



heaven

ZKÁZA ZANECHANÁ TORNÁDEM

**ROZHOVOR S VELITELEM
ZÁCHRANNÉHO ÚTVARU HZS**
STRANA 08

**„DOVÁŽEL JSEM
DÍLY CAT PŘES
ŽELEZNOU Oponu”**

STRANA 25



**KAZMA: STROJE
CAT MÁM ZAPSANÉ
HLUBOKO V MYSLI**

STRANA 18

PŘIPRAVENI NA KAŽDÝ PÁD?

RADĚJI VÁM HNED PŮJČÍME LEPŠÍ ŘEŠENÍ

V oblasti stavebnictví a práce ve výškách bychom se pro vás rozpůjčovali. Zavolejte nám a my vás v tom nenecháme.

800 023 000

ZEPPELIN



OBSAH



Srdce nechali na Moravě strana 08

Velitel Hasičského záchranného sboru David Kareš se vrací k okolnostem zásahu v obcích jižní Moravy bezprostředně poté, co se jimi prohnalo ničivé tornádo.



VÝHODY UNIKÁTNÍCH SKREJPRŮ

strana 14

Reportáž, v níž vás okouzlí schopnosti vzácných, zato však mocných strojů.

ŽHAVÉ NOVINKY ZE SVĚTA SILNÝCH STROJŮ

strana 04

**CAT R1700 XE POPRVÉ
BEZ SPALOVACÍHO MOTORU**
strana 08

**ROZHOVOR S KAZMOU
KAZMITCHEM**
strana 18



DÍLY CAT PŘES ŽELEZNOU OPONU

strana 25

Příběh Jiřího Neumanna, který měl ve Phoenixu na starost dovoz dílů z Belgie.

**SPADL JAKO DŮM Z KARET:
DEMOLIČNÍ STROJ CAT**
strana 30

**KOGENERAČNÍ JEDNOTKA
BOOMEL HŘEJE RAJČATA**
strana 42

Vážené čtenářky,
vážení čtenáři

S novou sezónou přichází i nové číslo magazínu Heaven. Toto číslo vznikalo v mimořádném roce. Rok 2021 přinesl nové výzvy a stavěl nás před nová rozhodnutí. Byl to dynamický rok, podmínky se měnily prakticky neustále a nutily nás rychle reagovat. Zeppelin CZ v této zkoušce obstál, dokázali jsme i v těchto podmínkách zajistit servis pro naše zákazníky na té úrovni, jakou od nás očekávají. A to platí i pro magazín Heaven. I tentokrát jsme vyrazili za zajímavými lidmi i projekty. S generálem Davidem Karešem ze jsme si povídali o tom, jak lze zvládat obří úkoly, jako například likvidaci následků řádění tornáda na jižní Moravě, kam jsme zapůjčili i naši těžkou techniku. Zúčastnili jsme se televizní One Man Show a na stránkách tohoto časopisu najdete i exkluzivní rozhovor s Kazmou, hlavní postavou a tváří tohoto projektu. Naše stroje nechyběly ani na Trutnov Trails, svátku českých bikerů. Ani v takto náročné době však nezapomínáme hledět dopředu. Novým tématem pro nás je udržitelnost, soustředit se chceme na oblasti CO₂ neutrality, hospodaření s vodou a odpady. Chystáme též zásadní krok v oblasti logistiky nahradních dílů, totiž otevření zcela nového centrálního skladu u obce Ostředek. Ten bude znamenat další zlepšení služeb pro naše zákazníky.

To vše naleznete na stránkách tohoto magazínu a mně nezbývá, než vám popřát příjemné čtení a mnoho úspěchů v letošním roce.

Stanislav Chládek
generální ředitel společnosti
Zeppelin CZ s.r.o.



NEWS



CAT ROADSHOW V ČESKU!

Snad nám štěstí letos již bude přát a konečně se vrátíme se stroji Cat do pískoven, abychom vám mohli ukázat, co všechno nové stroje Cat dokážou.

V letošním roce konečně po dlouhých třech letech nucené přestávky plánujeme další Cat Roadshow. Představí se nová generace minirýpadel, pásová rýpadla a řada dalších skvělých žlutých strojů Cat. Představíme nové technologie, které výrazně zvyšují efektivitu práce, novou techniku snižující náklady i emise a mnoho dalšího.

Novinkou letošní Cat Roadshow bude prezentace naší divize Energetické systémy. Ta zde představí novinky v oblasti solárních panelů

a dalších technologií, které pomohou ušetřit náklady za energie, efektivně zkombinují výrobu elektřiny a tepla pro vytápění nebo zaručí, že váš objekt zůstane v provozu i v případě výpadku rozvodné sítě. Svou neustále se rozrůstající nabídku představí i Půjčovna strojů Zeppelin CZ.

Plánujeme v České republice hned dvě zastávky. Vše samozřejmě proběhne v souladu s aktuálními pravidly pro hromadné akce. Místa a termíny včas upřesníme. Proto sledujte naše webové stránky a sociální sítě, kde se včas dozvíte vše podstatné. Snad nám to letos konečně vyjde.

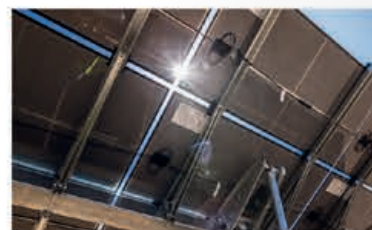
Půjčovny strojů Zeppelin CZ rozšiřují služby

Jsme rádi, že vám můžeme představit nejnovější akvizici naší firmy. Ke dni 14. 1. 2022 jsme úspěšně dokončili integraci aktivit společnosti Metton, s.r.o., zabývající se pronájmem svodidel, do struktur Zeppelin CZ. Již od 1. 12. 2021 jsme tak do nabídky Půjčovny strojů Zeppelin CZ přidali pronájem mobilních dočasných svodidel. Kromě samotného pronájmu budeme našim zákazníkům zajišťovat i komplexní doprovodný servis včetně montáže a dopravy.



Solární panely Cat

Zeppelin CZ nabízí nově i fotovoltaické monokrystalické panely Cat o výkonu 450 wP (watt peak). V současné době vytváříme první nabídky pro zákazníky, hotová je první instalace v rámci pilotního projektu hybridního zdroje, kombinujícího několik zdrojů elektrické energie pro maximální účinnost a minimální dopad na životní prostředí.



175,000



SPECIÁLNÍ EDICE DOZERŮ CAT!

V loňském roce oslavil Caterpillar 175 000 dozerů střední třídy s delta podvozkem, který je pro tuto značku typický. Tato konstrukce, která se stala pro značku Cat doslova ikonickou a v této kategorii dodnes unikátní, zároveň slaví 35 let. Moderní dozer Cat D6 tak disponuje skvělým výkonem a perfektním vyvážením, díky kterému nepotřebuje žádné dodatečné protizávaží.

Výrobce proto připravil trojici speciálních pamětních kusů. Dva stroje typu D6 XE jsou vyvedeny v efektní tmavě šedé barvě, třetí D6 je žlutý s černými pásy. Všechny tři dozery byly osazeny speciální plaketskou a výšivkou na sedadle strojníka. Stroje byly předány stálým zákazníkům Caterpillaru ve Washingtonu, Texasu a Albertě.

Máme právníka roku

Prestižní cenu Podnikový právník v oblasti občanského práva roku 2021 získal právník Zeppelin CZ Jiří Hrádek. Jako podnikový právník se musel vypořádat se vstupem společnosti do virtuálního prostoru, požadavky na GDPR a propojením evropského práva s americkým tak, aby všechny nástroje a webové portály, které nabízí náš hlavní partner, společnost Caterpillar, plně odpovídaly evropské legislativě

a zároveň zůstaly klientům přístupné a efektivní. JUDr. Jiří Hrádek, Ph.D., LL.M., absolvoval Právníckou fakultu Univerzity Karlovy, vč. postgraduálního studia. Prošel i zahraničními studijními programy, a to na Universitát Hamburg a Eberhard Karls Universität Tübingen. Rok strávil ve Vídni na vědeckém pobytu v Evropském centru pro otázky občanskoprávního a pojišťovacího práva (ECTIL).



Sídlo společnosti ve Varšavě čerpá energii ze slunce

Na střechy v areálu v polských Kaje-tanech byly rozmístěny fotovoltaické panely a 1. 9. 2021 byl spuštěn jejich provoz. Celkem 106 fotovoltaických panelů vyrábí elektřinu pro potřeby pobočky, tedy pro svícení, topení i klimatizaci či provoz elektrických zařízení v dílně i administrativě. Přebytky energie jsou dále prodávány do sítě. Díky tzv. virtuální baterii můžeme sami těchto přebytků následně využít pro vlastní spotřebu v dalších obdobích.

Klimatické zájmy se zde potkaly i se zájmy ekonomickými, celková návratnost projektu je spočítána na maximálně sedm let. Tato doba přitom vzhledem k vývoji cen na trhu s energiemi může být i výrazně kratší.

DŘÍČ NA BATERKY

Na elektřinou poháněná auta už jsme si zvykli i na našich silnicích. Vymyslet je tak, aby měla dostatečný výkon i dojezd, není žádný med. Co však takový elektrický důlní nakladač?

Text: Jan Křeček
Foto: Zeppelin CZ

Lopata může mít kapacitu od 5,7 do 7,5 m³ a unese až 15 tun nákladu

Cat® 1700 XE je poháněn z baterie o kapacitě 213 kWh. Jeho celková hmotnost je 50 tun

Vylepšená kontrola trakce přispívá k dosažení co nejdelší životnosti pneumatik

Přitom právě v dolech má elektrický pohon velký potenciál. V uzavřeném prostoru dolů je třeba udržovat neustále dostatečný průtok čerstvého vzduchu a ani hluk, který se tu odráží od stěn, není právě příjemnou symfonií. Konstrukteři Caterpillaru proto již v minulosti věnovali právě důlním nakladačům zvýšenou pozornost. A vyplatilo se. Moderní stroje pracují tiše, jejich emise jsou v daném segmentu špičkové a nic z toho se negativně nepodepsalo na výkonu stroje.

Ale usnout na vavřínech, to není žádná zábava. Kam dále se však posunout? Co snížit hluk na úplné minimum a emise vynechat úplně? Zní to možná jako naprosto šílené zadání, ale přesně takový je nový Cat® 1700 XE. První plně elektrický důlní nakladač Cat.

Cat® 1700 XE je poháněn z baterie o kapacitě 213 kWh, užitečné zatížení dosáhlo krásných 15 tun. Není to žádný drobeček, s pohotovostní hmotností 50 tun nepohnete pouhou silou vůle, i tak však jedno nabití baterie vystačí na čtyři hodiny tvrdé práce. Potom je samozřejmě třeba zajet k nabíječce a elektřinu dostat opět do baterií. Možná to znáte z elektromobilů, ideální je nabíjet je přes noc, kdy je na to čas. Jenže tohle je Caterpillar. Necelých 20 minut na nabíječce a je zpět v plném provozu. To je tak akorát na rychlou svačinu pro strojníka. Svou zásluhu na tom má nabíjecí stanice Cat MEC500 s nabíjecím výkonem ohromujících 500 kW a samozřejmě i kapalinové chlazení.

A další výhody? Co třeba tohle:

Kromě dalších funkcí má stroj asistenta pro optimální nakládání. V temnotě dolu se dokáže pohybovat rychlostí až 18 km/h a s plně nabitou baterií může pracovat na plný výkon dvě a půl hodiny.

Z hlediska uživatelů běžných elektromobilů je dobíjecí stanice dodávaná se strojem hotový zázrak: baterii dobije za pouhých 20 minut



Pravidelná údržba pohonu stroje je v případě Cat R1700 XE naplánována na každých 15 000 motohodin. To není překlep – 15 000! Dát tohle všechno dohromady nebyla žádná legrace. Ostatně tu najdete na 400 patentů. Samozřejmostí jsou potom standardní nástroje a výbava, kterou Caterpillar dává do svých strojů – ochrana proti převrácení ROPS, ochrana před padajícími předměty FOPS a další nástroje pro zvýšení efektivity. Přetlaková kabina dostala zcela přepracovaný efektivnější systém klimatizace a více místa tu najde i obsluha.

Elektrický nakladač Cat R1700 XE LHD byl testován v těch nejnáročnějších podmínkách a všemi zkouškami prošel se ctí. Tepelně stabilní systém lithium-železo-fosfátových baterií poskytuje rychlé nabíjení a spolehlivý výkon. Chladicí systém, navržený společností Caterpillar, s novými chladicími jádry pro chlazení baterie maximalizuje výkon a životnost článků. Velký bateriový důlní stroj už není jen teorií, s Cat R1700 XE se stává realitou.



Jako nejvšestrannější stroj se na jižní Moravě ukázalo pásové rýpadlo. Hasiči využívali svá vlastní i z řad Půjčovny Zeppelin CZ

DALI SRDCE MORAVĚ

Když se dneska řekne tornádo, většina si vybaví nepříjemnou vzpomínku z loňského léta. Pro mnoho lidí jsou ale rány stále o živé. Překonat nejhorší jim pomáhaly jednotky Záchranného útvaru HZS ČR, kterým velel generál David Kareš. Jak to tehdy viděl on sám?

Autor: Adam Maršál

Foto: Jana Urbancová, Jan Kostík a Jiří Dvořák z HZS ČR

08

09





David Kareš

Brigádní generál David Kareš velel jednotkám ZÚ HZS ČR na jižní Moravě po ničivém tornádu. Vystudoval Vysokou vojenskou školu pozemního vojska ve Vyškově a od roku 1996 prošel u Armády ČR mnoha funkcemi. Působil u záchranného praporu, sedm měsíců strávil na misi v Kosovu. V roce 2009 se stal zástupcem velitele pro záchrannou činnost, kterým byl až do svého jmenování velitelem Záchranného útvaru Hasičského záchranného sboru ČR v prosinci 2021.

Generál David Kareš je velitelem speciálního Záchranného útvaru Hasičského záchranného sboru ČR, který má na starosti operace vyžadující nasazení zvláštní techniky. Vzhledem k zaměření na pomoc obyvatelstvu při živelných pohromách byl mezi těmi, kdo se vydal na jižní Moravu krátce poté, co ji v létě 2021 zasáhlo ničivé tornádo. Generál Kareš popisuje pozadí záchranných akcí, na nichž se podíleli téměř všichni příslušníci jeho útvaru.

Když záchranný útvar z dislokací Hlučín, Zbiroh a Jihlava přijel na jižní Moravu zasaženou tornádem, vypadalo to tam jako po válce. Na zemi ležely sutiny, popadané stromy a části střech přehrazovaly cesty, místy hořel oheň. Fasády polorozbořených domů vypadaly jako rozstřílené, jak proti nim tornádo metalo vše, co během cesty posbíralo.

„Když jsme poprvé vystoupili z auta, nikde nebylo nic v pořádku. Všude jen spoušť, trosky a až nábožné ticho. Ticho bylo naprosté, těžké

a nepřírozené. Pocit hrůzy ještě umocňovalo zlověstné bezvětrí, v němž se nepohlo ani stéblo,“ popisuje generál David Kareš dojmy z příjezdu do obcí zasažených ničivým živlem.

O šest hodin dříve

Generál Kareš se o tornádu doslechl z médií. Vzpomněl si na zprávy o neškodných větrných vírech, které se občas v létě prohnały někde po sídlišti. Ale tentokrát to bylo jiné. O několik minut později mu zazvonil telefon.

Volali z generálního ředitelství, že je to vážné. Čtyři obce těžce poškozené a velká část budov srovnaných se zemí. Velké materiální škody, spousta zraněných a obětí na životech.

„Všechno jsem doma zabalil a spěchal do práce. Vzhledem ke zprávám o rozsahu škod bylo zřejmé, že budeme potřebovat veškerou techniku. Naše jednotka je předurčena, aby zasahovala u povodní, větrných smrští nebo sněhových kalamit, ale

Fasády domů vypadaly jako rozstřílené, jak proti nim tornádo metalo vše, co během cesty posbíralo.

k tornádu jsme jeli poprvé,“ popisuje velitel zásahu David Kareš.

Tísňové linky operačních středisek Jihomoravského kraje byly přetížené a zprávy volajících zněly hrůzostrašně: „Spadl mi kus baráku.“ „Odletěl mi pes.“ „Nemůžu najít někoho z rodiny, nevím, kde je.“ „Máme tady zraněné.“

Do akce byly společně s dalšími složkami HZS ČR povolány také jednotky záchranného útvaru ze všech tří dislokací v Hlučíně, Jihlavě a Zbirohu. Tyto speciální záchranné jednotky jsou rozmístěny tak, aby pokryly celé území České republiky. „Do odřadu jsme začlenili nejtěžší stroje, jako pásová rýpadla, pásový nakladač, kolové nakladače, přepravní techniku a vyprošťovací automobily. Během hodiny jsme dali dohromady odřady o síle 50 příslušníků a 35 kusů techniky,“ říká Kareš.

Průzkum zasažených obcí

První část sil a prostředků Záchranného útvaru se dostala na místo ve třetí ráno. Hasiči se ve svých terénních autech prodírali přes sutiny, aby zjistili rozsah škod. Po průzkumu obcí Hrušky, Lužice, Mikulčice a Moravské Nové



Na improvizované skládce sutí se osvědčil pásový nakladač

Hasiči odstraňovali vyvrácené sloupy elektrického vedení nebo auta, která vítr vynesl na stromy.

Vsi si rozdělili úkoly. „Byla tam velký počet zraněných a obrovská škoda koncentrovaná na malém prostoru,“ říká generál Kareš. Prioritou byla záchrana života. Ostravský a Pražský odřad USAR (Urban search and rescue team) se okamžitě pustily do prohledávání sutí v oblasti nejhůře poškozených budov, aby se ukázalo, zda pod nimi není někdo zavalený.

Hasiči se postarali o zprůchodnění komunikací, aby příslušníkům USAR nic nebránilo v prohledávání trosk. Hasiči odstraňovali další nebezpečí, jako byly stromy opřené o budovy, vyvrácené sloupy elektrického vedení nebo auta, která vítr vynesl na stromy a která mohla nečekaným pádem někoho zranit. Hasiči vyprošťovali vraky, uklízeli části střech a spadných

Během pouhých
dvaceti dní hasiči
provedli 84 demolic

12



„Byly to těžké chvíle, protože jsme měli lidem pomáhat tím, že jim něco vezmeme, ale jiná možnost nebyla.“

konstrukcí, vše nebezpečné nakládali a odváželi na nákladních vozech na improvizované skládky, které vznikaly za hranicemi zpusťovených obcí. Když první sluneční paprsky ukázaly obraz zkázy v plném rozsahu, v rozvalinách dál neúnavně pracovaly stovky hasičů, kteří se celou noc nezastavili.

Demolice s emocemi

Situace byla stabilizovaná, ale na hasiče čekaly další úkoly. Běsnící vítr poškodil některé domy natolik, že nezbyvalo než dokončit dílo zkázy a domy strhnout. Domy, které statik označil křížkem, byly odsouzeny k likvidaci. Lidé měli možnost zajistit si demolici na vlastní náklady, ale hasiči byli připraveni pomoci každému, kdo o to požádal. „Byly to těžké chvíle, protože jsme měli lidem pomáhat tím, že jim něco vezmeme, ale jiná možnost nebyla,“ říká generál Kareš.

Hasiči pracovali denně od šesti ráno do desíti večer. Často do půlnoci. Během pouhých dvaceti dní hasiči provedli 84 demolic. Zhostit se jí nemohli jen ve dvou případech, kdy by hrozilo, že naruší statiku domů stojících v bezprostřední blízkosti. K zemi poslali jednoduché budovy, jejichž demolice zabrala několik hodin, i velké budovy, které odolávaly tři pracovní dny. K technicky náročným úkonům

potřebovali také odpovídající techniku. Zčásti využili svůj vlastní arzenál a co jim chybělo, to si operativně vypůjčili v brněnské pobočce půjčovny Zeppelin CZ. Na jižní Moravě byly nasazeny nejrůznější druhy stavebních strojů Cat: od malých, smykem řízených nakladačů přes pásová rýpadla různých váhových kategorií až po velký pásový nakladač nebo těžký dozer. „Musím říct, že naši lidé jsou profesionálové, na které jsem neskutečně hrdý, a v Zeppelinu bych to hodnotil velmi podobně,“ říká David Kareš s tím, že zapůjčená technika urychlila splnění nutných úkolů o několik dní.

Během svého působení v oblasti se hasiči setkali s mnoha emotivními příběhy. Lidé přišli o domovy, které jejich rodinám patřily i přes sto let. Ukázala se lidská solidarita. Krom jednotek požární ochrany se na likvidačních pracích podílelo také obrovské množství dobrovolníků, jejichž činnost byla pro obyvatele zasažených oblastí zásadní. „Pláče bylo hodně, na druhou stranu, když jsme odjížděli, lidé nám děkovali. Jedna paní našemu strojníkovi před demolici svého domu udělala křížek na čele a požehnala mu. Byly to silné chvíle. Jsem rád, že mám po svém boku skvělé spolupracovníky, kteří odjeli od svých rodin, aby pomáhali těm, kdo by se bez nich neobešli. Nikdy nebudu mít dost slov, abych jim všem poděkoval,“ říká generál David Kareš.

13

Skrejpry Caterpillar
rovnají plochu pro
výstavbu budoucího
logistického centra
v Kojetíně na
Přerovsku

14

UNIKÁTNÍ SKREJPRY BROUSÍ

Existuje stroj, který v přesunu velkého objemu zeminy na kratší vzdálenosti nenajde přemožitele. Sám se naloží, sám i vyloží a rozprostře materiál. Znáte skrejpr?

Autor: Jan Křeček

Foto: jan.kreck@zeppelin.com



Ač je pojem „stavba na zelené louce“ zažítým termínem pro výstavbu čehokoli nového na dosud nezastavěném území, ve skutečnosti na zelené louce nelze postavit vůbec nic. Louku je nejprve nutné připravit, odstranit vegetaci a připravit rovnou plochu pro založení stavby. Každá nová stavba tak začíná hrubými zemními pracemi. Běžně se k tomuto účelu používá těžká zemní technika, jako jsou rýpadla, dozery a nakladače v kombinaci s nákladními auty.

Jeden stroj vládne všem

Existuje však jeden stroj, který dokáže tohle všechno zařídit úplně sám. Speciální dvumotorové monstrum odebírá svrchní vrstvy zeminy a odváží je na místo určení. Tohle monstrum se jmenuje skrejpr.

Speciální dvumotorové monstrum odebírá svrchní vrstvy zeminy a odváží je na místo určení.

Vypravili jsme se na Moravu, kde nedaleko Kojetína vzniká ze starého nového. Bývalý průmyslový areál byl již dávno zbořen, zůstala tu po něm však nevyužitá a do značné míry nevyužitelná pláň. Neutěšenou prázdnou krajinou se prohání vítr a jen tu a tam narazí na zapomenutý kus betonu či stavební sutí. To se má ale brzy změnit. Cílem je vybudovat zde obchodně logistický areál, který vrátí do této země nikoho život a blízké obci přinese pracovní místa.

Než se však začne stavět, je třeba plochu srovnat. Na jedné straně metr ubrat, na druhé naopak přisypat – zní to možná jednoduše, ale

zde se bavíme o rozloze několika hektarů. Tohle je práce pro pořádnou techniku. Tohle je práce pro skrejpr.

Skrejpry jsou v České republice vzácnými stroji. Jejich úzká specializace je předurčuje jen pro práci na konkrétních projektech. Skrejpry si neporadí se skalnatým podloží, nemohou s nákladem zeminy vyrazit na pozemní komunikace, neumí pracovat s ostrými zlomy. Jakmile však dojde na podmínky vhodné pro skrejpr, nic se těmto prapodivným obrům nevyrovná.

A právě tato situace nastala na staveništi nedaleko Kojetína. Obrovská plocha hlíny možná vypadá jako

15

Skrejpr se skládá ze dvou hlavních oddílů – tahače a pracovní části. Obě části mají vlastní motor



rovina, rovinou ale není. Přestože je spád velice mírný, v tak velké ploše už jde o výškový rozdíl v řádu metrů. A ten je potřeba odstranit. Brněnská firma Havras zde nasadila svou chloubu. Ve flotile má totiž v České republice unikátní dvojici strojů, kolové skrejpry Cat 627F.

Co je to vlastně skrejpr? Pojďme si tento stroj podrobněji představit. Cat 627F se sestává ze dvou hlavních oddílů – tahače a pracovní části. Obě tyto části mají vlastní pohon, je tu vždy náprava s obřími koly a motor. Tahač dále obsahuje kabinu strojníka, pracovní část potom nese to nejdůležitější – samotný skrejpr, tedy velkoobjemovou lžici, která doslova seškra-

Brněnská firma Havras má v České republice unikátní dvojici strojů, kolové skrejpry Cat 627F.

buje (odtud i název skrejpr – „scrape“ znamená v angličtině seškrabovat) vrstvu zeminy. Obě části jsou potom spojeny složitým kloubovým mechanismem, který zajišťuje nejen řízení, ale také správnou vzájemnou polohu tahače a pracovní části.

U Kojetína pracují oba stroje Cat 627F firmy Havras. Zatímco jeden svůj náklad právě rozprostírá na připravené ploše na vzdálenějším konci pozemku, druhé monstrum se ke mně blíží a jeho motory u toho výhruzně

duní. Tahač žene kupředu motor o výkonu 250 kW, dalších 170 kW přidává druhý motor v pracovní části – to je dohromady přes 560 koní! Skrejpr zpomalí a nahrbí se. Připadám si jak v aréně s rozzuřeným býkem.

Roman Polach za volantem stroje má však všechnu tu sílu pevně v ruce. Čepel skrejpru klesá k zemi a zemina se začíná hrnout dovnitř. Oba motory mohutně zaberou a skrejpr se rychle plní, za ním zůstává jen srovnaná zem. Z rozdílu výšky přední a zadní



Výrobní štítek spolehlivě ukazuje místo původu i po letech služby



Piktogramy slouží k rychlé identifikaci základních úkonů skrejpru



Kabina se sedačkou poskytuje dostatek pohodlí ve vedru i v mrazu

části vidím, jak mohutná vrstva země mizí v útrobách skrejpru. Takovým tempem bude celý pozemek srovnaný za pár dní. Když je monstrum nasycené, hydraulika zvedne střed do cestovní polohy a stroj se vydává napříč planinou. Uhání rychlostí přes padesát kilometrů za hodinu. Tam daleko na druhém konci potom radlice uvnitř skrejpru materiál zase vytlačí ven a rozprostře.

Pracanti samotáři

Není potřeba další techniky. Jinde vládne čilý ruch, dozery a rýpadla srovnávají krajinu, nákladní auta odvázejí materiál na místo potřeby, kde jej nakladače rozvázejí tak, aby vznikaly jednolité rovné plochy. Ne tak tady. Staveniště vypadá na první pohled až opuštěně, sem a tam se tu pohybuje jen dvojice tajemných obrů, žádné další stroje tu nejsou. Skrejpry jsou totiž pracanti samotáři, vystačí si sami.

„Jsou to nesmírně užitečné stroje. Tam, kde se materiál přemísťuje do vzdálenosti menší než dva kilometry, neexistuje vhodnější technika,“ říká Stanislav Blažek, zakladatel společ-

Strojníci jsou na práci ve strojích z 90. let pyšní



Tam, kde se materiál přemísťuje do vzdálenosti menší než dva kilometry, neexistuje vhodnější technika.

nosti Havras a tedy i majitel dvojice skrejprů. Jeho stroje nejsou úplné novinky, vyrobeny byly v druhé polovině devadesátých let minulého století, do starého železa se však ještě nechystají. Silné motory zní i po letech zdravě, strojníci jsou se skrejpry spokojeni, ani celodenní zápřah nedělá strojům žádný problém.

„Skrejpry se nehodí pro každý projekt, možná i proto je pro zemní práce nabízíme jako jediní v České republice. Když se ale použijí správně, ušetří spoustu času i peněz. Pozorovat skrejpry při práci je navíc nesmírně uspokojivé, jediný stroj doslova před očima přetváří krajinu přesně dle zadání investora,“ dodává Blažek.



Výkon motorů: 250 + 170 kW
Hmotnost: 37,1 t
Objem korby: 15,3 m³
Pracovní záběr: 3 030 mm
Max. nosnost: 22 t
Přepravní délka: 12,9 m

Autor: Adam Maršál
Foto: adam@nedori

KAZMA BAGRIČ

Pamatujete si, jak Kzma zakopal svého Range Rovera s milionem korun v kufru a nechal ho celé Česko hledat s tím, že kdo ho vykope, ten si ho může nechat i s penězi? Po několika měsících beznadějného pátrání pořadatelé vybrali pět finalistů a ve vrtulnicích je přivezli do Kladna na místo velikosti fotbalového hřiště. Po kopání lopatou i minibagry Caterpillar o kontejner s ukrytým automobilem nakonec jako první zavadil soutěžící Jakub z Karlovarska. Kzma nás nechal nahlédnout do zákulisí největší hry v českých dějinách.

Kzma otevírá
dveře svého
vozu výherci
soutěže



Kzma během
velkého finále na
Kladně zažil horké
chvilu. Do poslední
chvilu nevěděl, jak
to se zakopaným
autem dopadlo



Kazmovy projekty jsou předem promyšlené do posledního detailu

Finále soutěže v Kladně vypadalo velkolepě. Jak náročné bylo takovou akci připravit?

Pokud jde o přípravu finále, můžu říct, že to byly nejtěžší týdny mého života. V minulosti jsme dělali zatraceně velký, nebezpečný a šílený projekty, ale na takové dno jsem si při přípravě sáhl poprvé. Byl jsem v práci od rána do noci, poslední dny jsem spal na gauči jen tři hodiny denně. Mým úkolem zdaleka nebylo jen akci odmoderovat, to bylo poslední, co jsem řešil... Musel jsem zařídít milion věcí, které do sebe musely perfektně zapadnout. Už jen vymyslet finále tak, abychom se trefili do večerních zpráv, a co hůř, aby soutěžící určitě našli zakopané auto do desíti večer, kdy začíná noční klid.

Kazma Kazmitch

Jen na Instagramu ho momentálně sleduje přes 664 tisíc lidí. Kazma Kazmitch se narodil jako Kamil Bartošek v Kroměříži před 36 lety. Jeden z největších sociálních architektů v českých dějinách 21. století stojí za mnoha mediálně sledovanými mystifikacemi. Ve svém pořadu One Man Show napálil pořadatele Českého lva, filmový štáb pořadu Prostřeno i Leoše Mareše, kterého okolnostmi donutil zastavit u fingované dopravní nehody. V roce 2021 uspořádal na Kladně finále hry, v níž nechal Česko hledat zakopaný luxusní SUV Range Rover s milionem korun v kufru. Co od něj můžeme čekat dál?

„V minulosti jsme dělali velký, šílený a nebezpečný projekty, ale na takové dno jsem si při přípravě sáhl poprvé.“

Byla to složitá alchymie vyžadující precizní a důmyslnou přípravu.

Který moment v živém přenosu byl pro vás nejkritičtější?

Samotný začátek. Plán byl, že soutěžícím zavážeme oči, aby nevěděli, kde jsou, a na místo je dovezeme ve čtyřech vrtulnících. Vrtulníky měly být překvapením jak pro diváky v Kladně, tak pro ty, co se na show dívali na streamu. Štáb na place měl vzbudit zdání, že soutěžící vystoupí z terénních automobilů, a hned

potom jsme se měli za horizontem vyhoupnout s vrtulníky, které jsme měli do poslední chvíle držet v tajnosti. Všechno bylo otázkou precizního načasování. Seděl jsem ve vrtulníku, v uších jsem měl sluchátka od režie, na nich sluchátka pro komunikaci s pilotem a pak ještě vysílačku, mobil a mikrofón. Nevěděl jsem, co dřív. Půlka věcí nefungovala. Psal jsem si s šéfem produkce, kdy máme přistát. Odpověděl, že za deset minut. Sdělil jsem to pilotovi a on na to, že na deset minut nemá palivo. Tak říkám vole, co teď? Nemohli jsme tam vlítnout mimo program, protože bychom všechno pokazili. Nechal jsem piloty ještě dvě minuty kroužit a pak jsme šli na přistání, děj se co děj. Nějakým zázrakem se to povedlo, nakonec to vypadalo, že jsme to měli vychtaný jako blázen.

Jak je možné, aby v roce 2020, kdy všichni neustále něco dávají na sociální síť, někdo vedle nákupního

střediska v Kladně zakopal kontejner s autem a nikdo si toho nevšiml?

To je naše výrobní tajemství, ale můžu říct, že to dalo hodně lidem hodně práce.

Kolik lidí se na akci podílelo?

Za celý rok to mohlo být až ke dvěma stovkám lidí.

Kdo byl autorem celé hry?

Základ hry jsme vytvořili v nejužším kolektivu u nás v kanceláři ONE MAN SHOW. Velký podíl na mechanice hry měl náš střihač Tomáš Lyga, který je blázen do deskovek, šifer, fantasy a počítačových her. Díky tomu se stal jedním z mých nejbližších poradců.

Kdy přišel nápad zapojit do soutěže minibagry?

Měli jsme dilema, protože soutěžící měli hledat auto s lopatou a krumpáčem, ale my to potřebovali urychlit, abychom tam nebyli do rána. To byl okamžik, kdy nás napadlo poptat malé bagříky. Rozhodnutí padlo automaticky na značku Caterpillar, kterou mám zapsanou hluboko v mysli, protože už jako malý kluk jsem si hrál s bagříky s nápisem CAT.

Role porotců si rozdělili muži z firem Zeppelin CZ a Švestka



„Rozhodnutí padlo automaticky na značku Caterpillar, kterou mám zapsanou hluboko v mysli.“

Byly pro vás minibagry kompromisem? Nechtěli jste třeba nějaké větší a silnější stroje?

Nám právě přišlo vtipný, jak jsou malinkatý. Minibagry vnímám jako něco mezi hračkou a opravdovým nástrojem. Nakonec se ukázalo, že jsou velmi efektivní. Ani jsem nečekal, že auto dokáže vyhrabat tak rychle. Kdyby to měli soutěžící

kopat lopatou, tak jsou tam ještě dneska. V pravidlech bylo, že vítězi stačí zavazit lžící o kontejner, a pro tento účel se minibagry hodily úplně skvěle. Kontejner jako takový pak už vykopal velký Cat s profesionálním strojníkem. Tohoto úkolu se během soutěže osobně zhostili bratři Švestkové ze stavební firmy Švestka. Zároveň jsme si říkali, že minibagry



Zatímco Kazma komentuje dění, budoucí vítěz v popředí ještě netuší, že kope na správném místě

„Říkali jsme si, že minibagry vnesou do soutěže zajímavý prvek. Soutěžící o nich do poslední chvíle nevěděli.“

vnesou do soutěže zajímavý prvek. Soutěžící o nich do poslední chvíle nevěděli, protože byly schované za plentou. V jeden moment jsme plentu stáhli a soutěžící vyzvali, aby se pro ně rozeběhli, zmocnili se jich a vyrazili s nimi zpátky na plochu kopat. Říkali jsme si, že to bude vtipná rallye, když soutěžící poběží pro bagry, nakopnou je a v tom stresu a časovém tlaku pojedou krokem na svá stanoviště.

Kdybyste měl možnost sednout si za řízení jakéhokoli stroje, který by to byl?

Na první dobrou mě od Caterpillaru napadají ty obří sklápěčky, které jezdí v dolech a mají kola velká jako místnost.

Jak dlouho poté, co jste své auto zakopal, vám začalo chybět? Uvědomil jste si to vůbec?

Pořídil jsem si ho jako mladej kluk, tehle model Range Roveru jsem měl jako jeden z prvních v Česku a pamatuji si, jak mi do něj na benzínce lezli lidé, aby si ho prohlídli, protože byl tehdy úplně nový a neokoukaný. Hodně jsem s ním zažil a měl jsem k němu silný vztah.

A vy jste do něj ještě vložil jeden milion korun...

To je pro každého z nás hodně peněz. Vůbec jsem nevěděl, co se stane, když auto s kufříkem zakopu pod zem. Nebylo jednoduché tyto věci opustit, ale smířil jsem se s tím, že jsem je odevzdal světu.

Jaký pocit to byl?

Velice obohacující. Nikdy předtím jsem se ve svém životě dobrovolně ničeho tak hodnotného nevzdal. Byl to moment, kdy jsem zjistil, že člověk musí něco obětovat, aby něco získal. Že kdo neriskne milion, nemůže jich nikdy vydělat deset. Člověk musí riskovat, umět věci opouštět, pálit je a přijmout fakt, že o něco přichází. Naučil jsem se, že je dobré soustředit se ne na to, jak životní ztráty získat zpátky, ale jak je vyrovnat. Jenom tak člověk nakonec může získat dvakrát víc, než ztratil. Myslím, že to chce trochu zdravé neúcty k věcem a penězům, a to říkám s velkou úctou a respektem k nim, protože vím, jak těžké je peníze vydělat.

Krátce poté, co se oficiálním vítězem hry stal Jakub z Karlovarska, jste ho před lidmi požádal, jestli by vám vrátil vaši originální poznávací značku OMS KAZMA (jako ONE MAN SHOW Kazma). I potom, o čem

Zásadní obrat nastal ve chvíli, kdy soutěžící dostali k dispozici minibagry Cat

„Člověk musí riskovat, umět věci opouštět, pálit je a přijmout fakt, že o něco přichází.“



Sudí Jiří Král z Zeppelin CZ signalizuje, že vítěz narazil na kontejner s vozem

jsme se zrovna bavili, se nemůžu nezeptat – proč člověk jako vy, který vypadá, že má všechno na háku, lpí zrovna na poznávací značce? V životě jsou věci, které si nekoupíte. S touhle značkou jsem jezdil mnoho let. Je unikátní, stejná už se nedá nikdy vyrobit. Kuba je strašně fajn kluk, jsme spolu v kontaktu. Jak jsem řekl už na místě, jsem ochoten se značky vzdát a vymyslet

si nějakou novou. Už by to nebylo OMS KAZMA, ale třeba XXX K8ZMA, protože ve značce vždy musí být alespoň jedna číslice, a tak mě napadlo se ho zeptat. V tuhle chvíli je značka ještě pořád u Kuby.

Jakub šel do soutěže s tím, že když vyhraje ten milion, věnuje ho bráchovi na operaci páteře. Máte informace, jak to dopadlo?

Operace měla být v září, ale nako nec byla přeložena. Tuhle událost bychom určitě chtěli zdokumentovat. Jednak mě to osobně zajímá a je dobré lidem ukázat, jak skončily peníze, o které se hrálo. Myslím, že to bude hezká tečka za tím vším. Chceme být u toho, až se to bude dít, a držet mu palce.



Poté, co byl kontejner nalezen, jej ze země vytáhli profesionálové



Když se kontejner otevřel, dlouhé minuty nebylo jisté, že auto pojede



Všechno dobře dopadlo. Vítěz si veze auto i s milionem v kufru



Jiří Neumann nastoupil do Phoenixu Praha do oddělení náhradních dílů, kde mimo jiné zajišťoval hladké dodávky součástek z centrálního skladu v Belgii.

Autor: Adam Maršál

Foto: adam@nedori, Tomáš Korecký a archiv Zeppelin CZ

CAT SKLAD STORY

„Díly na americké stroje? Za socialismu jsem zvedl telefon a druhý den byly na Ruzyni,” říká dnes osmasedmdesátiletý Jiří Neumann, který od konce 60. let pracoval v zahraničním obchodu. Po roce 1969 dostal na starost americké stroje Caterpillar, bez nichž se stavařina neobešla ani v socialistickém Československu. Jak tehdy vypadal obchodní styk se Západem, který byl od nás oddělen železnou oponou? „Díly k americkým bagrům nám z Belgie chodily na palubě linkových letadel,” říká muž, který byl na úplném začátku.

Známá fotka
zobrazující
dvojici servisních
dodávek
Henschel



Nové distribuční centrum náhradních dílů

pro stroje Caterpillar vzniká v Ostředku na Benešovsku. Jeho pilíř pokřtili (zleva) starosta obce Marek Škvor, Michal Vrba z developerské firmy Prologis a generální ředitel Zeppelin CZ Stanislav Chládek. „Pro naši společnost je důležité dodávat zákazníkům náhradní díly na stavební stroje včas, pokud možno do jednoho dne od objednání. Nové centrum nám pomůže dodávat většinu dílů do 24 hodin, a to jak zákazníkům v Česku, tak na Slovensku a v Rakousku,“ řekl Stanislav Sládek.



Rok po sovětské okupaci Československa se definitivně potvrdilo, že bez amerických stavebních strojů se budování socialismu neobejde. Byly tu sice ruské buldozery Stalince, ale ty na výstavbu přehrad, metra a velkých liniových staveb nestačily. Komunistický režim vyslyšel volání stavařů a pod Strojexportem založil akciovou společnost Phoenix s posláním dovážet stavební stroje značky Caterpillar. Protože stroje vyžadují servis, rozhodnuto bylo o dovozu náhradních dílů. Úkol dostal na starost Jiří Neumann, mladý obchodník, který se osvědčil v dovozu a vývozu nábytku.

„Já měl asi štěstí,“ říká dnes osmašedesátiletý Jiří Neumann. Nebyl ani v pionýru a v době přísné normalizace, kdy normální člověk nemohl za hranice vystrčit ani nos, jej náhoda zavála do zahraničního obchodu. Jiří Neumann se narodil v Praze a měl se

využit lesníkem, ale nakonec skončil na průmyslovce v Hranicích na Moravě, odkud dostal umístěnku do Prahy. Měl nastoupit do výroby nábytku ve Vysočanech, ale do jeho příběhu zasáhla další náhoda.

„Závod na nábytek vyhořel a já dostal nabídku jít do mezinárodního obchodu s nábytkem,“ říká Jiří. Vypadá o deset let mladší a držení těla prozrazuje sportovce. Přiznává, že je velký fanoušek tenisu. Lásku ke sportu zdědil po svém dědovi, který patřil k průkopníkům tenisu v Československu. Máma chtěla, aby se učil anglicky, a tak ho jednou týdně vozila za prvorpublikovým právníkem Součkem, který ve své vile v Praze na Hřebenkách dával soukromé lekce.

Jiří díky odpolednímu vyučování získal dobrý základ pro budoucí kariéru v mezinárodním obchodu. Už ve svém prvním zaměstnání létal

obden na lince Praha–Brno a letecky cestoval i za obchodními partnery na západ, nejčastěji do Belgie, Lucemburska, Rakouska nebo Švédska. Byl spolehlivý, bystrý, uměl mluvit s lidmi a zakázky mu šly líp než mnoha zkušenějším kolegům.

Dobrá reference

Když v roce 1969 vznikla společnost Phoenix s cílem dovážet stroje Caterpillar, její ředitel Vladimír Bečvářík hledal člověka, který by obstaral dovoz náhradních dílů. Doporučen byl mladý obchodník Jiří Neumann. Protože se stroji neměl zkušenost, dal mu do ruky tlustý katalog náhradních dílů s návodem k jejich objednávání. Aby se seznámil se všemi potřebnými kontakty, dva týdny po přijetí vyrazil na turné po provozovnách Caterpillaru v Evropě. Podíval se do Vídně, Innsbrucku, belgického Grimbergenu a později i do Ženevy, kde bylo zastoupení značky pro celý kontinent. Jeho život se měl odehrávat na cestách, ale Jiřímu to nevadilo a jeho žena byla ráda, když jí něco přivezl. Po svém návratu ze seznamovací cesty vybral první várku náhradních dílů

První známý snímek
zaměstnanců akciové
společnosti Phoenix
z roku 1969



Jiří Neumann s kolegou mechanikem skončili v areálu opravný stavebních strojů na Zličíně.

a zvedl telefon, aby vytočil číslo, které měl v budoucnu vytáčet ještě nejmíň tisíckrát.

Zatímco vedení společnosti sídlilo v paláci Fénix na Václavském náměstí a zčásti ve vile po bratřech Čapkových na Vinohradech, Jiří Neumann s kolegou mechanikem skončili v areálu opravný stavebních strojů na Zličíně. „Bylo to tam hrozný,“ popisuje podmínky v dílně a i po

letech je v jeho hlase patrná známka odporu. V temné hale byl sklad dílů a hromada lidí, kteří dělali generálky sovětských strojů Stalince. „S těmi my jsme nechtěli mít nic společného,“ říká obchodník, který dostal jednu místnost a v ní byl obklopen dovezenými komponenty. Nejdříve jich bylo pár kusů, ale jak přibývaly stroje, narůstaly i skladové zásoby.

Zavedli evidenční a objednáci



Caterpillary se
vyznačovaly
spolehlivostí, ale
pořád to byly jen
stroje a potřebovaly
nějaký díl vyměnit



Veškeré díly se objednávaly z Belgie, kde byl sklad pro celou Evropu.

systém, jaký fungoval na západě. Díly byly ve zvláštních skříňkách, a když se nějaký díl objevil na speciální objednávkové kartě dvakrát během šesti měsíců, pořídil se do zásoby.

Díly létaly na linkách ČSA

Veškeré díly se objednávaly telefonem z Belgie, kde byl sklad pro celou Evropu. Nikdo nechtěl žádné zálohy nebo platby předem. „Všechno stálo na důvěře a fungovalo to bezchybně. Něco jsme objednali a do 24 hodin to bylo v Praze na letišti,” popisuje pan Neumann s tím, že kromě náplní se letecky vozilo všechno včetně velkých a těžkých dílů. Kódy od nejfrekventovanějších dílů se naučil nazpaměť a některé si pamatuje dodnes. Před víc jak padesáti lety bylo i letectví na jiné úrovni než dnes a cargo přeprava

se teprve rodila, takže díly pro stroje Caterpillar létaly z Belgie linkovými letadly společností ČSA, KLM nebo Sabena. Pro převzetí zásilky bylo vždy nutné vyplnit tři sady formulářů. „Byla to procedura, ale po čase se s námi dívky na letišti seznámily a začaly nám ty papíry vypisovat samy,” říká pan Neumann a dodává, že mechanici od Stalinců nechápali, jak je tohle možné, že se díly jeden den objednaly a druhý den byly na skladě. „U Caterpillaru bylo tohle už tehdy standard,” říká.

První stroje Cat sloužily na zakázkách státní firmy Stavby silnic a železnic a jejich hlavním úkolem byla výstavba dálnice mezi Prahou a Bratislavou. Obstarávat díly na tři stroje jednoho podniku bylo snadné, ale brzy nastal obrat. „Přišlo to asi po pěti letech. Do té doby se propagovaly ruské stroje, jenže pak se to uvolni-

lo a nastal boom. Caterpillary přišly do kdekých stavebních podniků nebo k lesákům a my museli hledat nové prostory, které by kapacitou odpovídaly poptávce na náhradní díly.

Nové zázemí sklad našel na Krejčárku v Praze v areálu u ulice Pod Plynojemem vedle tehdejšího sídla Staveb silnic a železnic. Prostory byly dost velké na to, aby se sem přestěhovalo i oddělení prodeje nových strojů v čele s ředitelem Vladimírem Bečvářkem. Sklad byl vybavený podle stejného vzoru jako na západě, a to do nejmenších detailů včetně papírových kartiček, do nichž dvě dívky zapisovaly objednávky. Na slavnostní otevření v roce 1977 přiletěla do Prahy delegace ze zahraničí, aby se podívala, jak tento ostrov uprostřed plánovaného hospodářství funguje.

V té době se začaly některé díly dovážet i po zemi. Phoenix navázal spolupráci s dopravcem ČSAD Cheb, který jezdil po celé Evropě a jednou týdně obstaral skladovou objednávku. Pokud bylo třeba opravit stroj, buď se vzal díl ze skladu, v nouzových případech se objednal letecky, a když mohla oprava počkat, díl se z Belgie přivezl po zemi.

Kromě náhradních dílů se do Československa dováželo i palcové nářadí. Mechanici se létali školit do Malagy ve Španělsku a o své nářadí se starali jako o poklad. „Bavilo je to a moc dobře věděli, že je to práce na jiné úrovni než na strojích z východu,” říká Neumann.

Postupně se měnil i způsob objednávek. Telefony nahradil dálnopis, telefax a později také první počítač.

Postupně se měnil i způsob objednávek. Telefony nahradil dálnopis, telefax a od roku 1984, kdy se sklad přestěhoval na provozovnu v Kutnohorské ulici v Dolních Měcholupech, také první počítače. Novinku od IBM měl na provozovnách ve východní Evropě zavádět Francis Van Erps. „Byl to nesmírně chytrý a sympatický člověk, který všechny trpělivě učil u nás dosud nevidané zařízení ovládat. Byl s námi tak spokojený, že do Prahy pozval delegaci z Mnichova, prý aby se Bavoři od Čechů něco přiučili,” vzpomíná Jiří Neumann.

Devadesátky a otevřené hranice

V 90. letech se uvažovalo, zda by se díly nemohly vozit z Kolína nad Rýnem, ale roli hlavního zásobovacího skladu nakonec převzaly bližší Dráždany. Každé ráno tam se svou

avíí vyrazil soukromý dopravce Pavel Jirsa, který později vybudoval firmu Jirsa Trans.

S tím, jak se československá distribuce rozšiřovala do jednotlivých poboček, bylo třeba vyřešit i rozvoz a skladování dílů v nich. Dodávky z Belgie se rozdělily a podle potřeby se do deseti hodin rozvezly na příslušnou pobočku. Největší změna přišla s přestěhováním do Modletic, kde se personál skladu rozrostl na deset lidí. Výrazně se změnil i zahraniční obchod. S otevřením hranic se většina věcí usnadnila, ale pan Neumann, který mezitím přešel na oddělení dovozu použitých strojů, nemůže zapomenout na jednu přednost staré doby: „Co se tehdy řeklo, to taky platilo,” říká. Pro firmu Phoenix a její nástupce pracoval celý život. „Někteří kolegové si založili vlastní firmy, ale mně to takhle vyhovovalo. S Caterpillarem jsem měl krásnej život,” říká.

Mezi prvními stroji dodanými do ČSSR byl i kolový nakladač Cat 988



1969

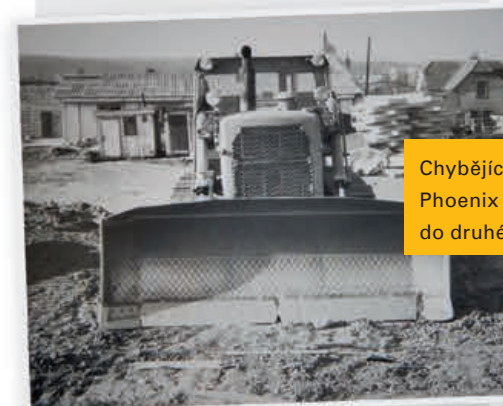
Společnost Phoenix začíná s dovozem strojů Caterpillar. Na Zličíně vzniká sklad náhradních dílů. Doručování probíhá letecky z Belgie.

1977

Sklad dílů se přesouvá do nové provozovny Pod Plynojemem v Praze.

1980

Phoenix zajišťuje objednávání dílů prostřednictvím telefaxu.



Chybějící díly Phoenix zajistil do druhého dne

1988

Phoenix jako první v ČSSR objednává přes satelit. Evidence v novém skladě v Dolních Měcholupech je vedena přes počítač IBM.

1995

Součástí nového areálu Phoenix-Zeppelin v Modleticích je velkosklad s náhradními díly.

2021

Ve středočeském Ostředku začíná výstavba budoucího centrálního velkoskladu dílů Caterpillar pro český trh i okolní země.

Servis v západních dodávkách

Kromě skladu byla zřízena plně vybavená servisní dílna. Mechanici opravovali stroje buď přímo zde, nebo za nimi vyjžděli do terénu v dodávkách Hanomag-Henschel F20, které český Phoenix získal od firmy Eisner distribuující caterpillary v Rakousku.



Ve státním podniku SSŽ sloužily i dozery s delta podvozem, který přinesl úlevu i mechanikům

Osmadvacet metrů dlouhé
rameno demoličního
stroje Cat 352 UHD
dosáhne i na výškové
budovy nebo komíny



ČELISTI POD KONTROLOU

Autor: Adam Maršál
Foto: Sára Mitrengová

Bezpečnost, kvalita a individuální přístup, to jsou hlavní kritéria třinecké firmy Build Synergy, která se během tří týdnů popasovala s demolicí chladicích věží ve Spolaně Neratovice.

Kdo jednou viděl Jurský park, nezbaví se vzpomínky na rozevřené čelisti tyrannosaura rexe připravené zakousnout nebo překousnout cokoli jim přijde do cesty. Přesně takhle asociace se vybaví při pohledu na mocné a neústupné nůžky hryzající železobetonový skelet chladicích věží, jako by to byla chaloupka z perníku.

Demoliční nůžky jsou pevně uchopeny na konci osmadvacet metrů dlouhého ramene, které ze země působí, že dosáhne snad až pánu bohu do oken. Ramenem pohybuje žlutý stroj, zbrusu nový Cat 352 UHD o hmotnosti 60 tun.

Třinecká firma Build Synergy tento demoliční speciál zakoupila v roce 2021 a rovnou jej nasadila na zakázku likvidace tří chladicích věží v chemičce Spolana Neratovice. Jejich odstranění probíhá dle schváleného demoličního výměru, v němž se stanoví technologický postup, určí subdodavatelé, zajistí odvozy a navrhne zázemí pro pracovníky, kteří dostanou přesně vymezený čas na práci. Na místě ještě konkrétní postup týmu doladí stavbyvedoucí ve spolupráci s dispečerem mechanizace.

Snad každého diváka netknutého moderními demoličními postupy

Díky demoličním
nůžkám mohl strojník
snadno rozebrat
železobetonový skelet
všech tří chladicích věží



Specialista na stavbu i bourání

Specialista na stavbu i bourání
Firma Build Synergy z Třinci se
zaměřuje na široký okruh činností od
výstavby základů stožárů vysokého
a velmi vysokého napětí až po
demolice výškových budov. Vedle
bourání chladicích věží ve Spolane
Neratovici se v nedávné době
zhostila náročných demoličních
zakázek v areálu Vítkovických
železáren a ve slovenské jaderné
elektrárně Mochovce. Duch
rodinné firmy je tu znát, majitel Jan
Mitrenga se pravidelně setkává
se zaměstnanci a jejich rodinami
na akcích, které pořádá. Jako
offroadový nadšenec je oficiálním
partnerem týmu Buggyra Racing.
Více na www.buildsynergy.cz



napadne, proč se již nebourá koulí,
jakou si pamatují z kreslených pohádek.
„Na prvním místě je bezpečnost
pracovníků firmy a lidí pohybujících
se po staveništi,” říká Jan Mitrenga,
majitel firmy Build Synergy, a do-
dává, že moderní postup šetří i čas,
v němž musí být zakázka dokončena.

Zbouráním objektu totiž zadání
nekončí. Veškerá suť musí být roztří-
děna a odvezena na příslušná místa.
Díky příslušenství, jako jsou hydrau-
lické nůžky, drapák, kleště a kladivo,
strojník demoluje a třídí materiál
již během procesu bourání, což je
mnohem rychlejší, než poslat stavbu
k zemi, a až v troskách začít čistit
a oddělovat materiály.

Sortýrovací kleště na konci ramene
opatrně ukusují opláštění věží a jak
pilné ruce Popelky oddělují jemné
od hrubého. Zkušený strojník Tomáš
Broda využívá veškeré přednosti
demoličního speciálu. Kabinu si může
zaklonit až o 30° stupňů, aby měl
lepší výhled na konec ramene, kde
pracují bourací nůžky. Stabilitu stroje
zvyšuje posuvný podvozek, který lze
z přepravovací šířky 3 000 mm rozší-
řit na 4 000 mm. Pokud by se pohyb
dlouhého ramene zatíženého nářa-
dím blížil k hraně bezpečné stability
stroje, sledovací systémy by posádku

upozornily a případně i zastavily
další činnost. Díky kamerám a elek-
tronickým pomocníkům se strojník
může v klidu soustředit na svou práci.
„Bagr se mi ovládá velmi dobře, jeho
mechanika je skvělá. Kromě kom-
fortní kabiny a kamer nemohu opo-
menout ještě automatické zahřívání
motoru, které беру jako jedno z nej-
větších plus,” říká strojník Broda.

Jan Mitrenga na místa strojníků
vybírá spíš klidnější a rozvážnější
povahy. „U demolice nejde jen o zruč-
nost, zkušenost a povahu, ale také
o schopnost vnímat statiku,” vysvět-
luje majitel firmy s tím, že bourání
výškových budov nebo kominů je pro
demoliční strojníky nejvyšší laťkou.
„Ze zkušeností vím, že to dokáže
jeden z deseti strojníků,” vysvětluje
Mitrenga, který bere jen tolik zakázek,
aby mohl být vždy přímo na místě
a podílet se na procesu.

Po odstranění a odvezení opláštění
přijdou na řadu obří ventilátory, které
je nutné vytáhnout z chladicích věží.
Teprve pak je možné přistoupit k sa-
motnému bourání. Osmikolové tatry
z místa průběžně odvázejí odbouraný
materiál: 1 045 tun železobetonové
sutě, 48 tun plastu a 90 tun nebezpeč-
ného azbestu. Během tří týdnů není
po věžích ani památky.

POUŽITÉ STROJE CAT VÁS DOSTANOU NEJVÝŠ!



Koupí použitého stroje CAT
se dostanete do slosování
o vyhlídkový let vzducholodí nad
Bodamským jezerem a Alpami.

Podmínky soutěže jsou uvedeny na www.zeppelin.cz.
Akce platí od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2022.



www.zeppelin.cz

ZEPPELIN **CAT**

Generální ředitel Zeppelin CZ Stanislav Chládek je přesvědčen, že další rozvoj společnosti je v souladu s udržitelným postojem ke klimatu

34

Text: Zeppelin CZ
Foto: Ondřej Pýcha

ZEPPELIN CZ JE UDRŽITELNÝ

Koncern Zeppelin přichází s vizí, jak přispět k udržitelné budoucnosti. Nejedná se však jen o planá prohlášení, stanovené cíle provází i zcela konkrétní kroky. Jak se na trvalou udržitelnost připravuje Zeppelin CZ v České republice, na Slovensku i v Polsku nám prozradil generální ředitel, pan Stanislav Chládek.

Celkem 106 fotovoltaických panelů vyrábí elektřinu pro potřeby pobočky v polských Kajetanech



Jak se koncern Zeppelin staví k tématům udržitelnosti?

Holding Zeppelin plně chápe důležitost cílů obsažených v programu Green Deal a chce jít v tomto směru příkladem. Proto jsme si určili ambiciózní, ale přesto zcela reálný termín. Do roku 2030 bude koncern Zeppelin jako celek CO₂ neutrální. Velké změny chystáme i v oblasti hospodaření s vodou a odpady.

Chystají se normy a nařízení, která budou závazná pro všechny. Je tedy vůbec třeba v tomto směru přicházet s vlastními plány?

Jsme přesvědčeni, že ano. Jsme teprve na začátku, ale téma uhlíkové neutrality bude nabývat na významu a my chceme být připraveni. Některé kroky lze učinit okamžitě, jiné vyžadují delší plánování a přípravu. Věříme, že se nám naše současné aktivity zúročí, a přispějeme tak k lepší budoucnosti nejen naší firmy, ale také všech příštích generací. Zásadní je však pochopit, v čem tato naše mise spočívá. Všem našim zaměstnancům chceme vysvětlit důvody, které nás přivedly k tomuto rozhodnutí, aby každý z nich pokud možno přijal tento přístup za svůj. Jedině oni sami se mohou stát hybnou silou změny pohledu na tuto oblast. Každý jeden z nás může přispět svým dílem a díky interním programům Z Idea může se svou iniciativou přijít kdokoli.

Co pro Zeppelin CZ představuje udržitelnost?

Udržitelnost je z hlediska firmy, jakou je i Zeppelin CZ, především

zodpovědnost. Cítíme zodpovědnost nejen k našim zaměstnancům a jejich rodinám, ale k celé naší zemi. Chceme i nadále poskytovat maximální servis našim zákazníkům, to však neznamená, že je nám lhostejné, jaké dopady má naše činnost na životní prostředí. Stavebnictví a těžba, tedy obory, pro které dodáváme naši techniku, jsou pro další rozvoj nezbytné, ale zároveň s sebou nesou nemalou zátěž pro okolní svět. Zde vidíme velký potenciál do budoucna, jak věci měnit k lepšímu. Jsme přesvědčeni, že další rozvoj společnosti je v souladu s udržitelným postojem ke klimatu.

Co již Zeppelin CZ v této oblasti podnikl?

Veškeré kroky k dosažení našich cílů jsme si pečlivě rozvrhli tak, aby jejich plnění korespondovalo s celkovým plánem. V roce 2021 jsme přišli s prvními projekty. Instalujeme první dobíjecí stanice pro elektromobily, první servisní dílny prošly rekonstrukcí osvětlení, při které byly instalovány úsporné LED zdroje, máme první fototermitické panely pro ohřev vody. Ze střechy naší centrály v Modleticích jímáme dešťovou vodu pro další využití. Také jsme vstoupili do kolektivního sběru použitých akumulátorů a přihlásili se k recyklaci kartonových obalů náhradních dílů.

„Jsme přesvědčeni, že další rozvoj společnosti je v souladu s udržitelným postojem ke světovému klimatu.“

Náš areál v Polsku byl osazen fotovoltaickými panely. Celkem 106 fotovoltaických panelů vyrábí elektřinu pro potřeby pobočky, tedy pro svícení, topení i klimatizaci či provoz elektrických zařízení v dílně i administrativě. Přebytky energie jsou dále prodávány do sítě. Projektů se tedy podařilo realizovat mnoho. Celkově jsme si také stanovili každý rok snížit o 3 % spotřebu energií.

Co chystáte v oblasti udržitelnosti na rok 2022?

Rozhodně budeme pokračovat v rozjetých projektech. V přípravě jsou další projekty pro rozvoj elektromobility včetně dobíjecích stanic a pro pobočku v Brně připravujeme nádrž pro jímání dešťové vody. Dále se chystáme nakupovat energie výhradně z obnovitelných zdrojů. Abychom toto podpořili i vlastními silami, připravujeme instalaci fotovoltaických panelů v Modleticích. A plánujeme i další zajímavé projekty, například otevření centrálního skladu v Ostředku, který výrazně zjednoduší logistiku náhradních dílů, a tím přispěje mimo jiné i ke snížení zátěže CO₂.

Promítá se téma udržitelnosti i do produktů, které nabízí Zeppelin CZ?

I náš hlavní obchodní partner, společnost Caterpillar, zcela správně chápe význam udržitelnosti a připravuje produkty pro budoucnost. První vlatovky v tomto směru už jsou i v naší nabídce. Naše divize Energetické systémy již dnes nabízí motorgenerátory upravené pro spalování vodíku a nabízíme i vlastní fotovoltaické panely Cat. Vznikají i první bateriové stavební a důlní stroje Cat, jako například důlní nakladač Cat R1700 XE. Ostatně celá řada produktů s označením XE představuje špičku v oblasti efektivity, což přináší nejen menší uhlíkovou stopu, ale i snížení provozních nákladů. Tyto stroje jsou pro nás důkazem, že udržitelnost není v rozporu s požadavky našich zákazníků.

35

Na úpravě jednoho
úseku na Trutnov
Trails se podílel
minibagr z Půjčovny
Zeppelin CZ

Autor: Adam Maršál
Foto: adam@nedori.cz

BIKE A FILM

V Česku stejně jako v celé Evropě je velkým trendem výstavba trailů pro horská kola. Na Trutnov Trails se konala výjimečná soutěž spojující ježdění, focení a natáčení. Pořádal ji biker Michal Maroši s podporou Zeppelin CZ.

Whistler

je název kolmého úseku na černém trailu na Trutnov Trails, který nesjede zdaleka každý



Stalo se zvykem, že Michal Maroši na konci každé sezóny uspořádal velkou společnou akci na oslavu toho, že to zase všichni v pořádku přežili. V minulosti to byly závody jako hromadný sjezd, paralelní slalom, slopestyle, nebo dokonce překážková dráha s půllitrem v ruce.

V roce 2021 Maroši spojil věci, které většinu bikerů baví: ježdění na

kole s focením a natáčením. Aby šlo o skutečnou soutěž, stanovil časový limit pro všechny zúčastněné týmy.

O co šlo? Každý, kdo se přihlásil, měl přesně 29 hodin na to, aby na trutnovských trailech natočil nebo nafotil nejlepší bikové záběry a snímky. V daném časovém úseku musely být sestříhané příspěvky předány do rukou odborné poroty, která pak

vyhodnotila nejlepší práce. Právě časový limit se ukázal jako určující, zejména pak pro týmy, které se přihlásily do kategorie foto i video. Někteří upravovali a stříhali do poslední minuty jako ve skutečném závodě.

„Trutnov Trails jsem si vybral, protože místo přesně odpovídalo mojí představě o tom, kde by se akce spojující ježdění, natáčení a focení měla konat,“ říká Michal Maroši. Jako hlavní důvody uvádí, že sem sám rád a často jezdí, i to, že se o ně starají ti správní lidé. Právě správci trailů se svou základnou poskytlí soutěži perfektní zázemí. Parta kolem Jana Rejla a Martina Metelky buduje síť zdejších trailů již od roku 2013, a to z velké části za pomoci dobrovolníků a nadšenců. Některé úseky jsou dílem ruční práce, kdežto jinde pomáhala technika. Na podzim se na úpravě klopených zatáček podílel i minibagr z Půjčovny Zeppelin CZ. V současné chvíli středisko nabízí 48 kilometrů trailů: od začátečnických, až po ty, které nesou značku



Fotka s Michalem Marošim, která vznikla během soutěže TT 29 Hours



Trailbildeři využívají přirozený sklon i materiály jako skály, balvany nebo kmeny, aby docílili plynulé jízdy.

dvou černých diamantů, a patří tedy k opravdu těžkým.

Budování trailů je samostatnou stavařskou disciplínou, která vyžaduje schopnost projektovat představy o ideálním ježdění do často nepřístupné krajiny. Trailbildeři co nejvíc využívají přirozený sklon i materiály, jako skály, balvany nebo kmeny, aby docílili jízdy, která je plynulá a má tak zvané „flow“. Traily by současně měly zapadnout do krajiny a nerušit ji. Důkazem toho, že se to autorům trutnovských trailů povedlo, je zájem návštěvníků. Spolu s Novým Městem pod Smrkem a Rychlebskými stezkami patří Trutnov Trails k nejnavštěvovanějším a nejlépe hodnoceným trail centrům u nás.

Na soutěž TT 29 Hours se přihlásilo 20 silných týmů, z nichž většina

se věnovala jak natáčení, tak focení. Přestože se akce konala na samotném konci října, Krakonoš se účastníkům odměnil nejkrásnějším babím létem. Na startu se objevilo i pár známých jmen. Kromě pořadatele Michala Marošiho to byl třeba trialista a jeden z nejdéle podporovaných sportovců Red Bullu Petr Kraus nebo Richard Gasperotti, známý pod přezdívkou Gaspi. Ten se svým týmem strávil v lese celou noc, během níž za pomoci dovezené elektrocentrály a barevných světel natočil parafrázi Spielbergova filmu E. T. Mimozemšťan.

„Kvalita videí i fotek překvapila nejen mě, ale i porotu. Díky Půjčovně strojů Zeppelin CZ za podporu!“ říká Michal Maroši.

Trutnov Trails 29 Hours

Extrémní sporty odjakživa přitahovaly i filmaře a fotografy, kteří zachycovali okamžiky plné napětí, odvahy nebo technických dovedností. Tato myšlenka byla hlavní filosofií konceptu soutěže TT29 Hours. Výsledek si prohlédněte na trutnovtrails.cz.



ZÁLOHUJEME VELKOSKLAD

Dieselové motorgenerátory americké značky Caterpillar zajišťují zálohu v jednom z největších skladů předního potravinového řetězce v České republice. Co všechno musí motory CAT umět? Na jaké situace jsou připravené?

Autor: Adam Maršál
Foto: adam@nedori.cz



Motory Cat 3516 jsou ve velkoskladu připraveny hned dva a dávají celkový výkon 3 200 kW

Jistota je jednou z nejdůležitějších hodnot nejen v životě, ale i v podnikání. Každý velkosklad potřebuje jistotu, že dokáže stoprocentně fungovat i v případě, že by došlo k neočekávanému výpadku elektrického proudu. Ještě víc to platí pro sklady potravin, které bez nezbytného chlazení rychle podléhají zkáze.

Ve velkoskladu jsou na dodávce elektřiny závislé chladicí a mrazicí haly, všechna světla, administrativní prostory i protipožární zabezpečení. Ve chvíli nečekaného výpadku napájení objektu automaticky převzou dva záložní dieselové motory CAT 3516 o celkovém výkonu 3 200 kW. „I při plné zátěži garantujeme 48 hodin nepřetržitého provozu bez nutnosti doplňování paliva,“ říká Jiří Dohnal z divize Energetické systémy společnosti Zeppelin CZ, která je výhradním distributorem zařízení americké firmy Caterpillar v České republice.

Oba šestnáctiválcové motory jsou plně zastupitelné. V okamžiku výpadku naběhnou ihned oba motory a po deseti minutách řídicí jednotky vyhodnotí aktuální zátěž. Pokud zátěž nepřesáhne 80 % výkonu jednoho motoru, pak se druhý z motorů odpojí a dál již zálohuje velkosklad sám. V takovém případě se oba motory střídají po pěti motohodinách a to

až do okamžiku, kdy se plně obnoví dodávka elektrické energie ze sítě. Fázovací jednotky firmy ComAp zajišťují plynulý návrat napájení ze sítě, zaměstnanci velkoskladu ani nepostřehnou, že k výpadku vůbec došlo.

Motorgenerátory CAT mají zdvojené startovací baterie a zdvojené startéry pro bezpečné nastartování. Nabíječka startovacích baterií průběžně vyhodnocuje jejich stav pravidelnými testy. Motory jsou neustále přehřívány devítikilowatovým tělesem na teplotu 40 °C, aby v případě výpadku dodávky energie ze sítě mohly přejít okamžitě do plného výkonu.

Motory jsou primárně zásobovány naftou z provozních nádrží o objemu 1 500 litrů, které jsou automaticky doplňovány ze tří dalších nádrží o celkovém objemu 45 000 litrů. Aby byla naprostá jistota, že je vše připraveno a nemůže dojít k výpadku, motorgenerátory se testují každý týden bez zátěže a jednou za měsíc se zátěží, kdy se po nastartování nafázují na místní síť a převzou zátěž celého objektu. Kromě samotných motorů se tak pravidelně zkouší celý systém energocentra včetně vzduchotechniky, palivového a výfukového systému, a to včetně automatizace.

Celý systém energocentra složený ze dvou motorgenerátorů CAT 3516, palivového hospodářství, vzduchotechniky, odtahu spalin a řídicích rozvaděčů jsme předali zákazníkovi v červnu 2020. Od té doby dnem i nocí bdí a hlídá, zatímco majitel může klidně spát.



Při výpadku rozvodné sítě startují okamžitě oba záložní zdroje. Sklad tak není ani na okamžik bez elektřiny

JEDNOU ZKUSÍTE, NECHCETE JINÉ!

Text: Adam Maršál
Foto: adam@nedori.cz

V Chornicích na Svitavsku mají dva skleníky, v nichž za umělého osvětlení pěstují rajčata nevídané chuti. Teplo a elektřinu k růstu jim dodává i kogenerační jednotka Boomel s motorem Caterpillar.

Když přijedete do Chornice, zaujmou vás dvě věci. Uprostřed obce s ani ne tisícovkou obyvatel stojí kostel sv. Vavřince, který vypadá jako sedmihradské opevněné kostely, kde se saští usedlíci schovávali před krutými nájezdníky. Vzhledem k tomu, že jeho věž bývala kdysi tvrzí, podoba není až tak náhodná.

Druhá věc vás zaujme hlavně za špatného podzimního nebo zimního počasí, kdy je i ve dne světlo jako v noci. Tehdy si nelze nevšimnout skleníků hrajících barvami, od žluté

přes oranžovou až po fialovou. Skleníky jsou celkem dva, oba dohromady leží na rozloze 2,4 hektaru.

Hanácká zemědělská společnost Jevíčko v nich pěstuje rajčata pod umělým osvětlením. S nápadem přišel předseda představenstva Hanácké zemědělské společnosti Jevíčko Ing. Miroslav Jurka. Zatímco spodní skleník získává energii na svícení a vytápění z lokální bioplynové stanice, horní skleník je napojený na kogenerační jednotku Boomel. Jejím základem je elektrocentrála od americké značky Caterpillar. Motor vyhledávaný provozovateli pro svou odolnost, robustnost a spolehlivost dokáže spalovat zemní plyn, motoro-

vou naftu, případně i alternativní paliva. V Chornicích ho koncem minulého roku nainstalovala firma Zeppelin CZ do zeleného venkovního kontejneru.

„Kogenerační jednotka je jednodušší na provoz už ze samotné podstaty. Využívá palivo konstantní kvality a díky tomu podává i stálý výkon, kdežto u bioplynky záleží na momentálním složení bioplynu daném krmivem,” říká technik Jiří Konečný, který se stará o chod kogenerační jednotky Boomel. Kogenerace je kombinovaná výroba elektřiny a tepla a je to jeden z nejeftivnějších a neekologičtějších způsobů decentralizované výroby elektrické energie. Zúžitkování tepelné energie, která vzniká chodem motoru,

Kogenerační jednotka Boomel s motorem Cat byla v Chornicích instalována vloni do zeleného kontejneru

Skleník s rajčaty hraje všemi barvami



Míra využití energie z paliva přesahuje i 90 %. Nevyužitá elektrická energie se přenáší do distribuční sítě ČEZ.

výrazně zvyšuje účinnost celého energetického procesu. Míra využití energie z paliva v Chornicích přesahuje i devadesát procent. Nevyužitá elektrická energie se přenáší do distribuční sítě ČEZ a přebytečná tepelná energie se jímá do velké akumulární nádrže. Úspěšně se v Chornicích hospodaří i s dešťovou vodou. Veškerá voda zachycená na střeších skleníků je svedena do laguny, která slouží jako zásobárna pro další zalévání rajčat.

Zprovoznění skleníků bylo podpořeno z fondů Evropské unie a projekt má dobrou odezvu i v samotné obci, protože dává práci místním obyvatelům. Obsluha skleníků zaměstnává celkem 26 lidí, kteří sem chodí na směny od pondělí do pátku.

Lidé z nejbližšího okolí byli znepokojeni jen na samotném začátku provozu, než se doladila technologie zatahování žaluzií, která nefungovala

tak, jak měla, a lidé v okolí se cítili obtěžováni světelným smogem. „Tohle už je ale minulost,” říká Jiří Konečný s tím, že se setměním se celý skleník neprodyšně zatáhne ze všech stran a ven již neprotrpí ani paprsek. Ve skleníku se udržuje stálá denní teplota jednadvacet stupňů a na noční útlum klesne na patnáct. Sezóna probíhá do konce července, kdy se rostliny zlikvidují a od září se založí nová sadba. Během podzimu rajčata rostou a v listopadu se opět začíná sklízet.

Zatímco spodní skleník vytápěný bioplynkou plodí rajčata odrůdy Plomola, horní skleník napojený na kogenerační jednotku dává koktejllová rajčata Belioso. Sklizeň se dodává zelnářskému velkoobchodu Čeroz a část se prodává i v podnikové prodejně přímo v areálu. Když se zeptáte kupujících, odpoví vám přibližně stejně: jinde už by nebrali, tady jsou spokojeni,

protože takhle sladká rajčata jinde nenabízí. „Chuťové jsou úplně jinde než rajčata z jiných obchodů,” říká jeden z nakupujících. Stejně to vidí i správce kogenerační jednotky. „Od doby, co sem jezdím, mám od manželky jasné zadání – bez rajčat se domů nevracej,” říká Pavel Fiala z Zeppelin CZ.

„Oběma odrůdám se dobře daří, v sezóně máme týdenní výnosy kolem deseti tun,” říká pomocný agronom Marcel Smékal, který je u projektu od samotného začátku. S ředitelem Miroslavem Jurkou byl na služebních cestách v Polsku, kde společně vybírali odrůdy vhodné k pěstování v Chornicích.

„Začali jsme s cherry rajčaty na zelené stopce, ale po konzultaci s velkoobchodem Čeroz jsme odrůdy změnili. Každá odrůda vyžaduje specifické pěstování, chce jiné teploty, je citlivější na jiné škůdce a má také jiné výnosy,” vysvětluje agronom. Přestože se pěstuje hydroponicky na čedičovém vlákně s využitím umělého osvětlení, pořad záleží na počasí. „Jsou to živé rostliny, které pozitivně reagují na slunce. Tam, kde svítí, rostou rajčata rychleji,” říká.

Rajčata ve skleníku ohrožují různá rizika včetně škůdců. K nejobávanějším patří molice skleníková, padlí nebo plíseň šedá. Proti škůdcům se používá biologická ochrana ve spojení s přirozenými predátory.

V Chornicích vyjdou rajčata i letos. Na mnoha místech v Česku takové štěstí nemají. Vzhledem k růstu cen energií v některých sklenících ani nevysadili, protože se jim provoz nezaplatí. Právě pro ně by mohla být kogenerační jednotka rozumným řešením budoucnosti.



Dovnitř k rajčatům se člověk nedostane, fotka vznikla přes dveře



Takhle vypadají sladká rajčata odrůdy Belioso z horního skleníku



Jádrum kogenerační jednotky je výkonná elektrocentrála Caterpillar

Nové adaptéry Cat Advansys jsou o polovinu méně namáhány a vydrží až o 25 % více výměn zubů než předchozí generace. Jejich výměna přitom ušetří až tři čtvrtiny času. V nových adaptérech jsou také lépe uchycené zuby. Jejich uvolnění a nasazení je navíc rychlé a nevyžaduje využití kladiva nebo jiných nástrojů. Stačí k tomu otočení pojistky o 180°.

Není lopata jako lopata, to ví každý strojník. Tvary se liší a některé lopaty se staví na míru danému stroji. At už jsou to zuby nebo lopata, vždycky musíte vědět, na co si je pořizujete a jakou práci s nimi budete vykonávat. Jsou lopaty svahovací nebo lopaty různě naklápěcí ve třech rovinách, což umožňuje velmi přesnou práci. Nabídka sahá od modulovacích lopat až po klasické těžební lopaty, jimiž se odrývá materiál v lomech. Jsou i speciální lopaty, jako třeba příkopové lopaty s daným – často třeba trojúhelníkovým – profilem, kterými se tvarují strouhy. Některé lopaty nemají dno a místo něj mají řetěz, aby se na ni materiál nelepil. Jiné lopaty pak vypadají jako síto a slouží k tomu, aby v nich zůstaly jen kameny od určité velikosti. Lopat je mnoho a výběr vždy závisí na práci nebo druhu zakázky, jakou budou vykonávat.

Jakou lopatu pořídít? Třeba velké stroje v lomech dostanou velkou těžební podkopovou lopatu, protože je jasné, že stroj bude celou svou životnost, tedy deset patnáct let, v daném lomu těžit na jednom místě. Naopak když si stroj pořizuje běžná stavební firma, vybere si k němu dvě nebo tři klasické podkopové lopaty se zuby a minimálně jednu svahovací lopatu s možností naklápět se do tří rovin.

Lopaty i zuby jsou vyrobeny z ocelových slitin, jejichž složení odpovídá budoucí práci. „Stroj určený pro práci v jílu na louce nemůže za dva roky nasadit s tou samou lopatou do lomu, kde by měl těžit vysoce abrazivní ka-

Výběr správné lopaty se správnými zuby je alchymie. To, co bude dobře fungovat na jednom místě, nemusí fungovat jinde. Volba bude mít vliv na účinnost práce i životnost náradí.

Autor: Adam Maršál
Ilustrace: Marcel Brna

menivo, protože taková lopata by pak ubývala doslova před očima,” upozorňuje Jiří Král z Zeppelin CZ s tím, že viděl pár lidí, kteří to zkusili, a o náradí ke svému překvapení přišli.

Pro tvrdé zacházení se využívá různě vyvařený hardox, což je otěruodolný tvrdokov. Týká se to lopaty i zubů. Nejtěžší lopaty do nejtěžších podmínek se takzvaně nazbrojují. Kromě zubů se na ně navařují nebo šroubují mezizubové dásně nebo boční řezáky a lopata s nimi pak vypadá jako pancéřový obrněnec. Jde hlavně o využití v lomech, kde stroje lopatami trhají kameny a manipulují s nimi. Někdy se lopaty šijí i z více druhů materiálů. Nejtvrďší třídy oceli jdou do dna lopaty, která je nejvíce namáhanou částí. Také břit, kde jsou zuby, bývá ve většině případů z hardoxu. Boky lopaty jsou pak třeba z nějaké třídy oceli, kterou lze svařovat s hardoxem.

U zubů je princip podobný. „Zubů je obrovské množství a také u nich platí alchymie jako u lopat,” říká Jiří Král. Zuby podléhají opotřebení a u naprosté většiny lopat je možné zuby vyměňovat. Liší se pouze způsob uchycení zubu. Malé lopaty pro minirýpadla nebo traktorbagry nemají adaptéry a zuby jsou natvrdo šroubem uchycené do železa lopaty. U všech větších strojů s většími lopatami a vyšší tonáží jsou zuby chycené do adaptérů. Zuby se liší druhem materiálu na patkách, jimiž lopata drhne po zemi, délkou masa zubu jako takového, ostrostí, tupostí a dalšími vlastnostmi. Ostřejší zuby jsou obecně určeny do měkčích materiálů, tupé zuby do tvrdých. Pro měkké materiály někdo využívá zuby se dvěma tenkými hroty, které lépe projíždějí hlinou nebo jílem. Naopak v kamenolomu se používají zuby s co největší masou kovu. Takové zuby jsou někdy tak těžké, že se musí na lopatu nasazovat za pomoci vy-

sokozdvíhného vozíku, protože jeden člověk je neunes. Zub pro práci s tvrdou horninou je tlustý, baňatý a tupý, aby mohl beztržně manipulovat s balvany v rozvalech, dobře pronikal do odstřelů a zároveň dlouho vydržel. Spousta zákazníků zuby navíc navaří tvrdokovem, a tím ještě zvýší jejich odolnost proti otěru.

Výběr je individuální, protože každý zákazník je zvyklý na něco jiného a používá jiné zuby. „Když předáváme zákazníkovi nový stroj, často děláme zkoušky abrazivnosti materiálu, s nímž takový stroj bude dělat,” říká Jiří Král. Běžně se stroj dodává s více druhy zubů a zákazník si sám testuje, který z nich bude v daném materiálu nejlépe fungovat, bude mít optimální životnost a umocní schopnost stroje pronikat do daného materiálu.

Některé stroje naopak manipulují pouze se sypkým materiálem a v takových případech se zuby vůbec nepoužívají. Lopaty vybavené zcela rovným břitem se hodí také na tvarování svahů. Výsledkem musí být pěkná, rovně upravená plocha. Životnost břitů na rovných lopatách se opět prodlužuje navařováním hardoxu.

Špatná volba lopaty i zubu do dané aplikace bývá nejčastější chybou. „Lopata i zuby jdou ruku v ruce se zakázkou a člověk by o nich měl přemýšlet jako o investici,” říká Jiří Král a dodává, že od toho jsou v Zeppelinu CZ odborníci, kteří zákazníkům se správným výběrem poradí.



NAŠE ZUBY LÉPE KOUŠOU



Klasika z nákresu
od designéra
z doby, kdy se
ještě všechno
kreslilo pěkně od
ruky

PADESÁT LET S HYDRAULIKOU

Caterpillar se svým prvním hydraulickým rýpadlem nespíchal. Chtěl přijít až s vyladěným strojem, který převez konkurenci. Výsledkem byl Cat 225.

Když přimhouříte oči, nerozeznáte ho od současných pravnoučat. První hydraulické rýpadlo Caterpillar slaví padesát let. Caterpillar představil novinku po letech vývoje a testování v roce 1972. Práce na konstrukci a výběru pohonné jednotky začaly v tajnosti během roku 1968. Testování prototypu probíhalo o dva roky později v Arizoně. Stroj se začal vyrábět souběžně na třech místech, a to ve Spojených státech, v Brazílii a v Belgii. Veřejnosti se poprvé ukázal během odvážného představení, které spojovalo balet s akrobacií a demonstrovalo všechny přednosti nového stroje. Poháněl ho vznětový motor V8 s přímým vstříkáváním, odvozený od motoru

nákladních vozů Ford série L. Strojníci vyzdvihovali bezpečnostní prvky, jako byly lamelové brzdy. Ty se aktivovaly automaticky v momentě, kdy byly ovladače na neutrálu nebo se vypnul motor. Kabinu si strojníci chválili kvůli prostornosti, dobrému výhledu a nezvyklému tichu. Po čtyřech letech byly předělány ovládací joysticky a čelní sklo, které se nyní dalo zcela otevřít. Kromě prosklení dveří byla všechna okna vyrobeny z „lexanu“, což byl průhledný plast, do něž Caterpillar vkládal velké naděje. Odolnost měl jak tvrzené sklo, ale byl lehčí a levnější. Cat 225 se v různých úpravách vyráběl skoro dvacet let. V roce 1986 dostal silnější motor, s nímž se vyráběl až do



Na YouTube najdete mnoho nadšenců, kteří ho mají dodnes!

roku 1990, kdy byl nahrazen modelem Cat E240. Cat 225 položil základy pro konstrukční model, jehož odkaz vidíme i v současných strojích. Přejeme mu vše nejlepší!

NAKUPUJTE ONLINE NÁHRADNÍ DÍLY 8% SE SLEVOU 8



DÁREK ZDARMA

AKCE PLATÍ PRO NOVĚ REGISTROVANÉ NA PARTS.CAT.COM DO 31. 12. 2022.

www.zeppelin.cz

MŮJSTROJ.cz

ZEPPELIN CAT

Vydavatel: Zeppelin CZ s.r.o.,
Lipová 72, 251 01 Modletice,
IČ: 18627226
www.zeppelin.cz
Evidenční číslo: MK ČR E 19098
Šéfredaktorka:
Michaela Hanzlíková
Redakce: Jan Křeček, Adam Maršál
Korektura: Martina Truhlářová,
Marie Lukáčová

Adresa redakce: Zeppelin CZ s.r.o.,
Lipová 72, 251 01 Modletice
Telefon: 266 015 244
E-mail: heaven-cz@zeppelin.com
Grafická úprava a DTP:
Marcel Brna
Fotografie: Adam Maršál, Jan Křeček,
Jiří Dvořák, Jana Urbancová, Jan Kostík,
Tomáš Korecký, Ondřej Pýcha, Sára
Mitřengová, archiv Zeppelin CZ,
Caterpillar, Caterpillar Global Mining

Tisk: Tiskap s.r.o.
Distribuce: obchodní partneři
Zeppelin CZ s.r.o.
Náklad: 5 000 výtisků

HEAVEN

TAM, KDE TO ZACÍNÁ...



**PŘI ZAKOUPENÍ NOVÉHO STROJE CAT SE DOSTANETE DO SLOSOVÁNÍ
O NÁVŠTĚVU TOVÁRNY CATERPILLAR V PETERLEE.**

Podmínky soutěže jsou uvedené na www.zeppelin.cz.

Akce platí od 1. 1. 2022 do 30. 12. 2022.



www.zeppelin.cz

ZEPPELIN 