

# Nebeská tlačnice

27.12.2016 , Profit , Jaroslav Matějka

*„V Česku je vůbec největší koncentrace producentů letadel na světě,“ říká Petr Volejník, ředitel společnosti ATEC, výrobce ultralightů .*

## Ultralehká sportovní letadla z Česka mají zvuk. V kategorii do vzletové hmotnosti 600 kilogramů jsme spolu s Německem, Itálií a Francií světovou velmocí. Čím je to dané?

U nás byl v minulosti hodně rozvinutý průmysl letecký. A to na úrovni ultralightů přetrvává, u nás je vyrábějí desítky firem. Od těch, co dělají jen nějaké části, jedno dvě letadla za rok, až po ty, co dělají šest letadel měsíčně.

### Jaká je vaše produkce?

Jedno letadlo měsíčně, dvanáct letadel za rok. Dříve jsme jich dělali více, ale v poslední době jsme se hodně věnovali vývoji. Oceňuji v této souvislosti, že už máme roky stále stejný počet zaměstnanců. Kolem dvaceti. Fluktuaci nemáme. A vše táhneme z vlastních zdrojů. Nepoužíváme žádné dotační programy.

### Který váš typ je momentálně nejprodávanější?

Pořád je to stará dobrá Faeta. Teď jsme ji zmodernizovali a máme hodně příznivých ohlasů. Na ní stavíme.

## Váš nejlevnější letoun Zephyr stojí bez DPH 1,3 milionu korun, Faeta v základním vybavení 1,6 milionu korun. Jejich ceny jsou už delší dobu stejné. Proč? Bojíte se zdražovat?

Trh je dost nasycený a zdá se mi, že není nějaký prostor k velkým cenovým posunům. Výslednou cenu také hodně ovlivňuje výbava. Ať už se to týká motorizace, vrtule, avioniky, antikolizních systémů, osvětlení, jsou různé typy pásů, kol, podvozků. Není problém, aby dodatečná výbava navýšila cenu i o milion korun. Záleží jen na zákazníkovi. My všechna letadla děláme na zakázku. A dále – používáme jen nejkvalitnější materiály a ty jsou drahé. Třeba ty pro výrobu křídel a draku letadel jsou stejné, jaké se používají při výrobě dopravního letounu Airbus A380.

### Jak složité je prodat takové malé sportovní letadlo?

Dneska je to mnohem složitější, než to bývalo. Trh je daleko nasycenější. Proto klademe důraz na velké portfolio. Tím, že máme čtyři typy letadel, jsme schopni zaplnit mezery, které se občas na tom našem nevelkém trhu objeví.

### Které ultralighty jsou dnes nejžádanější?

Zdá se mi, že zažíváme trochu návrat k hornoplošníkům, tedy k počátkům. Dříve totiž ultralighty začínaly jako hornoplošná letadla. Důvod byl zřejmý: jejich konstrukce je daleko jednodušší, pevnostně lze to letadlo řešit vzpěrou. Takový ultralight je gravitačně stabilnější. A právě takové byly žádané na počátcích, v devadesátých letech. Pak se to změnilo. Pozornost se soustředila na dolnoplošná letadla. To proto, že vzpěru u křídel nemají, jsou aerodynamicky čistší a mohou létat rychleji.

### Kdo si ultralehká sportovní letadla kupuje?

V tom se obrazně řečeno nůžky rozevírají. Na jedné straně jsou ti, kteří od letounu vyžadují rychlost a velký dolet, to jsou piloti specializující se na létání po Evropě. Privátní piloti, kteří to mají víceméně pro zábavu. A na straně druhé jsou lidé, kterým stačí jen letoun do aeroklubu. Takový, s kterým potřebují létat ve výcviku a kolem letiště nebo v jeho blízkém okolí. Kupují je dost aerokluby, třeba v Německu, a nejen proto, že máme certifikaci pro vlečení větroňů, což je

velkou výhodou. Provoz ultralehkého letadla je řádově levnější než provoz velkého vlečného letadla. Přitom ultralight vytáhne větroně zcela rovnocenně. Takže to je velká změna. Dříve byl ultralight jeden, měl podobné výkony. To už dnes neplatí. No a hlavním impulzem prodeju se stal bezesporu vstup do Evropské unie.

## **Jak to?**

Po otevření Schengenu padly hranice i na nebi. Vše se zjednodušilo. Dneska nepotřebujete žádné povolení nebo žádat o letový plán při letu třeba do Polska nebo Německa. Jako by to byl vnitrostátní let. Musíte samozřejmě v rámci letu plnit předpisy jednotlivých států. Nemůžete jim to „stříhnout“ třeba ve Frankfurtu přes letiště. A se stoupajícím počtem letů po Evropě jsme i my přizpůsobili naši produkci. Začali jsme dělat větší nádrže. Soustředili jsme se na to, abychom nabídli pohodlí v kabině. Naše letadla mají vytrvalost osm hodin ve vzduchu. Jen si to představte v tom malém prostoru. Osm hodin se nemůžete ani hnout. S naším letadlem lze při ekonomickém režimu a rychlosti kolem 180 km/h uletět až dva tisíce kilometrů.

## **Vzpomenete si ještě na svoje začátky?**

Tak mne letadla vždycky bavila. Inspiroval mne otec, který byl pilot. Ovšem v čase socialismu bylo létání povětšinou jen pro „vyvolené“, pro svazarmovce. Proto jsem modelařil. Hned jak se ale poměry uvolnily, pustil jsem se do něčeho většího. S otcem jsem v jedenadevadesátém roce postavil první ultralehké letadlo, jednomístný model Straton. Z dnešního pohledu to byl hodně primitivní stroj.

## **A jak se zrodila firma ATEC?**

Firmu jsem založil s inženýrem Janem Fraňkem v roce 1991, to byl můj kolega z Vari, se kterým jsem seděl ve vývojové konstrukci. Spolupracovali jsme s inženýrem Olšanským, s tím jsem se znal už z dřívějška. Pracoval na ČVUT v Praze a byl tady takovým průkopníkem ultralehkých letadel. Vyvinul nejprve jednomístný Straton a později i dvoumístný ultralight. Na jednotlivé díly, třeba křídla, se sháněli výrobci. No a nás napadlo, že bychom je mohli vyrábět. A tak jsme se do toho pustili. Jak se říká, „po baťovsku“. Postupovali jsme krok za krokem. Nikdy jsme si na nic nepůjčili ani korunu. Co jsme vydělali, to jsme vrátili do firmy.

## **Kdo dnes vaše letadla zalétává?**

Já. Lze říci, že jsem obrazně řečeno více ve vzduchu než na zemi. Za dvacet let jich už byly stovky.

## **Říkáte stovky, kolik jich tedy ve světě létá?**

Je jich určitě přes pět set.

## **Kde všude jsou?**

Tohle hodně záleží na ekonomické situaci. Do roku 2008 jsme byli vyprodáni na rok dopředu. Pak však hlavně v USA, do té doby naším hlavním trhu, poklesl výrazně zájem o ultralehká letadla. Pocítili jsme to třeba na síti dealerů. Tu budujeme dvacet let a neustále se obměňuje. Více než devadesát procent své produkce exportujeme. Máme v každé evropské zemi obchodního zástupce, dále ve Spojených státech, Austrálii, na Novém Zélandu, zkoušíme Jižní Ameriku, Asii. Když jsme nedávno dodali další letadlo do Vietnamu, spadli jsme do problému s korejským dopravcem Hanjin. Čtvrtý největší rejdář zkrachoval a nám zůstal stát kontejner s letadlem v Hamburku. Na Hanjin byla uvalena nucená správa, všechny kontejnery zablokovali. Na Hanjinu si už nic nevezmeme. Ale aspoň nám kontejner otevřeli a zboží vydali. Musela se udělat nová smlouva s novým rejdářem, letadlo poslat zákazníkovi jinou lodí. Tak jsme platili za dvě dopravy.

## **Vy jste nebyli pojištění?**

Samozřejmě to zboží pojištěné bylo, ale ne proti krachu rejdáře.

## **Jak spolupráce s obchodními zástupci probíhá?**

Jsou pro nás důležité proto, že pro nás zajišťují veškerou reklamu i servis v příslušné zemi. Žádný místní úřad nepustí do vzduchu jediné letadlo, pokud není zabezpečena jeho letuschopnost. Vyrábíme, až když máme od nich smluvně potvrzenou objednávku. Nemá cenu začínat dříve,

protože letadla šijeme doslova na míru. Co zákazník, to jiné požadavky. A takto nám i odpadnou starosti s platbami.

## **V dílnách nevidím žádné větší stroje. Vše probíhá ručně?**

Přesně tak. Naše letadla jsou kompozitová, a proto je příprava výroby dražší. Musíme si „navyrábět“ nejdříve model a poté teprve formu, do které se letadlo „obtiskne“. Vyrábíme veškerý drak, včetně řízení. Sami si děláme i sedačky, jejich čalounění, laminujeme je. Nakupujeme motory, vrtule a necháváme si lisovat plexiskla na kabinu. Nakupujeme samozřejmě i avioniku, tu nejsme schopni vyrábět. V podstatě jsme na tom se subdodávky stejně jako kterýkoli výrobce velkých letadel. Jinak speciální materiály vyžadující certifikaci a některé části letounů pocházejí za zahraničí – třeba uhlíková vlákna používaná pro výrobu kompozitových křidel a draku jsou japonská, tkaná jsou však z Francie.

## **A co motory?**

Používáme pouze motory Rotax z Rakouska. Tahle firma na ně má ve světě ultralightů doslova monopol. Od českého výrobce Fiti design nakupujeme vrtule. Vlastně se mezi tím hledá neustále jakýsi kompromis. Komu stačí konstantní rychlost, dostane pevnou vrtuli nastavenou na pevný úhel. Ta rychlost od nuly až do tu maximální pobere. Pak jsou ale vrtule, které potřebují ultralighty, když třeba vlekaří větroně o velké hmotnosti. V tom případě vrtule musí být nastavena na nižší rychlosti a vysokou stoupavost.

## **Svoje letadla se pokoušíte neustále vylepšovat. Lze vymyslet něco úplně nového?**

Něco převratného asi ne. Dají se dělat různé designové věci, ale aerodynamika nízkých rychlostí je natolik známá, že žádný převratný objev už asi nikdo neočekává. A další věc, svazují nás i striktní předpisy. Jediné, co by bylo teď v Evropě převratné, kdyby Evropská agentura pro bezpečnost civilního letectví (EASA), která centrálně spravuje všechna letadla v Evropské unii, vyjmula z působnosti letadla do šesti set kilogramů.

## **Co by se tím změnilo?**

Do roku 1997 měla prázdná jednomístná ultralehká letadla předepsanou hmotnost pouze 150 kilogramů, dvomístná 210 kilogramů. Od roku 1997 mají jednomístná letadla předepsanou vzletovou hmotnost 300 kilogramů, dvomístná pak 450 kilogramů – jinými slovy letadlo, posádka a palivo dohromady nesmějí tuto hodnotu překročit. Do ní se musí vejít letadlo, posádka i benzin. Když vezmete v úvahu dva oblečené piloty, je to pomalu 200 kilogramů. Pokud chcete někam letět, přičtete k tomu padesát kilogramů paliva a na samotné letadlo pak už zbývá pouhých 200 kilogramů. Jenom pohonná jednotka, motor, vrtule, náplně, výfuk a motorové lože váží metrů. Tudíž zbývá sto kilo na všechno. Přístroje, podvozky, řízení, drak letounu. Takové letadlo prakticky nelze vyrobit. Vždycky se tedy hledá nějaký kompromis. Buď letí jeden člověk a natankují se plné nádrže, nebo se musí najít jiné řešení.

## **Hovořil jste o tom, že jste letos omezili produkci, upřednostnili vývoj. Na čem jste pracovali?**

Na čistokrevné ultralehké amfibii, obojživelníku, který může startovat a přistávat na vodě i na pevných letištích. Jmenuje se Omsider. Tenhle náš zatím poslední projekt se zrodil ve spolupráci s norským partnerem Nordic Aircraft. Oslovili nás s tím, že by s námi chtěli spolupracovat. Sami si nás našli na internetu. Původní konstrukce dvomístného letadla, v němž posádka sedí za sebou, pocházela z Norska. My jsme ji ale výrazně upravili a modernizovali. Křídlo je použité z ultralehkého letadla Faeta a pohonnou jednotku tvoří motor Rotax 912 ULS v tlačném uspořádání v kombinaci s vrtulí Fiti. Po letových zkouškách a certifikačním procesu začneme letoun už brzy vyrábět a do roka nabízet zákazníkům.