



**Strojvůdci Fennia Rail si vyzkoušeli nové metody školení**

2

**Historická změna: od října začal nový hospodářský rok**

3



**Nová lokomotiva EffiShunter měla premiéru v Polsku na veletrhu TRAKO**

3



**V České Třebové se staví sklad pro demontované díly**

4

## Čtyři desítky zákazníků byly u představení modernizované šestnápravové lokomotivy s pořadovým číslem 100

**Česká Třebová** ■ Na čtyři desítky českých, slovenských a polských železničních dopravců si v závěru srpna v českořebovském závodě společnosti CZ LOKO prohlédly v české premiéře tři komplexně modernizované lokomotivy 774.711 - 713, určené pro těžkou posunovací a traťovou službu. Právě lokomotiva 713 přítom byla jubilejní 100. modernizací šestnápravové lokomotivy původní řady ČME v CZ LOKO. Všechna tři vozidla jsou v barvách finského privátního železničního operátora, společnosti Fennia Rail, který je už letos nasadí do běžného provozu na místních širokorozchodných tratích, které vedou i za polární kruh. Tyto lokomotivy jezdí zatím hlavně ve východoevropských ze-



Modernizovaná lokomotiva se těšila zasloužené pozornosti železničních dopravců.

mích jako je Rusko, Bělorusko, Litva a Lotyšsko, ale firma je už nabízí také dopravcům ve střední Evropě.

„U současných modernizací je patrný pokrok v oblasti řízení a diagnostiky. Lokomotiva „jde do ruky“, je přívětivá, hezky se rozjíždí a dobře brzdí,“ řekl vedoucí technického marketingu, školitel a strojvůdce Jakub Džurný, který posléze svá slova zástupcům železničních dopravců potvrdil při testovacích jízdách. Technické inovace prodloužily rovněž opravárenské cykly. To je důležité hlavně pro zákazníka, který díky tomu do údržby během životnosti stroje méně investuje.

(Pokračování na straně 2)

## 741.7 schválena v Polsku

**Varšava** ■ Po třech letech intenzivní práce získala akciová společnost CZ LOKO 25. září schvalovací protokol Drážního úřadu Polské republiky pro provoz komplexně modernizované lokomotivy řady 741.7 na tamních železničních tratích. „Bylo to náročné časově i procesně. Za výsledkem je značné úsilí konstruktérů, technologů, kolegů z technické dokumentace i výroby. Máme z toho upřímnou radost, protože náročnost proce-

su schvalování kolejových vozidel v Polsku je po celé Evropě pověstná,“ říká Martin Švercl, manažer exportu CZ LOKO. Tím se otevřela cesta ke schválení dalších komplexně modernizovaných lokomotiv CZ LOKO pro české, polské, slovenské a maďarské železniční dopravce, a další zajímavé trhy. Lokomotivy řady 741.7 již jezdí v Česku, Slovensku, Turecku a v Itálii.

(Další informace na str. 3)

## V Moskvě spolu s Zeppelinem

**Moskva** ■ Mezinárodní železniční salon techniky a technologií EXPO 1520, který se v září konal v Moskvě popáté, se opět neobešel bez účasti společnosti CZ LOKO. Ta se na této největší specializované akci železničního průmyslu ve východní Evropě představila ve společné expozici se společností Zeppelin Power Systems a potvrdila, že i přes loňský pokles tržeb v zemích

bývalého Sovětského svazu ze zhruba 1,2 miliardy na půl miliardy korun, s tímto trhem ve svých podnikatelských plánech dlouhodobě počítá. Na venkovní ploše byla k vidění komplexně modernizovaná šestnápravová lokomotiva ČME3-M z produkce CZ LOKO pro těžkou posunovací a traťovou službu na tratích s rozchodem 1 520 mm.

(Více v rozhovoru na str. 2)

## Přibudou desítky zaměstnanců

Počet zaměstnanců CZ LOKO vzroste v dohledné době o zhruba 60 osob, především dělnických profesí jako je svářeč - zámečnick, obráběč kovů, mechanik motorových lokomotiv nebo elektromechanik - elektronik. „Reagujeme tak na rostoucí počet zakázek, s nimiž počítá podnikatelský plán v příštím roce. Proto posilujeme také technické profese novými projektanty a konstruktéry,“ vysvětluje personální ředitel Tomáš Brancuzský.

## Řezací laserové centrum zahájilo provoz ve strojárnách v Žamberku

**Žamberk** ■ Holding CZ LOKO zahájil v září zkušební provoz nového řezacího laserového centra s pracovní plochou 2 krát 4 metry, jehož vybudování vyšlo na bezmála 14 milionů korun. Umístěno je v Žamberku, v provozovně Letohradských strojíren, které jsou součástí holdingu a CZ LOKO zde získá komplexní pracoviště přípravy dílů a komponentů, výpalků a ohybů. Například pro stavbu kapot, kabin, pneubloků, chladičů, nádrží a dalších kovových dílů. Odpadne tím kooperace s externími firmami a všechna práce zůstane uvnitř skupiny. „Řezací stroj Fiber Laser je vybaven nejnovějším optickým vláknem pro řezání materiálů a li-

neárnými pohony a představuje jeden z nejmodernějších strojů na trhu. Jde o velmi pokrokovou technologii, která nahrazuje dosavadní technologie CO<sub>2</sub> laserů,“ říká Galina Musílková, ředitelka Letohradských strojíren. Mezi výhody patří vyšší řezná rychlost, až dvakrát nižší spotřeba energie a také nenáročná údržba. Vedle ocelových a nerezových plechů stroj opracuje i barevné kovy jako je hliník, měď nebo mosaz. Zvláště při práci s tenkými materiály je oproti CO<sub>2</sub> laserům několikanásobně rychlejší.

„Oproti klasickému řešení ozubenými hřebeny stroj dosahuje vyšší dynamiky a přesnosti. Současně odpadá opotřebení me-

chanických částí a tím se eliminuje počet potenciálních servisních zásahů. To výrazně zvyšuje jeho produktivitu,“ říká Lukáš Vrba, vedoucí žamberského provozu. Zakázky pro akciovou společnost CZ LOKO by měly nové centrum vytížit do 60 procent, zbytek jeho kapacity naplní vlastní zakázky Letohradských strojíren. Ty se začaly na výrobě komponentů pro lokomotivy podílet v roce 2006 a nyní holdingu dodávají kompletní řadu chladičů pro všechny projekty včetně prototypů a také nádrže, ochranné pluchy a kompletní kapotáž mimo kabin, které se vyrábějí v Jihlavě.

(Fotoreportáž na str. 4)



Na řezacím stroji pracuje Petr Laky, který ho i oživoval.

# Strojvůdci Fennia Rail si vyzkoušeli nové metody školení

**Tušimice, Česká Třebová** ■ Místo přednášek osobní konzultace o technickém provedení, obsluze a technice jízdy s lokomotivou. Tak na přelomu srpna a září probíhalo školení obsluhy lokomotivy řady 774.7 Fennia Rail Oy. Uskutečnilo se v Tušimicích u společnosti SD - Kolejová doprava, která patří mezi dlouholeté zákazníky CZ LOKO. „Předchozích školení, například v Turecku u řady 741.7, se zúčastnily na dvě desítky strojvedoucích. Tentokrát jsme však školení pojali víc jako seminář než jako přednášku a prováděli jsme jej přímo na lokomotivě pouze s dvěma strojvedoucími - instruktory, kteří budou ve Finsku své kolegy dále školit. Spokojenost byla na obou stranách," říká Radek Čupr z oddělení technického marketingu CZ LOKO, který školení Hannu Lehtikoinena a Tapani Parviainena vedl.

Finové si vyzkoušeli během jízdy s lokomotivou i osmnácti vozovým vlakem prázdných vozů všechny režimy řízení včetně



Účastníci „finského“ školení. Zleva tlumočník Andrej Rády, Tapani Parviainen, Hannu Lehtikoinen a Radek Čupr. Nad nimi Robert Škrlant (SD - Kolejová doprava), který zajišťoval bezpečnost a organizoval provoz lokomotivy.

dálkového ovládání lokomotivy. To u předchozích školení, která se konala právě s velkým

počtem lidí a navíc pouze se samotnou lokomotivou, nebylo z časových důvodů možné.

Školení probíhalo zejména na trati do Března a trvalo každý den zhruba 12 hodin. Loko-

motiva 774.712 najezdila průměrně 75 km. Oba Finové byli také u toho, když lokomotiva provedla běžnou obsluhu vlečky a odvezla z Března do Tušimic vlak s vápencem o hmotnosti 1 200 tun.

Jak Hannu Lehtikoinen, tak Tapani Parviainen zvládli test i praktické jízdy a obdrželi certifikát obsluhy. Ocenili, že měli možnost odzkoušet si všechny režimy a stavy lokomotivy a seznámit se s novým systémem diagnostiky, na kterém pracovali technici z oddělení Technického marketingu a ze společnosti MSV Elektronika.

Takto pojeté školení bylo sice dražší kvůli nákladům na přepravu lokomotivy do Tušimic a pronájem vlečky, ale přineslo daleko větší možnost odzkoušet všechny režimy provozu lokomotivy, včetně nouzových stavů. „Tím se předejde momentům, které se mohou objevit při nesprávné obsluze lokomotivy," vysvětlil školitel Radek Čupr.

## Poslanec Kolovratník v České Třebové



Martin Kolovratník, poslanec a místopředseda Hospodářského výboru a člen podvýboru pro dopravu, navštívil spolu se starostou města Česká Třebová v polovině září česko-třebovský závod CZ LOKO, kde se setkal s jeho zástupcem a zároveň ředitelem nákupu a logistiky Petrem Zemkem. V jeho doprovodu také navštívil některé výrobní provozy. „Dozvěděl jsem se, že akutním problémem CZ LOKO je nedostatek referencí z reálného provozu lokomotiv u našeho národního dopravce, tedy Českých drah. Přitom jejich repasované stroje mají dramaticky nižší provozní náklady a levnější údržbu. Budu se proto odpovědných zástupců ČD ptát, co lze udělat pro to, aby tyto české lokomotivy z české firmy mohly obhájit své místo na českém trhu," komentoval návštěvu Martin Kolovratník, který je rovněž místopředsedou Dozorčí rady Státního fondu dopravní infrastruktury.

Foto: Michal Král

## Čtyři desítky zákazníků byly u představení modernizované...

(Dokončení ze strany 1)

„Vyrobili jsme ji podle nejpřísnějších evropských norem. Ostatně 120 lidí v konstrukci a projekci představuje velký potenciál," řekl Jaroslav Plhák, vedoucí obchodního oddělení CZ LOKO. Mezi ceněné vlastnosti patří vysoká spolehlivost, výrazná úspora nákladů na provoz a údržbu nebo ekologický provoz, vysoký komfort a bezpečnost obsluhy. Přestože jsou lokomotivy řady 774.7 navrženy jako posunovací, jsou vybaveny vlakovým zabezpečovačem a Fennia Rail je bude využívat rovněž jako traťové. S cenou mezi 1,7 až 2 miliony euro patří mezi dražší.

Lokomotivy do Finska přepravila dceřiná společnost CZ Logistics přes Slovensko na normálním rozchodu 1435 mm na dočasných podvozcích. Na trati s rozchodem 1520 mm jely ve finální podobě přes Ukrajinu, Bělorusko a Rusko. Kromě stovky modernizovaných šestinápravových lokomotiv dodalo CZ LOKO dosud železničním dopravcům doma i v zahraničí ještě 71 nových šestinápravových lokomotiv a 662 dvou a čtyřnápravových lokomotiv. Celkem tedy ve své novodobé historii firma vyrobila již 833 lokomotiv, z nichž na export zaměřily více než tři stovky.

Alexandr Volf o účasti na moskevské výstavě EXPO 1520 říká:

## Největší zájem byl o novou techniku

O účasti akciové společnosti CZ LOKO na mezinárodním železničním salonu techniky a technologií EXPO 1520 v Moskvě hovoříme s Alexandrem Volšem, vedoucím obchodního oddělení východní Evropa.

Mezi dvěma stovkami vystavovatelů byly i tři desítky ze zahraničí. Jaký byl o expozici CZ LOKO zájem?

Ve srovnání s předchozími lety o něco nižší. Bereme to jako důsledek aktuální politické situace, protože zástupci některých států SNS a Pobaltí, kteří jinak bývali pravidelnými návštěvníky naší expozice, se letošního Expa 1520 vůbec nezúčastnili. Ale i přesto byl zájem o expozici CZ LOKO hodně velký. V Ruské federaci jsme si za léta působení a podnikání vybudovali dobré jméno a dnes je známo jak mezi největšími, tak i mezi těmi menšími železničními dopravci a provozovateli.



O co byl zájem největší?

Rozhodně o novou techniku, tedy dvounápravové a čtyřnápravové lokomotivy, které momentál-

ně ve státech SNS a Pobaltí zatím téměř nikdo nenabízí.

Proč jste se rozhodli pro společnou expozici s Zeppelinem?

Šlo o strategický krok, který zdůraznil partnerství v již zrealizovaných, nových i plánovaných projektech ve východní Evropě.

Jak to odborná veřejnost vnímala?

Jedním slovem pozitivně, neboť je známo, že většina lokomotiv CZ LOKO je vybavena spalovacími motory Caterpillar.

Co vám tedy výstava ukázala?

Potvrdila nám, že vozový park ve státech SNS a Pobaltí je značně poddimenzovaný a firmě CZ LOKO se zde otevírají velké možnosti spolupráce. Především se bude jednat o dodávky paketů pro společné projekty ve východní Evropě.



CZ LOKO ve společné expozici se Zeppelin Power Systems.



Vystavovaná lokomotiva ČME3-M.

## Od října začal nový hospodářský rok

**Česká Třebová** ■ Říjen je sice jedním z řady „běžných“ měsíců, pro akciovou společnost CZ LOKO se ale stává novým začátkem hospodářského roku, který skončí vždy k 30. září roku následujícího. Běžný kalendářní rok od ledna do prosince tak už zůstane pouze součástí našeho civilního, nikoliv podnikatelského, života. „Účetní závěrku za prvních devět měsíců letošního roku dokončíme k 26. říjnu a pak bude možné hovořit i o dosažených výsledcích. Posléze podáme daňové přiznání. Audit by měl být hotov do konce listopadu,“ uvedl Michal Holý, finanční ředitel a místopředseda představenstva CZ LOKO.

Konec září byl tedy ještě ve znamení inventarizací zásob, investičního majetku, pohledávek i závazků a také nového nastavení informačního systému na hospodářský rok.

O změně účetního období rozhodli akcionáři v březnu na valné hromadě. Umožní to oddělit výrobně a obchodně náročný závěr kalendářního roku od účetně a daňově náročného závěru hospodářského roku. „Zejména se jedná o to, že obvyklou vysokou prosincovou fakturaci, víc než dvojnásobnou oproti běžnému měsíci, mohou nyní všechny dotčené úseky v klidu zpracovat v lednu bez zátěže závěrkových operací. Také roční zaměstnanecké bonusy budou vyplaceny podle hotových auditovaných výsledků předchozího období, a ne jako dosud pouze podle odhadů, jak asi hospodaření za prosinec dopadne,“ upřesnil finanční ředitel. O stavu zakázek a chodu podniku se koncem září hovořilo rovněž v České Třebové, kde se sešli akcionáři a někteří vrcholoví manažeři CZ LOKO. Přítomen byl také Gerhard Hol-



Ze setkání akcionářů a manažerů v České Třebové. Zleva Petr Zemek, Stanislav Chládek, Christian Dummler, Josef Bárta, Jan Grünwald, Gerhard Holzner, Michal Holý a Josef Gulyas.

tzner, ředitel HypoVereinsbank ze skupiny UniCredit. Ta úzce spolupracuje se skupinou ZEPPELIN, která je významným akcionářem CZ LOKO.

Německý koncern se ve své strategii zaměřuje hlavně na řešení problémů zákazníků a komplexní řešení služeb. Tuto strategii aplikuje do všech oblastí

energetických systémů - dodávek energií, lodních i lokomotivních aplikací. Právě železnice je oblastí, v níž CZ LOKO představuje významného partnera.

## Nová lokomotiva EffiShunter měla premiéru v Polsku na veletrhu TRAKO

**Gdaňsk** ■ Dvounápravová diesel-elektrická lokomotiva EffiShunter 794.001, určená pro lehkou posunovací a traťovou službu, se v premiéře představila polské odborné veřejnosti. Stalo se tak koncem září v Gdaňsku na veletrhu TRAKO, který se koná každý lichý rok a je nejprestižnější akcí železničního průmyslu v zemi.

„Jde o vynikající příležitost, jak představit naši práci na významném železničním trhu, na němž podnikáme už od roku 1999, a kde máme také dceřinou společnost CZ LOKO Polska,“ říká Martin Švercl, manažer exportu.

CZ LOKO se v Polsku prosazuje především v hlavních opravách diesel-elektrických lokomotiv T448p, S200, elektrických lokomotiv řady 140, 181 a 182 a rekonstrukcí lokomotiv SM 42. Mezi zákazníky patří také varšavské metro, které využívá malou lokomotivu 797.819. „A nový EffiShunter představuje nástupce této řady s výkonem do 400 kW. Jeho rozměry umožňují provoz právě také v metru,“ vysvětluje Martin Švercl. Uplatnění ale najde i v dopravních terminálech, překladištích, přístavech, v elektrárnách nebo areálech obchodníků se sypkými komoditami.



Expozice CZ LOKO v největší hale mezinárodního veletrhu TRAKO.

V Česku lokomotiva už prošla zátěžovými zkouškami na vlečce Třineckých železáren a má za sebou i zkušební provoz u Českých drah v DKV Brno a DKV Praha. Vozidlo prošlo schvalovacím řízením v Česku a na Slovensku.

### Stánek na novém místě

Na mezinárodním veletrhu TRAKO sice letos CZ LOKO vysta-

vovalo nejmenší vozidlo ze svého portfolia, ale to na sebe i díky rozměrům strhlo zaslouženou pozornost. A to i v početné konkurenci elektrických a motorových jednotek pro osobní dopravu všech evropských výrobců. V kategorii diesel-elektrických lokomotiv byl EffiShunter jediným exponátem na kolejišti. Zájem vzbudil hlavně u provozovatelů vozidel nezávislé trakce, pro něž

má nezastupitelnou roli při údržbě v depech. Už třeba proto, že do myčky elektrická jednotka vlastní silou prostě nezajede. Stánek CZ LOKO se díky intenzivní komunikaci s organizátorem veletrhu podařilo po letech přesunout do největší haly, která je nejbližší kolejišti. Kolegům z CZ LOKO Polska se tradičně podařilo zorganizovat a uskutečnit jednání nejen se všemi

současními zákazníky, ale i řadou těch potenciálních. V těsném sousedství lídrů železničního strojírenství expozice CZ LOKO neunikla pozornosti mnoha reprezentantů dodavatelů komponentů, což pomohlo rozšířit řady dodavatelů.

„I jen letným pohledem na veletržní areál byl vidět pokrok ve vývoji jednotek pro osobní dopravu v oblasti designu, aerodynamiky, dosahované rychlosti, bezpečnosti, snazší údržbě a využívání stále sofistikovanějších technologií. TRAKO je takovým koncentrátem toho, co se dnes v železniční dopravě děje i v té absolutní špičce,“ říká Roman Čechura, manažer marketingu CZ LOKO. A dodává, že zatímco na berlínském Innotransu nemá návštěvník šanci všechny výrobce železniční techniky a jejich expozice navštívit, v Gdaňsku je při srovnatelné úrovni stánků a exponátů veletrh přehlednější, neboť má méně vystavovatelů.

„I v Polsku je patrný velký zájem státu o rozvoj železniční dopravy, o zkvalitňování služeb cestujícím i zákazníkům nákladní dopravy. Tomu ostatně odpovídala úroveň prezentací firem, které se na veletrhu představily,“ uzavřel Roman Čechura.

## Nabídku půjčovny rozšíří lokomotiva 741.710

**Česká Třebová** ■ Třetí komplexně modernizovanou lokomotivu řady 741.7 s motorem CAT 3508C o výkonu 1 000 kW získá půjčovna lokomotiv CZ LOKO. Na snímku na ní technici ve zkušebně nastavují funkce a dokončují její zprovoznění. Dopravcům přinese vysokou spolehlivost, nižší spotřebu nafty a díky prodlouženým servisním intervalům i úsporu nákladů na provoz a údržbu.

„Jde o stejnou řadu, která slavila obchodní úspěchy v Turecku a Itálii. Lokomotivy této řady si budou pronajímat i ocelárny ArcelorMittal Ostrava,“ říká Roman Čechura, manažer marketingu CZ LOKO a šéf půjčovny. Ta má v nabídce dvou a čtyřnápravové lokomotivy pro posun i traťovou službu. A protože zájem o jejich využívání roste, je potřeba nabídku doplnit a rozšířit.

Firemní půjčovna lokomotiv akciové společnosti CZ LOKO existuje od roku 2012. Zákazníci díky ní mají možnost ověřit si trakční vlastnosti vozidla na konkrétních přepravních výkonech.

To jim pak usnadňuje rozhodování o nákupu. Pronájem lokomotivy je vítaným řešením i pro dopravce, kteří této formě dávají přednost před pořízením nové či modernizované lokomotivy.



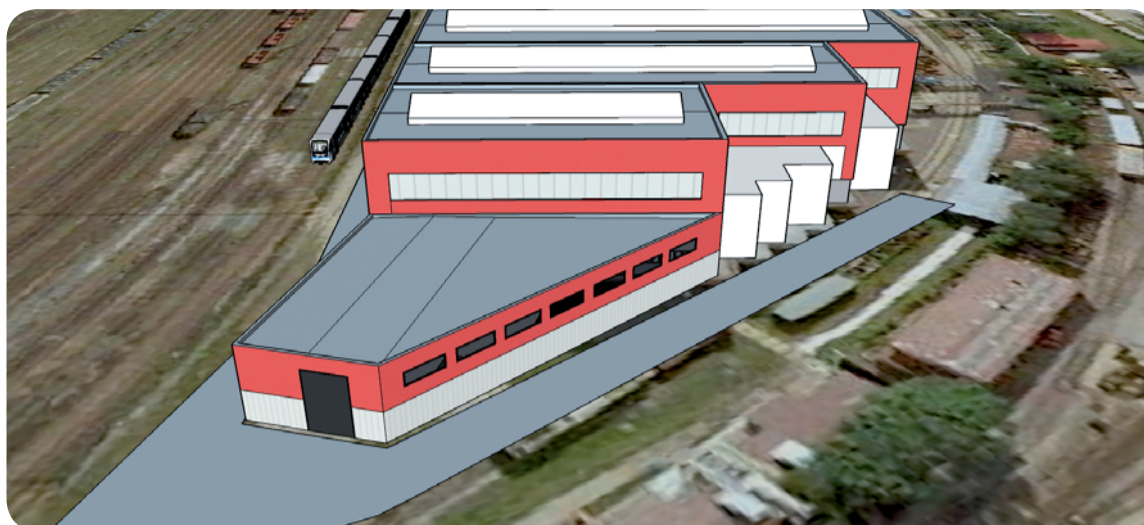
Závěrečné práce při zprovoznění lokomotivy 741.710

## V České Třebové začala stavba skladu pro demontované díly

**Česká Třebová** ■ Nejvýznamnější letošní stavební investiční akce, jejímž cílem je odstranění jednoho z úzkých míst výroby, začala v září v česotřebovské provozně CZ LOKO stavbou nového skladu pro demontované díly motorů ČKD. Vyjde na zhruba 12 milionů korun.

Součástí úprav objektu „zadní trakt“ je také přestavba haly motorárny ČKD, která bude hned následovat po dokončení skladu. Na ní plynule naváže vytvoření nového pracoviště podvozkárny. Celkové náklady se tak vyšplhají až k částce 50 milionů Kč a práce potrvají bezmála rok, protože řada z nich bude probíhat po etapách za provozu, bez přerušení výroby.

„Sklad motorárny bude dokončen do konce letošního roku.



Vizualizace nového skladu susedícího s motorárnou

Toto datum je důležité, protože podmiňuje navazující přestavbu výrobních objektů,” ří-

ká Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku CZ LOKO. Součástí stav-

by skladu pro 520 metrů čtverečných výrobků umístěných v regálech jsou také přesuny

kolejí a výhybek, přeložky inženýrských sítí a nová obslužná komunikace.

Hlavním cílem náročného projektu je rozšířit prostory pracoviště podvozkárny jehož výrobní a prostorové možnosti se vyčerpaly. Zatímco opravy spalovacích motorů ČKD budou s ohledem na jejich stáří postupně ubývat a tím budou klesat i výkony, množství podvozků naopak poroste. Proto je třeba pro jejich výrobu i opravy vytvořit odpovídající podmínky. Tyto stavební práce ale už spadají především do příštího roku a zahrnují nová vrata, položení koleje, montážní „kanály“, nové podlahy, výměny mostových jeřábů s většími nosnostmi, instalaci osvětlení, větrání a také vybudování zkušebny podvozků.

## Díky sériové zakázce bylo možné vytvořit „výrobní linku“

**Jihlava** ■ Správa železniční dopravní cesty v září převzala prvních pět speciálních drážních vozidel MUV 74 z pětácti kusové série, na níž se po vítězství v tendru podílejí provozovny CZ LOKO v Jihlavě a České Třebové. Díky opakovanému práci bylo možné v jihlavské provozně vytvořit pracoviště, jehož charakter připomíná výrobní linku. To je v historii firmy věc málo obvyklá.

„Opakovaná, sériová výroba, kdy měsíčně připravíme pro převoz kolegům do Třebové komponenty pro čtyři vozidla, už potřebuje jiný postup než u kusové. Musí být plynulá, takřka vycvičená, aby odpovídala počtu určených pracovních hodin, případně ještě nějaké uspořila,” říká Vlastimil Budař, vedoucí výroby v jihlavské provozně. Zde se upravují rámy včetně vzduchových



Pracoviště montáže kabin v rekonstruované jihlavské montovně

rozvodů a laku a již tradičně se vyrábí kabiny. S tím je spojena řada opakovaných měření, lakování a dalších pracovních operací. Takto připravená vozidla se pak naloží na železniční vagon a převezou do provozovny

v České Třebové, kde následuje finální montáž a oživení.

„Takový styl výroby je sám o sobě zajímavý. Ještě víc mě ale těší, že se i s takovými výzvami dokážeme vypořádat. Velmi mě potěšilo, jak se pracovníci

na úpravách rámu aktivně zapojili při vytváření „výrobní linky“ a při řešení problémů na prvních rámech. Ale ani ostatní pracoviště nezůstala pozadu. S prvními vyrobenými kusy jsme začali řešit také návrhy na drobná vy-

lepšení, s nimiž spolupracovníci přicházeli. Nyní už máme podáno třináct drobných zlepšení - kaizenů a jeden zlepšovací návrh. To potvrzuje šikovnost a pružnost našich pracovníků,” uzavřel Vlastimil Budař.

## Řezací laserové centrum zahájilo provoz ve strojárnách v Žamberku



Ředitelka Letohradských strojů Galina Musílková mluví o nové investici jako o další příležitosti k růstu firmy, v níž má CZ LOKO sedmasedmdesát procentní vlastnický podíl. Nové pracoviště bude připravovat díly, komponenty, výpalky a ohyby.



Řezací stroj Fiber Laser je vybaven nejnovějším optickým vláknem pro řezání materiálů, které nahrazuje dosavadní technologie CO<sub>2</sub> laserů, a lineárními pohony. Velké možnosti nabízí také pracovní plocha 2 krát 4 metry. Právě tyto rozměry by měly jeho kapacitu vytížit i externími zakázkami na opracování nerezových plechů a barevných kovů.



To bude i starosta Lukáš Vrby, vedoucí žamberkého provozu Letohradských strojů, a dalších spolupracovníků.



Mezi výhody patří ve srovnání s klasickým řešením pohonů ozubenými hřebeny především vyšší dynamika, řezná rychlost, přesnost a kvalita zpracování. O obsluhu stroje se stará Petr Laky.