



1934 - 2024

Obsah

Začátky průmyslové skupiny OMNIPOL 1916–1939	08
Druhá světová válka 1939–1945	16
Období poválečné obnovy 1945–1948	24
OMNIPOL v období komunistického Československa 1948–1980	26
Zlatý věk 1980–1989	46
Nová éra skupiny OMNIPOL 1989–současnost	54



Úvodní slovo

Vážené dámy, vážení pánové,

je mi velkou ctí, že Vám mohu představit publikaci vydanou k devadesátiletému výročí průmyslové skupiny OMNIPOL.

Od svého vzniku v roce 1934 je OMNIPOL úzce spojen s leteckým a bezpečnostním prostředím. Za devadesát let své existence prošel významným vývojem, kdy se z ryze obchodní společnosti stala silná průmyslová skupina. Z této pozice dokázal OMNIPOL v posledních letech nejen zachránit důležité české letecké a hi-tech společnosti, daří se mu je také vracet zpět na výsluní.

Jako majitel pocítuji nesmírnou hrdost, že si OMNIPOL díky nejvyšší kvalitě výrobků a služeb vybudoval celosvětově dobré jméno. Často v této souvislosti vzpomínám na svého otce, Ing. Františka Hávu, který celý život úzce provázal právě s touto společností. Zejména díky jeho lásce k letectví a obchodnímu talentu zažil OMNIPOL v 80. letech v tomto oboru enormní

úspěchy a stal se jednou z nejvýznamnějších obchodních společností té doby.

S pokorou jsem po něm převzal štafetu a každý můj krok ovlivňují myšlenky na něj. Díky jeho inspiraci jsem velkou část života zasvětil záchraně leteckého průmyslu, jenž má v České republice letitou tradici. Vážím si toho, že již po tři generace může moje rodina formovat směřování skupiny.

Do dalších let přeji všem našim společnostem mnoho úspěchů. Věřím, že se na nich budou podílet i moji synové Petr a Martin Hávovi, kteří v posledních letech OMNIPOL spolu se mnou vedou. Všem zaměstnancům a vedení společnosti děkuji za jejich práci a nasazení a do budoucna přeji hodně zdraví a osobních úspěchů.

Richard Háva

VÝVOJ SPOLEČNOSTI V DATECH

1934 /

ZALOŽENÍ SPOLEČNOSTI OMNIPOL
AKCIOVÁ SPOLEČNOST, DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI, ZAKLÁDÁ OMNIPOL
PRO PRODEJ SVÝCH VÝROBKŮ SKRZE SVOJI MEZINÁRODNÍ SÍŤ POBOČEK.

1939 /

PŘEVZETÍ AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI, DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI, A PŘERUŠENÍ
PŘEDVÁLEČNÝCH AKTIVIT SPOLEČNOSTI OMNIPOL.

1945 /

POVÁLEČNÁ OBNOVA
OBNOVENÍ OBCHODNÍ ČINNOSTI SPOLEČNOSTI OMNIPOL, ZÁROVEŇ ZNÁRODNĚNÍ
MATERSKÉ AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI, DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI.

1953 /

Z USNESENÍ ÚSTŘEDNÍHO VÝBORU KOMUNISTICKÉ STRANY ČESKOSLOVENSKA JE
NA SPOLEČNOST OMNIPOL A. S., PŘEVEDENA VEŠKERÁ AGENDA VÝVOZU A DOVOZU
LETADEL A SPORTOVNÍCH ZBRANÍ.

1956 /

ZMĚNA STANOV SPOLEČNOSTI, Z OMNIPOL A. S., SE STÁVÁ PODNIK ZAHRANIČNÍHO
OBCHODU (PZO) OMNIPOL.

1960 /

PZO OMNIPOL
V RÁMCI DĚLBY PRÁCE JE V ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLICE
DOPORUČENO SOUSTŘEDIT SE NA VÝVOJ A VÝROBU CVIČNÝCH PROUDOVÝCH LETADEL
A MALÝCH DOPRAVNÍCH LETADEL. OMNIPOL ZE SVÉ POZICE PZO REALIZUJE VÝVOZ
VŠECH LETADEL (PŘEDEVŠÍM ZLÍN, LET A AERO) VYRÁBĚNÝCH V ČSR.

1973 /

Z PZO OMNIPOL JE VYČLENĚNA AGENDA SPORTOVNÍCH ZBRANÍ A PŘEVEDENA NA PZO MERKURIA.

1990 /

UKONČENÍ MONOPOLU SPOLEČNOSTI OMNIPOL NA VÝVOZ A DOVOZ LETADEL.
DOKONČENÍ PRIVATIZACE SPOLEČNOSTI OMNIPOL A.S.

1996 /

NOVÁ ÉRA SPOLEČNOSTI OMNIPOL
PO OBDOBÍ HLEDÁNÍ NOVÉ IDENTITY A OBCHODNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ V 90. LETECH SE
SPOLEČNOST ZAMĚŘUJE NA OBCHOD S HI-TECH PRODUKTY S VYSOKOU PŘIDANOU
HODNOTOU A INVESTICE DO JEJICH ČESKÝCH TRADIČNÍCH VÝROBCŮ.

2011 /

AKVIZICE SPOLEČNOSTI ERA A. S.

2015 /

SPOLEČNOST OMNIPOL SE STÁVÁ PARTNEREM A SPOLUINVESTOREM PROJEKTU L-39NG.

2018 /

AKVIZICE SPOLEČNOSTI MESIT HOLDING, A. S.

2021 /

SKUPINA OMNIPOL ZÍSKÁVÁ PODÍL VE SPOLEČNOSTI AERO VODOCHODY AEROSPACE A. S.

2022 /

AKVIZICE SPOLEČNOSTI AIRCRAFT INDUSTRIES, A. S., KTERÁ VYVINULA A VYRÁBÍ L 410 NG,
NAVAZUJÍCÍ NA CELOSVĚTOVÝ ÚSPĚCH LETOUNU L 410 TURBOLET.

Začátky průmyslové skupiny

OMNIPOL

1916–1939



TUZEMSKÁ VÝROBNÍ ZÁKLADNA A PŘEDCHŮDCI SPOLEČNOSTI OMNIPOL

Za klíčový je považován rok 1916, kdy výrobce automobilů Laurin & Klement založil v Mladé Boleslavi společnost Excelsior, továrnu motorových pluhů.

V roce 1925 dochází ke spojení firem Laurin & Klement a Škodových závodů, jejichž název zněl Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni. Excelsior se stal součástí tohoto koncernu. Po dvanácti letech existence společnosti Excelsior vzniká na základě usnesení mimořádné valné hromady této společnosti konané dne 7. 4. 1928 společnost Autopol, zabývající se obchodem s ojetými automobily. Jejím jediným společníkem byla Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni. Jedná se o druhý krok vedoucí ke vzniku společnosti OMNIPOL. V roce 1929 naplno vypukla hospodářská krize.





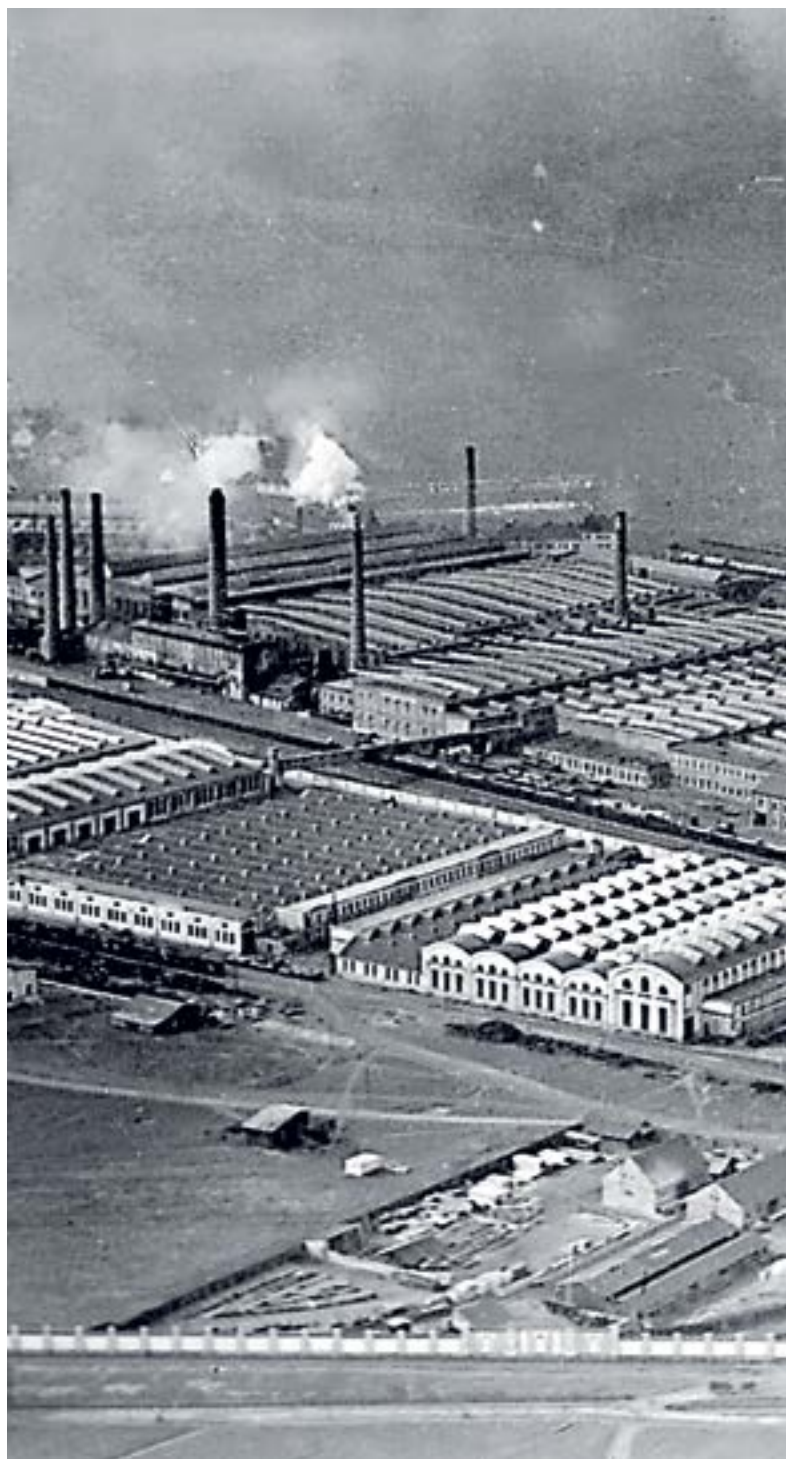


OMNIPOL A JEHO ZAČÁTKY

Aby nebyly Škodovy závody Plzeň odkázány pouze na spolupráci s jiným subjektem, založily v říjnu 1934 obchodní společnost OMNIPOL, která zprostředkovávala především realizaci barterových obchodů. V letech 1935–1938 byla vybudována rozsáhlá zahraniční síť obchodních zastoupení ve více než 60 zemích světa. Prostřednictvím těchto zastoupení se následně začalo obchodovat i s různými komoditami rychle se rozvíjející tehdejší československé ekonomiky.

Stávající právní forma OMNIPOL, s. r. o. již po třech letech přestala vyhovovat narůstajícímu objemu realizovaných obchodů, a proto v polovině září 1938 dochází ke změně na akciovou společnost. Nicméně další očekávaný růst objemu obchodů se nedostavil. Dne 23. 9. 1938 byla v ČSR vyhlášena mobilizace armády a o šest dní později byla podepsána mnichovská dohoda.

V této době se stává situace ve společnosti napjatou. Francouzský hlavní akcionář, společnost Schneider et Cie, ze Škodovky v roce 1939 odchází a její akcie odkupuje československý stát. I tato situace se však rychle mění.





VÝROBNÍ ZÁVOD ŠKODA V PLZNI

REKAPITULACE ZÁKLADNÍCH UDÁLOSTÍ

1916 /

ZALOŽENÍ SPOLEČNOSTI EXCELSIOR, TOVÁRNA MOTOROVÝCH PLUHŮ, SPOL. S. R. O.

1928 /

ZE SPOLEČNOSTI EXCELSIOR VZNIKLA OBCHODNÍ SPOLEČNOST AUTOPOL.

1929 /

VYPUKLA SVĚTOVÁ HOSPODÁŘSKÁ KRIZE.

1934 /

VEDENÍ SPOLEČNOSTI AUTOPOL SCHVÁLILLO ZMĚNU NÁZVU SPOLEČNOSTI NA OMNIPOL. PŘEDMĚT PODNIKÁNÍ BYL ROZŠÍŘEN O OBCHOD SE SMÍŠENÝM ZBOŽÍM VE VELKÉM A ŽIVNOST SPEDIČNÍ.

1938 /

USNESENÍM OBCHODNÍ SPOLEČNOSTI S. R. O. OMNIPOL BYLA ZMĚNĚNA PRÁVNÍ FORMA NA AKCIOVOU SPOLEČNOST.



VELETRŽNÍ PALÁC V PRAŽSKÝCH HOLEŠOVICÍCH
- JEDNO Z PRVNÍCH SÍDEL SKUPINY OMNIPOL

Druhá světová válka

1939–1945



PROTEKTORÁTNÍ UDÁLOSTI

Dne 15. 3. 1939 došlo k okupaci ČSR německými vojsky a byl vyhlášen Protektorát Čechy a Morava. Díky svému silnému ekonomickému a výrobnímu postavení na domácím i zahraničním trhu se Akciová společnost, dříve Škodovy závody Plzeň, okamžitě stala předmětem zájmu německých válečných podnikatelských kruhů.

Finanční skupina Kehrl-Rasche, Dresdner Bank si vynutila předání 130 528 akcií Škodových závodů, které zůstaly v rukou československého státu. Jejich vydáním se daly do pohybu mocenské přesuny v brněnské Zbrojovce i ve Škodových závodech. Éra této finanční skupiny skončila 26. 8. 1939, kdy akciovou účast převzal holding říšskoněmeckých závodů a kontrolu Úřad pro německé branné hospodářství v Praze (Wehrwirtschaft-Inspektion Prag).

Do čela společnosti OMNIPOL byl v té době jmenován německý ředitel a tím okupační moc mohla akciovou společností neprůhledně disponovat. Rovněž obě tehdejší československé letecké dopravní společnosti, státní ČSA a škodovácká ČLS, byly kompletně začleněny do tehdejší německé Lufthansy.

V té době se píše ještě jeden příběh. V říjnu 1941 zatýká gestapo pět českých vedoucích pracovníků společnosti OMNIPOL, kteří jsou obviněni ze spolupráce s nepřáteli tehdejšího Německa. Dodatečně se za zvlášť dramatických okolností prokázalo, že důvody k zatčení byly smyšlené. Vedoucí pracovníci po roce perzekucí nadále zůstávají ve společnosti, avšak pod kontrolou gestapa. Je to bratr říšského maršála Albert Göring, který využívá vlivu svého bratra Hermanna, intervnuje na nejvyšších místech v Německu i v Protektorátu Čechy a Morava a zachraňuje českého ředitele společnosti OMNIPOL Františka Zrna a jeho čtyři kolegy.



OMNIPOL VYVÁŽEL I DIESELOVÉ GENERÁTORY.



ŠTAV PO ROCE 1941

V tomto období nelze hovořit o existenci vlastního československého vojenského nebo leteckého průmyslu. Nejen Škodovy závody, ale i další výrobní továrny na území Československa byly plně využívány pro potřeby německého vojenského hospodářství, výroba byla v českých továrnách prováděna na vysoké úrovni kvality i kvantity.

Současně exilová vláda v Londýně udržovala ve válečném období kontakt se zahraničními filiálkami společnosti OMNIPOL.



REKAPITULACE ZÁKLADNÍCH UDÁLOSTÍ

1939 /

AKCIOVOU SPOLEČNOST, DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI, PŘEVZAL ZÁSTUPCE NĚMECKÉ VOJENSKÉ SPRÁVY. TÍM BYLA ČINNOST SPOLEČNOSTI OMNIPOL VE SMYSLU JEJÍCH PŘEDVÁLEČNÝCH AKTIVIT PŘERUŠENA.

1941 /

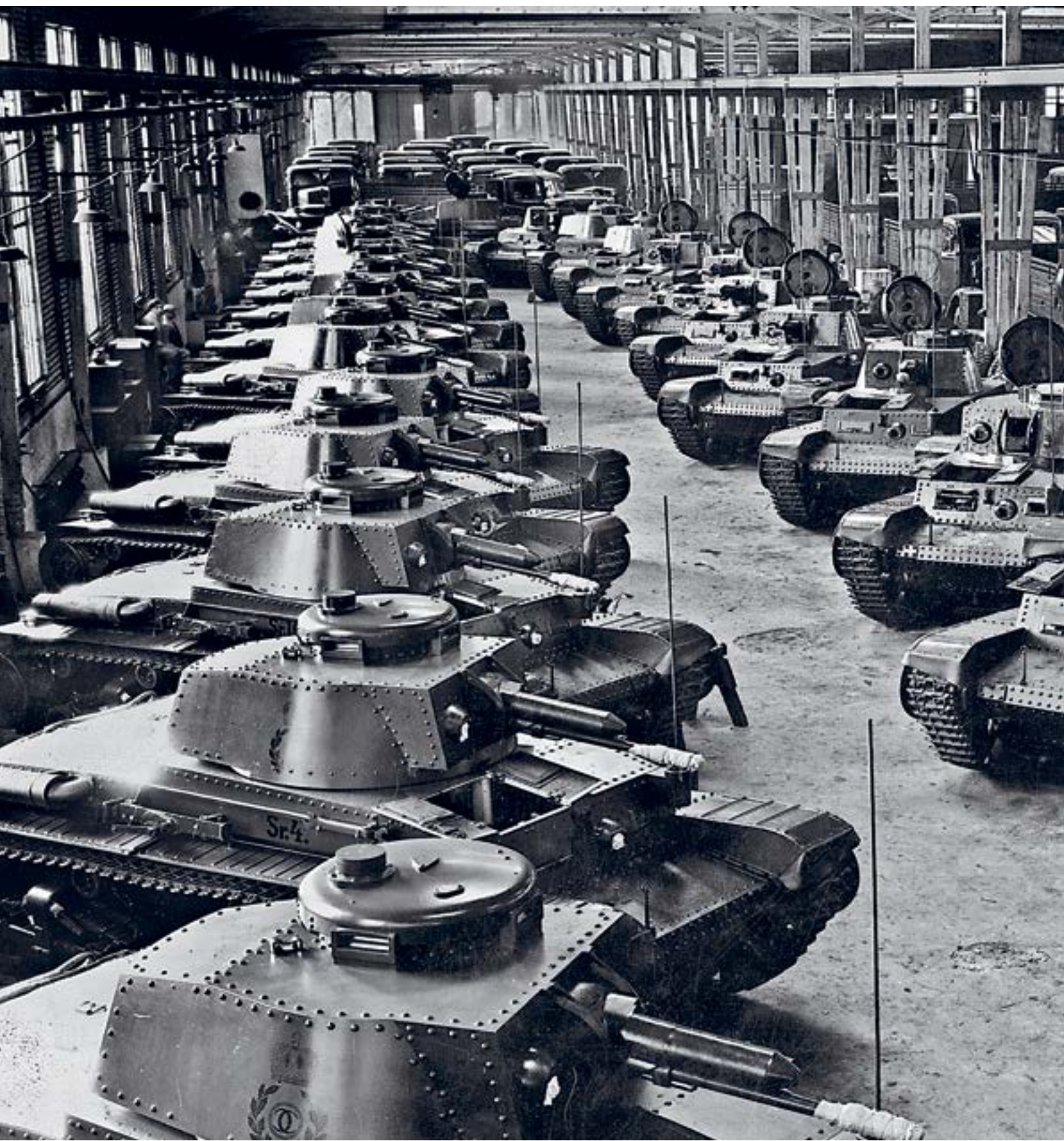
V ŘÍJNU 1941 ZATÝKÁ GESTAPO PĚT ČESKÝCH VEDOUCÍCH PRACOVNÍKŮ SPOLEČNOSTI OMNIPOL, KTEŘÍ JSOU OBVINĚNI ZE SPOLUPRÁCE S NEPŘÁTELI TEHDEJŠÍHO NĚMECKA.

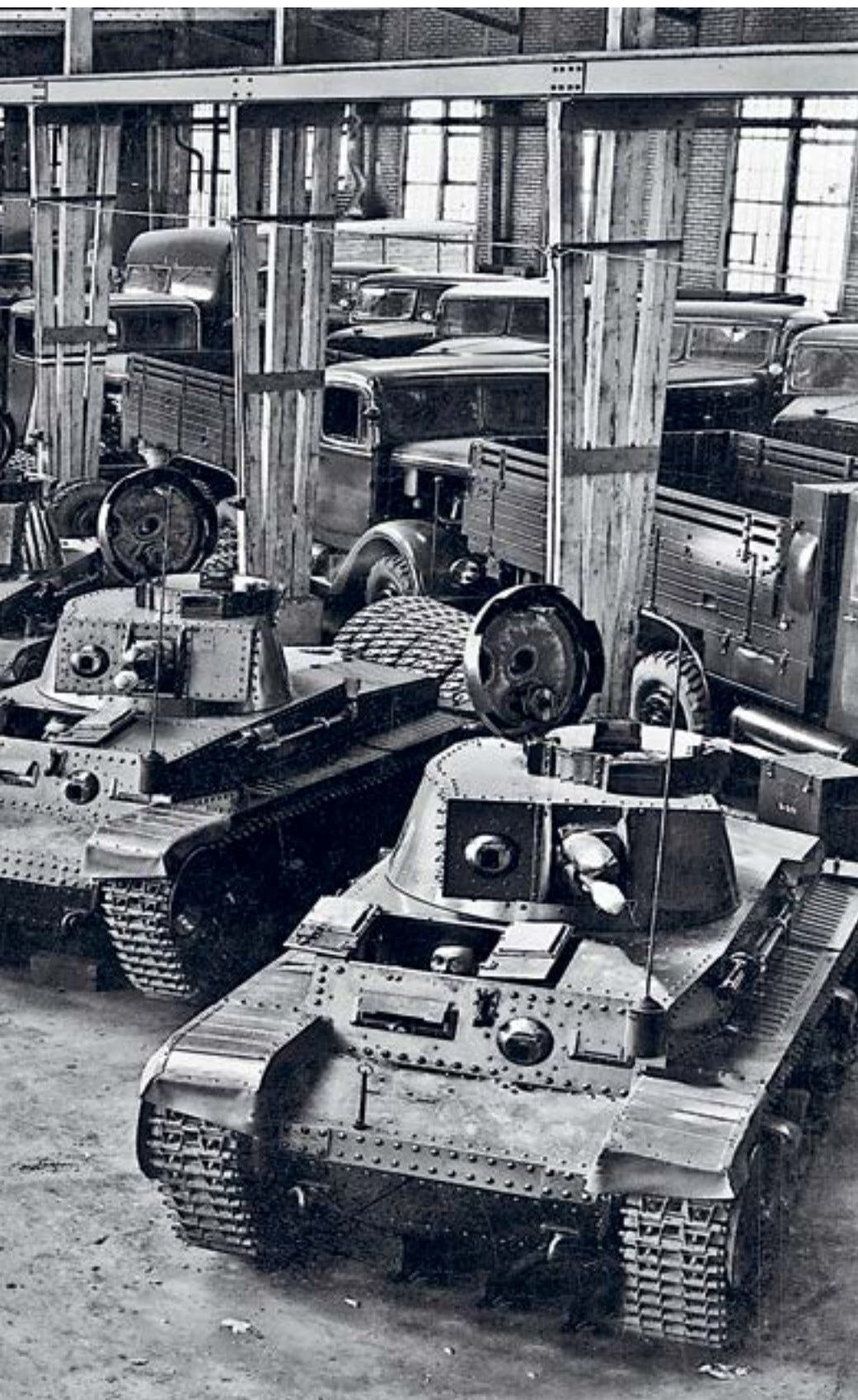
1942 /

EXILOVÁ VLÁDA V LONDÝNĚ UDRŽOVALA VE VÁLEČNÉM OBDOBÍ KONTAKT SE ZAHRA NIČNÍMI FILIÁLKAMI SPOLEČNOSTI OMNIPOL.

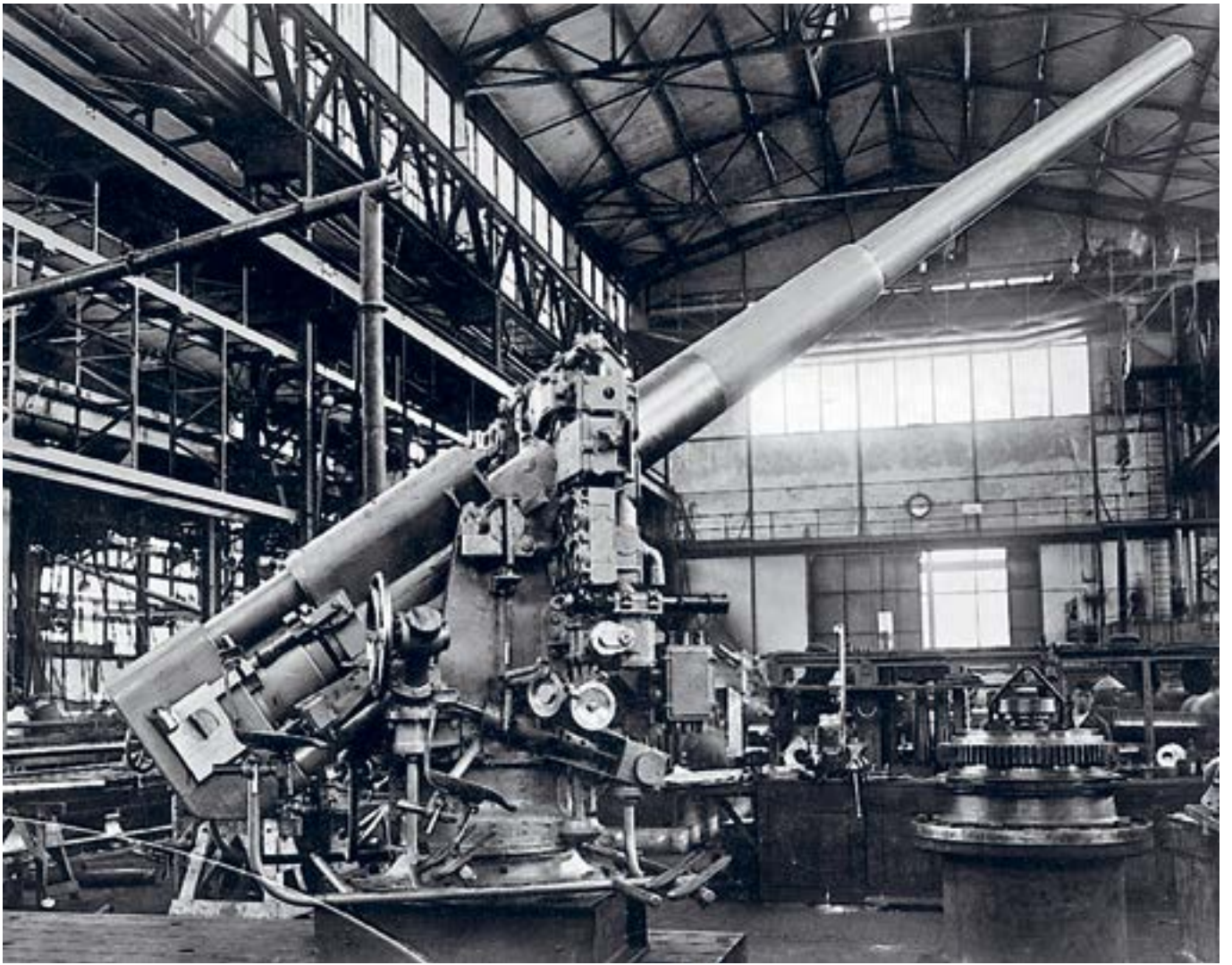


GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ ŠKODOVÝCH ZÁVODŮ V PRAZE,
REGISTROVANÉ SÍDLO SPOLEČNOSTI OMNIPOL
VE 30. A 40. LETECH

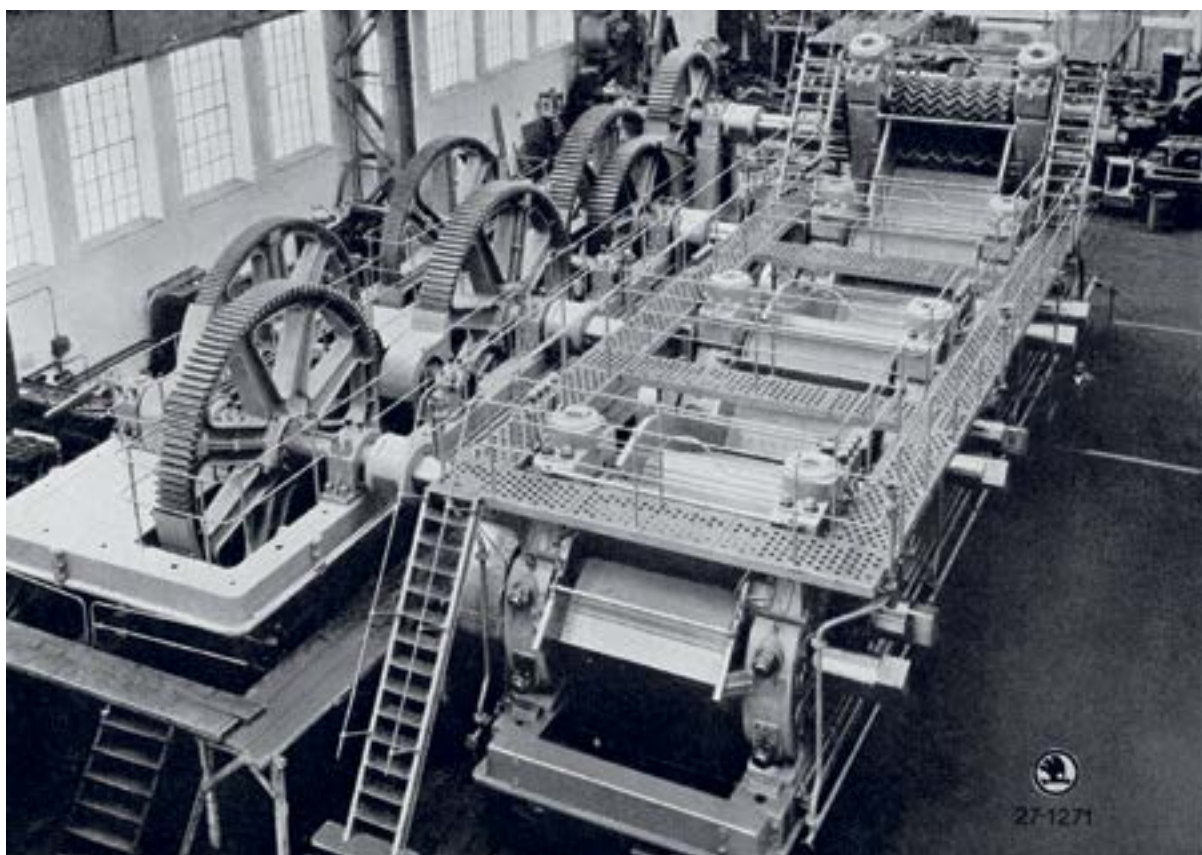
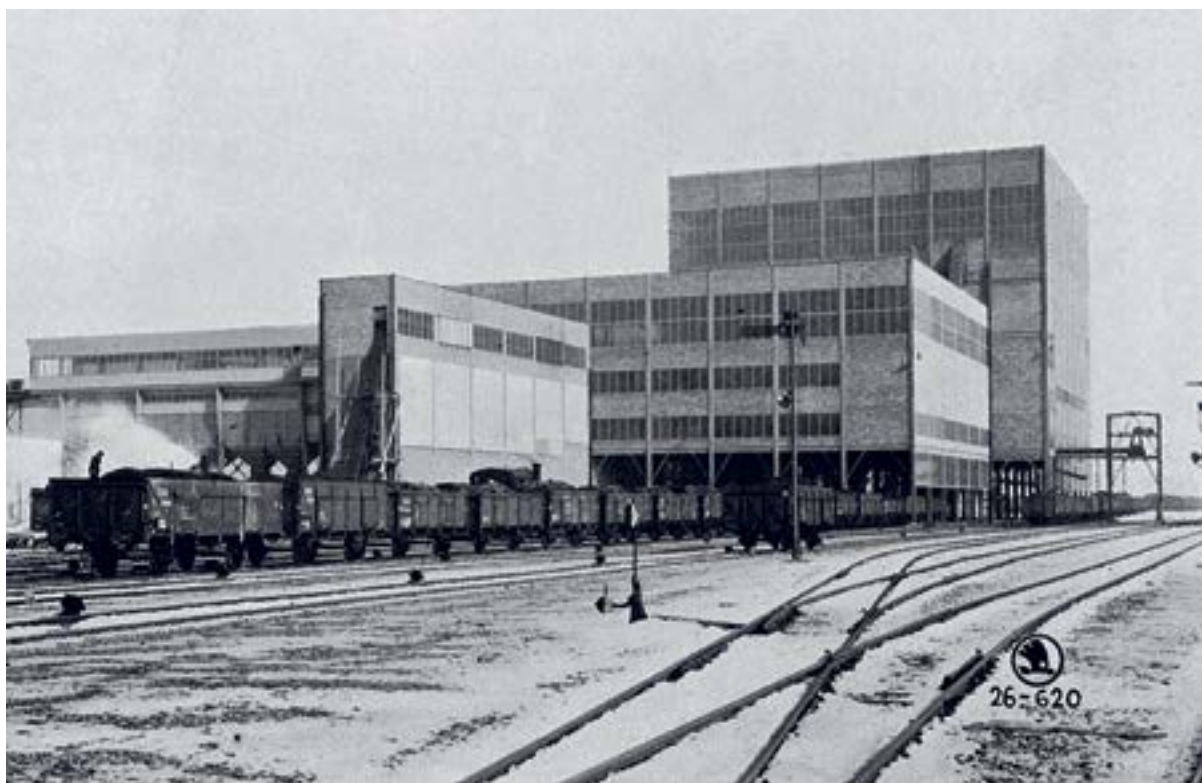




OMNIPOL VE SVÝCH ZAČÁTCÍCH
VYVÁŽEL TAKÉ TANKY. NA SNÍMKU TANK
SPOLEČNOSTI ŠKODA, TYP LTVZ35.
CELKOVĚ BYLO VYROBENO 298 KUSŮ.



DO EXPORTNÍHO PORTFOLIA SPOLEČNOSTI OMNIPOL PATŘILY I KANONY.
NA SNÍMKU PROTILETADLOVÝ KANON RÁŽE 88 MM VZ36/37.



ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI

Období poválečné obnovy

1945–1948



POVÁLEČNÁ OBNOVA DO ROKU 1948

Poválečná atmosféra představovala v ČSR nadšení z vítězství nad nacismem. Prakticky hned po skončení II. světové války dochází ke znárodnění klíčových průmyslových podniků. Znárodnění Akciové společnosti, dříve Škodovy závody v Plzni, v roce 1945 představovalo začátek postupného oddělování výrobních částí tohoto koncernu, což se týkalo také společnosti OMNIPOL i předních zbrojních a leteckých výrobců. Zavedení národní správy bylo v předmětném podniku oznámeno regulativem národní správy č. 1 ze dne 6. 6. 1945.

Dále bylo postupováno dle vyhlášené zásady oddělení distribuce od výroby, která byla realizována ve dvou etapách. První krok byl proveden dne 1. 7. 1946, kdy generální ředitelství ústředního orgánu Československé závody kovodělné a strojírenské (ČZKS), národní podnik, rozhodlo, že veškerá exportní agenda kovoprůmyslových národních podniků bude zpracovávána exportním oddělením tohoto ústředního orgánu. Začleněním společnosti OMNIPOL a. s., jako samostatné organizace do ústředního orgánu pro kovodělný a strojírenský průmysl ČZKS končí i její sounáležitost k Akciové společnosti, dříve Škodovy závody Plzeň. Nyní se již začíná psát další kapitola její firemní historie.



Ve druhé etapě oddělení distribuce od výroby bylo přistoupeno ke zřízení podniku Kovo a. s., Praha. Bylo navázáno na dokumenty ze dne 1. 7. 1946, mimo jiné také vydáním vyhlášky Ministerstva zahraničního obchodu (MZO) č. 3271 ze dne 20. 12. 1948. Na jejím základě převzala akciová společnost Kovo program zahraničního obchodu, vyjma pohledávek z obchodů splněných na základě vývozních povolení před 1. 1. 1949. Likvidaci těchto pohledávek i přes snahu Škodovky nepřevzala ani žádná jiná

z institucí MZO. OMNIPOL zůstal přidružen k ústřednímu orgánu Československé závody kovodělné a strojírenské, národní podnik, Praha.

Je možné uvést obrat společnosti OMNIPOL a. s., z roku 1946 a části roku 1947, který v nominální hodnotě činil 2260 mil. Kč. Počet zaměstnanců podílejících se na tomto obratu byl 160–180.

REKAPITULACE ZÁKLADNÍCH UDÁLOSTÍ

1945 /

DEKRETEM PREZIDENTA REPUBLIKY BYLA ZNÁRODNĚNA AKCIOVÁ SPOLEČNOST, DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI, JEJÍŽ SOUČÁSTÍ OMNIPOL STÁLE ZŮSTÁVÁ

1946–1947 /

OBRAT SPOLEČNOSTI ČINIL 2260 MILIONŮ KORUN

OMNIPOL v období komunistického Československa

1948–1980



VÝVOJOVÝ ZLOM V ROCE 1948

Únor 1948 ukončil poválečnou obnovu a demokratickou orientaci země. Pád vlády následovala socialistická éra centrálně řízeného hospodářství a dalšího znárodnění a združstevnění.

V ČSR byl přijat zákon č. 119/1948 Sb., o státní organizaci zahraničního obchodu a mezinárodním zasilatelství, který stanovil monopol zahraničního obchodu jako jednoho ze základních odvětví československého národního hospodářství. Vznikly nové čs. exportní společnosti. OMNIPOL a. s., byl již v lednu 1948 začleněn do Československých závodů kovodělných a strojírenských (ČZKS).



Pracuje jako „confirming“ velkých zahraničních obchodních domů

dávaje jim k dispozici svoji nákupní organizaci a znalost čsl. trhu.

INFORMACE STÁNEK 3165



Přejímá generální zastoupení

a výhradní prodej solidních podniků a celých výrobních odvětví.

INFORMACE STÁNEK 3165

V roce 1951 byly reorganizovány Československé závody kovodělné a strojírenské. Export výrobků byl začleněn do resortně příslušného podniku zahraničního obchodu Kovo. Záhy je však z nich vyčleněna letecká výroba, která přechází pod generální ředitelství Československých závodů automobilových a leteckých (ČZAL). Export civilních leteckých výrobků následně přechází do resortně příslušného podniku zahraničního obchodu Motokov, kde setrvává až do počátku roku 1956.

Jednotlivé výrobní podniky uvnitř generálního ředitelství ČZAL pracovaly na počátku padesátých let zdánlivě ekonomicky samostatně. Finanční náklady na vlastní vývoj letecké techniky však začaly přerůstat možnosti těchto podniků, stejně jako možnosti státu. Hledalo se východisko. Centrálně bylo doporučováno se výrobně soustředit na malá letadla, kde byla tradice tuzemské výroby dlouholetá.



Uspadňuje zahraničním nákupcům a velkým obch. domům

pohodlný a levný nákup kvalitního čsl. zboží a umožňuje solidním čsl. výrobcům vývoz i do nejvzdálenějších zemí.

INFORMACE STÁNEK 3165

PRVNÍ PĚTILETÝ PLÁN

V době prvního pětiletého plánu rozvoje národního hospodářství ČSR (1949–1953) dochází ke zrodu tzv. závodů ve zbrojení. Postupně vše směřuje k militarizaci průmyslových soustav. Hospodářství ČSR, řízené pětiletými plány, navazuje na obdobné řízení v SSSR a zemích Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP). Mimo jiné také ČSR stojí před úkolem výzbroje vlastní armády proudovou leteckou technikou. Realizací tohoto rozhodnutí zaznamenává čs. letecký průmysl velký vývojový skok, od výroby pístových motorů o generaci výše, tedy k motorům proudovým.

VÝVOZ ZBRANÍ Z ČESKOSLOVENSKA DO ZEMÍ TŘETÍHO SVĚTA V LETECH 1948–1962

Často diskutovaným tématem je, zda socialistické Československo po roce 1948 patřilo mezi vývozce zbraní do zemí třetího světa. V kontextu globální politiky socialistických zemí s vedoucím postavením SSSR nebylo možné o důležitosti vývozu zbraní do zemí třetího světa pochybovat. Takovéto dodávky vytvářely zejména možnosti rozšiřování vlivu na země třetího světa v řadě oblastí a směrů, s vazbou na dodavatele vojenské techniky.

Pravidla vývozu určoval a o jednotlivých vývozech vždy rozhodoval navíc nejvyšší politický orgán a vývoz zbraní byl vždy konzultován se Sovětským svazem, bez jehož vyjádření jej nebylo možné uskutečnit.

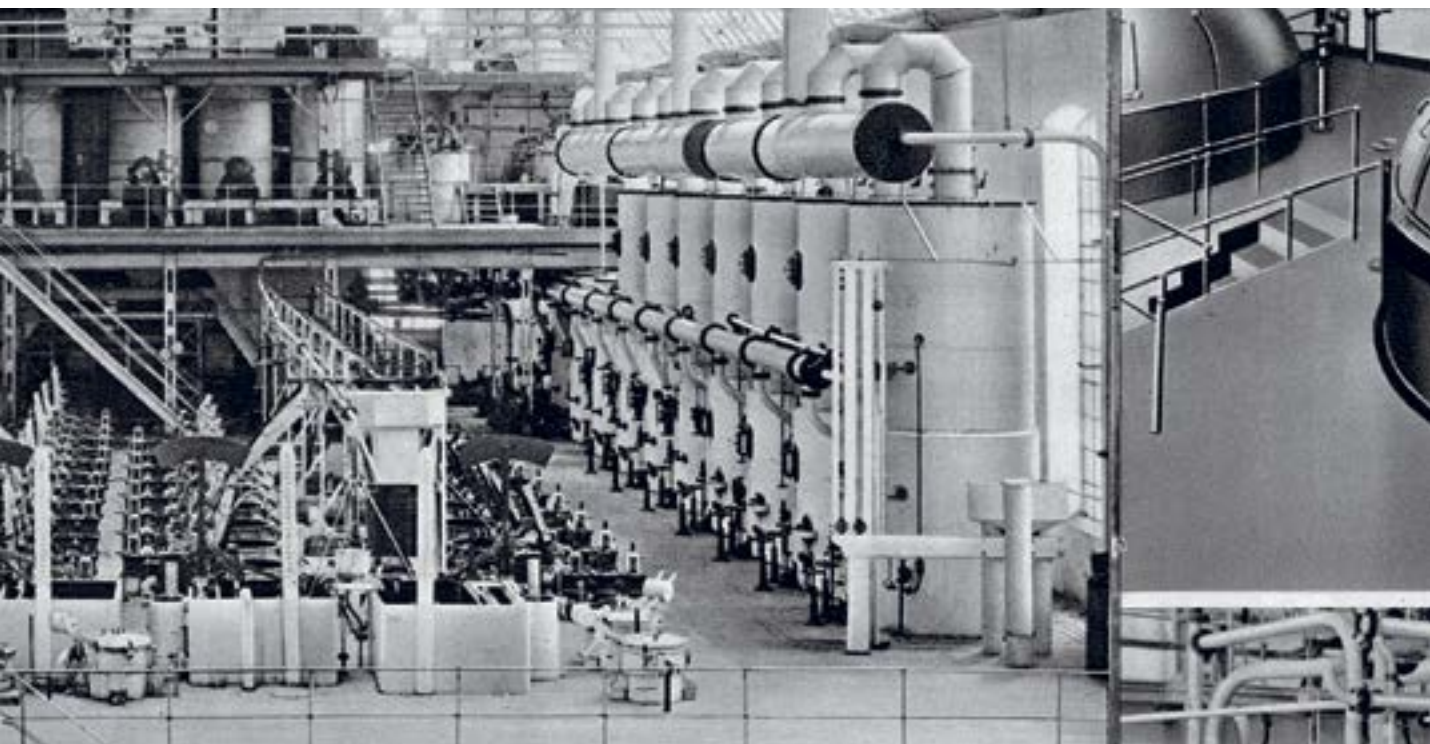
V březnu 1953 byl v ČSR také vydán zákaz vývozu všech zbraní, včetně náhradních dílů či střeliva, do kapitalistických zemí. K zakazu byly nejprve vydávány výjimky, ale především se připravovaly směrnice k vývozu speciálního materiálu. Byly přijaty po mimořádně složité schvalovací proceduře v červnu 1956. Odrážejí skutečnost, že Československo se stalo významným vývozcem zbraní do třetího světa, zejména pak na Blízký východ.





PŘECHODOVÉ OBDOBÍ 1953–1955

Tato léta představují první závažnou všeobecnou společenskou krizi socialistického vývoje, ČSR nevyjímaje. Po smrti Josifa V. Stalina a Klementa Gottwalda se projevují známky nespokojenosti s režimem. Toto přechodové období má svá další specifika. Mimo jiné také proto, že mnohé tendenční domněnky pramenící z nepřístupnosti podkladů svědčících o reálné skutečnosti pak dlouho vrhaly nedůvěru na činnost akciové společnosti OMNIPOL jako celku.



OBDOBÍ 1956–1960

Druhá polovina padesátých let byla charakteristická zvýšenou snahou o částečné otevírání národního hospodářství i československé společnosti světu. Rozvoj leteckého průmyslu postupně šel k nutnosti existence specializované obchodní společnosti zaměřené na realizaci vývozu a dovozu letecké techniky.

Počátkem roku 1956 tak bylo ústředními politickými orgány rozhodnuto o používání rejstříkové značky OMNIPOL. Toto rozhodnutí bylo potvrzeno v dubnu 1956 vyhláškou ministra zahraničního obchodu, na jejímž základě bylo akciové společnosti OMNIPOL vyhrazeno oprávnění k výhradnímu dovozu a vývozu sportovních a loveckých zbraní a sportovních a civilních letadel. OMNIPOL tak získal státní monopol na zahraniční obchod s těmito komoditami, který trval až do začátku 90. let minulého století. V roce 1959 byl vyhláškou ministerstva průmyslu a obchodu zřízen Podnik zahraničního obchodu (PZO) OMNIPOL, který nahrazuje dosavadní název společnosti OMNIPOL a. s.

OMNIPOL hrál významnou roli i v rozvoji československé letecké dopravy, jeho prostřednictvím byla dovážena veškerá letecká technika používaná Československými aeroliniemi (ČSA) v průběhu 60. až 80. let včetně zajišťování provozního servisu, generálních oprav atd. Vedle letecké techniky se začala postupně zvyrazňovat také oblast vývozu výrobků a zařízení československého elektrotechnického průmyslu, v tomto směru zaměřeného na letištní techniku.

Nesmíme zapomínat, že OMNIPOL se nevěnoval pouze vývozu leteckého materiálu, důležitou roli v jeho historii hrála také pozemní technika. Soustředil se tak například na export tanků či kanonů.



OBDOBÍ 1961–1965

První polovina 60. let probíhala ve znamení deklarované etapy vybudování socialistické společnosti v ČSSR. Karibská krize v roce 1962 ale znamenala eskalaci politického i ekonomického napětí v celém světě. V letech 1962 a 1963 dochází v ČSSR poprvé od roku 1945 k poklesu objemu průmyslové výroby.

V roce 1965 se vytváří nová organizace čs. leteckého průmyslu s názvem Výrobně hospodářská jednotka AERO. Pod ni spadly všechny aktivity československých společností věnujících se letectví. Do této doby totiž letecký průmysl a jeho výrobní podniky trvale procházely peripetiemi reorganizací doprovázených změnou názvů, které mnoho o společnostech nevyprávěly. Nyní jednotlivé výrobní podniky dostávají rovněž svá konkrétní jména. Jedná se o Let, n. p., Uherské Hradiště – Kunovice, Aero, n. p., Vodochody nebo například Mesit, n. p., Uherské Hradiště – Mařatice.

OMNIPOL v této době již naplno realizoval vývoz letounů, z nichž především sportovní letouny řady Zlín Trenér a kluzáky L-13 Blaník si získaly světovou popularitu. V exportním programu se objevil i vojenský cvičný proudový letoun čs. konstrukce Aero L-29 Delfín z Aera Vodochody, jehož první let se uskutečnil v dubnu 1959.

Rozšíření vývozního sortimentu o letouny L-29 a další výrobky pro účely obrany a bezpečnosti vyvolalo i nezbytnou změnu oficiální náplně podniku zahraničního obchodu OMNIPOL, doposud deklarovaného pouze jako vývozce a dovozce sportovních a civilních letadel. S účinností od začátku roku 1966 se název změnil na OMNIPOL, podnik zahraničního obchodu. Rozhodnutím politických orgánů a tím i vlády ČSSR byl OMNIPOL zmocněn také k obchodování se zbožím sloužícím k obraně a bezpečnosti státu.

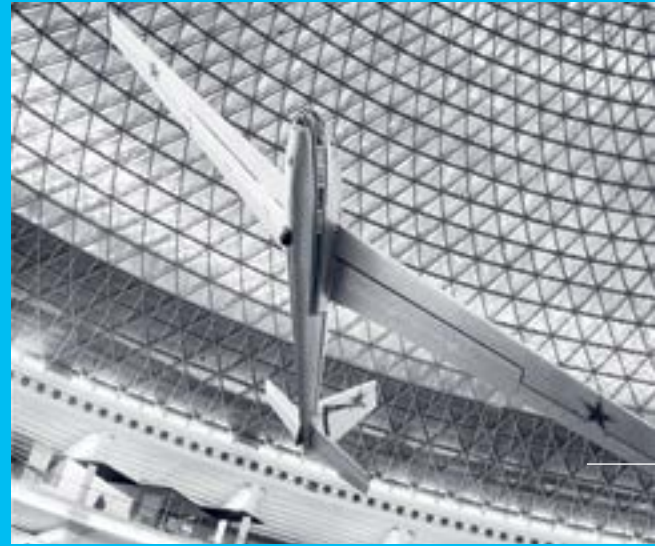




„PRVNÍ PROUDOVÝ LETOUN
NAVRŽENÝ A VYRÁBĚNÝ
V ČESKOSLOVENSKU.
V 60. LETECH TAKÉ STANDARDNÍ
CVIČNÝ PROUDOVÝ LETOUN STÁTŮ
VARŠAVSKÉ SMLOUVY.“

L-29 Delfín

První let: 5. dubna 1959
Výrobce: Aero Vodochody
Konstruktéři: J. Vlček, Z. Rublič, K. Tomáš
Vyrobeno: přes 3600 kusů



L-13 Blaník

První let: 22. března 1956
Výrobce: Let Kunovice
Šéfkonstruktér: Karel Dlouhý
Vyrobeno: přes 3000 kusů



L-39 Albatros

První let: 4. listopadu 1968
Výrobce: Aero Vodochody
Šéfkonstruktér: Jan Vlček
Vyrobeno: zhruba 3000 kusů

„PROUDOVÝ PODZVUKOVÝ CVIČNÝ
LETOUN, ALE I LEHKÝ BITEVNÍ
LETOUN. V 70. A 80. LETECH SOUČÁSTÍ
LETECTEV TŘICETI STÁTŮ.“

„JEDNOMOTOROVÝ LETOUN,
VYROBEN PRO HOSPODÁŘSKÉ
ÚČELY. VYUŽÍVÁN BYL I NA
VLEČENÍ LETOUNŮ NEBO JAKO
CVIČNÝ LETOUN.“



Zlín Z-37 Čmelák

První let: 29. června 1963
Výrobce: Let Kunovice
Šéfkonstruktéři: Svatopluk Zámečník, Miroslav Langr
Vyrobeno kusů: 713 kusů

„DVOUSEDADLOVÝ KLUZÁK
S PEVNÝMI NOSNÝMI PLOCHAMI.
URČENÝ K VÝCVIKU PILOTŮ,
OBLÍBENÝ PRO VYNIKAJÍCÍ
LETOVÉ VLASTNOSTI.“

„DOPRAVNÍ A TRANSPORTNÍ LE-
TOUN, URČENÝ PRO REGIONÁLNÍ
DOPRAVU. POJMOUT DOKÁŽE AŽ
19 CESTUJÍCÍCH NEBO 1,7 TUNY
NÁKLADU.“



L 410 Turbolet

První let: 16. dubna 1969
Výrobce: Let Kunovice
Šéfkonstruktér: Ladislav Smrček
Vyrobeno kusů: přes 1200 kusů různých modifikací



L-29 Delfín

OSLAVIL 60.VÝROČÍ

První zkušební let s prototypem XL-29 provedl zalétávací pilot VZLÚ Rudolf Duchoň 5. dubna 1959. Vzhledem k nedokončenému vývoji proudového motoru Motorlet / Walter M-701 byl prototyp poháněn britským motorem Bristol Siddeley Viper. Rozhodující pro další osud programu L-29 se ukázalo vítězství v soutěži o cvičný proudový letoun států Varšavské smlouvy, která proběhla v druhé polovině roku 1961 v Moninu.



MEZINÁRODNÍ VELETRH V BRNĚ, ZÁŘÍ/1964

Delfín prokázal lepší vlastnosti než sovětský Jak-30 a polský PZL TS-11 Iskra. Na vývoji Delfína se podílela i konstrukční skupina v Kunovicích, která řešila zadní část trupu a ocasní plochy. Další úpravy letounu L-29, podle požadavků vzniklých po vítězství v Moninu u Moskvy, řídil ve Vodochodech nový hlavní konstruktér Ing. Jan Vlček. Bylo rozhodnuto, že výroba bude probíhat nejen v mateřském podniku Středočeské strojírně Vodochody, ale i v národním podniku Strojírny první pětiletky Uherské Hradiště – Kunovice (později Let Kunovice).

Pro kunovický závod byl program výroby cvičného proudového letounu L-29 s přetlakovou kabinou technologickým skokem proti dosud vyráběným typům. V Kunovicích se vyráběl centropoplán včetně hydraulické a elektrické instalace, tedy střední část trupu s hlavním podvozkem, přistávacími klapkami, palivová nádrž, požární stěna a závěsy motorového lože. Přední část trupu pocházela z Vodochod, zadní část trupu vyráběli v závodě Letov a vnější část křidel v Otrokovicích. V souvislosti s přípravou výroby Delfína v Kunovicích bylo rozhodnuto dobudovat letiště s betonovou přistávací dráhou. Výstavba byla zahájena na jaře 1963 a dokončena v září 1964. Zkušební piloti Ing. František Svinka a Vladimír Vlček absolvovali na začátku dubna přeškolení na L-29 v Leteckém učilišti v Košicích.

K slavnostnímu záletu prvního Delfína (č. O487), který byl sestaven v Kunovicích, došlo 29. dubna 1963 za účasti vedení závodu a novinářů. Ještě týž den proběhl i druhý let, při kterém bylo dosaženo výšky 8000 m. Fotografická reportáž o této události vyšla v týdeníku Svět v obrazech a v Křídlech vlasti. Jak bylo v té době zvykem, nový letoun se ukázal i nad prvomájovým průvodem v Uherském Hradišti.

Sériová výroba L-29 probíhala v Kunovicích do roku 1974 a bylo vyrobeno 1722 letounů. V závodech Aero Vodochody a Let Kunovice bylo celkem vyrobeno 3665 Delfínů a v době výroby byly exportovány do 13 zemí. V anketě o nejpopulárnější československý letoun století 1918–2018 obsadil cvičný proudový letoun Aero L-29 Delfín třetí místo.

Konstruktéři L-29 a L-39

KLÍČOVÉ OSOBY VÝROBY LETOUNŮ



Jan Vlček

1922–1984

Jan Vlček byl v 60. až 80. letech hlavním konstruktérem Aera Vodochody. Jeho specializací byla proudová letadla, proslavil se proto zejména na vývoji letounů L-29 Delfín a L-39 Albatros.

Vyrůstal na Moravě. Od mládí ho bavilo letecké modelářství, nakonec po válce v roce 1949 dokončil i ČVUT. Od 50. let sám přednášel o stavbě letadel na řadě škol. Na vývoji L-29 začal pracovat nejprve jako asistent hlavních konstruktérů Zdeňka Rubliče a Karla Tomáše. Po odchodu K. Tomáše do důchodu se stal v roce 1960 zástupcem hlavního konstruktéra. O dva roky později, když odešel do penze i Rublič, převzal funkci hlavního konstruktéra sám. Model sklídl následně světový úspěch, prodalo se ho více než 3500 kusů.

Na L-39 se poprvé začalo pod jeho vedením pracovat v roce 1956, v roce 1972 byly dodány již první sériové letouny. Vznikaly i další verze, jako byla například L-39V, L-39ZO či L-39ZA. Řada verzí naopak zůstala jen na papíře. Z jím navržené koncepce vychází i dnes nově sériově vyráběný letoun L-39NG.

V konstrukci dodržoval klasické postupy, ale uměl využít i inovativní technická řešení. Jeho síla spočívala i v energickém vedení kolektivu.

Karel Dlouhý byl český letecký konstruktér a průkopník letectví. Narodil se v roce 1922, tedy v období, kdy se letecký průmysl teprve začínal rozvíjet.

Dlouhý se letecké konstrukci věnoval celý život, proslavil se svými inovacemi a konstrukčními nápady. Mezi jeho nejvýznamnější úspěchy patřila konstrukce moderního dvojmístného větroně L-13. Ten se vyznačoval zejména celokovovou stavbou a laminárním profilem křídla. Konstrukce byla dokončena v roce 1955, o rok později se vyrobily dva první prototypy. Vyráběn byl v Kunovicích, vyrobeno bylo přes 3000 kusů. Následně se podílel –pod vedením Jana Vlčka – i na konstrukci L-39.

Díky svému nadšení, vynalézavosti a odhodlání zanechal Karel Dlouhý trvalý odkaz v oblasti letectví. Jeho práce pomohla formovat moderní letecký průmysl a přinesla řadu inovací, které dodnes ovlivňují leteckou technologii.



Karel Dlouhý

1922–2005

OBDOBÍ 1966–1980

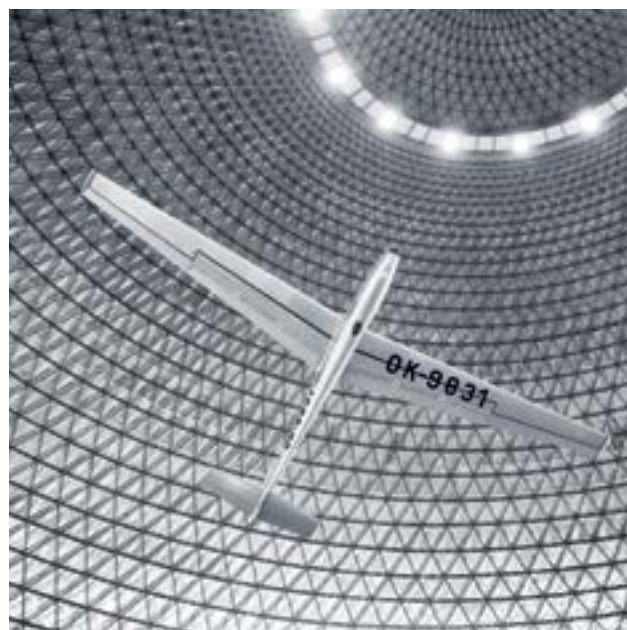
Nástup nové generace materiálů a s nimi spojených technologií znamenal rozvoj ve světě letecké techniky. Proto bylo třeba hledat schůdné cesty, které by mohl tehdejší čs. letecký průmysl zvládnout. Koncem tohoto období byly představeny dva nosné typy letounů, které se v následných verzích vyrábějí až do současné doby. Jedná se o cvičný vojenský proudový letoun L-39 Albatros z Aera Vodochody a malý dopravní letoun L 410 Turbolet z Letu Kunovice.

V roce 1973, po 17 letech úspěšných obchodů, došlo k vyčlenění sportovních a loveckých zbraní a střeliva k nim z exportního programu společnosti OMNIPOL a k jejich převedení do podniku zahraničního obchodu Merkuria.



OMNIPOL si v tomto období udržuje stabilní vývozní program. Velmi dobrým „marketingovým“ tahem se stal nástup nového akrobatického letounu Z-50, který okamžitě po zavedení ovládl světové soutěže v letecké akrobacii a díky tomu se stal i zajímavým vývozním artiklem. Výrazných úspěchů na mezinárodních soutěžích dosahoval letoun Z-50 prakticky až do konce 80. let.

Významným rysem tohoto období je integrovaný postup průmyslově vyspělých socialistických zemí v oblasti poskytování tzv. technické a materiální pomoci některým arabským zemím. Je však třeba kriticky poznamenat, že ČSSR a OMNIPOL se postupem doby za tyto své vnější ekonomické aktivity a orientace stávají terčem kritiky demokraticky orientovaných a ekonomicky vyspělých zemí světa.



L-13 BLANÍK NA PREZENTACI V BRNĚ



REKAPITULACE ZÁKLADNÍCH UDÁLOSTÍ

1948 /

VYHLÁŠKOU MINISTRYNĚ ZAHRANIČNÍHO OBCHODU Č. 359/1948 BYLA AKCIOVÁ ÚČAST NA SPOLEČNOSTI OMNIPOL A. S., PŘEVEDENA Z MAJETKOVÉ PODSTATY ZNÁRODNĚNÉHO PODNIKU AKCIOVÁ SPOLEČNOST, DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI, NA ČESKOSLOVENSKÉ ZÁVODY KOVODĚLNÉ A STROJÍRENSKÉ, NÁRODNÍ PODNIK, V PRAZE.

1949 /

NA ZÁKLADĚ ZÁKONA Č. 243/1949 ŠB., O AKCIOVÝCH SPOLEČNOSTECH, UDĚLENO SPOLEČNOSTI OMNIPOL A. S., STÁTNÍ POVOLENÍ K PROVOZOVÁNÍ OBCHODNÍ ČINNOSTI.

1951 /

REORGANIZACE ČESKOSLOVENSKÝCH ZÁVODŮ KOVODĚLNÝCH A STROJÍRENSKÝCH.

1953 /

V BŘEZNU 1953 BYL V ČSR TAKÉ VYDÁN ZÁKAZ VÝVOZU VŠECH ZBRANÍ, VČETNĚ NÁHRADNÍCH DÍLŮ ČI STŘELIVA, DO KAPITALISTICKÝCH ZEMÍ.

1959 /

ZMĚNA STANOV SPOLEČNOSTI, Z OMNIPOL A. S., SE STÁVÁ PODNIK ZAHRANIČNÍHO OBCHODU (PZO) OMNIPOL.

60./70. LÉTA

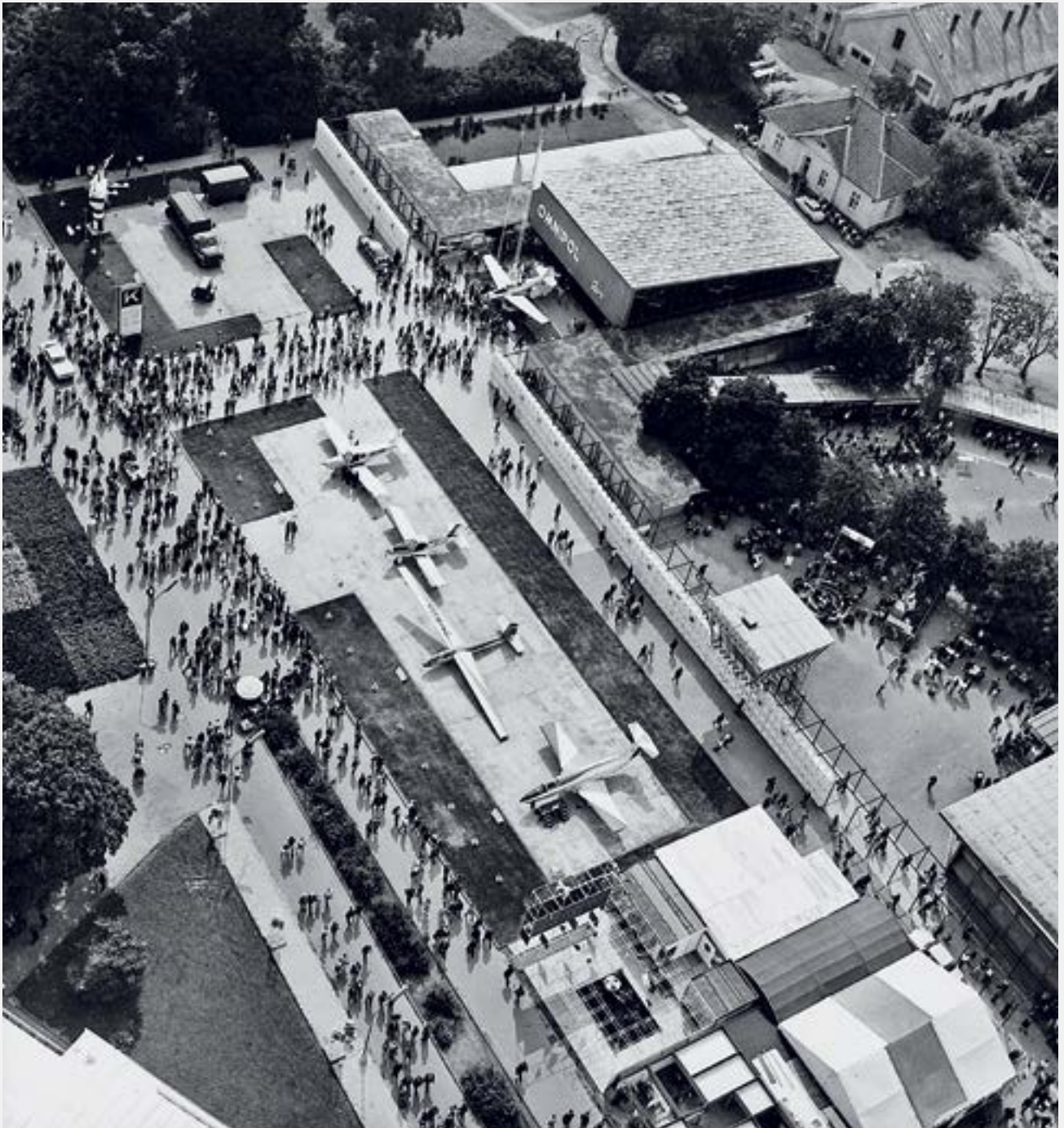
OBCHODNÍ AKTIVITY SPOLEČNOSTI OMNIPOL SE KONCENTRUJÍ NA CIVILNÍ A VOJENSKOU LETECKOU TECHNIKU, VYBAVENÍ LETIŠŤ A DALŠÍ SOUVISEJÍCÍ VÝROBKY A SLUŽBY.

1960 /

V RÁMCI DĚLBY PRÁCE RVHP JE ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLICE DOPORUČENO SOUSTŘEDIT SE NA VÝVOJ A VÝROBU CVIČNÝCH PROUDOVÝCH LETADEL A MALÝCH DOPRAVNÍCH LETADEL. OMNIPOL ZE SVÉ POZICE PZO REALIZUJE VÝVOZ VŠECH LETADEL (PŘEDEVŠÍM ZLÍN, LET A AERO) VYRÁBĚNÝCH V ČSR.

1973 /

Z PZO OMNIPOL JE VYČLENĚNA AGENDA SPORTOVNÍCH ZBRANÍ A PŘEVEDENA NA PZO MERKURIA.











Zlatý věk

1980–1989



OBDOBÍ 1980–1989

Osmdesátá léta znamenala pro země sovětského bloku postupný konec komunistických režimů a návrat k demokratickým hodnotám. První náznaky politických i hospodářských změn se objevily v Polsku, nicméně i v Sovětském svazu byl zahájen v průběhu této dekády proces perestrojky pod vedením Michaila Gorbačova. Ta ale končí v závěru 80. let nezdarem. Vzhledem k oslabení SSSR dochází následně i k rozpadu celého socialistického společenství.

Pro OMNIPOL byla osmdesátá léta zlatým věkem. Období charakterizovaly enormní obchodní úspěchy spojené zejména s exportem letounů vyráběných ve společnostech Aero Vodochody, Let Kunovice (nyní Aircraft Industries), Moravan a dalších.

Čeští výrobci letounů konstruovali v té době v třisměnných prozozech stovky strojů ročně. Roční produkce 250 letounů L-39 a 80 letounů L 410 zůstane patrně zaznamenána jako rekordní nejen pro tehdejší Československo.

Důležitou roli v tomto historicky nejúspěšnějším období společnosti i celého leteckého průmyslu sehrál šéf leteckého odboru Ing. František Háva – otec nynějšího majitele Richarda Hávy. Zaměstnancem se stal již v padesátých letech, od 70. let zastupoval OMNIPOL na jednáních v řadě států, působil například dlouhodobě v Sýrii.



V 80. letech pak vedl celý letecký odbor, který zaštiťoval veškerý export letounů vyrobených v Československu do cizích zemí, stejně jako import letecké techniky k nám. Zlatá éra tak byla hlavně výsledkem jeho tvrdé práce a obchodního nadání. Právě Ing. Háva a jeho tým se zasloužili o bezprecedentní rozvoj společnosti OMNIPOL v 80. letech.

Kromě exportu letounů v této době probíhá také velmi náročné testování novelizace projektu L 410, které mělo za cíl zkrátit start a přistání, umožněn měl být díky tomuto projektu provoz letounu i v extrémních klimatických podmínkách. V tomto období se také zvyšuje vývoz sportovních letounů, a to především díky mezinárodním úspěchům letounu Z-50LS, se kterým se tehdejší zaměstnanec společnosti OMNIPOL Petr Jirmus stal dvakrát mistrem světa i Evropy.

Druhá polovina této dekády se nesla v duchu rozšiřování mezinárodních obchodních aktivit o země a regiony, kam nebyl vývoz o několik let dříve z politických důvodů umožněn.

Celkově se tedy v 80. letech OMNIPOL v Československu, ale i všude po světě těšil velmi dobrému jménu. Vděčil za to zejména zmiňovanému leteckému odboru. Nebylo tedy překvapením, že se jeho tehdejší šéf František Háva na počátku 90. let stal generálním ředitelem celé společnosti.

Svoji vášeň k letectví předal svému synu Richardu Hávovi, který sehrál důležitou roli ve společnosti OMNIPOL v současném tisíciletí. Stal se totiž majitelem, který po složitém období začátkem 90. let zachránil český letecký průmysl, a tedy i české výrobce letounů L-39 a L 410.



ING. FRANTIŠEK HÁVA







Vývoz letadel v číslech

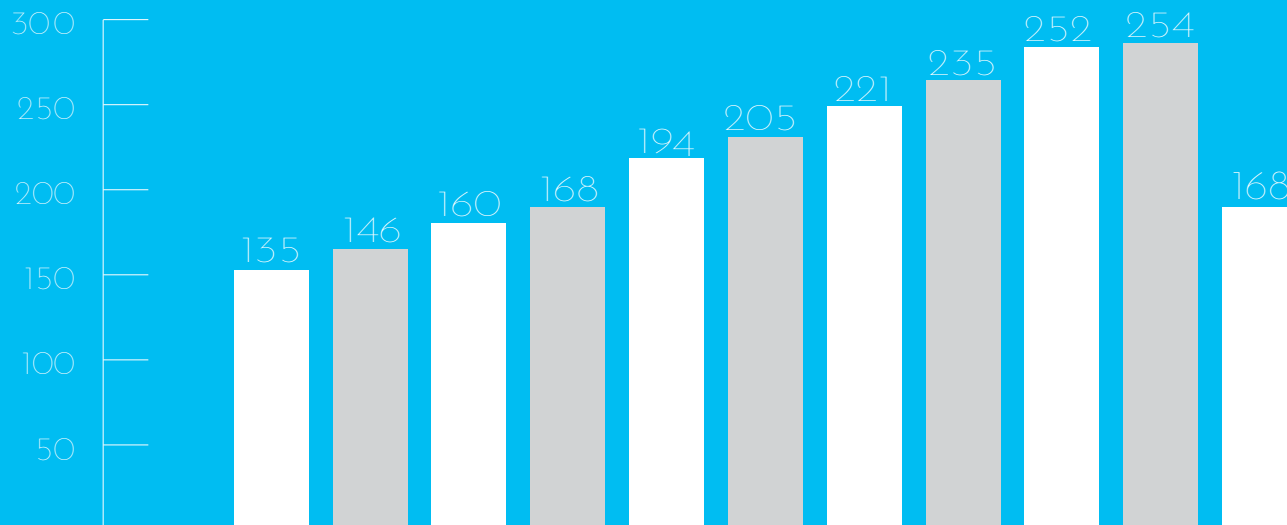
Rekordní byla pro společnost OMNIPOL 80. léta., kdy se vyrábělo až 250 letounů L-39 a 80 letounů L 410 ročně. Naprostou většinu z nich se dařilo také vyvážet. Obrat společnosti se pohyboval až k 40 miliardám korun ročně v tehdejší měně.

POČET DODANÝCH L 410

Osmdesátá léta byla zlatou érou i pro čtyřistadesítky, kterých se vyrobilo 663. To je přitom zhruba polovina všech L 410, které se v Kunovicích vyrobily.



POČET DODANÝCH L-39 V LETECH 1980–1990



Nová éra skupiny OMNIPOL

1989 až současnost



1989–1996

V listopadu 1989 dochází k zahájení zásadních politických a s tím také spojených ekonomických změn v československé společnosti a státě. Bývalá socialistická republika přestává fungovat jako spojenec SSSR. Politické změny znamenaly v československé ekonomice ztrátu hlavního zákazníka.

Počátkem roku 1990 byl ukončen monopol zahraničního obchodu. Končí další etapa činnosti společnosti OMNIPOL, která byla spojená s tehdy direktivně určenými exportními komoditami. Celá struktura provádění zahraničního obchodu se mění doslova přes noc a řada podniků zahraničního obchodu, které si za více než třicet let své existence získaly poměrně dobré postavení na zahraničních trzích, rychle mizí ze světa.

Liberalizace zahraničního obchodu dopadla také na společnost OMNIPOL, ukončen byl její dosavadní monopol v oblasti obchodu s vojenskou a leteckou technikou. To vedlo k výraznému poklesu objemu obchodů. Během pouhých dvou let 1991 a 1992 klesá obrát společnosti OMNIPOL o 70 % ve srovnání s rokem 1989.

Složité období první poloviny 90. let OMNIPOL díky své doposud stabilní pozici přečkal. V roce 1996 byla dokončena jeho privatizace. Společnost se stává velmi úspěšná i v této nové éře, a to zejména díky svým bohatým zkušenostem s mezinárodním obchodem.







NOVÉ TISÍCILETÍ

Privatizací v roce 1996 přešly všechny akcie společnosti OMNIPOL do rukou individuálních vlastníků. Hlavním akcionářem se stala Chemapol Group. O dva roky později – v roce 1998 – se stoprocentním vlastníkem stal Richard Háva, syn zmíněného bývalého generálního ředitele Františka Hávy. Ve vedení stojí doposud, většinu akcí společnosti OMNIPOL ale převedl na své syny Petra a Martina Hávy. Ti spolu s ním v současné době formují její směřování.

Richard Háva se v pozici vlastníka společnosti OMNIPOL vrátil k rodinné tradici. Ve šlépějích otce, který ho naučil lásce k letectví, zachránil české letecké výrobců i hi-tech společností, jež se roky mohly chlubit tím, že patří k „českému stříbru“.

Po roce 1989 totiž přišla řada z nich postupně o hlavního zákazníka SSSR, a bylo tak pro ně komplikované vrátit se na výsluní. Díky Richardu Hávovi v posledních letech dokázaly navázat na svoje kořeny, vrátily se tak zpět mezi špičku společností působících v leteckém a bezpečnostním prostředí.

OMNIPOL se také během posledních desítek let proměnil z ryze obchodní společnosti v silnou průmyslovou skupinu, jejímž centrem jsou investice do hi-tech společností a projektů v obranném a leteckém průmyslu v České republice. Díky nejvyšší kvalitě služeb a výrobků dokázal OMNIPOL v posledních letech opětovně získat celosvětově velmi dobré jméno. A celkově patří mezi společnosti, jež dělají dobré jméno českému leteckému průmyslu v tuzemsku i v zahraničí.







PRVNÍ PASIVNĚ SLEDOVACÍ SYSTÉM KOPÁČ Z DÍLNY
PARDUBICKÉ SPOLEČNOSTI ERA



DCEŘINÁ SPOLEČNOST ERA

Po desetileté úspěšné snaze o stabilizaci společnosti po roce 1998 vstupuje majetkově v roce 2011 OMNIPOL do pardubické společnosti ERA a. s. (dřívější součást TESLY), čímž ji prakticky zachrání před krachem. ERA se pod vedením společnosti OMNIPOL stává úspěšnou firmou v mezinárodním prostředí. Je z ní premiant ve vývoji multilateračních systémů a technologií pro sledování a rozpoznávání cílů na multistatickém principu. Vytváří, vyrábí a implementuje systémy zajišťující bezpečnost letového provozu, a to pro civilní i vojenské účely.

Konkrétně je ERA průkopníkem v pasivních sledovacích systémech. Její produkt – unikátní český vynález VERA–NG – dokáže detekovat, lokalizovat i identifikovat nepřátelské cíle, aniž by sám vysílal jakýkoli signál. V praxi to znamená, že na rozdíl od aktivních sledovacích systémů v podobě radarů „vidí, aniž by byl viděn“.

Vedle toho ERA vyvinula i další kategorii pasivního sledovacího systému. Jde o daleko-dosahový systém na směroměrném principu pod názvem PLESS, který vidí cíle i za horizontem.

Za tři dekády své existence ERA instalovala přes 160 sledovacích systémů ve více než 67 zemích pěti kontinentů. Operační nároky uživatelů naplňují nepřetržitě 24 hodin denně, sedm dní v týdnu. Cílem společnosti je i nadále uvádět na trh nové technologie, které budou schopny čelit moderním výzvám.

JAK ŠEL ČAS S PASIVNÍMI SLEDOVACÍMI SYSTÉMY

První model KOPÁČ, což je zkratka sousloví Korelační Pátrač, byl sestaven v roce 1960 a použit během takzvané berlínské krize v roce 1961. Druhá byla RAMONA, která byla vyvezena do několika zemí Varšavské smlouvy a rovněž do Sýrie během let 1980 a 1986.

Třetí generací pasivních sledovacích systémů byla TAMARA. Ta byla rovněž exportována do zemí Varšavské smlouvy a do Ománu v letech 1986 až 1991. Byla

vyvinuta a vyráběna v Tesle Pardubice. TAMARA i RAMONA obě upomínají na ženská jména, dnes již ale nelze s jistotou říct, zda jde pouze o náhodu.

Čtvrtá generace pasivního systému VERA S/M E) byla pojmenována po skutečné ženě – doktorce Věře Perlingerové, plukovnici české armády, která nedávno zemřela. Věra Perlingerová byla dispečerkou vojenského letového provozu a spolu s hrstkou kolegů prosadila



DRUHÁ GENERACE – RAMONA



TŘETÍ GENERACE – TAMARA



používání pasivních sledovacích systémů pro řízení letového provozu. Na její počest proto ERA pojmenovala systém Věra.

Zatím poslední, pátá generace systému se nazývá VERA-NG. Zkratka NG znamená „příští generace – next generation“. Ve srovnání se svými předchůdci má systém VERA-NG z roku 2011 mnoho nových funkcionalit, je lehčí a mnohem efektivnější. Systém používá česká armáda a byl vyvezen do mnoha zemí světa.



ČTVRTÁ GENERACE – VERA S/M





MODERNÍ BUDOVA SPOLEČNOSTI ERA V ČESKÝCH PARDUBICÍCH

DCEŘINÁ SPOLEČNOST MESIT

Akvizicí společnosti ERA ale rozšiřování skupiny OMNIPOL zdaleka nekončí. O sedm let později, tedy v roce 2018, se totiž součástí skupiny stává i MESIT holding, a. s. , který se zaměřuje na vývoj a výrobu specializovaných výrobků a systémů pro vojenský a letecký průmysl. Skupina se tímto krokem rozrostla o 11 společností včetně střední školy MESIT v Uherském Hradišti.

MESIT více než 70 let vyvíjí a vyrábí vysoce specializované výrobky a systémy. Jejich kvalita je prověřena v těch nejnáročnějších oborech. Vlastní vývoj a výroba leteckých přístrojů je od založení základním pilířem koncernu. Holding spolupracuje i s vojenskými a civilními výzkumnými ústavami.

Mezi vlajkové produkty patří systémy pro odlednění letounů či systémy pro měření množství a spotřeby paliva letounů. Výrobky jsou k nalezení téměř ve všech letounech vyráběných v České republice, potažmo v Československu.

Vedle toho MESIT vyvíjí a vyrábí i systémy taktické komunikace, jejichž součástí jsou například vozidlové interkomy či náhlavní soupravy. A je spolehlivým dodavatelem nejen pro Armádu České republiky, ale i pro armády po celém světě. Součástí holdingu MESIT je i střední škola, která zahájila svoji činnost již v roce 1952. Doposud do praxe připravila více než 4000 odborníků, zejména v oborech elektrotechnických a strojírenských. Celková roční kapacita školy je 640 žáků. V ní je začleněno až 100 žáků se speciálními vzdělávacími potřebami. V Uherském Hradišti najdeme obory jako elektrikář, obráběč kovů či strojní mechanik.





AERO VODOCHODY AEROSPACE A L-39NG

Dalším milníkem pro společnost OMNIPOL v novém tisíciletí byl rok 2015, kdy uzavřela dohodu se společností AERO Vodochody AEROSPACE a. s., a vstoupila jako strategický partner a spoluinvestor do projektů L-39CW a L-39NG, letounu nové generace legendárních L-39. Stalo se tak zejména díky majiteli společnosti OMNIPOL Richardu Hávovi, který se rozhodl pokračovat ve výrobě legendárních letounů. Chtěl vytvořit produkt, který bude klenotem českého leteckého průmyslu. To se mu podařilo.

Letoun a lehký bitevník L-39NG byl poprvé představen veřejnosti 12. října 2018 a o dva měsíce později,



22. prosince 2018, poprvé vzlétnul. Tento projekt přinesl oživení českého leteckého průmyslu a představuje jeho budoucnost. Kombinuje moderní avionické systémy, mimořádně účinný proudový motor a vynikající letové vlastnosti. Představuje i všestrannou platformu vhodnou pro výcvik, ale i pro průzkumné a lehké bojové mise. Letoun slaví světový úspěch a je o něj zájem napříč světovými kontinenty.

Tím ale pro OMNIPOL spolupráce s Aerem zdaleka nekončí. V roce 2021 se OMNIPOL stal minoritním vlastníkem celé akvizice. Majiteli skupiny OMNIPOL Richardu Hávovi se následně podařilo Aero stabilizovat a vrátit mezi špičku firem působících v leteckém průmyslu.

Původní Albatros, letoun L-39, patří neoddělitelně ke společnosti OMNIPOL již přes 30 let. V minulosti byl OMNIPOL zodpovědný za vývoz téměř 2800 ks těchto letadel do zahraničí. Nezajišťoval pouze jejich vývoz, ale také kompletní zázemí pro zákazníka, tj. náhradní díly, servis, opravárenské závody nebo výcvik příslušného personálu. V současné době je téměř 600 kusů stále v aktivním provozu.



AIRCRAFT INDUSTRIES

Skupina OMNIPOL pokračuje v rozšiřování svého pole působnosti v oblasti letectví i nadále. Dalším důležitým datem v novém tisíciletí se stal 21. duben 2022. V ten den totiž proběhla akvizice Aircraft Industries (dříve Let Kunovice), která byla do té doby v ruských rukách. Tímto krokem se společnost po 11 letech opět vrátila do českého vlastnictví.

Nákup probíhal v duchu protiruského embarga, které bylo zavedeno po invazi na Ukrajinu v roce 2022. To mělo dopad i na společnost Aircraft Industries, kterou v té době začaly provázet finanční problémy. A právě tehdy se rozhodla zasáhnout skupina OMNIPOL. Opět to byl majitel Richard Háva, který se rozhodl zachránit společnost budovanou předky, mezi kterými byl i jeho otec - František Háva.



V závodech této průmyslové firmy najdeme nyní výrobu dvou letounů. Konkrétně se jedná o civilní letouny L 410 UVP-E20 a L 410 NG.

Vzhledem k tomu, že se ale tento největší výrobce dopravních letounů v České republice soustředil v posledních dekádách, kdy ještě nepatřil pod skupinu OMNIPOL, výhradně na vývoz do Ruska, stojí nyní před managementem výzva v podobě rozšíření portfolia zákazníků mimo tuto východní zemi. A v tomto ohledu slaví již nyní nemalé úspěchy.

Aircraft Industries, dřívější LET Kunovice, za svou bohatou historii vyprodukoval přes 8000 různých typů letadel. Modelů L 410 pak bylo vyrobeno téměř 1200, což je v leteckém světě úctyhodné číslo.





Z mladé generace vychováváme experty

STŘEDNÍ ŠKOLA LETECKÁ

Člen naší průmyslové skupiny OMNIPOL Aircraft Industries je zřizovatelem Střední školy LETECKÉ přímo v kunovickém areálu. Jedná se o školu se specializovanou výukou zaměřenou na technické a strojírenské obory. Konkrétně tak nabízí vyučení v oborech, jako je například letecký mechanik či klempíř. Historie školy sahá do roku 2001.



Studiem na škole se dá získat nejen maturitní vysvědčení a výuční list, ale i průkaz technika pro údržbu letadel. Pro získání licence zde skládají zkoušky i zaměstnanci leteckých firem.

600
absolventů

150
studujících žáků

35
nových studentů
ročně

MESIT STŘEDNÍ ŠKOLA



Historie školy, sídlící v Uherském Hradišti, sahá do roku 1952. Součástí holdingu MESIT, který spadá pod průmyslovou skupinu OMNIPOL, se stala ale až v roce 1991.

Škola nabízí výuku v oborech elektrotechnických a strojírenských, studenti mohou získat maturitu i výuční list. Konkrétním oborem je například obráběč kovů či elektrikář. Absolventům studia se také nabízí možnost trvalého zaměstnání a dalšího odborného rozvoje v našich firmách.



4000

absolventů

640

studujících žáků

100

studentů se speciálními
potřebami

Jak se vyrábí letadlo?

Od roku 2022 je průmyslová skupina OMNIPOL hrdým vlastníkem společnosti Aircraft Industries, která vyrábí civilní letouny L 410 NG a L 410 UVP-E20.

Oba letouny jsou z 80 % vyráběny z českých součástek. A hlavně se celý proces – tedy od nýtování přes kompletování jednotlivých plechů po finální konstruování – odehrává v kunovických halách.

 180 000
NÝTŮ

13 000
SOUČÁSTEK 

 617
ČESKÝCH FIREM

1000
ZAMĚSTNANCŮ
PODÍLEJÍCÍCH SE NA VÝROBĚ 

 15 000
ŠROUBKŮ

15 KM
KABELŮ 

ZÁKLADNÍ PRVEK – PLECHY



JEDNOTLIVÉ DÍLY L 410





HOTOVÉ LETADLO PŘIPRAVENÉ KE STARTU



**Z JEDNOTLIVÝCH LETADLOVÝCH
CELKŮ SE MONTUJE CELÉ LETADLO.**

Z DÍLŮ JEDNOTLIVÉ LETADLOVÉ CELKY

VÝROBNÍ TECHNOLOGIE

Nadále však i v této etapě působí průmyslová skupina OMNIPOL jako systémový integrátor exportu a importu produktů, technologií a služeb s vysokou přidanou hodnotou. Produkty obranného a bezpečnostního průmyslu sice v obchodním portfoliu dominují, společnost ale dokáže zajistit vysoce specializovaná a komplexní integrovaná řešení na klíč také v jiných oborech.

Konkrétně například OMNIPOL ve spolupráci s předními dodavateli z České republiky nabízí lisy, pece, kovací či obráběcí stroje pro výrobu dělostřelecké munice. Skupina rozvíjí a šíří i tradiční českou výrobu piva a souvisejících produktů. Dodává kompletní vybavení pro sladovny, pivovary, lihovary, včetně stáčecích linek pro plnění lahví, plechovek či sudů.

I v této oblasti skupina navazuje na dlouholeté zkušenosti. V minulosti totiž podnik vyvážel celé investiční celky, jež dokumentovaly vyspělost Československa. OMNIPOL například 70. a 80. letech vyvezl do Iráku kompletní opravnu dělostřelecké techniky, kompletní linku na výrobu pěchotní munice a další obdobné provozy, které také zprovoznil. Podobné fabriky – obvykle spíše většího rozsahu – stavěl OMNIPOL i v Sýrii či v Lybii, kde se na těchto projektech podílely tisíce lidí z Československa.

Bohatá devadesátiletá historie vedla k tomu, že se OMNIPOL stal jednou z nejvýznamnějších průmyslových skupin u nás. Zaměstnává 4000 lidí, kteří každým dnem pomáhají vyvíjet hi-tech technologie patřící mezi chlouby českého průmyslu. Partnery má ve více než 60 státech světa, kam dodává různorodé produkty ze svého bohatého portfolia.



REKAPITULACE ZÁKLADNÍCH UDÁLOSTÍ

1996 /
DOKONČENÍ PRIVATIZACE SPOLEČNOSTI OMNIPOL A. S.

2011 /
AKVIZICE SPOLEČNOSTI ERA A.S.

2015 /
SPOLEČNOST OMNIPOL SE STÁVÁ PARTNEREM A SPOLUINVESTOREM PROJEKTU L-39NG.

2018 /
AKVIZICE SPOLEČNOSTI MESIT HOLDING, A. S.

2021 /
SKUPINA OMNIPOL ZÍSKÁVÁ PODÍL VE SPOLEČNOSTI AERO VODOCHODY AEROSPACE A. S.

2022 /
AKVIZICE SPOLEČNOSTI AIRCRAFT INDUSTRIES, A. S., KTERÁ VYVINULA A VYRÁBÍ L 410 NG,
NAVAZUJÍCÍ NA CELOSVĚTOVÝ ÚSPĚCH LETOUNU L 410 TURBOLET.

Významné osobnosti skupiny OMNIPOL



František Háva

Po dobu devadesáti let formovala skupinu OMNIPOL řada významných osobností.

Velmi důležitou roli v novodobé historii sehrála rodina Hávových, která již po tři generace OMNIPOL řídí. Po privatizaci, která v Československu a následně i České republice probíhala po roce 1989, se stala rodina hlavním akcionářem celé společnosti. Z té dokázala díky vizím a tvrdé práci vybudovat v posledních patnácti letech skupinu světového měřítka.

Konkrétně je OMNIPOL s rodinou Hávových úzce spjatý již od poloviny 20. století, kdy se jejím zaměstnancem stal František Háva. Byl zástupcem OMNIPOLu v řadě států napříč světadíly, dlouhodobě působil například v 70. letech v Sýrii. Po návratu stanul v čele celého leteckého odboru, kde zůstal i v období 80. let, která byla pro OMNIPOL z hlediska exportu letounů L 410 a L-39 rekordní. Byl velmi dobrým obchodníkem, který uměl z jakkoli složité situace najít východisko, a dokázal si díky své expertize získat u partnerů velký respekt. Jeho obchodní nadání ho nakonec dovedlo až k tomu, že se na přelomu devadesátých let stal generálním ředitelem, a tedy nejdůležitější osobou celé společnosti.

Františkův syn Richard Háva následoval jeho kroky. Po vzoru tatínka celý svůj život úzce provázal se společností OMNIPOL, po privatizaci se stal v roce 1998 majitelem. Jeho snem bylo, že společnost transformuje do úspěšné skupiny, která bude působit v leteckém a bezpečnostním odvětví.

Jeho pílí se tyto vize proměnily v realitu. V posledních letech se OMNIPOL totiž rozšířil o leteckého výrobce Aircraft Industries, podařilo se také získat podíl v další české letecké společnosti AERO Vodochody AEROSPACE. Uskutečnila se i akvizice společnosti ERA, která vyvíjí unikátní sledovací systémy, a akvizice společnosti MESIT, v jejímž portfoliu jsou systémy taktické komunikace.

Realitou také je, že jen málokterý podnik zahraničního obchodu (PZO) se dokázal po revoluci proměnit v takto úspěšnou průmyslovou skupinu, kterou je nyní OMNIPOL.

OMNIPOL JAKO RODINNÁ FIRMA

OMNIPOL je dnes česká skupina ve výhradním vlastnictví rodiny Hávových. V současné době se v ní angažuje totiž i třetí generace Hávových – synové Martin a Petr Hávovi. Ti navíc společně drží více než padesát procent akcií.

Synové ve svých pozicích členů představenstva či dozorčí rady přispívají k tomu, aby byl OMNIPOL moderní skupinou, jež dokáže svým jménem a portfoliem konkurovat celosvětově známým firmám působícím v leteckém a bezpečnostním odvětví.



Richard Háva



**MAMINKA RICHARDA HÁVY, PANÍ SOŇA HÁVOVÁ,
S JEHO SYNY MARTINEM A PETREM**

Vedení společnosti OMNIPOL



Jiří Podpěra

PREZIDENT

Artem Movsesyan studoval Fakultu sociálních věd Univerzity Karlovy. Během své profesní dráhy získal rozsáhlé zkušenosti v oblasti mezinárodního obchodu v obranném a leteckém průmyslu ve státním podniku LOM Praha a ve společnosti SPARC AO, kde v obou firmách měl na starosti řízení obchodu. Do společnosti OMNIPOL nastoupil v roce 2018. Dne 1. října 2021 se stal viceprezidentem pro obchod.



Artem Movsesyan

VICEPREZIDENT PRO OBCHOD



Jozef Piga

VICEPREZIDENT PRO VNĚJŠÍ VZTAHY

Jiří Podpěra vystudoval Právnickou fakultu Univerzity Karlovy v Praze a Vysokou školu ekonomickou v Praze, Fakultu financí a účetnictví. V průběhu své kariéry působil na pozici samostatného advokáta a poté se stal řídícím partnerem advokátní kanceláře Velíšek & Podpěra – advokátní kancelář. Má bohaté zkušenosti z oblasti investičních projektů a mezinárodního obchodu. 1. ledna 2017 byl jmenován prezidentem společnosti OMNIPOL.

Jozef Piga vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Bratislavě a Harvardskou univerzitu v Bostonu. Během své profesní kariéry působil např. na velvyslanectvích v Libyi či v Jakartě a zastával řadu významných postů v různých společnostech. V současné době je viceprezidentem pro vnější vztahy a předsedou představenstva ve společnosti OMNIPOL, kde pracuje od roku 1995. Pan Piga mluví plynule anglicky, rusky a arabsky.

Miroslava Trávníčková zastává ve společnosti OMNIPOL, kde pracuje od roku 2015, pozici viceprezidentky Úseku majetkových účastí a kontroly. Je rovněž místopředsedkyní představenstva společnosti OMNIPOL a členkou představenstva dceřiné společnosti MESIT holding. Vystudovala Vysoké učení technické v Brně, obor Podniková ekonomika a řízení podniku. V minulosti působila patnáct let v chemickém průmyslu ve vedoucích pozicích a v Nemocnici Na Homolce zastávala post náměstkyně.



Miroslava Trávníčková

VICEPREZIDENTKA MAJETKOVÝCH
ÚČASTÍ A KONTROLY



Michal Geist

VICEPREZIDENT PRO FINANCE

Michal Geist vystudoval Provozně ekonomickou fakultu České zemědělské univerzity v Praze. Profesně se specializuje na oblast financí, působil například na pozici finančního a později výkonného ředitele v LOM Praha. Ve společnosti OMNIPOL zastává funkci viceprezidenta pro finance od roku 2022.

David Bennet vystudoval softwarové inženýrství na Univerzitě v Edinburghu. Následně pracoval jako systémový analytik a podílel se na řadě ICT projektů, a to jak ve veřejné, tak soukromé sféře. Mezi jeho dovednosti patří mj. zavádění nových technologií jako ERP systémů, řešení v oblasti kybernetické bezpečnosti apod. V Omnipolu působí od roku 2015 na pozici holdingového CIO, jehož náplní je zabezpečovat kontinuální rozvoj a také implementaci klíčových systémů napříč celým odvětvím ICT.



David Bennet

ŘEDITEL ODBORU ICT

SÍDLO SKUPINY OMNIPOL

1934 / JUNGMANNOVA 35, PRAHA 2

1938 / PALÁC PRAŽSKÝCH VZORKOVÝCH VELETRHŮ

1939 / GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ ŠKODOVÝCH ZÁVODŮ V PRAZE

1956 / WASHINGTONOVA 11, PRAHA 1

1979 / NEKÁZANKA 11, PRAHA 1

2017 / VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ, PRAHA 1 (BĚHEM REKONSTRUKCE SÍDLA)

2018 / NEKÁZANKA 11, PRAHA 1

Samostatnou kapitolou je sídlo skupiny OMNIPOL, které je od roku 1979 úzce spojeno s ulicí Nekázanka na Praze 1. Budova se stala jednou z důležitých ikon. Právě tady totiž probíhaly hlavní obchodní aktivity v 80. letech, kdy byl OMNIPOL výhradním exportérem letounů i materiálu speciálního určení. A sídlo je zde dodnes.

Ve svých začátcích OMNIPOL sídlil v Jungmannově ulici 35 na Praze 2, poté se přestěhoval do dnešního Veletržního paláce či do budovy generálního ředitelství Škodových závodů v Praze. V letech 1956–1979 se stal jeho sídlem dům ve Washingtonově 11, od roku 1979 už je OMNIPOL provázán s adresou Nekázanka 11.

Budova byla koncem 70. let postavena v proluce ulice Nekázanka. Navrhl ji tým Krajského projektového ústavu Praha v čele se Zdeňkem Kunou, který dům načrtl



v pozdním internacionálním slohu s výraznými rysy brutalismu. Zaujímá téměř celou plochu parcely, i přesto se ho ale podařilo sladit s okolními historickými stavbami.

Sídlo společnosti OMNIPOL daleko překročilo standard tehdejší doby, a to nejen architektonickým návrhem, kvalitou materiálů a jejich zpracováním, ale i vnitřní výbavou. Samozřejmostí totiž byla klimatizace, výtahy či podzemní parkoviště s vlastním mycím boxem. Budova tak patřila k nejvýznamnějším stavbám Československa, zařazena byla i do seznamu architektonicky cenných staveb.

PODĚKOVÁNÍ FRANTIŠKU HÁVOVI

O čtyřicet let později prošel dům v letech 2017 a 2018 kompletní rekonstrukcí. Celý objekt až na nosnou konstrukci byl vybourán a znovu postaven, přibýlo také nové 9. patro. Architektonické práce provázela snaha o zachování původní brutalistní fasády, bylo tak zachováno její členění, jak můžete vidět na přiložené fotografii.

Projekt pod záštitou di5 architekti inženýři splnil zadání majitele budovy i vlastníka skupiny OMNIPOL Richarda Hávy, a sice vytvořit architektonicky i technicky moderní sídlo, které bude zázemím pro řadu významných jednání. Zajímavostí může být socha býka nacházející se u vchodu či graffiti nasprejované v prostorách parkoviště v podzemí. Projekt také získal cenu v soutěži Stavba roku 2018.

Tradice, české kořeny a rodinné vazby jsou pro společnost OMNIPOL stěžejní. Proto také rekonstrukci provázelo poděkování zaměstnancům i otci Richarda Hávy – Františku Hávovi.

„Rekonstrukcí budovy chci poděkovat všem zaměstnancům, kteří budovali OMNIPOL od roku 1934 a nadále reprezentují dobrou pověst českého strojírenského a zbrojního průmyslu doma i v zahraničí. Zvláštní poděkování patří mému otci Ing. Františku Hávovi,“ stojí od roku 2018 na plaketě umístěné vedle hlavního vchodu.











BĚHEM DEVADESÁTI LET SVÉ EXISTENCE, KTERÁ BYLA
POPSÁNA V TÉTO KNIZE, SPOLEČNOST
ZAZNAMENALA NESČETNĚ VÝRAZNÝCH
EXPORTNÍCH ÚSPĚCHŮ OVLIVŇUJÍCÍCH MNOHO
VÝZNAMNÝCH ČESKÝCH A SLOVENSKÝCH PODNIKŮ.

V POSLEDNÍCH LETECH SE OMNIPOL STAL
VÝZNAMNOU SKUPINOU SDRUŽUJÍCÍ NEJVÝZNAMNĚJŠÍ
PODNIKY LETECKÉHO A HI-TECH OBRANNÉHO
PRŮMYSLU. STALO SE TAK ZEJMÉNA DÍKY HODNOTÁM,
NA KTERÝCH OMNIPOL STAVÍ. ZÁSADNÍ JSOU
ZKUŠENOSTI, PRŮMYSLOVÉ TRADICE NAŠÍ ZEMĚ
A INOVAČNÍ POTENCIÁL, JEŽ POVAŽUJE ZA KLÍČOVÉ
PRO BUDOUCÍ EKONOMICKÝ ROZVOJ CELÉ ZEMĚ.

PODPORA A RŮST ČESKÉHO LETECKÉHO
A OBRANNÉHO PRŮMYSLU ZŮSTÁVÁ I DO BUDOUCNA
NAŠÍ PRIORITY.

SEZNAM LITERATURY

1. Dorr, Robert F., Lake, Jon, Thompson Warren. Stíhací esa Korejské války. 1. vydání. Naše vojsko, 2003. 118 s. ISBN 80-206-0685-8.
2. Dudáček, Lubomír. Dopravní letiště Prahy 1918–1946. 1. vydání. MBI Praha 1998. 192 s. ISBN 80-902238-4-2.
3. Johnson, Paul. Dějiny 20. století. 1. vydání. LEDA Praha, 2008. 846 s. ISBN 978-80-7335-335-3.
4. Karlický, Vladimír, Kaplan, Václav. Zbraně na obranu republiky. 1. vydání. Okresní muzeum Náchod, 1982. 62 s.
5. Karlický, Vladimír. Svět okřídleného šípů Koncern Škoda Plzeň 1918–1945. 1. vydání. Škoda a. s. Plzeň, 1999. 651 s.
6. Krumbach, Jan. Čtyřicet roků letecké výroby v Otrokovicích. 1. vydání. Technické muzeum Brno, Moravan n.p. Otrokovice, 1973. 120 s.
7. Krumbach, Jan, Orlita, Albert. Historie letecké výroby v Kunovicích. 1. vydání. KURS 99 Praha, 1996. 176 s. ISBN 80-902217-0-x.
8. Kučera, Pavel. Aero 1919–1999, obrazová historie leteckého výrobce. 1. vydání. GT Club – Motormedia Praha, 1999. 280 s.
9. Němeček, Václav. Československá letadla 1918–1945. 2. vydání. Naše vojsko, 1983. 368 s. ISBN 28-108-83.
10. Pacner, Karel. Československo ve zvláštních službách, díl IV. – 1961–1989. 1. vydání. Themis, 2002. 696 s. ISBN 80-7312-013-5 1.
11. Pajer, Miloslav. Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu. 1. vydání. Svět křidel Cheb, 2004. 838 s. ISBN 80-86808-11-4.
12. Rajlich, Jiří, Sehnal, Jiří. Vzduch je naše moře. 1. vydání. Naše vojsko, 1993. 188 s. ISBN 80-206-0589-4.
13. Roberts, John M. Dvacáté století. Dějiny světa. 1. vydání. BETA – Dobrovský, 1993. 632 s. ISBN 80-7306-131-7.
14. Šorel, Václav. Encyklopedie českého a slovenského letectví. 1. vydání. Computer Press, 2005. 448 s. ISBN 80-251-0733-7.

Časopisy a sborníky

1. Časopisy Letectví, Křídla vlasti a Letectví a kosmonautika, ročníky 1921–2009
2. Hejlová P.: Bratři Göringové: Jeden ďábel, druhý anděl. Periodikum Epoque č. 16, ročník 2008
3. Hozák J., Jozefovič M.: Československé letectví. Národní technické muzeum Praha, 1998
4. Orlita A., Blatný J., Holuša J.: Přehled L 410/L 420. KURS 99 Praha, 1997
5. Sborník Československý zahraniční obchod. Československá obchodní komora Praha, 1973
6. Sborník Československý zbrojní průmysl v letech 1918–1939 a jeho vývozní činnost. MZO HTS Praha
7. Sborník Seznam ochranných známek čs. podniků chráněných v cizině. Státní úřad pro vynálezy a normalizaci Praha
8. Zídek P.: Vývoz zbraní z Československa do zemí třetího světa v letech 1948–1962. Periodikum Historie a vojenství č. 3, ročník 2002

OMNIPOL – 90 ÚSPĚŠNÝCH LET

Autorky: Mag.rer.soc.oec. Marika Přinosilová a Mgr. Klára Beranová

Fotografie: archiv OMNIPOL a. s., archiv Škoda, a. s., archiv BVV a dále ze soukromých sbírek

Vydal: OMNIPOL a. s., 3. vydání, Praha, 2024

