

# CZ LOKO

Červen



**Brejlovec ztratil brýle, ale získal na krásu a úspornosti**

2



**Technický ředitel Jiří Štěpánek: Pro techniky je CZ LOKO velkou výzvou**

3

**Během dovolené dojde v České Třebové k výměně malé přesuvny**

4



**Libor Joukl, náměstek hejtmána Kraje Vysočina a člen správní rady SŽDC o spolupráci regionů a železnice**

5

## Premiéru lokomotivy 744 viděla Ostrava

Úterý 19. června by mělo vstoupit do historie českého železničního průmyslu. Toho dne totiž akciová společnost CZ LOKO představila v Ostravě v české premiéře čtyřnápravovou asynchronní motorovou lokomotivu 744.0. První podobného typu, která se v České republice po roce 1989 vyrobila. Není divu, že se na mezinárodním veletrhu drážní techniky a kolejové dopravy Czech Raildays, kde se slavnostní akce konala, těšila zasloužené pozornosti odborné i laické veřejnosti.

**Ostrava** ■ Náměstek pro osobní dopravu Českých drah Antonín Blažek v této souvislosti dokonce mluvil o zboření šířeného mýtu, že po rozpadu společnosti ČKD Lokomotivka, k němuž došlo v 90. letech, se v Česku už budou dieselelektrické lokomotivy navždy pouze opravovat a modernizovat, ale už se nebudou vyrábět. „Právě dnes tento mýtus CZ LOKO zbořilo,“ uvedl Blažek. Mezi hlavní kritéria lokomotivy 744 s řadou původních technických řešení firmy CZ LOKO patří hospodárnost, spolehlivost, bezpečnost, ekologie a uživatelský komfort pro obsluhu. Vozidlo s přenosem výkonu AC/AC a výkonem 1000 kW je vybaveno spalovacím motorem Caterpillar 3508C a jeho maximální tažná síla činí 250 kN.

Lokomotiva ale nezažala jen svými technickými parametry, ale i designem, který podle slov Jindřicha Kušníra, ředitele Odboru drah, železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy ČR posouvá český železniční průmysl opět o krůček dál. „Je to po letech prvníová



Nová lokomotiva řady 744.0 budila při své premiéře zaslouženou pozornost. Ocenili ji i hosté, které v expozici CZ LOKO přivítal její generální ředitel Josef Bárta

lokomotiva svého druhu a dává určitou naději na další oživení celého českého železničního sektoru,“ poznamenal Kušník při jejím křtu. Generální ředitel CZ LOKO Josef Bárta uvedl, že ji firma vyvinula a postavila pro český trh, ale hlavní

potenciál vidí v zahraničí, především v postsovětských zemích. Její varianta postavená na širokém rozchodu proto vznikne ještě letos. „Bez toho, aby ale tato moderní lokomotiva jezdila v Česku, se nám bude v zahraničí těžko prodávat,“ uvedl

Bárta a vyzval stát, aby tento záměr podpořil, neboť díky finanční dotaci z programů Ministerstva průmyslu a obchodu ČR mohl být tento náročný projekt, trvající pět let, úspěšně dotažen do konce.

(Další info z veletrhu na str. 2, 3 a 4)

## Nové logo, hrdá firma

Akciová společnost CZ LOKO po pěti letech změnila své logo. To první, zaregistrované počátkem roku 2007, už patří minulosti. Nahradilo ho nové, které se poprvé veřejnosti představilo na červnovém veletrhu Czech Raildays. Je modernější, jednodušší, přehlednější, výraznější. Prostě je odrazem firmy, na níž mohou být její zaměstnanci hrdí. Jejich práce pod značkou CZ LOKO totiž vzbuzuje zasloužený respekt doma i v zahraničí. Současnou tvář firmy nové logo charakterizuje mnohem lépe.

„Důvodů, proč jsme ke změně přistoupili, bylo víc. Tedy nejen už trochu historická podoba. V tom prvním bylo víc barev a ne vždy se proto dobře tisklo. Zkratka CZ se v šedém kruhu navíc vizuálně často ztrácela a byli jsme tak prezentováni jen jako firma LOKO, a tohle všechno teď odpadne,“ vysvětluje Josef Bárta, generální ředitel a předseda představenstva. Grafická čistota podtrhuje dynamiku firmy, „zobáček“, vykrojená písmena C pak její strojírenský charakter.

Je-li firemní logo tvář, prvním kontaktem s ní, pak CZ LOKO získalo další zajímavý komunikační, marketingový nástroj.

Staré logo (2007 - 2012)



Nové logo (od června 2012)



Požadavkem na nové logo byla jeho jedinečnost, jednoduchost, dobrá zapamatovatelnost a použitelnost na různých materiálech.

## V červnu se v Jihlavě křtil nový SuperMUV pro SŽDC

Rovných 140 let poté, co byly v Jihlavě v roce 1872 zprovozněny dílny na úpravy osobních a nákladních vozů, pokřtila akciová společnost CZ LOKO nový motorový univerzální vozík Super MUV 74. Stalo se tak počátkem června za účasti Jiřího Koláře, generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty, který první vozidlo převzala. Mezi hosty byl i Libor Joukl, vicehejtman Kraje Vysočina, Jaroslav Vymazal, primátor Jihlavy a také řada obchodních partnerů.

**Jihlava** ■ Generální ředitel CZ LOKO Josef Bárta připomněl dlouhou historii železničních oprav ve městě, na níž firma od roku 1994

navazuje. „Tehdy jsme si část areálu, patřícího Českým drahám, pronajali a do roku 2008 i působili v pronájmu. Pak jsme ho koupili a odstartovali jeho zásadní modernizaci, která ho změnila k nepoznání. Stálo nás to hodně přes sto milionů korun, ale výsledek stojí za to,“ uvedl Josef Bárta a ocenil zručnost, šikovnost a schopnost zdejším zaměstnanců CZ LOKO vymyslet, zkonstruovat a vyrobit vozidla, která mají na trhu úspěch. Jejich počet se od té doby ze 60 lidí zvýšil na současných 160. Letos se v jihlavské provozovně CZ LOKO vyrábí přes 40 lokomotiv, nových i kompletně modernizovaných, především pro východní trhy.

Právě speciální drážní vozidlo Super MUV 74 je dalším příkladem nové, moderní výroby. Na prvních de-

set kusů už je uzavřena smlouva se státní organizací SŽDC. „Věřím, že se zde osvědčí a v této obchodní spolupráci budeme pokračovat,“ uvedl Josef Bárta.

Vozidlo určené pro traťové hospodářství je v řadě směrů výjimečné a jak uvedl Miloslav Svoboda, ředitel společnosti Hydroproduct Poděbrady, plně srovnatelné s tím nejlepším, co evropský trh nabízí. V Česku stále jezdí přes 350 kusů dnes už přežitých a technicky zastaralých vozíků MUV 69, z nichž tento projekt vychází. „U nás i v některých okolních zemích prostor pro jeho uplatnění na trhu je. A věřím, že se zde Super MUV prosadí, protože odpovídá všem současným nárokům na vozidla tohoto typu.“ uvedl Svoboda.

(Dokončení na straně 5)



Křtu Super MUV 74 se zúčastnil také Jiří Kolář (uprostřed), generální ředitel SŽDC. Na snímku spolu s Josefem Bártou a Josefem Gulyásem z CZ LOKO

# Ruské úřady udělily CZ LOKO certifikát na výrobu lokomotiv

Akciová společnost CZ LOKO udělala poslední krok k výrobě šestnápravových dieselelektrických posunovacích lokomotiv řady TEM TMX v ruském Brjansku. Po několikaměsíčním úsilí získala v dubnu od Federální agentury železniční dopravy při Ministerstvu dopravy Ruské federace certifikát, schvalující technickou způsobilost těchto lokomotiv, určených především pro Ruské dráhy (RŽD).

**Česká Třebová** ■ „Pokládáme to za velký úspěch. Bez tohoto certifikátu nemůže žádné drážní vozidlo vyjet na trať, tedy ani ho nelze na zdejší trh dodat. Díky nám se ruský trh otvírá i pro další české firmy. Je to ale velmi drahá záležitost,“ říká Josef Bárta, generální ředitel CZ LOKO. Jen náklady spojené s certifikací firmu vyšly na víc než sto milionů rublů. Dokument zatím umožňuje do země dodat 50 těchto lokomotiv, z nichž prvních pět získají ruští železniční dopravci už letos. Vyrábět se budou v Brjanském strojírenském závodě (BMZ) z českých komponentů.

Díky CZ LOKO prošly certifikací i komponenty subdodavatelů jako je Siemens Drásov, Siemens Mohelnice nebo Alfa Union. To jim umožňuje dodávat výrobky nejen pro lokomotivy TEM TMX, ale i samostatně po dobu platnosti certifikátu. Další českí dodavatelé jako Slovácké strojírný, EM Brno nebo EVPÚ mají své výrobky deklarované firmou BMZ. Ta za ně převzala záruky, ale jejich samostatná dodávka není možná. Vždy se musí jednat o sestavu určenou pro lokomotivy TEM TMX. „Přesvědčit všechny subdodavatele, aby se certifikace zúčastnily, bylo



Lokomotivy řady TEM TMX bude možné vyrábět i v Ruské federaci

zpočátku velmi složité. Ale podařilo se a pro český železniční průmysl jsme u ruských úřadů udělali

obrovský kus práce,“ poznamenává Josef Bárta. Společnost CZ LOKO je tvůrcem

a garantem projektu a dodavatelem hlavních komponentů.

Ruský partner BMZ ze skupiny Transmašholding je projektantem a výrobcem pojezdové části a hlavního rámu lokomotivy, převzaté ze schválené lokomotivy typu TEM18. Ty proto certifikací nemusely projít.

„Pro získání certifikátu na lokomotivu jako celek bylo třeba mít osvědčení na všechny součásti a agregáty, přesně stanovené zákonem. Certifikací dalšího produktu lze zjednodušit, pokud máte v Rusku pobočku. I tuto možnost jsme využili,“ říká Václav Vaniš, vedoucí obchodního oddělení v úseku Východní Evropa. Společnost CZ LOKO předpokládá, že úspěch v Ruské federaci ji otevře cestu i na další východní, post-sovětské trhy, neboť některé státy mají s Ruskem vedle celní unie i dohody, řešící akceptaci certifikovaných výrobků.

## Řekli také

**Petr Šlegr,**

náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy

Jsem znám jako velký fanda vysokorychlostních železnic, ale je třeba říct, že nákladní doprava je v Česku dlouho opomíjeným oborem. Rekonstrukce železničních koridorů byla primárně zaměřena na osobní dopravu a například se rušila napojení vleček ve stanicích, přejezdové koleje pro nákladní vlaky se nedělaly dostatečně kvalitně. Železnice bude do budoucna víc naslouchat požadavkům nákladních dopravců a tak tedy i přispívat byznysu lokomotiv. Proto jsem rád, že vzniklo nové vozidlo s nejpřínějším platnými normami, které zlepší ekologii provozu. To má dopad i na znečištění svrhu a menší opotřebení kolejnic.

(Z vystoupení při představení lokomotivy 744.0 v Ostravě)

## Bosenské doly mají novou čtyřnápravovou lokomotivu

Po lednovém předání dvouápravové lokomotivy 797.824 o výkonu 250 kW, získala sarajevská státní společnost JP Elektroprivreda BiH v květnu další novou motorovou lokomotivu. Tentokrát čtyřnápravovou 724.720 o výkonu 709 kW a hmotnosti 72 tun. Ta bude v uhelném dole ZD RMU Kakanj zajišťovat středně těžký posun.

**Jihlava** ■ Obě vozidla, která vznikla v jihlavské provozovně CZ LOKO, nahrazují staré nevyhovující parní lokomotivy řady 62. Firmě podstatně sníží náklady na pohonné hmoty a údržbu. Zároveň významně zlepší provozní, bezpečnostní i ekologické parametry přepravy.



Kakanj leží v centrální části Bosny a Hercegoviny, severozápadně od Sarajeva. V místním dole se ročně těží milion tun hnědého uhlí hlubinným i povrchovým způsobem a zároveň se zde i zpracovává. Společnost JP Elektroprivreda celkem zastřešuje sedm místních uhelných dolů.

## Dvě rosničky nahradila v cukrovaru modernizovaná lokomotiva 724

**Dobruška** ■ Nejstarší evropský cukrovar v Dobrušce na Mladoboleslavsku, patřící společnosti Tereos TTD, převzal koncem března lokomotivu 724.714-1, která prošla modernizací v jihlavské provozovně CZ LOKO. Ve firmě nahradí dvě malé „Rosničky“ i občas pronajímanou lokomotivu řady 740. Radikální změna cukrovaru v příštích letech ušetří desítky milionů korun za pohonné hmoty a údržbu. Navíc splňuje i rostoucí ekologické a hygienické nároky v potravinářském průmyslu. I proto přestala původní vozidla vyhovovat. Slavnostního uvedení nové lokomotivy do provozu se spolu s nejvyššími představiteli cukrovaru Oldřichem Reinbergrem a Liborem Graclem, zúčastnil i Josef Gulyás, obchodní ředitel CZ LOKO pro střední Evropu.



Cukr se v Dobrušce, ležící ve známé řepářské oblasti, vyrábí nepřetržitě od roku 1831, a firma je dnes největším zpracovatelem cukrové řepy v Česku, kde patří i mezi desítku největších potravinářských firem. Nezbývá než popřát, aby zde nová lokomotiva spolehlivě jezdila spoustu let.

## Brejlovec ztratil brýle, ale získal na kráse a úspornosti

Na ostravském mezinárodním veletrhu drážní techniky a kolejové dopravy Czech Raildays akciová společnost CZ LOKO ukázala i novou modernizaci lokomotivy 753.6 (Brejlovec). Ten díky ní sice ztratil pro něho charakteristické „brýle“, ale získal nejen na kráse, ale i úspornosti a také mnohem kompaktnější kabinu strojvedoucího.

**Ostrava** ■ Premiéra této lokomotivy se odehrála v expozici akciové společnosti SD - Kolejová doprava, která tato řešení získala jako první. „Severočeské doly byly tak odvažné, že si objednaly lokomotivu s novým designem i modernizací. Celkem půjde o tři stroje, vybavené novým motorem, alternátorem i pulty. Pevně věřím, že nebudou poslední, kdo si tuto modernizaci Brejlovce u nás objednal,“ uvedl generální ředitel Josef Bárta. Modernizace zlepšuje provozní parametry a snižuje náklady na údržbu. Zásadním přínosem modernizace je více než trojnásobné

prodloužení kilometrových proběhů mezi základními periodickými prohlídkami.

Severočeské doly, které tyto lokomotivy nasadí na přepravu bílého vápence

pro odsíření elektráren Pruněv a Tušimice na trati z Berouna do Chomutova, jim už také daly jméno Drak.

Posledním, třetím pozoruhodným exponátem, s výrazným rukopisem

společnosti CZ LOKO, v jejímž jihlavském závodě byla vyrobena, se stala lokomotiva řady 714.8, jezdící na stlačený zemní plyn (CNG). Ta byla vystavena v expozici společnos-

ti Vítkovice Doprava. Na jejím vývoji se rovněž podílelo České vysoké učení technické. Tato „plynová“ lokomotiva je určena pro lehkou posunovací a tratovou službu.



Právě hovoří Vladimír Budinský z akciové společnosti Severočeské doly, která je mateřskou firmou SD-Kolejová doprava. Ta jako první nasadí do provozu modernizovanou lokomotivu 753.6



Jiří Štěpánek, technický ředitel CZ LOKO hovoří o dokončeném vývoji lokomotivy 744 a o nových projektech a říká:

## Naše firma, jak je dnes nastavena, je pro techniky velkou výzvou

**Ing. Jiří Štěpánek do funkce technického ředitele CZ LOKO nastoupil 1. července 2011. Do firmy přišel v září 2005 po absolvování Univerzity Pardubice, Dopravní fakulty Jana Pernera, obor Kolejová vozidla. Začínal jako projektant a v roce 2009 se stal vedoucím oddělení výzkumu a vývoje.**

### ? Jakých těch prvních dvanáct měsíců ve funkci bylo?

Nebylo úplně jednoduchých. Je to zcela jiná práce. Zatímco dříve jsem kreslil, projektoval a dělal to, co jsem vystudoval, teď většinu času věnuji organizaci práce, kontrole, řízení a přípravě nových projektů. Přímou o výkonné věci se pak starají moji kolegové vedoucí, jsou šikovni a mohu se na ně spolehnout. Nové projekty řešíme ze začátku zpravidla pouze s oběma obchodními řediteli, následně se jim věnuje oddělení výzkumu a vývoje a nakonec celý tým technického úseku. Obzvláště směrem na východ, kam se nedá jen tak každý týden jet na jednání, je důležitá efektivní komunikace a znalost cizích jazyků.

### ? Nechybí vám práce u prkna, u počítače?

Tuhle práci jsem měl vždycky rád. Ten pocit, když pak vidíte ve skutečnosti něco, co jste před tím vymyslel a nakreslil, má rád každý tvůrčí člověk. Ale když přišla tahle nabídka, bral jsem ji jako výzvu postoupit dál. A když jsem ji přijal, bylo jasné, že na projektování už tolik času nebude.

### ? Měl jste v těch posledních měsících čas i na něco jiného než jen práci?

Loňský rok byl pro mne asi opravdu přelomový. Oslavil jsem třicetku, v létě se oženil, letos se nám narodil syn. A k tomu nová pracovní pozice. Bylo toho vážně dost.

### ? Co rozhodlo o tom, že projekt nové, ryze české motorové lokomotivy 744 byl úspěšně dotažen do konce?

Bylo to především mimořádné nasazení lidí, nejen mých, ale v celé firmě. Zadané se sice během doby částečně měnilo, ale kluci si s tím poradili. Přitom šlo o něco,

co jsme u nás ještě nedělali a o to víc to je cenné. Zároveň se kolegové museli samozřejmě věnovat i další práci. Přitom, když děláte na prototypu, ne všechno se podaří na poprvé a musí se řešit změny. Ale výsledek je, myslím, výborný. Máme být na co pyšní.

### ? Zapochoyboval jste někdy?

O tom, že projekt nové 744 jde správným směrem a že bude dokončen, jsem nikdy nepochyboval. Je to rukopis CZ LOKO a plně v duchu evropské legislativy. Ta podle mne jednoznačně spěje k tomu, že se v Evropské unii nezmodernizuje ani „kolo“. A aby firmy i národní průmysl byl konkurenceschopný, musí mít nové, sofistikované produkty. V tomto případě lokomotivu. Je evidentní, že unie nás bude tlačit, aby, až stávající stroje doslouží, je nahradily nové - z hlediska dopravců bezpečnější, provozně efektivní a ekonomické, a samozřejmě ekologické. Železniční dopravci chtějí moderní vozidla, odpovídající evropským normám a my musíme mít evropským zákazníkům co nabídnout.

### ? Nová motorová lokomotiva vznikala po etapách zhruba pět let. Dalo se něco uspíšit?

Neřekl bych. Všechno má své zákonitosti a čas. I teď jsme stále na začátku vývoje. Na nové lokomotivě budeme dál stavět, rozvíjet ji, protože našim cílem je samozřejmě neskončit pouze u prototypu, ale prodávat série.

Ale cesta, kterou jsme už zvládli, stojí za zaznamenání. První fází byl vývoj podvozků, následoval zbytek lokomotivy. Není to jednoduchá věc, která by se dala udělat rychle. Kromě vývoje a fyzické výroby vozidla je třeba řešit i další věci, zejména schvalování lokomotivy pro provoz na železničních tratích. To je náročné samo o so-



Jiří Štěpánek

bě. V té době se navíc měnila i legislativa. Například poslední směrnice TSI týkající se interoperability kolejových vozidel vyšla až v polovině loňského roku. Je to zásadní předpis, který se přímo dotýká konstrukce lokomotivy. Nová 744 je tak vůbec první v České republice vyprojektovaná a postavenou motorovou lokomotivou podle nových norem TSI.

### ? Co bude s lokomotivou 744 dál?

Od počátku roku absolvovala několik zkoušek stacionárních i jízdnicích jako tažená lokomotiva. Má nové podvozky a především ty je třeba vyzkoušet, aby mohly následovat zkoušky další, završené schválením vozidla do zkušebního provozu.

### ? Lze říct, na jakých nových projektech děláte?

Na konec letošního a začátek nově-

ho roku máme přichystaných několik prototypů nových lokomotiv pro východní trhy. Například pro Litvu budeme stavět lokomotivu označenou jako TEM LTX - v podstatě jde o 744 na širokorozchodném pojezdu. Ten nebude vyrábět CZ LOKO, ale z hlediska nákladů na vývoj a homologaci je nejvýhodnější pojezd nechat vyrobit podle existující lokomotivy a na něm pak postavit náš paket, ve výsledku tedy nové vozidlo. Dalším krokem může být výroba této lokomotivy pro ruské dopravce, ale tady se už bez zásadnějších úprav nelze obejít, protože místní trh je specifický a klade si řadu podmínek, včetně „nacionalizace“ produkce. Přes to opravdu nejede vlak, jak se říká.

### ? V Rusku teď budete stavět nové šestnápravové lokomotivy TMX, ale mluví se i o menších vozidlech.

Nezastíráme, že Ruské dráhy

a ruští železniční dopravci jsou našim cílem, na němž už řadu let pracujeme. Do Ruska ale nelze přijít jako chudý příbuzný, jen tak na „vandru“. Musíte mít co nabídnout - a umět to nabídnout. Tady CZ LOKO udělalo obrovský kus práce. A nejen pokud jde o Rusko federaci, ale i Pobaltí, Bělorusko, Ukrajinu. Věřím, že zde zhodnotíme vše, co jsme vložili do vývoje dvouápravové lokomotivy 719. Ta má za sebou už pět, šest let zkušebního provozu na českých železnicích a ověřili jsme si na ni mimo jiné i asynchronní techniku. Tohle vše se stane základem série lokomotiv TME 3 pro běloruské dráhy.

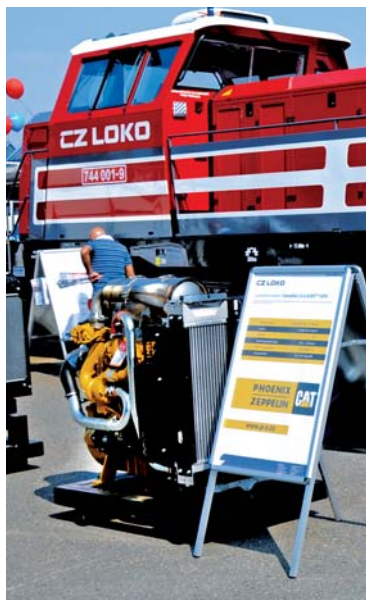
### ? O čem přemýšlíte?

Naše firma, jak je dnes nastavena, je pro techniky velkou výzvou. Nebojí se totiž nových projektů, aktivně je vyhledává, a projektantům a konstruktérům železničních vozidel tak dává práci, kterou by jinde v České republice těžko hledali. Teď se například chystá modernizace speciálních vozidel, MVTV 2.2, na níž spolupracujeme s konstrukční firmou AV Engineering. Loni v září se začalo, letos v září se už předává první vozidlo. Dnes už prostě máme široký záběr. Vedle motorových lokomotiv a speciálních drážních vozidel se chceme posouvat dál - máme modernizovanou traťovou motorovou lokomotivu, bylo by zajímavé postavit ji jako novou. Loni jsme začali s modernizací elektrických lokomotiv a je jen otázkou času, kdy se rozběhnou další nové projekty. Práce je před námi dost. Dnes v technickém úseku pracuje padesátka lidí nejrůznějších odborností. Jsem rád, že to většinou jsou lidé, kteří k železnici něco cítí, mají tuhle práci rádi a není to pro ně jen obživa.

### ? Máte při tom všem pak ještě čas na svého koníčka - modelovou železnici?

Když máte něco rád, tak si na to volný čas vždy najdete. Je ho málo, člověk s ním musí hospodařit, ale proč se zříkat něčeho, co vás baví?

## Lokomotiva na stlačený zemní plyn, spalovací motory, zájem návštěvníků - i to byl Czech Raildays



Ostravský mezinárodní veletrh drážní techniky, výrobků a služeb se letos konal už po třinácté. A také díky účasti akciové společnosti CZ LOKO lze říct, že se udržuje na samé špičce oboru. V expozici společnosti Vítkovice Doprava byla k vidění lokomotiva řady 714.8, jezdící na stlačený zemní plyn (CNG) (obr. 1). Projekt finančně podporuje Ministerstvo průmyslu a obchodu a CZ LOKO je jeho významným partnerem. „Plynovou“ lokomotivu s elektrickým přenosem výkonu AC/DC pohání spalovací motor Caterpillar 3412G. Další motory této značky, dodávané do Česka společností Phoenix Zeppelin, byly k vidění i v expozici CZ LOKO (obr. 2). Málčko si pak nechal ujít možnost prohlédnout si zblízka nové exponáty (obr. 3).

## Během dovolené dojde k výměně malé přesuvny

**Česká Třebová** ■ Letošní celozávodní dovolenou využije společnost CZ LOKO v České Třebové k výměně malé přesuvny lokomotiv v zadním traktu provozovny. Jejím

dodavatelem je společnost NOPO Engineering Hradec Králové.

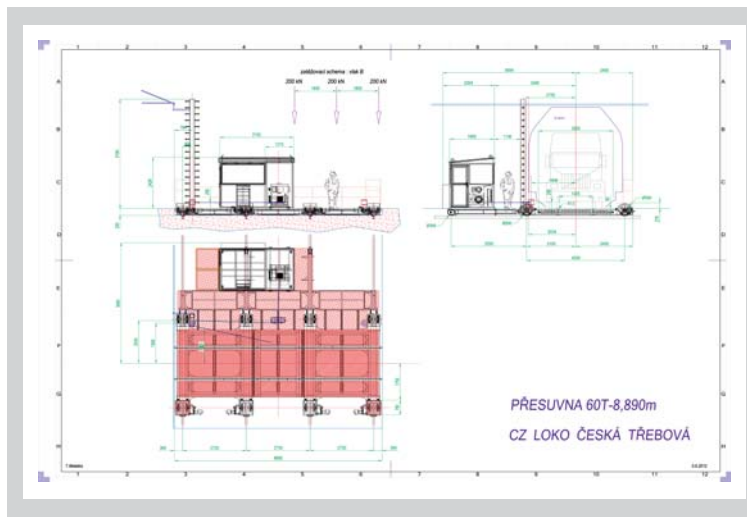
Během dvoutýdenního přerušení výroby se současná, už nevyhovující přesuvna demontuje a na lože,

kté bude nově rektifikováno, tedy dojde k jeho opravě a úpravě zpřesněním, se uloží přesuvna nová. „Všechny práce jsou načasovány tak, že po celofiremní dovolené

ne bude v pondělí ráno přesuvna plně funkční a dojde k zaškolení obsluhy,“ uvedl Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku.



Snímek staré přesuvny už bude brzy patřit do archivu



Nahradí ji přesuvna nová. Takto vypadá na prknech projektantů

## Vysokoškoláci zkoumali staré objekty a dílny

**Studenti Fakulty restaurování a historických věd Univerzity Pardubice absolvovali exkurzi do starých objektů a dílen CZ LOKO v České Třebové. O získané poznatky se pak s námi rozdělila Zuzana Vařeková, jejíž text publikujeme.**

**Česká Třebová** ■ Exkurzi vedl profesor Jiří Škabrada, přední odborník na historické konstrukce. Vzhledem k tomu, že v současné době zpracovává průzkum Masarykova nádraží je i v oblasti historické nádražní a dílnské architektury „v obraze“.

Na Masarykově nádraží stojí identický objekt, dvojče „staré růžové haly“, objektu dílen v České Třebové. Objekt na pražském nádraží pochází z roku 1865 a do této chvíle držel prvenství v nejstarším dochovaném krovu vaznicového typu na území ČR.

Zjednodušeně řečeno: Historické krovky na našem území jsou většinou hambalkové konstrukce, takzvané A, krovky a mezi nimi hambalek. S příchodem železnice do českých zemí přichází i nový typ krovové konstrukce, který způsobí malou revoluci v oblasti krovů, jedná se o vaznicovou konstrukci. Vzhledem k tomu, že objekt v České Třebové nese na litinových sloupech v hale dataci 1862, jedná se tedy o prozatím nejstarší objekt s vaznicovým krovem a litinovou konstrukcí v ČR. Je to logické vzhledem k historii a vývoji železnice a dílen v českých zemích.

Jsmo rádi, že úpravami, které jste prozatím na objektu provedli, respektujete tyto historické konstrukce (hmota domu, litinová konstrukce, krovová konstrukce). Vzhledem k vašemu příznivému přístupu věřím, že vás tyto informace potěší.

### Poděkování

## V těžké situaci zachránili kolegově život

**Česká Třebová** ■ Velkou mírou duchapřítomnosti a lidské statečnosti projevili zaměstnanci Jakub Motyčka, Petr Sedlák, Jaroslav Mračín, René Dvořák a mistr Zdeněk Dejdar poté, co jejich kolega upadl 3. května během pracovní doby do křečí a částečného bezvědomí. Vytáhli mu zapadlý jazyk, stabilizovali a poté dopravili k následnému ošetření. Jejich rychlá a správná reakce mu tak v podstatě zachránila život.

Vedení akciové společnosti CZ LOKO jim touto cestou ještě jednou za příkladný čin děkuje. Je to příklad obyčejné lidské statečnosti, stejně jako rychlý zásah dalších zaměstnanců CZ LOKO při hašení požáru.

## Zaměstnanci pomohli zlikvidovat požár

**Požár, který vznikl 24. května v nové hale Elektrických točivých strojů, nezpůsobil větší škody jen díky pozornosti, obětavosti a zásahu zaměstnanců. Pomohla jejich rozhodnost i práce, která se ve firmě věnuje protipožární prevenci.**

**Česká Třebová** ■ Zpozorovali ho Jiří a Vojtěch Kolářovi ve 14.38 hodin a hned ho ohlásili na vrátnici. Mezitím Marcel Řehák odpojil od sítě elektřinu a Petr Prický rozvod plynu. Až do příjezdu hasičů se potom na hašení pomocí hasičích práškových přístrojů podíleli Vojtěch Kolář, Lukáš Ploc, Petr a Pavel Prický, Jiří Kolář a Marcel Řehák. Všem za to patří velké poděkování. Prokázali rozvahu i schopnost se správně rozhodnout a ihned vykonat to, co je nejdůležitější.

Požár zasáhl prostřednictvím odsávacího systému technologický celek sušení. Ačkoli se zpočátku nezdály následky příliš velké, postupně se projevily další škody, a zjištěný rozsah je nakonec dost nepříjemný - už proto, že šlo o zcela nové zařízení. Za nejdůle-

žitější však je nutno považovat fakt, že nedošlo k poškození zdraví našich zaměstnanců.

Současně je třeba s uspokojením konstatovat, že práce na zlepšování systému požární ochrany, která se ve firmě v poslední době ve spolupráci se společností BAT service provádí, se příznivě projevila i v tomto případě. Následky mohly být mnohem horší. Je to další důkaz, že často podceňovaná preventivní činnost, do níž patří například náležité vybavení prostor včetně značení, školení a výcvik zaměstnanců, kontroly či prohlídky, má velký význam. Prvořadá ale vždycky bude pozornost a odpovědnost zaměstnanců.

Při hledání konkrétní příčiny požáru došel expertní tým na základě zkoumání vzorků a dalších analýz k závěru, že oheň s největší prav-

děpodobností způsobila žhavá okuje od rozbrušování, která odlétla, a byla nasáta, až do filtru s hořlavou náplní. Odtud se oheň mohl nepozorovaně rozšířit, a byl zjištěn, až když pronikl navenek.

Proto je případ také významným poučením, jak nebezpečné mohou být běžné činnosti, s běžnými nástroji a přístroji. A sami si můžeme položit otázku: Jak často a na kolika místech nám ještě může hrozit nebezpečí, které jsme si zatím neuvědomili nebo nechťeli připustit. Vedení společnosti CZ LOKO proto rozhodlo, že znovu budou z tohoto pohledu posouzena a přezkoumávána všechna pracoviště, aby se společně určila riziková místa a procesy. Při této práci bude důležitý názor každého zaměstnance, aby tak pomohl odhalit a snížit rizika všude tam, kde pracuje, a kde prostředí i problematiku nejlépe zná. Neboť, a i takovou myšlenku si je třeba připustit, by mohly být následky požáru mnohem horší. A to si samozřejmě nikdo nepřeje.

Generální ředitel CZ LOKO Josef Bárta na setkání s novináři:

## Úspěch lokomotivy 744 u národního dopravce by podpořil její export

**Na nezájem zástupců tištěných i elektronických médií si expozice CZ LOKO na ostravském mezinárodním veletrhu Czech Raildays nemohla stěžovat. Hned první den se generální ředitel Josef Bárta setkal se skupinkou novinářů, mezi nimiž byli i redaktori prestižních deníků MF Dnes a Hospodářské noviny. Při této debatě šéf firmy mimo jiné řekl:**

■ Ve všech státech je to tak, že první si novou lokomotivu koupí národní dopravce, aby s ní mohl jít její místní výrobce dál. Byli bychom proto rádi, kdyby tomu tak bylo v případě 744ky i u nás ať už v případě společností ČD nebo ČD Cargo. Má to hluboký smysl, protože zahraniční zákazníci získají možnost se s ní seznámit v reálném provozu a pro ně i pro nás to je významná reference. Navíc na jejím vývoji se finančně podílelo Ministerstvo průmyslu a obchodu a její úspěch v zahraničí by měl jednoznačně proexportní charakter. A o podpoře exportu se u nás přece stále mluví.

■ Na východní trhy jsme dodneška už dodali sto lokomotiv ČME 3 a to jen proto, že jsme je nejdříve zmodernizovali v Česku, kde se prvním zákazníkem stala Sokolovská uhelná, a pak sem zahraniční zákazníci jezdili. A tak jsme se dostali ven. Na železnici to tak prostě funguje, skoro bych řekl, že absolutně. Je to tak v Německu i státech okolo. Tam první kusy končí u národního dopravce. Je to reálná pomoc státu místnímu průmyslu. A měla by být i v Česku, jinak se u nás časem nic sofistikovaného, technicky náročného, vyrábět ve strojřevnosti nebude.

■ Lokomotiva 744 je určena pro tržní služby - může jezdit i v dal-



ších státech, nejen v Česku. Ještě není plně homologovaná. Ale je připravena se už v září představit v Berlíně na evropském železničním veletrhu. Nedokážu slíbit, že bude její testování v té době už za námi. To je proces, který nelze urychlit.

■ Nakonec krok po kroku jsme postupovali i při výrobě 744ky. Nej-

dříve jsme vyvinuli lokomotivu 709, pak asynchronní dvounápravovou 719, která se testovala na Českých drahách, a nyní s ní prorážíme na východní trhy. Smlouvy už máme na dvounápravovou a chceme vyrobit čtyřnápravovou.

■ Podobně jsme získali i kontrakt na 50 kusovou sérii modernizací lo-

komotiv ČME 3 v Bělorusku. Tam si tyto nové stroje tamní dráhy půjčily v Litvě a vyzkoušely, osahaly si je a poté objednali. A byl z toho kontrakt za více než miliardu korun. Železniční byznys je prostě specifický. Do modernizací starých a vývoje zcela nových lokomotiv vkládáme desítky až stovky milionů korun, ale nové projekty dělají v tržbách zpočátku prostě téměř nulu.

■ Do železničního průmyslu krize přichází, příští rok bude náročný. Když byla krize v průmyslu v letech 2008 a 2009 železničnímu průmyslu se dařilo. Nyní se zdá, že se vývoj trochu obrací. Proto stále posilujeme export do střední, jižní a hlavně východní Evropy. Letos objem tržeb z východních trhů vzroste asi o pětinu, ale stále bude s tržbami z tuzemska zhruba vyrovnán. V roce 2013 to ale už bude ve prospěch exportu.

## Expanze firmy nabízí zaměstnancům nové výzvy a pracovní příležitosti

**Má smysl se učit technickou angličtinu? Anebo technickou ruštinu? Zvládat řemeslo? Samozřejmě! Akciová společnost CZ LOKO expanduje na východoevropské trhy a pro mnohé její zaměstnance se otvírá dosud netušený prostor - práce v cizině. A to nejen pro obchodníky, konstruktéry, ale i lidi od řemesla.**

Firma dnes už má několik zahraničních pracovišť v Ruské federaci, Litvě, Lotyšsku a Bělorusku, kde pod dohledem zaměstnanců CZ LOKO, elektrikářů, mechaniků i svářečů, a z díln CZ LOKO sestavených do ucelených paketů, vznikají nové lokomotivy. A s novými projekty se otvírá nový prostor i pro další talenty i zkušené pracovníky, kteří by firmu na těchto trzích zastupovali obchodně.

„Takové možnosti tady reálně jsou a bude jich čím dál tím víc. Na tyto pozice budeme hledat další lidi a především mezi vlastními zaměstnanci. Pro ně by měly být zahraniční pracovní cesty výzvou, ctí a samozřejmě i příležitostí vydělat si více peněz,“ říká personální ředitel Tomáš Brancuzský.

Co by takový člověk měl umět? Znáť lokomotivy, cizí jazyky, řemeslo, přizpůsobit se často odlišným místním podmínkám a zvládnout stres, který se při takové práci čas od času objeví.

To před časem na těchto stránkách potvrdil i šéfmontér Jiří Pipek. Ten tehdy i říkal, že všude se zatím domlouvá rusky, ale má dojem, že jen s ruštinou třeba v Litvě dlouho nevydrží. „Mladá generace s ní už nemluví, protože se jí ani neučí. Nemá-li brzy vzniknout jazyková bariéra, angličtina bude nutná,“ poznamenal Jiří Pipek, který má už od konce roku 2006 na starosti realizaci zahraničních projektů.

Začínal na Ukrajině, pak se přesunul do Litvy, vloni do Běloruska s občasným odskočením si do Lotyšska,

a teď ho čeká další štace v ruském Brjansku.

„Je to všechno hektické, protože když jste v cizině bez rodiny, tak tam logicky trávíte v práci mnohem víc času než doma. Už také proto, že rozjet nové projekty a zaškolení naše tamní partnery není snadné,“ říká.

Práce v zahraničí mu dává hlavně obživu, ale zároveň ji bere i jako obrovskou výzvu.

„Myslím, že rada mladých kolegů by měla výrobní a obchodní expanze CZ LOKO do zahraničí využít. Nebo se o možnosti uplatnění alespoň zajímat. Nakonec, výzva to musí být pro každého člověka, který se chce v zaměstnání prosadit. I když asi ne každému se do toho bude chtít. Ale zkušenosti to jsou k nezaplacení, ty vám nikdo nevezme,“ uvedl.

Stojí to prostě za úvahu. Takových firem, které svým zaměstnancům nabízejí v dnešní době zahraniční uplatnění, v naší republice zase mnoho není.

## V červnu se v Jihlavě křtil nový SuperMUV

(Dokončení ze strany 1)

Do budoucna může přitom založit novou řadu dalších novostaveb speciálních drážních vozidel.

Super MUV 74 s hydrostatickým přenosem výkonu zvýšil nejen svou užitečnou hodnotu, ale i přepravní rychlost

ze 40 na 75 km/hod. Plíživá se pak pohybuje od 2 do 10 km/hod. Životnost původní MUV 69, z níž zůstal jen podvozek a rám, se po této zásadní modernizaci prodloužila na dalších 25 let. Stroj je vybaven komfortní kabinou obsluhy a má řadu přidavných zařízení podle potřeb zákazníků.



SuperMUV 74

Libor Joukl, náměstek hejtmana Kraje Vysočina v rozhovoru říká:

## Chceme ovlivňovat vazby železnice a regionů

**Jednoho z hostů křtu speciálního vozidla SuperMUV 74, náměstka hejtmana Libora Joukla, jsme se zeptali:**

**Na Vysočině máte na starosti dopravu. Zároveň jste ale i členem správní rady SŽDC. Jak to jde dohromady?**

Velmi dobře. Asociace krajů prosadila, že kraje mají své zástupce v orgánech firem, s nimiž spolupracují. Chvilí jsem tak byl v dozorčí radě ČD Cargo, nyní ve správní radě SŽDC.

**Jak se vám daří prosazovat záměry?**

Celkově je třeba změnit organizační strukturu SŽDC. V roce 2003 to byla zbytková organizace s několika desítkami zaměstnanců. A vše, nejen organizační schéma, je dodnes postaveno na takto malé firmě. Ta má přitom už 18 tisíc lidí a miliardové majetky. A její dokumenty jsou stále stejné. To je jedna z věcí, která se musí změnit. Ve chvíli kdy k tomu dojde, musí být i jiná funkce správní rady, která je dnes trochu bezzubá. Dostáváme připravené mate-



Libor Joukl

riály k vyjádření, aniž bychom se bavili o tom, co by se mělo dělat. To je absurdní. Správní rada, zastupující zřizovatele, tedy stát, musí mít takovou možnost. V té chvíli pak i zástupce krajů bude mít nezastupitelnou roli a tedy i šanci ovlivňovat vazby železnice a regionů. Nastavit takové vazby je moje největší zadání.

**Co to konkrétně znamená?**

Kraje jsou vlastníky silnic 2. a 3. třídy a je logické, že když se opravují, mělo by se to, je-li to možné, provázat i se železnicí, tedy SŽDC. U nechráněného železničního přejezdu se dnes musí zpomalovat rychlost. Když při revitalizaci tratě Kostelec - Slavonice dojde ke všem krokům, na nichž jsme se dohodli, pak se jízdní doba vlaku zkrátí o 40 minut. Pak už lze mluvit o tom, že chceme dostat cestující zpátky na železnici. A takových možností spolupráce je samozřejmě víc.

### Zeptali jsme se

**Jiřího Nováčka, vedoucího provozu Kolejová výroba**



**Před necelými třemi lety, v listopadu 2009, firma představila vozidlo MUV 71, loni v březnu MUV 74 a nyní Super MUV 74. Kam půjdete dál?**

Asi nepřekvapí, když řeknu, že jsme projekt speciálních vozidel připravovali plných pět let. A to, co jmenujete, jsou prostě logické mezikroky. Od první „muvky“ po tu zatím poslední. Ta už má novou kompaktní motor Caterpillar z Anglie, elektronicky řízený katalyzátor, dvě turbína kvůli výkonu. Nové je i vypružení, aby nebylo moc měkké, ani tvrdé, změnila se polovina kabiny. Na Super MUV padlo pět měsíců práce - dva na přípravu, tři na realizaci. A to už jsme za sebou pár let měli. Žádná práce nebyla zbytečná. Třeba původní MUV 71 pracuje v pražském metru, kde menší výkon motoru stačí. Super MUV je ale logicky technicky nejdál. Na dráze to je velký pracant, a věřím, že s ním prorazíme i do zahraničí. A samozřejmě dál budeme rozvíjet koncepci tohoto vozidla. Teď by třeba měla přijít na řadu sněhová fréza.

### Sériová výroba převzala řízení lakovny

**Jihlava** ■ Nedávno zprovozněná lakovna se od června stala součástí provozu Sériová výroba. „Zavedly se v ní směny a ty v kolejovce nejsou. Výrobní ředitel jí tedy předal pod nás,“ vysvětluje Vlastimil Budař, vedoucí provozu Sériová výroba. V lakovně nyní pracuje pět lidí a v brzké době by k nim měl přibýt ještě jeden zaměstnanec. Zatím se hledá její optimální vytížení a nastavení. Prioritu mají kolejová vozidla, zbytek kapacity se doplňuje komponenty. „Kluci jsou šikovní, kvalita dobrá, ale než řekneme, že všechno je optimální, ještě to chvíli potrvá. Chce to prostě čas,“ poznamenává Vlastimil Budař.

Lakovnu by měl vést i samostatný mistr, neboť jde o poměrně složitý provoz se specifickou technologií a náročnou legislativou. Navíc jím prochází i hodně peněz a materiálu a je potřeba, aby všechno bylo maximálně efektivní.

Provoz Sériová výroba čekají ve druhém pololetí nové zakázky a tak se po celozávodní dovolené čeká zvýšení počtu pracovišť, aby vzrostla kapacita. Další pracoviště proto vznikne i v nové výrobní hale. Neří vyloženě ani příchod nových zaměstnanců, hlavně elektrikářů.

### Konstruktér Miloslav Svoboda zasvětil život „drezínám“

Miloslav Svoboda je ředitelem společnosti Hydroproduct Poděbrady. A také mužem, který jako konstruktér svůj profesní život zasvětil „drezínám“. I když to je nepřesné, protože za drezínami se skrývala lehká kolejová vozidla, sloužící pro dopravu několika pasažérů, většinou pro služební účely tak, jak je kdysi vymyslel jejich vynálezce Karl Drais. Od toho i onen název.

„V podniku Mechanizace tratového hospodářství jsem po vysoké škole pracoval přes dvacet let a končil jako šéf vývoje. Takže „dreziny“ jsem měl na starosti, ale tehdy to už byly stroje na vybavení tratového hospodářství. Po kuponové privatizaci ale MTH Praha postupně mizelo, až zmizelo úplně,“ vzpomíná Miloslav Svoboda. Sám tak začal v oboru podnikat, a protože už jako student věnoval svou diplomovou práci rekonstrukci MUV 69, není divu, že se držel těchto speciálních vozidel. „Ta po roce 1990 zůstala absolutně bezprizorní. Dělali jsme třeba šestileté prohlídky, ale v Poděbradech nemáme ve firmě kolej a tak se musely vozit na tahači. A to už je problém,“ vypráví. A tak není divu, že když



Miloslav Svoboda

se před lety dozvěděl, že firma CZ LOKO chystá zásadní modernizace MUV 69, vydal se do sousedního Nymburka na její správu a nabídl spolupráci.

„Jsem rád, že mě tehdy generální ředitel Josef Bárta s tím nápadem nevyhodil. Naopak mě přizval do skupiny konstruktérů a já jsem mohl předat své zkušenosti s re-

konstrukcí na hydrostatický přenos výkonu. A musím říct, že naše představa o spolupráci se naprosto naplnila,“ říká Miloslav Svoboda a prozrazuje, že jako projektant sám před 20 lety nakreslil MUV 90.

„Ale SuperMUV 74 je o dvě generace dál. To je stroj naprosto srovnatelný se špičkovou konkurencí. Tu dokonce předčí tím, že na stejné parametry používá motor o sto koní menší. Vozidlo je pak daleko úspornější a pro účely, na jaké je stavěné, je dostačující. Troufnu si tvrdit, a můj věk a zkušenosti mě k tomu opravňují, protože konkurenci velice dobře znám, že SuperMUV 74 je naprosto srovnatelný s výrobky německé firmy Robel. A to je světová jednička na trhu malé kolejové mechanizace,“ poznamenává Miloslav Svoboda. Připouští ale, že její postavení na trhu je nesrovnatelně silnější. Podle něho ale stále ještě existují země, na něž CZ LOKO může se svou „supermuvkou“ sebevědomě myslet. „A samozřejmě Česko. U nás stále jezdí přes 350 původních vozidel MUV 69. To by měla být pro CZ LOKO velká výzva,“ uzavřel Miloslav Svoboda.

## Díky vzdělávacímu projektu získal Robert Melichar diplom mezinárodního svářečského praktika

Zhruba 160 hodin musel v průběhu dubna až června strávit svářeč Robert Melichar na školení, aby získal kvalifikaci mezinárodního svářečského praktika (IWP). Stalo se tak v rámci projektu Vzdělávejte se pro růst!, v němž stát zaměstnavatelům přispívá na úhradu mezd zaměstnanců po dobu jejich dalšího vzdělávání.

**Jihlava** ■ „Spolu s cenou kursu nejde právě o malé částky. Proto je taková pomoc státu vítána a rádi ji využíváme. Spolupráce s administrátory projektu, kterými jsou úřady práce v Jihlavě a Ústí nad Orlicí, je velmi dobrá a zejména oceňují rychlou reakci na naše vzdělávací potřeby,“ říká personální ředitel Tomáš Brancuzský.

„Pro člověka, který se žije rukama, tohle byla určitě výzva. Rozšířit si znalosti a tím i možnost uplatnění. Tak proč toho, když se taková možnost naskytla, nevyužít. I když absolvovat těch 160 hodin na školeních bylo dost náročné,“ říká Robert Melichar z čtyř svářečů jihlavské



Robert Melichar

provozovny CZ LOKO. Ti zde připravují svářeče podle konstrukční dokumentace lokomotiv. Náročný

kurz mu pak nově umožní být zastupcem hlavního svářečského dozorů na pracovišti a instruktorem sva-

řování ve firemní svářečské škole. Zároveň může uplatňovat i moderní postupy při svařování, zejména používání nových materiálů přinášejících vyšší produktivitu práce a snižujících celkové náklady na výrobu lokomotiv.

„Letos v rámci projektu Vzdělávejte se pro růst! se naši zaměstnanci školí v kurzech technické angličtiny nebo technické ruštiny, absolvovali školení rychloměrů nebo konstrukčního software AutoCad. Další vzdělávací aktivity jsou pak v přípravě,“ doplňuje Tomáš Brancuzský. Grant k projektu číslo CZ.1.04/1.1.00/71.00002 hradí náklady na školení a mzdu školených zaměstnanců. Projekt je financován z operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost, který je spolufinancován z prostředků Evropského sociálního fondu (85 procent) a státního rozpočtu České republiky (15 procent).



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

## Krajská akce Volba povolání v červnu skončila, exkurze v CZ LOKO však budou pokračovat

Po necelých třech letech skončil 30. června projekt Volba povolání v Pardubickém kraji, který byl zahájen v listopadu 2009 a financován z Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost.

**Česká Třebová** ■ K jeho hlavním aktivitám patřilo organizování a financování exkurzí žáků základních a středních škol ve firmách, kde se seznamovali nejen s podnikáním daného podniku, ale především s jednotlivými odbornými profesemi. Celkem se do projektu v kraji zapojilo na 24 tisíc žáků základních a středních škol a uskutečnilo se zhruba 1100 exkurzí do více než stovky firem.

„Přijetí exkurzí pokládám pro každou firmu za sázku na budoucnost.



Jednou z posledních exkurzí v rámci projektu Volba povolání v Pardubickém kraji, byla v českořebovské provozovně CZ LOKO návštěva žáků Základní školy Žamberk. Ti viděli, jak se vyrábějí a opravují lokomotivy a dozvěděli se jaké střední odborné školy by si měli zvolit, aby se někdy v budoucnu zapojili do týmu zaměstnanců CZ LOKO. Vedle výroby si prohlédli také technický archiv, ve kterém je na 250 tisíc konstrukčních výkresů, a pracoviště konstruktérů se 3D softwarem, kde vzniká výkresová dokumentace přípravků a dílů lokomotiv.

Opravdový přínos si pak ale musí každá firma posoudit sama. Akciové společnosti CZ LOKO patří poděkování za vstřícnost při přijímání exkurzí v rámci projektu a za celkovou spolupráci s naší komorou,“ říká Roman Sodomka, ředitel Krajské hospodářské komory Pardubického kraje.

„Rádi jsme se do projektu zapojili, ale s jeho ukončením rozhodně spolupráci se základními a středními školami nekončíme. Tedy ani s exkurzemi jejich žáků na naše výrobní i nevyrobní pracoviště. Bereme to jako náš příspěvek k propagaci technických, strojírenských oborů a posilování prestiže značky CZ LOKO ve městech a regionech, v nichž působíme,“ uvedl personální ředitel Tomáš Brancuzský.

### Blahopřejeme

Ve druhém čtvrtletí letošního roku významná životní jubilea oslavili tito zaměstnanci CZ LOKO:

**Zdeněk Kříž, Jan Pávek  
a Jaroslav Pavlíček.**

Všem ještě jednou blahopřejeme!



## Pavel Behenský: v práci zámečnický a svářeč, jinak velmi úspěšný modelář

Nebýt kolegů z dílny svářečů, kde vzniká potrubí pro lokomotivy, sotva by širší okruh lidí ve firmě věděl, že v ní, už od roku 2003, dělá velmi úspěšný plastický modelář Pavel Behenský. Profesi zámečnický a svářeč, který loni skončil druhý na mistrovství republiky plastických modelářů. To byl zatím jeho největší úspěch, i když za těch třináct let, co se po návratu z vojny tomuhle koníku věnuje, si už na různých soutěžích došel pro zhruba 50 cen.

**Česká Třebová** ■ Odborníci tvrdí, že jeho silnou stránkou je patinování modelů, která z něho dělá jednoho z mistrů tohoto specifického způsobu speciální povrchové úpravy. Tu dělá airbrushovou pistolí a jeho modely díky tomu vypadají jako fotomontáž změnšené originály. Až to je k neuvěření.

„Dobrý modelář by měl být určitě pečlivý a trpělivý. Já ale dodávám, že by měl umět pozorovat okolí,

protože v něm najde i cit pro detail, který mezi výtečnými modely pak často rozhoduje o úspěchu či neúspěchu v soutěži,“ říká Pavel Behenský.

Základním stavebním materiálem jsou běžně prodávané plastické modelové stavebnice. Jedná se o nefunkční makety letadel, tanků nebo nákladních aut. Hodnotí se provedení a základní shoda s originálem. A právě detaily pak z některých dělají modelářské mistry.



„Nejraději mám v poslední době americké trucky v měřítku 1:24 nebo 1:25. To nejsou jen tak nějaká nákladní auta, ale auta s obrovskou atmosférou a duší,“ říká Pavel Be-

henský, který v této kategorii vyhrál počátkem letošního roku pražský Panthers Cup se soupravou Kenworth K100 s podvalníkem. Přáním pak je dostat se na některou z vy-

znamných zahraničních soutěží a poměřit síly s další konkencí. Letos na podzim se tak nabízí například soutěž v anglickém Telfordu.

Pokládá by to za kus splněného klukovského snu, který začal spadat v první, druhé třídě, kdy s otcem postavil svůj první model letadla. Pak chodil do modelářských kroužků a později i klubů. Dnes je členem Klubu plastických modelářů Brněnec.

Svému koníčku věnuje denně zpravidla půlhodinu až hodinu, jak čas v rodině dovolí. Tedy většinou po večerech. Dnes má na svém kontě na stovku kusů maket modelů. Část z nich mu doma zdobí interiér bytu. A i když na ně zákonitě sedá prach, čeká od modeláře něco jiného by bylo dost poštelil. Modely jsou prostě jejich život.