

Zmínil jste novou vrtulníkovou platformu, která má stát na strojích Venom a Viper. Pro vrtulníky Mi máte ceněné kompetence, jak jste na tom se stroji amerických výrobců?

To je pro nás úplně zásadní úkol. Má dvě linie, první je simulační středisko, které již s naší dceřinou společností VR Group budujeme na vrtulníkové základně v Náměšti nad Oslavou. Mimochodem, simulační výcvik je naší chloubou, v Pardubicích máme v rámci Centra leteckého výcviku takzvané téescčko, tedy tréninkové simulační centrum, kde školíme piloty z celého světa. Srovnatelné je v Evropě už jen jedno ve Švédsku. Druhá linie se týká životního cyklu strojů, tedy servisu a údržby, tam v současné době diskutujeme detailní parametry zajištění této služby ve prospěch české armády. Řešíme souběžně personální struktury a organizaci, abychom v okamžiku, kdy tady nové vrtulníky budou, byli schopni se o ně postarat.

Máte šanci se prosadit i na tvrdém zahraničním trhu Evropy a NATO a zúročit tam své kompetence?

Co se týká vrtulníků východní provenience, tak určitě ano, pokud je zahraniční armády využívají, jsme certifikovaným partnerem pro Evropskou unii i NATO, aktuálně jsme například před podpisem významné zakázky pro Severní Makedonii. Na tomto poli jsme významnými partnery mnoha států, s ohledem na původ vrtulníků Mi to jsou pochopitelně spíše země na východ od nás, případně z Afriky či Asie.

A pokud jde o ty nové americké stroje?

To je určitě jeden z našich cílů, nabídnout službu i dalším potenciálním zákazníkům, a to pro vojenský i civilní sektor, nicméně ten domácí vojenský je teď prioritou.

Jak se státního podniku dotýká současná krize vstupů, která v některých podnicích výrazně limituje výrobu?

Určitě zasáhla i nás, postcovidová doba je z našeho pohledu znát především ve zdražování subdodávek. Jako veřejný zadavatel jsme trochu svázaní, nicméně se snažíme snižovat ceny vstupů jak jen to jde, ale zdražování se nevyhne ani my. Respektive, už jsme se nevyhnuli.

Máte jako státní podnik, primárně zaměřený na obranný průmysl, nějaký prostor pro vývoj a výzkum ve spolupráci s českými firmami?

Dlouhodobě razím myšlenku spolupráce státního podniku, akademické sféry a privátních firem, na tom mohou vydělat všichni aktéři. V LOM vidím velký prostor zejména pokud jde o otázku modernizací, například v oblasti zástavby moderních radarových, komunikačních nebo zbraňových technologií. A nejde pouze o vrtulníky, myslím, že tu máme odborníky, kteří jsou schopni takové projekty řešit i s přesahem do jiných odborných oblastí.



LOM PRAHA s. p.

Tradiční podnik českého leteckého průmyslu, čelní opravárenský závod pro vrtulníky řady Mi v zemích NATO a EU s uzavřeným cyklem oprav. Je plně certifikován ruskými konstrukčními kancelářemi MVZ Mil a OAO Klimov, mezinárodním leteckým výborem MAK a domácími leteckými autoritami. Oproti mnoha konkurentům může nabídnout komplexní služby spojené s kompletní podporou životního cyklu vrtulníků Mi. Disponuje zkušeným technickým personálem i pokročilými technologiemi.

Jeho doménou jsou především generální opravy vrtulníků Mi-2, Mi-8/17, Mi-24/35 a jejich agregátů (turbohřídelových motorů, reduktorů a pomocných startovacích motorů). Dále opravuje pístové motory a poskytuje letecký výcvik pilotů ve vlastním Centru leteckého výcviku v Pardubicích. Dceřiná společnost VR Group se na špičkové úrovni zabývá výrobou simulátorů a simulačních technologií pro letouny, vrtulníky i pozemní síly.

Mohl by LOM nabídnout své produkční kapacity civilnímu privátnímu sektoru? Řada podniků dnes po zkušenostech s globálními řetězci hledá diverzifikaci dodavatelského portfolia...

To je další velmi aktuální téma. Už jsem zmínil, nejsme orientováni jen na vrtulníky a jen na vojenské portfolio. Musíme být rozkročení i na druhou stranu a byl jsem vlastně překvapen, jakou šíři nevojenského portfolia můžeme českým firmám nabídnout. A právě dnes, kdy se

firmy orientují na domácí dodavatele, mohou být naše možnosti pro mnohé z nich zajímavé. Ať už se jedná o strojní obrábění, vyvažování rotačních dílů, CNC stroje, nedestruktivní testování, galvanovnu... Umíme opravovat motory, a to nejen pro platformu Mi, ale i ty proudové pro L-39 nebo pístové. Ohledně pístového programu vnímám značnou poptávku, proto se na něj chci zaměřit. V souvislosti s tím také spouštíme i nový e-shop pro prodej náhradních dílů na písty, který však chceme využít ve větší míře a nabízet jeho prostřednictvím i další zboží.

Nabídku vůči českému průmyslu postupně akcelerujeme, a to i prostřednictvím Hospodářské komory. Navazování obchodních vazeb v těchto odbornostech je pro nás důležité i proto, že nás udržují v realitě, můžeme budovat kompetence a schopnosti, které pak zpětně můžeme využít i pro portfolia vojenská. A musím říci, že už dnes se zájem českých firem ukazuje.

Velký zájem vzbuzuje restaurování letadel pro Vojenský historický ústav. V tom, předpokládám, budete pokračovat i nadále?

Určitě ano. Renovace historické letecké techniky je sice marginální, ale přesto další schopností, kterou jsme schopni nabídnout nejen VHÚ, ale potenciálně i do zahraničí. Pro VHÚ primárně renovujeme unikátní historické letouny československého letectva, a to do muzejních sbírek kbelského Leteckého muzea. V dubnu předali zaměstnanci našeho závodu letadel opravené stroje Aero L-29 Delfín ve speciální kamufláži a Avia CB-33. Nedávno začali pracovat na renovaci vrtulníku jediného svého druhu v Česku SM-2 OK-RUV. Chceme i nadále podporovat projekty, které souvisí s československou a českou historií. ■

PETR KARBAN