

04/2020 (grudzień)

halo WZŁ!



wiadomości zdarzenia ludzie

→ **JUŻ OD ROKU RAZEM
MOŻEMY WIĘCEJ**

Co przyniosło nam połączenie?

O FIRMIE

**NOWA
RUBRYKA**



DAMSKI PUNKT WIDZENIA

KOBIETY WZŁ

1946-2021

75 **WZŁ 2**
LAT



SZANOWNI PAŃSTWO, KOLEŻANKI I KOLEDZY!

Święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok czekają tuż za rogiem, my tymczasem mamy przyjemność jeszcze przed Świętami dostarczyć Wam ostatni w tym roku numer Halo WZL!

W tym miejscu warto podsumować 2020 rok, który rozpoczął się dla Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. znaczącym wydarzeniem - połączeniem WZL Nr 2 S.A. i WZL Nr 4 S.A. Już od roku stanowimy jeden zespół, a załoga naszej firmy liczy obecnie ponad 1400 osób. O podsumowaniu procesu integracji przeczytacie w artykule zespołu PMO.

2020 rok postawił również przed Spółką i nami wszystkimi nieoczekiwane wyzwania związane z epidemią COVID-19. Mimo wielu ograniczeń wywołanych stanem epidemicznym udało się przeprowadzić szkolenia z budowy i obsługi systemu Identyfikacji IFF zamontowanego w samolotach MIG-29 oraz uzyskać Status Srebrnego Dostawcy Boeinga.

W nowy 2021 rok wchodzimy z wielkimi nadziejami, optymizmem i radością, gdyż jest to dla Nas rok wyjątkowy, w którym obchodzić będziemy Jubileusz 75-lecia istnienia Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A.

Tradycyjnie zaprosiliśmy pracowników WZL Nr 2 S.A. do podzielenia się swoją pasją i tak o sukcesie w fotografii przyrodniczej opowiedział Marcin, a Ada o miłości do motocykli oraz lotnictwa. To właśnie artykuł o Adzie otwiera cykl KOBIETY WZL, którym mamy zaszczyt rozpocząć niniejszy numer.

Chcemy również oficjalnie przywitać naszego redakcyjnego kolegę - Adama Krajewskiego z Warszawy, który już jakiś czas temu dołączył do naszego zespołu, prywatnie miłośnika fotografii.

Na rozkładówce zamieściliśmy kalendarz na najbliższy rok, który stworzyliśmy z nadesłanych przez Was zdjęć.

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

- System Raportowania w Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 2 S.A. cz. 2

REDAKCJA

[**kontakt**]



Magdalena
Gołembiewska
tel. 52 36 28 626



Sylwia
Mielcarek
tel. 52 36 28 626



Daniel
Ciechalski
tel. 52 36 28 630



Krzysztof
Wawrzyk
tel. 22 53 24 340



Adam
Krajewski
tel. 538 553 311

gazeta@wzl2.mil.pl



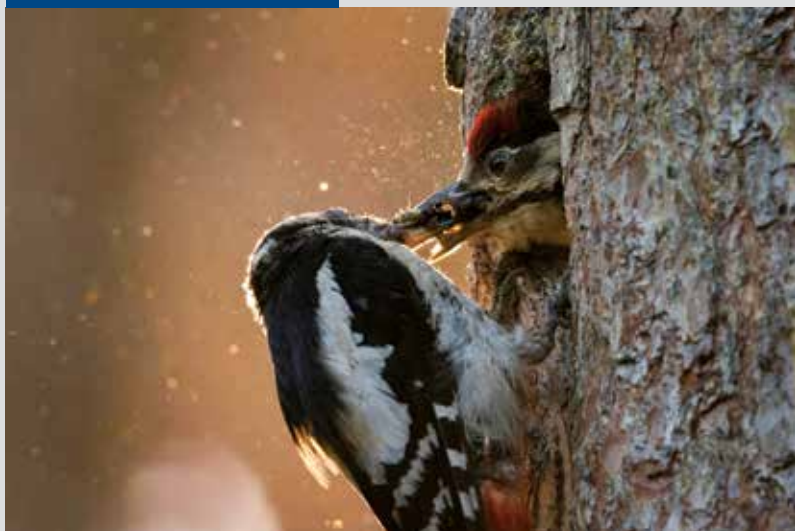


KOBIETY WZL - Damski punkt widzenia / 4-5
 AKTUALNOŚCI - Nowy system identyfikacji IFF dla polskich samolotów MIG-29 / 14-21
 AKTUALNOŚCI - „PHASED INSPECTION” polskiego F-16 / 24-25
 AKTUALNOŚCI - WZL Nr 2 S.A. Srebrnym dostawcą Boeinga! / 27
 AKTUALNOŚCI - Uwaga „Patrol”! - magazyn militarny / 28-29
 DZIAŁ CSR - Radość na święta - Mikołaje z WZL Nr. 2 S.A. / 32-33

SZTUKA OBSERWACJI

Czym jest sukces w fotografii przyrodniczej?

NASZE PASJE



6-8

„Zdjęcia, które Wam prezentuję są efektem działań Natury, a nie Photoshopa. To pasja, której mógłbym poświęcić cały swój czas. Za serce, które w to wkładam, Ona odwdzięcza się czasami tak niesamowitymi spektaklami, że nawet zdjęcia nie są w stanie tego oddać.”

„COMPLIANCE” - WYBÓR PODYKTOWANY ZDROWYM ROZSĄDKIEM I PRAKTYCZNOŚCIĄ **22-23**

■ Podstawowym zadaniem komórki **Compliance** jest systemowe wsparcie zabezpieczenia zgodności w działaniach podejmowanych przez nas jako pracowników, jak również w działaniach podejmowanych przez Spółkę.



O FIRMIE

AKTUALNOŚCI „CZASAMI GŁOS JEDNEGO CZŁOWIEKA MOŻE URATOWAĆ WIELE ISTNIEŃ” cz. 1 SYSTEM RAPORTOWANIA W WOJSKOWYCH ZAKŁADACH LOTNICZYCH NR 2 S.A.



12-13



DAMSKI PUNKT WIDZENIA



■ Ada Nidzgorska Technolog (TKW-3)

Siła, determinacja, wiedza, pasja... co tak naprawdę charakteryzuje kobiety pracujące w naszej firmie? Odpowiedź na to i wiele innych pytań znajdziecie tutaj. Kobięca część redakcji zaprasza do lektury cyklu artykułów, poświęconych nam - kobietom pracującym w WZL Nr 2 S.A.. Coś o nas, nie tylko dla nas.

Cykl rozpoczynamy poniższym wpisem o pełnej pasji i uroku Pani technolog - Adzie Nidzgorskiej, która w ciekawy sposób opowiada nam o sobie oraz o tym, jak odnajduje się w lotniczym świecie, łącząc zdobytą wiedzę i pasję.

Mamy nadzieję, że rubryka „KOBIEITY WZL” przypadnie Wam do gustu i na stałe zagości w biuletynie Halo WZL!

A Was Drogie Panie, Koleżanki zachęcamy do dzielenia się informacjami o sobie, o pracy, którą wykonujecie, o tym co kochacie. Jest nas tu niemało, bo aż 250 Pań pracuje w WZL Nr 2 S.A. i chętnie poznamy Was i Wasze historie.



• JAK TO SIĘ ZACZĘŁO?

Swoją przygodę lotniczą rozpoczęłam już w wieku 16 lat w Aeroklubie Warszawskim jako uczeń-pilot szybowcowy. Ukończywszy szkolenie szybowcowe teoretyczne, wykonałam blisko sto lotów szybowcem „Puchacz” podczas szkolenia praktycznego - w tym budowa kręgu nad lotniskiem, loty na termikę, postępowanie w sytuacjach awaryjnych t.j. zerwanie czy nieodczepienie liny wyciągarkowej podczas startu. Pamiętam, że na lotnisku spędzałam całe wakacje, a kadra żartobliwie pytała mnie czyje marzenia realizuje



- swoje czy taty (odpowiedź brzmiała „przede wszystkim swoje”). Szkolenie przerwał śmiertelny wypadek szybowca, w którym zginął mój kolega z grupy wraz z instruktorem - prawdopodobnie znajdowali się zbyt nisko, by wyprowadzić szybowiec z tzw. korkociągu. Było to dla mnie niezwykle traumatyczne przeżycie, ale mimo wszystko nie zraziłam się do lotnictwa. Wiedziałam, że jest to dziedzina, którą chcę się w życiu zajmować.

• I CO DALEJ?

Po zdaniu matury podjęłam studia stacjonarne na Wojskowej Akademii Technicznej na kierunku „Lotnictwo i kosmonautyka”. Najpierw 3,5 letnie studia inżynierskie, następnie 1,5 letnie studia magisterskie. W międzyczasie praktyki zawodowe na stanowisku mechanika lotniczego na lotnisku w Modlinie przy kompleksowej obsłudze śmigłowców, samolotów oraz wiatrakowców, a także praktyki w Instytucie Optoelektroniki WAT w ramach Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Wiedzę zdobytą podczas studiów rozszerzyłam o kurs FDL - planowanie lotów, w tym przedmioty takie jak meteorologia, nawigacja czy radiołaczność lotnicza.

• CZEGO DOTYCZYŁY PRACE DYPLOMOWE?

Praca inżynierska była mocno związana z mechaniką płynów i polegała



na ocenie właściwości aerodynamicznych wybranych obiektów na podstawie badań jakościowych. Badania te oparte były na wizualizacji atramentowej i wizualizacji w kanale wodnym, i miały na celu wykazanie wpływu kształtu profilu skrzydła, kąta natarcia, gęstości palisady profili i prędkości przepływu na charakter przepływu (przepływ laminarny/turbulentny, tworzenie się tzw. ścieżek wirowych Karmana).

W ramach pracy magisterskiej wykonałam projekt wstępny samolotu sportowego bazujący na analizie masowej, obwiedni obciążeń dopuszczalnych i charakterystykach aerodynamicznych takich jak: biegunowa samolotu określająca jego „doskonałość”, obliczenia osiągow samolotu czy obliczenia związane ze statecznością statyczną podłużną i krzywą równowagi.

• DLACZEGO WZL?

Na studiach wybrałam specjalizację „Samoloty i śmigłowce”, gdzie wiodący przedmiot, obok konstrukcji samolotów, stanowiły napędy lotnicze - zarówno od strony obliczeniowej, jak i konstrukcyjnej. Wisienką na torcie był projekt łopatek pierwszego stopnia sprężarki oraz projekt komory spalania jednoprzepływowego turbinowego silnika odrzutowego na bazie szeregu obliczeń termogazodynamicznych.

• CZYM SIĘ ZAJMUJĘ W WZL?

Pracuję jako technolog w Sekcji technologicznej agregatów (TKW-3). Sprawuję

nadzór technologiczny nad wybranymi agregatami instalacji paliwowej, olejowej i powietrznej. W ubiegłym roku podjęłam współpracę z Sekcją F-16.

W mojej pracy nie ma miejsca na rutynę, ponieważ jednego dnia opracowuję karty technologiczne na usprawnienie bądź remont danego agregatu, innego dnia jestem na próbach, a jeszcze innego wprowadzam zmiany do technologii bądź dokumentacji obiegowej.

• POZA PRACĄ I LOTNICTWEM...

Spektrum zainteresowań jest szerokie - począwszy od kultury Wielkiej Brytanii, po psychologię, na gotowaniu skończywszy. Prócz lotnictwa moją pasją jest muzyka, która jest nieodłączną towarzyszką mojego życia. Uczylam się grać na pianinie, gitarze oraz perkusji.

W ostatnim czasie znaczna część mojej uwagi skupiona jest na 1,5 rocznym synu Marcelku. Sukcesywnie łączę macierzyństwo z życiem zawodowym.

Jestem miłośniczką motocykli, w szczególności cruiser'ów i chopper'ów oraz szczęśliwą posiadaczką Yamahy Virago. Największym moim marzeniem jest wyprawa motocyklowa po odległych, nieznanych szlakach Ameryki Południowej. Może przy zmianie kodu na „trójkę z przodu”. ;)

• PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ?

Lotnictwo jest obszerną dziedziną, w której prócz wiedzy bardzo ważne jest doświadczenie. Planuję dalej rozwijać swoje kompetencje zawodowe i realizować się w pracy.





SZTUKA OBSERWACJI

CZYM JEST SUKCES W FOTOGRAFII PRZYRODNICZEJ?

„Zdjęcia, które Wam prezentuję są efektem działań Natury, a nie Photoshopa. To pasja, której mógłbym poświęcić cały swój czas. Za serce, które w to wkładam, Ona odwdzięcza się czasami tak niesamowitymi spektaklami, że nawet zdjęcia nie są w stanie tego oddać.”



■ Rozmowa
z **Marcinem Woźniakiem**
Technologiem ds. pokryć
galwanicznych, Sekcja TK-2

Jak zaczęła się Twoja przygoda z fotografią?

Marcin Woźniak: Pochodzę z małej miejscowości w samym centrum Kujaw. Wychowałem się tak naprawdę na wsi, której przyroda jest nieodłącznym elementem. To ona wyznacza pewien rytm. Odkąd tylko pamiętam zawsze mnie fascynowała. Starałem się ją podpatrywać. Na początku były to głównie programy przyrodnicze, ale z czasem sam zacząłem wyruszać w teren z lornetką. Później pojawił się pierwszy aparat i tak to się zaczęło... Teraz jestem członkiem Związku Polskich Fotografów Przyrody - Okręg Pomorsko-Kujawski, dzięki temu poznałem wyjątkowych ludzi, którzy nauczy-

li mnie jeszcze więcej i pokazali część swojego warsztatu. Pozwoliło to dopracować mój własny warsztat i również przekazywać dalej zdobytą wiedzę.

Co najczęściej uwieczniasz na fotografii ze swoich wypraw?

M.W.: Na początku były to głównie krajobrazy. Brak odpowiedniego sprzętu stwarzał między mną a częścią ożywionej przyrody niewidzialną granicę, której nie byłem w stanie przekroczyć... Później zacząłem zagłębiać się w świat makro aż nadszedł ten moment, kiedy udało się kupić upragniony obiektyw. W chwili obecnej całkowicie straciłem głowę, chyba mogę tak powiedzieć, dla moich „skrzydlatych przyjaciół”. Ptaki,



**Każde zdjęcie
ma swoją historię.
Czasami zabawną,
innym razem nieco
groźniejszą.
Żurawie
- do tych ptaków
mam wyjątkową
słabość. Ciągle mnie
zachwycają.**





bo o nich mówię, są numerem jeden. Oczywiście krajobrazy nadal mnie fascynują i im również poświęcam sporo czasu. Jednak to poranne wstawanie o nieludzkich porach, setki godzin spędzone w różnego rodzaju ukryciach oddają właśnie ptakom. To nie jest też tak, że za każdym razem udaje się sfotografować to co się chce.

Dlaczego właśnie fotografia przyrodnicza?

M.W.: Może dlatego, że czas spędzany na łonie Natury to czas, kiedy mogę zapomnieć, choć na chwilę, o zmartwieniach, nabrać dystansu do pewnych spraw i odpocząć. Myślisz wtedy o innych sprawach - czy zdążysz wcisnąć spust migawki w odpowiednim momencie, czy fotografowany obiekt odwróci głowę w twoją stronę, a może czy w ogóle się pojawi. Przyroda uczy pokory i cierpliwości. Bez tych dwóch cech bardzo szybko musiałbym się poddać. Każdy dzień, każde wyjście w teren jest inne. Nie ma dwóch identycznych sytuacji. Wydaje ci się, że jutro przyjdiesz i „poprawisz” ten temat, ale Natura bardzo często decyduje inaczej, więc musisz się z tym pogodzić. Ludzie często o tym zapominają i za wszelką cenę chcą zrobić zdjęcie. To tak nie działa... Musisz nabrać pokory, bo inaczej można szybko rozstać się z tą pasją.

Czy masz swoje ulubione zdjęcie, a może temat?

M.W.: Każde zdjęcie ma swoją historię. Czasami zabawną, innym razem nieco groźniejszą, ale chyba tak. Żurawie - do tych ptaków mam wyjątkową słabość, ciągle mnie zachwycają. Wczesną wiosną są hałaśliwe, zadziorne i agresywne (byłem świadkiem kiedy atakowały dorosłego bielika i to bardziej dla zabawy, takie miałem wrażenie) żeby nagle, gdy przychodzi czas wysiadywania jaj i opieki nad młodymi

- zamilknąć. Nie usłyszysz ich, a zobaczenie graniczy z cudem. Czasami przemkną jak duch po lesie czy trzcinowisku, żeby za chwilę rozpląnąć się w powietrzu. A to wszystko tylko po to, by jesienią, a raczej późnym latem, znowu zebrać się w wielkie stada i na noclegowiskach wykrzykiwać i spierać się o lepsze miejsce do spania. Godzinami mogę słuchać ich klangoru, który potrafi nieść się na kilometr.

Czy masz jakąś radę dla osób, które zaczynają swoją przygodę z aparatem?

M.W.: Tak, mam - żeby nie poddawali się po nieudanych próbach. Ludzie patrzą i nie widzą... Każdy, kto choć raz spróbował przygody z fotografią wie, że świat wygląda wówczas inaczej. Mam wrażenie, że lepiej. Zapominamy, że jesteśmy tu gośćmi, więc musimy szanować przyrodę i Matkę Naturę. Czasami jej ogromna siła może nie wystarczyć do „walki z człowiekiem”, może nie dać rady się podnieść i odbudować. Ah, zrobiło się groźnie, przepraszam. I druga rada: to człowiek, a nie sprzęt robi zdjęcia, więc niezależnie od tego jaki masz aparat łap go w ręce i czerp z tego radość! Jeżeli przy okazji uda się zrobić coś wyjątkowego, to na pewno jest budujące. A trzecia wskazówka - najlepiej podnosić sobie poprzeczkę, bo zaczynając od „ciężkich” tematów bardzo szybko można się zniechęcić. Najpierw trzeba dobrze poznać swój sprzęt i dopiero wówczas można ruszać w teren.

Bardzo dziękujemy za rozmowę. Z niecierpliwością czekamy również na kalendarz przyrodniczy z Twoimi zdjęciami, który rokrocznie przygotowujesz.

M.W.: Dziękuję, dodam jeszcze, że więcej moich prac można zobaczyć na www.wildphoto.pl



CO PRZYNIOSŁO NAM POŁĄCZENIE? JUŻ OD ROKU RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ

Połączenie sił to początek. Pozostanie razem to postęp. Wspólna praca to sukces.

HENRY FORD



ZESPÓŁ PMO ■ BYDGOSZCZ ■ **Małgorzata Owczarska** ■ **Ernest Bednarowicz**

■ WARSZAWA ■ **Jakub Krajewski**

W ramach procesu połączenia spółek, Zarząd Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. zrealizował wraz z firmą doradczą prace projektowe związane z Opracowaniem Planu Restrukturyzacji Spółki WZL Nr 2 S.A. na lata 2020-2025.

Historia przed połączeniem

Bliźniacza historia Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. i Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 4 S.A. ma swoje korzenie jeszcze w dziejach powojennej Polski. Początkowo jako dwa przedsiębiorstwa państwowe, a potem skomercjalizowane spółki handlowe w ramach Polskiej Grupy Zbrojeniowej wykonywały one zadania na rzecz Wojska Polskiego otwierając się w ostatnich latach również na rynek cywilny. Historie te spletały się niejednokrotnie nie tylko w ramach współpracy obu zakładów

przy wykonywaniu zleceń, ale i przy opracowywaniu norm branżowych dla usług remontowych.

Od pewnego czasu wspólna była także wizja Zarządów obu spółek, co do wyzwań jakie stoją przed zakładami. Naturalne było zatem podjęcie decyzji o strategicznym połączeniu obu spółek, które nastąpiło 2 stycznia 2020 r. Wtedy właśnie ta bliźniacza, a dotąd osobna historia, stała się wspólna.

Połączenie pełne inicjatyw

O celach i poszczególnych krokach, które





↓

Połączenie dwóch spółek oznaczało połączenie ich potencjału, a w tym uzyskanie dodatkowych uprawnień i certyfikatów, których bliźniacze lokalizacje dotąd nie posiadały, natomiast zadania w tym zakresie zlecały podmiotom zewnętrznym. Wspólne certyfikaty to również zmniejszenie liczby audytów, co pociąga za sobą mniejsze koszty.

doprowadziły nas do połączenia pisaliśmy już w kwietniowym wydaniu biuletynu. Warto jednak przypomnieć, że po połączeniu postawiliśmy sobie wspólnie za cel wdrożenie 56 Inicjatyw Integracyjnych w ramach Programu Integracji. Inicjatywy obejmowały wskazane przez pracowników obszary, które wymagały podjęcia działań w kierunku ujednolicenia dalszego funkcjonowania zakładów i poprawy ich wspólnej efektywności operacyjnej.

W ramach współpracy kierujących zespołami liderów z PMO (Małgorzata Owczarska, Ernest Bednarowicz i Jakub Krajewski) realizowaliśmy Program Integracji w 6 obszarach działalności Spółki. Były nimi: organizacja, systemy, procesy, oferta, finanse i zgodność. Każdy obszar obejmował szereg inicjatyw rozciągających się od projektowania i technologii, przez certyfikację, aż po księgowość. Zadania objęte każdą z inicjatyw wykonywane były przez zespół pracowników z obu lokalizacji pod przewodnictwem lidera i wspomagającego go koordynatora. W związku z międzyzakładowym charakterem zadań nasi pracownicy do września spędzili już 322 dni w delegacji, w trakcie których nie tylko poznali

sposób działania bliźniaczej lokalizacji, wymieniali się rozwiązaniami i doświadczeniami, ale także mieli okazję lepiej poznać siebie nawzajem, co zaowocowało polepszeniem bieżącej współpracy między Bydgoszczą i Warszawą.

Nie oznacza to oczywiście, że w toku prac nie występowały różnice zdań. Nasze zespoły dowiodły niejednokrotnie, że odmienne poglądy, a nawet spory w zakresie możliwych sposobów realizacji zadań są normalnym elementem każdej pracy w zespole. Ważnym jej aspektem była możliwość swobodnego wypowiedzenia się każdego z członków i przyjęcia rozwiązania wypracowanego w ramach rzeczowej dyskusji. Taka wymiana myśli w ramach jasnej struktury organizacji jest drogą do sukcesu zamierzonego projektu. Również projektu integracji.

Nie obyło się oczywiście bez wyzwań. Jednym z głównych, zgłaszanych przez członków zespołów była duża ilość bieżącej pracy w ramach zwykłych obowiązków, która przecież nie zmniejszyła się w czasie integracji. Mimo to w większości udało się systematycznie realizować kolejne zadania zgodnie z przyjętymi harmonogramami. W tym zakresie PMO



wspólnie z zespołami przygotowywało comiesięczne raporty dla celów sprawozdawczych.

Niewątpliwie na realizację Programu Integracji wpłynęła również sytuacja zagrożenia epidemiologicznego wywołana przez COVID-19. Konieczność adaptacji do nowych warunków pracy, częściowe zawieszenie załatwiania spraw przez instytucje państwowe znacznie opóźniły zamierzone działania. Pracownicy połączonej spółki WZL Nr 2 S.A. dowiedli jednak, że potrafią działać również w takich niesprzyjających warunkach i realizować plany, zachowując wspólne zasady bezpieczeństwa oraz dbając o siebie nawzajem. Coś czego i teraz sobie wszyscy życzymy.

Jak dużo się udało, czyli integracja w liczbach

Mimo trudności udało się zakończyć większość, bo 2/3 wszystkich inicjatyw, a kolejnych 5 jest już na etapie zatwierdzenia dokumentacji. Biorąc za cel możliwie jak najszerzą standaryzację procesów w całej Spółce w ich ramach wypracowano jak dotąd 29 wspólnych instrukcji. Tak duży zakres prac wymagał od naszych pracowników wiele czasu. Według zebranych informacji wykonanie zadań w ramach integracji wymagało łącznie **13 079 roboczogodzin**, z czego **2 576** przepracowano w delegacji.

Powyższe liczby pokazują jak ważnym i intensywnym dla Spółki był proces integracji.

Efekty ciężkiej pracy

Intensywna praca przyniosła efekty już w toku realizacji Programu Integracji. Według ankiety przeprowadzonej wśród liderów połączenie pozwoliło, m.in. na redukcję kosztów w poszczególnych obszarach. Po połączeniu działając jako jeden zamawiający udało się uzyskać dużo korzystniejsze oferty od dostawców. Przed połączeniem dwa podmioty często dokonywały zakupów u tego samego dostawcy niezależnie od siebie, zaś po połączeniu nie tylko zoptymalizowano zapotrzebowanie, ale również uzyskano lepsze ceny zakupu.

W ankietach wskazano, że integracja spowodowała również wprowadzenie jasnego podziału obowiązków pomiędzy poszczególnych pracowników, co wpłynęło korzystnie na realizację zadań. Samo formalne połączenie nie rozwiązało jeszcze problemu określenia zależności służbowych. Dopiero wprowadzenie nowej struktury organizacyjnej pozwoliło na uszeregowanie kompetencji zgodnie z nowymi realiami i w konsekwencji także na optymalne wykorzystanie personelu całej Spółki. Należy przecież pamiętać, że przed połączeniem oba zakłady realizowały odrębną politykę kadrową dostosowaną do ich bieżących potrzeb. Po połączeniu został dokonany przegląd kadr w zakresie kompetencji, dzięki czemu powstała możliwość wykorzystywania kompetencji pracowników w ramach potrzeb połączonej Spółki bez konieczności zatrudniania nowych pracowników. Efekty tej optymalizacji widoczne są już dzisiaj, gdzie kompetencje pracowników z Warszawy wykorzystywane są w realizacji Programu „ORLIK”.

Połączenie dwóch spółek oznaczało połączenie ich potencjału, a w tym uzyskanie dodatkowych uprawnień i certyfikatów, których bliźniacze lokalizacje dotąd nie posiadały, natomiast zadania w tym zakresie zlecały podmiotom zewnętrznym. Wspólne certyfikaty to również zmniejszenie liczby audytów, co pociąga za sobą mniejsze koszty.

Owo poszerzenie uprawnień wiązało się z transferem wiedzy technicznej. Specjaliści z obu ośrodków spotykali się na wspólnych szkoleniach poszerzając wiedzę i dzieląc się doświadczeniami. W szczególności przeszkolono dedykowaną kadrę pracowniczą w zakresie zarządzania projektami. Pozwoliło to na ujednolicenie zasad postępowania w całej organizacji, głównie poprzez standaryzację instrukcji i procedur działania. Te wszystkie zmiany pozwoliły na zwiększenie efektywności realizowanych zadań. Przed połączeniem zakłady funkcjonowały na rynku jako dwie odrębne jednostki, które konkurowały ze sobą w zakresie poszczególnych usług kierowanych na rynek cywilny. Integracja pozwoliła na optymalizację wielu procesów, a w tym:

- **galwanicznych**, gdzie wartością dodaną jest podział procesów na lokalizacje i efektywniejsze wykorzystanie mocy produkcyjnych poprzez kierowanie produkcji do danej lokalizacji. W bieżącej działalności Bydgoszcz kieruje wszystkie zlecenia na srebrzenie, miedziowanie i kadmowanie do Warszawy, natomiast Warszawa kieruje do Bydgoszczy klientów na niklowanie czy chromowanie;

- **mechanicznych**, gdzie efektem jest przegląd parku maszynowego oraz zdefiniowanie na jego podstawie specjalności dla danej lokalizacji. W wyniku podziału kompetencji Bydgoszcz kieruje i zleca wewnętrznie prace drążenia dla Warszawy, a Warszawa zleca wewnętrznie i kieruje do Bydgoszczy klientów w zakresie dużej obróbki CNC i WaterJet,

- **metrologii**, gdzie w Dziale Metrologii powstał podział kompetencji dla obu lokalizacji i klienci kierowani są według specjalności do danego zakładu. Ponadto, w ramach usług wewnętrznych obie lokalizacje świadczą dla siebie usługi, które przed połączeniem kierowane byłyby na rynek zewnętrzny;

- **NDT - Badań Nieniszczących**, gdzie dokonano podziału kompetencji obu zakładów i klienci kierowani są według specjalności do danej lokalizacji. Ponadto, również w tym przypadku poszerzony został zakres zleceń wewnętrznych np. usługi Rentgena. Powstaje także wspólna strategia w zakresie podziału rynku usług dla lotnictwa cywilnego pomiędzy lokalizację w Warszawie (wszystkie aerokluby od Warszawy na południu Polski) i w Bydgoszczy (północ Polski).

Powyższe efekty integracji Spółki miały pozytywny wpływ na sprzedaż jej usług na rynek cywilny oraz wojskowy. Przygotowanie kompleksowej oferty i występowanie w negocjacjach jako jeden podmiot pozytywnie wpłynęło na relacje ze strategicznym kontrahentem Spółki jakim jest MON. Przed połączeniem oba zakłady posiadały produkty, które były komplementarne w zakresie potrzeb strategicznego klienta, natomiast po połączeniu WZL Nr 2 S.A. posiada unikatową całościową na skalę państw NATO ofertę obsługi i napraw samolotów techniki wschodniej. Jednocześnie firma intensywnie rozwija jednolitą i całościową ofertę obsługi i napraw samolotów techniki zachodniej.

Podsumowując, wszystkie powyższe rezultaty połączenia, będące wynikiem ciężkiej pracy naszych pracowników, pozwoliły na osiągnięcie efektu określanego jako synergia.

Wspólnie jako jeden podmiot znaczymy teraz na rynku lotniczym więcej, niż znaczyliśmy przed połączeniem.

„CZASAMI GŁOS JEDNEGO CZŁOWIEKA MOŻE URATOWAĆ WIELE ISTNIEŃ” cz. 1

Systemy Raportowania w Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 2 S.A.



W poprzednich numerach „Halo WZL!” przybliżyliśmy Państwu ogólne zasady funkcjonowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS (Safety Management System), opisywaliśmy działania wpływające na wzrost bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz innych czynności wynikających z działalności Spółki.

■ Piotr Szcześniak

Kierownik Działu Zarządzania Systemem Bezpieczeństwa i Operacji Lotniczych (KB)

■ Bartłomiej Czyżewski

Specjalista ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Lotów (KB)

■ Sławomir Ogonek

Specjalista ds. Szkolenia i Administracji Systemu SMS (KB)

Wiemy już, że prawidłowo funkcjonujący system SMS wpływa na podnoszenie naszej świadomości na temat zagrożeń wynikających z charakterystycznej działalności naszego zakładu, ale również daje nam możliwość określania nowych, prawdopodobnych zagrożeń, wynikających z wdrażania nowych zadań i operacji, na wszystkich poziomach organizacyjnych, w poszczególnych działach i na każdym stanowisku pracy w WZL Nr 2 S.A.

W przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek nieprawidłowości mającej wpływ na bezpieczeństwo, umiejętność definiowania zagrożeń, powinna natychmiast skłonić każdego z nas do **podjęcia działań w celu zgłoszenia tego zdarzenia poprzez wszelkie dostępne systemy (kanały) raportowania do Działu Zarządzania Systemem SMS.**

Właściwa organizacja systemów raportowania powinna umożliwiać pracownikowi zakładu (organizacji), zgłoszenie każdego zdarzenia lub sytuacji, w którą był zaangażowany, lub był ich świadkiem, a które uznał za potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa realizowanych zadań spółki. Ogólnym celem systemu jest wykorzystanie otrzymywanych informacji do poprawy poziomu wyników zakładu w zakresie bezpieczeństwa oraz nieprzypisywanie winy konkretnym osobom.

ZASADNICZYM CELEM SYSTEMU RAPORTOWANIA JEST:

- » zapewnienie odpowiedniej ilości informacji, aby ułatwić zrozumienie powodów zagrożeń, pomóc zdefiniować strategię interwencji oraz umożliwić zweryfikowanie skuteczności działań naprawczych;
- » umożliwienie przeprowadzenia oceny konsekwencji w zakresie bezpieczeństwa każdego zgłoszonego zdarzenia i łączenie ich z poprzednimi podobnymi zdarzeniami w celu zainicjowania koniecznych działań naprawczych;
- » ulepszanie procedur operacyjnych oraz zapewnienie lepszego zrozumienia możliwości człowieka w zakresie wszechstronnego zabezpieczenia wykonywanych zadań, zarządzania ciągłą zdolnością statków powietrznych do lotu, przeglądów i obsług technicznych oraz realizowanych przedsięwzięć szkoleniowych;
- » zapewnienie, że wiedza na temat wszelkich zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo jest rozpowszechniana w celu wyciągnięcia wniosków przez wszystkie komórki organizacyjne zakładu (organizacji).



W ramach SMS należy stworzyć kulturę raportowania, która będzie budować wśród personelu świadomość korzyści płynących ze składania raportów, a nie tylko spełnienia wymagań przepisów. Zgłaszający musi mieć pewność, że jego zgłoszenie jest procedowane i podejmowane są widoczne oraz skuteczne działania poprawiające bezpieczeństwo w zgłoszonym aspekcie. Dlatego System Raportowania Zdarzeń jest jednym z podstawowych elementów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem mającym na celu zapobieganie zdarzeniom lotniczym i wymaga stosowania różnorodnych metod, form oraz zaangażowania całego składu osobowego zakładu. System raportowania zdarzeń uzupełnia codzienne procedury i stanowi narzędzie identyfikacji zagrożeń, gdy rutynowe procedury zawiodły.

System Raportowania Zdarzeń i zagrożeń bezpieczeństwa, nie ogranicza się wyłącznie do incydentów lotniczych, lecz zawiera również mechanizmy zgłaszania zagrożeń, tak zwanych niebezpiecznych uwarunkowań, które nie spowodowały jeszcze wystąpienia incydentu, ale mogą być początkiem łańcucha zdarzeń, których efektem może być zagrożenie życia ludzkiego.

W Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 2 S.A. funkcjonujący system raportowania zdarzeń składa się z dwóch działających niezależnie systemów: **systemu obowiązkowego i dobrowolnego**. Pierwszy z nich, jak sama nazwa wskazuje jest „obowiązkowy” ze względu na przepisy prawne obowiązujące w Polsce, UE i na świecie.

Natomiast **System Dobrowolnego Raportowania** to równoległe działający mechanizm pozyskiwania informacji jest elementem pozwalającym na zbieranie uzupełniających, dodatkowych informacji od środowiska lotniczego umożliwiających wskazanie potencjalnych obszarów zagrożeń dla bezpieczeństwa działalności lotniczej. Został zorganizowany, aby ułatwić gromadzenie:

- » szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, które mogły nie zostać wychwycone w systemie obowiązkowego zgłaszania zdarzeń;
- » innych informacji związanych z bezpieczeństwem, które zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

Każdy członek personelu operacyjnego i obsługowego lub dowolny pracownik zakładu, może skorzystać z drugiego systemu raportowania - **Systemu Dobrowolnego Raportowania**. System ten umożliwia zgłoszenie każdego zdarzenia lub sytuacji ponieważ nie obowiązują tu jakiegokolwiek prawne lub administracyjne wymagania. System ten zapewnia uzyskanie uzupełniających informacji dotyczących zdarzeń zgłoszonych w obowiązkowym systemie raportowania. Zgłoszone informacje nie będą wykorzystywane przeciwko osobom zgłaszającym.

W dobrowolnym systemie raportowania informacje mogą zostać przekazane

w sposób jawny lub niejawny. Celem niejawnego systemu zgłaszania jest ochrona tożsamości osoby zgłaszającej zdarzenie. Poufność jest uzyskiwana poprzez brak rejestrowania danych identyfikacyjnych zgłaszającego. System niejawnego zgłaszania zdarzeń ułatwia ujawnianie błędów popełnianych przez człowieka, bez obawy o konsekwencje i umożliwia innym wyciągnięcie wniosków z popełnionych błędów. Dyrektor Naczelny WZL Nr 2 S.A. gwarantuje pełną anonimowość nadawcom. Dane osobowe będą dostępne jedynie dla Kierownika Działu Zarządzania Bezpieczeństwem i nie będą nigdzie rejestrowane ani udostępniane.

Obowiązuje tu również zasada niekaralności, o której mówi jasno Polityka Bezpieczeństwa WZL Nr 2 S.A., a która zapewnia możliwość raportowania zdarzeń i potencjalnych zagrożeń bez wyciągania konsekwencji. Jednocześnie określa, że zasada niekaralności nie będzie miała zastosowania w przypadku świadomego naruszenia obowiązujących przepisów, zaniechania zgłoszenia zdarzenia związanego z bezpieczeństwem, przekroczenia kompetencji lub zaniechania działań wynikających z zakresu odpowiedzialności, obowiązków powodujących poważne obniżenie poziomu bezpieczeństwa.

Kluczem do sprawnego funkcjonowania systemu raportowania zdarzeń i udanego wdrożenia regulacji w zakresie bezpieczeństwa jest posiadanie przez organizację sprawnych i wydajnych kanałów przekazywania informacji o zdarzeniach czy potencjalnych zagrożeniach.



Opisem tych kanałów zajmiemy się w drugiej części artykułu „Systemy raportowania w Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 2 S.A.”





NOWY SYSTEM IDENTYFIKACJI IFF DLA POLSKICH MIG-ÓW-29



MiG-29M nr 115 - pierwszy samolot z zamontowanym nowym systemem rozpoznania IFF standardu Mark XIIA w hangarze Grupy Startowej WZL Nr 2 S.A. w Bydgoszczy w trakcie przygotowań do lotu.

■ Piotr Świątek

Dział Modernizacji Statków Powietrznych (TM)

W kwietniu 2020 roku do 23. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim powróciły z Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. w Bydgoszczy pierwsze dwa samoloty myśliwskie MiG-29M, które przeszły proces zabudowy i integracji nowego systemu rozpoznania IFF, pracującego w standardzie Mark XIIA. Modernizacja samolotów to wynik potrzeb związanych ze zobowiązaniami sojuszniczymi, a także dowód na wysokie kwalifikacje personelu bydgoskich zakładów, które dysponują dziś unikatowym na skalę krajową know-how w zakresie obsługi i modernizacji samolotów bojowych.

System identyfikacji swój-obcy (po ang. Identification Friend or Foe, IFF) to radioelektroniczny system rozpoznawania stosowany przede wszystkim w lotnictwie wojskowym, jak i cywilnym, do określania rodzaju i przynależności państwowej statku powietrznego lub innej jednostki.

Pierwszą propozycję zabudowy złożono Ministerstwu Obrony Narodowej jeszcze w 2008 r., kiedy w Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 2 S.A. w Bydgoszczy prowadzono prace studyjno-analityczne związane z koncepcją modernizacji eksploatowanych w Polsce samolotów MiG-29. Planowano wykorzystać system IFF firmy BAE Systems AN/APX-113(V) w odmianie pracującej w standardzie Mark XIIA, a koncepcja jego instalacji została włączona do trzyetapowego programu modernizacji polskich MiG-ów. Niestety, ze względu na niedostatek środków finansowych, program zawężono do ograniczonej wymiany

awioniki samolotów i modernizacji środowiska pracy pilotów obejmując jedynie MiG-i należące do 23. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim. Program objął łącznie 16 samolotów: 13 jednomiejscowych i 3 dwumiejscowe. Prace zrealizowano do połowy 2014 r. Dzięki zastosowanym rozwiązaniom technicznym (tzw. architektura otwarta systemu) uzyskano możliwość wykonania kolejnych etapów modernizacji maszyn w przyszłości. Samoloty w wersji bojowej MiG-29A otrzymały po modernizacji oznaczenie MiG-29M a samoloty szkolno-bojowe MiG-29UB oznaczenie MiG-29UBM.

W październiku 2016 r. Departament Obrony Stanów Zjednoczonych ogłosił, że od 1 lipca 2020 r. jedynym obowiązującym standardem systemu IFF w Sojuszu Północnoatlantycznym stanie się Mark XIIA mod 5. To zaś wymusza wprowadzenie odpowiednich zmian w wyposażeniu sprzętu wojskowego, w tym samolotów. Sytuacja ta spowodowała, że Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A. z Bydgoszczy na własny koszt przeprowadziły prace koncepcyjno-projektowe dotyczące wymiany urządzeń systemu „swój-obcy” na obsługiwanych przez przedsiębiorstwo samolotach.

Już w październiku 2014 r. (bazując na projekcie standardu Mark XIIA) przedstawiono kompleksową propozycję wyposażenia zmodernizowanych wcześniej samolotów MiG-29M z 23. BLT i niezmodernizowanych MiG-29 eksploatowanych w 22. BLT w Malborku w nowy system IFF zgod-



ny ze standardem Mark XIIA. Powyższa koncepcja obejmowała instalację nowoczesnego rozwiązania firmy BAE Systems: systemu AN/APX-125. Jego wybór był wynikiem dogłębnych prac studyjnych, ze względu na właściwości konstrukcyjne stacji radiolokacyjnej samolotów MiG-29 typu NO19E wybrano rozwiązanie z elektronicznie skanowaną wiązką E-SCAN. To rozwiązanie certyfikowane przez biuro AIMS Departamentu Obrony Stanów Zjednoczonych do modu 5 do poziomu BOX Level, pozwalające na późniejsze certyfikowanie zabudowanego na samolocie systemu do poziomu PLATFORM Level dostarczyła firma BAE Systems Inc. Przy wyborze podstawowych bloków systemowych brano również pod uwagę skomplikowanie konstrukcji i wcześniej wykonane zabudowy systemów na podobnych samolotach. Rozwiązania dostawców europejskich opierały się na matrycy anten E-SCAN zawierających

↓

**W październiku
2016 r. Departament
Obrony Stanów
Zjednoczonych ogłosił,
że od 1 lipca 2020 r.
jedynym
obowiązującym
standardem systemu
IFF w Sojuszu
Północnoatlantyckim
stanie się
Mark XIIA mod 5.**



Anteny interogatora zamontowane
za osłoną stacji radiolokacyjnej MiG-29M



Pulpit IFF PS-CIT-01 na prawym
panelu w kabinie MiG-29M

od ośmiu (Rafale) do 12 (Gripen) anten konforemnych, specjalnie zaprojektowanych i zamontowanych w trakcie budowy płatowca samolotu. Koncepcja BAE Systems przewidywała montaż pięciu anten na już gotowym płatowcu. W celu przygotowania się do wykonania potencjalnego zamówienia ze strony Inspektoratu Uzbrojenia, we wrześniu 2015 r. WZL Nr 2 S.A. podpisały umowę z BAE Systems dotyczącą realizacji prac projektowych i integracyjnych na zakładowym samolocie nie latającym (tzw. Hot mockup) w oparciu o agregaty i urządzenia testowe, a także na wsparcie techniczne i szkolenia.

W lipcu 2016 r. Inspektorat Uzbrojenia ogłosił otwarte postępowanie przetargowe mające wyłonić podmiot, który przeprowadzi zabudowę systemu rozpoznania „swój-obcy” standardu Mark XIIA (mod 5) na samolotach MiG-29M i UBM. WZL Nr 2 S.A., jako jedyny podmiot krajowy mający niezbędne do tego kompetencje, zostały wyłonione w postępowaniu i zawarły umowę na realizację prac w listopadzie 2017 r. Oprócz modernizacji samolotów Zakład zobowiązany został w ramach umowy do opracowania biuletynów i dokumentacji technicznej dla Użytkownika, przeprowadzenia szkoleń, dostawy aparatury do obsługi systemu i dostarczenie niezbędnych komponentów zapasowych.

W 2018 r. w WZL Nr 2 S.A. uruchomiony został nie latający prototyp (samolot MiG-29M będący własnością WZL Nr 2 S.A.), na którym testowano zastosowane rozwiązania i sprawdzano możliwość realizacji sugestii formułowanych przez przyszłego użytkownika. Projekt zabudowy został zrealizowany przez zespół specjalistów z dziedziny awioniki, elektroniki, oprogramowania i konstrukcji mechanicznych. Ponadto w projekt zaangażowana była grupa pilotów konsultantów z ramienia Sił Powietrznych. Wprowadzane rozwiązania, bazujące na doświadczeniu praktyków, miały na celu uwzględnienie maksymalnej kompatybilności symboliki i funkcjonalności systemu rozpoznania „swój-obcy” z wykorzystywanym na polskich Jastrzębiach, a także maszynach F-16C/D innych użytkowników. Także w 2018 r., po cyklu badań, uzyskano certyfikaty kompatybilności elektromagnetycznej pulpitu PS-CIT-01 i bloku interfejsu CITB-29, które zostały samodzielnie zaprojektowane przez zespół konstrukcyjny WZL Nr 2 S.A. Badania były prowadzone w krajowych



laboratoriach, Ośrodka Badawczo-Rozwojowym Centrum Techniki Morskiej S.A. w Gdyni, a testy środowiskowe wykonano w Sieci Badawczej Łukasiewicz - Instytucie Lotnictwa w Warszawie. Do testów wykorzystano specjalnie zaprojektowaną w WZL Nr 2 S.A. aparaturę diagnostyczną, umożliwiającą m.in.: automatyczną zmianę parametrów oraz automatyczne monitorowanie i testowanie parametrów urządzeń. Dodatkowo rozpoczęto zabudowę wyposażenia na pierwszym egzemplarzu samolotu MiG-29M. Następnie po badaniach pola elektromagnetycznego, uzyskano certyfikaty, które dopuściły system AN/APX-125 do eksploatacji na maszynach tego typu. Ostatecznie pierwszy lot maszyna z zabudowanymi urządzeniami systemu IFF standardu Mark XIIIa wykonała 20 lutego 2020 r. Pierwszym samolotem, na którym zrealizowano zabudowę był MiG-29M o numerze 115. Program prób obejmujący sprawdzenie systemu w powietrzu w trakcie kilku lotów, został opracowany przez pilotów-konsultantów, a także specjalistów z WZL Nr 2 S.A. i BAE Systems. Bazował na doświadczeniach zebranych m. in. podczas realizacji podobnego projektu w Stanach Zjednoczonych dotyczącego maszyn Lockheed Martin F-16C/D. Po każdym locie prowadzono analizy uzyskanych rezultatów m.in. z wykorzystaniem stacji debriefingowej GDS-01, zaprojektowanej i wykonanej przez WZL Nr 2 S.A. Pierwsza para maszyn zakończyła badania 31 marca, po czym przebazowano je do macierzystej jednostki. Po kilku tygodniach dołączył do nich następny egzemplarz samolotu MiG-29M. Kolejne samoloty są moderni-



Stacja debriefingowa GDS-01, w trakcie analizy lotów systemu IFF (wyposażenie WZL Nr 2 S.A.).

zowane w Zakładzie, a wkrótce dołączy do nich pierwszy samolot szkolno-bojowy MiG-29UBM.

Nowy system IFF został na MiG-ach w pełni zintegrowany z centralnym komputerem misji i stacją radiolokacyjną. Zestaw urządzeń IFF zamontowany na samolotach MiG-29M obejmuje: blok interrogatora-transpondera typu AN/APX-125 CIT (montowany obecnie również na polskich F-16C/D Jastrząb); blok formowania wiązki BFN; pięć anten interrogatora typu FMA; pulpit sterowania typu PS-CIT-01 (projekt i produkcja WZL Nr 2 S.A.); blok inter-

fejsu CITB-29 (projekt i produkcja WZL Nr 2 S.A.); dwie anteny transpondera; niezbędny zestaw okablowania wysokiej częstotliwości, MIL-BUS-1553, sieć elektryczną, komponenty mechaniczne (projekt i produkcja WZL Nr 2 S.A.).

Pulpit sterujący PS-CIT-01 umożliwia włączenie systemu IFF do pracy i sterowanie nim w trybie backup, sygnalizację statusów odpowiedzi, wyświetlanie komunikatów, regulację głośności oraz kontrolę sprawności systemu. Obecność pulpitu sterującego na pokładzie to wynik analizy, która wykazała, iż jeden wielofunkcyjny



Pulpit IFF PS-CIT-01 oraz Interfejs IFF CITB-29 wraz z aparaturą diagnostyczną (projekt i produkcja WZL Nr 2 S.A.).



Jacek Jurga



Kamil Świdorski



Karol Burkwicz



Maciej Stokłosa

2021

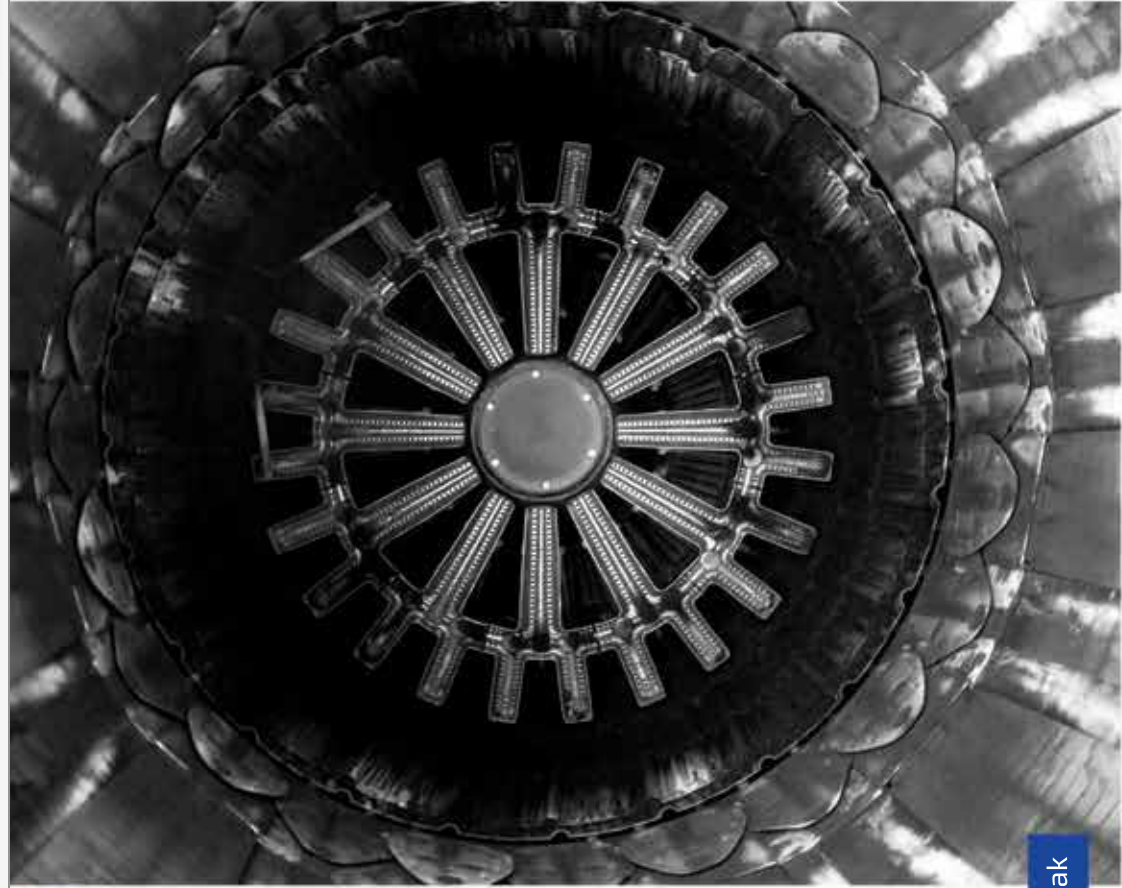
Styczeń						
Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Luty						
Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

Marzec						
Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				



Grzegorz Figat



Marcin Woźniak

Kwiecień						
Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Maj						
Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
						31

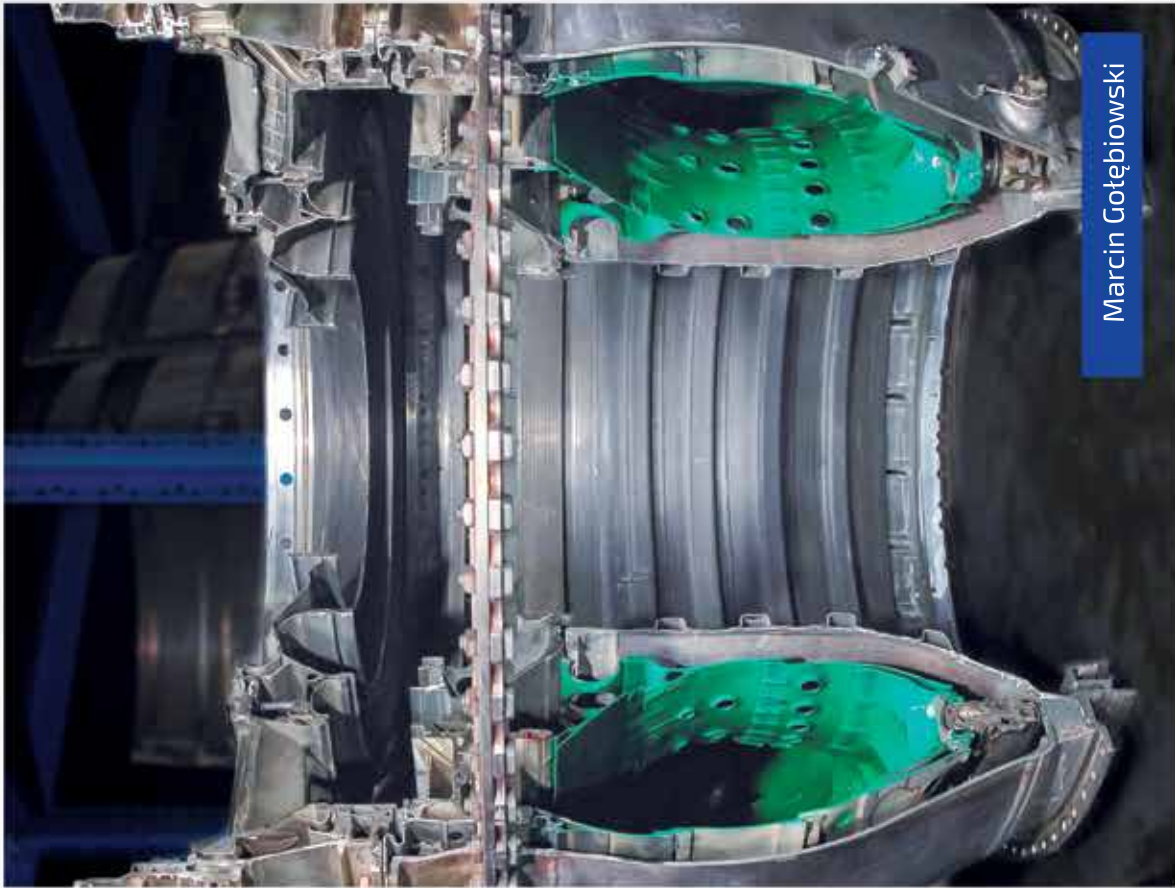
Czerwiec						
Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				



Monika Bryl-Borowczyk



Piotr Klause



Marcin Gotębiowski

2021

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
		1	2	3	4	
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			



Adam Krajewski



Paweł Chodkiewicz



Bartosz Manikowski

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
	4	5	6	7	8	9
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	Sb	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		



Zespół Projektowy WZL Nr 2 S.A.



Obecność pulpitu sterującego na pokładzie to wynik analizy, która wykazała, iż jeden wielofunkcyjny wyświetlacz MFCD w kabinie pilota to za mało na pełne zobrazowanie danych i poprawienie świadomości sytuacyjnej pilota po zabudowie nowego systemu identyfikacji statków powietrznych.

wyświetlacz MFCD w kabinie pilota to za mało na pełne zobrazowanie danych i poprawienie świadomości sytuacyjnej pilota po zabudowie nowego systemu identyfikacji statków powietrznych. Powyższe urządzenie, podkreślmy zaprojektowane i wykonane w WZL Nr 2 S.A., mogłoby stać się standardem także na innych statkach powietrznych eksploatowanych w Siłach Zbrojnych RP.

Interfejs CITB-29, zaprojektowany w celu integracji systemu z pokładową stacją radiolokacyjną N019E, sprzęga blok interrogatora-transpondera AN/APX-125 z systemem nawigacyjnym i celowniczym samolotu oraz komputerem misji MDP w oparciu o szynę danych MIL-BUS-1553B i GOST. Także to urządzenie może być wykorzystane na dowolnym statku powietrznym wyposażonym w interrogator-transponder systemu IFF Mark XIIIA lub tylko transponder. Interfejs komunikuje się z otoczeniem systemowym poprzez szynę MIL-BUS-1553, interfejsy ARINC 429, przetwarza sygnały wizyjne i impulsowe.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że testy i szkolenia przeprowadzono w pierwszym szczytowym okresie pandemii COVID-19, co znacznie utrud-

niało organizację lotów i prowadzenie szkolenia z budowy i obsługi systemu. Jednakże wszystkie prace wykonywane były w warunkach zgodnych z wytycznymi w zakresie przeciwdziałania pandemii. Tym bardziej należy docenić profesjonalizm i poświęcenie, z jakimi zrealizowano wymagany przez zamawiającego proces certyfikacji systemu.

Co również ważne i godne podkreślenia, projekt wykonany przez nasz Zakład jest jak dotąd pierwszą zakończoną sukcesem integracją systemu IFF standardu Mark XIIIA (mod 5) na platformie powietrznej opracowanej i wyprodukowanej poza NATO.

Nowy IFF na MiG-ach stanowi połączenie komponentów dostarczonych przez partnerów zagranicznych oraz elementów zaprojektowanych i wykonanych przez WZL Nr 2 S.A. w Bydgoszczy. Ten ostatni fakt jest niezmiernie ważny i często niezauważany, a to właśnie kompetencje zespołu projektowego i know-how bydgoskich zakładów powodują, że są one obecnie zdolne do wykonywania najbardziej złożonych prac obsługowo-modernizacyjnych, także dotyczących samolotów bojowych.



„COMPLIANCE”

- WYBÓR PODYKTOWANY ZDROWYM ROZSĄDKIEM I PRAKTYCZNOŚCIĄ



■ **Krzysztof Wawrzyk**
Pełnomocnik Zarządu
ds. Korporacyjnych



■ **Tomasz Fortuna**
Specjalista ds. Compliance
oraz Doradztwa Prawnego

Wiele zainteresowania wzbudziło przyjęcie nowego schematu organizacyjnego, w którym po raz pierwszy pojawiła się komórka **Compliance**. Można powiedzieć, że podstawowym jej zadaniem jest systemowe wsparcie zabezpieczenia zgodności w działaniach podejmowanych przez nas jako pracowników, jak również w działaniach podejmowanych przez Spółkę.

Niniejsza publikacja ma na celu przybliżenie zagadnienia, z którym przyjdzie zmierzyć się nam w najbliższej przyszłości. Z tego względu przedstawienie wstępnych informacji o Compliance jest jak najbardziej na miejscu. Sukcesywnie do osiąganych postępów będziemy informować na łamach „Halo WZL!” o podjętych ustaleniach, czy kolejnych etapach wdrożenia Systemu Zarządzania Zgodnością.

Ze względu na to, iż dopiero zaczynamy budowę Systemu Zarządzania Zgodnością w Spółce otwarci jesteśmy na wszelkie sugestie, które pozwolą nam skonfigurować system tak, aby był on funkcjonalny oraz skuteczny.

COMPLIANCE = ZGODNOŚĆ

Compliance z języka angielskiego tłumaczymy jako „zgodność” i to słownikowe tłumaczenie tego pojęcia dobrze oddaje jego znaczenie. Compliance, czyli zgodność działania organizacji i jej członków z regułami, czy to wiążącymi, czy to moralnymi. W zależności od kontekstu,

poprzez Compliance traktujemy również pewien sposób organizacji przedsiębiorstwa oraz zespół środków zmierzających do zapewnienia zgodności z przepisami prawa oraz normami o charakterze pozaprawnym. Takie rozumienie Compliance jest utożsamiane zatem z tzw. systemem zarządzania Compliance (**ang. Compliance Management System - CMS**). Wdrożenie Compliance w organizacji realizowane jest poprzez Systemu Zarządzania Zgodnością.

W dynamicznie zmieniającym się środowisku regulacyjnym szczególnie znaczenia nabierają mechanizmy, które pozwalają nadążać za zmianami i umożliwiają być na bieżąco. W obowiązującym porządku prawnym przyjmuję się założenie znajomości przepisów powszechnie obowiązujących. W rzeczywistości trudno jednak oczekiwać, aby każdy z nas śledził nowelizacje ustaw, wprowadzenie nowych regulacji prawnych, zmieniające się orzecznictwo, czy też wytyczne organów administracji publicznej. Jednocześnie, w dobrze



rozumianym interesie każdego z nas leży znajomość oraz przestrzeganie wymagań wynikających z obowiązujących przepisów regulacji wewnętrznych, jak i wewnątrzkorporacyjnych. Wiedza ta pozwala nam wywiązywać się jak najlepiej z obowiązków jako pracownikom, zaś Spółce pozwala przestrzegać określonych norm.

Regulacje wewnętrzne powinny nadążać za zmieniającymi się przepisami powszechnie obowiązującymi oraz być spójne i zgodne z wytycznymi grupy kapitałowej PGZ. **W związku z powyższym**

konieczne oraz uzasadnione staje się wprowadzenie mechanizmu, który stanowiłby wsparcie nie tylko dla Spółki ale i nas jako pracowników. Rozwiązaniem w tym względzie jest implementacja Compliance, który stanowi element odpowiedzialnego zarządzania organizacją.

Zainteresowanie tematyką Compliance zaowocowało wydaniem w 2014 r. normy ISO 19600 dotyczącej Systemu Zarządzania Zgodnością. Posługuje się ona pojęciem Compliance jako zgodnością, tj. spełnieniem wszystkich wymogów.

Podjęcie przez Zarząd Spółki decyzji o wdrożeniu CMS jest równoznaczne z systemowym podejściem do zagadnienia zapewnienia zgodności w organizacji. System ten powinien być zintegrowany z innymi systemami zarządzania oraz funkcjami w spółce, takimi jak np. audyt, kontroling zarządczy, uregulowanie współpracy z działem prawnym, z działem zarządzającym ryzykiem operacyjnym (integracja systemowa). CMS stanowi jeden z systemów wspomagających zarządzanie organizacją, którego zasadniczym jego celem jest kreowanie kultury Compliance.

SYSTEM COMPLIANCE MA ZA ZADANIE:

- » eliminowanie ryzyka natury prawnej, co ogranicza ryzyko wystąpienia braku zgodności;
- » budowanie świadomości w zakresie obowiązujących wymagań;
- » wspieranie pracowników w należyтым wykonywaniu obowiązków zawodowych;
- » zapobieganie negatywnym konsekwencjom wynikającym z naruszenia prawa.

Przystępując do wdrożenia Systemu Zarządzania Zgodnością należy przeprowadzić:

- » określenie obszarów, w których występują największe ryzyka;
- » zapewnienie fachowych zasobów oraz struktury odpowiedzialnej za wdrożenie i przestrzeganie zasad;
- » zidentyfikowanie konkretnych ryzyk i działań dla poszczególnych obszarów.

Niewątpliwie jednym z kluczowych czynników, wpływających na wzrost znaczenia Compliance i zainteresowanie praktycznym wymiarem CMS, jest znaczny przyrost przepisów prawnych połączony ze stopniem ich skomplikowania oraz wzajemnych powiązań. Z tego względu zwiększy się nacisk na szkolenia, które podnoszą naszą świadomość, ale również dostarczają nam niezbędnej wiedzy w danym zakresie. Celem Systemu Zarządzania Compliance jest w pierwszej kolejności prewencja. System winien być zatem konstruowany w taki sposób, aby nie tylko wykrywał nieprawidłowości w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa, lecz również by im zapobiegał. Można powiedzieć, że niechęć do przestrzegania procedur wynika z ich nieznaności lub braku rozumienia ich znaczenia. To z tego względu potrzeba systemowego szkolenia nabiera szczególnego znaczenia.

Doświadczenie wskazuje, że w przypadku nakładania nowych wymogów, zazwyczaj w pierwszym podejściu podchodzimy do nich sceptycznie oraz z dystansem, a dopiero po bliższym poznaniu jesteśmy przekonani o ich celowości oraz zasadności. Mamy nadzieję, że podobnie rzecz będzie się miała w przypadku Compliance. Z tego względu przystępując do jego wdrożenia bardzo ważną rolę pełni właściwy przepływ informacji. Oprócz tego niezbędne jest zaangażowanie nas jako pracowników,

aby identyfikować wszelkie niezgodności. Wszyscy powinniśmy być nie tylko świadomi polityki Compliance, ale również własnej roli i wkładu w skuteczność CMS.

Zgodnie z ustalonym w dniu 02.11.2020 r. Harmonogramem Wdrożenia Compliance oraz Systemem Zarządzania Zgodnością (CMS) w spółce Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A. przyjęto następujący plan działania:

- » ustanowienie Kodeksu Wartości do 31 grudnia 2020 r.;
- » ustalenie obszarów Compliance, a następnie ustalenie zakresu w obszarze;
- » wskazanie osób o charakterze konsultacyjno-doradczym w danym obszarze;
- » identyfikacja wymagań w stosunku do organizacji;
- » analiza ryzyka w danym obszarze;
- » opracowanie Polityki (Programu) Compliance;
- » implementacja regulacji PGZ. Wprowadzanie własnych regulacji;
- » szkolenia pracowników;
- » monitorowanie i sprawdzenie efektywności.

Harmonogram stanowi punkt wyjścia w zakresie wdrożenia Compliance w Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 2 S.A. Odpowiednio do zmian zachodzących w otoczeniu Spółki, harmonogram będzie podlegał aktualizacji.

Kodeks Wartości nawiązuje w swej treści do Kodeksu Etyki, ustala fundamentalne zasady jakimi powinni kierować się pracownicy Spółki w codziennym wykonywaniu obowiązków zawodowych, aby ich postawa i zachowanie uważane było za zgodne z obowiązującymi przepisami, uregulowaniami wewnętrznymi oraz etyczne. Dokumentem powiązany z w/w kodeksem będzie polityka Compliance, która:

- » określi zakres zastosowania CMS, tj. ustali konkretny obszar jaki powinien obejmować CMS oraz które części, procesy, procedury powinny zostać wyłączone,
- » wskaże zakres integracji CMS z istniejącymi procesami, takimi jak np. zarządzanie ryzykiem, governance, audyt, kwestie prawne,
- » opisz stopień niezależności funkcji Compliance,
- » wskaże na konsekwencje wynikające z niewypełnienia obowiązków w zakresie zgodności.



„PHASED INSPECTION” POLSKIEGO F-16

Chociaż historia umów serwisowych samolotu F-16 w Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 2 S.A., liczy już ładnych parę lat, to jednak do tej chwili, oprócz odnawiania powłoki lakierniczej oraz drobnych usług realizowanych na samolocie u Użytkownika, nie wykonywaliśmy jeszcze tego, do czego jesteśmy stworzeni, czyli obsługi okresowej Phase.

■ **Piotr Czyżak**
Kierownik Wydziału Serwisu
i Obsługi samolotów C-130
i F-16 (PH)

Czym jest obsługa Phase?

„Phased Inspection” to obsługa okresowa, która od 2020 roku wykonywana jest co 400 ± 20 godzin lotu (wcześniej co 200 ± 20).

Polega ona na kompleksowym przeglądzie i weryfikacji stanu technicznego statku powietrznego, jego systemów, podsystemów, a także zespołu napędowego.

Warto dodać, że pierwsza obsługa okresowa „Phased Inspection” polskiego F-16, który w powietrzu spędził 2000 godzin została wykonana w Krzesinach

przez specjalistów 31. Bazy Lotnictwa Taktycznego. Zakończyła się w czerwcu bieżącego roku.

Phased Inspection w WZL NR 2 S.A.

W celu przygotowania Zakładu do jej wykonania, w 2019 r. został ustanowiony projekt, który w początkowej fazie miał na celu określenie, zidentyfikowanie potrzeb w zakresie niezbędnego personelu, programów szkoleń, wyposażenia, materiałów, procedur itp. Następnie opracowano harmonogram działań i przystąpiono do jego realizacji.



Równocześnie, została podpisana umowa z holenderską firmą Daedalus, która prowadzi nas przez cały proces budowania naszych możliwości i kompetencji w zakresie obsługi okresowej samolotów F-16.

Obecnie projekt jest na etapie realizacji szkoleń teoretycznych, z których główne tematy zostały już zakończone - Familiarization, B1, B2. Przeszkolono łącznie 48 osób personelu działów PH, PA, KP oraz TK. Następnym etapem będą szkolenia praktyczne - OJT - On the Job Training, uzależnione jednak od przekazania pierwszego samolotu F-16 na obsługę Phase w WZL Nr 2 S.A.

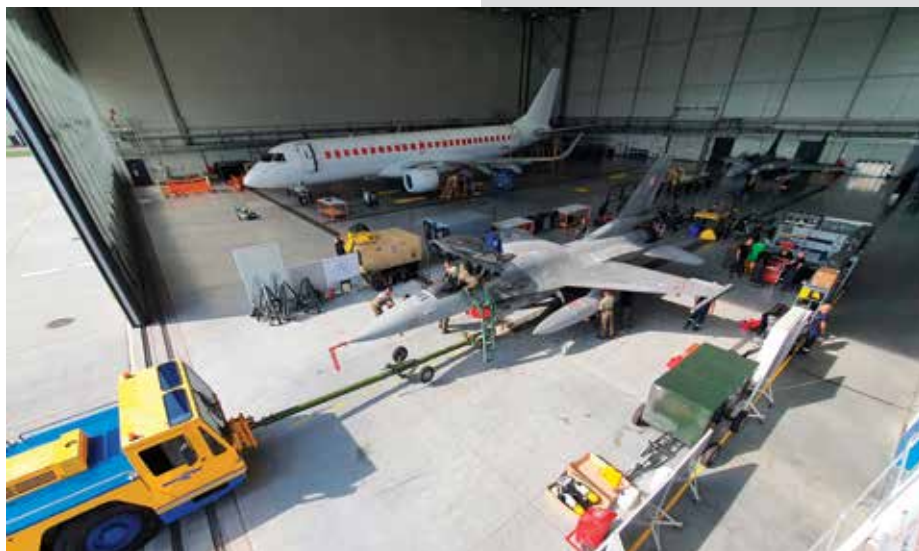
Warto nadmienić, że szkolenia prowadzone są zgodnie z wymogami EMAR/EASA - Agencja Unii Europej-

Obecnie projekt jest na etapie realizacji szkoleń teoretycznych, z których główne tematy zostały już zakończone
- Familiarization, B1, B2.
Przeszkolono łącznie 48 osób personelu działów PH, PA, KP oraz TK.

skiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, oznacza to m.in. podział specjalności mechanika lotniczego na kategorie B1 i B2, co ma przygotować nas do pracy według tych przepisów, w momencie ich wdrożenia w Siłach Powietrznych RP.

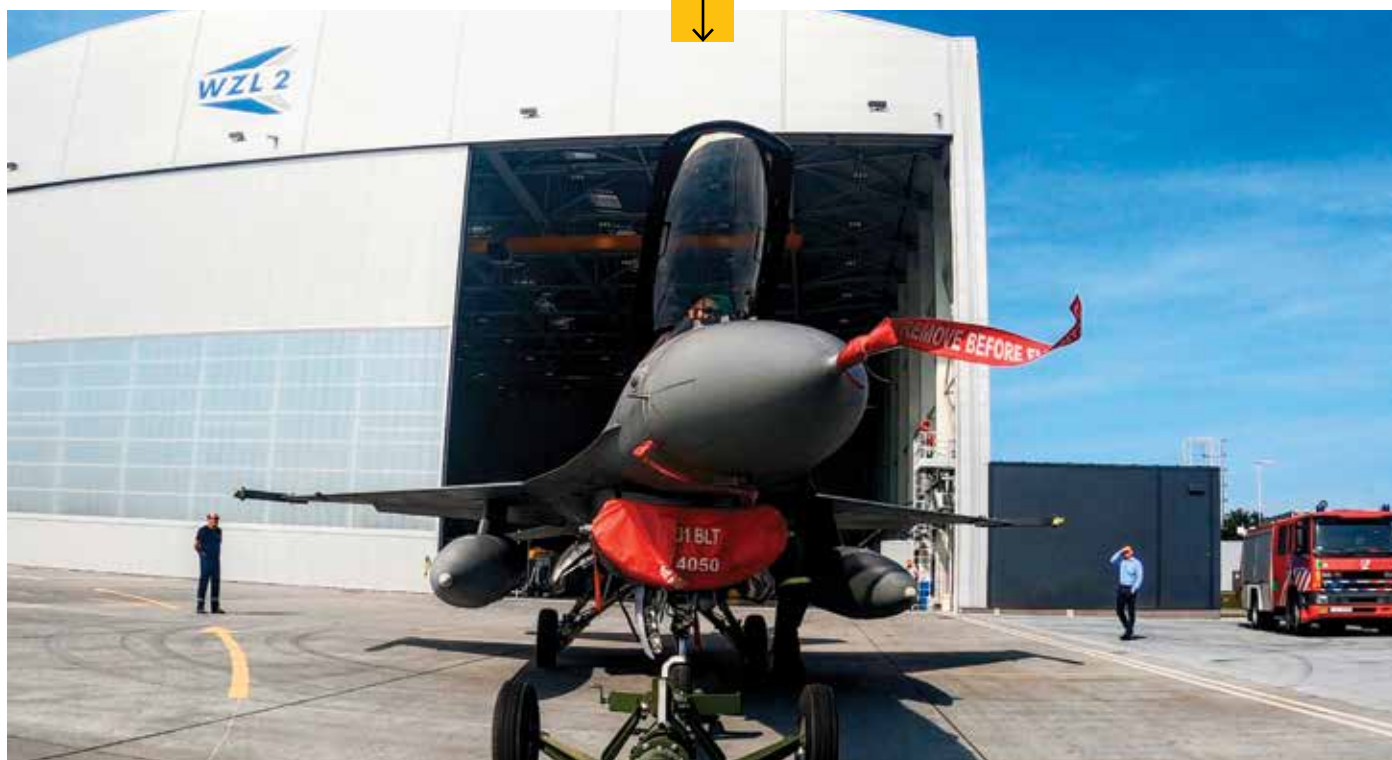
Ponadto, na Wydziale PH, zostało utworzone kompletnie wyposażone miejsce obsługowe, przeznaczone wyłącznie do realizacji prac na samolocie F-16.

Należy podkreślić, że zdolności, które zostaną zdobyte podczas trwającego obecnie projektu, z powodzeniem będą mogły być wykorzystane, nie tylko do wsparcia rodzimych Sił Powietrznych, ale również zagranicznych użytkowników tego typu statku powietrznego.





>>



KOLEJNY KRUK ODLECIAŁ...

Pod koniec października 2020 r. Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 opuścił samolot F-16 o numerze 4050, należący do 31 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Krzesinach.



Wykonaliśmy na nim specjalne malowanie, nawiązujące do przejętych tradycji 302 „poznańskiego” dywizjonu myśliwskiego z okresu II wojny światowej.

Na kadłubie samolotu znalazł się znak rozpoznawczy pilotów 302. dywizjonu, a samolot przybrał barwy kruka wykonującego lot, o którym legenda na stałe wpisała się już w historię krzesińskiego lotnictwa, a jego sylwetka nierozdzielnie wiąże się z jego tradycjami i symboliką.

Jest to drugi już samolot F-16 z krzesińskiej eskadry, który zyskał w naszej Firmie nową powłokę lakierniczą z kruczym kamuflażem. Pierwsze okazjonalne malowanie wykonano dla uczczenia stulecia Polskiego Lotnictwa Wojskowego w grudniu 2019 roku na samolocie o numerze 4047.

Obecnie w zakładzie wykonywane są prace odnawiania powłoki lakierniczej kolejnych dwóch samolotów F-16.



WZL NR 2 S.A. SREBRNYM DOSTAWCĄ BOEINGA!

W ocenie Zarządu naszej Firmy, źródłem wszelkich sukcesów WZL Nr 2 S.A. są zdeterminowani i profesjonalni pracownicy Spółki. To oni są jej siłą napędową. Taka teza nabiera szczególnego znaczenia, kiedy znajduje swoje potwierdzenie w ocenach naszych kontrahentów, do których należy koncern Boeing – według tegorocznych statystyk druga po koncernie Lockheed Martin największa firma zbrojeniowa na świecie. **To właśnie Boeing przyznał naszej firmie nagrodę za najwyższą jakość pracy.**

Rokrocznie Boeing przyznaje nagrodę, by spośród 12 tys. swoich dostawców wyróżnić tych, którzy osiągnęli doskonałą jakość prac. Przez cały okres od października 2018 roku do września 2019 roku, Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A. utrzymały Srebrną Klasyfikację jakości za kompleksową działalność i są na najlepszej drodze do uzyskania Złotej Klasyfikacji za kolejny okres.

Nagroda Doskonałości Jakości Boeinga (**ang. Boeing Performance Excellence Award**) jest corocznym programem, mającym na celu wyróżnienie prac wykonanych na najwyższym poziomie. Poziom ten określany jest przez firmę Boeing za pomocą systemu mierzenia jakości pracy. Nagroda została przyznana WZL Nr 2 S.A. oraz innym firmom, które osiągają wysokie standardy jakości, niezbędne do spełnienia oczekiwań firmy Boeing oraz pozostania konkurencyjnym na światowym rynku.



W tym roku Boeing wyróżnił 357 dostawców, którzy osiągnęli Złoty lub Srebrny poziom jakości. Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A. są jednym z zaledwie 293 dostawców, którzy otrzymali wyróżnienie na poziomie srebrnym.

Komentując uzyskanie statusu Silver Supplier czyli Srebrnego Dostawcy, Prezes WZL Nr 2 S.A. podkreślił ogromne znaczenie współpracy z firmą Boeing i wyraził przekonanie, że będzie towarzyszył jej dalszy rozwój. Ocenia się, że w okresie pandemii COVID-19 współpraca międzynarodowa jest najlepszym biznesowym antidotum na potencjalne turbulencje ekonomiczne.



■ **Mariusz Pakieser**
Pełnomocnik Zarządu
ds. Kooperacji
Międzynarodowej



UWAGA „PATROL”!

„PATROL” to program telewizyjny podejmujący tematykę obronności, bezpieczeństwa Polski, sprzętu wojskowego oraz działalności firm zbrojeniowych.

We współpracy z TVP Bydgoszcz zrealizowaliśmy, aż trzy odcinki programu poświęcone Wojskowemu Zakładom Lotniczym Nr 2 S.A. Każdy z nich zawiera wiele ciekawych informacji na temat działalności naszej Firmy, nie tylko bieżącej, ale też w ujęciu historycznym. Ponadto w programie staraliśmy się również przedstawić wizję i perspektywę rozwoju WZL Nr 2 S.A. w przyszłości.

Premiera każdego odcinka odbywa się raz w miesiącu, pierwsze dwa zostały wyemitowane w regionalnym paśmie TVP w październiku i listopadzie.

Ostatni z odcinków pokazany zostanie **już w sobotę 26 grudnia o godzinie 18.15 w TVP3 Bydgoszcz**. Zachęcamy do obejrzenia!

Nagrania do programu miały miejsce na terenie naszej Firmy w Bydgoszczy, Warszawie oraz w Zielonce. Wszystkim pracownikom zaangażowanym w realizację materiału bardzo dziękujemy. Wbrew pozorom nie jest łatwo wypowiadać się przed kamerami.

Pokażemy Wam teraz kulisy nagrania takiego programu.





Wszystkie odcinki dostępne są na stronie internetowej TVP3 Bydgoszcz:

www.bydgoszcz.tvp.pl

zakładka: PROGRAMY - INNE





NOWY ROK W ŻŁOBKU ROZPOCZĘTY



Pierwsze chwile dziecka w żłobku to wielkie wydarzenie w życiu nie tylko maluszka, ale i jego najbliższych. We wrześniu 2020 roku pożegnaliśmy pierwszą grupę naszych małych absolwentów, a tym samym rozpoczęliśmy adaptację nowych grup dzieci. Pierwsze miesiące kosztowały nas – ciocie (nauczycielki) **wiele pracy i zaangażowania, aby dzieci czuły się dobrze i chętnie przychodzili do żłobka.**

■ **Dorota Majewska** Koordynator - Opiekun





W naszej placówce organizujemy wiele zabaw edukacyjnych dostosowanych do wieku dziecka, które mają na celu rozwój poznawczy, emocjonalny i społeczny.

We wrześniu przywitaliśmy się konkursem plastycznym „pożegnanie lata”, w którym udział brały dzieci wraz z rodzicami. Za nami również wydarzenia takie jak:

Dzień Chłopaka, Dzień Marchewki, Światowy Dzień Uśmiechu, a także Dzień Dziewczynki.

Organizowaliśmy również zbiórkę karmy dla zwierząt z bydgoskiego schroniska, w którą zaangażowały się całe rodziny naszych małych podopiecznych, za co serdecznie dziękujemy.

W listopadzie nasze maluchy poznały symbole narodowe, słuchały wierszy oraz Hymnu Polskiego. Obchodziliśmy również dzień Jeża oraz Pluszowego Misia.

W dalszym ciągu organizujemy dogoterapię - zajęcia z udziałem pieska, w których dzieci chętnie biorą udział. Pani Eliza uczy nas jak obcować ze zwierzętami - czym i jak je karmić, oraz jak głaskać i bawić się z nimi. Dzięki temu dzieci przełamują swoje lęki i mogą poznawać świat wszystkimi swoimi zmysłami.

Grudzień to czas na wystrój i klimat zimowo - świąteczny. Za nami wesołe spotkanie ze Świętym Mikołajem. Planujemy kiermasz kartek świątecznych, kolejne konkursy oraz spotkanie wigilijne.



Już teraz cały zespół Żłobka „Smyki Awioniki” życzy wszystkim zadowolenia i satysfakcji z podejmowanych wyzwań. Niech magiczna moc wigilijnego wieczoru przyniesie Wam spokój, wytchnienie i radość. Każda chwila Świąt Bożego Narodzenia niech żyje własnym pięknem, a Nowy Rok obdaruje Was zdrowiem. Najpiękniejszych Świąt Bożego Narodzenia!





RADOŚĆ NA ŚWIĘTA

– MIKOŁAJE Z WZL NR 2 S.A.

Jak co roku, nie tylko w okresie świątecznym wspieramy podopiecznych domów dziecka. Czerpiemy radość z pomagania, które wywołuje uśmiechy na twarzach.

Przygotowaliśmy paczki ze słodkościami i drobnymi upominkami dla Placówki Opiekuńczo-Wychowawczej z ul. Stolarskiej 2, działającej przy Bydgoskim Zespole Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych oraz dla Ośrodka Wsparcia Dziecka i Rodziny „Koło” w Warszawie, a nasi bydgoscy i warszawscy Mikołaje dostarczyli je pod wskazany adres.

Nie zapomnieliśmy również o seniorach - pensjonariuszach Domu Pomocy Społecznej w Zielonce. Czas epidemii COVID-19 jest dla nich szczególnie trudny ze względu na pogłębiające się poczucie osamotnienia i izolacji, dlatego, aby umilić im czas przekazujemy na ręce opiekunów i terapeutów gry i zabawy edukacyjne, które w Wigilię znajdują się pod ich choinką, a dla osłodzenia chwil przy wspólnych kawach otrzymają od nas trochę słodkości.

DOBRO POWRACA.





Podopieczni
bydgoskiej placówki
otrzymali upominki
od WZL Nr 2 S.A.



ŚWIĄTECZNE MENU NA WYNYOS!

Wyłącznie odbiór osobisty z Restauracji Szafran
na terenie Hotelu Ikar.

*Zamówienia przyjmujemy do 20.12.2020 r.



Menu dostępne w hotelu, na stronie hotel-ikar.pl/restauracja-szafran
oraz na  RESTAURACJA SZAFRAN



+ 48 532 758 987



Szubińska 32, Bydgoszcz



75 WZL 2
LAT

Na mocy Traktatu Wersalskiego w 1923 roku Polska odzyskała bydgoskie lotnisko wraz z hangarami technicznymi, w których po II Wojnie Światowej powstały Ruchome Warsztaty Polowe. To w nich w 1946 roku uruchomiono Lotnicze Warsztaty, w których początkowo naprawiano maszyny pozostawione przez wojska radzieckie. **Ten rok przyjmuje się właśnie za początek istnienia firmy, która rozwinęła się w prężnie działające Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A.** Współcześnie jesteśmy jednym z największych zakładów lotniczych w Polsce, zaliczanym do elitarnej grupy firm o znaczeniu strategicznym dla gospodarki i obronności Polski.

Mamy przyjemność poinformować, że w 2021 roku przypada

Jubileusz 75-lecia

ISTNIENIA WOJSKOWYCH ZAKŁADÓW LOTNICZYCH NR 2 S.A.

Z tej okazji już dziś składamy wszystkim pracownikom oraz emerytom Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. serdeczne życzenia zdrowia i szczęścia na jubileuszowy 2021 rok, a dodatkowo pracującym obecnie - wielu sukcesów i zadowolenia z wykonywanej pracy.



W związku z dynamicznie zmieniającą się sytuacją globalną obecnie nie możemy podać kalendarza wydarzeń związanych z obchodami jubileuszu 75-lecia. Zapewniamy jednak, że wszelkie informacje na ten temat udostępniane będą Państwu na bieżąco.



Z okazji
nadchodzących
Świąt Bożego
Narodzenia
i Nowego Roku
Redakcja

ha!o **WZL!**

życzy Państwu
wszystkiego
co najlepsze.