

Přijde zátah na solárníky. Žalobce Ištvan má v hledáčku
i expremiéry Topolánka a Paroubka | 6

Týdeník vydavatelství Mladá fronta
www.euro.cz

euro

31

Báječní Češi na létajících strojích

Naši výrobci ultralightů
dobývají světové nebe.
Špičkovou technologií
a kvalitou | 3,18

Petr Volejník
majitel a výrobní ředitel
společnosti Atec

29. 7. 2013 • CZ 48 Kč • SK 2,40 €



9 771212 312007

Malí, ale fajnovi

Příběh českých ultralightů je příběhem o tom, že šikovní lidé si pomohou sami

MIROSLAV ZÁMEČNÍK • zamecnik@mfi.cz

Dobrých zpráv z Česka není nikdy dost. A čím déle se budeme „ráchat“ v politické a ekonomické chandře, tím budou příběhy o české kreativitě a zručnosti cennější. Jako ten o specializovaném klastru firem zaměřených na malá letadla se vzletovou hmotností do 450 kilogramů včetně posádky i paliva. Ve stavbě ultralightů totiž Česko patří mezi seriózní globální hráče.

Soubor desítek malých a středních firem, které se zabývají buď přímo výrobou ultralightů, nebo komponentů, zaměstnává něco přes 1500 lidí. A ti dohromady vytvářejí přes miliardu tržeb ročně, z 90 procent prostřednictvím exportu. Klein, aber fein, řekli by germánští sousedé a ti o Mittelstandu - malých a středních průmyslových firmách, na nichž německá prosperita stojí - něco vědí.

Ve statistice mezinárodního obchodu identifikujete takové „ostrovky konkurenceschopnosti a specializované technické kompetence“ prostřednictvím Balassova indexu odhalené komparativní výhody. Jmenuje se podle amerického ekonoma maďarského původu Bély Balassy, který s ním skoro před padesátí lety přišel. A v podstatě neřká nic jiného, než že země, která má v nějakém oboru komparativní výhodu, dosahuje v něm vysokého podílu na celkovém světovém exportu té které zbožové skupiny. Totéž platí pro služby, kde se komparativní výhody prosazují obdobně. Česko nemá oborů s vysokou hodnotou Balassova indexu nijak mnoho, zvláště když odečteme firmy v zahraničním vlastnictví (typicky automobilky a automobi-

lové díly a příslušenství), ale ultralighty mezi ně patří. Rozkvět srovnatelný s obdobím těsně před rokem 2008 sice na dohled není, ale firmy a firmičky si vedou docela dobře.

Proč se o tom zmiňují? Protože odolná a úspěšná ekonomika je na takových klustrech postavená. Typickým příkladem může být německé strojírenství s firmami, které nikoho neohromí velikostí, ale dosahují vysokých podílů na svém trhu a jako lídři mají odpovídající pozici v inovacích a v maržích.

Kdo by se pustil do fantazírování o ideálním českém průmyslovém „ekosystému“, nevyhnutelně by dospěl k této představě. Krajina posetá velkým množstvím relativně malých, vysoce specializovaných oborů založených na kvalifikované práci, podepřených kreativitou, odborným školstvím a celou navazující infrastrukturou. Jednou z nejpůsobnějších věcí na takhle nastavené průmyslové struktuře s desítkami specializovaných hráčů v dodavatelském řetězci je, že se extrémně obtížně napodobuje. Zkrátka nejde to okopírovat ani ukrást, protože organismus vyrůstá postupně, často má kořeny staré desítky let a jako takový není jednoduše přenositelný.

Selským rozumem lze snadno odhadnout, o kolik je taková pestrá struktura stabilnější, když nejste závislí na pár cyklických oborech a několika klíčových odbytištích. Potíž je ovšem v tom, že je dost obtížné k tvorbě takového vysoce diverzifikovaného ekosystému výrazně přispět „shora“, cílenou hospodářskou politikou. V Česku stejně jako jinde ve světě se místo trpělivé, ale málo politicky viditelné kultivace podnikatelského prostředí a péče o kvalitní školy dává přednost „velkým“ a viditelným investičním projektům, od nichž si politici slibují tvorbu pracovních příležitostí po stovkách, nejlépe po tisících, takřkajíc „jednou ranou“.

Jen málokdy ambice a obrovské peníze věnované na jejich realizaci přinesou trvalý ekonomický prospěch. Někdy však ani opuštění projektu před dokončením pro nezvladatelné investiční náklady neznamená, že by bylo veškeré vynaložené úsilí i finanční náklady na odpis. Když už jsme u leteckého průmyslu, často citovaným příkladem projektu, který se nakonec „okotil“, i když světlo světa spatřily pouhé dva létající prototypy, je svého času nesmírně náročný vývoj izraelské nadzvukové stíhačky „Lavi“ v 80. letech. Špičkoví experti i technologie v Izraeli zůstali a tamní avionika je od té doby na špičkové úrovni.

Koneckonců i zánik velkého producenta může být zárodkem nového začátku, byť v hodně pozměněné formě. Na pozůstatcích kunovického Letu a jeho pracovníků vznikla pěkná řádka firem. A to až do té míry, že lze o Česku mluvit jako o malém „Aviation Valley“. Bylo by hezké, kdyby vládní politika dovedla další podobná údolí podpořit, ale příběh českých ultralightů je vlastně i příběhem o tom, že šikovní lidé si pomohou sami. Často stačí jim alespoň neškodit. ●



report

18 LETECKÝ PRŮMYSL

Ve výrobě ultralightů patří Česká republika spolu s Německem, Itálií a Francií mezi nejlepší v Evropě

24 SPOTŘEBNÍ DANĚ

Neexistující regulace předzásobení tabákovými výrobky při změně daní znovu rozkývá příjmy státního rozpočtu

26 INKASO POHLEDÁVEK

Zastropování odměn za vymáhání pohledávek vyčistí trh a zlepši pověst inkasních agentur, část z nich to ovšem nepřežije

29 BANKOVNÍ REGULACE

Snaha Bruselu přiškrtnout mezibankovní poplatky při platbě kartami a ulevit tak obchodníkům i zákazníkům je odsouzena k blamáži

30 ZAHRANIČNÍ POLITIKA

Černínský palác hlásí, že ukončil s Hradem a ministerstvem průmyslu spor o zahraničí a ekonomické diplomaty. Koho vyšle na klíčové posty, zatím neví

32 DOPRAVA

Na dálnici D1 se nově definují vztahy mezi státem a stavebními firmami. Naštvané řidiče to ovšem nezajímá

35 ENERGETICKÝ REGULAČNÍ ÚŘAD

Stíhaná bývalá pracovnice ERÚ a člen poradního sboru šéfky této instituce pomáhají firmám k licencím

36 PIVOVARNICTVÍ

Dramatický příběh prodeje posledního většího městského pivovaru v Česku spěje zvolna ke konci

38 PETR RAFAJ

Veřejné zakázky by měly k zákonu dostat ještě zvláštní procesní řád, říká předseda ÚOHS

Češi umějí okřídlený sporták i Bentley

Tuzemští výrobci ultralightů patří ke světové špičce. Ve větším rozletu je brzdí především evropské předpisy

Na nymburském letišti pár metrů od runwaye zaparkovalo u hangáru firmy Atec auto. Vystupuje z něj Petr Volejník, letecký konstruktér, zkušební pilot a majitel v jedné osobě. Otevírá velká vrata a vlastnoručně vytahuje na travnatou plochu ultralight Atec 321 Faeta vyrobený v jeho podniku sídlícím v nedaleké Libici nad Cidlinou. Poté, co stroj zkontroloval a připravil ke startu, začíná vysvětlovat, jak se do malého letadla správně nasedá.

„Na označené místo na křídle dejte kolena, jedno po druhém, přitáhněte se rukama, poté si opatrně stoupněte a odtud rovnou do kokpitu,“ radí. Jak se vzápětí ukazuje, nejedná se o až tak složitý manévry. Po dopadu na sedadlo následuje zapnutí čtyř bezpečnostních pásů. „Ještě to více utáhnou, abyste mi tady nezlítala,“ jistí situaci zkušený pilot Volejník.

Na letišti, odkud vzlétají ultralighty, žádné pohodlné schůdky nepatří. Nejsou zde ale ani davy nervózních lidí čekajících v dlouhých řadách. Žádní otravní kontrolaři typič-

Na území České republiky existuje celkem 170 letišť včetně ploch pro sportovní létající zařízení.

tí pro komerční letiště. Největší rozdíl však představuje zážitek z letu samotného, který je díky malému sportovnímu letadlu při rychlosti 200 až 220 kilometrů za hodinu velmi intenzivní. Nebe nad Nymburkem bylo ten den bez mraků. Město a okolní vesnice se stále vzpamatovávaly z předcházejících několikadenních vydatných dešťů. Voda na polích stála, jako kdyby se ve středních Čechách začala pěstovat rýže.

MASARYK BY MĚL RADOST

Vyhlídkový let doplňovaný odborným výkladem pilota je u konce. Volejník se ujišťuje, zda

může před přistáním provést průlet nad dráhou 09 při maximální horizontální rychlosti 250 kilometrů za hodinu, na němž jsme se předem domluvili. Adrenalinový závěr předčí veškeré pocity, které lze zažít na největších a neznámějších horských dráhách amerických zábavních parků. Navíc je zde zásadní rozdíl. Z nebe je možné pozorovat malebnou českou krajinu, studovat historická opevnění starých měst, hrady a zámky. Případně doletět až na francouzskou Riviéru. Ovšem pouze za denního světla a při vizuální dohlednosti.

„Letěl jsem s naším letadlem například do Norska, ale s mezipřistáním ve Švédsku. Chce to přestávky, podobně jako když se vypravíte na delší trasu autem,“ vysvětluje Volejník. Jak dodává, jeden jeho zákazník se chtěl s ultralightem vypravit přes oceán. „Při výrobě jsme bohužel omezení. Letadlo, posádka a palivo do hromady nesmějí překročit maximální povolenou vzletovou hmotnost 450 kilogramů, což je limit kategorie těchto letadel,“ vysvětluje. Rekord v nepřetržitém letu kolem České republi-

»

**ULTRALIGHTY JAKO HOBBY.**

„Je to však i komplex znalostí z aerodynamiky, technologie, meteorologie a navigace. Není to pouze byznys,“ vysvětluje Petr Volejník, majitel společnosti Atec.

VYMEZENÍ KATEGORIE UL**Nekomerční a neakrobatické létání**

Do roku 1997:

- Jednomístné - 150 kg prázdná hmotnost letounu
- Dvumístné - 210 kg prázdná hmotnost letounu
- Pádová rychlost V_{so} - 55 km/h

Od roku 1997:

- Jednomístné - 300kg max. vzletová hmotnost
- Dvumístné - 450kg max. vzletová hmotnost
- Pádová rychlost V_{so} - 65 km/h
- Délka vzletu přes 15m vysokou překážku do 300m

» ky drží pilot Juraj Tinka. Absolvoval jej v dubnu 2010 s letadlem SD-1 Minisport za 10 hodin a 44 minut.

Češi si umějí tento druh létání užívat. Na území České republiky existuje celkem 170 letišť včetně ploch pro sportovní létající zařízení (SLZ). Z toho je 67 letišť všeobecného letectví a 21 mezinárodních letišť. Ne náhodou používá Letecká amatérská asociace (LAA) České republiky již 23 let jako svůj hlavní slogan větu: „Létáme pro radost.“

„Předcházela nám předválečná Masarykova letecká liga založená 7. března 1926. Základním posláním naší asociace, která vznikla 17. března 1990, je zajišťování co nejlepších podmínek pro rekreační a sportovní létání pilotů sportovních létajících zařízení a také zajišťování podmínek pro vývoj a stavbu těchto letadel,“ uvádí Jan Brskovský, prezident LAA ČR. Asociace eviduje 6936 členů a registruje přibližně 7900 letadel. Počet platných leteckých průkazů dosáhl koncem loňského roku 10 741. Mnoho členů LAA má dvě i více licencí. Někteří držitelé českých pilotních průkazů létají v zahraničí a nejsou členy české asociace.

NA ŠPIČCE

Založení LAA dalo právní rámec pro všechny ultralehké aktivity včetně výroby těchto strojů. Dnes patří Česká republika společně s Německem, Itálií a Francií ve výrobě ultralehkých sportovních letadel mezi nejlepší

v Evropě. „Pro letadla do 600 kilogramů vzletové hmotnosti jsme dokonce světovou velmocí,“ říká Jan Frídřich, viceprezident LAA.

„V produkci ultralightů patří Česká republika ke světové špičce. A to jak z pohledu množství, tak co do kvality a tvůrčí invence,“ potvrzuje Josef Kašpar, prezident Asociace leteckých výrobců (ALV) ČR a předseda představenstva

Letecká amatérská asociace registruje 7900 letadel, počet platných leteckých průkazů dosáhl loni 10 741.

a generální ředitel Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu v Praze. Podle něj mají čeští letečtí výrobci „dobré nápady a šikovné ruce“, a proto jsou naše letouny mnohdy na vyšší technologické úrovni než u konkurence. České letecké konstrukce jsou moderní, chytré, mají odvážný design a ve světě je o ně zájem.

„Málokterá země je schopna dát dohromady takový katalog. To všechno jsou živá letadla, žádné fotky z muzeí,“ ukazuje Frídřich na seznam výrobců českého leteckého průmyslu v nejnovější publikaci LAA. Největší evropská výstava všeobecného letectví Aero Friedrichs-

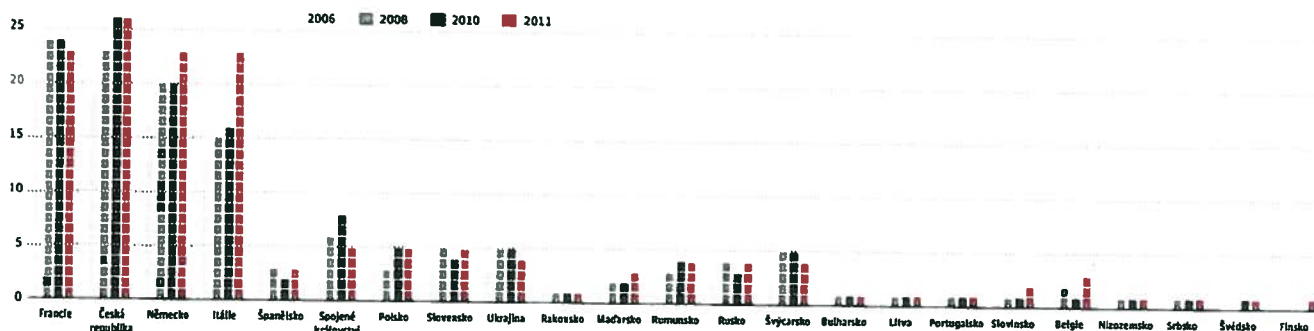
hafen se koná pravidelně každým rokem na jaře a katalog je připravován tak, aby mohl být v Německu prezentován. První číslo vzniklo v roce 2006 a až do loňska asociace vždy dostala na jeho výrobu příspěvek ze státních dotací vydělených pro letecký průmysl.

„Původně jsme katalog Czech Aviation vydávali s ministerstvem průmyslu a obchodu, pak to přehodili na Hospodářskou komoru a letos to bude asi CzechTrade. Kvůli všem těm změnám jsme však tento rok nedostali nic. Přitom na výrobu katalogu potřebujeme pouhých 250 tisíc. Chodili jsme od čerta k ďáblu, zkoušeli jsme to i přes poslance, všichni se vymlouvali jeden na druhého. I účast na veletrhu ve Friedrichshafenu zůstala bez podpory. S vydáním publikace nám nakonec finančně pomohla Asociace leteckých výrobců České republiky a do Německa jely firmy na vlastní náklady,“ popisuje situaci Frídřich. Přitom letos bylo k vidění ve Friedrichshafenu 38 letadel třiceti typů od devatenácti českých výrobců. České exponáty tvořily na výstavě více než třetinu vystavených ultralehkých letadel a typů patřících do kategorie do 600 kg.

Ani přípravy na další významnou letošní výstavu se neobešly bez problémů. „Pouhý měsíc a půl před veletrhem v americkém městě Oshkosh hledalo ministerstvo průmyslu a obchodu někoho, kdo by si vzal na starost český stánek. To je pozdě!“ konstatuje viceprezident LAA.

EVROPSKÝ LEHKÝ LETECKÝ PRŮMYSL

Počet evropských výrobců ultralightů a lehkých sportovních letadel podle země a roku



Zdroj: Letecká amatérská asociace ČR

OD MODELÁŘSTVÍ
K VLASTNÍMU LETADLU

Lehký letecký průmysl u nás funguje již řadu let samostatně bez větší podpory a zájmu státu. Odborníci se shodují, že ke vzniku řady „malých“ výrobců přispěl rozpad „velkého“ leteckého průmyslu počátkem devadesátých let. Rázem se letadla téměř přestala vyrábět, přestože po nich mnoho lidí toužilo. Letadla jsou totiž vášeň. K tomu se přidal hlad po létání, za socialismu uměle tlumený, a uvolnila se legislativa, díky čemuž došlo k bouřlivému rozvoji malého letectví.

Mezi dnešními českými výrobci ultralightů se najde řada zajímavých příběhů. „Začínali jsme s otcem před dvaceti lety z modelářských základů. V roce 1992 jsme tehdy ještě se společníkem založili firmu, která nejprve vyráběla křídla a ostatní komponenty pro dodavatelské firmy. Postupně jsme to ale dotáhli k vlastní výrobě a konstrukcím,“ popisuje Petr Volejník mladší.

Již v roce 1995 představila firma letadlo Zephyr, které bylo jedním z prvních sériově vyráběných dvoumístných samonosných ultralehkých dolnoplošníků v Česku. V současné době má v nabídce kromě Zephyra další dvě letadla stejné kategorie, přičemž vlnkovou lodí se stal dvoumístný celokompozitový dolnoplošník Atec 321 Faeta. Třetím v nabídce je malé, jednomístné letadlo Atec 122 Solo, které je díky vysoké obratnosti a výkonu motoru Rotax určeno zkušeným a náročným pilotům. „Jedná se o jakýsi sporták mezi ultralighty, který si lidé kupují spíše pro individuální zábavu,“ vysvětluje ředitel.

UŽ ŽÁDNÉ TRABANTY

V prostorných dílnách v Libici nad Cidlinou pracuje ve firmě Atec třiadvacet zaměstnanců, kteří za rok vyprodukují přibližně 25 letadel. Aby podnik vyrábějící ultralighty profitoval, měl by vyrobit ročně v průměru jedno letadlo na zaměstnance. „Před rokem 2008 jsme byli vyprodáni na rok dopředu, jenže to je minulost. Nyní se snažíme hledat nové trhy hlavně v Asii, jelikož Spojené státy už od začátku krize v roce 2008 od nás neodebírají a západní Evropa je s odběrem přibližně na 20 procentech. Letos jsme prodali dvě letadla i českým aero-



NA ŠPICÍ. „Dnes patří Česká republika s Německem, Itálií a Francií ve výrobě ultralightů mezi nejlepší v Evropě. Pro letadla do 600kg vzletové hmotnosti jsme dokonce světovou velmocí,“ říká Jan Fridrich, viceprezident LAA.

klubům. Přes 90 procent produkce jde však na export. Letadla se do zahraničí prodávají přes naše distributory, kteří zajišťují jak nezbytný servis a zákaznickou podporu, tak příslušné národní certifikace, které se v jednotlivých zemích liší,“ popisuje aktuální situaci šéf firmy Atec.



NÁROČNÝ A PRECIZNÍ PROCES. Výroba ultralightů představuje složitou ruční práci, kterou nelze zautomatizovat. Firma Atec sídlící v Libici nad Cidlinou začínala v roce 1992 zakázkovou výrobou dílů pro ultralehká letadla. Dnes ve světě létá několik set jejich vyrobených ultralehkých strojů.

Protože po nástupu krize v USA chtěl Atec udržet výrobu, začal si většinu věcí na letadla vyrábět sám. Zaměstnanost díky tomu zůstala na úrovni před rokem 2008, firma je téměř soběstačná a v Libici se vyrábějí i veškeré formy pro křídla a sedačky. Nicméně speciální certifikované materiály pro leteckou výrobu a některé díly pocházejí ze zahraničí. Instalovaný motor Rotax je rakouský (firma Rotax má na výrobu motorů do ultralehkých letadel v podstatě globální monopol), uhlíková vlákna používaná pro výrobu kompozitových křidel a draku pocházejí z Japonska, ale tkaná jsou ve Francii. Stejně materiály jsou používány například při výrobě největšího dopravního letounu Airbus A380.

Zatímco po roce 1989 bylo možné postavit například ultralehké jednomístné letadlo Straton z překližky a s motorem Trabant za 30 tisíc korun, dnes vyjde jenom motor na 400 tisíc a avionika třeba i na půl milionu. Atec, podobně jako ostatní výrobci, dělá letadla na zakázku. Faeta vyjde v základní výbavě přibližně na 1,6 milionu korun bez DPH, Zephyr stojí asi 1,3 milionu.

Přechod na větší letadla Atec neplánuje. „To je, jako kdyby výrobce koloběžek dostal dotaz, kdy konečně začne vyrábět auta.“