Propadli jsme kouzlu pásových veteránů Caterpillar >>

www.zeppelin.cz | 2019/2

heaven

VŠEOBJÍMAJÍCÍ PRŮVODCE PŘÍBĚHEM CATERPILLARU U NÁS

STRANA 25

OŽIVENÍ PÁSOVÝCH VETERÁNŮ

NAKLADAČ, KTERÝ SE DĚDIL Z OTCE NA SYNA

KDYŽ VIDĚL POPRVÉ DOZER, ZAŽIL ZATMĚNÍ

Časopis společnosti ZEPPELIN CZ pro klienty a obchodní partnery

DOŠLA VÁM ŠŤÁVA?

HNED VÁM PŮJČÍME TO PRAVÉ ŘEŠENÍ

V oblasti dodávek náhradních energetických zdrojů bychom se pro vás rozpůjčovali. Zavolejte nám a my vás v tom nenecháme.

800 023 000

ZEPPELIN CAT THE Rental STORE

OBSAH

Caterpillar 50 let u nás! strana 32

Pojďte si s námi připomenout nejvýznamnější okamžiky od úsvitu československého zastoupení až po růst do současné podoby.

UDĚLEJTE SI SVÉHO VETERÁNA
strana 24

Vyzkoušeli jsme dva staré stroje v Mostě a v Ostravě. Inspirujte se s námi!

JAK SE STÁT ŽLUTÝM FANOUŠKEM
strana 16

Tomáš Korecký miluje stroje Caterpillar od dětství. Přečtěte si jeho příběh.

NESMRTELNÝ NAKLADAČ BRATŘÍ BRCHELŮ
strana 8

DOZER S ELEKTRICKÝM PŘENOSEM SÍLY D6 XE
strana 12

SERVISMAN POSLEDNÍ INSTANCE ZASAHUJE
strana 52

JAK SE STAVÍ DÁLNICE V DOBĚ 3DÉČKOVÉ
strana 56

BOLÍ VÁS TĚLO Z PRÁCE? PROTÁHNĚTE HO...
strana 62

VELKÝ NAKLADAČ, KTERÝ SE DĚDIL Z OTCE NA SYNA
strana 64

Vážené čtenářky, vážení čtenáři

Tentokrát přicházíme se skutečně výjimečným číslem časopisu Heaven. Slavíme výročí padesát let od okamžiku, kdy stroje Caterpillar oficiálně vstoupily na český trh. Ač to zní neuvěřitelně, je to skutečně již půl století, co je tu Caterpillar s námi.

Jaké byly priority tehdy a dnes? Za ta léta se vlastně vůbec nezměnily. Mnohem dál jsou technologie, ale stále je to péče o zákazníka, která je pro nás klíčová. Své o tom vědí i naši polní mechanici, rozhovor s jedním z nich si ostatně můžete přečíst na straně 52.

Zmapovali jsme pro vás důležité milníky Caterpillaru na našem území a hovořili s těmi, kdo stáli u zrodu naší společnosti. Vypravili jsme se za několika starými stroji, mluvili s mechaniky, strojníky i majiteli. Pro mnohé z nich se staly stroje Cat nejen užitečnými pomocníky, ale i koníčkem.
Ale nežijeme jen historií. Už dnes mohou naši zákazníci své stroje sledovat na dálku prostřednictvím internetu, využívat přednosti propojené stavby a urychlit své projekty díky pokročilým nivelačním systémům.

I přes neustálé inovace uznáváme pořád stejné zásady. Chceme být co nejblíž svým zákazníkům a poskytovat jim ty nejlepší služby na trhu. Jménem firmy Zeppelin CZ děkuji všem za spolupráci a přeji vám krásné léto nejen nad stránkami časopisu Heaven.

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

BIG CAT

Caterpillar 797F je s nosností přes 363 tun jedním z největších damprů světa. Na váhu toho uveze stejně jako dvacet náklaďáků nebo tři obří transportní letadla Boeing 747.

Cat 797F
je třetí generací řady 797. Pohání ho dvacetiválcový motor o výkonu 4 000 koní.

Text: Adam Maršál
Foto: Caterpillar

Na běžné silnici ho nepotkáte už jen proto, že by se na ni kvůli svým rozměrům jednoduše nevešel. Jak ale tušíte, jeho posláním není vymetat okresky. Svou konstrukcí, výkonem i velikostí je předurčen k tvrdé dřině v dolech, kde se maká na objemy – uvidíte ho na místech, jako je třeba největší černouhelný revír North Antelope Rochelle ve Wyomingu.

Pokud byste sebrali odvahu se s ním projet, museli byste si udělat speciální strojnický průkaz. Před první jízdou by vás nejspíš překvapil výšlap po schodech až na úroveň druhého patra. Odměnou pro strojníka je už samotný pobyt v klimatizované kabině se sedačkou, která má víc programů než vaše kabelová televize, a displejem, na němž by se s trochou představivosti dala řídit mise na Mars.

Abyste se s tímhle otesánkem pohnuli z místa, musíte nahodit jeho čtyřikrát přeplňovaný dvacetiválcový diesel o objemu 106 litrů a výkonu 4 056 koní. Planetová převodovka je napřímo spojená se zadní nápravou pro co nejlepší přenos energie. I přes váhu stovky slonů to Cat 797 dokáže rozpálit na 67,6 km/h, což je snová hranice nejlepších sprinterů v posledních metrech před cílem v etapách Tour de France. Na rozdíl od jejich směšných galusek má na ráfcích obuté speciálně vyvinuté pneumatiky o váze pěti tun a průměrné délce vašeho osobního vozu. Pokud byste si je chtěli pořídit jako prolézačky na zahradu pro děti, připravte si něco přes milion korun za jednu. Úctyhodné jsou i objemy provozních tekutin, které stroji kolují v žilách. Plnou nádrží nafty byste naplnili zahradní bazén a hydraulický systém pro brzdění pojme tolik kapaliny, kolik činí objem kufru verze VW Golf Variant při sklopených sedačkách.

Tohle všechno získáte za přibližně 90 milionů korun, což je zhruba částka, jakou dávají české celebrity za byty v mrakodrapu V Tower v Praze na Pankráci. Vsadíme se, že ani jedna z nich nemá káru, jako je Cat 797.

Nenasytný sklápěč

Sklápěčku, jejíž horní lem se při vyložení zdvihne až do výšky patnáct metrů, byste zahradní hadicí napouštěli jeden a půl dne. Plavci by si pak mohli libovat v desetimetrovém bazénu na čtyřech kolech, jen by museli dávat pozor, aby je to v zatáčce nevyšplouchlo. K čemu se vlastně takový obr vyrábí? Není těžké spočítat, že jeden dampr Cat 797F uveze najednou tolik, kolik by se vešlo na 20 běžných náklaďáků. Ultimátní kapacita šetří náklady a čas, což jsou hodnoty sledované v dolech stejně jako na stavbě.

Sklápěčka s chutí otesánka

Elektrické lanové rýpadlo Cat 7495 je pro obří dampr ideálním parťákem při práci v lomech a dolech. Váží úctyhodných 1 430 tun, což je zhruba jako sto tatrovek. Do jedné lžíce nabere porci o váze 110 tun. Pokud byste nějaký stát chtěli přes noc přeházet k sousedům, nenajdete lepšího pomocníka.

Na přední a zadní nápravě má dampr dohromady padesát brzdových lamel o průměru víc jak jeden metr

Plnou nádrží nafty byste naplnili zahradní bazén a hydraulický brzdicí systém pojme tolik kapaliny, kolik činí objem kufru VW Golf Variant

NEWS

TO NEJLEPŠÍ Z VELETRHU BAUMA 2019

Bauma se koná jednou za tři roky a patří k největším výstavám stavební techniky. Letošní ročník byl nejúspěšnější: 620 000 návštěvníků z více než 200 zemí nalezlo 3 700 vystavovatelů.

Ve společném stánku Zeppelinu a Caterpillaru se letos zaměřili hlavně na nové technologie. K vidění byly nové nivelační systémy, které lze u mnoha strojů Cat objednat přímo z výroby. Návštěvníci si mohli vyzkoušet dálkové ovládání Cat Command – z haly v Mnichově řídili dozer D8T v Edwards v americkém státě Illinois. Pozornost poutaly čistě elektrické nakladače Cat 906, které dokážou na jedno nabití odpracovat celou standardní směnu. Nabíjení probíhá přes noc. Hodit se budou v halách a uzavřených prostorách. Životnost baterie je minimálně 4 000 cyklů. Pomocí velkých dotykových obrazovek bylo možné vyzkoušet si nastavení elektronických pomocníků, kteří pracují v rýpadlech nové řady NGH. Jednoduše si nastavíte parametry a stroj si sám hlídá váhu nákladu i pracovní prostor. Technologie chrání stroj a jeho posádku před následky chyb, usnadňují práci a zefektivňují provoz.

Diváckým magentem byl dozer s elektrickým přenosem síly D6 XE i nový menší dozer D5. Velká část novinek se nacházela v sekci minirýpadel. I do této třídy přecházejí prvky známé z větších strojů, například Cruise Control pro snadný pohyb po staveništi či přetlakové klimatizované kabiny pro větší komfort. K největším strojům naopak patřily dozer Cat D11T, nakladač Cat 992K a dampr Cat 777G, který přepraví až 90 tun. O dalších novinkách se brzy dočtete na www.zeppelin.cz.

Půjčovna strojů pomáhala s natáčením pořadu pro Primu

Závěrečný díl jarní série pořadu Jak se staví sen byl unikátní. Reality show, ve které tým architektů a designérů v rekordně krátkém čase zušlechťuje příbytky aktérů pořadu, je populární a TV Prima ji vysílá již řadu let. V tomto díle byl tým pozván do neutěšených poměrů v chatičce v trampské kolonii Montana na břehu Berounky. Situace byla natolik vážná, že architekt nakonec přistoupil k nejzásadnější přeměně v historii pořadu vůbec – celou chatku nechal zbořit a postavit znovu. To vše v šibeničním čase dvou týdnů. Něco takového by bez pomoci strojníka a rýpadla Cat z naší Půjčovny strojů Zeppelin CZ nebylo možné. Pořad si dohledáte na living.iprima.cz.

Výroční soutěž Klubu posádek Cat

50 let Caterpillaru na českém a slovenském trhu není jediné výročí, které se v Zeppelinu CZ slaví. Letos je to 25 let od založení Klubu posádek Cat, sdružení nadšených strojníků v kabinách nejlepších žlutých strojů. Členové klubu byli v dubnu načerpat inspiraci na veletrhu BAUMA, a tak jsou nyní připraveni na to nejdůležitější. I letos – stejně jako před čtvrt stoletím – je pro naše borce připravena soutěž zručnosti. V ní si mohou poměřit síly v ovládání strojů Cat. Vítěz pak bude reprezentovat ČR na mezinárodní soutěži v Malaze.

Půjčovny strojů Zeppelin CZ partnerem festivalu Hrady CZ

Osm zastávek po Čechách a Moravě má putovní festival Hrady CZ. Vystoupí na nich PSH, Mydy Rabycad, Mirai, Anna K, Harlej, Marpo, Jelen, Arakain s Lucií Bílou nebo Michal Hrůza. Uspořádat akci pro tisíce návštěvníků má svá úskalí. Pro stavbu je nutná spolehlivá technika a vybavení, jako třeba teleskopický manipulátor MT1440 či roznášecí desky. A právě taková zařízení najdete v nabídce Půjčovny strojů Zeppelin CZ, která je partnerem akce. Termíny zastávek festivalu najdete na www.hradycz.cz.

ČLUZ se rozloučily s vysloužilcem

Letos na jaře se České lupkové závody (ČLUZ) rozloučily s pásovým rýpadlem Cat 375L, kreré u nich pracovalo nepřetržitě osmnáct let. Tento skoro 80tunový drobeček byl vyroben v roce 1995 a ve společnosti České lupkové závody u Rakovníka byl nasazen v polovině roku 2001. Stal se vlajkovou lodí celé společnosti. Postupně se k němu přidalo ještě rýpadlo Cat 345B a tři buldozery D5H, D6T a D6T II. Převážně byl nasazován na těžbu opuky, při které docházelo k odkrývání usazených hornin v různých vrstvách až po hlavní nerost lupek, jehož ložisko se nachází zpravidla v sedmdesátimetrové hloubce. Během nasazení v lomu na něm Zeppelin CZ prováděl pravidelné servisní prohlídky a opravy v závislosti na počtu natočených motohodin a opotřebení stroje v těžkém provozu. Během celé kariéry natočil 38 tisíc motohodin, stále s původním motorem CAT 3406. Hydraulická čerpadla sice ke konci životnosti vykazovala jisté ztráty, ale pořád šlapala.

Osmnáct let věrně sloužil Cat 375 v tvrdých podmínkách Českých lupkových závodů. Strojníci na něj budou vzpomínat.

Porotcům se nová podoba Heavenu líbí. Co na ni říkají čtenáři od strojů?

Heaven získal prestižní ocenění

Časopis Heaven získal ocenění v prestižní soutěži Zlatý středník. Jde o nejstarší českou profesní soutěž hodnotící firemní interní a externí média. Firmy, instituce a organizace do ní hlásí svá periodická i neperiodická média. Vyhlášení proběhlo 25. dubna 2019 ve Vienna House Andel´s Prague, kde se nová podoba Heavenu setkala se třetím nejvyšším hodnocením.

Odborná porota ocenila, jak dobrý časopis byl vytvořen s tak obtížným tématem. Z obsahového hlediska chválila vtipné titulky a lehkost, se kterou jsou příspěvky psané i genderovou vyváženost. Porota ve zdůvodnění říká, že texty jsou zajímavé i pro lidi, kteří s technikou a stroji nemají nic společného. Porotci kvitovali také grafické zpracování časopisu, použití velkoformátových fotografií, výběr momentek i fakt, že se fotograf zamyslel nad tím, jak nevzhledné stroje vyfotit dobře a zatraktivnit je.

12 750 kg
je jeho celková váha s protizávažím, kabinou a rozrývačem

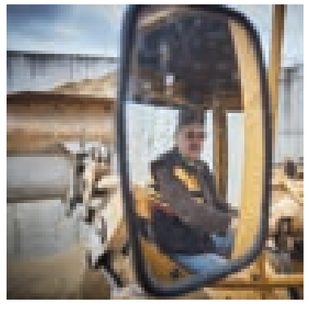
DVA BRATŘI A NESMRTELNÝ NAKLADAČ

Už před deseti lety se o něm psalo jako o veteránu. Pavel a Petr Brchelovi mají pro unikátní nakladač Cat 950 stále dost práce. Tohle o něm ještě nevíte...

Autor: Adam Maršál
Foto: adam@nedori.cz

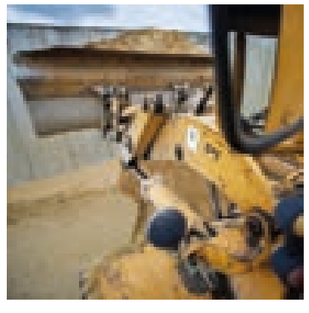
„Katr mám radši než manželku, protože zatímco katr mi peníze vydělává, manželka je utrácí," říká Pavel Brchel. Na námitku, že by to neměl říkat v rozhovoru, Pavel mávne rukou a usměje se. „Však ona to dobře ví!" Manželku naštěstí nic nerozhodí, s Pavlovou vášní žije desetiletí a svému muži dokonce k jeho pětapadesátinám darovala tetování s nakladačem. „Protože správnej katrák to má mít zažraný do kůže," říká na to pan Brchel, který spolu s bratrem Petrem vlastní unikátní historický nakladač Cat 950 z roku 1966.

Stojíme před ním na betonárce v Hloubětíně a žasneme. Stroji je třiapadesát a spíš než motohodiny má nalétané motoroky. Počítadlo se zaseklo už před léty a Pavel nechtěl utrácet za nové, takže odpracované hodiny už jen odhaduje. Jsou jich desítky tisíc a stroj pořád jede. Zub času na něm zahlodal, lak na spoustě míst kvete, ale to nic nemění na tom, že to pořád funguje. Vzhledem k tomu, že velkou část své kariéry strávil manipulací s posypovou solí, je to skoro k neuvěření. Cat 950 ve své době představoval vrchol strojírenství na čtyřech kolech. Zastal tolik práce, na kterou tehdy mohly socialistické mašiny zírat se založenou lopatou. Při práci se sypkým materiálem dokázal Brchel naložit i tisíc tun za jednu směnu, což byl na tu dobu úctyhodný výkon.



V akci s nadšením jako vždy

Už v 60. letech měl barevné budíky



Do lopaty se vejde 1,73 kubíků

Práce na něm byla za odměnu

Kabina byla tehdy příplatková na přání. „Má i klimatizaci – když otevřeš jedny dveře, jede na poloviční výkon, s oběma dokořán pak na plný," chechtá se Brchel, který do něj usedl už ve svých šestnácti jako učeň v oboru strojník u Pražských komunikací. Škola mu šla, a protože patřil k premiantům, dostal příležitost získávat zkušenosti na tom nejlepším, co se v tu chvíli v Československu nabízelo.

Stroj pro potřeby Pražských komunikací zakoupily Stavby silnic a železnic, které měly přístup k devizovým prostředkům nezbytným k pořízení techniky ze Západu. „Druhý takový stroj v Československu měla, myslím, jen Konstruktiva," vzpomíná Pavel, který po učení nastoupil na katr v roli druhé posádky. Práce na něm byla za odměnu a souviselo s ní i lepší finanční ohodnocení. „Závistivci nám proto říkali katráci – hamtáci, ale už neviděli odvrácenou stránku věci,"

V čem je jiný než nové stroje?

„Je v něm rambajs. Všechno bouchá a drncá. Kabina není odhlučněná a postrádá elektroniku. Na ovládání dlouhými pákami až od země musíte vynaložit sílu. Rozdíl je asi takový, jako kdybyste z moderního superbu sedl do stodvacítky nebo spíš tisícovky z té doby. Místo současného půlvolantu se tehdy točilo plnohodnotným volantem. Dneska sedíte v nakladači jako v kanceláři, tenkrát to byla normální práce. I dnes stroj startuje vždy a hbitě, bez ohledu na to, jestli je vedro nebo dvacet pod nulou," říká Pavel Brchel.

Caterpillar čepice i vesta. Pan Brchel je srdcař, kterých u nás ubývá.

To je on!

Říká Pavel Brchel, když mu ukazujeme Cat 950 na fotce ze sbírky Tomáše Koreckého. Pan Brchel svůj stroj neomylně pozná podle světel. Snímek jej zachytil v roce 1982, kdy se u Pražských komunikací podílel na výstavbě garáží na sídlišti Bohnice.

„Začal jsem na něm v šestnácti a letos mi táhne na šedesát pět. Skotačil jsem na něm dřív než se svou ženou."

vzpomíná Pavel Brchel s tím, že tehdy vzácné a současně i výjimečně výkonné caterpillary byly v socialistickém hospodářství vytěžovány na krev, takže strojníci museli sloužit pořád, a to třeba i na Silvestra, když to bylo nutné.

Brchel se práce nikdy nebál a po pracovní době s vlastním bobcatem a avií podnikal už za socialismu. „Dřív se tomu říkalo melouchaření, dneska podnikání, ale makat se muselo stejně," směje se Brchel, který všemu učil i o čtyři a půl roku mladšího bratra Petra. Sametová revoluce je zastihla v době, kdy na katru Pražských komunikací působil na deponce soli Tyrolka Troja. Vstoupit do světa podnikání zvažovali už tenkrát, ale chyběly jim prostředky. Využili až příležitost, která se jim nabídla v roce 1991, kdy se Pražské komunikace rozhodly tehdy již vysloužilý stroj v zoufalém stavu sešrotovat. Bratři Brchelovi si tenkrát objednali valník od Vodních staveb a stroj určený k likvidaci odvezli hrobníkovi z lopaty poté, co jej ve šrotu vykoupili za 25 tisíc korun – tedy za cenu starého železa. Svou roli sehrál i sentiment. Pavel Brchel nepřenesl přes srdce, že by stroj, na němž strávil svůj veškerý dospělý život skončil pod hromadou rezavých radiátorů. Spolu se strojem se zachránily i všechny dokumenty, velký manuál a originální barevný prospekt, o který Brchelovi přišli až docela nedávno.

Od tunelů Mrázovka až po stadion Sparta

Zakoupením nepojízdného stroje ale veškeré starosti teprve začaly. Trvalo celý rok, než se za pomoci technika z Phoenixu-Zeppelin podařilo nakladač zprovoznit. Nejvíc času a úsilí si vyžádala generálka motoru, který byl úředně prohlášen za mrtvý. Pod značkou Brchel P+P začali bratři Brchelovi podnikat v pondělí 1. června 1992. První zakázku měli na břehu Vltavy v Troji. Nezačalo to ale kdo ví jak. V úterý se zadřel čep v rameni. Ve středu píchli levou přední pneumatiku, hned ve čtvrtek zas pravou zadní. „Rozjezd byl trochu s potížemi, ale v pátek mě zastavili z obecního úřadu v Řeži, jestli bych jim nemohl jezdit na skládce. Tím se smůla prolomila a konečně jsme normálně začali," vzpomíná Pavel Brchel.

Za posledních dvacet let se nakladač ohánět kolem celé řady významných staveb v okolí Prahy. Zemní práce zastal na Strahovském tunelu. V tunelech Mrázovka snižoval celou stráň. Část života věnoval i fotbalu v rámci zakázek pro firmu Grassfield. Začínal v Xaverově na fotbalovém hřišti a s tou samou firmou se stěhoval po dalších stadionech, kde nakládal substráty a rozhrnoval písek do základů pod zelený koberec. Vrcholem pak byl jeho podíl na celkové modernizaci sparťanského svatostánku na Letné.

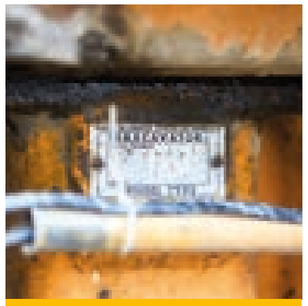
Stroj, vedle kterého jsem zestárl

Firma Brchel P+P kromě stařičkého veterána už samozřejmě dávno zaměstnává i mnohem mladší techniků. Z nakladačů jsou to velké typy Cat 950F a 962H, kterým sekundují traktorbagry 428C a 432F. Stařičký nakladač dožívá tak, že čistí jímku u betonárky v Hloubětíně. I po těch letech je na něm všechno originální – až na přídavné topení z autobusu a chladič a kompresor z liazky. Každý by se určitě rád zeptal, co bratry vede k tomu, že stále udržují stroj, který již několikrát přežil svou životnost. „Já na něm zestárnul," říká Pavel Brchel. „Začal jsem na něm, když mi bylo šestnáct, a letos mi táhne na šedesát pět. Skotačil jsem na něm ještě před tím, než jsem poznal svou ženu. Já tím vždycky žil, je to moje nemoc," říká s nostalgií v hlase.

A co bude s nakladačem dál? „Jak jsem v důchodu, tak nevím. Všechno nám dožívá. Ve svém věku plánuji dopředu, ale ne moc. Teď bych chtěl doplatit leasing na traktorbagr. Pak se uvidí," říká pan Brchel, skočí do stroje a jede dál.

Pan Brchel neměl problém vypořádat se ani s cizím jazykem. Díly, které chyběly, se daly kdykoli objednat na skladě v Modleticích.

Spolu se strojem zachránili bratři Brchelové i původní dokumentaci. Originální manuály dnes mají sběratelskou hodnotu.



Slovo Traxcavator vzniklo spojením tractor a excavator (bagr nebo rýpadlo). Pojem se u firmy Caterpillar zabydlel v roce 1951.

Jedině „katry"

Až na starého bobcata mají bratři Brchelovi samé stroje se štítkem Cat. V kabině veterána Cat 950 míjí také již pamětnický Cat 950F.

Aby byla práce s dozerem snazší, připravil Caterpillar pro model D6 celou řadu virtuálních asistentů. Stroj sám udržuje nejen rychlost, ale hlídá si i sklon a úhel radlice.

Kabina je prosklenější a má rám integrovaný do konstrukce. Uvnitř je více ovládacích prvků, které jsou lépe uspořádány

Samozřejmostí je vyspělá elektronika. Stroj si díky 3D nivelaci snadno udržuje sklon a poradí si i v případě ztráty signálu GPS.

Širší radlice zajišťuje větší záběr stroje

Dieselový agregát Cat C9.3B slouží k výrobě elektřiny, která pohání celý stroj

TŘETÍHO DNE VSTAL A HRNUL

Text: Jan Křeček
Foto: Zeppelin CZ

Nejen prosklenější a s celou řadou vychytávek pro lepší práci. Tohle je rozpoutaná revoluce. Cat D6 XE vjíždí na scénu za pomoci dieselového agregátu, který vyrábí proud pro elektromotor. Spočítejme výhody: žádná převodovka, žádné řazení, žádné výkyvy, menší spotřeba, prostě jen výkon, když ho potřebujete!

V nové kabině přibylo prosklení. Bezpečnostní rám byl integrován přímo do konstrukce, takže již nebrání ve výhledu. Kromě nadbytku prosklení má D6 i kameru. Ta na obrazovce v zorném poli strojníka zobrazuje nejen pohled vzad, ale i hodnoty příčného a podélného náklonu. Poloha stroje i jeho okolí jsou tak pod kontrolou, což zvyšuje bezpečnost i efektivitu práce.

Řada D6 má mnohá vylepšení usnadňující ovládání. Tradiční ručičkové ukazatele a záplava tlačítek pro rozličné funkce – to vše je pryč. Moderní dotykové obrazovky s vysokým rozlišením zobrazují přesně ty informace, které chcete vidět, a umožňují úpravu parametrů intuitivně přímo na displeji. To vše spolu se vzduchově odpruženým sedadlem strojníka dělá z D6 ráj pro obsluhu.

Aby byla práce snazší, připravil Caterpillar řadu virtuálních asistentů. Stroj sám udržuje nejen rychlost, ale hlídá si i sklon a úhel radlice. Díky tomu dokáže pracovat rychleji bez omezení přesnosti. Širší radlice pak zajišťuje větší záběr stroje.

Nová řada se dodává ve dvou provedeních jako model D6 a D6XE. První má proti předchůdci lepší čtyřstupňovou převodovku, která umožňuje hladší a přesnější ovládání a zlepšuje i ekonomiku provozu. Pokud je pohonné ústrojí D6 skokem v evoluci, technika D6XE představuje revoluci.

Převodovku nemá žádnou. Místo ní tu je jen generátor a dál už nic, žádné hřídele, žádné převody. Mezi hnacími koly se usídlil elektromotor. Dieselový agregát Cat C9.3B slouží k výrobě elektřiny, která pohání celý stroj.

Proč tak složitě? Stačilo by přece propojit hnací kola s motorem! Ale kdepak. Kouzlo elektromotoru spočívá v jednoduchosti. Minimum pohyblivých částí znamená vyšší spolehlivost a snazší údržbu. Jsou tu i další výhody. Práce elektrického pohonu je hladká a plynulá. Žádná prodleva, žádné řazení, máte k dispozici přesně tolik síly, kolik potřebujete, kdykoli ji potřebujete. Zatímco efektivita spalovacího motoru závisí na otáčkách a zatížení, elektromotor takovými výkyvy netrpí. Proč tedy nenechat spalovací motor pracovat v ideálním režimu a vyrábět elektřinu, zatímco elektromotor odvede tvrdou práci? Přesně tato myšlenka vedla Caterpillar až k modelu Cat D6 XE. Spotřeba paliva je proti předchůdci nižší až o 35 %, stroj se lépe ovládá a náklady na údržbu klesly o 12 %.

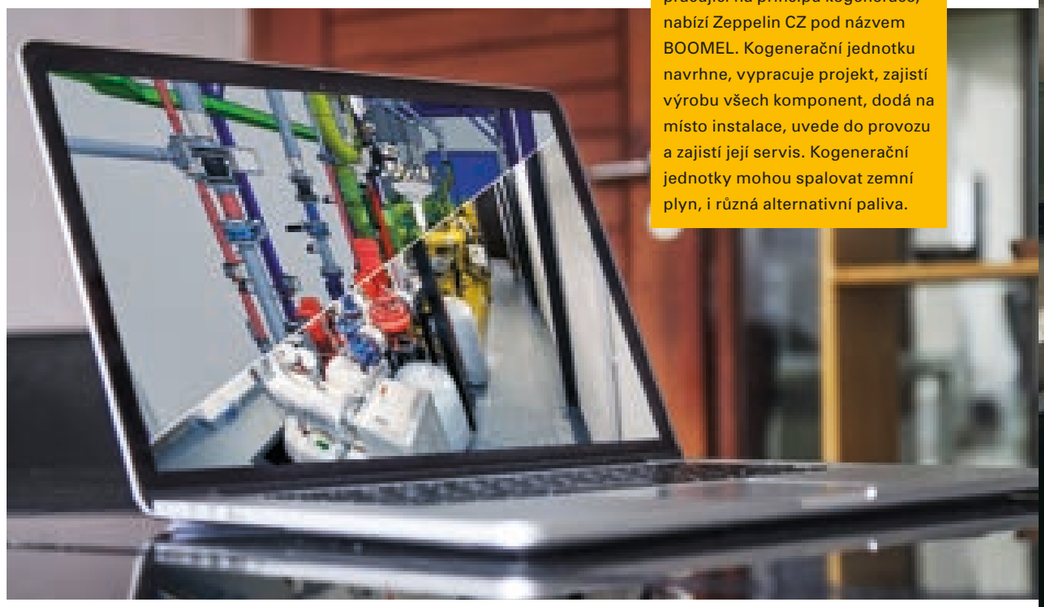
Samozřejmostí je vyspělá elektronika. Stroj si díky 3D nivelaci snadno udržuje sklon a poradí si i v případě ztráty signálu GPS. Přidáte-li k tomu snadnou údržbu a sledování provozu stroje přes aplikace ProductLink a VisionLink, těžko najdete lepšího pomocníka.

Nová generace řady Cat D6 je první vlaštovkou s přepracovaným logem. Podle červeného šestiúhelníku se mu říká Cat Modern Hex. Jeho plastická 3D podoba odpovídá posledním trendům. Co vy na to?

3D PROJEKT NAD ZLATO

Software s 3D vizualizací znamená revoluci v projektování vytápění kogeneračními jednotkami.

Autor: Adam Maršál
Ilustrace: Marcel Brna



Kogenerační jednotky

Zdroje elektrické a tepelné energie, pracující na principu kogenerace, nabízí Zeppelin CZ pod názvem BOOMEL. Kogenerační jednotku navrhne, vypracuje projekt, zajistí výrobu všech komponent, dodá na místo instalace, uvede do provozu a zajistí její servis. Kogenerační jednotky mohou spalovat zemní plyn, i různá alternativní paliva.

Obrázek na monitoru notebooků je smontovaný ze dvou půlek. Tu dolní představuje fotka pořízená v kotelně na sídlišti v Benešově nad Ploučnicí, horní pak export z grafického programu, v němž Zdeněk Tížek (37) z firmy Zeppelin CZ navrhuje projekty s kogeneračními jednotkami Caterpillar. Jeho pracovní postupy jsou zcela inovativní. Oproti tomu, jak zástavbu jednotek řeší konkurence, Zdeněk svým know-how šetří čas i peníze investorů a to hned na několika úrovních. V čem spočívá jeho výhoda?

O veřejné soutěže na teplárenská řešení založená na kogeneračních jednotkách se obvykle uchází více projektů. Mnoho z nich má vady, které nejsou patrné na první pohled a které se projeví až při realizaci. V tu chvíli už vedou k improvizacím, časovým prodlevám a extra výdajům. Zdeněk Tížek nabízí jiné řešení. U Zeppelin CZ začínal na projektech záložních zdrojů pro jaderné elektrárny Temelín a Dukovany. Když o několik měsíců později narazil na jednu nepovedenou zakázku, došlo mu, že by se většině problémů dalo předejít, kdyby se projekty připravovaly v programu, který podporuje modelování ve 3D. Od té doby zakázky pro zákazníky Zeppelin CZ zpracovává za pomoci softwaru od vývojářské firmy SolidWorks. „Je to náš spasitel," říká. „Výhoda pro zákazníky? Nainstaluju jim prohlížeč, a tím jim umožním, aby si sami procházeli projekt z libovolných pohledů a řezů. Je to moderní způsob projektování a prezentování, kde zákazníci vidí výsledky v prostorovém zobrazení. Všechno je dopředu zřejmé a odzkoušené v počítačové simulaci," vysvětluje Zdeněk.

Plánování ve 3D umožňuje jednomu člověku stihnout tolik práce, která by jinak zaměstnala tři lidi. Dochází i k úspoře materiálu, protože se naprosto přesně ví, kolik ho bude třeba. Nevznikají zbytečné odpady a dodavatelé mohou jednotlivé komponenty připravit na milimetr přesně už ve své vlastní provozovně, a ne je upravovat podle situace v místě realizace. Rozměry komponentů se nemusejí přizpůsobovat jiným dílům, což se v praxi běžně děje a vede to ke komplikacím, předělávkám a dodatečným nákladům. Díky 3D projektování se také lépe koordinují jednotlivé fáze stavby. Nehrozí, že by jeden řemeslník svou prací překážel nebo znehodnotil práci jiného.

Už dnes Zdeněk v místě realizace nepotřebuje přítomného projektanta a v blízké budoucnosti chce docílit situace, kdy mu bude software simulovat i statiku. „Baví mě to. Když mi dodavatel nějakého modulu řekne, že v životě nedostal tak precizně zpracovanou dokumentaci, potvrzuje mi to, že to má smysl," říká Zdeněk Tížek.

Autor: Jonáš Kašpar
Foto: Zeppelin CZ

UŽ ZASE VZPÍRAJÍ

Dílny ostravské pobočky společnosti Zeppelin CZ dokončily certifikovanou přestavbu výztuží z dolu Bogdanka v rámci programu CAR (Caterpillar Accredited Rebuild).

Dílny ostravské pobočky společnosti Zeppelin CZ letos dokončily významnou zakázku. Díky akreditaci, která je opravňuje k opravám důlních zařízení v rámci programu CAR (Caterpillar Accredited Rebuild) amerického výrobce Caterpillar, se vypořádaly s historicky první zakázkou na certifikovanou přestavbu důlní mechanizované výztuže. Výztuž je zařízení zajišťující strop v dolech pro bezpečné dobývání uhlí mechanizovanou těžební soustavou. Certifikovaná přestavba je pro zákazníky ekonomicky výhodným krokem, protože za rozumné náklady získají na své zařízení novou záruku vystavenou přímo od výrobce.

Výztuž Cat Bucyrus 950/2000 z polského dolu Bogdanka. Zakázku na přestavbu zprostředkovala dílnám Zeppelin CZ společnost Bergerat Monnoyeur, dealer techniky Caterpillar ve Francii, Polsku, Rumunsku, Belgii, Lucembursku a Alžírsku.

Zakázka se týkala 142 kusů výztuže, která dosáhla hranice životnosti během nasazení v nehostinných podmínkách kilometr pod zemským povrchem v polském černouhelném dole Bogdanka. Výztuže zde za sedm let provozu pomohly odtěžit téměř šestnáct milionů tun uhlí a během práce pokročily o sedmnáct kilometrů.

Provozovatel dolu se jako vůbec první v Evropě rozhodl využít nabídku obnovit stávající výztuže prostřednictvím programu CAR. Program spočívá v provedení úkonů stanovených výrobcem, kdy je jasně předepsáno, které díly lze opravit a které je nutné vyměnit za nové. Renovace je vždy korunována novým lakováním. Když je práce hotová, je třeba otestovat každý hydraulický válec, periferní hydrauliku, veškeré sváry i ovládací komponenty. Po všech stránkách se

prověřuje i funkce celé výztuže. Tým devadesáti pracovníků měl na zakázku pouhých devět měsíců, během nichž na přestavbě výztuží strávil 65 tisíc pracovních hodin.

Zeppelinu CZ se touto zakázkou podařilo dosáhnout významného mezníku. K získání prestižního certifikátu musel prokázat, že má požadovanou výbavu i zkušenosti a současně splnit i přísný audit společnosti Caterpillar. Rozhodnutí amerického výrobce umístit evropské opravárenské centrum pro důlní zařízení právě do Ostravy potvrzuje, že se zdejší pobočce podařilo sestavit tým špičkových odborníků.

Oblečení, přezka od pásku, boty, a dokonce i tetování nad kotníkem, to všechno má jedno společné: značku CAT, která Tomášovi učarovala na celý život

Autor: Adam Maršál
Foto: adam@nedori.cz a archiv TK

MŮJ ŽLUTÝ ŽIVOT

Rok 1986: Tomáš Korecký pózuje u delta podvozku dozeru D9L

V oboru je legenda. Když se začnete shánět po skutečném srdcaři, všichni se shodnou na jednom jménu: Tomáš Korecký. Už jako kluk tahal v 80. letech tátu po stavbách, aby mu fotil mocné stroje Caterpillar. Bylo to pro něj jako zjevení. Na tom se nic nezměnilo. Tomáš miluje žluté stroje a sám jich i pár ve své firmě To-Bia Czech vlastní. Snaží se udržovat v pohybu „youngtimery", které by už jiní poslali na věčný odpočinek.

Lidi mají rádi Caterpillar z různých důvodů. Často slýchám i to, že je to kvůli jejich žluté. Jak to máte vy?
U mě to není jenom o barvě. Když jsem jako dítě viděl poprvé dozer Cat D9H, bušilo mi srdce. Něco se stalo. Nadchlo mě to. Líbilo se mi to designově, dostalo mě, jak to bylo obří, jak to vrčí a co to všechno dovede. Podobných strojů tady bylo málo, a když jsem najednou viděl takový ingot v akci – obří, těžký buldozer a vedle něj malého stalince – bylo rozhodnuto. Caterpillar vítězil po všech stránkách.

Jak jste se k nim dostal?
Pocházím z pražské Troje, z poslední ulice, kde nás bylo pět a půl dětí. Moc velká sranda to tehdy nebyla, a tak nám nezbylo nic jiného než koukat na bagry. Tak jsme koukali a koukali, a když se na tu stavbu dostal poprvé obří Caterpillar, bylo to jako zjevení.

Který Cat byl tím úplně prvním?
Byl to obrovský žlutý stroj – kolový nakladač CAT 950. Tehdy jsem to samozřejmě nevěděl, byl jsem malý kluk. Pamatoval jsem si jen název Caterpillar a že to bylo žlutý a hezký. Označení jsem zjistil až po letech z dochovaných fotek od táty, kterého jsem tahal s sebou, aby mě fotil ve lžíci. Pamatuji si, že stroj patřil Pražským komunikacím. Do té doby jsem nikdy nic takového neviděl.

Vybavíte si, po jakých stavbách jste se tehdy toulal?
Tehdy se stavěl nový most Barikádníků. Měli tam velký sklad žulových kostek a právě tam všude se tyhle stroje hejbaly. V Troji byla deponka soli pro solení pražských komunikací. Tam měli CAT 950. To bylo poprvé, co jsem viděl pásový nakladač. Bouraly se staré Zátory a tam jsem tehdy poprvé viděl velkou devítku. Z toho jsem měl úplně zatmění. V Troji jsme

Dokonce i Tomášova mobilní kancelář v Praze – Dolních Měcholupech dává všem na vědomí, za jakou partu kope

měli malou školu, a tak jsem chodil na základku do Bohnic. Končil jsem v roce 1984 a do té doby jsem si vystačil s tím, co jsem vídal na výstavbě tehdejšího sídliště. V sedmé a osmé třídě mě to už bavilo hodně, takže jsem nutil tátu, aby mě vozil i na vzdálenější stavby. Sjezdili jsme celé okolí Prahy od Jižňáku až po Beroun.

Táta je z oboru?
Není z oboru, ale dobře fotil. Odvezl mě třeba na vznikající dálnici D5, všechno mi nafotil a zase mě přivezl zpátky. Stroje fotil, protože zajímaly mě. Za všechny fotky s příběhy, které dodnes mám, vděčím jemu.

„Když jsem poprvé viděl dozer od Caterpillaru, rozbušilo se mi srdce."

Když jste se rozhodoval, co po škole, byly stroje jasná volba?
První učňák, který jsem vychodil, byl strojník pro stavební a traťové stroje v Praze na Zeleném Pruhu. Byl to obor na tři a půl roku. Takže ano. Vycházel jsem se strojničákem na pásový stroj a kolový stroj a samozřejmě s řidičákem, což se hodilo.

Jaký byl okamžik, kdy jste mohl stroj poprvé sám řídit?
Určitě to nebylo zklamání. Od druhého ročníku se chodilo vždy ob týden na praxi do dílen, kde jsme se seznamovali s ústrojím. Ve třeťáku a čtvrťáku už jsme normálně pracovali. Nabídli nám, že nás přidělí ke staršímu strojníkovi, který nás zaučí. Snad jako jediný jsem si vybral pozemní stavby. Už tehdy jsem jezdil na rýpadlo-nakladač ze Západu.

Měl jste proti ostatním náskok?
Měl, protože mě to bavilo. Učil mě člověk, který patřil k největším znalcům strojů u nás – byl to dr. Ing. Antonín Vaněk, můj profesor na stroje. Když zjistil, že stroje jsou naše společné hobby, začal mi nosit originální prospekty, modely a další cennosti. Mít v ruce katalog Caterpillar bylo tehdy podobné, jako kdybych dostal Playboy. Já ho měl rád a myslím, že on měl rád mě. Byla to super doba. Sbíral jsem modely, praxe se rozvíjela. Bylo to úžasný. Škola jako taková mě moc nebavila, protože učňák nebyl kdovíjaký Harvard, ale já měl možnost být blízko u strojů a to mi úplně stačilo k pocitu, že se můj život ubírá tím správným směrem.

Po škole jsem si udělal ještě stavárnu, a než jsem se ale stačil rozkoukat, přišel rok 1989 a poslali mě na vojnu.

Kde jste sloužil?
Šel jsem k pohraniční stráži sušické brigády jako psovod. Byla to absurdní doba. Jeden rok jsme dráty hlídali, další je zas pomáhali bourat.

Co vás vrátilo zpátky ke strojům?
Po vojně jsem nastoupil jako řadový zaměstnanec ke Švestkovi, což je velká stavební firma. Jezdil jsem s buldozerem, nakladačem, válcem – s čím bylo potřeba. Jak jsem stárnul, přemýšlel jsem, že bych měl nejraději vlastní firmu.

Kdy přišlo to rozhodnutí?
Čekal jsem na okamžik, kdy bylo zřejmé, že budu mít zakázky a s vlastní firmou se uživím. Ze začátku jsem to dělal s kamarády ze školy. Začínali jsme s rýpadlo-nakladači. Byl zrovna boom satelitních městeček a my dostali hodně zakázek pro Central Group, která od roku 1994 dodnes postavila víc jak 170 rezidenčních lokalit. Čím jsem byl starší, tím jsem měl víc kontaktů a začalo se nám to rozrůstat. Spojil jsem se ještě

s jednou dopravní firmou, abychom byli plně soběstační. Jednu chvíli jsme docela vyrostli, ale v roce 2013 jsme se zas rozdělili a každý jsme šli vlastní cestou.

Čemu se věnujete dnes?
Děláme demolice, zemní práce a projektovou činnost ve výstavbě. Celkově mám deset strojů od všech možných značek.
Co máte od Caterpillaru?

Amerika k americe: Tomáš Korecký je stylař, a proto si občas udělá radost tím, že si nechá odvézt techniku americkým Peterbiltem z odtahové služby kamaráda Františka Slunéčka. Peterbilt je vybaven dlouhou sjížděcí hydraulickou plošinou roztažitelnou až na 8 metrů s navijákem, která uveze 10,5 tuny.

Buldozer, pásový nakladač a minibagr. V současné době mám katry tři, ale obměňuji to. Vždycky vyšaším někde nějakej starej kus, kompletně ho zrestauruji a kochám se jím. Pak někdo přijde a já mu ho prodám a zase si koupím jinej. Takhle to jde pořád dokola.

Je nějaká inovaci od Caterpillaru, kterou považujete za skutečně revoluční?
Jednoznačně delta podvozek na dozerech. Současné novinky v oblasti filtrů mě nijak neuchvacují, ale delta podvozek považuji za genialitu. Že v Caterpillaru zvedli hnací kolo, to je jedna z věcí, která už asi nikdy nebude překonaná. Tohle řešení má tolik výhod, že bychom tady seděli týden, než bychom je všechny vyjmenovali.

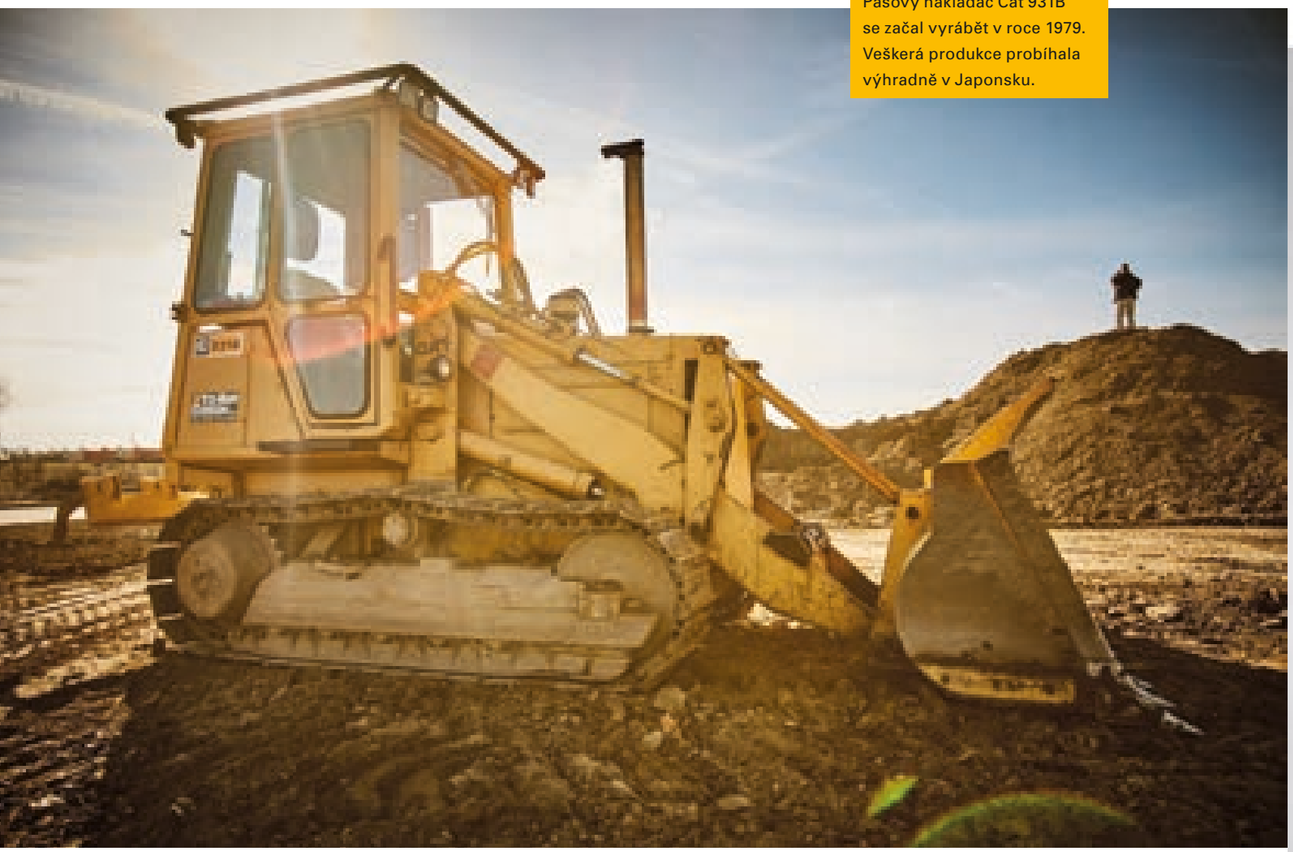
Kromě velkých mašin vidím, že máte ve vitríně i spoustu modelů. Počítal jste, kolik jich tu je?
Zrovna nedávno jsem viděl v televizi dokument o jednom sběrateli modelů stavebních strojů z Finska, o němž tvrdili, že jich má nejvíc na světě. Říkali, že jich má kolem dvou set. Já jich mám doma v Troji určitě přes čtyři stovky. Tady ve vitríně je jenom zlomek a to ještě těch cenných. Modely Caterpillar v měřítku 1 : 50 jsem začal sbírat už na základce. Za těch víc jak třicet let už jich pár přibylo. Současně skupuji veškerou literaturu, která se dá o této značce sehnat. Mám snad úplně všechny knížky o zemních strojích. Je hezké, když máte celou sbírku kompletní. Půjčoval jsem nějaké fotky do knihy Historie výroby traktorových strojů Radoslava Kolomého, kterou vydali v Národním technickém muzeu. S paní Janou Kleinovou z NTM jsme tehdy dokonce přemýšleli, jestli neuděláme výstavu, ale sešlo z toho.

Každý sběratel má svůj sen. Vy máte stroje, které by se z hlediska automobilů daly přirovnat k youngtimerům. Neláká vás pořídit si nějaký opravdový veterán? Třeba dozer z druhé světové?
Lákalo by mě to. Ale čím starší stroje, tím je to složitější. Bylo by to jenom na výstavu, určitě by to nikde nepracovalo. Mně se líbí funkční stroje, které umí dělat. Když jsem ve Švýcarsku vydražil stroj, který nikdo jiný nechtěl, zjistil jsem, že je z roku 1970, kdy jsem se narodil. O to víc jsem ho měl rád. Ten stroj dodnes jezdí, i když už mi nepatří.

Jak jste ho mohl prodat?
V roce 2015 se o něj začal zajímat jeden starší pán. Hodně jsem to tehdy zvažoval, ale když jsem viděl, že půjde do dobrých rukou, už mě to tak nemrzelo. Oživovat starší stroje, naučit je zase pracovat a pak je poslat na vyučenou dál do světa je součástí mojí filozofie. Pro mě je to okamžik, kdy zas můžu začít přemýšlet o nějaké další hračce.

Lehký dozer Cat D5C XL z přelomu milénia perfektně zapadá do Koreckého filozofie přivádět zpátky k práci starší stroje.

Řízení strojů je pro Tomáše největší vášeň.



Pásový nakladač Cat 931B se začal vyrábět v roce 1979. Veškerá produkce probíhala výhradně v Japonsku.

JEZDIT A ZVEDAT

Největší vášní Tomáše Koreckého jsou pásové nakladače. „Jsem na ně ulítlej," říká majitel stavební firmy To-Bia Czech. Většinu strojů včetně toho Cat 931B nakupuje na aukcích ve Švýcarsku, což bývala velmoc pásových nakladačů. Korecký si najde nakladač, který vůbec nikdo nechce, takže se nabízí třeba jen za 1 200 franků. Přiveze si ho domů, a když nemá v zimě co dělat, pustí se do jeho renovace. „Uděláme z něj kocoura, co jezdí a pracuje," říká. Stroj si nějakou dobu nechá, pak ho prodá a jede si zas pro další. „Někdo si doma staví modely lodí, já si renovuji pásové nakladače," vysvětluje. Proč zrovna je? V 80. letech, kdy se jako kluk začal zajímat o stavební techniku, byly i u nás velmi rozšířené. Jeden pamatuje například z Metrostavu. Pak ale někdo přišel s teorií, že jsou náročné na podvozek, a pásové nakladače začaly mizet. „Podle mě je to blbost, protože pásový nakladač nahradí hned několik strojů, když s ním umíte správně dělat. Lidé se jich možná bojí nebo je moc neznají. Když s naším nakladačem někam přijedeme, lidé jsou nedůvěřiví, ale brzy se přesvědčí o jeho obratnosti a chtějí ho na stavbu zas," směje se Tomáš Korecký.

Tohoto hbitého retro pomocníka z přelomu 70. a 80. let pohání čtyřválcový motor Cat 3024 s přímým vstřikováním o výkonu 65 koní. Nabízel se se dvěma šířkami pásů a do roku 1988 jich bylo vyrobeno kolem 5 500 kusů. Nahrazen byl modelem 931C.

www.partstore.zeppelin.cz

PARTSTORE™
ONLINE NÁKUP
NÁHRADNÍCH DÍLŮ
CAT® SE SLEVOU AŽ 6 %

www.zeppelin.cz

ZEPPELIN CAT

HLEDÁNÍ ZTRACENÉHO PÁSU

Přiznejme si to nahlas. Těžko se najde chlap, který někdy nechtěl vlastnit veterána. S auty to není jednoduché, ale dokážete si představit, co vás čeká, když se pustíte do starých pásových traktorů?

Autor: Adam Maršál
Foto: adam@nedori.cz

Dvoutunový pásový traktor Caterpillar 2 Ton se začal vyrábět v roce 1925. Tento kus nechal pro Zeppelin CZ dovézt z Nizozemska ředitel mostecké pobočky Petr Dvořák. Renovace probíhala v těchto prostorech a zabrala kolem 400 pracovních hodin.

V Mostě se o renovaci Caterpillaru 2 Tone zasloužil Jiří Karoch, který k Zeppelinu nastoupil v roce 1991

Ve světle lamp stojí uprostřed dílny jako socha, na níž se upíná veškerá pozornost. Umělecké dílo i tichý kus kovu. Dříve dělník, dnes majestátní výtvor strojírenské historie. Rozpustile naleštěný i technicky vážný – to je 2tunový traktor Caterpillar model T-35 nebo jednoduše 2 Ton z roku 1925. Myší lak zdobí rudý nápis Caterpillar na čumáku i váhová třída na bocích. To je všechno. Stroj je opět v plné síle nastoupit do ringu a rozdávat rány. Jiří Karoch se svými kolegy z pobočky Zeppelin CZ v Mostě na něm nechal 400 hodin, aby do těla ošumělého vagabunda vrátil krev bujarého švihák.

Proces zušlechťování začal koncem roku 2010, kdy ho v Nizozemsku vypátral a do Česka pro Zeppelin CZ dovezl šéf mostecké pobočky Petr Dvořák, který renovací pověřil jednoho ze svých nejzkušenějších mechaniků. „Stroj přivezli na paletě, protože byl nepojízdný. Tenkrát jsme k němu neměli žádné podklady, ale museli jsme někde začít, a tak jsem se pustil do bádání na internetu. Našel jsem stránky věnované výhradně tomuhle typu, odkud jsem si stáhl návod k obsluze i původní katalog dílů, což byl dobrý start," vzpomíná Jiří Karoch, který nastoupil k Phoenix-Zeppelinu v roce 1991. Zkušenosti s klasickými motory starších strojů Cat D6H, D8K nebo D9L mu pomohly lépe porozumět vrtochům veterána s více než osmdesátiletou historií. Tvrdí, že anglicky se nedomluví, ale díky studiu pramenů pro práci s americkými stroji rozumí všemu, co potřebuje. Do práce se pustil s chutí. „Mezi svátky je vždycky trochu volno, a tak mě nic nerušilo v rozebírání. Byla to radost, protože jsem zase dělal něco jiného", vzpomíná Jiří Karoch na své první námluvy s „dvoutunkou".

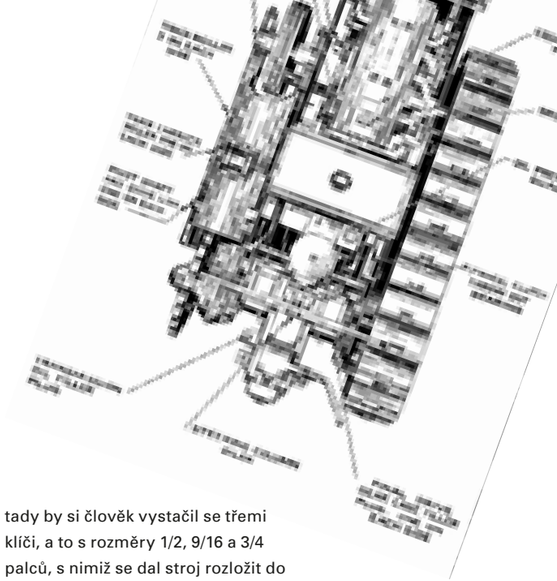
Potomek spojení dvou firem

Řada 2 Ton se spolu s těžšími sourozenci 5 Ton a 10 Ton začala vyrábět v roce 1925 v amerických závodech ve Stocktonu a Peorii. Bylo to právě v době, kdy se sloučily firmy Benjamina Holta a Daniela Besta, aby vytvořily novou značku Caterpillar Tractor Company se sídlem v Kalifornii. Spojení pomohlo zachránit obě firmy, které se přes jedinečné know-how a mocné výrobní zázemí finančně vyčerpávaly vleklými soudními spory o patenty a ochranné známky. Obě strany na tom vydělaly, protože v následujících čtyřech letech se prodeje zdvojnásobily a zisk dokonce ztrojnásobil.

Svůj podíl na úspěchu měl i tento malý stroj, jehož název byl odvozen od jeho hmotnosti. V reklamě čerstvě spojených podniků Benjamina Holta a Daniela Besta se tvrdilo, že zatímco styl rozhoduje o tom, jaký si muž koupí oblek, praktičnost je rozhodujícím faktorem při nákupu traktoru.

Pomocník pro silničáře i sadaře

Dobové reklamní materiály 2 Ton vynášely pro schopnost zastat práci na silnici, na poli, v průmyslu i v sadech. Dvoutunový chasník byl zpočátku vybaven benzínovým motorem o objemu 4,1 l a výkonu 15 koní, ale později dostal silnější 4,5 litr se shodným vrtáním, ale delším zdvihem a nárůstem výkonu na 25 koní. Třístupňová převodovka byla umístěna až za koncovými převody, takže sedačku museli posunout nezvykle daleko. Vpředu má pojezdová kola, vzadu hnací, na obou stranách má tři opěrné kladky a jednu nosnou nahoře, aby pás nebyl prověšený. Za velkým motorem je nádrž na palivo, převodovka, řízení a sedačka pro pilota.



„Podle sériového čísla bylo stále možné celou řadu dílů objednat z distribuční sítě Caterpillar stejně snadno, jako kdybych sháněl komponenty na stroj vyrobený v loňském roce."

Dobový prospekt jej popisoval jako stroj, který se vzhledem ke svým malým rozměrům a vysokému výkonu hodí pro práci na vinicích a v ovocných sadech, na polích i pro stavbu silnic, kde se dal využít jako grejdr, skrejpr nebo tahač valníku. Doporučován byl také jako soumar pro dopravu strusky, popela, odpadu, těžkých klád nebo k údržbě parků, golfových hřišť a výstavbě sloupů elektrického vedení.

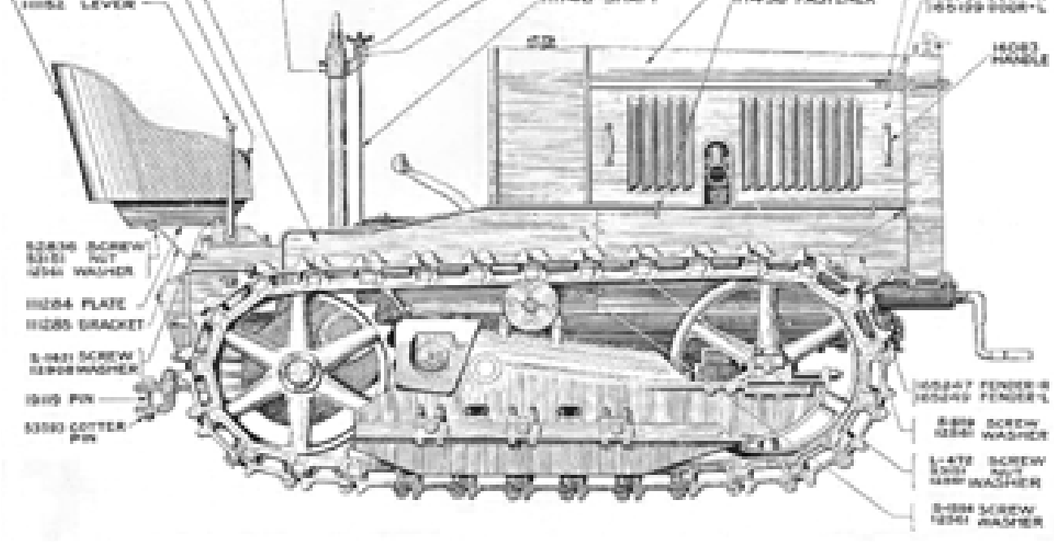
Veleben byl pro svou schopnost nahradit celé směny a ušetřit finanční prostředky. Dodával se i v zimní edici s plně uzavíratelnou kabinou a pluhem, elektrickým osvětlením a pásy speciálně vyvinutými pro sníh a led. Na téměř sto let starých propagačních materiálech je mimo jiné zachycen na plantážích v Africe s přívěsem plným kakaových bobů. To všechno, ale především veškerou technickou dokumentaci si Jiří Karoch prošel, než se pustil do samotné renovace.

Rozložit 2 Ton? Stačí jen tři klíče

Celý proces prací rozplánoval na několik kroků. V první fázi demontoval kapotáž, radiátor, pásy, vozík a sedačku. V druhé fázi se pustil do převodovky, spojky a brzd. Pokračoval demontáží hlavy motoru, olejového čerpadla, rozvodů, vany a klikového mechanismu. Všechny díly vyčistil, a co bylo třeba, také přetěsnil. „Ve srovnání se současnými stroji má 2 Ton neskutečně jednoduchou konstrukci. Zatímco na současnou techniku potřebuju celou basu nářadí, tady by si člověk vystačil se třemi klíči, a to s rozměry 1/2, 9/16 a 3/4 palců, s nimiž se dal stroj rozložit do šroubku," říká Jiří Karoch.

Během renovace narazil na překvapivé zjištění. Podle sériového čísla bylo stále možné celou řadu dílů objednat z běžného systému Caterpillar stejně snadno, jako kdyby sháněl komponenty na stroj vyrobený v loňském roce. Spoustu věcí bylo přesto nutné vyrobit od samého základu.

U vodicích kol a kladek se ukázalo, že na ně lze použít základ z dozeru D6K. Opotřebený a již jednou zkracovaný pás se musel nastavit plotnami z náhradního pásu, který se zakoupil za dvanáct set dolarů. Dalších 550 dolarů padlo na nové magneto, tedy zapalovací cívku. Všechny díly se průběžně lakovaly a teprve ve chvíli,



Výroba pásových traktorů Cat řady 6 začala v roce 1935 modelem RD6. V roce 1941 byla nahrazena modelem D6, který měl při stejném objemu motoru větší výkon i hmotnost.

Stroj o celkové délce 326 cm váží 6 710 kg. Na jedničku utáhne 4 650 kg. Na čtvrtý stupeň jede až 7,4 km/h a má tažnou sílu 1 400 kg.

Pásový podvozek má vozíky s pěti opěrnými a dvěma nosnými kladkami, stejně jako napínání pásů novější konstrukce, než měl předchozí model Diesel Forty.

Tříválcový dieselový motor OHV D6600 o objemu 10,2 l má výkon 45 koní. Startuje se pomocí benzínového dvouválce, který se musí natočit klikou. „Člověk se u toho někdy pěkně zapotí," říká mechanik Robert Čudek.

kdy byl stroj opět složen do kompletního stavu, došlo ke konečnému rozhodnutí, že se znovu přelakuje. Šlo o to, že žlutá se u Caterpillaru začala používat až v roce 1931. Do té doby měly všechny stroje kabát v barvě „battleship grey", což se týkalo i renovovaného 2 Tonu.

Hrdého veterána berou v Mostě na vyjížďku jen při slavnostních příležitostech. Nahodit se musí klikou,

„Když byl celý stroj nalakován, rozhodlo se, že se rozebere a nalakuje znova."

protože nemá startér. „Je lepší, když není úplná zima, protože pak musíme stříkat benzín do sání. Taky máme trochu problémy s karburátorem – kdyby byl nový, bylo by to senzační," říká Jiří Karoch, který má radost, když může vidět stroj v pohybu. Kvůli vibracím prý ale řízení raději přenechává místnímu pilotovi Venouškovi. Traktor má celkem tři rychlosti, přičemž na nejvyšší stupeň to dokáže rozkulit až na 5,25 mil v hodině, tedy na zhruba 8,4 km/h. K ovládání se používají dvě spojky, po jedné pro každý pás. Při sepnutí jedné se pás odstaví a stroj zatočí. Na měkkém podkladu to funguje spolehlivě, na tvrdé zemi je třeba pás ještě přibrzdit nožní brzdou.Veterán z mostecké pobočky je výjimečný, ale přesto ne jediný. V Česku najdete starých Caterpillarů víc. Za dalším jsme se vydali na opačný konec země, a to do Ostravy.

Od invazních svazů až do Slezska

Už když vystupujeme z auta před místní pobočkou Zeppelin CZ, slyšíme nezvyklý šum. Žlutý stroj Caterpillar RD6, který jinak nehnutě stojí u vchodu do recepce, nás dnes vítá veselým vrčením. Krátce před naším příjezdem

jej nahodil místní mechanik Robert Čudek, který se spolu s motorářem Petrem Mrajcou zasloužil o jeho znovuzprovoznění. „Chodí krásně i bez Ad Blue. Nezakouří a hezky voní," chválí ho Robert. U Zeppelinu je patnáct let a v minulosti dělal v Havířově na šachtě, pracoval u ochranky a ve službách české armády působil na misi v zemích bývalé Jugoslávie jako řidič obrněných transportérů OT-64. Sám vlastní historický Zetor 25, a protože miluje klasické stroje, byl přímo předurčen, aby se chopil renovace Caterpillaru RD6. Vedoucí ostravské pobočky Aleš Štěpanda ho pro Zeppelin CZ pořídil od jednoho sedláka v Nizozemsku. Stroj byl vyroben v roce 1939 a zúčastnil se ofenzivy spojenců na západní frontě, kde se pásové traktory používaly k tažení zbraní a úpravě cest a polních letišť. I když Caterpillar nevyráběl techniku určenou primárně pro vojenské využití, jeho stroje hrály nezastupitelnou úlohu. Admirál William F. Halsey po válce prohlásil, že právě buldozer společně s ponorkou, radarem a letadlem pomohl Američanům vyhrát válku v Pacifiku. Generál George S. Patton byl ještě optimističtější, když řekl, že pokud by si měl vybrat mezi tankem a buldozerem, vybral by si buldozer.

Předchůdci modelu RD6 se dají vystopovat až do roku 1931, kdy Caterpillar představil svůj první dieselový motor. Už dva roky svět bojoval s vleklou hospodářskou krizí a silný zážehový motor s nižší spotřebou paliva se jevil jako zajímavá alternativa. Problém ve spouštění byl vyřešen instalací druhého benzínového motorku, který přes samostatnou spojku uvedl motor do chodu. V roce 1934 začal Caterpillar označovat dieselové stroje písmenem RD. Číslo pak identifikovalo velikost. Traktor RD6 vznikl z předchozího typu Diesel Forty. Poháněl ho vznětový čtyřdobý tříválec se spalovací komůrkou.

„Při jízdě po betoně máte pocit, že vám z pusy vypadnou všechny plomby."

Pomohly zkušenosti se sovětskými stroji

Stroj stál v Nizozemsku venku na pospas rozmarům počasí a déšť s vlhkem si vybraly svou daň. Celý střední válec zrezivěl, spojková hřídel byla zlomená. Robertovi pomohly zkušenosti s údržbou sovětských buldozerů T-130, které koncepčně vycházejí z předválečných caterpillarů. Americký výrobce tehdy do SSSR dodal tisíce svých strojů, což ho mimochodem uchránilo před dopady ekonomické krize. Stalinec a další stroje sovětské konstrukční školy byly postaveny na základě údajné americké licence. I v případě ostravského veterána platilo, že se velká část dílů dala objednat přímo ze systému jen na základě zadání sériového čísla.

Startování dá trochu zabrat a kromě šikovnosti vyžaduje i jistou sílu. Jakmile žlutý katr naskočí, okolí zaplaví veselé ševelení. Fanoušci starých strojů tomu říkají šepot květin. Neptejte se proč. Robert vyráží na slavnostní jízdu okolo pobočky. Jak se v něm jede? „Tady na tvrdém betoně máte pocit, že vám vypadnou všechny plomby, jak se to třese," směje se Robert s tím, že stroje jako RD6 byly určeny takřka výhradně pro provoz v terénu. Kdyby přišla nabídka renovovat další podobný stroj, neváhal by ani vteřinu. „Bral bych to hned. Je to kus historie a to mě baví," říká.

Takhle to na dvoře ostravské pobočky nevypadá každý den. Veterán RD6 z roku 1935 berou na vyjížďku za výjimečných okolností a dampr Cat 730 byl zrovna jeden ze čtyř kusů, který právě čekal na předání zákazníkům.

Oslavte to s námi!

Nadechněte se zhluboka, svíček je už půl sta. Jsme tu 50 let s vámi a pro vás. Pojďte si s námi připomenout nejvýznamnější okamžiky od úsvitu československého zastoupení přes účast na strategických stavbách, vstup zahraničního partnera až po zakládání poboček a růst do současné podoby.

Od samého začátku to bylo nejen o důmyslných, výkonných a spolehlivých strojích, ale hlavně o přístupu k lidem, kterým byly určeny. Na tom se za posledních padesát let nic nezměnilo.

1969

První školení na Pastvinách. Funkci mobilního servisu zajišťoval Hanomag-Henschel F20.

Cat v Československu

V Československu se rozhoduje o významných liniových stavbách, budování přehrad a povrchové těžbě uhlí. Ukazuje se ale, že na to chybí potřebná technika. Žádná země bývalého východního bloku totiž nevyrábí dostatečně silné stroje, které by svým výkonem odpovídaly nárokům pro tak náročná zadání. Zjištění vede k povolení dovézt chybějící stroje ze Západu. Hranicí ospravedlňující nutný import z „nepřátelských" zemí je výkon 250 koní, kterou splňují těžké stroje Caterpillar. Žluté „katry" už u nás mají dobrou pověst. Některé byly dovezeny ještě před druhou světovou válku, řada z nich tu zůstala po americké armádě a organizaci Spojených národů pro poválečnou pomoc a obnovu s názvem UNRRA.

Od roku 1948 v atmosféře plánovaného hospodářství a státního monopolu ovládá veškerý zahraniční obchod v zemi podnik zahraničního obchodu KOVO, z nějž se později vyčleňuje Strojexport se sídlem v budově na Václavském náměstí v Praze. Ten už ve druhé polovině 60. let do ČSSR dováží dvě sady strojů pro účely státních podniků Stavby silnic a železnic a Dopravní stavby.

Každý z nich dostává po jednom kolovém nakladači Cat 988A a dozeru D9G. Dva týmy doplněné o deset nákladních tater objíždějí všechny významné stavby v zemi. Údržbu zajišťuje rakouská firma Eisner, která veškerou práci účtuje v nedostatkových valutách, což vede k úvaze zřídit v Československu vlastní zastoupení s přidruženým servisem. Evropská centrála Caterpillar Overseas se sídlem v Ženevě zas tímto krokem sleduje příležitost zajistit snadnější prodej strojů a zvýšení dodávky náhradních dílů do ČSSR.

Obě strany proto v souladu podepisují smlouvu o vytvoření zastoupení v Československé socialistické republice k 22. září 1969. Název je odvozen od sídla firmy jména budovy a přeložen do angličtiny. Nová firma Phoenix Praha, a. s., dostává do znaku bájného ptáka Fénixe. Současně vzniká i sklad náhradních dílů na Zličíně. Založením československé pobočky se otvírá brána pro dodávky silných strojů Caterpillar.

S příchodem Caterpillaru na československý trh se u nás objevily barevné mutace amerických prospektů, které v šedé době normalizace působily jako zjevení.

1970

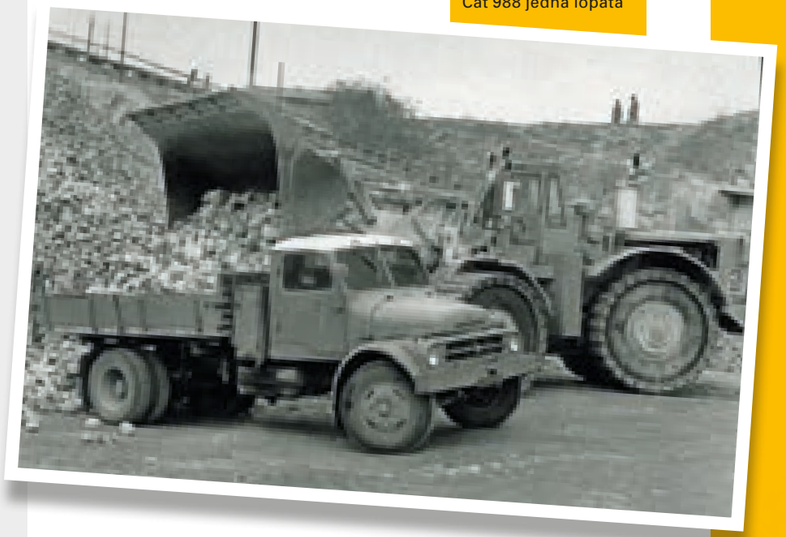
Phoenix roste

Takhle zachytila zaměstnance Phoenixu fotografie během školení ve Voršilské ulici v Praze. Všem se vštěpuje filozofie přímého přístupu k zákazníkům. Uprostřed skupiny je ředitel společnosti Vladimír Bečvařík (třináctý zleva). Firma se rozrůstá o další lidi do servisu a skladu na Zličíně, kde jsou náhradní díly za 2 miliony dolarů. Téhož roku přichází do firmy Josef Mixa, klíčová postava budoucích let.

1971

Bují nové projekty

Dálnice, mosty, tunely, přeložky, a dokonce nové metro. Sedmdesátky jsou érou dopravních komunikací, na kterých usilovně pracují staré i nové stavební firmy jako SSŽ, Dopravní stavby Olomouc, Ingstav, Doprastav, Inžinierske stavby Košice nebo Metrostav. Všechny se v tichosti předhánějí o posily v podobě nových strojů Caterpillar. O prázdninách 1971 je slavnostně otevřen první úsek dálnice mezi Prahou a Mirošovicemi svěřený SSŽ. Projekt spojení Prahy s Bratislavou, který usnul za 2. světové války a pak v 50. letech, dostává zelenou a vedení státu opěvuje dekádu liniových staveb. Pražané se učí obcházet díry velikosti kráterů – v okolí Václavského náměstí, I. P. Pavlova nebo Florence se hloubí stanice pro příští metro. Při práci ve vlhkých hlubinách exceluje pásový nakladač Cat 977L. Původně se počítalo se svedením tramvají pod zem, ale komise ze SSSR doporučila variantu metra odděleného od povrchové dopravy. Stavební práce jsou předzvěstí velkých změn.

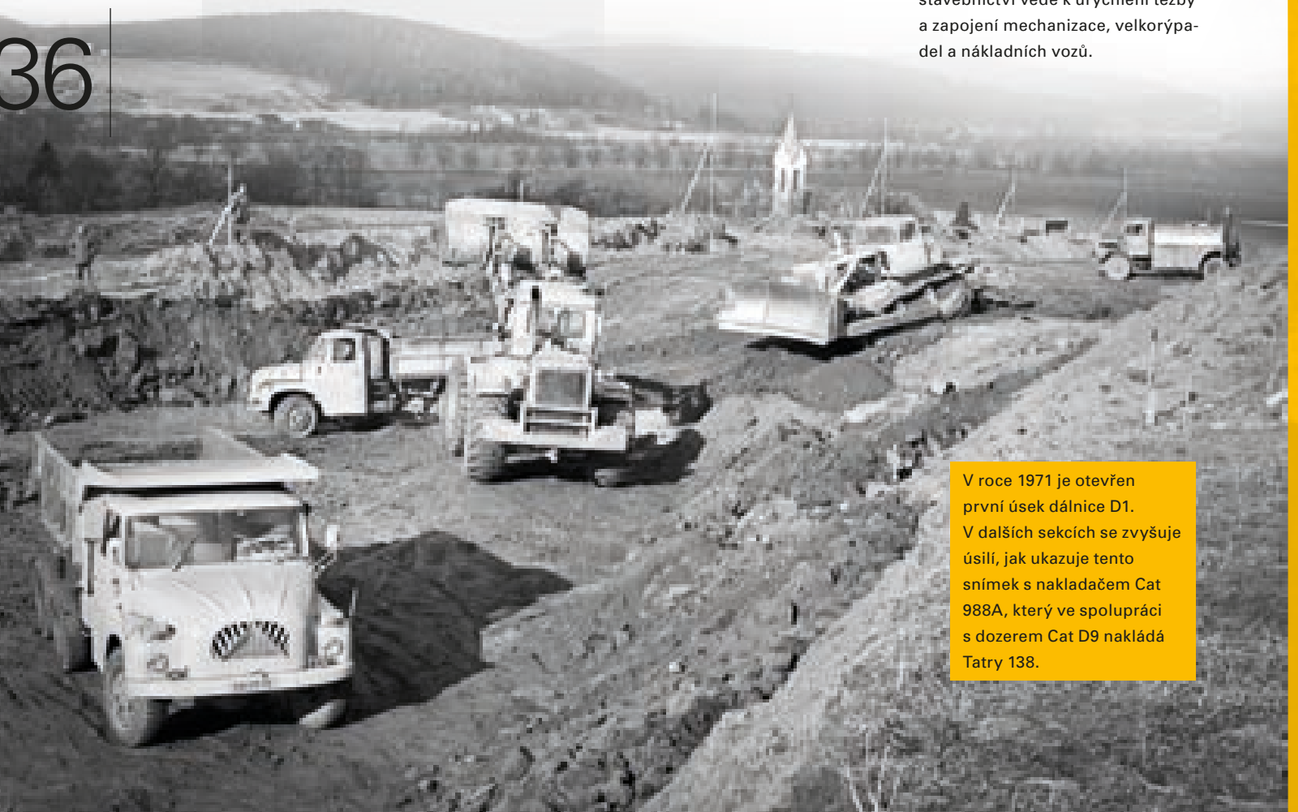


K naložení pětitunové sklápěčky Pragy S5T stačila novému Cat 988 jedna lopata

1974

Tradiční partnerství

Nový nakladač Cat 988A putuje do lomu Čertovy schody v Tmani u Berouna, kde má těžba vápence dlouholetou tradici sahající až do 19. století. Rozmach dobývání byl spjat s rozvojem hutnictví na Kladensku. Rostoucí poptávka související s rozvojem stavebnictví vede k urychlení těžby a zapojení mechanizace, velkorýpadel a nákladních vozů.



V roce 1971 je otevřen první úsek dálnice D1. V dalších sekcích se zvyšuje úsilí, jak ukazuje tento snímek s nakladačem Cat 988A, který ve spolupráci s dozerem Cat D9 nakládá Tatry 138.

1975

Přelomová hydraulika

Hydraulické technologie přinášejí revoluci v možnostech a výkonech velkých strojů. Zlatou medailí na Stavebním veletrhu Brno je oceněno hydraulické pásové rýpadlo Cat 235, které je novinkou ve svém segmentu. Po modelu Cat 225 je historicky druhým hydraulickým rýpadlem ve výrobním programu firmy Caterpillar. Pohání jej motor Cat 3306 o výkonu 195 koní. Vystavené rýpadlo vzbuzovalo emoce a nadšení, ale není mu dopřáno ukázat, co umí. Rok a půl stojí v ohradě státní společnosti Ingstav, aby bylo nakonec prodáno do Jugoslávie.

1976

Caterpillary, které Phoenix Praha dodal SSŽ, se podílejí na výstavbě rafinerie v Homsu v Sýrii, mostů v egyptské Benze a Gíze a vodojemů v Kuvajtu.

1978

Mrazivá výhra Catů

Na Silvestra 1978 se stane něco, co nikdo nečekal. Pamětníci si o tom budou dlouho vyprávět: zatímco během dne teploty stoupají na 15 °C a lidé chodí bez bund, v noci se ochladí na -15 °C. Socialistické hospodářství přes noc zamrzne. Hroutí se centrální vytápění, uhlí zamrzá ve vagonech, dochází k výpadkům elektřiny. Školy vyhlašují uhelné prázdniny, přestávají hrát divadla a provozy v řadě podniků stojí. Omezuje se i vysílání Československé televize a stát přijímá úsporná opatření. Většina strojů má problémy, mnoho z nich ani nenastartuje, s jednou velkou výjimkou: mechanizací značky Caterpillar. Zkušenost má vliv na navýšení objednávek strojů, které v tvrdých podmínkách nezklamaly.

K servisním zásahům vyjíždějí mechanici z dílny na Zličíně v Praze. K dispozici mají dodávky Hanomag-Henschel F20, které pražský Phoenix získal od rakouského dealera.

1979

Geniální delta

Do Československa přijíždí první dozer Cat D9L s přepracovým podvozkem zvaným delta. Inovátorské řešení se zvýšeným hnacím kolem se stává jedním z nejúspěšnějších patentů Caterpillaru v historii. Novince předcházel více než desetiletý vývoj. Od začátku 60. let rostly požadavky na výkon strojů a bylo zřejmé, že stávající dozer D9 brzy vyčerpá své limity. Konstruktéři v čele s Georgem Alexanderem tušili, že pokud chtějí vyvinout stroj o větším výkonu při zachování ovladatelnosti, musí přijít s novou koncepcí.

V hale určené pro experimenty do detailu rozebrali všechna řešení firmy od roku 1925 a po dvou letech úsilí přišli s výsledkem. Na patentovém úřadě přihlásili design podvozku se zvýšenými hnacími koly. Řešení vedlo k lepší trakci pásu za současného tlumení rázů od země.

Narostla sice celková výška stroje a zvýšilo se i jeho těžiště, ale konstruktéři nežádoucí jev vyřešili umístěním motoru níže a více dozadu. Aby toho docílili, museli přepracovat převodové ústrojí. Dalo to práci, ale nakonec se to podařilo. Převrat v konstrukci pásových strojů byl na světě.

K propojení Prahy a Bratislavy souvislou dálnicí dochází o 40 let později, než si projektanti národní dálnice za první republiky vysnili.

1980

Spolehlivá podpora

V listopadu je dokončeno souvislé dálniční spojení Prahy s Bratislavou o délce 317 km. Slavnostní otevření dálnice se koná na mostě přes řeku Moravu na hranici ČSR a SSR za účasti nejvyšších státních představitelů. Velkolepá stavba je i dílem strojů Caterpillar, které se opírají o bezkonkurenční servis. V době, kdy celá řada výrobků patří k nedostatkovým a na některé zboží se čeká i měsíce, Phoenix zajišťuje dodávky náhradních dílů do druhého dne. Unikátní je objednávání chybějících komponentů prostřednictvím telefaxu. Doručení probíhá letecky z centrálních skladů v Belgii. Díky této službě se nestane, že by některá z klíčových staveb stála kvůli závadě. Stroje Caterpillar tak mají pro československé hospodářství životní význam.

První dozer s delta podvozkem si v ČSSR pořizují Severočeské doly

1981

Bláto a holínky

V Praze má premiéru film Věry Chytilové Panelstory glosující život na nově vzniklých sídlištích. Jejich výstavba běžela celá 70. léta s úmyslem nabídnout dostupné bydlení lidem z venkova. Panelové domy na Jižním Městě, Proseku či v Bohnicích stojí i díky nasazení strojů Caterpillar. Hotové byty jsou postupně zabydlovány, ale chybí občanská vybavenost, jako obchody, základní i mateřské školy a podobně. Stroje pomáhají, jak můžou, ale lidé stále žijí na stavbě a vzpomínají na toto období jako na éru bláta a holínek.

Cat D8H podniku Konstruktiva pracuje na novém sídlišti na Proseku

1982

S rozšiřováním Prahy o sídliště se myslí i na dopravní spojení. Na Praze 7 vzniká nádraží MHD se stanicí metra Fučíkova (dnes Nádraží Holešovice).

Prostor pro budoucí nádraží vyklízí Cat 988A spolu s patnáctitunovou Tatrou 148

Půdní kompaktor Cat 815 na dálnici D5 u Berouna

1983

Dálnice a koridory

Dozery, nakladače, grejdry i kompaktory Caterpillar pracují na dálnici D5 z Prahy do Plzně, jejíž první úsek ze Zličína do Loděnice byl zprovozněn v roce 1982. V říjnu SSŽ dokončují Ervěnický koridor mezi Mostem a Chomutovem. Na 170 m vysokém náspu o délce 5 km se uplatnil i nový nakladač Cat 988B nasazený v nepřetržitém provozu.

1988

Satelitní spojení

Phoenix je prvním podnikem v Československu, který objednává přes satelit. Sklad je spravován přes počítač s přesnou evidencí náhradních dílů. Zboží je v Praze do druhého dne.

Chybějící díly umí Phoenix zajistit do druhého dne

1989

Dvacet let v ČSSR

Spolu s dvacátým výročím založení československé pobočky přichází i bilancování. Phoenix dovezl a prodal celkem 332 strojů Caterpillar, což v průměru znamená 17 kusů za rok.

1991

Klíčové spojenectví

Po společenských i ekonomických změnách v roce 1989 Caterpillar uvažuje, že v Československu zřídí dealerskou síť v podobě, jak funguje ve zbytku světa. Společnost Phoenix Praha a.s. proto hledá strategického partnera, který by jí umožnil založení poboček a následný rozvoj. O československý trh má zájem více subjektů. Jako vítěz z řady jednání vychází firma Zeppelin Metallwerke, která od roku 1954 zastupuje obchodní zájmy značky Caterpillar v Německu. Fúze s německým koncernem proběhne v červenci 1991. Současně s ní se mění jméno firmy na Phoenix-Zeppelin. Jednatel firmy Josef Mixa podmiňuje spojení embargem na dovoz použitých strojů ze zahraničí, které by ohrozily prodeje nové techniky.

Do vstupu společnosti Zeppelin do Phoenixu se u nás prodalo celkem 365 strojů, nyní je v plánu dovážet 50 kusů za rok. Pobočka v Kutnohorské ulici v Praze 10 nabízí nové služby. Zákazníci můžou využít analýzy prováděné S. O. S. laboratoří. O vědecké určení opotřebení strojů je zájem. Zkraje se analyzují stovky vzorků ročně, časem počty narostou na desítky tisíc. Společnost také poskytuje pravidelné měření částí podvozků pásových strojů. Svou činnost zahajuje divize Energetických systémů, která nabízí zástavbové motory jako pohonné jednotky a také širokou paletu energocenter a dieselagregátů všech druhů a výkonů. Historickými milníky jsou založení první pobočky mimo Prahu (v Mostě) a dovoz prvního rýpadlo-nakladače Cat 428 série II.

„Šéfa Caterpillaru Vito H. Baumgartnera jsem u šachů přesvědčil, že Zeppelin bude nejlepší řešení," říká Josef Mixa.

Transportéry v akci

Doba přeje budování čerpacích stanic pohonných hmot ze zahraničí. Vůbec první stanicí západního střihu u nás je ÖMV v Pávově u Jihlavy. Na stavbě se podílejí stroje Caterpillar, o které se starají mechanici polního servisu ve zcela nových dodávkách VW Transporter. Stanice je otevřena v říjnu 1991 a návštěvníci zvyklí na nedávný socialistický standard jsou překvapeni rozmanitostí nabízeného zboží i čistotou na toaletách se sprchou.

1993

Slovenská pobočka

S rozdělením Československa se dělí i Phoenix-Zeppelin na dvě společnosti, když 5. února vzniká dceřiná firma na Slovensku se sídlem v Banské Bystrici. Téhož roku se českým zákazníkům předvádí jubilejní rýpadlo-nakladač Cat 428 série II s výrobním číslem 25 000 a na soutěž do Malagy putuje skupina našich strojníků.

1994

Logickým vyústěním růstu společnosti je potřeba vybudovat si vlastní sídlo se servisním zázemím.

Logickým krokem v procesu růstu společnosti je založení sídla odpovídajícího její velikosti a potřebám. Dne 24. června 1994 jednatel společnosti Josef Mixa slavnostním poklepáním na základní kámen zahájí výstavbu budoucí základny Phoenix-Zeppelin v Modleticích. Dnes již zcela zastavěná lokalita poblíž jedenáctého kilometru u dálnice D1 je zelenou loukou se stromovou alejí a Kristem na křížku. Projekt realizuje pražská stavební firma Metrostav.

Současně je založen Klub posádek Caterpillar sdružující strojníky na strojích Cat, který se postupně rozrůstá o kolegy u konkurenčních značek až na společenství o více než tisíci členech.

Phoenix-Zeppelin se tradičně prezentuje na Stavebním veletrhu Brno. Největší atrakcí stánku připomínajícíhovesmírnou stanici je kolový nakladač Caterpillar 990. Jako první ambasador značky Caterpillar odsud putuje na práci do lomu Mokrá-Horákov. O jeho kvalitách a spolehlivosti svědčí skutečnost, že zde do roku 2010 nasloužil 30 530 motohodin a stále bez problému běžel.

Chloubou na Stavebním veletrhu Brno je nakladač Cat 990.

Stánek společnosti navštěvuje i předseda vlády Klaus. Úsměv mluví za vše.

1995

Konečně v novém

V listopadu se slavnostně otevírá nový obchodně-servisní areál Phoenix-Zeppelin v Modleticích. Události se účastní zástupci společností Caterpillar Inc, Zeppelin GmbH, Phoenix-Zeppelin a také Metrostavu, který projekt realizoval. Ústředí prostorného areálu tvoří administrativní budova, v níž nacházejí útočiště pracovníci pobočky. V suterénu se zabydluje S. O. S. laboratoř. Dvě další budovy tvoří dílny a velkosklad s náhradními díly. V severní budově nachází o dva roky později své sídlo Caterpillar Financial Services ČR a v roce 2006 je areál rozšířen ještě o moderní budovu společnosti Energetické systémy.

Současná podoba areálu rozšířeného o Energetické systémy.

Takhle vypadaly barevné prospekty se stroji Caterpillar v roce 1996

1996

Fotbalový rok

Zatímco český národní tým podléhá německému celku ve finále fotbalového ME v Anglii, utkání mezi českým a slovenským družstvem Phoenixu-Zeppelin končí kolegiální remízou 2:2.

Předchůdce Heavenu z roku 1997

1997

Prostředky na stroje

Možnost disponovat špičkovými stavebními stroji je zas o něco blíž díky otevření služby Caterpillar Financial Services v České republice, která nabízí chytrá a dostupná řešení i pro financování motorů, plynových turbín a dalších zařízení.

1998

V České republice se otevírají pobočky sítě The Cat Rental Store, pod níž spadá 1 700 půjčoven stavebních strojů a zařízení na celém světě.

Své brány otevírají první půjčovny s názvem The Cat Rental Store, které nabízejí stroje pro širokou škálu zákazníků od domácích kutilů až po velké hráče na stavebním trhu. Půjčovny zažívají boom a rychle se šíří po mapě České republiky s cílem být zákazníkům co nejblíže a ušetřit jim náklady na logistiku. Osobní kontakt s kvalifikovaným personálem jim pak pomáhá se správným výběrem odpovídajícím jejich požadavkům.

Kdo služeb půjčoven využívá nejvíc? Malé a střední firmy si půjčují stroje, které potřebují k okamžité realizaci svých zakázek. Velké společnosti zas poptávají stavební stroje s hmotností nad 20 tun, jako jsou dozery, rýpadla a kloubové dampry. Oblíbenými se stávají speciální zařízení pro demolici, rýpadla s dlouhým výložníkem nebo stroje se širokými pásy pro rybníkářské práce a vodní díla. Kutilové se zajímají o menší techniku, kterou potřebují nejlépe hned. Mezi nejžádanější u této skupiny zákazníků patří minirýpadla, mikronakladače, štěpkovače, pařezové frézy, vibrační technika, bourací kladiva, pily a jako občasný doplněk i přívěsné vozíky.

Od roku 1998 narostl počet půjčoven na 14 v ČR a 4 na Slovensku

V roce 1998 se pobočka v Plzni stěhuje na novou adresu

Nová pobočka v Brně nabízí rovnou i půjčovnu

Nová pobočka v Sokolově je otevřená pro zákazníky ze západních Čech

1999

Už i malé stroje

Caterpillar kupuje značku Perkins a získává motory i pro stroje menších výkonů. Od toho okamžiku už není jen symbolem mohutných strojů, ale nabízí kompletní sortiment od minirýpadel až po stotunové stroje. Na veletrhu IBF v Brně je stánek Phoenix-Zeppelin ve stylu westernového městečka. Nejatraktivnějším exponátem je demoliční rýpadlo Cat 5080, které pak putuje do vlastnictví společnosti Pavel Švestka. Pro přepravu je třeba použít soupravu o délce skoro 40 metrů a celkové váze přes 150 tun.

2001

Deset let od spojení s Zeppelinem je čas k bilancování. Co říkají čísla?

Zatímco v roce 1991 Phoenix-Zeppelin startoval v pronajatých kancelářích s dvaceti zaměstnanci, nyní působí ve vlastních areálech na třinácti místech v České republice a dalších pět poboček má na Slovensku. Ve firmě s ročním obratem pět miliard korun pracuje 450 lidí. Podle odhadů v České republice funguje 3 500 strojů Caterpillar, k nimž je třeba připočíst 2 300 zástavbových, lodních, lokomotivních a plynových motorů Cat. Jeden velký stroj putuje do společnosti Vápenka Čertovy schody. Jde o velké těžební rýpadlo Cat 5080, které stíhá naložit zdejší odvozní prostředky pěti lžícemi během pouhých 30 sekund.

2002

Dycky Most

V březnu se otevírá nová pobočka Most v Čepirožské ulici. Moderní budovu, která nezapře inspiraci modletickou centrálou, dokončuje stavební firma Klement během rekordních osmi měsíců.

Flotilu na Čertových schodech posiluje rýpadlo Cat 5080

2003

Kniha a školy

Zákazníkům Phoenix-Zeppelin se do rukou dostává první vydání velké knižní publikace s informacemi o nabízených produktech a službách, profilem společnosti a historií. O knihu je takový zájem, že je o čtyři roky později rozšířena a vydána znovu.

Phoenix-Zeppelin také navazuje spolupráci se středními průmyslovými školami a středními odbornými učilišti po celé České republice s cílem zvýšit zájem o obor a najít možné budoucí spolupracovníky, kteří by se uplatnili v servisu a službách společnosti. Studenti mají možnost získávat praxi na pobočkách firmy, učit se na moderních pomůckách nebo se zúčastnit přednášek o posledních trendech. Projekt startuje na Střední odborné škole v Kralovicích v Plzeňském kraji, ale brzy se přidávají další: Střední škola Technických oborů v Havířově-Šumbarku, Střední škola technická na Zeleném pruhu v Praze, Střední průmyslová škola strojní a stavební Tábor a Střední škola automobilní Holice. Být strojníkem nebylo nikdy tak inspirativní.

Pro velký zájem je kniha rozšířena a vydána znovu v roce 2007

2004

Lokomotivy

Phoenix-Zeppelin vstupuje do společnosti ČMKS holding, která se věnuje modernizaci a opravám dieselelektrických lokomotiv. Uplatnění v nich nacházejí první motory s technologií ACERT, které kontrolují proces spalování, aby se snížila úroveň látek znečišťujících ovzduší při zachování výkonu a účinnosti. Kromě dodávek motorů a komponentů zajišťuje Phoenix-Zeppelin servis a úpravy lokomotiv pro provoz tak, aby splňovaly všechny současné normy.

Motory Cat s technologií ACERT plní přísné emisní normy

2005

První česká firma si pořizuje symbol společnosti Caterpillar – stotunový pásový dozer Cat D11R.

Gigant a použité stroje

O úctyhodný stroj svou flotilu rozšiřuje stavební firma Petr Březina APB Plzeň pro práce na nově vznikající dálnici D3 v úseku Mezno – Chotoviny. Dozer o váze 104 tun disponuje motorem o výkonu 634 kW, radlicí umožňující hrnutí až 35 kubíků materiálu a zadním jednonožovým rozrývačem, který vyvine trhací sílu 660 kN.

Modernizovaná lokomotiva řady 755 je v areálu společnosti ČMKS osazena dvoustým motorem Cat. Hnací agregát je tvořen vznětovým dvanáctiválcovým motorem Cat 3512B o výkonu 1 455 kW s trakčním alternátorem Siemens.

Na mezinárodní soutěži ve španělské Malaze Česko reprezentují Robert Durda, Martin Sadílek a Oldřich Soukup, kteří končí v polovině výsledkové listiny.

Phoenix-Zeppelin nabízí alternativu k nákupu nových strojů v rámci programu Cat Certified Used (CCU). Prověřeným použitým strojům je udělen certifikát kvality a 12měsíční záruka na součásti hnacího ústrojí a hydraulické komponenty. Oddělení prodeje použitých strojů tvoří Jiří Neumann, Petr Pluhař a Jan Juzl.

CAT® Certified Used

2006

Nové budovy

V modletickém areálu se slavnostně otevírá nová budova Energetických systémů. Areál nabízí servisní, prodejní, testovací a skladové zázemí pro 30členný kolektiv zaměstnanců. ČMKS holding se přejmenovává na CZ LOKO a v Brně se otevírá nová pobočka, která je současně centrálou pro oblast Moravy.

Otevření centrály pro Moravu v Brně se účastní vedení společnosti

2007

Oslavy a pobočky

Phoenix-Zeppelin dosahuje hrubého zisku 319 milionů korun při obratu 4,7 miliardy korun. Caterpillar Financial Services Czech Republic slaví 10 let od svého vzniku na středověkém hradu Lipnice. Součástí oslav je i velkolepá ukázka nových strojů pro 1 200 diváků. Půjčovny strojů Cat se rozrůstají o provozovny v Napajedlech u Zlína a v Plzni.

2008

Nejen dobročinnost

Stroje Caterpillar se podílejí na rekonstrukci Masarykova okruhu v Brně. Veletrh IBF Brno je jedním z nejúspěšnějších v historii společnosti. Během týdne se podaří prodat téměř 100 strojů. Rozjíždí se služba Energency poskytující mobilní elektrickou energii pro sportovní a kulturní akce nebo pro podniky při plánovaných či havarijních výpadcích elektřiny. Herec Tomáš Hanák si pořizuje smykem řízený nakladač Cat 226B. V rámci sbírkového projektu Pomozte dětem! se na pobočkách v Brně a v Mostě podaří vybrat sto tisíc korun.

Dovednostní soutěže Klubu posádek Caterpillar se účastní 27 strojníků.

2009

Vychází historicky první číslo časopisu Heaven nejen o strojích Caterpillar

Služba Energency v Brně napájí velkoplošné obrazovky na mši, kterou celebruje papež Benedikt XVI. pro sto tisíc katolických poutníků.

Síť půjčoven se rozrůstá o další pobočky na celkový počet 13. Společnost zaměstnává 400 lidí a má roční obrat 4 miliardy korun.

Ve Velkolomu Čertovy schody se členové Klubu posádek strojů Caterpillar utkají ve finále. Vítězem se stává Petr Brchel.

Phoenix-Zeppelin spouští nové webové stránky s napojením na informační systém Helios a budova České televize na Kavčích horách nahrazuje starý záložní zdroj od ČKD novým dieselgenerátorem Caterpillar 3512 o výkonu 1 500 kVa.

Herec Tomáš Hanák získává nakladač Cat 226B. Používá ho ve prospěch Nižboru, kde je zastupelem.

2010

Medaile a elitní hasiči

Dvě zlaté medaile vyhrává na olympiádě ve Vancouveru bruslařka Martina Sáblíková podporovaná společností Phoenix-Zeppelin. Elektrocentrály Energency poskytují proud při setkání amerického prezidenta Baracka Obamy s Dmitrijem Medvedevem v Praze. V červnu se otevírá nová budova ostravské pobočky, kterou za 90 milionů realizovala společnost STASPO. Čtyři zastávky Caterpillar RoadShow navštíví rekordních 400 lidí a elitní Hasičský záchranný útvar v Hlučíně získává první stroje Caterpillar, které mu pomáhají při nasazení v situacích, kdy běžná technika selhává.

2011

Ocenění a 3D nivelace

Dozer s diesel-elektrickým pohonem Cat D7E získává Zlatou medaili IBF na stavebním veletrhu v Brně. V Banské Bystrici se otevírá nové sídlo slovenské pobočky, kterou podle projektu studia PHA realizovala firma Doprastav. Vícepalivový motor BOOMEL DUAL získává Zlatou medaili Mezinárodního strojírenského veletrhu. Na český trh vstupuje SITECH CZ, distributor měřičských a nivelačních systémů a 3D nivelačních zařízení pro management stavebních strojů.

Vytěžený materiál vyvážejí z tunelu nakladače Cat 966H

2012

Metro až do Motola

V Praze se za 19 miliard korun protahuje linka metra A z Dejvic do Motola. Stavbu realizují firmy Metrostav, Hochtief a Skanska s četnými subdodavateli. Ve štolách pracují tunelové rýpadlo, kolové i pásové nakladače, minirýpadla a další stroje Caterpillar. Vedení společnosti Phoenix-Zeppelin se ujímá Ing. Stanislav Chládek.

Historie spolupráce s elitními hasiči v Hlučíně sahá do roku 2010

Divize důlní stroje se stará nejen o prodeje nových zařízení, ale i o jejich opravy

2013

Rozšíření o důlní divizi

Společnost Phoenix-Zeppelin je posílena o novou divizi Důlní stroje. Děje se tak v důsledku převzetí rozšířené distribuční sítě a oddělení podpory produktů společnosti Caterpillar Global Mining Czech Republic se sídlem v Ostravě-Radvanicích. Celá akvizice má mezinárodní rozměr, protože koncern Zeppelin přebírá tuto část od Caterpillaru také v dalších zemích střední a východní Evropy. Nová divize, zaměřená na produkty a specializovaná řešení pro těžební průmysl, je ideálním doplňkem ke stávajícímu portfoliu koncernu, který se tímto stává komplexním dodavatelem technologií jak pro povrchovou, tak pro náročnou hlubinnou těžbu.

2014

PHOENIX ZEPPELIN CAT

ZEPPELIN CAT

Phoenix-Zeppelin mění název na Zeppelin CZ v souvislosti se stoprocentním převzetím koncernem Zeppelin GmbH

V Česku a na Slovensku se rozjíždí program Cat Certified Rebuild neboli certifikovaná přestavba strojů. Využívá nejnovější technologie a poznatky, díky nimž starší stroje získávají vlastnosti a kvality stroje nového, a to v zajímavém poměru cena a výkon. Filozofie programu je postavena na tom, že každý stroj Cat má po skončení „prvního životního cyklu“ stále ještě provozuschopné součásti, které mohou po opravě a spolu s výměnou dalších součástí až dvojnásobně prodloužit životnost stroje. Přestavba probíhá v několika fázích, při kterých je zkontrolováno a vyměněno až 7 000 součástí za originální díly. Zákazník pak dostává stroj, který vypadá jako nový, a to včetně záruky a nového výrobního čísla.

Certifikovaným rebuildem prošel i bezpilotní pásový nakladač, kterému při výbuchu strusky v Nové huti v Ostravě-Kunčicích prohořela kabina

2015

Dieselgenerátorová stanice BS1 zajišťuje zálohu v Temelíně a v Dukovanech

Záloha pro Temelín

V návaznosti na havárii v japonské jaderné elektrárně Fukušima I v roce 2011 dochází nejprve k testům ve všech evropských jaderných elektrárnách, později Český úřad pro jadernou bezpečnost nařizuje instalaci dalších záložních dieselgenerátorů pro případ úplné ztráty elektrického napájení. Nová dieselgenerátorová stanice BS1 od společnosti Zeppelin CZ je od ledna 2015 v rutinním provozu v jaderných elektrárnách Temelín a Dukovany.

Rýpadlo-nakladač patří k nejoblíbenějším strojům vůbec

2016

Kulaté výročí

Zeppelin CZ se přidává k celosvětovému kulatému výročí rýpadlo-nakladače značky Cat. Je to přesně třicet let od chvíle, kdy se začal prodávat tento druh stroje s označením Cat 416. Zákazníci si ho oblíbili pro jeho univerzálnost, a tak během třiceti let vzniklo sedm sérií s řadou inovací a designových variant. Rýpadlo-nakladače Caterpillar se vyrábějí v jedenácti modelech ve třech závodech ve třech zemí: v Desfordu ve Velké Británii, v Thiruvalluru v Indii a v Campo Largo v Brazílii. Očekává se, že z výrobní linky sjede rýpadlo-nakladač s pořadovým číslem 300 000.

V České republice nabízí Zeppelin CZ použité elektrocentrály i motory s certifikovanou zárukou od výrobce. Ať už si zákazník vybere elektrocentrálu či motor s jednou z certifikovaných záruk, vždy získá zařízení s prokazatelnou historií a jasně definovaným technickým stavem.

V květnu probíhá na třech místech ČR akce s názvem Cat Roadshow. Návštěvníci se seznámí nejen s novými stroji Caterpillar, ale také s vybranými nákladními vozy Tatra. Na podzim kamenolom Mokrá u Brna posílí velký kolový nakladač Cat 988K k nakládce pevných dampů.

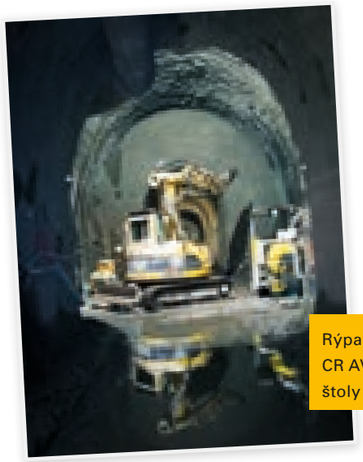
V roce 2016 se Cat Roadshow představuje na třech místech

Vzducholoď Zeppelin NT už svezla čtvrt milionu pasažérů. V roce 2018 měli příležitost i hosté z České republiky.

2017

Partstore je na síti!

Půjčovna strojů v Ostravě vysílá elektrocentrálu na dakarskou rallye spolu s týmem Tatra Buggyra Racing Martina Kolomého. Kamenolom v Jakubčovicích nad Odrou přebírá obří kolový nakladač Cat 988K. Přínosem pro české zákazníky je možnost objednávat originální náhradní díly online prostřednictvím služby Partstore. PartStore umožňuje nakupovat z pohodlí domova, 24 hodin denně, 7 dní v týdnu. Má ale i další výhody: lze díky němu zjistit dostupnost konkrétního dílu na pobočkách Zeppelin CZ v České republice a její cenu. Zajímavým benefitem pro zákazníka je i sleva za nákupy. Zájemci mohou využít i různé mobilní aplikace. Po produktových listech a katalozích si mohou stáhnout speciální apku s nabídkou Půjčovny strojů Zeppelin CZ. Pod dnem Vltavy v Praze se razí tunel pro infrastrukturní síť neboli kolektor. Práci má na svědomí speciálně upravené kompaktní pásové rýpadlo Cat 308C CR s důlním výložníkem AVESCO ve službách firmy Subterra.



Rýpadlo Cat 308C CR AVESCO razí štoly pod Vltavou

2018

Zeppelin nad námi

Praha je svědkem jedné z nejzdařilejších marketingových akcí desetiletí. Jeden celý květnový víkend po obloze nad metropolí pluje vzducholoď Zeppelin NT s obří reklamou na kolový nakladač Cat. Vzdušné plavidlo o délce 75 metrů vozí významné hosty společnosti Zeppelin CZ. Poloztužená konstrukce a náplň nehořlavým heliem z něj dělá jeden z nejbezpečnějších dopravních prostředků na světě. Zeppelin nad Prahou pilotuje Katharine Boardová a Fritz Günther.

2019

Zeppelin CZ si připomíná padesát let od založení oficiálního zastoupení Caterpillar v Československu.

Společnost Zeppelin CZ navazuje na dlouholetou tradici v poskytování služeb na nejvyšší úrovni v oblastech prodeje a půjčovny stavební techniky, důlních strojů a energetických systémů. V současné době představuje jedničku na trhu s padesátiletou historií a pobočkami na 14 místech České republiky. Nelpí na minulosti a dívá se dopředu. Již teď mohou zákazníci využívat výhod propojené stavby, nivelační systémy pro řízení strojů na dálku nebo sledování technického stavu flotily strojů díky připojení strojů k internetu. Součástí monitorovaných údajů je nájezd motohodin, vytíženost nebo spotřeba paliva. I přes neustálé inovace stojí už padesát let na stejných principech: být zákazníkovi nablízku a poskytovat nejkvalitnější stroje a standard služeb, které předčí veškerou konkurenci.

Klíčoví lidé společnosti

Josef Mixa

Řady prvního týmu Phoenixu rozšířil už v roce 1970. Od té doby je se společností nerozlučně spojen. V roli jednatele dovedl v roce 1991 Phoenix ke spojení s německých Zeppelinem. Od roku 2012 nastupuje do správní rady a o dva roky později přenechává svůj podíl německému koncernu Zeppelin.

František Poulíček

Do Phoenixu nastoupil v roce 1974 z technického oddělení společnosti Stavby silnic a železnic, kde měl na starosti stroje Caterpillar. Vypracoval se na pozici generálního ředitele, kterou zastával do roku 2008.

Stanislav Chládek

Svou kariéru začal ve firmě Caterpillar Financial Services v roce 2000. Absolvoval pražskou Vysokou školu ekonomickou a získal titul MBA od University of Pittsburgh, USA. Funkci generálního ředitele vykonává od roku 2012.

Autor: Adam Maršál
Foto: adam@nedori.cz

SERVISMAN POSLEDNÍ INSTANCE

Martin Hák z Prahy přijede, zařídí, opraví. Je to technik specialista, což je něco mezi mechanikem, dispečerem a poradcem v jedné osobě. Jako Dr. House z televizního seriálu ho posílají k případům, kdy si ostatní neví rady. Jak těžké je rozklíčovat, proč stroj přestal pracovat? O čem přemýšlí při opravě osmdesátitunových rýpadel?

Stojí mi stroj. Jak velká je šance, že mi ho přijedete oživit?
V současné době jsem na pozici technika specialisty, což je něco mezi mechanikem, dispečerem a technickým poradcem při řešení vážnějších situací. Posílají mě k případům, které je třeba vyřešit rychle a s vynaložením minimálních nákladů. Funguji jako samostatná výsadková jednotka, připravená vyrazit do akce podle zadání šéfa servisu v Modleticích, který vyhodnocuje poruchy od zákazníků. Tuto funkci vykonáváme ve dvou ještě s kolegou Honzou Neoralem.

Když řešíte nějaký problém, jak vypadá váš přístup k zákazníkům?
S některými zákazníky se známe řadu let, během nichž si k sobě vybudujeme vztah. Nasloucháme jim, a když mají nějaký problém, místo na dispečera se můžou obrátit přímo na nás. Jsme jim k dispozici jako osobní bankéři v bance.

Co musíte umět, abyste se pustil do opravy velkého stroje sám v cizím prostředí a bez zázemí dílny?
Základem jsou technické znalosti z oboru. Musím si umět poradit v každé situaci a vyznat se v systémech. Očekává se, že vím, jak funguje elektrický a převodový systém, motory i hydraulika.

Jak hodně do vaší práce zasahují moderní technologie?
Když jsme začínali v těch devadesátých letech, měli jsme velké, těžké manuály. To byly naše bible, bez nichž jsme se nepohnuli z místa. Manuál k jednomu stroji měl třeba dva tisíce stran a v tom jsme museli hledat. Dneska je všechno digitální, takže zadám klíčové slovo a potřebné informace se vyhledají automaticky. Člověk k tomu musí umět jazyky. Pendluju mezi Rumunskem a Českem, takže se domluvím anglicky, rusky i rumunsky.

Martin Hák je chlap se širokým záběrem. Je ženatý, má čtyři děti, hraje na kytaru ve folkové kapele, velí dobrovolným hasičům v Měcholupech a s partou „Divočáků" objíždí Evropu na motorce Honda CB.

Martin vyráží na opravy strojů, které není možné poslat na pobočku. Často jde o práci na mnoho dní.

Je to čistá nebo špinavá práce?
Protože hraju na kytaru, jsem na ruce pedant. Naučil jsem se pracovat v ochranných rukavicích. Nedílnou součástí mé práce je teoretická příprava, objednávání dílů, komunikace se zákazníkem, zpracovávání nabídek, takže to mám dost pestré. Jsem neustále rozkročený mezi dílnou a kanceláří. Každý den je jiný a pokaždé zajímavý. Baví mě to čím dál víc.

Co vás baví nejvíc?
Každý stroj je jiný, takže to není žádná rutina. Jednou se mi pod ruku dostane dozer, pak dampr, rýpadlo nebo nakladač. Z mého pohledu má každý stroj svou duši a příběh. O nás, co jsme u katru pětadvacet let a více, se říká, že máme žlutou krev. Baví mě, když někam přijedu, stroj nejede, já ho opravím a vidím radost těch lidí, kteří mě chválí, že jsem na to přišel. Mám dobrý pocit, že jsem zákazníkovi vytrhl trn z paty.

Věrný značce

U Zeppelinu pracuje 27 let. Vyučil se elektrotechnikem pro stroje a zařízení. Začínal jako předprodejní mechanik, působil u mazacího servisu, staral se o flotily Caterpillarů na významných stavbách, vedl dílenský servis, před osmi lety navázal spolupráci se zákazníkem z Rumunska a v současné době funguje jako servisman poslední instance.

O čem přemýšlíte při opravování takových velkých strojů? Napadne vás, že jsou skvěle vymyšlené, nebo máte na konstruktéry vztek?
Kolikrát se vztekám, ale vždycky si znovu uvědomím, že je to jen stroj a že vždycky existuje cesta, jak se z toho dostat. Nicméně platí, že čím větší je stroj, tím posvátnější z něj mám respekt. Některé stroje provázím celým jejich životem. Nedávno jsme v Českých lupkových závodech rozebírali do krabic obří rýpadlo Cat 375, které už mělo odslouženo. Byl jsem to přitom já, kdo ho kdysi dával dohromady a předával zákazníkovi jako nový. Dá se říct, že jsem ho porodil, vychoval a pak pohřbil.

Co obnáší kompletování stroje? Jako spotřební řidič osobních vozů tohle neznám. Přijdu k dealerovi a koupím si celou oktávku...
Nebavíme o malých rýpadlech, která už chodí také kompletní, ale o obřích strojích vážících desítky tun. Ty se dodávají rozebrané už jen kvůli přepravě. Třeba u osmdesátitunového rýpadla jsou kvůli stabilitě složené podvozky. Ty musím rozebrat, roztáhnout a zajistit. Je to šílená práce, kdy musím povolit a pak zase utáhnout šedesát 65m šroubů. Stroj má demontovaná ramena, pístnice, kabinu a protizávaží, které váží třeba 16 tun. Mojí prací je komponenty namontovat, sesadit, vymezit úhly, vyzkoušet a doplnit provozní kapaliny.

Já jsem kompletoval maximálně bagr z lega, takže si neumím představit, jak si můžete u osmdesátikilového bagru vystačit sám.
Zrovna tohle sám nezvládnu. Musím k tomu mít minimálně dva asistenty a pětitunový vysokozdvižný vozík. S některými úkony si pomáhám jeřábem, bagrem nebo buldozerem.

Co ukrývá Martinova mobilní dílna?

Jednoduše řečeno, musí tu být všechno. Martina na jeho cestách nesmí nic zaskočit, musí si poradit s každou závadou, zákazníci na něj spoléhají. Přehledně uklizené je tu veškeré nářadí pro opravu všech strojů Cat od maličkých po ty opravdu velké. Všechno tu má své místo. V pojízdné dílně nesmí chybět ani diagnostická zařízení pro motory i hydrauliku. A samozřejmě je tu i prostor pro práci na demontovaných součástkách.

Nemůže se vám při tom něco stát?
Jeden pracovní úraz jsem měl. Stalo se to kvůli špatné komunikaci s řidičem a jeho zbrklosti, kdy nastartoval motor ve chvíli, kdy jsem ho ještě seřizoval. Ufiklo mi to dva prsty, ale na funkci rostlináře to nemá vliv (smích).

„Pokud stroj nejede, pomůže mi ze 40 % praxe, ze 30 % štěstí a na zbytek je manuál."

Kolik procent závad rozklíčujete ihned a na kolika se zaseknete?
Vysvětlím to jinak. Když si s něčím normální mechanik neví rady, tak za tím jedu já. Jsem servisman poslední instance. Pokud stroj nejede, pomůže mi ze 40 % praxe, ze 30 % štěstí a na zbytek mám manuál.

Co byl zatím největší oříšek?
Nejtěžší je přesvědčit zákazníka, že se vyplatí na opravách nešetřit. Rozeberu třeba převodovku a zjistím, že by bylo vhodné vyměnit i ložiska a písty, ale zákazník se kroutí, protože je to drahé. Když ho nepřesvědčím, může se stát, že stroj pak místo deseti let poběží jen pět. Vždy dělám maximum, aby byl zákazník seznámený se všemi okolnostmi a mohl se rozhodnout.

Jako motorkář si svou hondu opravujete také sám?
Základní věci si udělá sám, ale jinak vyznávám názor, že člověk má dělat to, čemu rozumí. U motorky to není otázkou toho, že bych jí nerozuměl, ale nemám na ni potřebné nářadí. Je to stejné, jako když se rozhodnete, že si v koupelně uděláte obkládačky a najednou zjistíte, že potřebujete řezačku, lepidlo a další věci. Když chcete profesionální výsledek, vyplatí se najmout profesionála.

U většiny případů, si Martin musí poradit sám, často s využitím improvizace.

JAK SE STAVÍ DÁLNICE

Je to jako velká strategická hra. Každý krok musí být připravený, promyšlený a naplánovaný. Jakou úlohu v ní plní různé stroje a kam až se dnes stavaři posunuli díky vyspělým 3D technologiím? Nad plány nového dálničního úseku mezi Budimírem a Bidovci u Košic nám to prozradili Tereza Konečná ze stavební společnosti Skanska a Ivan Blažek z firmy Sitech.

Text: Adam Maršál
Ilustrace: Marcel Brna

Dozery skrývají ornici, rozrušují horniny, vytvářejí zářezy, násypy i svahy a hrnou materiál na kratší vzdálenosti

Kouzlení v trojrozměrném světě

Pokud jste někdy něco budovali, víte, kolik to dá práce. Třeba taková polička na knížky! U dálnice je to podobné, jen trochu větší. Musíte učinit rozhodnutí, podívat se do peněženky, vymyslet projekt, sehnat materiál a nářadí, dát tomu nějaký čas, hlavně to nepokazit, a jednoho dne je polička hotová. U dálnice všechno trvá o něco déle. Hodně se o tom mluví, spousta lidí je proti, kdežto řidiči mrmlají, proč už se dávno nejezdí. Jakmile se všichni konečně shodnou, udělá se soutěž na projekční firmu a pak druhá na společnost, která silnici postaví. Projekt se nejdřív vypracuje jako jeden velký plán, který se dá vytisknout a položit na stůl nebo přilepit na zeď. Dalším krokem je dnes oblíbené „třídéčko", tedy model, kde mají všechny objekty svůj objem a tvar. Zatímco dříve se modelovalo ze sádry či dřeva, dneska všechno sviští v počítačovém softwaru. Výsledkem je digitální 3D projekt, kterým se dá procházet jako ve hrách na playstationu. Tento projekt se později nahraje do stavebních strojů, které v něm jezdí, pracují, kopají i hrnou přesně tak, jak se od nich čeká. Precizní prací se šetří čas i peníze. To jsme ale trochu napřed. Nyní se podíváme na úplný začátek.

Rýpadla kopou a hloubí. Ve spolupráci s dozery vytvářejí zářezy do krajiny, kudy povede budoucí dálnice.

Ani moc rovná, ani moc klikatá

Všichni by si přáli, aby byly věci jednoduché. Jenže tak to není. Když chcete dálnici z bodu A do bodu B, nemůžete stavět podél přímky, která je nejkratší a nejspíš také nejlevnější. Má to spoustu důvodů. Za prvé je spousta míst, které dálnici překážejí, jako třeba rybníky, letiště, vojenské prostory, zimoviště tetřevů a podobně. Takže tudy prosím ne. Komplikací jsou i města a lidé, kteří se chtějí v noci normálně vyspat. Obydlí se proto také obchvacují. Na všechno jsou normy a přes ně nejede vlak, že? Na vodní toky se dálnice vedou kolmo, aby byly mosty co nejkratší, a úplným postrachem stavařů jsou oblasti, s nimiž se nedá udělat nic jiného, než je provrtat a dálnici vést pod povrchem v tunelech. Ty jsou tak drahé, že vás úplně přejde humor. Když to aspoň trochu jde, kopcům a horám je lepší se vyhnout, ale ne zas moc, protože dlouhá objížďka taky něco stojí. Je to prostě alchymie. V potaz se samozřejmě bere, že půdu někdo vlastní a je třeba ji vykoupit. Při stavbě se dále dodržuje tzv. směrové řešení. Podle něj nemůžou mít dálnice moc rovných úseků, aby na nich řidiči neusínali, ani moc zatáček, protože by pořád někdo boural.

Měříme a tyčíme

Tahle část je celkem nudná, ale bez ní to nejde. Pokud máte mezi přáteli geodeta, řekne vám přesně to samé. Než se rýpne do země, musí se všechno zaměřit a vytyčit, aby stavba na vlas přesně souhlasila s plánem. Geodetům v tom dnes pomáhají moderní technologie včetně dronů s GPS a kvalitními foťáky. Vytyčení se pořád dělá zatloukáním kolíků, ale už to není nutné úplně všude. Nepřístupným místům se geodeti můžou vyhnout, protože většina strojů už dnes stejně jede podle 3D projektu. Svou polohu v něm neustále kontrolují prostřednictvím zařízení, kterému se říká 3D nivelace. Díky spojení s totální stanicí nebo s GPS družicí stroje velice dobře vědí, kde se nacházejí a kde smí či nesmí pracovat. Strojníci na svých displejích vidí nejen to, co se bude stavět nad zemí, ale i pod ní, takže nerozkopou vodovod nebo trubky s plynem, což je malér a stopka na několik týdnů. Všemi potřebnými daty dneska geodeti dokážou všechny stroje na stavbě nakrmit pěkně na dálku za pomoci internetu, takže nemusejí běhat v holínkách s USBéčkem od jednoho k druhému. Jak už vás možná napadlo, v tuhle chvíli se nacházíme někde na půli cesty. Jednoho dne se už možná jen nahrají data, stroje se rozjedou a dálnici postaví úplně samy. Ale nebudeme předbíhat a rozčilovat čtenáře, kteří nedají dopustit na poctivou lidskou práci.

Dampr je nezbytný dopravní prostředek pro horniny všeho druhu, a to i v těžkém nebo rozbahněném terénu.

Kolové nakladače jsou univerzální stroje, které těží měkčí horniny, odklízejí po nakládkách a převážejí materiál na kratší vzdálenosti

Překážky a ornice pryč

Všechno, co dálnici překáží, musí z cesty. Překládají se kabely, odstraňují se staré silnice, kácí lesy, řežou křoviny, bourají se domy. S většinou prací si poradí klasické stroje vybavené přídavným nářadím, jako jsou mechanická a hydraulická kladiva nebo křovinořezy. Dětská radost přichází ve chvíli, kdy je nutné něco odstřelit (samozřejmě žertujeme, jde o čistě profesionální zásah). Významným úkonem je odstranění životadárné ornice, která se shrne a odveze, aby mohla plodit někde jinde. Lepší stroj než dozer na tuhle práci ještě nikdo nevymyslel. Současně se zakládají příjezdové cesty. Některé z nich později zaniknou, jiné zůstanou v podobě přiváděcích silnic k budoucí dálnici.

Další všestranný stroj, který podle užitého nástroje dokáže rozbíjet horninu či původní povrchy, jindy zas bagruje nebo funguje jako jeřáb pro pokládání trubek a profilů či osazování svodidel.

Tvrdé horniny stavbu ztěžují a prodražují

Dlouho před pokládkou vozovky se musí krajina uzpůsobit a urovnat, aby se nevlnila nahoru a dolů jako horská dráha. Než se rozhodne, jaké stroje vyjedou, udělá se průzkum a zatřídění hornin. Tvrdší horniny vyžadují nasazení těžší techniky, více práce i vyšší náklady. Nejmenší odpor kladou sypké a rýpné horniny, s nimiž si snadno poradí nakladače a dozery. Trhatelné horniny je třeba odstranit za pomoci buldozerů s rozrývadly a těžkými rýpadly nad 40 tun. Pevné horniny jsou pak soustem pro těžké rozrývače, někdy dokonce trhaviny. Dozery i rýpadla s 3D nivelací usnadňují strojníkovi práci, protože je zcela zřejmé, kde a kolik materiálu musí vytěžit nebo shrnout, případně doplnit a nahrnout. Tam, kde je v krajině materiálu moc, se vytváří takzvaný zářez. Kde materiál naopak chybí, doplní se násypem. Ideální je, když se horniny vytěžené ze zářezu použijí v nedalekém násypu, takže se nemusejí daleko a draze dopravovat.

Na každou vzdálenost se hodí jiný stroj

Když se díváte na stavbu dálnice, za chvíli vám dojde, že se pořád něco někam vozí. Rozhodujícím kritériem pro volbu správného prostředku je vzdálenost. Na vzdálenost v desítkách metrů si s tím v pohodě poradí dozery a nakladače, které půdu rozhrnou nebo naloží a odvezou podle potřeby. Velkým pomocníkem v těžkém terénu je potom dampr, který všude projede a hodně uveze. Pro dopravu na větší vzdálenosti mimo stavbu jsou vhodná nákladní auta. Skrejpry jsou na našich stavbách k vidění málokdy kvůli vyšší spotřebě. Materiál vytěžený ve výkopu se shromažďuje na skládkách, kde se buď jen vrství, nebo dále upravuje. Zemina se pomocí nakladačů sype na hromady, skalní horniny se drtí v čelisťových drtičích, menší čelisťové drtiče si zase poradí se starými betony. Manipulaci s materiálem na skládkách usnadňují dozery, nakladače, těžká rýpadla a nákladní auta. Během provádění výkopu se začíná rýsovat, jak bude dálnice v krajině vypadat. Na práci se podílí veškerá mechanizace osazená 3D naváděním, které ji nechá kopat, hrabat, hrnout vždy jen tak, aby to bylo přesně podle plánu.

Grejdr je typický dělník nasazovaný na budování dálnic od samotného úsvitu velkých strojů. Hodí se na precizní zarovnávání velkých ploch před pokládkou vozovkových vrstev.

Bagry jako univerzální pomocníci

Bagry pokládají výpustě a trubky kanalizace, osazují žlaby prefabrikovanými objekty z betonu, později ukotvují i svodidla. Na tuto činnost se hodí lépe než jeřáby, protože jsou rychlé a flexibilní. Součástí dálnice jsou také inženýrské sítě. Po výkopu přijdou na řadu násypové práce, které se provádějí po vrstvách. Podle typu materiálu se vrství v tloušťce od 20 cm až po 1 metr. Materiál ze skládek vozí dampry nebo nákladní auta a o jejich rozhrnutí se pak starají dozery nebo grejdry. Udržovat správnou tloušťku strojníkům umožňuje 3D nivelace. Důležitým pravidlem je, že každá vrstva se musí během jednoho pracovního dne ukončit vždy v celé šířce. Ten samý den musí být také zhutněna čili uválcována.

Nejdražší vrstva nakonec a může se jezdit

Jako poslední se pokládá takzvaný kryt. To už je povrch, po němž budeme jezdit. Používá se buď beton, který je dražší, odolnější a trvanlivější, nebo asfalt, který je levnější, méně hlučný a komfortnější. Výběr je těžší než ve francouzské restauraci a účet vyšší než v running sushi. O pokládku materiálu dováženého na stavbu nákladními vozy se starají finišery, které jej vrství precizně podle 3D nivelace. Až úplně poslední vrstva se dělá jednolitě podle ručního nastavení na stroji – takzvaně na lištu – aby byla všude stejně tlustá a nevlnila se. Finální vrstvy jsou nejdražší, a proto se musí pokládat opravdu přesně. Když na deseti kilometrech dálnice přidáte o centimetr navíc, náklady se vám zhoupnou o pár milionů. Takže bacha! Kryt se opět poctivě zhutní a je hotovo. Mezitím se staví benzínky, odpočívadla, ukotvují svodidla a informační cedule, narýsují čáry, přestřihují pásky a můžeme jet!

Bez ohledu na použitý materiál se musí každá vrstva náležitě zhutnit neboli uválcovat. Ke zhutnění slouží nejen váha, ale také velmi sofistikované vibrace.

Finišer svým názvem naznačuje, že s jeho příchodem se jde do finiše. Rozděluje se na finišery pokládající asfalt a beton.

DEVĚT MALÝCH RÝPALŮ

S příchodem nové generace strojů přepisujeme pravidla v kategoriích minirýpadel. Nabídka se rozrostla hned o devět nových modelů.

Nová minirýpadla mají velmi podobný výkon a kvalitu ovládání jako jejich větší sourozenci.

Autor: Jan Křeček
Foto: Zeppelin CZ

Mezi těmi nejmenšími stroji představuje Caterpillar hned pět nových modelů. Jsou to řady **Cat 301.5, Cat 301.6, Cat 301.7 CR, Cat 301.8 a Cat 302 CR**. Nová generace minirýpadel Cat si klade za cíl přiblížit tyto stroje standardům běžným v kategoriích větších strojů, a to jak po stránce výkonu, tak především ovládáním. Ovládací prvky jsou konstruovány pro intuitivní práci. Informace o stroji jsou přehledně zobrazovány na novém LCD monitoru. Praktický ovladač v podobě kolečka umožňuje nekomplikovanou práci s monitorem. Exkluzivním rysem této generace minirýpadel je sériově dodávané ovládání pomocí joysticku Cat. Řidič může kdykoli stisknutím tlačítka přejít z běžného řízení pákou/pedály na levý joystick, kterým lze stroj ovládat pohodlněji a přesněji.

Podpěrný štít rozšiřuje možnosti využití minirýpadel na zemní práce, jako je zasypávání, zpětný zához a odsouvání. Zvlášť je třeba zdůraznit velkou dráhu zdvihu štítu pod a nad základní rovinu i plovoucí funkci a již zmíněné řízení joystickem. Co se týče konstrukčního provedení rámů, výložníku a násady, nové ministroje se řídí základními principy větších rýpadel Cat, a nabízejí tedy dokonalé předpoklady pro dlouhou životnost.

Těžká váha mezi ministroji

Kromě minirýpadel v kategorii do dvou tun se představuje i řada větších strojů, modely **Cat 307.5, Cat 308 CR, Cat 309 CR a Cat 310**. K prioritám při vývoji nových strojů patřily mimo jiné pohodlí a bezpečí řidiče. Kabina všech čtyř strojů je utěsněná a přetlaková, aby bylo možné interiér udržovat v maximálně bezprašném stavu. Dosavadní klimatizace byla nahrazena výkonným klimatizačním zařízením. Odpružené sedadlo a automatický bezpečnostní pás se širokými popruhy i nastavitelné opěrky zápěstí na řídicích konzolách jsou nyní součástí standardní výbavy. Velké přední okno lze zcela vyklopit nahoru. Velké skleněné plochy po stranách kabiny a na její zádi zajišťují společně se střešním okénkem optimální výhled. Dále pomáhá záďová kamera s obrazem na multifunkčním monitoru, i zde nalezneme sériově dodávané řízení pomocí joysticku Cat. Ke standardní výbavě patří také automatický dvoustupňový pohon pojezdu včetně tempomatu.

Bezpečnost řidiče na jeho pracovišti zajišťují ochrana obsluhy v případě převrácení (ROPS) a ochranný rám. Všechny ovládací prvky jsou zajištěny hydraulickým zámkem a pracovní prostor před strojem osvětlují halogenové světlomety se silným světlem na výložníku. Viditelnost dále zlepšují volitelné LED světlomety vpředu a vzadu. Minirýpadla, která se snadno přepravují, je možné podle předpisů zabezpečit kotevními oky na rámu podvozku.

Pokud je vyžadována zvláštní přesnost, lze pracovat v režimu výškové lopaty.

Prémiová výbava

Minirýpadla nové generace jednotně disponují efektivním hydraulickým systémem load sensing, který šetří pohonné hmoty a má elektronicky regulované axiální pístové čerpadlo s proměnným objemem, jehož velký průtok oleje zaručuje rychlé pracovní cykly. Vysoký systémový tlak generuje působivou zvedací, výkopovou a hnací sílu. Pomocí přídavného hydraulického systému rýpadla Cat 309 s vysokým průtokem lze zvlášť účinně využívat sofistikovaná hydromechanická přídavná zařízení.

Pro zvýšení univerzálnosti použití je z výroby instalován kombinovaný jednocestný obousměrný přídavný hydraulický systém s funkcí konstantního tlaku. Příslušná vedení jsou vybavena rychlospojkami. Volitelně jsou k dispozici manuálně nebo hydraulicky ovládané rychloupínací nástavce. Pokud je vyžadována zvláštní přesnost, například v bezprostřední blízkosti zásobovacích zařízení, je navíc možné pracovat v režimu výškové lopaty. K tomu jsou stejnou měrou vhodné lopaty s uchycením pomocí čepu nebo rychloupínáku. Nové ministroje se řídí základními principy větších rýpadel Cat a mají tedy dokonalé předpoklady pro dlouhou životnost. Po otevření postranních dveří jsou všechny body rutinní údržby pohodlně přístupné ze země. Robustní boční panely jsou vyrobeny z pevného plechu s prolisy a mohou být v případě potřeby snadno vyměněny. Caterpillar přepisuje pravidla, nové ministroje vystupují ze stínu svých větších sourozenců.

Minirýpadla

Caterpillar definuje celou kategorii strojů. Když si do Googlu zadáte heslo minirýpadla, vyjede vám na prvním místě nabídka Zeppelinu CZ. Největší oblibu si tyto kompaktní, a přesto velmi výkonné stroje získaly při hloubení výkopů či základů domů, při přípravě staveb a dalších pracích.

VÁLKA BOLAVÝM ZÁDŮM

Autor: Jonáš Kašpar
Foto: adam@nedori.cz

Krk

Jako většinu lidí, co pracují v sedě, bolí i strojníky krční páteř. Ukloňte hlavu na jednu stranu a rukou na spánku vytvořte závaží, abyste protažení svalových vláken umocnili. Jednoduchým cvikem si lehce protáhnete napjaté svaly v oblasti krční páteře.

Vývojáři v Caterpillaru dělají vše proto, aby se strojníkům pracovalo co nejpohodlněji. Když se ale zapomenete v kabině, tělo se začně ozývat. Bolí vás záda? Brní vás ruka? Fyzioterapeutka Jana Kašparová má pár rad, jak se protáhnout (i se svým strojem). U každého cviku platí, že se dělá pomalým tahem za hlubokého dýchání do daného místa.

Prsní sval

Dlouhodobá manipulace s volantem a joysticky negativně působí i na prsní svaly. Zkracují se a mohou působit další potíže s pohybovou soustavou. Zapřete se o jakoukoliv část stroje celým předloktím a vytočte hrudník dopředu. Zkrácený sval se natáhne, a tím pádem i uvolní.

Zápěstí

Práce s joysticky klade zátěž na zápěstí a předloktí. Působí podobně jako dlouhodobá práce s počítačovou myší. V nejhorším může vést k brnění celé končetiny nebo až k omezení pohybu. Problémům předejdete zapřením prstů dlaněmi vzhůru o volant nebo o přístrojovou desku a natažením svalů předloktí.

Důležité jsou přestávky

Školitel strojů Caterpillar Pavel Škopek říká, že tělo strojníka je při práci vystaveno těžkým zkouškám. Kromě bolestí svalů upozorňuje i na možné problémy způsobené vibracemi, které se přenášejí do kabiny. Nejlepší prevencí jsou časté a pravidelné přestávky. Kromě toho doporučuje sportovat, aby bylo tělo připravené na zátěž.

Nohy

Pocit ztuhlých a těžkých nohou – tak popisuje většina strojníků pocit, který způsobuje dlouhé sezení v sedačce. Opřete se o stroj, přední končetinu pokrčte, zadní se snažte propnout v koleni a dostat patu na zem. Účinnější alternativou je stoj na jedné noze s druhou položenou na kole nebo lopatě. Protáhnete si zadní stranu stehen i lýtka.

Záda

Lopata nemusí sloužit pouze k nakládání. Lze se o ni snadno vyvěsit a uvolnit napětí v páteři, které dlouhé sezení způsobuje. Pokud váš stroj postrádá lopatu, zkuste najít hranu, která bude pro vás v optimální výšce jako pro Janu hrana lopaty na fotce.

Nakladač přivezla společnost na veletrh v Brně v roce 1982. Odtud putoval do severních Čech, kde budil respekt svou obří lopatou o objemu 5,5 kubíků

STROJ SE DĚDIL Z OTCE NA SYNA

Autor: Martin Sandner
Foto: archiv autora

Snad každý strojník by přísahal, že právě jeho stroj žije. Přečtěte si pohnutý příběh o obřím nakladači **CAT 988B** z roku 1982, který se zdědil z otce na syna. Nebylo to ale bez zápletky. Než se tak stalo, všichni zúčastnění si dávno mysleli, že už ho nikdy neuvidí. Představíme vám stroj, který 35 let poctivě sloužil u Staveb silnic a železnic, než zmizel jednou provždy.

Martin Sandner v lopatě stroje, který léta před ním řídil jeho otec Zdeněk

Poprvé jsem stroj viděl na Ervěnickém koridoru, když se na něj navařovala lopata. Psal se rok 1983 a mně bylo sedm let. Pořád ho ale vidím, jako by to bylo včera. Táta ten den přijel domů na otočku zrovna ve chvíli, kdy jsem přišel ze školy. „Nechceš se mnou do práce?", zeptal se mě. Technika mě bavila, a když jsem slyšel, že dorazil nový stroj, nemohl jsem odolat. Když jsem ho uviděl poprvé, nevěřil jsem, že může být něco tak velkého. Ze země jsem nedal nohu ani na první schůdek, ale hned jsem věděl, že to chci řídit.

Jak jsem se jednou vyšplhal do kabiny, už jsem nechtěl ven. Stroj jsem pak vídal každé prázdniny a o pracovních sobotách, kdy jsem jezdil s tátou po stavbách a sledoval, co všechno ta mašina dokáže. V Berouně byl mazec sledovat, jak sype hlínu na korbu tatrovek. Stačila jedna lžíce, sklápěčka byla plná a už se zas mazalo. Chlapi to měli vychytaný, protože tenkrát byli placení v úkolech od kubíku. U práce asistoval dozer Cat D9L, takže to pěkně odsejpalo.

Na strojírenský veletrh v Brně

Jako novinku ve třídě velkých nakladačů ho firma Phoenix přivezla na Mezinárodní strojírenský veletrh v Brně v roce 1982. Cat 988B budil respekt již od pohledu. S výškou 4,20 metru, váhou 42 tun a lopatou o objemu 5,5 kubíku, do které se bez problémů postavil dospělý člověk, bylo jasné, že se nejedná o žádného drobečka, natož lenocha. Pod kapotou mu burácel osmiválcový motor 3408T s řazením válců do „V" a výkonem bezmála 380 koňských sil. Oproti staršímu bratrovi 988A disponoval měničem převodovky s proměnlivým průtokem či zavřením náplně na turbíně. Pohodlí strojníka zajišťovala prostorná kabina s masivním ochranným rámem, dvojité topení s regulací a ovládacími prvky, které nevyžadovaly téměř žádnou námahu. Již v osmdesátých letech bylo možné za příplatek v do-

Práce, oprava, doprava, zábava a zase práce. Život s Catem 988B zachycený ještě na mobil s analogovými tlačítky.

„Jak jsem se jednou vyšplhal do jeho kabiny, už jsem nechtěl ven."

larech nechat domontovat klimatizaci a hasicí zařízení, které by při požáru pokrylo celý motorový prostor, přídavné světlomety a další části. Nadčasová byla i signalizace pro případ, že by praskly klínové řemeny.

Zrození karlovarské katrlinky

Nákup stroje požehnala československá vláda pro potřeby národního podniku Stavby silnic a železnic Praha. Vedení podniku pak rozhodlo o jeho přiřazení k Závodu 6 v Karlových Varech. Jeho první cesta vedla na stavbu Ervěnického železničního koridoru mezi Třebušicemi a Chomutovem v severních Čechách, kde se po těžbě hnědého uhlí stavěla nová železniční trať přes doly.

Vznikal zde 170 metrů vysoký násep, takže zde pro stroj s téměř šestikubíkovou lopatou byla práce zajištěna. Vláda a strana rozhodla o jeho nasazení na nepřetržitý provoz 24 hodin denně. Takto vytížený provoz obstarávala čtyřčlenná posádka ve složení Miloš Šlapák, Ludvík Janda, Pavel Rathan a můj táta Zdeněk Sandner. Tím vznikla pověstná „karlovarská katrlinka".

Vzhledem k vysokému výkonu byly k nakladači zakoupeny na dopravu materiálu pevné dampry Belaz 540A ze Sovětského svazu, na které se vešly dvě plné lopaty. Odvoz zajišťovaly také Tatry 148 S1. K hrnutí materiálu sloužil dozer Cat D9L, který nahradil starší D9H. Když nakladač nasadili na těžbu, při nabrání se zvedala záď. Není divu – do lopaty nebyl problém nabrat 14 tun, ale přitom se zjistilo, že kvůli úsporám zakoupili stroj bez bočního protizávaží, které mělo být uschováno pod kryty v zadních rozích. Kvůli vyvážení se tam musely umístit poctivé pláty ocele. Přesto všechno se brzy ukázalo, jak velký kus práce dokáže stroj zastat. Neexistovala těžba, kterou by nezvládl, a tomu odpovídala i jeho spotřeba.

Při běžném provozu vypil 32 až 35 litrů nafty a v těžbě se jeho spotřeba vyšplhala i na 52 litrů na motohodinu. Stroj měl z počátku i mouchy, které bylo třeba vychytat. Když bylo nutné zamknout měnič na plném výkonu kvůli trakční síle, praskaly kardanové kříže jak na běžícím pásu. Výrobce je proto časem nahradil za silnější.

První posádce se říkalo karlovarská katrlinka. Sloužila v součinnosti s ruskými Belazy.

„Karlovarská posádka dostala slib, že se jim stroj vrátí, ale dopadlo to jinak."

Dělník na dálnici z Prahy do Plzně

Po dokončení velkých zemních prací na koridoru byl stroj v roce 1984 nasazen na výstavbu dálnice D5 mezi Berounem a Zdicemi, kde dostal za úkol zmenšit kopec nad Levínem. Strojníci si tehdy stěžovali, že se spíš než o kopec jednalo o skálu. Cat 988B zde působil v součinnosti s dozerem Cat D9L a kolovým rýpadlem Broyt X 30, s nimiž kopec doslova rozebral. Ruské Belazy byly nahrazeny Tatrami 815, na které se vešla přesně jedna plná lopata. Po dálnici D5 nakladač pracoval na jaderné elektrárně Temelín a v roce 1988 šel pomáhat s průtahem silnice z Prahy na Karlovy Vary a z Varů na Ostrov nad Ohří. Kromě toho spolu s dozerem D9L skryl nejeden kamenolom, pískovnu či kaolinku.

Přicházejí první větší bolesti

Na jaře 1988 došlo při přejezdu po vlastní ose z Karlových Varů do Plzně k poškození diferenciálu. I tak byl stroj s pohonem pouze zadní nápravy nasazen na nezbytných čtrnáct dní, než byl diferenciál opraven. Na podzim už měl naslouženo přes 21 tisíc motohodin, a tak bylo rozhodnuto o převozu do Prahy na generální opravu motoru.

Místo motoru po generálce stroj ale dostal pouze motor zánovní. Došlo také na opravu měniče a kontrolu převodovky. Karlovarská posádka sice dostala slib, že se jim stroj záhy vrátí, ale život rozhodl jinak. Na jaře 1989 byl nakladač převeden z Karlových Varů pod Stavby silnic a železnic, závod 3 v Praze-Kyjích. Do Varů jen přišel dopis, že se stroj prodává. Nikdo nic nevěděl a původní posádce včetně mého otce zbyly jen vzpomínky. Spolu se strojem odešel i velký dozer CAT D9L, který bez nakladače pozbyl významu.

Nové výzvy v novém prostředí

Nakladač nastoupil na stavbu dálnice D8 v Klíčanech, kde je nasazen na dvousměnný až třísměnný provoz s novou posádkou v podání Karla Hracha, Waltra Mazze a Jiřího Čapka, kteří už předtím obsluhovali Cat

Cat 988B z roku 1982 versus nové stroje

Nová mašina je tichá, má klimatizaci, je pohodlná, ekonomická a co si namačkáte na displeji, to za vás sama dělá. Ale je také vzhledem k současným technologiím daleko náchylnější na poruchovost. U 988B jsem slyšel a cítil tu sílu motoru a věděl, že to pojede pořád, i když to nebyl žádný rychlík. Mohl jsem se spolehnout, že mě nevyšplouchne žádný software. K tomuto stroji byl potřebný cit a sluch. A když se něco podělalo, dokázal jsem spoustu věcí opravit sám. Byla to poctivá a přitom jednoduchá mašina. Myslím, že v době, kdy se vyráběla, byla dost nadčasová, co se týče pohodlí, přístupu údržby a hlavně co do síly a funkčnosti. Vždyť se tento model vyráběl bez zásadních změn až do roku 1992. Je pravda, že měl i stinné stránky, hlavně co se týkalo přepravy, ale práci uměl zastat za několik strojů.

Již v osmdesátých letech do něj bylo možné za příplatek v dolarech nechat domontovat klimatizaci nebo hasicí zařízení.

„V Praze jsem stroj opět spatřil. Bylo to jak setkání se starým přítelem."

988A. V tomto momentě jsem o něm ztratil povědomí. Stroj nám zmizel ze života až do roku 1996, kdy se ozval bývalý strojník z Karlových Varů Ludva Janda, že pod něj jezdí v Roudnici s Tatrou. Potvrdil tím, že stroj stále jezdí. V roce 2003 byl stroj nasazen na stavbu D1 u Vyškova a hned pak přepraven na D8, kde se zahájila výstavba úseku z Ústí nad Labem směrem k hranici s Německem.

Já sám jsem se stal mezitím strojníkem a v roce 2003 jsem přišel převodem z Varů k SSŽ do Prahy, kde jsem stroj opět spatřil. Bylo to jako setkání se starým přítelem. Vedoucí byl dost překvapený, když jsem mu řekl, že na něm pracoval můj táta a já na něm jezdil už jako kluk. O rok později jsem na něj byl nasazen na záskok a pak už mi zůstal.

Se strojem jsem byl nasazen na zemní práce v Ústí nad Labem, kde jsem nakládal ornici na skrývkách, popílek a zeminu. Za jednu směnu jsme udělali kolem 2 500 kubíků. Stroji však ubývaly síly a bylo třeba učinit rozhodnutí o jeho dalším osudu.

Začíná boj o přežití

V roce 2007 na něm byla provedena rozsáhlá oprava hydrauliky a pístnice zdvihu ramene, vyměnilo se hlavní zubové čerpadlo, část elektroinstalace a zrenovován byl i lak. Po opravě se stroj pustil do výstavby D47 na Bohumín a Vysočanské radiály, ale čím dál víc bylo znát, že má nejlepší léta za sebou.

Nakladač byl v žalostném stavu, a tak začal boj o přežití. Podařilo se mi přesvědčit nadřízeného, že když zainvestujeme do babičky, bude z ní zase princezna. Vedení mělo naštěstí pochopení, protože to byl všeobecně oblíbený stroj. Ve spolupráci s Phoenix-Zeppelin v Modleticích a pobočkou v Mostě jsme provedli nejdůležitější opravy, které se týkaly hlavně motoru a převodovky. Byl jsem rád, že stroj bude ještě nějakou dobu funkční, protože to byla srdeční záležitost.

Dalším cílem byla dálnice D3 na Tábor, kde byl nakladač nasazen do těžby zářezu a přemístění zhruba 650 tisíc metrů kubických zeminy. Úplně poslední misí tohoto veterána byla stavba úseku u Veselí nad Lužnicí, kde měl na starost především obsluhu velkého depa štěrku.

Rebuildu se už nedočkal

Na sklonku pracovní životnosti motoru jsme se snažili dostat stroj na repas, který lze provést v programu Cat Certified Rebuild, ale to už nám bohužel neprošlo. Babča šla do důchodu po natočení poctivých 60 tisíc motohodin. Pak byl stroj vyřazen a prodán.

Ztratil se nám z dosahu, ale jednou provždy zůstane spojen s naší rodinou. Když bylo mému synovi devět, vzal jsem ho na stroj, ať si také zařídí, jako já kdysi, když mě bral táta na stavbu. Tím pádem měli volant i páky v ruce tři chlapi z jednoho klanu. Můžu říct, že tenhle Cat 988B se u nás dědil z otce na syna. Nikdy na něj nezapomenu.

Martin Sandner

jezdil s tátou strojníkem po stavbách už jako kluk. Vyučil se strojníkem stavebních strojů u SSŽ/Eurovie, kde je 26 let. Podílel se na stavbě D3 a D8, na opravě D1, na obchvatech Chebu, Loun a Nýřan. Kromě nakladače pracoval na finišeru nebo pásovém rýpadle a v současnosti dělá na kolovém bagru.

ŽLUTÁ JE DOBRÁ

Stroje s logem CAT si už nikdo nedokáže představit jinak než v typicky žluté. Nebylo to tak ale vždy. Co vedlo k rozhodnutí lakovat je na žluto? Vedly k rozhodnutí bezpečnostní otázky, touha odlišit se, nebo se žlutá jednoduše líbila?

Nepozorní školáci pod koly

V roce 1922 si firma Portland Electric Power Company všimla zvyšujícího se počtu dětí sražených auty v americkém Oregonu. Vytvořila program prevence na školách a výcviku dobrovolníků, kteří v okolí škol šířili osvětu a řidiče nezastavující na stopce bez okolků hlásili místní policii. Společnost začala rozmísťovat značky, které informovaly řidiče o dětech hrajících si poblíž cesty. Díky této iniciativě klesl počet školáků sražených autem téměř na třetinu. Přidávat se začala další města a politici začali hledat unifikované řešení.

Být žlutý znamená být viděn

Ve dvacátých letech 20. století si lidé uvědomili, že žlutá je nejlépe viditelná barva na velké vzdálenosti. Postupně se stala synonymem míst, kde hrozí nebezpečí. Už cedule upozorňující řidiče na děti v Portlandu sázely právě na kombinaci žluté s černou. Žluté jsou kromě dopravního značení, školních autobusů a stavební techniky i světelná upozornění na silnicích. Ostatně taky střední barva na semaforu, která přikazuje „Zpomal!", nikoliv „Stůj!", je žlutá. A když chce rozhodčí varovat hráče před jeho proviněním proti pravidlům, jakou vytáhne kartu?

Začalo to základním lakem

Diskuse mezi majiteli veteránů na téma „Odkud se vzala žlutá?" budí veliké vášně a nikdo nezná jasnou odpověď. Původní stroje Caterpillar se dodávaly v šedivém koncovém laku. Někteří zákazníci si stroje chtěli lakovat sami a v takovém případě se jim stroje zasílaly z továrny jen se světle šedým nebo žlutým základním lakem. Žlutá se některým líbila natolik, že ji jen přetřeli krycím lakem téže barvy.

Větší bezpečnost na stavbách

Caterpillar začíná oficiálně své stroje oblékat do žluté v roce 1931 v reakci na trendy zvyšování bezpečnosti na staveništích. Traktory lakuje kombinací dálniční žluté s černým pruhem, která nahrazuje do té doby užívanou kombinaci šedé s červeným pruhem a bílými nápisy HOLT nebo CATERPILLAR na kapotě.

Jedinečná žlutá

V roce 1979 společnost prohlubuje svou brázdu výjimečnosti a registruje vlastní odstín žluté, na který si nechá vystavit obchodní ochrannou známku. Od této chvíle se přestáváme bavit o „highway yellow" a nastupuje ikonická „Caterpillar yellow" – taková, jakou ji známe dnes. Jako barvu úspěchu, kterou poznáte bezpečně i na dálku.

Žlutí to dotáhli až na olympiádu

Žlutá byla oficální barvou amatérského basketbalového týmu Caterpillar Diesels, později známého pod názvem Peoria Cats nebo jednoduše Caterpillars. Klub se stal v padesátých letech jedním z nejúspěšnějších v americké amatérské lize. V roce 1952 se zapsal do historie, když pět jeho hráček pomohlo národnímu týmu Spojených států ke zlaté medaili na olympijských hrách v Helsinkách.

Autor: Jonáš Kašpar

ŽLUTÁ PODLE ČÍSEL

Žlutá barva Cat je sice jen jedna, ale to ještě neznamená, že se na ni nedá dívat z různých úhlů pohledu.

15 kilogramů by rýpadlo shodilo, kdybyste z něj obrousili žlutý lak na základovku

1931 rok, od kterého se stroje Cat lakují na žluto

200 je tloušťka žlutého laku na strojích Cat v mikronech (μ) – na vašem autě je to asi 160 μ

580 nanometrů je vlnová délka žlutého světla

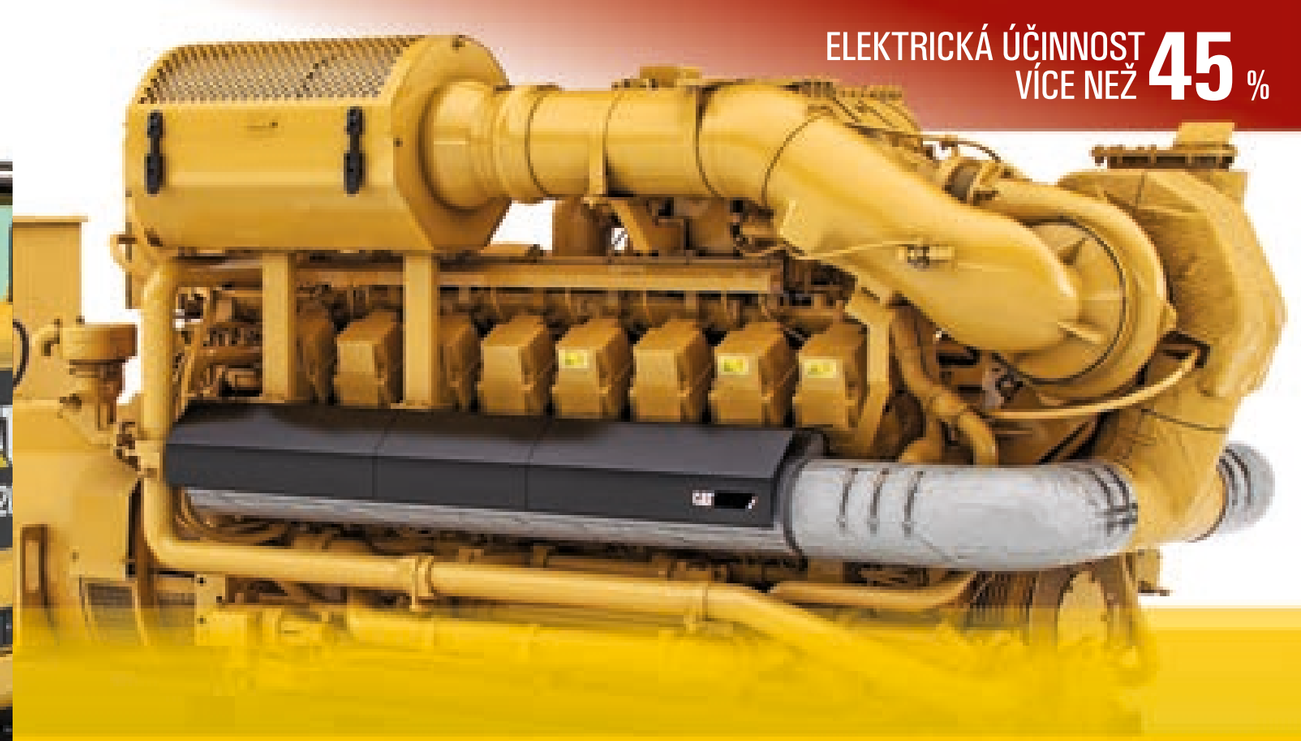
22 000 gramů barvy je potřeba na nastříkání celého dampru

14-0848 TCX je registrované označení barvy Caterpillar Yellow ve vzorníku Pantone

Vidí housenky žlutou?

Housenky propůjčily strojům Caterpillar jméno. Ale kdyby se na ně rozjel žlutý nakladač Cat, viděly by ho? Jak jsou na tom housenky s viděním, jsme se zeptali profesora Dalibora Kodríka z oddělení biochemie a fyziologie z Entomologického ústavu Biologického centra AVČR. Podle něj se viděním larev hmyzu dosud nikdo nezabýval. Platí prý, že housenky zrakové orgány téměř nemají a barvy rozlišují až dospělci. Jediná dostupná práce přisuzuje vidění larvám otakárka, a to do vlnové délky 527 nm. Ke žluté to nemá daleko, takže možná odpověď je ano!

ELEKTRICKÁ ÚČINNOST VÍCE NEŽ 45 %



KOGENERAČNÍ JEDNOTKY S MOTORY CAT ŘADY G3500H

VYCHÁZÍME VSTŘÍC VAŠIM POTŘEBÁM – TO JE NAŠE HISTORIE I BUDOUCNOST

www.zeppelin.cz

ZEPPELIN CAT

Vydavatel: Zeppelin CZ s.r.o., Lipová 72, 251 70 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 70 Modletice
Telefon: 266 015 244
E-mail: heaven-cz@zeppelin.com
Grafická úprava a DTP: Marcel Brna
Fotografie: Adam Maršál, ČTK, archiv Zeppelin CZ, Caterpillar, Caterpillar Global Mining, Tomáš Korecký, Ondřej Pýcha

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

HEAVEN

NAVÝŠENÍ
NA POUŽITÁ MINIRÝPADLA CAT

VYBERTE SI POUŽITÉ MINIRÝPADLO CAT SE ZÁRUKOU A ZÍSKEJTE FINANCOVÁNÍ S 0% NAVÝŠENÍM.

Podmínky akce jsou uvedené na www.zeppelin.cz. Akce platí od 15. 6. do 30. 9. 2019.

AKTUÁLNÍ NABÍDKA POUŽITÝCH MINIRÝPADEL CAT najdete na www.zeppelin.cz

Kontakt:
Tel.: +420 724 666 550
e-mail: used-cz@zeppelin.com
www.zeppelin.cz

ZEPPELIN CAT

Copyright © Zeppelin CZ s.r.o. | Informace a obsah jsou určeny pouze pro osobní potřebu uživatelů a jejich užití pro jiné účely, zejména formou jejich šíření, kopírování, dalšího zpracování nebo úpravou, je bez písemného souhlasu Zeppelin CZ s.r.o. zakázáno.