

CZ LOKO

www.czloko.cz



Personální ředitel Tomáš Brancuzský v rozhovoru říká:

Jedině jako tým jsme silní a můžeme úspěšně čelit konkurenci

3

**Nový Servis
Východ je šancí
pro šikovné
zaměstnance**

2

**Úspěšný audit
ŽSSK - a cesta
na Slovensko
je volnější**

4



**CZ LOKO nabízí zákazníkům
novou službu - půjčovnu
lokomotiv**

5



**Firemní Lyžařské hry provázal
v únoru déšť i vítr**

6

Nová zkušebna lokomotiv zahajuje provoz

Na zhruba 20 milionů korun vyšla akciovou společností CZ LOKO výstavba nové zkušebny motorových lokomotiv a s ní sousedícího naftového hospodářství. Firma tak ukončila další investičně náročnou etapu modernizace své provozovny v České Třebové, do jejíhož rozvoje v posledních třech letech vložila přes čtvrt miliardy korun. Výrazně tak modernizovala výrobní provozy a zvýšila jejich kapacitu.

Česká Třebová ■ „Další významné investice už však budou záležet na vývoji ekonomické situace. Ta není momentálně pro železniční průmysl příznivá. Zpracováváme ale studie o tom, jak celkově zvýšit využití obou výrobních provozoven v České Třebové a Jihlavě podle předpokládané skladby zakázek. Jejich výsledkem mohou být například provozy pro opravy dvojkolí a podvozků,“ říká Josef Bárta, generální ředitel

tel CZ LOKO. Zkušebna, k níž byla položena i nová železniční kolej, vyrostla v místě starého, demolovaného objektu. Vybavena je dvěma pracovišti pro funkční i výkonové zkoušky motorových lokomotiv. Umožňuje testovat, proměřovat a odladovat jednotlivé funkce lokomotivy jak ve výkonu, tak v době mimo provoz.

„Pro další posílení kvality našich lokomotiv to je důležitá investice. Proto se i koncept ne-



Pohled do nové zkušebny, která představuje moderní provoz

zatepleného objektu změnil na zateplenou halu se vším potřebným,“ říká Radovan Strán-

ský, vedoucí oddělení investic a správy majetku. Připomíná, že stará zkušebna byla plná tří-

desetiletí stále jen „dočasnou stavbou“.

(Pokračování na straně 2)

CZ LOKO loni zvýšilo tržby. Export překonal miliardu

Akciová společnost CZ LOKO v roce 2012 zvýšila tržby na 2,165 miliardy korun a meziročně je tak vylepšila o 64 milionů. Rozhodující vliv na to měl export, který poprvé v historii firmy překonal magickou miliardovou hranici. Dosáhl 1,004 miliard korun a pomohl tak vybalancovat v posledních měsících nestabilní tuzemský trh.

Česká Třebová ■ Výsledek vynikně zvláště ve srovnání s údaji, které v lednu zveřejnila Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI). Ta uvedla, že podniky českého železničního průmyslu hlásí za rok 2012 meziroční pokles tržeb o 20 procent, pokles v exportu dokonce

o 30 procent a pokles počtu zaměstnanců o pět procent. Pro další úspěšný rozvoj a naplnění vize potřebují proexportní podporu i legislativní zázemí a průrustová opatření.

Společnost CZ LOKO loni v zahraničí prodala přes 40 diesel - elektrických lokomotiv především

do Pobaltí, Běloruska a Ruska. Další pak mířily do Polska, Slovenska nebo na Balkán. A tento trend bude pokračovat i letos. Hlavně díky novým projektům je cílem prodej lokomotiv v zahraničí ještě zvýšit. Podíl vývozu na tržbách tak poroste. Naproti tomu se v Česku čeká zhruba pětina poklesu zakázek. To se promítne do očekávaných tržeb roku 2013, které by se měly pohybovat kolem dvou miliard korun.

(Pokračování na straně 2)

Širokorozchodná čtyřnápravová lokomotiva vznikla v Litvě



Vilnius ■ První čtyřnápravová motorová lokomotiva TEM LTH pro širokorozchodné tratě 1520mm byla dokončena v Litvě. Je výsledkem spolupráce CZ LOKO s ruským Transmašholdingem. Prototyp je určen pro provoz v mírném podnebí pobaltských zemí EU.



Na loňskou zářijovou návštěvu Petera Gerstmanna, šéfa německého koncernu Zeppelin v CZ LOKO, navázal počátkem února další člen vedení Hans-Joachim Reiss. Ten si prohlédl výrobní závody CZ LOKO v České Třebové a v Jihlavě. Zde si prohlédl i modernizované vozidlo MVTV 2.2. Na snímku zleva: výrobní ředitel Martin Malík, generální ředitel Josef Bárta, Hans-Joachim Reiss, zástupce vedení Zeppelin GmbH a Stanislav Chládek, generální ředitel Phoenix-Zeppelin.

Vyvažování kol lepením tělísek dává zákazníkům vyšší garance

Česká Třebová ■ Společnost CZ LOKO je prvním českým držitelem certifikátu na vyvažování složených kol „hvězdice a obruč“ lepením vyvažovacích tělísek, který má mezi svými zaměstnanci certifikované specialisty: Evropský praktik lepení a Evropský specialista lepení. Nová technologie oprav dvojkolí z navařování na lepení vyvažovacích tělísek pomůže zvýšit bezpečnost a spolehlivost provozu lokomotiv, neboť eliminuje praskání věnců hvězdic. Nové praskliny vznikaly téměř vždy od svárů vyvažovacího tělíska kvůli tepelnému namáhání materiálu při původním postupu. Navíc vlastnímu vyvážení musí

nově předcházet defektoskopie celých hvězdic včetně loukotí. Bez této certifikace by firma nemohla opravy dvojkolí provádět, neboť od letošního ledna České dráhy zakázaly přivařování vyvažovacích tělísek na složená kola hvězdice - obruč.

Podle Technologického postupu pro lepení č. L1/12-Dv se snižuje maximální dovolená zbytková nevyváženost ze 75 g.m. na 50 g.m.

Tím se i méně namáhají nápravová ložiska, prodlužuje se jejich životnost a snižuje možnost zadření.

(Pokračování na straně 2)

Nový Servis Východ je šancí i pro naše zaměstnance

Novou organizační jednotkou se od ledna 2013 stal Servis Východ, zajišťující záruční a pozáruční opravy a údržbu lokomotiv provenience CZ LOKO na východních trzích. Do konce roku 2012 tuto činnost zajišťovalo oddělení Realizace projektů v rámci svých dalších aktivit.

Česká Třebová ■ Díky úspěšným referencím lokomotiv řad ČME 3, TMX nebo TME se jejich počet postupně stále zvyšuje a s tím rostou i nároky na práci a poskytované služby. Vzhledem k rozlehlému území od Pobaltí přes Bělorusko až po Ruskou federaci, bylo třeba posílit servisní zájem personálně i organizačně. Prvními pracovníky Servisu Východ se stali Jiří Jindřich, vedoucí střediska a Bohumil Miča, technik specialista, kteří do něho přešli z oddělení realizací, které se podílelo poslední tři roky na zprovoznění lokomotiv v depech na postsovětských trzích. Dalším ze členů je Milan Barák, který zajišťuje funkci dispečera a materiálové podpory. „Stínovým členem“ je pak Václav Kukla, odpovědný za řešení reklamací subdodavatelského charakteru.

Šance pro zručné zaměstnance

„Čím je více lokomotiv, tím je zákonitě také více práce. Trh

na východě roste, a proto chceme už během letošního roku nalézt vhodné adepty, kteří budou schopni posílit oddělení realizací a servisu. Je to nová a velká příležitost pro zaměstnance jihlavské a českotřebovské provozovny, protože perspektivní práce v cizině se nenaskytá každý měsíc. Pro někoho to může být i vrchol profesní kariéry. Proto věřím, že nové pracovníky nalezneme právě mezi našimi zaměstnanci. Pro začátek stačí projevit jen zájem u našich personalistů,“ říká Tomáš Brancuzský, personální ředitel CZ LOKO:

A o jaké profesi je zájem? Mohou to být mechanici motorových lokomotiv, elektronici, elektrikáři nebo i další profese, co se podílí na opravách a modernizacích lokomotiv. Stručně řečeno: musí to být lidé znalí a zkušení, protože na zahraničních pracovištích jsou někdy podmínky složité. Organizačně patří Servis Východ pod úsek Servis kolejových vozidel a ŘKJ, jehož ředitelem je Pavel Orálek.



Další posilou Servisu Východ se stane Jakub Hradecký z provozovny Jihlava, který na snímku nastavuje tester W454. Ten je určen pro zkoušení funkčnosti elektronických zařízení lokomotiv vyráběných převážně na export.

Zanedlouho už 100 lokomotiv

„Při současné recesi železničního průmyslu ve střední Evropě se naplno projevuje význam strategického rozhodnutí proniknout a usa-

dit se na trzích postsovětských republik. Aktuálně se zde provozuje už téměř 90 lokomotiv různých řad z produkce CZ LOKO,“ říká Pavel Orálek. A tento počet brzy překročí hranici 100 kusů.

„V současném konkurenčním prostředí to je velký úspěch, který firmě zajišťuje ekonomickou stabilitu. Zároveň to je však velký závazek, protože prodejem lokomotiv naše >mise< nekončí, ale v mnoha ohledech začíná,“ připomíná ředitel Orálek. Jde zejména o zajištění garančního servisu, technické podpory a dodávek náhradních dílů. Počet vozidel v záruční době se postupně vyšplhal na hranici zhruba 50 lokomotiv a při současném trendu dokončování jednotlivých projektů lze očekávat až 60 lokomotiv! Nové systémové řešení servisních činností na východních trzích má proto přinést zvýšení kvality a efektivity poskytovaných služeb zákazníkům v rámci záruční doby. Jeho pracovníci musí být komplexně zdatní, aby si dokázali samostatně poradit s problémem jak technicky, tak i komunikačně. Musí se umět vyrovnat i s místní mentalitou nebo třeba s místními zvláštnostmi.

„Uspěl v takovémto prostředí není jednoduché. Je to ale silná výzva pro šikovného a svým způsobem i odvážného člověka ve firmě, který se nebojí cestovat a poznávat nové věci,“ uzavřel Pavel Orálek.

Nová zkušebna lokomotiv zahajuje provoz

(Dokončení ze strany 1)

Proto nebylo v novodobé éře jiné řešení, než ji zbourat a postavit novou.

Její součástí je i sofistikovaná vzduchotechnika s rekuperační, která reaguje na prováděné zkoušky. Ve výkonové části zkušebny bude možné zpětně využívat elektrickou energii především pro vlastní potřebu.

V těsném sousedství zkušebny pak vyrostlo nové naftové hospodářství. Původní staré nádražní cisterny vestavěné do záchytných van byly nahrazeny dvěma moderními dvouplošnými nadzemními tanky, ve kterých jsou umístěny tři nádrže o kapacitách 40 + 26 + 6 m³. Díky tomu naftové hospodářství splňuje

je nejvyšší nároky na ekologicky bezpečný příjem a výdej pohonných hmot.

Zařízení umožňuje čerpat čistou naftu z cisterny dodavatele nebo špinavou či čistou naftu z lo-

komotiv zákazníků. Stejně jako čistou naftu do lokomotiv, které jedou na zkoušku nebo špinavou naftu k ekologické likvidaci. Celý provoz je počítačově řízen, což zaručuje i přesnou a jmenovitou evidenci

a kontrolu manipulace s těmito pohonnými hmotami. Technologie umožňuje i vzdálený monitoring pohybů v reálném čase, neboť ve skladu MTZ je software instalován na dvě stanice.



Nové naftové hospodářství minimalizuje ekologická rizika

Vyvažování kol lepením tělísek

(Dokončení ze strany 1)

Podle personálního ředitele Tomáše Brancuzského firmě při získání této kvalifikace pomohla dotace z Evropského sociálního fondu a jeho projektu Vzdělávejte se pro růst.

„Zcela jednoznačně se ukazuje, že pokud jsou dotace poskytovány včas a pro správné účely, umožňují firmám zvyšovat kvalifikaci zaměstnanců a tedy i svou celkovou konkurenceschopnost na globálním trhu.

Proto je v této souvislosti třeba poděkovat i úřadům práce za efektivní vedení projektu Vzdělávejte se pro růst,“ říká Tomáš Brancuzský. (O nové technologii více na str. 4)

Spolupráce s Univerzitou Pardubice přináší výsledky

Řídicí systém speciálních kolejových vozidel je zatím posledním výsledkem dlouholeté spolupráce společnosti CZ LOKO s Univerzitou Pardubice a její Dopravní fakultou Jana Pernera. Dokončen byl koncem loňského roku, závěrečné oponentní řízení projektu se pak uskutečnil v polovině května.

Česká Třebová ■ Projekt TIP - ev. č. FR-TI3/681 začal v roce 2011 a byl věnován výzkumu a vývoji řídicího systému kolejových vozidel CZ LOKO. A nový systém řízení pro speciální vozidla MUV 74 byl prvním výstupem.

„Jsme asi jedinou firmou v zemi, která tento výzkum a vývoj cíleně přenáší do nových speciálních vozidel,“ říká Bedřich Bulíčka, ředitel pro strategii a projekty CZ LOKO.

I díky spolupráci s akademiky, kteří se mimo jiné věnovali vývoji software celého řídicího



systému, se tak podařilo vyřešit řízení trakce speciálních vozidel s hydrostatickým přenosem výkonu.

Počítačová simulace výsledků se pak promítla do konstrukce a projektování tohoto speciálního drážního vozidla pro traťové hospodářství.

„Taková spolupráce nás posouvá nejen výrazně technicky dál, ale také zkracuje a zlevňuje náklady na vývoj. To jsou velké přínosy. Vedle know how jsme navíc získali obrovské zkušenosti,“ poznamenává Bedřich Bulíčka. Výsledky tohoto výzkumu a vývoje se přitom podařilo ochránit registrací vynálezu na Úřadu průmyslového vlastnictví.

Společnost CZ LOKO už není tak závislá na cizím dodavateli software pro speciální vozidla s hydrostatickým přenosem výkonu. Tento řídicí systém si umí sama definovat a vyzkoušet s minimální externí podporou, která se bude postupně snižovat, aby se firma zbavila závislosti na dodavateli a zároveň zvýšila svoji konkurenceschopnost.

CZ LOKO Ioni zvýšilo tržby. Export poprvé překonal miliardu

(Dokončení ze strany 1)

„V České republice pocítujeme recesi velmi citelně. Velké, sériové zakázky na modernizace lokomotiv zde z trhu prakticky zmizely. Nejhorší je situace u nákladního železničního dopravce ČD Cargo, ale složitá je obecně v celé ekonomice.

Všechny velké firmy pečlivě zvažují investice, včetně těch do železničních vozidel,“ říká Josef Bárta, generální ředitel CZ LOKO. Firma proto na novou situaci reaguje řadou opatření, včetně posílení exportu.

Podle generální ředitelky ACRI Marie A. Vopálenské jsou české firmy v zahraničí doslova válcovány zahraniční konkurencí, zejména italskou a německou. Je běžné, že za německou firmu lobují němečtí politici.

Podle jejích slov vláda, zejména ministerstvo zahraničí, svou nečinností doslova likviduje export do zemí jako je Bělorusko, Irán, Turecko, Ukrajina či Egypt.

Za druhý fakt, který negativně ovlivňuje český železniční průmysl, ACRI pokládá velkou otevřenost české ekonomiky. To má sice i výhody, ale také negativní dopady. Hlavně v tom, že český trh je otevřený pro zahraniční investice v míře, která není v okolních státech obvyklá. „Každá země se v rámci zákonných možností snaží podpořit domácí firmy, zvláště pokud se jedná o projekty, financované z veřejných zdrojů,“ uvedla ředitelka Vopálenská. Za propadem odvětví je ale i pokles domácích zakázek, který stejným podílem pomáhá ke krizi v odvětví.

Personální ředitel Tomáš Brancuzský hovoří o zaměstnaneckých otázkách a říká:

Jedině jako tým jsme silní a můžeme úspěšně čelit konkurenci

Personální ředitel Tomáš Brancuzský má za sebou pozoruhodné měsíce. A to nejen pracovní, ale i studijní. V lednu dokončil kombinované (dálkové) studium oboru andragogika (aplikovaná věda o výchově a vzdělávání dospělých lidí) na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci a získal titul Magistr. Náš rozhovor proto nemohl začít jinak, než gratulací.

? Kolik let života vám vysokoškolské studium vzalo?

Celkem pět a půl. Bylo to někdy příjemné nutit mozek zabývat se jinými problémy, než které přináší denní cvrkot v zaměstnání. Častěji to ale byl boj s časem a dilema, zda si o víkendů pustím notebook a budu dělat něco do školy nebo do práce. Jsem rád, že to mám za sebou. Musím blahopřát všem kolegům, kteří také v posledních letech studium při zaměstnání absolvovali. A vzkazují těm, kteří o tom teprve uvažují: Nebojte se podat přihlášku, hlavně musíte překonat začátek a ono to půjde.

? Využijete vystudovaný obor v praxi?

Vybral jsem si andragogiku ve spojení s personálním managementem, která se v Olomouci vyučuje. Většina předmětů byla určena přímo pro personalisty a nebojím se říct, že i pro všechny vedoucí pracovníky, které zajímá nejen odvedený pracovní výkon, ale i motivace jejich podřízených. To jak s nimi komunikovat, jak plánovat jejich rozvoj a spolupráci s ostatními kolegy. S psychologii nebo sociologií jsem se setkal při studiu poprvé a vždy jsem našel něco užitečného pro praxi.

? Co nového chystáte v personální práci?

Rád bych zlepšil systém hodnocení ve vazbě na plnění zásadních firemních cílů. Věřím, že když všichni budou vědět, kam a proč mají jít, lépe potáhne za jeden provaz. Geniální jedinci sami nic nezmohou. Proto je nutná spolupráce napříč firmou. Jedině jako tým jsme silní a můžeme úspěšně čelit konkurenci.

? Bude to aktuální už pro letošní rok?

S kolegy z vedení připravujeme definici srozumitelných firemních cílů a hlavně podmínek k jejich naplnění. Chceme, aby vše šlo v postupných krocích. V podstatě jde o to nastavit systém firemních procesů, aby se dělaly vždy jen potřebné činnosti, ne duplicitní ve více útvarech. Zároveň chceme odhalit nefunkční částí systému a tím využít kapacitu jednotlivců i útvarů k dalšímu růstu firmy. Ta je jako hodinový stroj. Když se jedno kolečko začne zadržovat, zpomaluje i ostatní. Proto je třeba udržovat systém, který bude odpovídat dění na trhu železničních vozidel.

? Jak to myslíte?

Vezměte si náš export na východ. Před pár lety tam mířilo pouze několik vozidel, zatímco nyní už se blížíme ke stovce nových širokorozchodných lokomotiv. Třeba v jihlavské provozovně víc než polovina výkonů připadá na export. Pracuje se vesměs na dvě směny. Kdybychom zůstali u starého systému, nikdy bychom výrobu modulových celků v takovém rozsahu nezvládli. A za pár let určitě budeme opět fungovat jinak než dnes. Jakákoli stagnace by nás poslala k čertu. Proto nejen vývoj nových lokomotiv, ale i změny firemních procesů nikdy nekončí.

? Nový také bude mzdový řád. V čem jsou největší změny proti předchozímu?

Mzdový řád aktualizujeme každý rok v únoru. Tedy i letos, i když poslední změna byla v loňském květnu, kdy došlo k rozšíření uka-



Tomáš Brancuzský

zatelů pro prémiové hodnocení ve výrobě. V ní byl pevně nastaven ukazatel plnění kvality. Nyní se rozšířil na celou firmu. Každý zaměstnanec tedy musí cítit odpovědnost za termín a kvalitu své práce.

? Proč vedení parametry nastavilo právě takto?

Pokud chceme být hrdí na stovky nových nebo modernizovaných lokomotiv a speciálních kolejových vozidel, tak tomu musí odpovídat i excelentní pověst, která bude naši produkci doprovázet.

? Konzultovali jste jeho novou podobu s odborovou organizací?

Ano, a jsem rád, že předsedkyně a členové závodního výboru naši motivaci chápou. Vítejte jakéko-

li připomínky i nápady, které posunou kvalitu našich výrobků dál.

? V této souvislosti ještě otázka: Měnila se pro letošní rok Kolektivní smlouva?

Neměnila. Zachovává všechny výhody z roku 2012. Při kolektivním vyjednávání s odbory jsme nakonec dosáhli shody. Všichni zaměstnanci vidí, že když se firmě daří, je systém bonusů dodržen beze zbytku. A pokud si na to firma vydělá, lze na konci roku vyplatit i mimořádné odměny. Tak tomu bylo i v posledních pěti letech.

? Viděno čísla udělalo CZ LOKO obrovský skok. Třeba tržby v roce 2007 dělaly 959 milionů a loni téměř 2,2 miliardy. Drží s tím personalistika krok?

Určitě ano. V těchto letech jsme přijali na 250 nových lidí do výroby, konstrukce, projekce i ostatních útvarů. Řešili jsme jak získat nové techniky i generační obměnu, protože zhruba 100 lidí v těchto letech odešlo do důchodu. Aktuální věkový průměr CZ LOKO je 40 let. To považuji za ideální. Máme jak čerstvé absolventy technických středních a vysokých škol, tak zkušené zaměstnance, kteří jim mohou předávat pracovní dovednosti. Důležité ale je, že se k tomu přidávají poznatky z výzkumu.

? Například?

Před patnácti lety by nikoho nenapadlo, že budeme do lokomotiv montovat GPS sledování spotřeby paliva nebo používat speciální izolační pěnu, chránící kabiny strojvedoucích před mrazem. Ve využívání nových technologií hraje velkou roli propočítaný systém školení a dalšího vzdělávání. Stojí to spoustu peněz, ale v personalistice se nám daří čerpat dotace z Evropského sociálního fondu. Proto rozvoj firmy a investice do lidí může probíhat v takové míře, jakou opravdu potřebujeme.

? Co se ještě změnilo?

Toho je víc, ale mě hodně těší, že se změnil přístup lidí k odbornému vzdělávání. Místo dřívějšího „nucení“ jsem teď za poslední rok zaregistroval řadu případů, kdy zaměstnanci sami chodí s nápady, v čem by se chtěli zlepšit a kde se konají takové kurzy a školení. Kromě čistě technických dovedností je zájem o vzdělávání v projektovém řízení, které je nezbytné pro systémové změny a efektivní řešení výzkumných a vývojových prací, abychom nepostupovali metodou pokus - omyl, ale šli optimální cestou s minimem rizik.

(Pokračování na straně 5)

Stát významně podpořil výzkum a vývoj nové lokomotivy

Celkem přes 100 milionů korun v letech 2010 až 2012 vyšly náklady na výzkum a vývoj modulové čtyřnápravové dieselelektrické lokomotivy. CZ LOKO v tomto projektu spolupracovalo s Univerzitou Pardubice. Výrobu prototypu významně podpořilo Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky

Česká Třebová ■ Závěrečné oponentní řízení k projektu TIP FR-T12/562 se konalo v únoru a potvrdilo, že zadání bylo splněno. Byl vyvinut a zhotoven prototyp modulové čtyřnápravové lokomotivy 744.0 o rozchodu 1.435mm, který byl ověřen podle zákona o drahách. Zároveň byl projekčně, konstrukčně a technologicky zpracován virtuální, digitální prototyp této lokomotivy o rozchodu 1520mm podle ruských standardů GOST. Výsledkem je rovněž užitečný vzor pro nosič sedadla trakčního vozidla.

„Bez finanční pomoci státu, konkrétně ministerstva průmyslu a jeho programu TIP, bychom se nemohli sami do tak náročného projektu pustit. Přitom to je prakticky jediný způsob, jak na-

ši produkci dostávat na evropskou, světovou úroveň. Vývoj je totiž velmi drahá věc,“ říká Bedřich Bulička, ředitel pro strategii a projekty CZ LOKO.

Podobně firma postupovala už před pár lety při výzkumu a vývoji dvounápravové asynchronní lokomotivy. I zde finančně pomohl stát. Nyní, zhruba tři, čtyři roky od jejího dokončení, se lokomotiva pod označením TME 3 úspěšně komerčně zhodnocuje v Bělorusku a má ambice se prosadit i v dalších zemích.

„Se čtyřnápravovou lokomotivou 744 máme velké plány. Ale i zde nějaký čas potrvá, než se nové vozidlo na trhu prosadí. Hodně přitom bude záležet i na celkovém ekonomickém prostředí v Evropě. Hospodářská recese že-



Lokomotiva řady 744 byla poprvé veřejnosti představena na ostravském veletrhu Czech Raildays

lezničnímu průmyslu, stejně jako jiným odvětvím, samozřejmě nepřeje,“ dodává Bedřich Bulička. Závěrečného řízení k projektu TIP FR-T12/562 se v oponentní radě zúčastnili zástupci ministerstva průmyslu a obchodu Miroslav Dvořák, místopředseda Rady programu TIP a člen jeho rady Miroslav Chlumský. Mezi oponenty

byli rovněž docenti Petr Heller ze Západočeské univerzity v Plzni, Jaroslav Müller z ostravské VŠB TU Institut dopravy a generální ředitel CZ LOKO Josef Bárta. Za řešitelský tým výsledky projektu obhajovali Bedřich Bulička, ředitel pro strategii a projekty CZ LOKO a zástupci Univerzity Pardubice docent Jaromír Zelen-

ka a Martin Kohout. V týmu byli i další zaměstnanci CZ LOKO, technický ředitel Jiří Štěpánek, vedoucí oddělení výzkumu a vývoje Jan Kopal, vedoucí oddělení technických služeb Petr Staněk a vedoucí oddělení jakosti Petra Hažmuková.

„Smlouvy mezi ministerstvem průmyslu a CZ LOKO jsou velmi přísné a náročné na plnění. Na začátku sice předkládáme vizi, ale ta musí vycházet z rentability práce, tržeb a hospodářského výsledku a také dopadu do zaměstnanosti. A to se každý rok po dobu projektu hodnotí. Při nedodržení smlouvy přitom nastupují sankce,“ vysvětluje Bedřich Bulička.

Komerčně neúspěšnějším projektem ale zatím byla modulová přestavba a modernizace lokomotiv ČME 3, kterých už se od té doby vyrobilo desítky, hlavně pak na zahraniční trhy. „Kdybychom neměli prototyp, tak žádnou smlouvu, jen na základě nějakého projektu, nepodepíšeme,“ uzavřel Bedřich Bulička.

Lepení dvoukolí chce fortel. Musí se opravdu umět

Nový způsob vyvažování dvoukolí elektrických lokomotiv pomocí lepení tělísek, kde CZ LOKO patří mezi české průkopníky této technologie, není až tak snadný, jak by se na první pohled mohlo zdát.

Česká Třebová ■ „Kvalitní lepení vyžaduje hodně znalostí. Česká republika ani Evropská unie nemají normu, podle které by se mohlo při lepení postupovat. Klíčem ke kvalitnímu lepení jsou proto německé normy. Z nich jsem také vycházel, když jsem rozpracovával metodiku pro naši společnost,“ říká Miroslav Badal, vedoucí oddělení Řízení kvality a jakosti CZ LOKO a majitel osvědčení Evropský specialista lepení. To získal během třítydenního kursu v Brně, kde bylo dopoledne věnováno teorii a odpoledne vlastnímu lepení. Při něm se musí dodržovat přesně dané podmínky jako je bezprašnost, teplota, vlhkost, osvětlení. Nesmí se používat silikonová lepidla a silikonové materiály. CZ LOKO proto podle technologických norem vytvořilo nové uzavřené pracoviště lepení v části bývalé soustružny. To obsluhuje Josef Dobiáš, obráběč a vedoucí čtyř, který poté, co získal

osvědčení Evropský praktik lepení, si tím rozšířil kvalifikaci. Přibyla mu práce? „Spíš se trochu změnila. Do konce loňského roku se dvoukolí vyvažovala navrhováním destiček. A sváření trvalo kratší dobu, zatímco lepení je pracnější,“ vysvětluje. Změnu v zemi zavedly České dráhy v reakci na praskliny, vznikající na dvoukolích elektrických lokomotiv téměř vždy u svárů vyvažovacího tělíška. „Evidentně šlo o tepelné namáhání. A my se požadavku našeho významného zákazníka, jakým ČD je, museli přizpůsobit,“ říká Miroslav Badal. Ten se jako vedoucí ŘKJ věci ujal, aby, jak říká, měl prostě jistotu, že všechno bude, jak má být. Dnes tedy jako garant a specialista kontroluje a podepisuje práci praktika lepení.

„I pro nás to je nová věc, mající, jak zjišťujeme u konkurence, svá úskalí. Proto je důslednost na místě,“ dodává a oceňuje, že



Držitelé „evropských“ osvědčení Josef Dobiáš a Miroslav Badal

novou technologii doprovází také dokonalé vyčištění celého dvojkolí. To následuje kompletní defektoskopie loukotí a věnce. Tato operace se při předchozím způsobu opravy neprováděla a de-

fektoskopie se dělala pouze v omezeném rozsahu.

„Nový postup znamená, že až teprve, když se prokáže, že je vše v pořádku, se pokračuje dál. Tedy dojde na vlastní lepení vy-



Detail nové technologie lepení

važovacích tělísek. Dokonalejší vyvážení pak prodlužuje životnost ložisek. Eliminace praskání věnců hvězdic zase zvyšuje bezpečnost železniční dopravy,“ poznamenává Josef Dobiáš.

Motory Caterpillar se už opravují v moderním prostředí



Lokomotivní motory, vyráběné firmou Caterpillar se v českořebovské provozovně akciové společnosti CZ LOKO už opravují v moderním provozu. Ten vyrostl v oddělené části, kde se původně opravovaly elektrické točivé stroje. Nové pracoviště splňuje nejnáročnější požadavky výrobce motorů CAT na čistotu, vybavení, zkoušení, prostředí i kvalitu technologií, přípravků, nářadí a nástrojů. Na snímku mechanik Jiří Karlík

Údržba pouze neopravuje, ale podílí se také na výrobě

Česká Třebová ■ Údržbu v České Třebové tvoří 16 lidí. Zdánlivě dost, ale když se zeptáte jejich vedoucího Václava Koníčka, tak ten si to nemyslí. Zvláště, když se jeho lidé podílejí i na výrobě jednoúčelových konstrukcí a přípravků, kterých se zavedením nových typů lokomotiv přibývá. „V partě máme elektrikáře, strojaře, obráběče a po předložském dokončení haly ETS a rozšíření výroby, je práce víc než dost. A protože k nám patří i výroba přípravků třeba pro trakční motory jako jsou zvedáky, držáky, spojky, musím na to vyčleňovat lidi. Což je trochu jiná práce, než opravy a servis,“ říká Václav Koníček. I proto je rád, že vedení firmy zvažuje vytvoření samostatného pracoviště výroby přípravků a jednoúčelových strojů.



Václav Koníček u jednoho z přípravků

„Předpokládá to ale připravit potřebné zázemí. S využitím strojního vybavení a prostoru bychom mohli brousit všechny nástroje a opravovat nářadí pro inventurní sklad i výdejnu. Tím by se opět ušetřilo hodně financí,“ dodává k tomu správni ředitel Aleš Podolák.

Cesta na Slovensko je volnější, umožnil ji audit od státních drah

Před akciovou společností CZ LOKO se ve Slovenské republice otevírají nové obchodní možnosti na trhu elektrických točivých strojů. Prostor zde vytvořil úspěšně dokončený audit, který ve firmě v únoru provedl národní dopravce, Železniční společnost Slovensko.

Česká Třebová ■ „V hodnocení jsme získali 130 bodů, tedy maximální počet. Je vidět, že dlouhodobá práce, věnovaná splnění podmínek různých certifikací, se nám vyplácí a vrací v posilování naší konkurenceschopnosti,“ říká Bedřich Bulíčka, ředitel pro strategii a projekty CZ LOKO. Bez zavedených systémů řízení by tedy nebylo možné tak náročnou kontrolou projít. O to víc musí všechny zainteresované zaměstnance úspěch těšit. Audit se týkal obchodně technické způsobilosti CZ LOKO na opravy točivých a netočivých strojů, opravy, modernizace a výrobu lokomotiv a do-

dávěk náhradních dílů. Jeho součástí byly vstupní, mezioperační a výstupní kontroly, výběr subdodavatelů, zabezpečení výkresové dokumentace nebo odpovídajících výrobních a skladových prostor a postup při zjištění neshod produktu. Úspěšně absolvovaný audit pro slovenské železnice akciové společnosti CZ LOKO umožnil vstup do soutěžního prostředí elektronických aukcí firm ZS Slovensko a ZS Cargo Slovakia. A jak taková elektronická aukce vypadá? Na obrazovce počítače je uvedena cena CZ LOKO a současně je zobrazena nejnižší konkuren-

ční cena. V průběhu aukce jde cena dolů, aukce má sestupný charakter. Ten, kdo nabídne nejnižší cenu, vítězí. Standardní kolo e-aukce trvá 30 minut a v těchto komoditách se jí zpravidla účastní tři, čtyři firmy. Při každé změně hodnoty se aukce o minutu prodlužuje. Aukce tak může trvat i pět až šest hodin. Cílem CZ LOKO je uspět v e-aukcích na Slovensku. Díky nové hale ETS, v níž začal provoz na sklonku roku 2011, se podstatně rozšířily kapacitní a technologické možnosti, které mají pozitivní vliv na tvorbu ceny, kterou firma nabízí svým potenciálním zákazníkům v e-aukcích.



Bedřich Bulíčka s vedoucím referátu plánování obchodního úseku střední Evropa Karlem Havlíčkem

Provoz Sériová výroba: zahraničí, novinky i prototypy

Po velkém a úspěšném finiši v závěru loňského roku, nastalo v provozu Sériová výroba zklidnění. Tedy návrat do běžného pracovního režimu. Ten naplňují hlavně zakázky pro Bělorusko a Lotyšsko.

Jihlava ■ U dodávek lokomotiv do Litvy došlo ke změně koncepce. Nejvíce se promítla do provedení kabiny, která vychází z modernější varianty pro sousední země. Má například kvalitní zateplení PUR pěnou, kovové pulty strojevedoucího byly nahrazeny moderními plastovými pulty. Nový typ kabiny lze vyrábět pomocí svařovacích přípravků. Tím se dosahuje vyšší přesnosti svařenců a zrychluje se výroba. I pro samotnou kovovýmirobu jde tedy o změnu pozitivní. Vedle toho se nyní dokončuje druhá lokomotiva TME3.002, vycházející z koncepce asynchronní lokomotivy 719.7, pro Běloruské železnice. Během roku pak bude následovat ještě několik kusů tohoto moderního vozidla, na jehož výrobě se podílí i druhý jihlavský provoz Kolejová výroba. „Stejně jako u každého nového projektu musíme spolu s ostat-



Vladislav Myslík, zámečnický výrobce

ními útvary doladit materiál, výkresovou dokumentaci, postupy. Prostě vše co se u prototypu hned nevyčtyá, ale co k sériové výrobě neodmyslitelně patří," říká Vlastimil Budař, vedoucí provozu Sériová výroba.

Ten řeší rovněž i výrobu dalšího prototypu, hybridní lokomotivy TEM33 pro zákazníka v Ruské federaci. „Jedná se bezesporu o novou a poněkud netradiční technologii, která by měla snížit provozní náklady a přispět k ekologickému provozu vozidla. Vedle dvou motorgenerátoru je zde osazen superkapacitor a velkokapacitní baterie pro ukládání elektrické energie," přibližuje novinku šéf provozu. V něm se stal mistrem lakovny Tomáš Antonů, který do Sériové výroby přešel z oddělení rozpisu. Lakovnu čeká, kromě běžné lakýrnické práce, přechod na nový procesní model. Jeho cílem je zlepšit plánování a optimalizovat práci v lakovně. Ta zajišťuje lakýrnické práce pro oba jihlavské provozy. Právě skloubení požadavků obou provozů by měl tento proces řešit.

rů je zde osazen superkapacitor a velkokapacitní baterie pro ukládání elektrické energie," přibližuje novinku šéf provozu. V něm se stal mistrem lakovny Tomáš Antonů, který do Sériové výroby přešel z oddělení rozpisu. Lakovnu čeká, kromě běžné lakýrnické práce, přechod na nový procesní model. Jeho cílem je zlepšit plánování a optimalizovat práci v lakovně. Ta zajišťuje lakýrnické práce pro oba jihlavské provozy. Právě skloubení požadavků obou provozů by měl tento proces řešit.

Jedině jako tým jsme silní a můžeme čelit konkurenci

(Dokončení ze strany 3)

? *Hodně se zlepšila i spolupráce se školami. Kolik času jí věnujete? Vyplácí se?*

Času tomu celé personální oddělení věnuje opravdu mnoho. Naše provozovny v České Třebové a v Jihlavě si už při exkurzích prohlédlo několik set žáků, učňů a studentů. A nejen prohlédlo. Chodí sem na praktickou výuku nebo řešit diplomové práce. Je to často nevděčné, protože „návratnost", lze-li o ní vůbec mluvit, je pomalá. O to víc mě těší, když se nám třeba podařilo naplnit druhou směnu na lakovně v Jihlavě z učňů, kteří k nám chodili na praxi. V Třebové jsme tak zase získali elektromechaniky a zámečníky. Přestože je krize, tak kvalifikovaní zaměstnanci na trhu práce prostě volní nejsou. Proto si je musíme vychovávat spolu se středními technickými školami a občas těmto školám pomoci s marketingem k získání nových studentů. K tomu třeba slouží exkurze pro základní školy, se kterými nám pomáhají technologové i další zaměstnanci.

? *Dají se noví zaměstnanci ještě vychovat? Jaký na to máte recept?*

Rozvíjení kvalifikací uvnitř firmy je aktuální trend v celé Evropě. Funguje to tak, že vyškolíte v určité odbornosti několik interních lektorů, kteří jsou schopni tyto poznatky předávat dál. Tak šetříte náklady a uchováte si know-how uvnitř firmy. Už několik let tak funguje svářecí škola, školení elektrotechniků a podobně se chystáme řešit i specialisty lepení vyvažovacích tělísek.

? *Teď jsem zaznamenal, že jste se stal členem Rady pro rozvoj lidských zdrojů v Pardubickém kraji. Co si od toho slibujete?*

Moje angažmá v této radě souvisí s obrovským posunem vnímání CZ LOKO státní správou i samosprávou v regionu a v kraji. Vidí v nás silnou firmu se stovkami lidí, s níž je dobré vést sociální dialog. A to nejen o zaměstnanosti, ale i vzdělávání nebo podpoře mládežnického sportu. Díky tomu mám aktuální informace o středním školství a kompetentní úředníky zase mohou informovat o tom, co nám ve výchově a technickém vzdělávání chybí. Prostě dobrá symbióza, jak věci posouvat dál.

Děkujeme za rozhovor.

CZ LOKO nabízí zákazníkům novou službu - půjčovnu lokomotiv

V průběhu loňského roku zřídila společnost CZ LOKO půjčovnu lokomotiv, aby zákazníkům usnadnila rozhodování o nákupu. A také, aby umožnila používání nových či komplexně modernizovaných vozidel i těm, co chtějí dát před pořizem vlastního stroje přednost jeho pronájmu.

„V tuto chvíli si mohou provozovatelé železniční dopravy pronajmout lokomotivy řady 709.4, 719.7, 741.7, 742.7 a brzy k nim přibude i asynchronní lokomotiva řady 744.0," říká Roman Čechura, manažer firemního marketingu.

Nabídka pokrývá rozsah od malých posunovacích dvou- a tříosých lokomotiv vyrobených v jihlavské provozovně až po tratové lokomotivy modernizované nebo vyrobené v České Třebové.

„Zákazníci si díky nájmu loko-

motivy mohou pečlivě ověřit její vlastnosti v reálném provozu. Zároveň díky dohledovému systému, který využívá GPS a GSM technologie, získáváme velmi cenná data o využití, spotřebě a výkonech našich vozidel," dodává Roman Čechura.

Mezi nejvýznamnější zákazníky půjčovny patří společnost UNIPETROL DOPRAVA, která díky pětiletým smlouvám významně omladila svůj lokomotivní park o vozidla, která se vyznačují vyšší spolehlivostí a výrazně lepší ekonomikou provozu.



Lokomotivy pronajaté společností Unipetrol Doprava

Do provozovny se bude jezdit po vlastní cestě

Po železnici i po silnici se bude během letošního roku do jihlavského závodu CZ LOKO už jezdit po „vlastním". Společnost totiž obě pro ni klíčové komunikační trasy získá do svého vlastnictví.

Jihlava ■ Odkup pozemku v délce 350 metrů, který slouží jako přístupová cesta z Pávovské ulice do areálu CZ LOKO, je už připravený. Jeho součástí je také budova bývalé truhlárny ČD a okolní pozemek. Ten už má od konce loňského roku na ploše 450 metrů čtverečních nový povrch v podobě zámkové dlažby. Ocenili to nejen zaměstnanci, ale i obchodní partneři a návštěvníci, přijíždějící do provozovny.

Co bude s truhlárnou, která je využívána jako sklad? „To je na vedení firmy, jak s ní nalo-

ží. Zda starý objekt bude využívat nebo se zbouřá," říká Jiří Chápek, vedoucí správy majetku jihlavské provozovny. Právě jeho kolegyně Martina Šoupalová odkup administrativně připravovala.

Vedle příjezdové cesty šlo i o hlavní vlečkovou kolej č. 105, vedoucí z nedaleké železniční stanice Jihlava, hlavní nádraží do areálu CZ LOKO. Ta dosud byla v majetku akciové společnosti České dráhy. Kupní smlouva na odkup koleje již byla podepsána. Soubor dvou železničních výhybek, které na ní

jsou umístěny, firma CZ LOKO koupila už v loňském roce.

„Pro firmu představuje získání obou přístupových tras strategickou věc. Dává jí to jistotu, že se nikdy, pokud jde o dopravní spojení s okolím, nedostane do problémů," poznamenává Jiří Chápek.

Po masivních investicích minulých let, které někdejší zastaralý provoz depa proměnily v moderní továrnu s novými výrobními halami, lakovnou, lokomotivní vahou a mycí halou se bude Správa majetku soustředit hlavně na pravidelnou údržbu a opravy.

V plánu je například třetí etapa generální opravy portálového jeřábu.

Hybridní lokomotiva TEM35

Nižší provozní náklady a vyšší ekologické parametry přináší hybridní posunovací lokomotiva TEM35 pro širokorozchodné tratě.

Ta patří mezi nejnovější projekt ruského Transmašholdingu určený pro Ruskou federaci, jehož hlavním partnerem bylo díky dlouhodobé úspěšné spolupráci CZ LOKO.

Vozidlo vzniklo jako reakce na podobný projekt hybridní lokomotivy TEM9H (SinaraHybrid) konkurenční skupiny Sinara z roku 2011. Koncepce nové řady TEM35 byla

podřízena osvědčené unifikované konstrukci lokomotiv CZ LOKO pro východní trhy. Kompletní kabina a většina kapot vznikla

v jihlavském závodě CZ LOKO. Odtud pak byla odeslána na konečnou montáž do Litvy. CZ LOKO zá-

roveň zajistilo projekční a konstrukční práce a obvyklou technickou podporu.

Lokomotiva je vybavena dvěma zdroji energie: motorgenerátorem Zeppelin Power Systems se spalovacím motorem Caterpillar a superkapacitorem.



Kolektivní smlouva garantuje benefity i v letošním roce

Kolektivní smlouva pro rok 2013, která platí od počátku ledna, zaručuje zaměstnancům CZ LOKO řadu výhod, o nichž kvůli ekonomické krizi v jiných podnicích lidé už přišli.

Česká Třebová ■ „Třeba dotované obědy už ve všech firmách nejsou běžné. Stejně jako penzijní připojištění. V CZ LOKO ale přispíváme i na sport a kulturu a umožňujeme zaměstnancům vzdělávání od jazykových znalostí po odborné dovednosti,“ říká finanční ředitel Michal Holý. Ročně jde o miliony korun, které firma do této oblasti věnuje. Část nákladů je podle současné legislativy daňově uznatelná, část je ale hrazena ze sociálního fondu, který lze vytvořit až z čistého zisku společnosti. Příspěvky na stravování řeší kolektivní smlouva podle podmínek

závodního stravování jednotlivých provozoven. Průměrná výše dotace na jeden oběd pro zaměstnance tvoří 55 procent ceny bez DPH. Kolektivní smlouva, podepsaná generálním ředitelem Josefem Bártou a Magdalenou Stránskou, předsedkyní odborové organizace, ale popisuje a řeší řadu i pracovních právních záležitostí. Například určuje, za jakých podmínek náleží zaměstnancům placené volno v rozsahu dalších 3 pracovních dnů za kalendářní pololetí. Součástí dokumentu je také seznam tolerovaných absencí. Zjednodušeně: pokud člověk

marodí maximálně 6 dní v pololetí, nárok na toto placené volno neztrácí.

Dovolená činí podle zákoníku práce 4 týdny v kalendářním roce pro všechny zaměstnance. Celozávodní dovolená CZ LOKO je v roce 2013 určena na 22. 7. až 2. 8. a od 27. 12. do 31.12.

Kolektivní smlouva obsahuje ustanovení o finančním bonusu za přítomnost. Podle něho má každý dělník nárok na 500Kč měsíčně v případě, že v této době odpracuje plný fond pracovní doby. V opačném případě celý nárok na bonus za přítomnost ztrácí. Mezi tolerované absence v tomto případě patří například čerpání dovolené a placeného volna, pracovní-lekářské prohlíd-

ky, školení nebo dárcovství krve. Celý výčet je v Kolektivní smlouvě, která také klade i velký důraz na bezpečnost a ochranu zdraví při práci, zdravotní péči, nemocenské a sociální zabezpečení zaměstnanců.

Penzijní připojištění

Příloha číslo 3 pak stanoví pravidla pro poskytování příspěvků zaměstnavatele na životní pojištění a penzijní připojištění zaměstnanců. Firma přispívá zaměstnancům na životní pojištění ING Pojišťovny, nebo na penzijní připojištění na penzijní fond podle volby zaměstnance. Ten musí být v trvalém pracovním poměru na dobu neurčitou. Jeho délka určuje výši příspěvků: 300Kč (pracovní po-

měr 1 až 3 roky), 400Kč (od 3 do 5 let), 500Kč (přes 5 let). Při dlouhodobé absenci (mateřská dovolená či neplacené volno) rozhoduje o pokračování vyplácení příspěvků vedoucí zaměstnanec spolu s personálním ředitelem.

Levnější volání

Zaměstnanecký program CZ LOKO je od února bohatší o balíček služeb Telefonica O2 CR, zajišťovaný její dceřinou společností Bonerix Czech Republic. Ta také zájemcům z řad zaměstnanců CZ LOKO poskytuje všechny informace, umožňuje jim vstup do programu, objednávat a dodávat SIM karty. Více na www.bonerix.cz nebo na zákaznické lince 380 900 380 (standardní pevná linka).

Profesní kvalifikace poskytují lepší pracovní příležitosti

Tři nové profesní kvalifikace Mechanik kolejových vozů, Mechanik motorových lokomotiv a Zámečnické kolejových konstrukcí a vozidel patří mezi dvanáct nových, které vloni prosadila Sektorová rada pro strojírenství, v níž od roku 2010 zasedá i Tomáš Brancuzský, personální ředitel CZ LOKO.

V praxi to znamená, že lidé mají možnost získat celostátně platné osvědčení i pro znalosti a dovednosti, na které dosud nemají žádný výuční list nebo maturitní vysvědčení. Stačí uspět při zkoušce právě z některé profesní kvalifikace. Vedle těchto „železničářských“ to jsou ještě ve strojírenství obory galvanizér; kalič; montér točivých strojů; rýsovač; seřizovač konvenčních obráběcích strojů; smaltér; strojní rytec; technik kontrolor jakosti ve strojírenství a technik řízení jakosti ve strojírenství.

„Jde o reakci podnikové sféry na situaci na trhu práce, kde tyto obory firmám citelně chybí. Pro úřady práce to znamená, že když například budou vyhledávat rekvalifikace, musí nejdříve vycházet ze

schválených profesních kvalifikací. A to je novinka, za níž jsme rádi,“ říká Tomáš Brancuzský.

Do budoucna přitom není ani vyloučeno, že na základě těchto profesních kvalifikací jednou vzniknou i učební obory. Členové Sektorové rady pro strojírenství ale předpokládají, že ještě několik let potrvá, než se školy a jejich zřizovatelé začnou opravdově orientovat podle aktuálních požadavků českého průmyslu. Ty nejpálčivější najdeme právě v seznamech profesních kvalifikací. Pro šikovného zaměstnance, který práci zvládá, ale nemá na ní „papír“, tedy třeba výuční list, to znamená, že když si zajistí zkoušku z příslušné profesní kvalifikace, například zámečnické, mechanik kolejových vozů nebo motorových lokomotiv, zvýší svoje šance na trhu práce. V tomto případě tedy platí, že není třeba znovu chodit do školy, aby člověk získal lepší pracovní příležitosti.

Podrobné informace lze najít na webu: www.nsp.cz nebo www.narodni-kvalifikace.cz



Příjemné prožití velikonočních svátků přeje generální ředitel a vedení CZ LOKO

Blahopřejeme

V prvním čtvrtletí tohoto roku oslavili významné životní jubileum tito zaměstnanci společnosti CZ LOKO:

Miroslav Tomandl, František Ondrák, Jaroslav Chromec, Antonín Lausch, Vladimír Pirk, Vladislav Myslík, Petr Částek, Lumír Jakubka, Ing. Anton Bajer. Všem oslavencům dodatečně ještě jednou blahopřejeme!

Firemní Lyžařské hry provázely v únoru déšť i vítr

Druhý ročník Lyžařských her CZ LOKO se uskutečnil 2. února ve Ski areálu Čenkovice. Na programu byl dvoukolový slalom v pěti kategoriích. Do hor opět přijelo na 80 zaměstnanců CZ LOKO a jejich rodinných příslušníků, z nichž se zhruba polovina postavila

na start. Stejně jako vloni ale závodům neprálo počasí - valný vítr, chvílemi přšelo, po kopcích se válela mlha. Vítězem tak byl vlastně každý, kdo se postavil na start. A i ostatní, jak se nakonec ukázalo, se dobře bavili. Poděkování patří organizátorům ze SKI KLUBU Česká Třebová.



Hlavní pořadatel Jiří Zapletal spolu s dvěma snowboardáky otcem a synem Dostálovými a generálním ředitelem Josefem Bártou

Výsledky jednotlivých kategorií

(v závorce počet klasifikovaných lyžařů):

Dívky do 16 let (3)

- | | |
|---------------------|---------|
| 1. Sára Serbousková | 1:49,76 |
| 2. Viktorie Szitová | 2:01,32 |
| 3. Aneta Broulíková | 2:46,67 |

Chlapci do 16 let (8)

- | | |
|------------------|---------|
| 1. Jan Brzák | 1:33,79 |
| 2. Jiří Szita | 1:39,17 |
| 3. Milan Broulík | 1:47,66 |

Ženy (11)

- | | |
|------------------------|---------|
| 1. Barbora Zapletalová | 1:42,34 |
| 2. Kamila Nováková | 1:43,31 |
| 3. Kateřina Staňková | 1:44,66 |

Muži (22)

- | | |
|---------------------|---------|
| 1. Pavel Pokorný | 1:22,21 |
| 2. Tomáš Brancuzský | 1:25,93 |
| 3. Tomáš Čejka | 1:28,57 |

Snowboard (5)

- | | |
|----------------------|---------|
| 1. Pavel Dostál | 2:00,57 |
| 2. František Hanáček | 2:00,83 |
| 3. Matěj Dostál | 2:01,22 |

Pavel Pokorný, muž, který dbá o bezpečnost na Rally Bohemia

Pavel Pokorný v CZ LOKO za své jméno píše: správce majetku Nymburk. V automobilových soutěžích, kterým se ve svém volnu věnuje, pak může napsat: hlavní činník pro bezpečnost Rally Bohemia. Tedy muž, na jehož bedrech leží bezpečnost závodníků a diváků.

Nymburk ■ „Rally je mým koníčkem od dětství. Už ve třinácti, tedy ještě jako kluk, jsem se dostal do rally týmu v Poděbradech jako mechanik. A už jsem u toho zůstal. Když jednou přičichnete k rally, tak s ní jen tak neskončíte. Stane se součástí života,“ říká a vypráví o zážitcích z doby, kdy si udělal řidičák a mohl i za volant v týmu Rallyesport Poděbrady. Ve dvaceti si pořídil první vlastní závodní auto a jezdil soutěže. Rukama mu prošla historická Škoda 1000 MB a její nástupci Favorit a Felicia, nebo třeba i Mitsubishi Lancer EVO V.

Jak je neznáte

Tuhle etapu života Pavel Pokorný okořenil se Škodou Felicia titulem mistra ČR ve třídě A5 do 1300 ccm, tedy hodně upravených vozů. „To bylo v době, kdy se jen

v této třídě šlo na startu třeba třicet posádek,“ vzpomíná na úspěšný rok 1999.

Když skončil závodnická léta, plynule přešel mezi organizátory. Letos to už bude sedmým rokem, co se věnuje bezpečnosti trati při slavné Rally Bohemia. Prestižní podnik je součástí mezinárodního mistrovství ČR a Evropského poháru. A spolu se zlínskou „Barumkou“ pa-

tří mezi dvě nejvýznamnější domácí rally.

„Jsem členem vedení Rally Bohemia a starám se o zpracování Bezpečnostního plánu. To je velmi obsáhlý manuál, který převáž-

ně graficky popisuje stovky kilometrů tratí rychlostních zkoušek. Zjednodušeně řečeno určuje, kde mohou stát diváci, kde ne. Popisuje umístění, činnost a rozsah záchranných složek, pozice

a práci pořadatelů. Je to takový návod pro jednotlivé skupiny pořadatelů, jak zorganizovat rychlostní zkoušky. Tedy nejrizikovější části celého závodu. A protože při Bohemce se jede třeba 16 rychlostních zkoušek, celkem k tomu musí být tisícovka pořadatelů,“ přibližuje Pavel Pokorný pozici hlavního „bezpečáka“.

Příprava takové akce začíná víc než půl roku předem a sebere mu spoustu volného času, který tráví na tratích budoucích rychlostních zkoušek, doma u počítače nebo jednáním s organizačními týmy. Těm předává instrukce co, jak, kdy, kdo zajistí, aby nedošlo k ohrožení života diváků i závodníků. A když rally začne, jezdí s předstihem po tratích a kontroluje, zda je vše, jak má být. Rally Bohemia letos startuje v pátek 12. a končí 14. července.



Pavel Pokorný za volantem na Rally Šumava 2001 spolu s navigátorem Alešem Brzákem