



Petr Volejník:

U MÍME I OBOJŽIVELNÍKA

„PO BAŤOVSKU. POMALU, KROK ZA KROKEM A ZA SVÉ. HOSPODAŘÍME JEN S TÍM, CO VYDĚLÁME, Z TOHO POLOVINU REINVESTUJEME DO DALŠÍHO ROZVOJE,“ ODPOVÍDÁ PETR VOLEJNÍK, MAJITEL FIRMY ATEC, SPOLEČNOSTI NA VÝVOJ A VÝROBU ULTRALEHKÝCH LETADEL, KDYŽ SE ZAJÍMÁM O JEHO PODNIKATELSKOU FILOZOFII.

Lásku k letadlům a létání má sportovní letec a podnikatel z Libice nad Cidlinou v genech a dovednosti odkoukal již jako malý kluk od otce, který se zabýval leteckým modelářstvím a působil jako plachtařský instruktor. A létala i maminka. Na začátku devadesátých let s tátou vyrobili první vlastní ultralight z překližky a s motorem z trabantu.

Vstřícnější legislativa, která nastavila právní rámec pro všechny ultralehké aktivity včetně výroby těchto strojů, tehdy uvolnila podmínky pro nekomerční sportovní létání a podnikání v oboru. Proto v roce 1992 založili spolu s dalším partnerem firmu, která se zabývala výrobou dílů pro lehká sportovní letadla, a souběžně vyvíjeli s legendárním konstruktérem Oldřichem Olšanským první společný projekt – Zephyr. Při jeho vývoji se projevil vytříbený cit konstruktérů pro materiály.

ATEC FAETA ODOLÁ I DESETI TISÍCŮM NEŠIKOVNÝCH PŘISTÁNÍ

Nejprodávanejší model Atecu budí svou elegancí na první pohled dojem, že jde o pokračovatele Zephyru. „Ale

použitými materiály, technologiemi a výkonnějším křídlem se nám podařilo posunout ho do vyšší kvalitativní kategorie. Vlastně jde o nové letadlo, jehož předností je velmi pevná konstrukce trupu a podvozku. Trup se nevyrábí ze sendvičových komponentů, ale z pevné a odolné karbonové skořepiny, která odolává početnému zatížení 9G. Vysokou životnost prokazuje i celokompozitový podvozek, který v pilotních školách odolává i deseti tisícům nešikovných přistání bez potřeby oprav a úprav,“ zdůrazňuje majitel firmy a hlavní konstruktér bezpečnost modelu, jehož pevnost byla prověřena nejen provozem, ale i náročnými certifikačními testy Letecké amatérské asociace v České republice, Německu, USA a mnoha dalších zemích.

„Používáme pouze certifikované materiály, jako například německý Interglas nebo japonský U-Pica Mat, dovážené ze zahraničí, jelikož na českém trhu nenajdeme ekvivalent v požadované kvalitě. V našich letadlech spoléháme na ověřenou kvalitu rakouských motorů Rotax s vysokým výkonem a úsporným provozem. Při rychlosti 200 km/h spotřebuje jen 12 litrů za hodinu letu a maximální dolet při rychlosti 160 km/h činí až dva

tisíce kilometrů,“ dodává Petr Volejník, který jako zkušební pilot ví, jak důležitý je ve vzduchu pocit bezpečí.

ČESKÉ ULTRALIGHTY NA SVĚTOVÉ ŠPIČCE

„České letecké konstrukce jsou moderní, sofistikované a vynikají i odvážným designem. Spolu s Německem, Itálií a Francií patří české firmy ve výrobě ultralehkých sportovních letadel mezi nejlepší na světě. V letadlech do vzletové hmotnosti 600 kilogramů jsme světovou velmocí. Předloni na největší evropské výstavě všeobecného letectví ve Friedrichshafenu tvořily české exponáty více než třetinu z vystavených ultralehkých letadel a typů v kategorii do 600 kg. Přitom lehký letecký průmysl u nás působí jen se sporadickou podporou a ve stínu zájmu státu. Nadšení, vytrvalost a odborná znalost převážně malých výrobců a podpora české Letecké amatérské asociace tak nahrazují podporu státních institucí,“ konstatuje majitel libické firmy.

U lehkých letadel se kladou poměrně vysoké nároky na zručnost pracovníků a výrobní proces, který se nedá zautomatizovat. Většinou se jedná o malé

Atec v.o.s.

U zrodu společnosti v roce 1992 stáli otec a syn Volejníkové. Otec – letecký instruktor a syn Petr – letecký modelář, konstruktér a sportovní pilot. V současné době je vlajkovou lodí společnosti dvoumístný celokompozitový dolnoplošník Atec 321 Faeta. Zájem je ale dodnes i o legendárního Zephyra, který svou nadčasovou konstrukcí neztrácí na popularitě. Nabídku doplňuje malé dynamické jednomístné letadlo Atec 122 Solo pro zkušené a náročné piloty. Tým patnácti technicky vyspělých pracovníků vyvíjí a ročně vyrobí kolem 25 letadel, které jdou z devíti desetin na trhy šestadvaceti zemí Evropy, Asie, Severní, Jižní i Střední Ameriky, do Austrálie a na Nový Zéland. Tam je distribuce letadel zajištěna prostřednictvím rozsáhlé, dlouhá léta budované obchodní sítě profesionálních distributorů Atecu.

série nebo prototypy. Podle Petra Volejníka poskytuje kompozitová konstrukce vyšší životnost a nižší náklady na údržbu, ale pro přípravu výroby vyžaduje vyšší náklady než klasické konstrukce používané v minulosti. Export

komplikuje velmi přísná regulace a hlavně nejednotná legislativa. Zatímco ve Francii nebo Itálii stačí prohlášení výrobce, že letadlo vyrobil v souladu s příslušnou legislativou daného státu, v Rakousku nebo Švýcarsku je to mnohem složitější. Vývoz do USA se před lety rozvíjel především díky uvolnění tamních předpisů a zavedení kategorie „Light Sport Aircraft“.

MODELÁŘSKÝ FANDA VYVÁŽÍ NA ČTYŘI KONTINENTY

Atec ročně vyrobí kolem pětadvaceti ultralightů, z toho zhruba devadesát procent směřuje na zahraniční trhy. S nástupem krize v roce 2008 výrazně poklesla poptávka zejména v zemích jižního křídla Evropy a USA. Výjimku představují jen severské státy, především Norsko a Švédsko, kam putuje asi čtvrtina roční produkce. Do Norska směřuje i nejčerstvější inovace: ultralehká Amfibie Omsider, „obojživelník“ schopný startovat i přistávat jak na pevných letištích, tak na vodní hladině. Stroj z česko-norského projektu loni úspěšně prošel důkladnými letovými testy v ČR i Norsku.

„Museli jsme se rychle přizpůsobit změnám a bez ohrožení

kvality a bezpečnosti zefektivnit výrobu. Některé z dosud kooperovaných komponentů, jako třeba kompozitních skořepin, jsme si začali dělat sami. Vyrábíme na zakázku a před krizí jsme byli vyprodáni i na rok dopředu. S poklesem koupěschopné poptávky na našich donedávna tradičních trzích jsme začali hledat další odbytiště v Asii, Austrálii a Africe,“ vysvětluje Petr Volejník.

Podle něj však není exportní úspěch ovlivněn jen finančními předpoklady potenciálních zákazníků. Například v Číně, kde se firma snaží prosadit hlavně v leteckých školách, působí málo pilotů a chybí nejen tradice sportovního letectví, ale i infrastruktura s provozovateli, aerokluby, letišti a službami letového provozu, která se v Evropě vyvíjí již více než sto let. Podobná situace panuje ve Vietnamu, kde má Atec již schválenou certifikaci a provoz. O něco příznivější podmínky se nabízejí v Rusku. Z hlediska koupěschopnosti a technické úrovně považuje Petr Volejník za perspektivní trh také Austrálii, kde již léta působí jeden z distributorů firmy. Dodávky však nezanedbatelně prodražuje doprava. ■

TEXT: VĚRA VORTELOVÁ
FOTO: ARCHIV ATECU

