

# České lodě se plaví na Antarktidě i v Grónsku

Čluny z Nového Města nad Metují se nýtují stejně jako letadla, aby odolaly velkým mrazům. Firma Marine je vyváží do celého světa. Úspěchy slaví především v zemích, kde je oblíbená i škodovka.



■ Kristína Paulenková ■

V osmdesátých letech bratři Novotní závodili na plachetnicích, a protože v tehdejším Československu toho nebylo moc k sehnání, začali si na své lodě vyrábět příslušenství sami. „Protože jsme na našich lodích vyhrávali, lidé po nás toto vybavení poptávali, a tak jsme si zařídili živnost,“ vzpomíná na úplné začátky Tomáš Novotný, spolumajitel firmy Marine.

Když pak v roce 1991 zakládali společnost Marine, měli v plánu především dovážet nafukovací čluny a lodní motory a pokračovat ve výrobě drobného příslušenství. Dnes vyrábějí zhruba 750 hliníkových lodí ročně a vyvážejí do desítek zemí světa.

Přítom s výrobou lodí začali jen kvůli obrovské poptávce během povodní na konci devadesátých let a na začátku nového tisíciletí v Česku. „Hasiči při povodních zjistili, že nafukovací čluny jsou dobré, stabilní a skvělé na záchranu lidí. Ale když se dostanou do míst, kde jsou zaplavené cesty a ploty nebo dopravní značky koukají z vody, čluny se o ně mohou rozříznout. Mimočodem nejhorší je značka hlavní silnice, která má špičku nahoru. Záchranářům se několikrát stalo, že se plavidlo rozřízlo. Ono to nevádí, člun dojede, ale už ho nejde dál používat a musí se opravit. A tak přišli hasiči

s tím, jestli bychom nemohli dodat nějaké kovové loďky, kterým by to nevádílo,“ vypráví Novotný.

Tehdy dováželi čluny z Kanady, které hasičům na práci vyhovovaly. Jenže dodávka zboží až ze zámorí trvala několik měsíců a to už bylo po povodních. Nejrychlejší způsob, jak v budoucnu rychle reagovat na náhlu poptávku, byl tak paradoxně ten nejsložitější – hliníkové lodě vyrobit v Česku.

## Zájem mají rybáři z celého světa

Nejdříve Novotní odjeli do Kanady, kde se dohodli s tamním výrobcem, že jim bude dodávat součástky a oni lodě jeho značky v Česku smontují. Tak se celý proces urychlil. Postupem času do výroby přidávali i své modely. Dnes prodávají zhruba třicet modelů lodí, i když základních trupů je jen patnáct – čluny se od sebe liší především interiérem.

Tyto lehké hliníkové loďky dříve nejčastěji kupovaly záchrané sbory a různé profesní organizace. V současné době se situace obrátila a o nákup mají zájem především rekreační uživatelé. „Z devadesáti procent jsou našimi zákazníky rybáři nebo lidé, kteří mají chalupy a potřebují loďičku, která je někam doveze a nebude se muset ně-

## Marine

Rodinnou firmu na dovoz nafukovacích člunů a lodních motorů založili bratři Tomáš a Petr Novotní. K lodím měli blízko. V mládí závodili na plachetnicích. S výrobou vlastních hliníkových člunů začali, protože je o velké dočasně žádaly české záchrané sbory. Bylo to na konci devadesátých let a v Česku byly velké povodně. Dnes, kdy pro ně pracuje 28 lidí, vyrobí 750 lodí různých velikostí a tvarů ročně. Vyvážejí je do celého světa. Tržby celé společnosti se pohybují v rozmezí 60–90 milionů korun ročně, vlastní čluny tvoří asi polovinu částky.



FOTO: HN – MILAN BUREŠ

jak zvlášt udržovat. Když na podzim skončí sezona, tak ji jen převrátí dnem vzhůru a nechají ležet u své chalupy," popisuje Novotný.

Postupem času začali dokonce české čluny vyvážet do celého světa a podle Novotného slov až devadesát procent produkce putuje do ciziny. „Je zajímavé, že se nám daří v zemích, kde se daří i škodovce. Jde nám to dobře v Německu, ve Velké Británii a Skandinávii a to jsou zároveň země, kde jsou oblíbená i česká auta. Naši distributoři reklamu, kterou Česku dělá ve světě Škoda Auto a obecně český automobilový průmysl, používají," dodává Novotný.

Následně ale přiznává, že především v přímořských zemích si důvěru pracně získávali. Tamním prodejcům se nechtělo věřit, že by lidé v zemi, kde žádné moře nemají, dokázali vyrobit loď, která zvládne vlny a slanou vodu. Nicméně dnes prodávají lodě například i do Itálie nebo Španělska. Ty nejpozoruhodnější destinace, kam se české hliníkové loďky podívaly, se ale nenachází ve slunném Středozeří nebo někde v tropech.

„Nejzajímavější dodávky jsme měli dvě. Jednou bylo vybavení polární stanice na Antarktidě, kam jsme dodávali dva nafukovací a dva hliníkové čluny pro české vědce,

kterí tam jezdí na výzkumy a potřebují lodě, aby se mohli přesunovat z místa na místo," vzpomíná Novotný.

Překvapivá poptávka přišla také z Grónska, kam putoval kontejner s dvanácti loděmi. „Měli jsme pocit, že jsme tam prodali víc lodí, než tam žije lidí," směje se Novotný.

### Sestavení lodí jako papírová skládačka

Hliníkové čluny se vyrábějí v Novém Městě nad Metují. Celý výrobní proces začíná v takzvané přípravně. Zde se tvarují a řezou jednotlivé díly, ze kterých se pak loď skládá, a to doslova. Zjednodušeně by se totiž dalo říci, že vyrobit loď je jako lepit skládačku z papíru. Jen s tím rozdílem, že jednotlivé části se nelepí, ale nýtují. Stejná technologie se používá například u letadel. Díky tomu hliníková konstrukce odolá i vysokým mrazům.

„Všechny komponenty, které se dají vyrobit z plechu, ze dřeva, z překližek nebo z plastů, jako například plexisklo, si děláme sami," vysvětluje hned na začátku vedoucí výroby Jan Kašpar. Větší díly si pak nechávají řezat u jiných firem, protože stroje na řezání tak velkých kusů má jen několik podniků v republice.

Montáž probíhá ručně. Zrovna když jdeme kolem, dvojice mužů sestavují malé loďky, které jsou jedněmi z nejvíce prodávaných. Rozestavených člunů stojí naráz v hale šest, jeden už se koupe ve zkušebním bazénu, zatímco u jiného vidíme teprve všechny díly volně ležet vedle sebe. „Když budeme mluvit jen o montáži, výroba této lodičky trvá zhruba čtyři hodiny,“ doplňuje Kašpar. Větší lodě pak ve dvojici zvládnou šikovní montéři postavit za osm hodin. Paradoxně někdy bývá horší vyrobít jednotlivé díly. „Někdy je to složité. Dělalí se na strojích, kde jsme omezeni jejich rychlostí,“ vysvětluje Kašpar.

Kromě trupu muži dovnitř nýtují lavičky a další příslušenství podle typu lodi. V samostatné menší hale ještě před tím nalepují na interiérové doplňky speciální polstrování.

Klíčové je být při práci přesný. Jednoduše proto, že do lodi se nesmí dostat voda, a tak do sebe musí vše dokonale zapadat. Lodě se proto ihned po montáži testují, zda je vše v pořádku. Člun se ponoří, zatíží a půl hodiny se čeká, zda do něj nezateká.

Práce vyžaduje skvělou zručnost a pečlivost. Proto mají v Novém Městě nad Metují někdy problém sehnat člověka, který by skládání a následné nýtování lodě skutečně zvládal. Kašpar dokonce vypráví, že občas nově přijatý člověk podá výpověď už první den o polední pauze.

### Potopit člun je takřka nemožné

Než se nový model dostane do výroby, předchází tomu dlouhé vymýšlení a testování. Tomáš Novotný coby exportní ředitel se nechává inspirovat mimo jiné poptávkou zákazníků z celého světa. Vývoj nových lodí je pak práce mnoha lidí. Když se vyvine prototyp, testuje se, zda je možné jej potopit. I malá hliníková loď by měla být nepotopitelná. „Souvisí to s přísnými evropskými normami, které hovoří o tom, že když se loď celá zaplaví vodou, musí se změnit v záchraný ostrůvek, který unese lidi až do počtu maximální posádky, která musí zůstat sedět a neměla by být ponořená víc než jen po pás ve vodě,“ vypráví Novotný. Zajišťuje se to tak, že i ty nejjednodušší loďky mají lavičky kompletně vypěněné polystyrenem a jsou pevně spojené se člunem. Když do lodi nateče voda, polystyren ji nadále nadnáší.

Ceny hotových člunů se pohybují od 25 tisíc až po 350 tisíc korun. Záleží na velikosti, tvaru i interiéru. Na zakázku lodě většinou nedělají, protože výroba trupu se vyplatí jen od velkého množství, i když vnitřní část člunů lze upravit podle přání zákazníka. K lodi je potřeba dokoupit si motor. Pokud tedy člověku nestačí pádlo.



FOTO: HN – MILAN BUREŠ (5x)





**1** Vše začíná v přípravě, kde se jednotlivé kusy lodí zkontrolují. Všechno do sebe musí přesně zapadat.

**2** Díly se k sobě skládají a nýtují. Jde o stejnou technologii jako u letadel. Loď musí odolat i velkým mrazům.

**3** Hotový člun se ihned testuje. Zjišťuje se, zda není v konstrukci žádná skulina a nezatéká do ní. Položí se proto do speciálního bazénu a zatíží se.

**4** Pokud je vše v pořádku, loď putuje do skladu.

**5** V menší dílně se na interiérové příslušenství člunů – jako například lavičky – přidává polstrování, které musí být voděodolné a lehké.

Podívejte se na video z výroby hliníkových lodí Marine:



Díky této práci propadlo plavbám hned několik zaměstnanců Marine, takže společně některé modely například testují. „Na vodní nádrž Rozkoš si dáme několik našich člunů a všichni na nich jezdíme. Před rokem si dodělali řidičák na loď i ti, kteří ho neměli – dokonce i děvčata v kanceláři. Ta sice neměla potřebu si průkaz dělat, ale šéf rozhodl, že pokud loď prodávají, tak je musí umět i řídit,“ vypráví Kašpar.

Dříve se na většině českých přehrad s motorovými čluny jezdit nesmělo, dnes už je to možné, a tak plavba není problém. „Nedělá to žádnou ekologickou zátěž, protože v motorech jsou vstřebatelné ekologické náplně. Navíc plutím po přehradě vodu provzdušňují a ztěžují tím podmínky pro život sinicím, které tam nechceme,“ vysvětluje Kašpar.

Přestože je pro Tomáše Novotného jeho práce tak trochu koníček, na poslední otázku, a to kam jezdí na dovolenou, odpovídá, že manželka by ráda k moři, on ale raději volí dovolenou na horách. Vody a plaveb si prý užije za celý rok pracovní až dost.