

Pracovníci společnosti RATAJ a.s. se mají čím chlubit. Chlubí se jejich bezosými spirálovými dopravníky, které pracují na jednoduchém principu s nízkou poruchovostí, vysokou efektivitou a mnohostranným využitím. Dalšími výrobky jsou dávkovače a BIG-BAG stanice.

Třicet tři let uspokojuje společnost RATAJ a.s. z Doubravice na Českokubějovicku individuální požadavky klientů z desítek zemí světa. S předsedou představenstva Ing. Stanislavem Ratajem jsme hovořili o práci, práci a práci, protože patří k čistokrevným workoholikům.

**Vyskytl se materiál, pro který byste nedokázali vymyslet, jak ho dopravit z místa na místo?**

Dopravovat bezosými spirálovými dopravníky umíme prakticky všechno, co se sype, lepí a teče. Od veškerých sypkých materiálů počínaje přes lepivé materiály, běžnými sypkými materiály a tekutými kaly konče. V našich seznamech dopravovaných materiálů jsou takové „lahůdky“ jako absorpční materiály do norných stěn při ropných haváriích na mořích, doprava radioaktivního materiálu v jaderné elektrárně, doprava mořských lastur a mušlí na Islandu, doprava krmiva na největších světových lososích farmách v Chile, Norsku a Estonsku, doprava čajových lístků na Kamčatce, doprava mořské soli v egyptských přístavech, doprava zemědělských komodit v norském Stavangeru největším bezosým spirálovým dopravníkem na světě a mnoho dalších zajímavých řešení. Našimi zákazníky jsou firmy velikosti od několika zaměstnanců až po velké světové koncerny z potravinářského, plastikařského, chemického, stavebního, automobilového a dřevařského a energetického průmyslu.

Bezosé spirálové dopravníky používáme pro dávkování a dopravu materiálů od několika desítek gramů za hodinu v případě dávkování koření a ochucovadel při výrobě bramborových lupínků až po 700 tun za hodinu v případě dopravy uhlí do vagonů nebo dřevní štěpky a zemědělských komodit z nákladních lodí v přístavech.

**V čem tkví úspěšnost vašich bezosých spirálových dopravníků RATAJ<sup>®</sup>?**

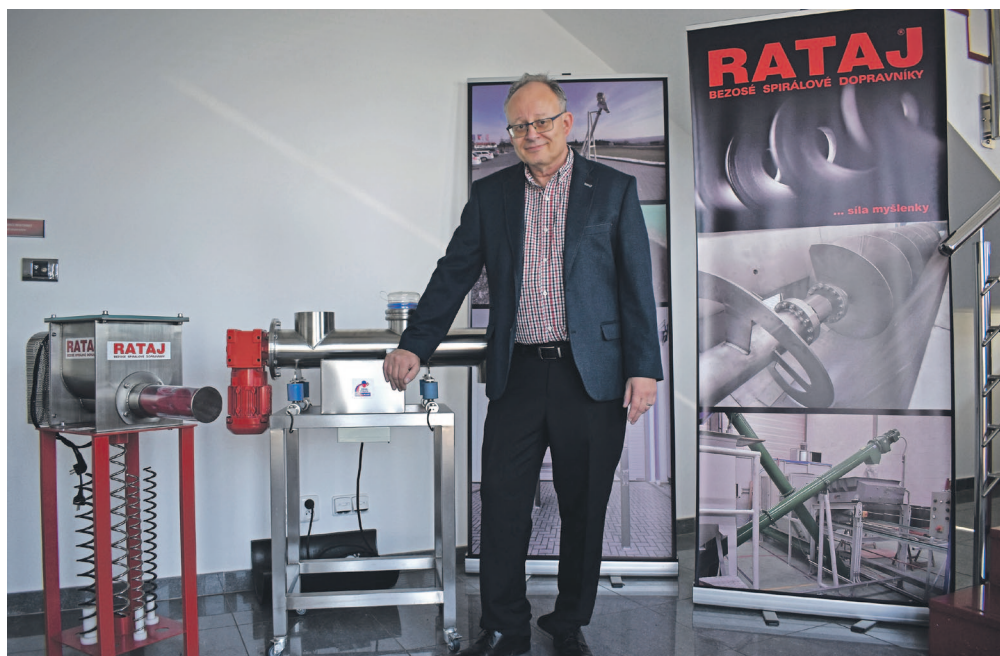
Základním prvkem je bezosá spirála vyrobená z prvotřídní oceli nebo nerezové oceli o tloušťce 3 až 60 mm a vnějším průměru 25 až 800 mm. V robustním bezosém spirálovém dopravníku nejsou vnitřní ložiska ani vnitřní hřídel a dopravovaný materiál se pohybuje téměř v celém průřezu dopravníku. Bezosá spirála umožňuje dopravovat velké množství materiálu při malých otáčkách a minimální spotřebě elektrické energie. Proto tyto dopravníky nacházejí uplatnění prakticky ve všech oblastech průmyslu. V současné době máme na skladě k dispozici více než 215 typů spirál v celkové délce přes 8000 m.

**V čem se skrývají výhody této technologie?**

Oproti klasickému šnekovému dopravníku s hřídelí nemá bezosý spirálový dopravník ložiska ani vnitřní hřídel. Velkým plusem je rovněž bezprašná doprava v jakémkoliv směru - vodorovně, šikmo i svisle. Základním kamenem však je samotný návrh parametrů dopravníku tak, aby vždy odpovídal dopravovanému materiálu.

**Jak se vám podařilo proniknout s novou technologií na zavedené trhy?**

Technologie bezosých spirál není nová. První spirály vznikly v 50.-60. letech minulého století. Před revolucí byl tento druh dopravníků v Československu neznámým pojmem.



Po revoluci v roce 1989 poptávka po nových technologiích samozřejmě byla, protože vznikaly nové firmy a staré se modernizovaly. Pro firmy bylo výhodné mít naši novinku původem ze „západu“.

Názve bezosé spirálové dopravníky pochází z „naší dílny“ a díky našemu neustálému vývoji nových tvarů a používaných materiálů bezosých spirál můžeme s hrdostí prohlásit, že jsme v tomto oboru světovou špičku.

Na rozdíl od klasického šnekového dopravníku, může flexibilní bezosý spirálový dopravník dopravovat materiál i v obloucích, umí přesně dávkovat a má ekonomický provoz. Hybnou silou v prosazování této technologie byly a jsou veletrhy u nás i v zahraničí na kterých pravidelně vystavujeme.

Po revoluci trvalo několik let, než jsme se dostali do povědomí českých, slovenských, polských a ostatních evropských firem.

K této technologii jsme připojili „sílu myšlenky“ (tento slogan je součástí image naší firmy), která našim výrobkům dává energii a úspěch.

**Vyrábíte i takzvaně na sklad?**

Dopravníky vyrábíme každému zákazníkovi na míru. Jde stoprocentně o zakázkovou výrobu dle požadavků zákazníka. Je nutné řešit a navrhovat technologii na místě, což je důvodem, proč strávím tolik času na cestách.

**Vzhledem k tomu, že každý materiál je odlišný a vyžaduje jiné parametry dopravníku, nemáte zřejmě jednoduché zaměstnání.**

Navrhnout konkrétní řešení nespočívá ve výpočtu na počítači, ale ve zkušenostech s dopravovanými materiály.

Například doprava kakaa je závislá na procentu obsaženého tuku, pro jiné materiály platí za rozhodující vlhkost materiálu, pro jiné zase velikost zrn dopravovaného materiálu.

**Máte spočteno, kolik jste už vyrobili a kde váš systémem využívají?**

Vyrobili jsme více než 5800 ks dopravníků a exportovali jsme do 56 zemí pěti kontinentů. Na export vyrábíme 30 procent objemu výroby. Mezi naše zákazníky patří světoví lídři téměř všech průmyslových

oborů od farmacie počínaje a těžkým průmyslem konče. Mám velkou radost z toho, že můžeme nejen českým ale i zahraničním zákazníkům ukázat šikovnost a umění naší práce, která nám otevírá další a další cestu k novým aplikacím.

**Dělali jste něco vybočujícího z obvyklé rutiny?**

Vyrobili jsme dopravníky na plnění norných stěn sloužících při ropných haváriích na moři. Ty jsme plnili absorpčním materiálem, přičemž spirála se zužovala tak, aby se absorbent v plněných tubusech správně zhuťnil. Také jsme vyráběli dopravník pro dopravu jaderného materiálu v elektrárně. Tehdy se radioaktivní materiál musel nadávkovat do speciálních nádob a po „splnění úkolu“ řádově v hodinách se dopravník uložil do jaderného úložiště.

Před pěti lety jsme vyrobili největší (dopravním výkonem a průměrem) bezosý spirálový dopravník na světě pro vykládku zemědělských komodit ze zaoceánských lodí v norském přístavu Stavanger. Průměr spirály byl 800 mm a výkon cca 700 tun za hodinu. Z pohledu referencí jednoznačně vedou námi vyrobené a dodané dopravníky do Japonska. Každý umí z Japonska dovážet, ale vyrobit a exportovat zboží do Japonska už tak samozřejmě není. Nejnovějším zajímavým přírůstkem do rodiny dopravovaných materiálů bude na konci tohoto roku doprava drcených baterií do elektroaut pro dva světové automobilové a bateriové lídry.

**Společnost jste zakládali v roce 1990 s tatínkem, jemuž bude na konci tohoto roku 90 let. Stále pracuje?**

Ano, tatínek stále pracuje a jeho vitalita je obdivuhodná. Nadále se věnuje dodávkám zemědělské techniky a navrhuje technologii.

**Ale co děláte, co vám přináší radost, když nejste v „práci“?**

Největší radost mám z cestování a obchodního jednání s našimi zákazníky a z perfektně fungujících dopravníků. Ročně najezdím autem více kilometrů, než je dvojnásobný obvod zeměkoule. Důležité pro mě je, vracet se do klidného zázemí se spolehlivými zaměstnanci a do dobré pracovní pohody...