

prosinec / 2020

ŠKODOVÁK



PF 2021

**Skupina Škoda Transportation má
za sebou rok plný nových zakázek
a významných investic**

Obsah

události

- 3 Do Francie míří trolejbusy z Plzně
- 3 Pars nova modernizuje lůžkové vozy pro ČD

rozhovor

- 9 Na začátku kariéry stála proměna lokomotivy
- 10 Zajistit bezpečí na rally? Stejný adrenalin, jako závod jet!

skupina

- 4 Škoda dodá Českým drahám flotilu nízkopodlažních vlaků!
- 6 Nové zázemí v Plzni roste podle plánu!
- 7 Představujeme skupinu PPF
- 8 Pars nova investovala milion korun do podpory učňovských praxí

zajímavost

- 11 Škoda Vagonka slaví 120 let!

akce

- 5 Škoda ocenila výjimečné studentské práce
- 5 Výhra? Řeším bydlení, usmívá se vítěz soutěže

10



SKUPINA

Pars nova investovala milion korun do podpory učňovských praxí

8



ROZHOVOR

Zajistit bezpečí na rally?
Stejný adrenalin, jako závod jet!

ŠKODOVÁK, časopis zaměstnanců skupiny Škoda Transportation
Vydává: ŠKODA TRANSPORTATION a.s., Emila Škody 2922/1, 301 00 Plzeň
Kontakty: telefon 37818 6407, e-mail skodovak@skoda.cz
Vychází v nákladu 3 700 kusů. Grafické zpracování: Jitka Ticháčková
Tisk: Kalous & Skřivan, s.r.o.

DO FRANCIE MÍŘÍ TROLEJBUSY Z PLZNĚ

Cestující ve francouzském městě St. Etienne se brzy svezou novými moderními trolejbusy, na jejichž výrobě se významně podílí plzeňská Škoda Electric, člen skupiny Škoda Transportation. Tamní dopravní podnik totiž obdrží sedm nových nízkopodlažních vozidel s kompletní elektrovýzbrojí z plzeňské společnosti. Firma zajišťuje i finální montáž a odzkoušení vozidel ve svém areálu v Plzni. „V běžném provozu by vozy měly sloužit už na začátku nového roku,“ uvedl projektový manažer Škody Electric Oldřich Husa. Ten vysvětlil, že jde o druhou vlnu dodávek pro toto francouzské město. Loni bylo expedováno premiérových deset vozidel, letos zmíněných sedm a v příštím roce zakázku zakončí dodávka posledních šesti trolejbusů. „Dopravce je s vozidly s naší elektrovýzbrojí velmi spokojen, oceňuje zejména vysokou spolehlivost v provozu a kvalitní provozní parametry, jako je výkon a spotřeba energie. I díky tomu si nyní nad rámec původního kontraktu objednal další vozidlo navíc. Celkem tak do Francie zamíří 23 nových trolejbusů,“ vysvětluje obchodní manažer Škody Electric Pavel Kuch.



A na co se mohou obyvatelé a návštěvníci St. Etienne těšit? Na opravdu komfortní vozidla, plně klimatizovaná moderní dvanáctimetrové trolejbusy v nové karosérii Solaris. Vozy jsou vybavené kamerovým systémem a inovovaným systémem osvětlení interiéru.

„Jedná se o parciální trolejbusy, to znamená, že disponují škodováckým bateriovým systémem, který umožní plnohodnotnou jízdu vozidel i v místech bez trakčního vedení,“ říká Oldřich Husa. ♦

PARS NOVA MODERNIZUJE LŮŽKOVÉ VOZY PRO ČD

Zakázku na modernizaci flotily lůžkových vozů pro České dráhy získala šumperská společnost Pars nova, která je součástí skupiny Škoda Transportation. U šesti z devíti vozů firma navíc zajistí periodické hlavní opravy. „Tyto modernizované vozy budou nasazeny v mezinárodním provozu, a proto budou muset projít před opětovným nasazením náročným schvalovacím procesem. Věřím, že nové vozy po svém uvedení do provozu přispějí k dalšímu zvýšení atraktivity cestování,“ sděluje generální ředitel Pars nova Aleš Měrka.

Firma zajistí modernizaci devíti vozů řady WLABmee, která zahrne zejména zásadní úpravy interiéru včetně výměny lůžek nebo dosazení hygienických koutů s umyvadly. V rámci modernizace budou také dosazeny nové nástupní dveře odpovídající současným bezpečnostním standardům, vozy budou nově vybaveny bezdrátovým systémem Wi-fi, novým LED osvětlením a informačním systémem. Oddíl pro průvodčí bude osazen novým komunikačním zařízením a dalším vybavením, jako je lůžko, pracovní deska se stolkem a lednička. ♦



ŠKODA DODÁ ČESKÝM DRAHÁM FLOTILU NÍZKOPODLAŽNÍCH VLAKŮ!

Početná flotila nových vlaků z dílny skupiny Škoda Transportation pomůže v následujících čtyřech letech modernizovat vozový park na železnici v České republice. Škodovka dodá postupně Českým drahám 79 jednotek z dvou uzavřených rámcových kontraktů. Jedná se o 50 dvouvozových jednotek RegioPanter a 29 třívozových vlaků stejného typu. Důležitá obnova vozidel pomáhá vyhovět vyšším požadavkům na komfort cestujících.

Na nové nízkopodlažní jednotky RegioPanter ze Škody Transportation, která je součástí skupiny PPF, se mohou v následujících letech těšit cestující v Olomouckém, Moravskoslezském a Jihočeském kraji, kam je České dráhy budou dle svých plánů postupně nasazovat v letech 2023 a 2024.

„Jednotky RegioPanter významně přispívají k zásadnímu zvyšování kvality cestování na tuzemské železnici. Naše moderní, ekologická a komfortní vozidla však slouží nejen na tratích mnoha krajů v České republice, ale například i na Slovensku a zanedlouho

v Lotyšsku. I díky novým kontraktům v našich závodech v Plzni a Ostravě investujeme stovky milionů do rozšiřování a inovace výroby a současně nabíráme další zaměstnance,“ říká Petr Brzezina, předseda představenstva a prezident skupiny Škoda Transportation.

V nových vozech ocení cestující komfortní interiér, moderní výbavu, možnost pohodlné

přepravy osob na invalidním vozíku i prostor pro kočárky a jízdní kola. Oproti původním jednotkám RegioPanter mají ty nové řadu technických vylepšení. Jsou vybaveny moderním informačním systémem, Wi-Fi, kamerami, možností automatického vedení vlaku a už z výroby budou vybaveny nejmodernějším vlakovým zabezpečovacím zaří-



Podpisu smluv se zúčastnili: zleva Michal Kraus, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz; Tomáš Ignačák, místopředseda představenstva skupiny Škoda Transportation; Petr Brzezina, předseda představenstva a prezident Škody Transportation; Václav Nebeský, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD



zením ETCS. Maximální rychlost jednotek je 160 km/h a první ze série dříve objednaných dvouvozových vlaků aktuálně procházejí testy ve zkušebním centru VUZ.

„První kontrakt na dodání až 50 jednotek jsme uzavřeli s Českými drahami v únoru 2019. V rámci něho nyní zajišťujeme výrobu dvouvozových vlaků RegioPanter, které mají 140 míst k sezení. Druhá rámcová dohoda, až na 60 jednotek tohoto druhu, byla uzavřena v nedávné době. Z této nové smlouvy již objednal Česká dráha 29 třívozových jednotek s kapacitou 234 sedadel. Po dodání těchto nově objednaných vlaků bude v ČR v provozu již celkově 167 kusů moderních nízkopodlažních jednotek typu Panter,“ doplňuje Tomáš Ignačák, místo-

předseda představenstva skupiny Škoda Transportation. Jednopodlažní jednotky ze Škodovky jsou úspěšné i v zahraničí a nedávno byla do provozu na Slovensku nasezena první jednotka z celkové 25 kusů dodávaných pro ŽSSK. Brzy obdobné nízkopodlažní soupravy budou dodávány rovněž pro Lotyšské železnice a konkrétně se jedná o 32 kusů.

České dráhy již provozují desítky vlaků tohoto typu. Jedná se o 12 jednotek RegioPanter řady 440 a 8 jednotek řady 640 (oba typy jsou třívozové), 17 jednotek řady 650 (dvouvozové) a 14 jednotek pro dálkovou dopravu InterPanter řady 660 a 661 (třívozové a pětivozové).

Prezident Škody Petr Brzezina (vlevo) a místopředseda představenstva ČD Václav Nebeský.

ŠKODA OCENILA VÝJIMEČNÉ STUDENTSKÉ PRÁCE

Ani složitá pandemická situace nepřerušila dlouholetou tradici vyhlašování výsledků Ceny Emila Škody. Tedy soutěže o nejlepší diplomové práce pro studenty českých technických univerzit, kterou pořádá společnost Škoda Transportation ve spolupráci s Nadací ČVUT Media Lab.

„V letošním roce se vyhlašování výsledků odehrálo jinak, než při slavnostním setkání nominovaných, jejich blízkých a zástupců univerzit, které s vyhlašovatelem tradičně pořádáme. Setkali jsme se on-line přes Microsoft Teams,“ říká za organizátory Michal Prát ze Škody Transportation. Ten připomněl, že nejlepší studenti získali vedle prestižní ocenění i finanční prémie. „Letos jsme rozdali více než 160 tisíc korun,“ řekl.

Škodovka soutěží podporuje objektivně, skutečně kvalitní studentské práce. „Věřím, že jejich oceněním také přispíváme ke zvyšování atraktivity technických oborů, k prestiži technického školství vůbec. Ceny Emila Škody si za dobu své existence získaly mezi studenty i pedagogy vysokou prestiž,“ vysvětlil ředitel Lidských zdrojů Škody Transportation Lumír Tesař. ♦

TŘI NEJLEPŠÍ CENY EMILA ŠKODY 2020

1. Antonín Panzo

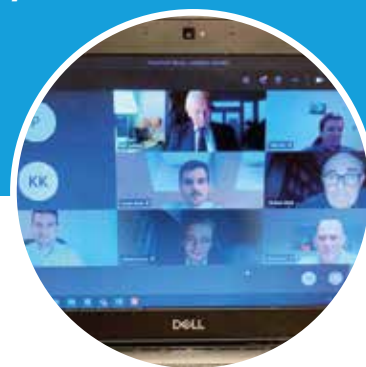
Delft University of Technology Nizozemsko

2. Matěj Dynybyl

ČVUT Praha

3. Jan Vrba

ČVUT Praha



VÝHRA? ŘEŠÍM BYDLENÍ, USMÍVÁ SE VÍTĚZ SOUTĚŽE

Přímo na vítězství nemyslel. Byl si ale jist, že jeho práce je určitě konkurenceschopná. A tušení o kvalitě se potvrdilo – právě diplomku Antonína Panzo vyhodnotila odborná porota jako tu nejlepší z přihlášených děl do letošního ročníku Ceny Emila Škody. Prestižní soutěže odborných prací určené studentům technických univerzit,

kteřou každoročně pořádá Škoda Transportation ve spolupráci s Nadací ČVUT Media Lab.

„Vítězství mě skutečně velmi těší, беру to i jako ocenění toho, kolik úsilí a času jsem své práci věnoval,“ netajil spokojenost Antonín Panzo, který jako student nizozemské Technické univerzity Delft zpracovával téma

zaměřené na využití umělých neuronových sítí v oblasti pevnostních výpočtů tramvaje. „Jednalo se o vývoj metody sloužící v procesu optimalizace k nahrazení náročných, a tedy zdoluhavých, výpočtů, levnějším, náhradním modelem. A tak není použitý program, vyvinutého v rámci diplomové práce, omezeno pouze na tramvaje ani strukturální výpočty, ale lze jej použít například také u výpočtů stability mostů, aerodynamiky letadel nebo proudění kapalin v čerpadlech,“ vysvětluje vítěz soutěže.

„Při tvorbě své diplomové práce jsem spolupracoval i se specialisty z univerzit a výzkumných institucí v České republice. Jejich znalosti a zkušenosti mě určitě výrazně posunuly, kontakt s odborníky, kteří pracují na konkrétních projektech, pro mě byl hodně cenný,“ říká Antonín Panzo.

S vítězstvím v soutěži je tradičně spojená i finanční odměna, konkrétně 40 tisíc korun. „Aktuálně řeším otázku bydlení, takže je jasné, kam peníze poputují,“ usmál se Antonín Panzo. ♦



Antonín Panzo při představení projektu Formule Student, na které se podílel v rámci svého studia na škole v Delftu.

NOVÉ ZÁZEMÍ V PLZNI ROSTE PODLE PLÁNU!

Všechno jde podle plánu. Právě tak by se daly shrnout několikaměsíční práce na výstavbě nového výrobního a zkušebního zázemí v plzeňském sídle Škody Transportation. Jde přitom o jednu z největších investičních akcí v moderní historii Škodovky – celkem firma během letošního a příštího roku vynaloží na rozšíření svého hlavního areálu více než 800 milionů korun. „Těší mě, že se dosavadní práce daří plnit v předem stanovených termínech. Platí tak, že bychom celou akci měli dokončit v roce 2021,“ říká viceprezident pro investice a správu majetku Škody Transportation Pavel Novák.

Které provozy firma staví? Jedním z klíčových úkolů je například rozšíření o nové zázemí pro výrobu podvozků se špičkově vybavenými pracovišti. „Výroba bude mít vybavení na opravdu vysoké technologické úrovni. Příkladem může být nové moderní robotické pracoviště pro svařování. Zvýšení kapacity produkce zase umožní nákup počítačově řízených obráběcích strojů za zhruba 80 milionů korun,“ říká Pavel Novák. Škoda bude moci využívat nové prostory pro svařování, lakování a tryskání podvozků.

Obří investiční akce zahrne i výstavbu nové zkušebny. „V areálu už vyrostla budova nové zdrojovny, která je součástí zkušebny, kde budeme v budoucnu moci testovat všechna vozidla, součástí bude například prototypové pracoviště určené k testování nových typů. Opět platí, že nakupujeme špičkové vybavení, které pomůže zajistit vysoké nároky, kladené právě na oblast zkoušek a testování,“ říká Pavel Novák.

Velmi viditelnou novinkou, která aktuálně v areálu vzniká, je i nový dopravní systém, který propojí stávající zázemí a zkušební koleje s nově budovanými prostory a také s místní železniční tratí.

Celá plán rozšíření výrobního areálu Škodovky souvisí s velkým množstvím zakázek, které se plzeňským strojírnám pod novým vlastníkem – skupinou PPF – daří získávat. Vedle investic do výroby navíc firma postupně přijímá několik set nových zaměstnanců. ◆



V areálu Škodovky vzniká unikátní napojení na stávající zkušební koleje, na kterých firma testuje tramvaje a veškerá železniční vozidla na třech typech rozchodů. „Toto řešení napojení včetně výhybek je unikátní, složité a šité na míru potřebám Škody Transportation. Nemá v rámci tuzemska obdoby,“ upozorňuje Jaroslav Kolek. Napojení zkušební koleje je součástí nově budované železniční průmyslové dráhy, která bude měřit více než 500 metrů. Dráha spojí zkušební kolej s nově budovanými prostory zkušebny a také areálovou vlečku s napojením na státní dráhu, po které bude možné expedovat vyráběná vozidla. „Tam, kde je to možné, bude průmyslová dráha zatravněna, to je v souladu s tím, že se jako firma chceme chovat ekologicky,“ říká Jaroslav Kolek, vedoucí útvaru Správa majetku, investice ŠT.

Velmi důležitou součástí rozšíření areálu Škody je výstavba nových prostor zkušebny. „Budova zkušebny se rozšíří o nový dvoupodlažní objekt takzvané zdrojovny. Ta bude sloužit jako základna pro veškeré technologie potřebné pro napájení trakce a zkoušky v prostorách zkušebny. Její součástí bude velín k ovládání provozu jednotlivých zdrojů a provozu zkušebny,“ vysvětluje Jaroslav Kolek. Přilehlá plocha v prostoru mezi zdrojovnou a stávající sousední halou bude zpevněna tak, aby na ní bylo možno provozovat kolovou přesuvnu o délce 35 metrů a nosnosti 70 tun pro převoz vozidel mezi jednotlivými kolejovými stanovišti v rámci zkušebny a venkovní koleje.





Další zásadní investiční akcí v areálu je přístavba svařovny k hale VH112 o ploše téměř 5000 metrů čtverečních. Prostor poslouží k rozšíření výrobní kapacity svařovny a přípravy detailů. „Přístavba bude vybavena řadou moderních technologií a také nevšedním provedením střechy v podobě takzvané pilové konstrukce, ve které budou umístěna okna nahrazující vodorovné světlíky,“ řekl Jaroslav Kolek. Během listopadu staveniště převzala stavební společnost, která již zahájila zemní práce a demontáž nevyužívaného parního potrubního mostu nacházejícího se v prostoru nově budované přístavby svařovny.

PŘEDSTAVUJEME SKUPINU PPF

Nový seriál jsme minulý měsíc otevřeli vizitkou naší mateřské PPF. Tentokrát se vám představí první z firem ze skupiny, telekomunikační společnost CETIN.

Na telekomunikační trh vstoupila PPF v roce 2014, když od španělského majitele koupila společnost Telefónica O2 Czech Republic a hned rok nato uskutečnila v Evropě bezprecedentní rozdělení operátora na dvě části, retailovou O2, od té doby plně soustředěnou na poskytování koncových služeb domácnostem a firmám, tedy na péči o zákazníky, a CETIN, zodpovědný za správu a rozvoj infrastruktury a poskytování velkoobchodních služeb nejenom O2, ale i ostatním telekomunikačním společnostem na trhu.

CETIN dnes vlastní a provozuje největší datovou a komunikační síť pokrývající území celé České republiky. Pečuje o páteřní infrastrukturu, která slouží pro provoz pevných a mobilních sítí, zajišťuje dodávky pro mobilní operátory, poskytuje mezinárodní služby pro domácí i zahraniční poskytovatele, ale především do telekomunikační infrastruktury investuje miliardy korun ročně. Zatímco v uplynulých letech šlo v první řadě o modernizaci a zrychlování existující metalické sítě, od letošního roku se firma zaměřuje na výstavbu optiky a dala si za cíl do sedmi let připojit optickou přípojkou milion českých domácností.

Od 1. září tohoto roku je generálním ředitelem CETINu Martin Škop. Aktiva firmy činila k 31. prosinci 2019 2,44 miliardy eur a za celý minulý rok společnost hospodařila se ziskem 110 milionu eur. CETIN v České republice zaměstnává více než 2200 lidí a od poloviny letošního roku je součástí mezinárodní CETIN Group. PPF totiž zopakovala úspěšné oddělení telekomunikační infrastruktury od retailové části i u operátorů Telenor, které vlastní ve střední a jižní Evropě. Společně s novými infrastrukturními společnostmi v Bulharsku, Maďarsku a Srbsku tvoří CETIN Group jednu z nejvýznamnějších telekomunikačních sítí v regionu. ♦



Nahoře: Síť je pod neustálým dohledem.
Dole: Nové sídlo firmy v pražské Libni.



Pohled do nových dílen.

PARS NOVA INVESTOVALA MILION KORUN DO PODPORY UČŇOVSKÝCH PRAXÍ

Nové zázemí pro praktickou výuku mohou od prosince díky šumperské strojírenské společnosti Pars nova využívat studenti tamní Střední školy železniční, technické a služeb. Dceřiná firma skupiny Škoda Transportation totiž díky milionové investici vybudovala ve svém areálu nové dílny a zázemí pro odbornou praxi studentů. Pars nova, zaměřená na modernizace a rekonstrukce kolejových vozidel, patří k nejvýznamnějším zaměstnavatelům v regionu.

„Propojit teoretickou výuku s praktickou činností je pro kvalitní vzdělání studentů naprostou nezbytností. Jsme rádi, že jsme mohli šumperské škole nabídnout nové zázemí, ve kterém bude probíhat praktická výuka. Studenti se navíc budou moci učit

i od zkušených odborníků z naší firmy v rámci průběžných praxí,“ sděluje generální ředitel společnosti Pars nova Aleš Měrka.

Podpora učňovského školství je ze strany Pars nova velmi široká. „Studenti u nás mohou získat měsíční stipendium ve výši 1500 korun. Tito žáci pak pracují v našich dílnách s mistry svého řemesla. Kromě stipendia vybraní studenti mohou získat i další benefity – například jim hradíme náklady na stravování a ubytování v domovech mládeže,“ říká personální ředitelka společnosti Pars nova Lucie Novotná. Ta připomíná, že letos firma připravila i některé novinky i v samotném vzdělávacím systému. Například žáci třetích ročníků mohou získat pro praktické studium svého „průvodce“ –

garanta z Pars nova, který se jim individuálně věnuje při práci na konkrétních projektech, na kterých firma pracuje. „Díky tomu mladý člověk získá zkušenosti přímo z výroby, je výborně připraven na start profesní dráhy a už během studia se stává členem našeho týmu,“ vysvětluje Lucie Novotná.

Spolupráce šumperské střední školy s Pars nova je již dlouhodobá. Firma se například díky prezentacím a besedám na různých akcích snaží pro studium technických oborů nadchnout už žáky „základek“ v Šumperku a okolí. „S žáky se bavíme o tom, že jít na učební obor má v dnešní době smysl. O absolventy je velký zájem a najdou dobře uplatnění. Třeba v Pars nova,“ usmívá se Lucie Novotná a dodává, že firma spolupracuje na řadě aktivit, které mají za cíl zvýšit prestiž oboru v očích mladých lidí. „Dlouhodobě podporujeme v Šumperku například populární akci pro veřejnost nazvanou Den řemesel, podílíme se na oceňování nejlepších studentů učňovských oborů,“ připomíná ředitelka.



Otevření nového zázemí se zúčastnila samozřejmě i Irena Jonová, ředitelka šumperské Střední školy železniční, technické a služeb. „Silná podpora a prezentace učňovského školství je velmi důležitá. I proto si vážím dlouhodobé a kvalitní spolupráce s Pars nova, která je v tomto ohledu jedna z nejlepších a neaktivnějších,“ sdělila Irena Jonová.

NA ZAČÁTKU KARIÉRY STÁLA PROMĚNA LOKOMOTIVY

Pestrost. Přesně takhle vlastnost nejvíc bavila Ladislava Procházku na školní praxi, kterou ještě jako student absolvoval v zázemí Pars nova. Šumperská firma totiž úzce spolupracovala – a spolupracuje dodnes – s jeho tehdejší školou, na které se učil elektrikářem. „Praktická výuka se odehrávala i na různých pracovištích „Parsky“. Se spolužáky jsme se pod vedením našich lektorů mohli často dostat přímo do výroby. Třeba k opravám lokomotiv, což pro nás jako mladé kluky bylo opravdu hodně atraktivní. Když jsem viděl, jakou proměnou tyhle stroje ve firmě procházejí, řekl jsem si už tenkrát, jak moc by mě taková práce bavila,“ říká jedenadvacetiletý Ladislav Procházka.

Utekl krátký čas a tenhle někdejší učeň má za sebou maturitní studium a ve škodovčské firmě Pars nova opravdu profesně zakotvil. „Na školu jsem šel s tím, že jako elektrikář rozhodně nebudu mít nouzi o práci, bylo úplně jasné, že o tuhle profesi firmy zájem mají. Doby, kdy se možná někdo díval na učňovské vzdělání trochu skrz prsty, jsou dávno pryč,“ popisuje Ladislav Procházka. A kudy vedla jeho cesta do Pars nova? Poměrně přímou cestou, právě díky tomu, že si firmu si „osahal“ během studia. „Důležité pro mě bylo, že se nám lidé z firmy věnovali, když bylo třeba, poradili, pomohli,“ říká. Díky jeho přístupu ke školním povinnostem i praxi se mu podařilo od Pars nova získat stipendium. „To pro mě byla tenkrát velká

finanční pomoc. Pamatuji si, že za první výplaty jsem si koupil svoje první kvalitní nářadí,“ usmívá se Ladislav Procházka.

Z jeho příběhu je jasné, že právě praktické zkušenosti z firmy považuje za klíčový moment při svém studiu. „Určitě bych každému doporučil začít pracovat v oboru už během školy. A nejde jenom o ty odborné zkušenosti – poznáte, jak to chodí při práci v

týmu, pochopíte souvislosti kolem spolupráce v každodenním provozu. To vás přímo ve škole nikdo naučit nemůže,“ zdůrazňuje mladý muž, který si po práci elektrikáře v šumperské firmě vyzkoušel i pozici referenta rozpisu, a brzy jej prý čeká výzva nová. Slovo pestrost tak Ladislava Procházku v Pars nova provází od počátku až po současnost... ♦



Ladislav Procházka

Psali o nás

„ROZSVÍCENÍ MHD“. DOPRAVNÍ PODNIKY VYJELY SE SPECIÁLNĚ VYZDOBENÝMI VOZIDLY

Tradice speciálně vyzdobených vozidel městské hromadné dopravy na vánoční téma odstartovala první adventní víkend v řadě českých měst. Nejvíce vánočních vozidel začalo jezdit v Praze, kde jezdí čtyři. Vánoční výzdobu letos chytá velká část dopravců, kteří jsou ve Sdružení dopravních podniků. Většina dopravních podniků má na svých stránkách či facebookových profilech jízdní řád, který ukazuje nasazení speciálně ozdobených vozů. V Praze například vyjely dvě vánoční tramvaje, k tomu ještě nazdobený retrobus a také Mazačka. O vánoční výzdobu se postaraly tisíce vánočních světylek, vnitřní vánoční dekorace a vnější polepy s vánoční tematikou. (kráceno) ♦

(Pozn. red. Škodovák: foto vánoční pražské tramvaje na titulní straně tohoto magazínu)

Zdopravy.cz, prosinec 2020



Petr Zwettler předává jednu z cen při letošní Rally Pačejov.

ZAJISTIT BEZPEČÍ NA RALLY? STEJNÝ ADRENALIN, JAKO ZÁVOD JET!

Pokud se jeho práce nebo koníček daří, moc pozornosti nebudí. Možná trošku neuctivá charakteristika činnosti Petra Zwettlera, nicméně vykresluje je v zásadě správně. Profesionální zaměření i hlavní hobby tohoto mladého muže má totiž jeden společný jmenovatel – starat se o bezpečí lidí kolem sebe. Jako manažer Škody Transportation má na bedrech vše od bezpečnosti práce až po požární ochranu. A jako svému hobby se věnuje snad ještě rizikovějšímu „podnikání“. Automobilovým závodům, přesněji organizaci a zabezpečení rally, včetně té nejvyšší kategorie, která se v Čechách jezdí. Je totiž jedním ze zhruba deseti certifikovaných bezpečnostních delegátů-dispečerů, kteří bdí nad bezpečností těch, kdo se těchto špičkových sportovních podniků účastní. Závodníků i diváků.

Než se dostaneme k vaší současné roli, kdy jste poprvé k rally přičichl?

Dodnes si pomatuji, jak stojím se svým dědou na stráni a kolem nás „létají“ auta při Rally Plzeň. U silnice, která vedla v místech, kde dnes stojí plzeňský hypermarket Globus, je asi rok 1986. Tenkrát to asi všechno začalo.

Svět závodů zažíváte z té organizátorské stránky. Ta akční, závodní, vás nelákala?

Tak pozor, ta moje účast je někdy akčnější, než jakou zažívají závodníci (*úsměv*). Když z hlášení z trati zjistíte, že se vám k trase rychlostní zkoušky blíží volně pobíhající ovce a vy musíte řešit okamžité přerušení závodu, než nedej bůh dojde k nehodě, protože

k místu „letí“ posádka soutěžního vozu, je to adrenalin, který bych nikomu nepřál zažít. Ale k tomu závodění: Vyzkoušel jsem, bylo to fajn, ale ...

Nic pro vás?

Na té špičkové úrovni asi ne. Ti kluci – a holky samozřejmě – kteří jezdí, jsou někde jinde. Mají můj obdiv. Musí mít opravdu skvělé jezdecké kvality, a hlavně velmi silné finanční zázemí, to prostě v tomhle sportu jinak nejde. A ještě jedna speciální věc – vždy jsem rally vnímal tak, že právě tady musí panovat naprostá souhra a důvěra mezi pilotem a spolujezdcem. To je takové specifikum. Jestliže totiž pilot slyší: pravá 6, 100 horizont, full, což přeloženo znamená,

že po ostré pravé zatáčce přijde za 100 metrů horizont a že má bez přemýšlení šlápnout na plyn, jet je naprostou „podlahu“, aniž ví, kam míří.... Pak prostě musí věřit, že jde správně. Nevím, jestli bych tohle ještě dal. Ale určitě se občas v rámci nějakého menšího závodu svezu... (*smích*).

Co tedy při takové špičkové evropské rally prožívají bezpečnostní delegáti?

Moje role je v zásadě dvojitá. V prvním případě pracuji na hlavním dispečinku, který je vlastně takovým centrálním mozkem závodů. Tady se sbíhají všechny důležité informace. Naším úkolem je koordinovat průběh závodu a samozřejmě okamžitě řešit všechny případné problémy. Dnes je všechno jedno-



dušší díky moderním technologiím.

Třeba GPS?

Přesně tak. Třeba při takové rychlostní zkoušce startují vozy po sobě v pravidelných časových odstupech. Přes GPS sledujeme vozy on-line, máme dokonalý přehled o dění na trati. Můžeme bleskově reagovat na aktuální problémy. Díky technologiím jsme úplně někde jinde, než před deseti, patnácti lety.

Proč?

Nechci popisovat ty nejhorší scénáře, ale třeba v případě nehody je díky on-line monitorování pohybu závodních vozů zdravotnická pomoc na místě nepoměrně dříve, než v minulosti. Ten samý posun je v komunikaci lidí, kteří závody zajišťují – jsme neustále ve spojení, víme, co kdo potřebuje, věci se dají řešit okamžitě.

A ta druhá role delegáta?

Pohybuje se přímo v terénu. Projíždí například trať těsně před samotným startem závodu, kontroluje bezpečnost, zabezpečení a okolí trasy, spojení s lidmi v zázemí závodu, s traťovými komisaři... To samé pak během závodu samotného. Samozřejmě pak kontroluje všechny náležitosti, než se trasa po závodech vrátí do běžného provozu.

Při závodech potkáváte nejen hvězdy české, ale i evropské rally scény. Jací jsou ti špičkoví závodníci, jak vám usnadňují či naopak ztěžují práci?

Ty největší hvězdy, které jsem mohl potkat, byli paradoxně skromní lidé. Třeba takový Nor Henning Solberg, dlouholetý účastník mistrovství světa v nejvyšší světové kategorii WRC, byl na mé „domácí“ soutěži v Pačejově neskuutečně milý a vstřícný, žádná primadona.

Jak vnímáte vztah fanoušků k závodům rally? Mění se nějak, vyvíjí se?

Rally je fenomén. Na těch špičkových závodech se sejdou i desítky tisíc diváků. Kouzlo závodů, které se odehrávají na cestách a silnicích, kudy se běžně můžete vydat autem i vy, je prostě specifické. Zájem o českou scénu se samozřejmě měnil podle toho, jaké obsazení závody měly, třeba zda se jich účastnily známé světové posádky, nebo stále s vozidly z mistrovství světa a kategorie WRC. Ale o zájem lidí se do budoucna neobávám. Nadšený kluk s tátou nebo dědou u trati rychlostní zkoušky je prostě obrázek, který určitě jen tak nezmizí (úsměv). ♦

ŠKODA VAGONKA SLAVÍ 120 LET!



V sobotu 12. prosince uběhlo přesně 120 let od založení nynější Škody Vagonky Adolfem Schustalou ve Studénce. Za tu dobu se toho samozřejmě hodně změnilo a došlo k mnoha inovacím. Firma postupem času přesunula své sídlo do Ostravy, kde nyní, její současný majitel Škoda Transportation, buduje další výrobní kapacity v rámci projektu nazvaného Nová Vagonka za 1 miliardu korun. Zároveň plánuje zaměstnat až dvojnásobek lidí ze svého regionu, který tak vzroste na 900. „Je až obdivuhodné, že stále pokračujeme v úspěšné výrobě nastolené Adolfem Schustalou v roce 1900. Asi by se sám divil, kam se nyní Škoda Vagonka posunula. Je to krásný věk, plný nejrůznějších příběhů, bohaté tradice a odpovědnosti k budoucnosti. Celému našemu týmu blahopřeji, děkuji a držím palce v příběhu a budoucnosti, kterou nyní spolu tvoříme,“ řekl Martin Bednarz, generální ředitel společnosti Škoda Vagonka. A jak se psala historie Škody Vagonky? Firmu založil ve Studénce Adolf Schustala v roce 1900 pod názvem „Staudinger Waggonfabrik A.G.“. Výroba prvních železničních vagonů byla zahájena v roce 1901. V letech 1916 až 1932 se ve Vagonce vyráběly i lokomotivy a v roce 1935 bylo ve společnosti zřízeno dokonce letecké oddělení. Vyrábily se tady známé kousky jako: Hurvínek, Orchestrion a mnoho dalších. Na přelomu let 1995 a 1996 byl zahájen vývoj zcela nové koncepce jednotek řady 471 CityElefant. Významným mezníkem v životě společnosti byl přelom let 2000 a 2001, kdy došlo k přemístění výroby ze Studénky do nových prostorů v Ostravě. Ostravská Vagonka navázala na stoletou tradici výroby kolejových vozidel ve Studénce a stala se přímým pokračovatelem tradice výroby osobních kolejových vozidel. Nosným produktem společnosti, která je od roku 2005 součástí skupiny Škoda Transportation, jsou v současnosti elektrické jedno a dvoupodlažní jednotky. ♦

Škoda Vagonka, člen skupiny Škoda Transportation slaví 120 let své existence. Vagonku ve Studénce založil Adolf Schustala v roce 1900 pod názvem „Staudinger Waggonfabrik A.G.“. Výroba prvních železničních vagonů byla zahájena v roce 1901. V letech 1916 až 1932 se ve Vagonce vyráběly i lokomotivy a v roce 1935 bylo ve společnosti zřízeno dokonce letecké oddělení.



Na přelomu let 1995 a 1996 byl zahájen vývoj zcela nové koncepce jednotek řady 471 CityElefant.



Významným mezníkem v životě společnosti byl přelom let 2000 a 2001, kdy došlo k přemístění výroby ze Studénky do nových prostorů v Ostravě.



Ostravská Vagonka navázala na stoletou tradici výroby kolejových vozidel ve Studénce a stala se přímým pokračovatelem tradice výroby osobních kolejových vozidel.

Od února 2020 společnost realizuje v rámci projektu „Nová Vagonka“ masivní výstavbu výrobních a montážních prostorů za cca 1 miliardu korun, v nových provozech najde uplatnění více než 400 nových pracovníků.





TOMÁŠ IGNAČÁK



ZDENĚK MAJER



JAN MENCLÍK



ZDENĚK SVÁTA



KAMIL MRVA



MAREK HERBST



MARTIN BEDNARZ



JAN CHALOUPKA



ANDREAS MAROSCHIK



PETR BRZEZINA

**DĚKUJEME VŠEM KOLEGŮM
ZA SPOLUPRÁCI V ROCE 2020
A PŘEJEME VŠE NEJLEPŠÍ
DO NOVÉHO ROKU 2021**



RADKA NICHOL



PAVEL NOVÁK



PAVEL SEETHALER



JAROMÍR ŠILHÁNEK



LUMÍR TĚSÁŘ



BEDŘICH KOUKAL



ALEŠ MĚRKA



MILAN KOSAR



JIŘÍ LIBERDA



DANIEL SCHAMBACH



JUHA VIERROS



MILOŠ BRONČEK



KAROL MARSOVSZKY