

## ► Rozhovor

# Letadla z Kunovic našla zákazníky v Jižní Americe, Asii i Africe. Nahrazují Rusko

**Martin Petříček**

[martin.petricek@economia.cz](mailto:martin.petricek@economia.cz)



**K**unovický výrobce dopravních letadel Aircraft Industries přežil svou klinickou smrt. Kvůli sankcím přišel o svůj hlavní trh, Rusko. Manažéři z firmy se svým letounem L-410 nové generace vyrazili do světa, aby ho představili novým zákazníkům. „Je to jediná cesta, jak letadlo skutečně prodat. Nyní navazujeme na tradiční trhy pro L-410, kterými jsou Afrika a Jižní Amerika, ale zároveň jsme našli i nové trhy, například v jihovýchodní či střední Asii,“ říká šéfka firmy Alena Medová.

**Firma Aircraft Industries byla dříve dlouhodobě závislá na ruském trhu, kvůli sankcím o něj však přišla. Co to pro vás znamená?**

Původní majitel Aircraft Industries se zaměřoval výhradně na dodávky do Ruska. Po zahájení války na Ukrajině bohužel přišly ze dne na den sankce a z fabriky se už nevyvezl ani šroubek. Z tohoto pohledu byl rok 2022 pro podnik velmi složitý a nebylo jasné, zda vůbec přežije. Česká průmyslová skupina Omnipol se v té chvíli rozhodla firmu koupit, což se v rekordně krátké době podařilo. Ve fabrice tehdy zůstalo několik letadel v různých stupních výroby, která neměla své zákazníky. Obchodní týmy z Omnipolu i Aircraft Industries musely začít úplně od nuly a hledat zcela nové trhy. Hodně nám pomohlo, že Omnipol má díky své devadesátileté existenci obrovské zkušenosti a kontakty v mezinárodním obchodu a – díky vlastnictví a řízení dalších leteckých fabrik – také zkušenosti z letectví.

**Kde nové trhy hledáte?**

Nejdříve jsme museli dobře pochopit pravidla a potřeby trhu s civilními letadly. Následně jsme naplánovali novou obchodní strategii. Potřebovali jsme L-410 NG znovu představit světu. Vysvětlit, kdo je nový majitel, že je z Česka, a ne z Ruska. A že

se letadlo vyrábí v Česku. Oblétli jsme s ním skoro celý svět, navštívili jsme řadu leteckých výstav, poctivě ho ukazovali zákazníkům. Myslím si, že je to jediná cesta, jak letadlo skutečně prodat. Nyní navazujeme na tradiční trhy pro L-410, kterými jsou Afrika a Jižní Amerika, ale zároveň jsme našli i nové trhy, například v jihovýchodní či střední Asii. Při prvních prodejkách nám paradoxně pomohla zmíněná rozpracovaná letadla, protože jsme díky tomu mohli nabídnout rychlé dodání. Takto jsme prodali například letadla do Uzbekistánu a Kazachstánu.

**Na které další země jste se zaměřili ve zmíněných regionech?**

V Africe se nám podařilo například dojednat dodávku pěti letadel do Senegalu, jehož vláda v současné době podporuje regionální leteckou dopravu. Tamní politická garnitura chce ukázat, že nezapomíná ani na odlehlejší regiony, které jsou běžnou dopravou těžko přístupné. Nedávno jsme se také vrátili z měsíční tour po Africe, kde jsme se účastnili důležitého obranného veletrhu v JAR. Při cestě jsme letadlo ukázali například na Seychelách, v Etiopii či Ugandě. Uspěli jsme také v Chile, kam nedávno odletělo první letadlo L-410 NG. Jižní Amerika představuje pro naše letadla tradiční a perspektivní trh, podařilo se nám najít lokálního partnera, bez kterého se tam nelze prosadit. Jde o silnou skupinu Aerocardal, leteckého přepravce, který provozuje více typů letadel. Nejenže zařadí naše letadla do svého portfolia, ale také nás budou zastupovat po celé Jižní Americe.

**Co Evropa či USA?**

V Severní Americe mají svého výrobce, Cessnu. Jejich letadla SkyCourier jsou ve stejné kategorii jako ta naše, příliš možností tam tedy nevidíme. Ale v Evropě bychom mohli uspět. Letadlo však musí mít jiný charak-



**Alena Medová** je předsedkyní představenstva výrobce letadel Aircraft Industries, viceprezidentkou pro civilní letectví ALKPA a členkou spolku Ženy v letectví. Ve světě letectví se pohybuje 12 let. Foto: HN – Honza Mudra

ter než v Africe nebo Jižní Americe. Například polská pobřežní stráž ho využívá pro mise Frontexu, letadlo plní specifické průzkumné mise, hlídá například hranice Evropské unie. Pro takové úkoly je naše letadlo ideální, vydrží ve vzduchu několik hodin a vejde se do něj všechna potřebná technologie včetně radaru, elektro-optického senzoru či zařízení pro detekci a monitoring rádiových, satelitních a GSM signálů.

**Jaké je typické využití L-410 NG?**

Je to primárně transportní devatenáctimístný civilní letoun, hodí se ale i k přepravě různého nákladu. Jako nepřetlakový, turbovrtulový letoun se nejvíce využívá na krátké vzdálenosti, na lety kolem hodiny a půl až dvou hodin. Umí přistát na krátké nezpevněné dráze, proto se hodí do oblastí, kde ještě není tolik vyvinutá dopravní infrastruktura. Může propojit hůře přístupné oblasti či ostrovy s městem. Nyní se ale zaměřujeme

na to, aby bylo naše letadlo více multifunkční. Chceme, aby se dalo využít například také pro výcvik parašutistů či jako létající sanitka se základním medicínským vybavením. Umíme vyrobit také luxusnější variantu pro VIP přepravu vládních činitelů. Budoucnost má zejména již zmiňované využití jako průzkumné letadlo, tedy takzvaná ISR platforma.

**V čem se liší původní letoun L-410 a přepracovaná L-410 NG?**

Vývoj nové generace letounu začal už během éry předchozích majitelů, v roce 2010. Nový letoun byl certifikován v roce 2018. Proti původní verzi může létat o něco rychleji, má větší payload, tedy užitečné zatížení, a díky tomu přepraví o 500 kilogramů nákladu více. Křídlo je jinak konstrukčně řešené – jde o „mokré křídlo“ s integrovanými palivovými nádržemi, což umožní nést podstatně více paliva, čímž se zvětší dolet. Dostalo také novou avioniku, je lépe

odhlučněné a má nový interiér a více prostoru pro zavazadla.

**Kolik letadel za rok dokážete vyrobit a je možné případně kapacitu navýšit, pokud by byla poptávka?**

Letos se po dvou letech vracíme k výrobní kapacitě, která byla nastavena před covidem. To je v průměru 12 až 14 letadel ročně. Se stejnou kapacitou počítáme v roce 2024 a 2025, v roce 2026 bychom rádi zhotovili 16 strojů a o rok později již dvacet. Rozšíření výrobní kapacity se však neobejde bez dodatečných investic. Bude třeba přikoupit další výrobní budovy a nabrat nové zaměstnance. Již nyní víme, že v roce 2025 bychom jich potřebovali až o 130 více. Nyní zaměstnáváme téměř 900 lidí.

**Máte už zákazníky na objem výroby, který v příštím roce plánujete?**

Máme. Z pohledu zákazníků už máme pokrytý příští rok a plánujeme rok 2026. Kdybychom to zjednodušili,

> Vývoj a výroba českých leteckých simulátorů

> Simulátor stíhačky 5. generace

[www.w-controls.com](http://www.w-controls.com)

Váš osvědčený partner pro vývoj letadel

[www.wingitworks.com](http://www.wingitworks.com)

minimální čekací doba by nyní byla zhruba 12 měsíců, spíše déle. Řekla bych, že Aircraft Industries si prošel a prochází celkem třemi fázemi. V letech 2022 a 2023 to byl boj o přežití. Vypadl nám odbyt, hledali jsme nové trhy a nové zákazníky. V letošním roce se zaměřujeme na stabilizaci nejen naší vlastní výroby, ale celého dodavatelského řetězce. Ani pro naše dodavatele – pro L-410 například odbíráme součástky od 617 českých firem – není jednoduché ze dne na den významně zvednout výrobu. Až se to podaří, můžeme pomýšlet na třetí fázi – na významné navýšování výrobních kapacit.

#### Čekáte, že poptávka po tomto typu letounů bude i v dalších letech?

Regionální letectví, pro něž jsou naše letouny určeny, potenciál určitě má. Stejně jako všeobecné letectví se po covidové pauze zvedá. Naše letadlo najde využití právě v oněch specifických regionech s nedostatečnou infrastrukturou, kde mají regionální dopravci také politickou podporu ve formě různých dotací. Navíc výrobců tohoto typu letadel není moc. Vedle naší L-410 jde o Twin Otter od kanadského výrobce De Havilland, německý Dornier 228 a zmiňovanou Cessnu SkyCourier od amerického výrobce Textron. Nelze se ale spoléhat na výrobu pouze transportního pasažérského letounu, musíme rozvíjet i další verze. Od ISR platfor-

my přes létající sanitku až po čistý cargo letoun.

#### Konkurujete ostatním výrobcům cenou, nebo se snažíte při jednání zdůrazňovat něco jiného?

Jsme na podobné cenové úrovni jako naše hlavní konkurence. Naší největší výhodou je flexibilita. Zatímco konkurenční výrobci jsou velké organizace, kde každý proces a rozhodnutí má svůj řád a svůj čas, naše vnitřní struktura je mnohem jednodušší. Máme jednoho majitele, rozhodnutí lze přijmout velmi rychle a efektivně. Zákazníkům díky tomu vyjdeme rychle vstříc, pokud jde o speciální požadavky na konfiguraci letadla, jsme schopni jim nabídnout služby navíc nebo jim v začátcích poskytneme nadstandardní technickou podporu. Naši technici i piloti zůstávají první měsíce u zákazníka a pomáhají „rozběhnout“ provoz letadla. Prodej letadla je jen začátek. Pro zákazníka je zásadní zejména následný provoz a servis letadla. Musí mít nejen dobře vycvičené piloty a techniky, ale zároveň špičkovou servisní podporu, aby letadlo „nesedělo“ na zemi. Na tuto oblast se aktuálně hodně soustředujeme. Chceme nyní s partnery otevřít po světě nová servisní střediska a poskytovat co nejkvalitnější poprodejní servis. L-410 jsou provozovány ve více než 60 zemích na pěti kontinentech. Od roku 1969 bylo vyrobeno více než 1200 kusů.

#### Uvažujeme o vývoji přetlakového letadla či znovuoživení letadla typu L-610, které uveze až 40 osob.

#### Mluvili jsme o plánech na nejbližší roky. Jakou strategii chcete sledovat v delším období?

Chceme nejen navýšovat výrobu L-410 NG, ale naše letadla zároveň neustále rozvíjet a modernizovat. Máme v plánu novou kolejnicovou podlahu, novou klimatizaci, pracujeme na nové digitální avionice, přemýšlíme také o dalších verzích. Již dnes je ale potřeba začít plánovat a analyzovat, co bude za pět, deset či patnáct let, a uvažovat o úplně novém typu letadla. Přemýšlíme o třech směrech. Například takzvaný Seawader, tedy letadlo, které přistane na vodě. Dále uvažujeme o vývoji přetlakového letadla či znovuoživení letadla typu L-610, které uveze až 40 osob. Nic ale není rozhodnuto a bude záležet na podrobné analýze trhu. Světovým trendem jsou nyní i bezpilotní letadla, čímž neříkám, že L-410 jednou bude bezpilotní. Legislativa je v této

oblasti náročná. Ale přemýšlíme například o jednopilotní verzi, což by pomohlo řešit problém s nedostatkem pilotů. Uvažujeme nad tím, jak bude letecká doprava vypadat v roce 2030 či 2035, a tím směrem chceme jít. Nechceme ustrnout a vyrábět jen L-410 v současných verzích. Plánujeme také více využít synergie s dalšími firmami ze skupiny Omnipol, ať už jde o Aero Vodochody, Mesit či společnost Era, která je zaměřena na pasivní sledovací systémy a technologie.

#### Jak si stojí český letecký průmysl jako celek a co letecké výrobce nejvíc trápí?

Mám radost, že po době covidu český letecký průmysl roste, daří se především výrobcům ultralehkých sportovních letadel, dále i výrobcům bezpilotních prostředků. Česko je v tomto ohledu ve světě unikátní, v letectví působí velké množství firem a odborníků, kteří dokážou vyrobit kompletní letadlo – od konstrukce přes montáž až po motory. Máme dokonce dva velké finalisty v kategorii vojenského letectví a v kategorii letadel nad šest tun, tedy Aero Vodochody a Aircraft Industries, kteří umí pokrýt výrobní proces od prvních šroubků až po montáž celého letadla. Domácí letecký průmysl dokáže dobře pronikat zejména na západní trhy a daří se mu v celosvětové konkurenci obstát. Nejvíc nás však trápí legislativa, která je spojená s civilním letectvím.

Nejen každé nové letadlo, ale každá změna, jako je modernizace zástavby či vylepšení letounu, musí projít přes Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví (EASA). Proces schvalování může trvat rok, dva i déle. Firmám také chybí kvalifikovaný personál. Na obrovský počet firem je tu poměrně málo leteckých odborníků. Chybí konstruktéři, vývojáři, ale i mechanici, nýtaři a další letecké profese. My se snažíme vychovat vlastní, jsme zřizovatelem Střední školy letecké, která sídlí přímo v areálu firmy. Máme zhruba 140 studentů a otevřené tři letecké obory.

#### Průmysl se nyní – častopod tlakem zákazů – musí vypořádat s ekologickou udržitelností. Jaké trendy v tomto směru ovlivňují letecký průmysl?

Nad výrobci letadel už dlouho visí problematika zákazu používání šestimocného chromu při povrchových úpravách, jde o iniciativu REACH. Letecký průmysl dostal prozatím výjimku, protože zatím se nenašla plnohodnotná a ekonomicky použitelná náhrada, kterou by bylo možné v širokém spektru letectví použít. Celkově trendem v letectví je určité zjednodušování údržby a co největší úspora paliva, což je otázka primárně pro výrobce leteckých motorů. A také snaha o snižování hmotnosti a použití nových, lehčích a odolnějších materiálů.

# OBJEVTE SVĚT Z NOVÉ PERSPEKTIVY



Blue Sky Service



LETY STÍHAČKOU | LETECKÁ ŠKOLA | OBCHODNÍ LETECKÁ DOPRAVA

[www.blueskyservice.cz](http://www.blueskyservice.cz)