

- Opracowania Planu Integracji,
- Opracowania nowej Strategii dla połączonego podmiotu,
- Opracowania Planu Restrukturyzacji.

Zgodnie z obecną koncepcją kadry kierowniczej:

- Program Integracji odnosi się do prac realizowanych do końca 2020 roku (perspektywa krótkoterminowa),
- Strategia i Plan Restrukturyzacji dotyczą okresu po 2020 roku (perspektywa średnio i długoterminowa).

Nadrzędnym celem Programu jest realizacja procesu integracji spółek WZL Nr 2 oraz WZL Nr 4 w wymiarze organizacyjno-operacyjnym, który umożliwi funkcjonowanie połączonego podmiotu, jako jeden „organizm”. Oznacza to, iż Spółka będzie w stanie wykonywać swoją działalność podstawową, wspierającą oraz wywiązywać się ze swoich zobowiązań w niezakłóconym trybie.

Kluczowymi zagadnieniami będą:

- wszelkie relacje z partnerami biznesowymi o charakterze formalnym (np. certyfikaty, umowy, koncesje),
- wewnętrzna dokumentacja formalna (np. regulaminy, procedury),
- materiały informacyjno-marketingowe (np. strona internetowa),
- infrastruktura narzędzi/systemów IT pomiędzy łączącymi się podmiotami,
- zarządzanie procesami księgowo-finansowymi,
- obszar zakupów.

Dodatkowym celem Programu jest poprawa efektywności nowego podmiotu poprzez:

- wykorzystanie potencjalnych synergii wynikających z połączenia (np. wyeliminowanie dublujących się procesów/zasobów, wymiany pomysłów/dobrych praktyk, skonsolidowania oferty usługowej),
- identyfikację i wdrożenie najlepszych praktyk rynkowych w wybranych obszarach funkcjonalnych (np. poprzez wdrożenie nowoczesnych technologii lub systemów/narzędzi IT).

Prace projektowe w ramach Programu Integracji zostały podzielone na dwie fazy: krytyczną i niekrytyczną. Celem fazy krytycznej było zidentyfikowanie, zaplanowanie oraz wdrożenie Inicjatyw Krytycznych, których realizacja miała zagwarantować gotowość od „dnia 1-szego” oraz niezakłóconą działalność operacyjną połączonego podmiotu. W ramach fazy krytycznej szczególną uwagę poświęcono zagadnieniom formalno-prawnym. Zespoły Wdrożeniowe

POŁĄCZENIE SPÓŁEK



zidentyfikowały łącznie 39 Inicjatyw Krytycznych. Faza ta zakończyła się w pierwszych dniach po połączeniu spółek. Natomiast celem fazy niekrytycznej jest wdrożenie 56 zidentyfikowanych Inicjatyw Integracyjnych poprawiających efektywność operacyjną połączonego podmiotu. Zakończenie fazy niekrytycznej planowane jest na koniec grudnia 2020 roku (tym samym zakończona zostanie realizacja Programu Integracji).

Integracja umożliwia nasz rozwój, zakłada nowe inwestycje i profesjonalizację w związku z postępującą modernizacją i unowocześnieniem floty powietrznej Sił Zbrojnych. Unikalne kompetencje Zakładów opierają się nie tylko na technologii, ale przede wszystkim na kompetencjach ludzi w nich pracujących. Utrzymanie kadry pracowniczej o odpowiednich kwalifikacjach, a także inwestycja w rozwój naszych Pracowników poprzez ich szkolenia i stworzenie ścieżki kariery to jeden z priorytetów integracji. Naszym głównym celem jest zadbać o stabilność zatrudnienia i perspektywę rozwoju naszych Pracowników, wsłuchując się w Państwa indywidualne potrzeby, analizując otoczenie i konkurencję, wychodząc z atrakcyjną ofertą, dostosowaną do realiów rynkowych.

Ważne są również Państwa opinie o istniejących procesach, procedurach i wiedza z zakresu funkcjonowania poszczególnych jednostek organizacyjnych. Każda Wasza opinia nie pozostanie bez odpowiedzi i jeśli okaże się zasadna, znajdzie zastosowanie w nowej organizacji.

Zachęcamy wszystkich Pracowników do aktywnego udziału w pracach Kluczowych Zespołów Zadaniowych i zapraszamy do kontaktu z ich Liderami.

W razie jakichkolwiek pytań, bądź wątpliwości prosimy o kontakt z:

Ernestem Bednarowiczem, nr tel. 660 789 728,
e-mail: ernest.bednarowicz@wzl2.mil.pl

Małgorzatą Owczarską, nr tel. 660 501 689,
e-mail: malgorzata.owczarska@wzl2.mil.pl

Jakubem Krajewskim, nr tel. 784 026 137,
e-mail: jakub.krajewski@wzl4.mil.pl



Zespół	Lider	Lokalizacja	Nr telefonu	e-mail	Liczba Koordynatorów	Liczba pozostałych członków Zespołu
HR	Renata Piotrowska	Warszawa	609 042 589	renata.piotrowska@wzl4.mil.pl	1	6
Finanse	Ernest Bednarowicz	Bydgoszcz	660 789 728	ernest.bednarowicz@wzl2.mil.pl	-	3
Księgowość	Lidia Burzych	Bydgoszcz	602 269 383	lidia.burzych@wzl2.mil.pl	2	-
Marketing i Komunikacja	Izabela Jóźwiak	Bydgoszcz	668 186 020	izabela.jozwiak@wzl2.mil.pl	1	3
IT	Rafał Wasielewski	Bydgoszcz	602 761 312	rafal.wasielewski@wzl2.mil.pl	-	3
Koncesje i certyfikaty	Jakub Krajewski	Warszawa	784 026 137	jakub.krajewski@wzl4.mil.pl	2	5
Systemy jakości	Witold Czuryło	Warszawa	601 218 014	witold.czurylo@wzl4.mil.pl	1	7
Bezpieczeństwo i ochrona	Leonard Szymański	Warszawa	609 201 525	leonard.szymanski@zl4.mil.pl	3	2
Zarządzanie magazynem/zapasami	Dawid Ostrowski	Bydgoszcz	608 616 739	dawid.ostrowski@wzl2.mil.pl	1	5
Zarządzania infrastrukturą i utrzymania ruchu	Stefan Symonides	Bydgoszcz	608 444 501	stefan.symonides@wzl2.mil.pl	1	5
Umowy, regulaminy i procedury	Małgorzata Owczarska	Bydgoszcz	660 501 689	malgorzata.owczarska@wzl2.mil.pl	1	5
Sprawy społeczne	Mariusz Rybiński	Bydgoszcz	539 965 155	mariusz.rybinski@wzl2.mil.pl	3	24
Kontrola jakości	Ryszard Pirek	Warszawa	605 055 386	ryszard.pirek@wzl4.mil.pl	2	10
Dział handlowy	Tomasz Goliński	Warszawa	605 151 064	tomasz.golinski@wzl4.mil.pl	1	8
Administracja	Angelina Stępniewska	Warszawa	691 379 167	angelina.stepniewska@wzl4.mil.pl	1	4
Produkcja	Sławomir Pacer	Bydgoszcz	608 636 362	slawomir.pacer@wzl2.mil.pl	1	4
Zakupy i logistyka	Łukasz Borysiak	Bydgoszcz	602 728 530	lukasz.borysiak@wzl2.mil.pl	1	8
Zarządzanie Projektami	Ewelina Pomian	Bydgoszcz	734 496 654	ewelina.pomian@wzl2.mil.pl	2	4
Produkty i Usługi	Wojciech Balcerzak	Bydgoszcz	604 763 445	wojciech.balcerzak@wzl2.mil.pl	1	7
BHP i ochrona środowiska	Maciej Sobieraj	Bydgoszcz	728 494 475	m.sobieraj@wzl2.mil.pl	2	6
Wsparcie produkcji	Jarosław Schneider	Bydgoszcz	608 398 036	jaroslaw.schneider@wzl2.mil.pl	1	10
Technologia i projektowanie	Leszek Bagniewski	Bydgoszcz	608 085 020	leszek.bagniewski@wzl2.mil.pl	1	7
Dotychczasowa liczba zatwierdzonych członków Zespołów Wdrożeniowych:					29	136*

* Osoby przypisane do kilku Zespołów Wdrożeniowych równocześnie uwzględniono w kalkulacji jednokrotnie - lista uczestników ciągle się powiększa.



NASZA „LADY”

- WSPOMNIENIA Z INDYJSKIEJ LOTNICZEJ PRZYGODY

Wkrótce minie 20 lat odkąd ostatnia grupa specjalistów Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 z Bydgoszczy (WZL Nr 2) wyjechała do Indii w celu zmontowania, przeprowadzenia prób w locie i przekazania Indyjskim Siłom Powietrznym (Indian Air Force IAF) ostatniej, wyremontowanej partii samolotów TS-11 Iskra.

■ Waldemar Topol

Dyrektor Techniczny - Bydgoszcz

JAK TO SIĘ ZACZĘŁO

Początki lotniczej, indyjskiej przygody bydgoskich zakładów sięgają lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku. WZL Nr 2, które wykonywały w tamtym okresie remonty samolotów TS-11 Iskra, eksploatowanych w lotnictwie polskim, zostały wybrane na realizatora kontraktu remontowego samolotów indyjskich, zawartego przez przedsiębiorstwo handlu zagranicznego CENZIN z Ministerstwem Obrony Narodowej Indii.



Iskry na centralnej płaszczyźnie przygotowania samolotów w Hakimpetie.

Indie zakupiły mieleckie Iskry w połowie lat siedemdziesiątych do zaawansowanego szkolenia swoich pilotów, stając się ich jedynym zagranicznym użytkownikiem. Prace remontowe pierwszej, przesłanej do Polski partii samolotów zakończono na początku lat osiemdziesiątych. Po odesłaniu samolotów z Bydgoszczy do użytkownika, do Indii udała się pierwsza grupa specjalistów technicznych z WZL Nr 2.

Z uwagi na odległość do Polski, nasze grupy techniczne wyjeżdżające do Indii musiały być całkowicie autonomiczne. W związku z tym, zespoły kompletowano z najlepszych zakładowych mechaników, techników i inżynierów wszystkich specjalności, łącznie z mechanikami napraw struktury płatowca. W późniejszym okresie, po wyposażeniu samolotów na czas oblotów w rejestratory parametrów lotu ATM-QAR, w skład grupy wchodził również specjalista obiektywnej kontroli lotów. Wraz z wyremontowanymi samolotami, wysyłano do Indii zapas części zamiennych i agregatów, narzędzia oraz materiały techniczne niezbędne do wykonania prac na lotnisku.

W bazie Hakimpet, gdzie stacjonowały „Iskry”, polska grupa miała do dyspozycji wydzieloną część hangaru śmigłowcowego (w bazie szkolono również pilotów śmigłowców), w którym wykonywano prace montażowe oraz kilka pomieszczeń w przyległym budynku, gdzie przechowywano niezbędny sprzęt, narzędzia, agregaty i części zamienne. Urządzono też warsztat naprawczy, przygotowano pomieszczenie pełniące jednocześnie rolę sali odpraw, pracy biurowej, kuchni i stołówki.

Samoloty transportowane były drogą powietrzną zarówno do Polski, do wykonania remontów, jak i z powrotem do Indii, po pracach w Bydgoszczy. Po oblotach w Polsce Iskry częściowo demontowano. Odłączone skrzydła i usterzenie pakowano w specjalnie przygotowane do transportu stelaże a kadłuby po wyposażeniu w podwozia technologiczne wpychano do ładowni samolotów transportowych. Początkowo jako środek przewozu do Indii wyremontowanych TS-11 służyły samoloty AN-12 tzw. „Ukrainy”. W późniejszym okresie Iskry przewożono indyjskimi samolotami IŁ-76.

W ładowni IŁ-a mieściły się trzy kompletne Iskry wraz z dodatkowymi skrzyniami zawierającymi części zamienne i silniki. Transporty lotnicze nie docierały bezpośrednio na lotnisko wojskowe Hakimpet, ale lądowały na lotnisku cywilnym Begumpet w mieście Hajdarabad w stanie Andhra Pradesh



Dzieci indyjskie uwielbiały się fotografować



Ostatnie sprawdzenia, za chwilę wylot naszych pilotów. Hakimpet 2000 rok.

w południowych Indiach. Samoloty, silniki i pozostały sprzęt lotniczy przewożono transportem kołowym z lotniska cywilnego do bazy oddalonej o kilkanaście kilometrów, położonej na przedmieściach Hajdarabadu.

Każda partia wyremontowanych samolotów oczekiwała na przyjazd kolejnej grupy polskich specjalistów, którzy po przylocie do Indii przyjmowali sprzęt, sprawdzali jego stan po transporcie, powtórnie montowali samoloty oraz przeprowadzali próby naziemne. Następnie wykonywano loty próbne z udziałem polskich pilotów i po uzyskaniu pozytywnych wyników testów przekazywano Iskry w ręce indyjskich techników i pilotów. Oczywiście piloci indyjscy również, przed ostatecznym przyjęciem samolotów, sprawdzali je w powietrzu.

NASI INDYJSCY PARTNERZY

Zarówno technicy, jak i piloci indyjscy, bardzo wnikliwie i rzetelnie sprawdzali jakość wykonanych remontów, sprawność urządzeń oraz zachowanie się samolotów w locie. Należy podkreślić, że partnerzy indyjscy, intensywnie eksploatując Iskry, osiągnęli wysoki poziom obsługi, posiadali bogate doświadczenie w użytkowaniu tych samolotów i umiejętności w pilotażu.

Piloci instruktorzy, z nalotem nie rzadko kilku tysięcy godzin na Iskrze, doskonale znali możliwości tego samolotu. Bardzo skrupulatnie wykorzystywali zasoby samolotów i agregatów, do remontu były

wysyłane dopiero po całkowitym, wręcz do ostatniej minuty wykorzystanym czasem pracy. Hindusi zawsze podkreślali, że każda niewykorzystana minuta zasobu samolotu lub agregatu to strata dla kraju!

Co ciekawe, na sprzęcie specjalistycznym, przeznaczonym do obsługi samolotów i silników, zakupionym w Polsce, wypisane były kwoty w indyjskich rupiach, tak aby każdy technik i mechanik wiedział, ile pieniędzy Indie wydały na obronę ojczyzny. Budowało to wśród obsługujących poczucie odpowiedzialności za powierzony sprzęt i motywowało do dbania o niego.

Technicy indyjscy bardzo chętnie korzystali z cyklicznej obecności specjalistów polskich, gdyż nie tylko wykonywali oni prace wynikające z realizacji kontraktu na „swoich” Iskrach, ale również pomagali w bieżącym usprawnianiu samolotów i utrzymaniu zdolności do lotu samolotów będących już po gwarancji. Od 1993 roku WZL Nr 2 utrzymywał w bazie stałe przedstawicielstwo techniczne w osobie serwisanta. Wraz z serwisantem z WSK PZL-Rzeszów, zakładu wykonującego remonty silników SO-3, istotnie przyczynili się do utrzymania wysokiej sprawności samolotów. Służyli wszelką możliwą pomocą, zarówno usprawniając samoloty, jak i pomagając indyjskiemu personelowi przez udzielanie konsultacji technicznych czy też udostępniając niezbędne części zamienne. Im wyższy był wskaźnik sprawności samolotów, tym lepiej postrzegana była Iskra w dowódz-

twie IAF, co dawało szansę na kolejne kontrakty remontowe. Sprawność na poziomie 80-90% nie była niczym nadzwyczajnym, a zdarzyło się, że 100% Iskier zostało przygotowanych do wylotu i przeleciało na doroczne ćwiczenia, z Hakimpetu na poligon w Jamnagar, w zachodnich Indiach.

„LADY”

Nie było chyba w Indiach pilota, który by nie latał na Iskrze. Darzono ją wyjątkową estymą i być może dlatego nazywano z szacunkiem „Lady” (zwłaszcza, że Iskra była po prostu ładnym samolotem). Do dziś, wiele lat po wycofaniu TS-11 z eksploatacji, poszczególne egzemplarze dumnie stoją na postumentach i w muzeach, przypominając o roli polskiej myśli konstrukcyjnej dla rozwoju indyjskiego lotnictwa wojskowego. Może pora pomyśleć też i o tym, aby i w Polsce, w 20 rocznicę zakończenia eksploatacji Iskier w Indiach, przygotować egzemplarz Iskry w barwach Indian Air Force i ekspozycjonować go w krakowskim muzeum jako świadectwo wspaniałego sukcesu eksportowego?

Oprócz Iskier, w Hakimpetie prowadzono również szkolenie pilotów na indyjskich odrzutowych samolotach szkolnych HJT-16 Kiran. Jednak „nasze” samoloty postrzegane były jako nowocześniejsza, bardziej zaawansowana i niezawodna technika. Przejście z Kiranów na Iskry, zarówno dla techników jak i dla pilotów, uważane było za awans



i przepustkę do dalszej kariery. Piloci indyjscy, mając dobre doświadczenia ze szkolenia na Iskrach, czekali na jej następcę, na „Big-Iskrę” (Dużą Iskrę), czyli na I-22 Iryda w wersji eksportowej.

Jeszcze podczas międzynarodowej wystawy lotniczej w Bangalore w 2001 roku, zwiedzający ją wojskowi podchodzili do stoiska CENZIN-u i PZL-Mielec kojarząc Polskę z Iskrą, na której zdobywali lotnicze szlify. Padały pytania „Kiedy będzie nowa Iskra?”. Niestety nie doczekali się, więc pustkę po Iskrach wypełniły brytyjskie samoloty szkolno-bojowe BAE Hawk Mk-132.

Ostatni wyremontowany egzemplarz TS-11 nr kadłubowy W1760 przekazano stronie indyjskiej w marcu 2001 roku, a w czerwcu tegoż roku zakończył działalność serwis zakładowy w Hakimpecie. Ostatecznie uroczyste Indyjskie Siły

Powietrzne pożegnały „Polską Damę” w grudniu 2004 roku kończąc eksploatację Iskier. Niestety w uroczystościach w Hakimpecie zabrakło przedstawicieli z Polski...

BYLIŚMY AMBASADORAMI POLSKI NA CO DZIEŃ

Z naszej obecności na indyjskim niebie pozostały tylko fotografie, kilka filmów VHS i wspomnienia, ale również wspaniałe doświadczenia życiowe uczestników tych wydarzeń. Przez lotnisko w Hakimpecie przewinęły się dziesiątki pracowników WZL Nr 2, WSK PZL-Rzeszów, WSK PZL-Mielec oraz piloci Sił Powietrznych. Dla niektórych były to pierwsze w życiu wyjazdy zagraniczne. Trudny i męczący klimat, inna kultura, jedzenie, zwyczaj, religia, rozłąka z rodziną, konieczność podejmowania samodzielnych

i odpowiedzialnych decyzji, długotrwałe przybywanie w niewielkiej grupie. Prawdziwa szkoła życia. W takich warunkach poznawało się ludzi, kto jest ile wart, czy jest odporny na stres i trudności.

Należy pamiętać, że w latach osiemdziesiątych jedyną łączność z rodziną i zakładem zapewniały listy. W latach dziewięćdziesiątych, żeby zatelefonować do kraju, jeździło się do urzędu pocztowego na lotnisko w Hajdarabadzie i czekało na połączenie z Polską. Dopiero epoka telefonów komórkowych i internetu całkowicie zlikwidowała poczucie odległości, i poza różnicą czasu nie odczuwało się, że jest się na innym kontynencie. Praca w temperaturach przekraczających 40 stopni nie była łatwa dla nikogo, a w czasie monsunu nieustannie deszcze i wszechogarniająca wilgoć nie ułatwiała życia. Uważać trzeba było na korzystające z naszych pomieszczeń magazynowych węże i skorpiony, które szukały schronienia w składowanych tam skrzyniach. Wspomnieć należy też tragiczne zdarzenia, takie jak katastrofa w 1993 roku, w której podczas oblotu Iskry, zginęli śmiercią lotnika nasi piloci oblatywacze: ppłk pil. Tadeusz Czekajło i ppłk pil. Lech Budzisz.

Poznaliśmy wielu wspaniałych indyjskich przyjaciół. Każdy z nas na swój sposób starał się być ambasadorem Polski. Indyjskim kolegom, którzy bardzo byli ciekawi nas, Europejczyków, opowiadaliśmy o naszym kraju, o tym jak żyjemy, o pracy, o rodzinie, pokazywaliśmy zdjęcia z kraju. Oczywiście, że czasami bolały nas ręce od gestykulacji podczas rozmów, ale w konwersacji pomocne były indyjska whisky i rum z colą. Największe wrażenia na indyjskich kolegach robiły zdjęcia zimy, zabawy z dziećmi na sankach, na śniegu czy śnieżne bałwany (tak, tak, kiedyś w całej Polsce był zimą śnieg i mróz!). Z kolei dla nas Indie były czymś niezwykłym i niepojętym, na każdym kroku zaskakiwały niezwykłą różnorodnością, kolorami, zapachami, wszystko było inne... Powiedzenie, że „Indie się kocha albo nienawidzi” okazało się prawdziwe. Tak i w naszych grupach, część z nas pokochała ten kraj, ale niektórzy go nie cierpieli.

Myślę, że postrzegano nas jako bardziej swoich, przyjaznych, nie wywyższających się, nie mieliśmy kolonialnej przeszłości, jak np. Brytyjczycy, co też często podkreślali nasi indyjscy znajomi. Hasło „Papa John Paul Secondo” czy „Boniek”

↓
Z technikami indyjskimi na lotnisku w Hakimpecie.



→
fot. Tomasz Goliński

Iskra na postumencie przed bramą lotniska Yelahanka w Bangalore





na bazarze warzywnym, na którym kupowaliśmy produkty lokalne wywoływało komentarze typu „Yes, I know, Bolanda (czyli Polska) good country, good people...”. Często trzeba było tłumaczyć, że Polska nie leży w Rosji czy w Związku Radzieckim, że nie jest jej częścią oraz że nie mówi się u nas po rosyjsku. Takie sytuacje uczyły nas choćby tego, że nie jesteśmy pępkiem świata, i że to Polska jest gdzieś tam hen daleko, a nie Indie.

Obowiązkowo odwiedzaliśmy mieszkającą w Hajdarabadzie naszą rodaczkę, Panią Kirę Banasińską, żonę konsula II RP w Indiach, która w czasie wojny, w Indiach organizowała pomoc dla polskich kobiet i dzieci, uchodźców ze Związku Radzieckiego. Pani Kira zapraszała nas na herbatę i wspinała drożdżowe racuchy własnej roboty.

Członkowie grupy technicznej i nasi piloci nie byli przyzwyczajeni do ekstremalnej kuchni indyjskiej, tak więc dla bezpieczeństwa naszych żołądków, w dni pracy na lotnisku, posiłki przygotowywano we własnym zakresie. Przy okazji transportów lotniczych wysyłano trochę własnego prowiantu. Produkty te były bezcenne, zwłaszcza podczas świąt spędzanych w Indiach. Ogórki, grzyby w occie, tarty chrzan, no i oczywiście konserwy z wieprzowiną - to była namiastka domowej, polskiej kuchni. Często waliśmy indyjskich kolegów naszymi wiktuałami, tarty chrzan z buraczkami „robił” za „polish chili”.

Z wizytą u Pani Kiry Banasińskiej



Kolorowy tłum kobiet przed wejściem do świątyni. Podobno w całych Indiach nie ma dwóch takich samych sari.

Z czasem przekonano się do lotniskowej kantyny i próbowano lokalnych smakołyków. Smak wspaniałych wegetariańskich pierożków samosa czy herbaty z mlekiem i kardamonem, na którą podczas przerwy w pracy, w upalne południowe godziny zapraszali nas nasi indyjscy przyjaciele, pozostanie wspomnieniem na całe życie.

Nasz służbowy serwisowy samochód osobowy marki Suzuki wyróżniał się biało-czerwonym proporcem. Polskie grupy stanowiły też lokalną atrakcję w niedzielnych mszach w kościele katolickim pod wezwaniem Najświętszej Marii Panny w Hajdarabadzie. W tamtych latach nie docierała do Indii taka masa zagranicznych turystów jak obecnie. Okazywało się, że grupa kilkunastu Europejczyków zwiedzających w czasie wolnym liczne zabytki miasta (trzeba

zaznaczyć, że Hajdarabad to wielomilionowe miasto z bogatą historią), stanowiła dla miejscowych nie lada atrakcję turystyczną. Bardzo często proszono nas do wspólnych pamiątkowych zdjęć, wymiany adresów czy wręcz zapraszano spontanicznie na uroczystości weselne.

Na pewno miło wspominały polskie grupy i serwisantów lotniskowe bezpańskie psy. Zawsze dostawały z naszej kuchni porcję jedzenia. Po pewnym czasie tak się do nas przyzwyczały, że rano witały z radością Polaków przed hangarem i towarzyszyły do końca dnia pracy, odprowadzając do autobusu, którym codziennie dojeżdżaliśmy do hotelu w Hajdarabadzie. Widocznie z polską grupą było im tak dobrze, że warczały i szczekały na indyjskich mechaników...

CZY TO JUŻ KONIEC?

Czy jeszcze kiedyś wróci na indyjskie niebo polska lotnicza myśl techniczna? Bardzo wątpliwe. Szansa kontynuacji pięknej historii Iskry została zaprzepaszczone wraz z zakończeniem w Polsce programu I-22 Iryda. Widząc, jak rozwijają się Indie, jak rośnie potencjał intelektualny i możliwości wytwórcze tego kraju, który realizuje ideę samowystarczalności, sądzić należy, że w przyszłości opracują one własny zaawansowany samolot szkolno-bojowy. Kto wie, może któregoś dnia zobaczymy białoczerwoną szachownicę na statku powietrznym zaprojektowanym i wyprodukowanym przez Hindustan Aeronautics Limited w Bangalore...?

*Pisownia nazw miejscowości wg. Google Maps



SZTUKA ODPOWIEDZIALNEJ POMOCY, CZYLI SPOŁECZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ BIZNESU (CSR)

Społeczna odpowiedzialność biznesu (ang. Corporate Social Responsibility - CSR) to strategia zarządzania przedsiębiorstwem, polegająca na świadomym, zrównoważonym działaniu zorientowanym nie tylko na zysk finansowy i aspekty ekonomiczne, ale także uwzględniającym potrzeby, wymagania interesów społecznych i ekologicznych w otoczeniu firmy oraz poza nim. Według tej koncepcji przedsiębiorstwo jest jednostką społeczną.



CSR to dzielenie się dobrem

Jak to robimy w WZL Nr 2?



■ Dla pracowników

Inwestujemy w rozwój naszych pracowników poprzez programy podnoszące kwalifikacje (liczne kursy, szkolenia), a także programy integracyjne.



■ Dla lokalnej społeczności

Podjęliśmy działania na rzecz naszego otoczenia, w związku z tym wspieramy lokalne instytucje i osoby, współpracujemy z lokalnymi organizacjami, angażujemy się w programy na rzecz placówek dla dzieci i młodzieży. Wspieramy również młodych sportowców - profesjonalistów i amatorów, a także lokalne instytucje związane z edukacją i kulturą.

W sytuacjach kryzysowych reagujemy na potrzeby otaczającej nas społeczności poprzez przekazywanie wsparcia i koordynację działań pomocowych.



■ Dla środowiska

Nasze działania skierowane są również na ochronę środowiska, prowadzimy inicjatywy, takie jak, wdrażanie polityki środowiskowej, zrównoważone zarządzanie surowcami, segregacja odpadów, edukacja ekologiczna pracowników, a także wdrażanie ekologicznych procesów technologicznych.



■ Dla wspólnych idei

Promujemy idee mające na celu niesienie pomocy potrzebującym, zwiększamy świadomość społeczną na określone tematy poprzez kampanie informacyjne.



WOLONTARIAT PRACOWNICZY - CZYM JEST?

To działania polegające na podejmowaniu i wspieraniu przez firmę działalności pracowników na rzecz organizacji pozarządowych i określonych przepisami prawa instytucji. Pracownicy - wolontariusze świadczą różnego rodzaju prace na rzecz potrzebujących, wykorzystując swoje umiejętności i zdolności, natomiast firma umożliwia im podejmowanie takich inicjatyw oraz wspiera ich działania finansowo lub organizacyjnie.

W celu popularyzacji tej idei wśród pracowników Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. oraz angażowania ich w działania na rzecz własnego otoczenia, rozwoju społeczności lokalnych i pomocy grupom potrzebującym, Spółka rozpoczęła w październiku 2014 roku realizację programu wolontariatu pracowniczego „Wolontariat Zmienia Ludzi”.

Od tego czasu przekonaliśmy się, że nic tak nie buduje wzajemnych relacji jak działanie, któremu przyświeca wspólny cel. Co więcej, jeśli tym celem jest praca na rzecz innych, to rośnie nie tylko zaangażowanie czy motywacja do pracy, ale także poczucie satysfakcji: zrobiłem coś dobrego dla innych.

Przez te niespełna 6 lat wolontariusze - pracownicy WZL Nr 2 zrobili wiele dobrego i to w większości z ich inicjatywy, co napawa nas ogromną dumą i radością. Wyremontowana została między innymi świetlica środowiskowa „Narnia” w Bydgoszczy. Pracownicy wykonywali również przedmioty, które zostały przekazane na aukcje charytatywne.



CHCESZ POMÓC?

JESTEŚ ZMOTYWOWANY DO NIESIENIA POMOCY INNYM, ODPOWIEDZIALNY, WRAŻLIWY I EMPATYCZNY?

DOŁĄCZ DO GRONA WOLONTARIUSZY!

SKONTAKTUJ SIĘ Z KOORDYNATOREM WOLONTARIATU PRACOWNICZEGO, KTÓRY UDOSTĘPNI CI NIEZBĘDNE DOKUMENTY I FORMULARZE ORAZ PRZEKAŻE REGULAMIN.

- Następnie prześlij wniosek z opisem projektu, który zamierzasz/zamierzacie realizować w ramach wolontariatu.
- Wniosek zostanie rozpatrzony przez Radę Programową, a najciekawsze projekty otrzymają dofinansowanie na ich realizację.

CO GWARANTUJEMY?

- Pomoc finansową
- 2 dni wolne pełnopłatne w roku
- Ubezpieczenie OC i NNW
- Zwrot kosztów poniesionych na dojazd oraz wyżywienie.

CO DAJE UCZESTNICTWO W WOLONTARIACIE?

- Możliwość samorealizacji - wykorzystywanie własnych talentów i umiejętności
- Lepsze poznanie i zrozumienie problemów społecznych
- Zdobywanie nowych doświadczeń i umiejętności
- Poczucie satysfakcji z niesienia pomocy innym, bo dzielenie się dobrem daje radość!

Zapraszamy

Wszystkie niezbędne informacje znajdują się na stronie internetowej
www.wzl2.mil.pl/dzialanosc-spoieczna/



DZIAŁANAMI CSR ZAJMUJE SIĘ
DZIAŁ MARKETINGU I KOMUNIKACJI
- BYDGOSZCZ (tel. 52 36 28 626)

Magdalena Gołembiewska

- Koordynator Wolontariatu Pracowniczego
tel. 668 867 097,
e-mail: magdalena.golembiewska@wzl2.mil.pl

Sylwia Mielcarek

tel. 532 752 396,
e-mail: sylwia.mielcarek@wzl2.mil.pl

Krzysztof Wawrzyk - WARSZAWA

tel. 22 532 43 40,
e-mail: krzysztof.wawrzyk@wzl4.mil.pl



PRZEGLĄD AWIONIKI



Co nowego w naszym żłobku? Masa atrakcji!



■ **Sylvia Mielcarek**
redakcja HALO WZL!

■ **Elżbieta Morzyńska**
opiekun grupy - ŻŁOBEK „Smyki Awioniki”

Początek roku dla naszych Smyków Awioniki był bardzo intensywny. Mimo że brakowało prawdziwie zimowej aury, to dzieci poznawały zimowe zabawy oraz uczyły się jak dostosować ubiór do pogody.

W ramach zajęć poznały też Kubusia Puchatka i jego niesamowity apetyt na miodek. Ponadto, jak w każdym tygodniu uczestniczyły w zajęciach z dogoterapii, podczas których mogą poznawać i oswajać się z psem oraz mogą brać udział w zabawach sensorycznych i plastycznych.

23 stycznia z okazji Dnia Babci i Dziadka dzieci mogły przedstawić swój pierwszy program artystyczny, do którego długo się przygotowywały. Wyszło super, a dodatkowo mali i dzielni artyści wręczyli zaproszonym Babciom i Dziadkom własnoręcznie wykonane serca. Słodki poczęstunek na stołach cieszył się ogromnym powodzeniem, szczególnie u młodych artystów.

W lutym dzieci brały udział w tygodniu pizzy, podczas którego mogły uczestniczyć w jej przygotowaniu oraz degustacji. Było smacznie i po włosku.





Kolejny z tygodni poświęcony był muzyce - maluszki poznały instrumenty muzyczne i słuchały różnych gatunków muzycznych - było bardzo wesoło. Na jego zakończenie gościliśmy w naszym żłobku wykonawców z Filharmonii Pomysłów, którzy zachwycili małych słuchaczy przenosząc ich do świata bajkowych dźwięków.

21 lutego odbył się Bal Karnawałowy, do którego organizacji przyczynili się także rodzice biorąc udział w grudniowym kiermaszu kartek świątecznych, z którego dochód przeznaczony był na ten cel. Księżniczki, pszczołki, kaczuśki i niedźwiadki... Dzieci były pięknie przebrane za swoich ulubionych bohaterów i postaci. Zabawa była iście karnawałowa! Atrakcje zapewniła Pani Animatorka - była strefa baniek, a także „bazowe szaleństwo”. Na stołach znalazły się słodkości, dzieci tańczyły wesoło, a zabawom nie było końca.

Już nie możemy się doczekać powrotu do naszych zajęć! Nowych pomysłów nie brakuje, więc mamy nadzieję, że niebawem przedstawimy je maluszkom!



→ **Żłobek „Smyki Awioniki” działa przy WZL Nr 2 w Bydgoszczy od marca 2019 roku.**



**Smyki
awioniki**

Masz ciekawe pomysły lub robisz coś, o czym chciałbyś opowiedzieć innym? A może masz dziennikarskie zacięcie i chciałbyś prowadzić swój dział tematyczny?

Napisz lub zadzwoń do nas!

Czekamy na Twoje zgłoszenie!
Pamiętaj, każdy pomysł się liczy!

**DOŁĄCZ DO REDAKCJI
I TWÓRZ Z NAMI**

ha1oWZL!



Bydgoszcz:

- Magdalena Gołembiewska
- Sylwia Mielcarek

tel. 52 362 86 26

Warszawa:

- Krzysztof Wawrzyk

tel. 22 532 43 40

gazeta@wzl2.mil.pl





Dijon
CLUB

**SZUKASZ MIEJSCA
NA KAMERALNE
SPOTKANIE? IMPREZĘ
OKOLICZNOŚCIOWĄ?**



Zapraszamy

do nowo otwartej przestrzeni klubowej „DIJON”, gdzie możesz **świętować szczególne wydarzenia** - wieczór panieński, kawalerski czy też urodziny.

* **Klub dla Gości hotelu Ikar***** z możliwością rezerwacji całego klubu lub VIP room-u na potrzeby organizacji imprez okolicznościowych przez Gości spoza hotelu.



Hotel Ikar***
Ul. Szubińska 32
85-312 Bydgoszcz

www.hotel-ikar.pl
Tel. 532 720 893
ZNAJDŹ NAS NA



Zapraszamy do dokonywania rezerwacji po przywróceniu działalności lokalu, zawieszonej ze względu na stan epidemii.



ZABAWY DLA DZIECI

Spróbujcie rozwiązać nasze zagadki, jeśli czegoś nie będziecie wiedzieć, rodzice na pewno trochę Wam pomogą! **Udanej zabawy!**



REBUS



KRZYŻÓWKA

1.

--	--	--	--	--	--	--	--	--
2.

--	--	--	--	--	--
3.

--	--	--	--	--	--	--	--	--
4.

--	--	--	--
5.

--	--	--	--	--	--	--	--
6.

--	--	--	--
7.

--	--	--	--

1. samolot lata w ...
2. ... powietrzny - lata, a nie pływa
3. samolot bojowy
4. tylna część samolotu - ma go też np. kot albo pies
5. ... Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A.
6. część kadłuba samolotu wysunięta najbardziej do przodu
7. inaczej oblatywacz - osoba siedząca za sterami samolotu

HASŁO:

--	--	--	--	--	--	--