

Zpětná vazba zdrojem inovací VUZ

Vedoucí železničního zkušebního okruhu VUZ v Cerhenicích Daniel Los se nejdříve k železnici vůbec nehrnul. Jeho láska k dopravě a jejímu řízení se naplno projevila až při studiích na gymnáziu. Poté vystudoval dopravní fakultu, jeho diplomová práce dokonce významně přispěla k vývoji škodovické lokomotivy řady 380. Dnes se stará o to, aby na okruhu fungovalo vše podle plánu. A také dohlíží na to, aby zkoušky měly oporu ve vnitřních předpisech. Co dalšího se v Cerhenicích chystá?

Josef Holec | Foto: autor, archiv Daniela Lose

Už jako malý jezdil Daniel Los rád vlakem. Miloval hlavně romantickou trasu v divoké přírodě mezi Železným Brodem a Semily. Jak sám říká, nos měl přilepený na okně a vyhlížel čtveřici zdejších tunelů. Že by chtěl být železničářem, jej však v té době ani nenapadlo. Lákal jej obchod. Dokonce se po základní škole hlásil na obchodní akademii, osud jej ale přivedl na gymnázium.

Čím dál častěji se zajímal o dopravu, jezdil stopem ze Semilsku až do Prahy, odkud jezdily vlaky kategorie EuroCity na všechny světové strany. „Ty mě začaly lákat zvláštními názvy, vyšší kvalitou a vůní dále. Byly to spoje, které na regionální trati s motorovou trakcí nepotkáte. Železniční doprava mě začínala bavit čím dál víc. Byl jsem dokonce u první jízdy jednotky řady 471 z Prahy do Berouna,“ pochlubil se Daniel Los. „Doprava jako taková mě začala zajímat až na střední škole. Přitahovaly mě formy řízení dopravy a práce výpravčích. Během studia jsem si usmyslel, že budu studovat Dopravní fakultu Jana Pernera.“

Zkoušel už na VŠ

Prošel si tedy anotace jednotlivých oborů a uplatnění absolventů a nezačal paradoxně studovat řízení dopravy, ale dopravní prostředky. Po přijetí na vysokou se zúčastnil kurzu pro výpravčí. „Dělal jsem brigádně výhybkáře a přemýšlel, kam směřovat budoucí profesní život. Obor byl zaměřený na konstrukci a případně provoz kolejových vozidel. U prkna nebo AutoCADu jsem ale skončit nechtěl,“ zmínil Los. „Řekl jsem si, že se chci věnovat řízení dopravy, a nastoupil v roce 2006 k ČD jako výhybkář. Během roku jsem si ale dodělal kurz výpravčího a pár měsíců sloužil v Semilech. Tím jsem si splnil určitý sen. Ve stejné době jsem dostal nabídku práce pro VUZ.“

K reálnému zkušebnictví se však Daniel Los dostal už při studiu na vysoké škole v roce 2005. Zejména na diplomovou práci může být právem hrdý. Fakulta totiž spolupracovala na výzkumných projektech s plzeňskou Škodovkou a jedním z nich bylo téma Jízdní vlastnosti elektrické lokomotivy pro rychlost 200 km/h. Samozřejmě se jednalo o lokomotivu řady 380 pro ČD. To bylo ještě v období, kdy byl první stroj ve fázi stavby, a zjistilo se, že mašina měla podle simulačních výpočtů velmi neklidný chod, což se ostatně ukázalo i v prvních měsících provozu. „Při jízdě výrazně rozkmitávala. Simulační výpočty tuto nečnost potvrdily a řešilo se, co s tím má výrobce dělat, aby se chod vrátil do normálu. Vyhodnocoval jsem výsledky simulačních výpočtů a porovnával tuhost příčného vypružení. Za diplomku jsem dostal cenu v rámci fakulty a navíc byla přihlášena do soutěže o Cenu Emila



Škody, kde jsem získal třetí místo. Byl to pro mě velký úspěch. Prakticky jsem přišel k výzkumu řešení technických vlastností. Vyhodnocením byla data, která si Škodovka vzala a aplikovala je. Byl to zvláštní pocit, když se na okruhu v Cerhenicích lokomotiva poprvé objevila. Říkal jsem si: Hele, moje diplomka přijela," zavzpomínal s úsměvem.

Plánování pod lupou

Na VUZ nastoupil v prosinci 2007. Na starost dostal péči o zákazníky a provoz okruhu jako takového. Tehdy VUZ neměl tolik zakázek, kolik by potřeboval. V rámci poznání pracovního stavu, kde ale nechtěl zůstat. „Byl jsem tam našťastí jen přes zkušební dobu, ale alespoň jsem zjistil, jak vypadá další pracoviště, jak se v něm se zákazníky komunikuje a co potřebují," konstatoval.

Od roku 2008, kdy zkušebnictví pod hlavičkou VUZ zaznamenalo boom a okruh začal využívat stále vyšší počet výrobků vlaků, působil jako plnohodnotný produkční. „V roce 2008 jsem poznal první zahraniční zákazníky jako Alstom nebo Siemens, přijela jednotka AGV, probíhaly první prezentační akce zákazníků a zapojil jsem se do přípravy plánu zkoušek. Byl jsem pověřen sestavováním Test programu, což je vlastně převedení požadavků všech zákazníků na každý týden do souhrnné tabulky, kde je popsáno využití zkušební tratí malého i velkého okruhu, stacionárních zkoušek, použití hal, obsazení provozním personálem a jiné. Přišel jsem s tím, že si vezmu všechny zákazníky společně k jednomu stolu, strávím s nimi pár hodin a domluvíme se, co potřebují," popsal Los část své práce.

Novinku spolufinancoval zákazník

Postupem času dostalo zkušebnictví v Cerhenicích vynikající renomé. Mezi zákazníky se kvalita a flexibilita rozšířily, VUZ a jeho okruh se začal lépe prezentovat i na zahraničních veletrzích. Výrobci začali testovat svou techniku u dceřiné společnosti Českých drah skutečně masivně. „Máme svou Akreditovanou zkušební laboratoř, můžeme nabízet zkoušky na okruhu i služby zkušební laboratoře. A zkušební trať je vytížena téměř nepřetržitě," zhodnotil Los.

V posledních letech prošel areál několika modernizacemi. Když Daniel Los nastoupil, měli zákazníci k dispozici jen jednu halu s minimálním zázemím a dvě koleje s 60 metry délky. To však přestalo stačit. „Pomohl jeden ze zákazníků, který své zkoušky podmínil vybudováním dalšího zázemí. Chtěl mít halu pro sebe. Částečně tedy stavbu zafinancoval, a tím někdejší vedení přesvědčil a postavili jsme halu HPZ II s délkou 208 metrů. Na konci roku 2011 bylo hotovo." Později se velkých změn dočkala i původní hala HPZ I. I ta byla dvojnásobně prodloužena včetně prohlížečích kanálů a nové je hlavně zázemí (kanceláře) včetně skladovacích prostor.

Krouží několik let

Zákazník tak získal plnohodnotnou možnost provádět úpravy v interiéru i exteriéru včetně bezpečného přístupu na střechu vozidla. Nechybí ani patkové zvedáky určené k vyvážení podvozků. „Je hezké vědět, že se k nám rádi vrací staří známí klienti, ale objevují se i noví. Při-

jdou na základě dobrých referencí firmy. Toho si nejvíce vážím. Umíme pronajmout infrastrukturu a doprovodné služby. Kromě okruhů zmíním pomocné kolejiště, kde mohou probíhat stacionární zkoušky. K tomu je velká škála dalších činností včetně služby nakládky a vykládky zátěže. Není potřeba sem tedy vozit lidi ani zátěžovací materiál. Klient si řekne, kde co chce naložit, přidá plánek a o další se postaráme my. Včetně naložení a vyložení," uvedl Los s tím, že kapacita je často na hraně a některé výrobce musí VUZ na čas i odmítat.

Fáze investic přinesla i modernizaci napájecí stanice. Její původní výkon 5 MW nestačil nárokům moderních vozidel a s přispěním peněz EU VUZ zmodernizoval i trakční vedení na velkém okruhu tak, aby se mohl výkon bez problému využít v celé délce. „Obnovili jsme svršek velkého okruhu a vybudovali další zázemí pro klienty. Kromě provádění typových zkoušek i zákazníci udělají různé modifikace, připraví si varianty pro více zemí, ladí SW, zkoušky pak mohou trvat i řadu let," vyjmenoval vedoucí a přitom připomněl lokomotivu řady 380. Tu poprvé na okruhu přivítali v roce 2008 a odjela teprve v roce 2015. „Jeden stroj tu zůstal a ladily se na něm věci, které vznikly v průběhu provozu, například podlahy od strojvedoucích. To samé je u Vectronů. První přijely v roce 2010 a jsou tu dodnes. Vychytávají se provozní nedokonalosti a homologují se pro celou Evropu. Nyní tu máme například stroje, které by měly jezdit v Maďarsku." VUZ získal díky investicím další řadu nových zákazníků.

Nezbytná zpětná vazba

Velmi důležitá je i práce se zpětnou vazbou od zákazníků. Neustále jim musí naslouchat, jednou z forem komunikace je dotazník. V něm si například klienti posteskli, že jim chybí připojení k internetu pomocí wi-fi v celém areálu. Nechtějí ho jen v kancelářích anebo halách. Když mají stacionární zkoušku v kolejišti nebo jsou na okruhu, chtějí být připojeni. Pokrytí areálu wi-fi je tedy ve fázi dokončování. „Vypadá to jako drobnosti, ale zařazujeme je do investičních plánů. Udělají nám dobré jméno, rozšíří nabízené možnosti, zvýší operativnost. Cílem je, abychom pro zákazníka byli první volbou, kam vyslat vozidlo ke zkouškám," zmínil. V plánu je i dílčí modernizace stávajících napájecích stojanů třífázového napětí 400 V, neboť v pomocném kolejišti jsou stojany staré a jejich počet je nízký. „Rozhodli jsme se vystavět nové nebo zmodernizovat ty stávající tak, abychom pokryli potřebu zákazníků a byli schopni pracovat



i na systému low voltage. Další investici jsme nasměrovali právě do pomocného kolejiště, které dnes může být v jednom okamžiku napájeno pouze jedním trakčním systémem. Vznikne nové trakční vedení nad dalšími kolejemi

a úpravou napájecí stanice bude možné mít rozdílný napájecí systém na jedné a druhé straně pomocného kolejiště.

Umožní to rozšíření možností pro stacionární zkoušky."

Tím budoucí změny na okruhu nekončí. Daniel Los už má nyní jasno o dalších potenciálních změnách. „Musíme umět sledovat trh a dokázat na něj reagovat. Uvidíme, kterým směrem se svět na železnici vydá. Nemohu čekat, že budeme mít stále stejně naplněnou kapacitu a vysoké tržby. Za pár let tu vozidla, na která jsme připraveni, být vůbec nemusí. A jen velký okruh nás neuživí," soudí.

„Na velkém okruhu máme instalováno zařízení pro zkoušení evropského vlakového zabezpečovače ETCS, naši odborníci umí simulovat různé provozní scénáře, které v běžném provozu neověříte, umíme přecházet mezi jednotlivými úrovněmi ETCS.

V tom by měla být také budoucnost zkoušek." ○

ŘEKL O ...

Miloš Klofanda

provozní ředitel zkušebnictví VUZ

Pana Daniela Lose znám od konce roku 2007, kdy nastoupil do mnou řízeného útvaru. Hned po jeho nástupu jsem poznal, že je to ten správný člověk, který tady chybí a jenž bude velkým přínosem pro ZC Velim VUZ. Daniel se rychle zapracoval, přebíral zkušenosti a pochopil, co naši klienti potřebují.

Zdeněk Malkovský

generální ředitel VÚKV

Daniela Lose jsem poznal krátce po jeho nástupu do VUZ v roce 2007. Konstruktivní řešení požadavků VÚKV týkajících se naší potřeb pro využití zkušební infrastruktury v Cerhenicích bylo u něj vždy samozřejmostí. Vysoce hodnotím jeho nejen jeho profesionální, ale zároveň i lidský přístup při jednání s klienty.

Petr Chlum

vedoucí zkušební laboratoře VUZ

Dana Lose jsem poznal po jeho nástupu a s překvapením jsem zjistil, že jsme vlastně skoro sousedi. Myslím, že práce na Zkušebním centru mu vyloženě sedla. Vždy se snaží vyslyšet přání zákazníků, a pokud je to jen trochu v jeho silách, tak jim dovede vyhovět a to mnohdy za cenu až neuvěřitelných kombinací. Bez něj by ZC Velim nemělo takovou prestiž, jakou má.



Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD