



OKŘÍDLENÉ ČESKO

PARAGLIDING JE SPORT, O KTERÉM V ČESKU NENÍ MOC SLYŠET. PŘESTO V NĚM NAŠE ZEMĚ VYNIKÁ. A NEJEN SPORTOVNÍMI VÝSLEDKY. ČESKÉ FIRMY MAJÍ VÝZNAMNÝ PODÍL NA BYZNYSU S LÉTÁNÍM NA PADÁKOVÝCH KLUZÁČÍCH. VYBAVENÍ SE TU VYRÁBÍ VE VELKÉM A JDE DO CELÉHO SVĚTA.

Kristýna Greplová
kristyna.greplova@economia.cz



Na konci horkého června roku 1978 se na kopci nad francouzským městečkem Mieussy sešli tři parašutisté. Bylo poledne a vítr jim vanul přímo do tváře. Jean Claude Betemps rozložil svůj seskokový padák Strato Cloud na trávu, rozběhl se ze strmého svahu... a letěl. Ke konci sedmdesátých let se z parašutismu, sportu pro nadšence skákající z letadel, začal nespěle rodit paragliding. Rozdíl? Paraglidisté se s padákem neřítí shora dolů, ale letí horizontálně – a často i desítky nebo stovky kilometrů. Z původně obskurní zábavy parašutistů a horolezců se za posledních 30 let stal výkonnostní sport, který ne každý zná, ale ve světě se v něm ročně protočí přes 60 milionů eur. Tedy téměř dvě miliardy korun. A překvapivě velká část z těchto peněz míří do Česka.

Loni se ve světě prodalo přes 25 tisíc křídel určených pro paragliding, přitom zhruba každé šesté pocházelo od české firmy. A tuzemští podnikatelé vyrábí i pohony a vrtule pro motorový paragliding, záchranné padáky nebo speciální letecké sedačky – tedy postroje určené pro piloty paraglidu. Celkem je to v Česku byznys téměř za 350 milionů korun, tolik tvoří suma ročních obrátů zhruba desítky tuzemských firem, které v oboru fungují.

Jsou to působivá čísla na zemi, která nemá pro létání na padáku tak skvělé podmínky jako Švýcarsko, Francie nebo Rakousko. A kde aktivně létá méně než pět tisíc pilotů, zlomek z více než 130tisícové světové paraglidingové komunity.

Koniček se stal obživou

Tomáš Ledník se o létání na padákových kluzáčích dočetl v roce 1988 v novinách. „Skákal jsem tehdy z letadla, bydlel jsem v Beskydech, a když jsem viděl, že by se s padákem dalo letět i dolů z kopce, hned jsem to chtěl zkusit,“ vzpomíná dnes spolujednatel frýdlantské firmy Sky Paragliders. Než ustal u jednoho pokusu a brzo se Ledník začal létání na textilních křídlech věnovat i s bratrem Romanem. „Když jsem se vrátil z vojny, začali jsme spolu na mamčině veritasce šít záložní padáky. Vozili jsme je hlavně do Slovinska,“ říká Ledník.

Ve Slovinsku se Ledníkovi seznámili s místním výrobcem paraglidů Markem Malovrhem a dohodli se na spolupráci. Ta se během pár let rozrostla, až založili společnou firmu na výrobu křídel, sedaček a záložních padáků. Sky Paragliders, jak ji pojmenovali, pak přesunula všechnu výrobu ze Slovinska do Frýdlantu nad Ostravicí. Dnes tu podnik ročně ušije kolem tisícovky kluzáků, přes čtyři tisíce záložních padáků a asi dvě tisícovky sedaček pro piloty.

Příběhy podobné tomu Ledníkovu se v různých obměnách opakují napříč celým českým byznysem s paraglidingem. Nadšení piloti, kteří se rozhodli svým koníčkem žít, si v atmosféře bouřlivých devadesátých let zakládali firmy, které zásobovaly paraglidingovým vybavením rostoucí český i zahraniční trh. „Tehdy tu krachovaly velké továrny a letecký průmysl se otřásl. Uplatnění hledala řada leteckých inženýrů,“ doplňuje Ondřej

Dupal, jeden ze zakladatelů a dnes stoprocentní vlastník firmy Gradient. Do podnikání s textilními křídly před dvaceti lety šel, aby měl víc času a financí na létání – byznysmen Dupal je zároveň několikanásobným mistrem republiky v paraglidingu. „Podnik jsme postupně rozjeli a záhy bylo jasné, že musíme expandovat za hranice. Výroba padákových kluzáků je o kvalitním vývoji, speciálních materiálech, vysokých nákladech na certifikaci. Ekonomicky to dává smysl jen v případě, že se náklady rozpustí v nějakém velkém objemu. A to český trh nikdy neumožňoval a ani nebude,“ vysvětluje Dupal.

Jeho Gradient ročně vyrobí a prodá přes 1700 padákových kluzáků, za ně předloni utržil téměř 60 milionů korun. Konkurenční Sky Paragliders je díky komplexnější výrobě obrátově o něco větší a předloni se jeho tržby blížily 90 milionům korun. Oba podniky zaměstnávají ve výrobě přes šedesát lidí a oba jsou závislé na exportu, Gradient vyvážá přes 90 procent svojí produkce, a Sky Paragliders prodává za hranice dokonce 95 procent výroby.

„Nejsilnější je vývoz do alpských zemí. Francie, Německo a Švýcarsko dělají většinu prodejů,“ doplňuje Dupal za Gradient. Oproti tomu Sky Paragliders se teď rozvíjí na exotických trzích, jako je Čína, Japonsko nebo Blízký východ. „Ještě nedokážeme říct, jestli jde jen o módní vlnu, která opadne, anebo o nový fenomén, který společně s potřebnou infrastrukturou, jako jsou školy a servis, povede k trvalejšímu růstu,“ vysvětluje Martin Němec, manažer, který Sky Paragliders řídí.

Alpské, asijské a americké země žijí i další dva české výrobce padákových kluzáků, brněnský Axis a rožnovský Mac Para. „Vyvážáme asi do padesátky zemí světa,“ doplňuje majitel Axisu Radek Šimoník.

V Evropě jsou čeští výrobci tak trochu poslední mohykány. Zatímco převážná část velkých producentů už výrobu na starém kontinentě ukončila a přesunula ji do levnější Asie, většina českých výrobců si svoji produkci drží doma. Šití padáků je specifická a vysoce technická záležitost, a jak říká Dupal z Gradientu, je lepší mít ji pod vlastní střechou. „Tak si můžeme vše odkontrolovat, i flexibilita výroby je nesrovnatelně lepší,“ vysvětluje.

Jeden padák, půl kilometru šňůr

Ke kontrole je toho během výroby paraglidu spousta. Jeden padákový kluzák se totiž skládá i z několika set kusů speciální látky, které je potřeba podle přesně daného designu postupně sešít do tvaru dutého křídla. Na něj se potom do pevných poutek pověsí asi půl kilometru rozvětvených šňůr, na nichž v sedačce za letu visí pilot. Ročně vyrobí šest českých firem dohromady asi čtyři tisíce padákových kluzáků a dalšího vybavení – ne všechny ale pod vlastními značkami.

Zatímco pražský Gradient vyrábí jen pro sebe, beskydští Sky Paragliders prodávají svoje designy i zahraničním producentům – a hlavně sedačky a záložní padáky šijí i pod cizími značkami. „Relativně stálá a pravidelná výroba na zakázku pro zahraniční značky nám hlavně dřív pomáhala překlenout doby, kdy jsme měli napůjčované peníze





Piloti a byznysmeni

Tomáše Ledníka (vlevo), Pavla Březinu a Ondřeje Dupala (vpravo) spojuje vášně k létání. Kromě toho, že jsou všichni tři úspěšní reprezentanti v paraglidingu, jsou i podnikatelé. V devadesátých letech rozjeli firmy, které dnes vévodí českému byznysu kolem létání na padácích. A svůj krajíc si každoročně ukrajují i ve světě. Sky Paragliders, kde je Ledník spolujednatel, je největší českou firmou v oboru. Kromě kluzáků vyrábí i sedačky pro piloty a záložní padáky. Březinova Nirvana patří mezi světovou špičku ve výrobě a prodeji paramotorů. A Dupalův Gradient šije necelou desetinu všech křídel prodaných ve světě.

Foto: HN - Jiří Zerzoň, Libor Teichmann, Libor Fojtik



Křídla pro celý svět

České paraglidy létají i v Nepálu pod majestátní Annapurnou. Tam jsou oblíbené hlavně speciální kluzáky pro tandem pilota s pasažérem. Detailnější záběr ukazuje snímek vlevo nahoře.

Foto: HN - Kristýna Greglová 2X

na investice a potřebovali jsme splácet úvěry," doplňuje Ledník.

Podobně využívá volné kapacity ve výrobě i Petr Pokorný, který poblíž polských hranic vyrábí paraglidingové vybavení v areálu bývalého dolu František. V dílně se tu šijí hlavně záložní padáky a sedačky, firma jich ročně pod svojí značkou Karpo Fly pošle do světa zhruba šest set až osm set kusů od každého. „Stejně jako ostatní vyrábíme hlavně na vývoz, jen český trh by nás neuživil,“ vysvětluje Pokorný. Zhruba třetinu roční produkce šije dílna pro zahraniční firmy, které ji potom prodávají pod svojí značkou.

Záložní padáky, které pilotům paraglidu slouží pro případ nouze, vyrábí i prostějovská firma EasyFly. Dodává je třeba české paraglidingové reprezentaci a profesionálním pilotům. „Používáme jiné technologie než konkurence a vývoj děláme i pro zahraniční firmy, spolupracujeme třeba s německým Swingem,“ vysvětluje majitel Tomáš Brauner. Úspěšný reprezentant a mistr republiky má i školu paraglidingu. Podobně si vlastní kurzy provozuje i Tomáš Ledník, pod názvem Jemm.

S motorem se nečeká

Výuka paraglidingu v Česku není malý trh, i když se pohybuje o řád jinde než prodeje vybavení. Zatímco jeden paraglidingový komplet vyjde na několik desítek tisíc korun, kurz k získání pilotní licence stojí kolem osmi až devíti tisíc. Vůbec největší škola v Česku je Elspeedo – Beskydská škola létání dalšího bývalého reprezentanta Dalibora Carbola, jíž ročně projdou asi dvě stovky žáků a o něco víc klientů, kteří mají zájem o kurzy pro pokročilé. Menších škol je v Česku zhruba desítky – celkem jsou paraglidingové kurzy v tuzemsku byznys, kterým ročně proteče několik milionů korun.

Radost z toho mají nejen majitelé škol a výrobci vybavení, ale i Pavel Březina. S paraglidem začínal před víc než pětadvaceti lety a létání v horách si ho získalo. Ale jak ubíhaly roky, dal přednost padákům poháněným vrtulí. „Už jsem neměl tolik času, abych mohl na kopci čekat na podmínky k dlouhému přeletu. A tak jsem začal létat s motorem, protože můžu odstartovat ze země kdykoliv chci a doletět kamkoliv,“ vysvětluje. Ze záliby se stala práce a během posledních patnácti let se Březina se svojí firmou Nirvana Systems vypracoval mezi tři největší světové výrobce paramotorů – padáků poháněných vrtulí. „Těžšíme z oblíbenosti volného létání v Česku i ve světě. Je celkem časté, že piloti paraglidů po několika letech přechází na motor,“ dodává.

Paramotorů – zjednodušeně krosen s pohonem a vrtulí, které si pilot nasadí na záda, aby ho poháněly během startu i letu – vyrobí Nirvana ročně asi tři stovky. I Březina má zákazníky hlavně v zahraničí, prodává do čtyřicítky zemí světa a největší trh jsou pro Nirvanu Spojené státy, tam jde téměř polovina roční produkce. Loni firma utržila asi sto milionů korun a aktuálně rozjíždí expanzi do Brazílie. Březinu navíc těší, že se paramotory daří prodávat i profesionálům – třeba malajsijské pobřežní stráž. „Používají je k hledání osob jako levnější alternativu. Místo jednoho vrtulníku si můžou pořídit 250 paramotorů,“ usmívá se Březina.