

Systémové bednění se v českém stavebnictví prosadilo

Je překvapivé, jak rychle se české stavebnictví dokázalo přeorientovat od staveb, prováděných téměř výlučně ze železobetonových prefabrikátů na moderní stavby ze železobetonového monolitu. Velkou úlohu v tomto přechodu hrály a dodnes hrají firmy, které zásobují český stavební trh systémovým bedněním. Mezi nejznámější patří firmy Doka a PERI, které jsou na špičce pomyslného pelotonu soutěžícího o výrobu dokonalého bednění pro potřeby každé stavby. Mohl jsem také napsat firmy PERI a Doka, protože se nemohu rozhodnout, která značka by měla být jmenována jako první.



V jednoduchosti je síla – stropní bednění Doka s nosníky H20.

Obě firmy jsou v České republice všem stavařům dostatečně známé. Spojuje je žlutá barva, PERI ji doplnila o červenou, Doka o modrou. V Paříži budou obě firmy vystavovat své nejlepší výrobky, které jsou stále a stále doplňovány a zlepšovány. Základem prvkového bednění firmy Doka zůstávají plnostěnné nosníky vysoké 200 mm, případně 160 mm. S jejich pomocí lze vybednit jak stropní konstrukce, tak na stavbě připravit velkoplošné panely pro bednění stěn. Samozřejmostí jsou doplňky pro bednění stěn půdorysně zakřivených. Spolu s lehkými

třívrstevnými deskami představují dřevěné nosníky ideální materiál pro zabezení rovného stropu jakéhokoli půdorysu. Nejznámější dřevěné nosníky GT 24 od firmy PERI poznáte na stavbě velmi snadno, protože jsou příhradové. Jsou také vyšší – 240 mm. Ale v nabídce firmy nechybí ani plnostěnné nosníky vysoké 200 a 160 mm. Pro stavební firmu je skutečně těžké rozhodnout se pro jednu z obou značek.

Značnou váhu při rozhodování bude mít asi vždy předcházející zkušenost a s ní spojená obliba značky. Firmy, které nabízejí systémové bednění se také o své zákazníky náležitě starají. Nejsou to jenom prodejci, ale nabízejí celou širokou škálu služeb. Mezi ty hlavní patří nabídka vypracování bednicích plánů a zpracování montážních postupů. Tím ale podpora nekončí. Samozřejmostí jsou logistické služby, zácvik a výcvik pracovníků a nabídka údržby a oprav bednění. Z ekonomického hlediska jsou také zajímavé různé formy pronájmu, pro menší podniky i nabídka levnějšího renovovaného bednění.

Tato nabídka se týká především rámového (panelového) bednění pro stěny a sloupy. Ať už se vaše firma rozhodne pro Framax od Doky, nebo pro Trio od PERI, vždy budete mít jistotu, že v případě potřeby najdete u jejich českých poboček hledanou službu. Jsou to totiž zejména služby zákazníkům, které dnes rozhodují o úspěšnosti firmy, protože po bouřlivém rozvoji technického řešení bednicích systémů se vývoj u výrobců zaměřil především na zdokonalování jednotlivých detailů. Škoda, že současný stav na trhu zakázek neumožňuje našim stavebním firmám využití všech možností, které jim dnešní systémové bednění nabízí. Mnohé doplňky jsou



Stavba výškového domu v Praze Modřanech. Dodavatel Průmstav Praha, použito bednění PERI. Zahájení stavby 5. 11. 2001. Dokončení březen 2003.

pro zákazníky relativně drahé, protože přinášejí úsporu montážního času, jehož cena je ve srovnání se západním světem stále ještě nízká. Ocenění si také zaslouhuje snaha firem Doka a PERI o dobrou informovanost zákazníka. Obsáhlé reprezentativní katalogy PERI z roku 2000 a 2002 jsou názornou pomůckou, jak užít bednění na železobetonových stavbách. Škoda, že jsou jenom ve světových jazycích. Firma je ale vhodně doplňuje českými podrobnými a detailními popisy jednotlivých typů bednění nabízených v ČR. Doka nezůstává pozadu a její rozsáhlý katalog v češtině je doslova učebnicí pro všechny

uživatele systémového bednění. Považuji za velkou přednost, že jsou v České republice v tak velkém rozsahu používána špičková systémová bednění ze sousedních zemí. Naše stavební firmy tak budou dobře připraveny na širší trh, který se nám postupně otevře po našem vstupu do EU. Zbývá si již jenom přát, aby nám nechyběli kreativní a prakticky orientovaní architekti, kteří by navrhovali pěkné a dobře vyrobitelné monolitické stavby a aby ve firmách bylo stále více inženýrů a techniků, kteří by tyto návrhy uměli rychle a hospodárně realizovat pomocí nabízených systémových bednění. □



Na českých stavbách oblíbené bednění Doka Framax pro stěny.

Na návštěvě ve ŠKODA AUTO

V souvislosti s prezentací společnosti JUNGHEINRICH ČR ve Škoda Auto Mladá Boleslav, kam zmíněná firma dodává manipulační techniku pro logistické centrum náhradních dílů, zajistil tiskový odbor Škoda Auto návštěvu montážní linky automobilů Škoda Octavia a Škoda Octavia Combi. Od našeho průvodce, vedoucího montáží octavií ing. Kavky, jsme získali informace, o které se s vámi na následujících stránkách podělíme.

Nová hala pro montáž automobilů Škoda Octavia byla postavena pro výrobní kapacitu 150 vozů denně. Výrobu bylo možné při maximálním vytížení zvýšit až na 300 vozů. Skutečnost ovšem předčila původní záměry. Velký zájem o tuto



kategorii vozů v provedení sedan a kombi s vlevo, ale i pravostranným řízením přinutilo vedení společnosti zvýšit současnou výrobní kapacitu montážní linky až na 515 aut denně (souhrnný počet při třisměnném provozu). Další část produkce octavií (cca 180 vozů denně) je montována ve vrchlabském závodě. Jedná se o vozy v provedení Laurin + Klement, speciálně vybavené vozy a automobily s pohonem 4 × 4.

Jak se podařilo tak výrazně zvýšit montážní kapacitu haly?



Ing. Kavka poskytuje následující vysvětlení: „Je pravda, že s tak velkým zájmem o tyto modely automobilů Škoda jsme v rámci projektových záměrů před výstavbou haly nepočítali. Současný počet vyrobených

vozů je důsledkem výrazných technických opatření, optimalizace jednotlivých montážních postupů a vyšší produktivity práce. Materiál a díly jsou průběžně pro jednotlivé montážní úseky doplňovány. Hala je členěna na čtyři montážní úseky s 8 - 12 pracovníky, z nichž každý zvládne 8 - 12 pracovních operací. Abychom odstranili dlouhodobý stereotyp prováděné práce, vzájemně se střídají. Ve třisměnném provozu se v hale vystřídá 1200 pracovníků včetně zaměstnanců ze subdodavatelství firem,

kteří se na kompletaci každého vozu také podílejí.“

Každá octavia má od prvopočátku svého majitele

Každý vůz, který je postupně dostrojován (začíná se elektrorozvody, následuje montáž světlometů, vnitřního vybavení vozu, osazení skel, montáž agregátů, klimatizace, osazení dveří, plnění provozními hmotami), má od začátku svoji kartu. Každý automobil má také od počátku svého majitele. Doba, kdy se automobily vyráběly na sklad, již dávno minula.

Na kontrolní kartě jsou zaznamenány všechny operace. Pokud by se vyskytl problém, lze z karty vyčíst, kdo za pracovní operaci nese zodpovědnost a proč k závadě došlo. Ve většině případů je náprava otázkou několika minut. Každý vůz na montážní lince je trochu jiný, má svá specifika, podle požadavků zákazníka. Specifikace jednotlivých vozů jsou elektronickou cestou zpracovány, a tak každá z podstatných částí vozu, zejména hnací agregáty a převodovky, má své přesné určení a každý pracovník kontroluje, zda do vozu skutečně montuje díl, který tam náleží. Aby se předešlo poškození či znečištění automobilu, mají karoserie po celou dobu montáže vnější foliové kryty.

Co dodat závěrem?

Ing. Kavka poskytuje další informace: „Na konci každého montážního úseku jsou kontrolní pracoviště, v závěru linky dokonce tři úseky, na nichž se vůz před další montážní operací důkladně prověří. V případě závažnějšího problému vyjede auto z poslední montážní fáze do vyhrazeného prostoru, kde je závada odstraněna. Každý vůz, který sjede z montážní linky, projde testy a zkouškami. Po elektrotestech je poprvé nastartován, a poté je podroben dalším zkouškám.

Seřizujeme geometrii, na zkušebních válkách jsou testovány všechny funkce motoru se zatížením až do rychlosti 120 km/h, brzdné systémy atp. V tzv. světelném tunelu je kontrolováno osvětlení. Vůz prochází rovněž vodním tunelem, kde zjišťujeme případné netěsnosti. Kromě jízdy na krátkou testovací dráhu přímo v areálu závodu, aby si ověřili jízdní vlastnosti automobilu na různém povrchu vozovky.

V úplném závěru jdou octavie na tzv. KB 8, což je poslední komplexní kontrola, a pokud nenastal žádný problém, je připravena pro zákazníka. Rád bych dodal, že současná kvalitativní úroveň při montáži automobilu Škoda Octavia je vysoká díky optimálním pracovním podmínkám vytvořených pro zaměstnance, velmi dobrému kolektivu a zásadě, kterou zde uplatňujeme – chovejte se ke každému automobilu tak, jako by byl vaším majetkem.“ □

