

ŠKODOVÁK



číslo 4

Informační časopis společnosti ŠKODA HOLDING a.s.

leden 2006



Nová tramvaj už jezdí v Praze

České Budějovice ožily moderní trolejbusy • Firmy znají své nejlepší



Vážené kolegyně, vážení kolegové,
tradicí – a myslím, že příjemnou – se již stalo každoroční předvá-
noční setkání. Jsem rád, že jsme se takto mohli sejit i letos. A stejně
tak mě těší, že jsme opět mohli vyhodnotit nejlepší pracovníky
ŠKODA POWER za rok 2005.

Právě tímto oceněním se vedení společnosti snaží vyjádřit své
poděkování konkrétním specialistům za jejich výjimečné pracovní
výkony, kreativitu a kvalitní dlouhodobou práci. Právě oni výrazně
přispěli k úspěšným firemním výsledkům roku 2005.

Důležitým dlouhodobým ukazatelem v personální oblasti ŠKODA
POWER je optimální skladba zaměstnanců především z pohledu
profesního, vzdělanostního a věkového. Pohled na oceněné roku
2005 ukazuje, že se tento parametr daří naplňovat.

Firma potřebuje specialisty s tím nejlepším univerzitním vzděláním,
stejně jako erudované zaměstnance v dělnických profesích. Potře-
bujeme zkušené starší pracovníky – škodováky, kteří ve firmě strávili
mnoho let a mají nenahraditelné zkušenosti z oboru, stejně tak ale
potřebujeme nově přicházející perspektivní mláďa a špičkové lidi
z jiných firem s novými znalostmi a novými koncepty.

Tímto řízeným mixem postupně ve firmě umocňujeme odbornost,
úctu k oboru a obětavost, ochotu ke změně, kreativitu, sebereflexi,
loajalitu, ambice a drive, týmovou práci, touhu po úspěchu. Záro-
veň tímto potlačujeme uzavřenost a šuplíkový styl práce, pasivitu,
neochotu zdravě riskovat a přinášet nové nápady, zatížení starými
neefektivními postupy a schémata, nesoutěživost.

Děkuji všem za kvalitní práci a těším se s vámi
na společné úspěchy roku 2006.

Jan Musil, generální ředitel ŠKODA POWER



V Českých Budějovicích
se v jedné vozovně setkává
nejmodernější trolejbus ze
ŠKODA ELECTRIC i renova-
vaný veterán

..... strana 7



Po tratích v Praze už jezdí
jedinečná tramvaj ze ŠKODA
TRANSPORTATION

.....strana 8



Firmy skupiny ŠKODA
HOLDING ocenily své nej-
lepší pracovníky

..... strana 12



Škodováci se bavili na před-
vánočních setkáních, na těch
vystoupili i populární umělci

.....strana 13

Post řidiče vyzkoušel i primátor Prahy



Do pražských ulic vyjela nová škodovácká tramvaj, ŠKODA 14T. Hlavní město tak po letech získává nová moderní vozidla, která výrazným způsobem posílí veřejnou dopravu milionové metropole. „Před časem jsme slíbili Pražanům nová vozidla, teď slib plníme. Jde o vozy šité na míru právě podmínkám Prahy. Navíc je to dílo českých rukou,

z plzeňské Škodovky,“ řekl při slavnostní jízdě primátor Prahy Pavel Bém. Ten ocenil i moderní vzhled, na kterém pracovalo designérské studio Porsche Design. Sám primátor se při slavnostní jízdě na chvíli ujal řízení – i když jen na zkoušku,

jako. Na jedné ze zastávek si první muž Prahy na chvíli sedl do křesla řidiče, aby okusil i pohled, který se jinak cestujícím naskytnout nemůže.

Obyvatele a návštěvníky Prahy bude vozit jednosměrná nízko-podlažní tramvaj, která se skládá z pěti kloubově spojených článků. Pro bezpečný přechod mezi články je použito přechodových měchů. Tramvaj nabízí vyšší přepravní kapacitu i komfort pro cestující ve srovnání s dosavadními typy vozidel.

„Pro konstrukci vozidla jsme použili moderní technologie a konstrukční řešení, které zajišťují zvýšenou spolehlivost,“ uvedl generální ředitel společnosti ŠKODA TRANSPORTATION Tomáš Krsek.

Novinka ze Škodovky výrazně modernizuje současný vozový park Dopravního podniku hlavního města Prahy. Na nové tramvaje vypsal město výběrové řízení a v konkurenci nabídek jako nejvýhodnější vybralo firmu ŠKODA TRANSPORTATION.

(no)

ŠKODA MACHINE TOOL získala nového vlastníka

Ruská společnost STANKO IMPEX GROUP se stala novým majitelem dceřiné firmy ŠKODA MACHINE TOOL. Prodejem této dceřiné společnosti se tak završil proces oborové restrukturalizace společenství ŠKODA, vyhlášený mateřskou společností ŠKODA HOLDING přesně před dvěma roky. STANKO IMPEX GROUP je skupina pěti firem zabývajících se výrobou a prodejem obráběcích strojů, univerzálních soustruhů, fréz a kovacích lisů ruské i zahraniční výroby, opravami, modernizacemi i servisem těžkých soustruhů, ale i konstruováním nových strojů. Působí na trzích v Rusku, Ukrajině a dalších zemích bývalého SNS. Tržby firmy dosáhly 100 milionů dolarů. Zaměstnává více než 1300 pracovníků. Záměrem STANKO IMPEX GROUP je ještě více posílit pozice ŠKODA MACHINE TOOL na světových trzích. ŠKODA MACHINE TOOL téměř 90 procent produkce vyváží a významnou a perspektivním oblastí je pro ni také ruský trh. V minulosti dodala ŠKODA MACHINE TOOL do různých společností a závodů téměř dva tisíce strojů, takže potenciál případných

modernizací je nezanedbatelný. Proto STANKO IMPEX GROUP plánuje investice do rozvoje výroby ve ŠKODĚ MACHINE TOOL.

ŠKODA MACHINE TOOL je významným světovým dodavatelem těžkých obráběcích strojů a horizontek. V loňském roce získala zakázky za více než 1,5 miliardy korun, stejně úspěšná je i v roce 2005 s uzavřenými zakázkami ve stejné výši jako v roce 2004. Letos například uzavřela kontrakty s čínským zákazníkem Shanghai Marine Crankshaft Co. Ltd na dodávku čtyř velkých obráběcích strojů ŠKODA za téměř 600 milionů korun nebo s firmou Alstom Manheim z Německa na horizontku HCW za více než 100 milionů korun. Dále ŠKODA MACHINE TOOL dodává v současné době obráběcí stroje na Ukrajinu a má rozpracované zakázky do Ruska. Významné postavení má také v Německu. STANKO IMPEX GROUP je skupina pěti firem zabývajících se výrobou a prodejem obráběcích strojů, univerzálních soustruhů, fréz a kovacích lisů ruské i zahraniční výroby, opravami, modernizacemi i servisem těžkých soustruhů, ale i konstruováním nových strojů.

Obnova teplárny zdárně skončila

Společnost ŠKODA POWER dokončila práce na projektu obnovy turbosoustrojí 33 MW v podnikové teplárně firmy KAUČUK. Projekt reprezentoval bourání základů původní turbíny a stavbu nových, dodávku parní turbíny ŠKODA 33 MW včetně převodovky, generální opravu stávajícího generátoru, kompletaci systému kontroly a řízení, montáž a uvedení do provozu.

ŠKODA ELECTRIC dodává i do Alp

Na vrchol alpského velikána se nově turisté vozí i díky umu lidí ze společnosti ŠKODA ELECTRIC. Právě ti totiž vyrobili speciální motory, které slouží k pohonu vozů trati-zubačky na svazích více než čtyři tisíce metrů vysoké hory Jungfrau. Tato oblast patří k jedněm z největších a nejznámějších lyžařských a turistických oblastí Švýcarska. „Podle přání našich obchodních partnerů jsme vyrobili motory, které našly použití při rekonstrukci dopravní trasy,“ vysvětluje ředitel BU Trakční motory ŠKODA ELECTRIC Martin Sobotka.

pokračování na str. 4

Titulní foto: nová tramvaj ze ŠKODA TRANSPORTATION určená pro hlavní město Prahu najížděla zkušební kilometry na tratích v hlavním městě

ŠKODOVÁK, informační časopis společnosti ŠKODA HOLDING a.s., Vydává ŠKODA HOLDING a.s., Tylova 1/57, 316 00 Plzeň IČO 26163632, MK ČR 10556, Sídlo redakce Tylova 57, 316 00 Plzeň, kontakty: manažer vnitřní komunikace Pavel Novák, telefon 378 182 507, fax 378 134 934, e-mail: skodovak@skoda.cz, vychází v nákladu 5000 kusů měsíčně, tisk Kalous & Skřivan s.r.o., grafická úprava Marcel Šik

Elektrárnu na Krétě rozšíří škodoväcké strojovny



Elektřárna Atherinolakkos na pobřeží ostrova Kréta., kde jsou v současné době vznikají prostory pro novou technologii ŠKODA.

Významné rozšíření čeká řeckou elektrárnu Atherinolakkos, která stojí na pobřeží středomořského ostrova Kréta. A firmou, která se na zvýšení kapacity zařízení bude podílet, je plzeňská ŠKODA POWER. „Budeme dodávat vybavení dvou strojoven po 50 MW. Jedná se o rozšíření stávající elektrárny, která používá dieselgenerátory a její stávající výkon musí být novou dodávkou zvýšen,“ uvedl generální ředitel ŠKODA POWER Jan Musil. Na projektu Atherinolakkos už začali Škodováci pracovat - v minulých týd-

nech totiž odstartovala projekční a konstrukční činnost. „Do výroby přejde zakázka v květnu tohoto roku. Technologická zařízení pro první blok by měla jít do expedice v listopadu letošního roku, v případě druhého bloku je termín nastaven na v leden roku příštího,“ uvedl Jan Musil. Výstavba elektrárny na atraktivním místě, na pobřeží ostrova Kréta, bude pro Škodovku velmi zajímavý i z hlediska finančního objemu zakázky. Ta činí celkem 470 milionů korun. Dodavatelem celé elektrárny je

Co je součástí dodávky strojoven ŠKODA POWER?

turbíny, řídicí systémy, generátory, titanové kondenzátory, elektro vybavení, potrubní systémy, montáž, uvedení do provozu a náhradní díly

firma Foster Wheeler Energia, zákazníkem, tedy provozovatelem je pak elektrárenská společnost Public Power Corp. S.A.

Střípky z tisku

Ohlasy médií na novou tramvaj pro Prahu

Jako za pěknou ženou se Pražané včera otáčeli za novou tramvaj z plzeňské Škodovky. Elegantní souprava ve stříbrnočervené kombinaci vyjela krátce po třinácté hodině z náměstí Jana Palacha. ... „Je dobře, že po dlouhé době se hlavní město dočkalo tak skvělé tramvaje. Myslím si, že si ji Pražané zaslouží,“ řekl náměstek primátora Petr Hulinský. MF Dnes, 14. 12. 2005

Pražští cestující se mohou těšit na svezení v nových tramvajích. V současnosti se nový supermodel testuje při jízdě ulicemi metropole, aby vyhověl specifikám a jízdním náročnostem pražské dopravy. Nové velmi pohodlné vozy z plzeňské Škodovky jsou prošpikovány technickými novinkami a to včetně kamerového systému. TV Nova, 13. 12. 2005

Souprava ve stříbrné a červené barvě měří přes třicet metrů a je prý nejdelší tramvaj v České republice. Tramvaj má polovinu nízké podlahy, což ocení hlavně postižení lidé a rodiče s kočárky. Lidové noviny, 14. 12. 2005

pokračování ze strany 3

Ten zdůraznil, že stroje ze škodoväckých dílen musely splňovat vysoké technické nároky, které klade provoz v Alpách. „I proto jsou pro nás podobné zakázky výbornou referencí, kterou můžeme využít v dalším podnikání,“



říká generální ředitel ŠKODA ELECTRIC Václav Svoboda. Dodávku pěti nových AC motorů převzal německý zákazník Vossloh Kiepe Dieseldorf. Jednalo se o uzavřený AC trakční motor typ MLU 3838 K/4 o výkonu 120 kW kompletně nově konstruovaný ve ŠKODA ELECTRIC BU Trakční motory. (no)

Soutěž



Hlavní výhercem minulého kola soutěže se stal pan Václav Šabek z BU Pohony společnosti ŠKODA ELEKTRIC. „Škodovák je zajímavý časopis, ve kterém se vždycky dozvím něco nového. A vítězství v soutěži mě samozřejmě velice těší,“ řekl nám Václav Šabek. Další výherci: M. Zuska (ŠKODA POWER) a D. Stádník (ŠKODA TRANSPORTATION)

Vážené kolegyně a kolegové, připravili jsme pro vás - zaměstnance ŠKODA HOLDING a jejich dceřiných firem - soutěž, která se týká života naší společnosti. Ti z vás, kdo zašlou správnou odpověď na následující otázky, budou zařazeni do slosování o ceny - hlavní výherce získá poukaz do do sítě stylových značkových restaurací, dle výběru v Plzni, Praze, či Ostravě. Odpovědi zašlete do konce ledna letošního roku na adresu redakce, případně e-mailem. Nezapomeňte uvést vaše jméno, název společnosti a kontakt. Sídlo redakce Tylova 57, 316 00 Plzeň, e-mail: skodovak@skoda.cz

Soutěžní otázka:

Na titulní straně obálky tohoto čísla časopisu Škodovák je zobrazena tramvaj, jak projíždí kolem známé historické budovy v centru Prahy.

O kterou budovu se jedná?



Jihočeská metropole získala nejmodernější trolejbusy ze ŠKODA ELECTRIC

Celkem třináct nových trolejbusů 25Tr z plzeňské ŠKODA ELECTRIC bude sloužit cestujícím v Českých Budějovicích. Škodovácká společnost totiž uzavřela s městem kontrakt na dodávku osmnáctimetrových kloubových vozidel – první tři už firma dodala do jihočeské metropole na konci loňského roku.

„První trolejbus jsme expedovali v listopadu, další dva v prosinci. V letošním roce představuje zakázka finanční objem zhruba 130 milionů korun,“ upřesňuje ředitel BU Trolejbusy Karel Majer. Všechny vozy dodávané Českým Budějovicím již patří k nové modelové řadě roku 2006 s novým designem, tedy na bázi karoserie CITELIS od společnosti Karosa ze skupiny IRISBUS, se kterou ŠKODA ELECTRIC při výrobě trolejbusů dlouhodobě spolupracuje. „Nový moderní trolejbus vzbuzuje u cestujících velkou pozornost,“ říká Vladimír Maršálek z Dopravního podni-

ku České Budějovice. Nové trolejbusy v Českých Budějovicích slouží na páteřních trasách, takže spojují například centrum s velkými sídlišti. „Právě z tohoto důvodu jsou pro nás výhodné velkokapacitní trolejbusy,“ vysvětluje Vladimír Maršálek. Nové vozy podle něj mají oproti staršímu vozovému parku nižší provozní náklady. „Samozřejmě jsou i spolehlivější, díky nasazení nových trolejbusů navíc nemusíme udržovat tak početný rezervní stav vozidel,“ říká vrchní mistr českobudějovického dopravního podniku Jindřich Pícha. Právě tenhle druh dopravy navíc

významně přispívá ke zlepšování životního prostředí v jihočeské metropoli. Ve společnosti ŠKODA ELECTRIC vývoj nových typů trolejbusů pokračuje. Její odborníci už pracují na novém – kloubovém plně nízkopodlažním – typu vozidla pro veřejnou dopravu. „A zároveň testujeme i kratší, dvanáctimetrovou verzi trolejbusu 24Tr, ta by se v současné době měla objevit v ulicích Plzně při zkušebních jízdách a ještě v lednu předána zákazníkovi,“ upozorňuje Karel Majer.

(no)



Příběh trolejbusů v Budějovicích měl tři dějství

České Budějovice a trolejbusy? To je příběh o třech kapitolách, plný zápletek. Jihočeská metropole jako sídlo světoznámých průmyslových podniků a jako významný dopravní uzel přistoupila ke zřízení městské hromadné dopravy už na samém začátku dvacátého století. A k veřejné dopravě v Budějovicích brzo začaly patřit i trolejbusy, které se přidaly k již existující dopravě tramvajové.

V Českých Budějovicích se poprvé cestující svezli trolejbusem 27. října 1909. Vůz od firmy Daimler-Stoll neměl tyčové sběrače, na které jsme zvyklí dnes, ale táhl po trolejovém vedení speciální kontaktní vozíček. Tehdejší trolejbusy byly značně nespolehlivé a po pěti letech, na počátku I. světové války, byl jejich provoz v Českých Budějovicích bez náhrady zastaven. Na sklonku 2. světové války se v Českých Budějovicích zhoršil stav tramvajových tratí a tramvaje pomalu ztrácely dech. Investovat značné prostředky do jejich náročné obnovy a současně do výstavby nových tratí, které by zajistily kvalitní dopravu do dalších částí města či blízkých obcí, už nebylo ekonomické.

O osudu budějovických tramvají bylo rozhodnuto, 2. března 1950 dojezdily! České Budějovice ale bez městské hromadné dopravy nezůstaly. Ještě před tím, než tramvaje projely ulicemi naposledy, začala vznikat trolej-

busová síť. A 28. října 1948 se začala psát nová kapitola historie městské hromadné dopravy. Opět se městem rozjely trolejbusy. Nešlo již o primitivní poruchové vozy, ale o moderní dopravní prostředek, se kterým měla od roku 1936 dobré zkušenosti Praha, ke které za války přibýly Plzeň a Zlín a později ještě Most. V srpnu 1949 byla dána do provozu převážná část nové trolejbu-

naposledy a jejich úkoly převzaly jen autobusy.

Na sklonku roku 1988 dosáhla síť autobusových linek prakticky dvou set kilometrů. A pak se začala psát ještě jedna, zatím poslední kapitola kroniky českobudějovické městské hromadné dopravy, potřetí v souvislosti s trolejbusy.

Podnětem k obnově trolejbusové sítě byla představa, že spojí České Budějovice a Jadernou elektrárnu Temelín. Z velkorysého záměru sice sešlo, ale trolejbusů se nakonec dočkaly alespoň samotné České Budějovice. Dne 2. května 1991 se obyvatelé Českých Budějovic

opět po dvaceti letech svezli trolejbusem. V následujících letech byla ve městě opět obnovena převážná většina původních tratí a trolejbusy dosáhly i do dalších částí města, především na nová sídliště. Trolejbusy dnes zajišťují dopravu na šesti linkách, na které v pracovní dny vyjíždí 39 vozů. (použity materiály DpmCB)



sové sítě. Trolejbusová doprava byla v následujících dvaceti letech páteří budějovické městské hromadné dopravy. Na sklonku 60. let se však neuváženě přikročilo k postupné likvidaci sítě a 24. září 1971 projely trolejbusy městem

sové sítě. Tro-

lejbusová doprava byla

v následujících dvaceti letech páteří budějovické městské hromadné dopravy. Na sklonku 60. let se však neuváženě přikročilo k postupné likvidaci sítě a 24. září 1971 projely trolejbusy městem

Třinápravový čtyřdveřový kloubový trolejbus

Obsaditelnost

Počet míst k sezení 40 osob + řidič

Počet míst k stání 110 osob

Maximální rychlost (nastavitelné omezení) 65 km/h

Rozměry

Délka/šířka/výška (vč. sběračů) 17 800/2 500/3 580 mm

Délka se staženými sběrači 18 400 mm

Hmotnosti

Pohotovostní hmotnost 17 780 kg

Celková hmotnost 28 000 kg

Provozní podmínky

Rozsah provozních teplot -30 °C až +40 °C

Antikorozní ochrana

Antikorozní ochrana celého skeletu trolejbusu katodovou.

Životnost

Životnost trolejbusu minimálně 13 let v městském provozu

Blokování rozjezdu

Blokování rozjezdu trolejbusu před dovením všech dveří s výjimkou předních a před sklopením plošiny pro nástup osob na invalidním vozíku do polohy pro jízdu

Rekuperace

Rekuperace elektrické energie zpět do troleje při brzdění trolejbusu s ochranou proti zkratu na troleji s max. napětím 980V pro napájecí systém 750V (úspora 10 % až 30 % energie podle tvaru tratí a hustoty provozu)

Pohon

asynchronní pohon, bezúdržbový, bezkontaktní přechod mezi režimy Jízda- Brzdění i pro změnu směru jízdy



Veterán i novinka se potkávají v jednom depu

Ty stroje z dílen Škody dělí dlouhá řada let. Přesto mají místo vedle sebe. O co jde? O dva jedinečné vozy pro městskou hromadnou dopravu – tím prvním je zástupce staré generace trolejbusů a tím druhým nejmodernější typ, který po českých městech jezdí. Oba stroje se teď setkávají v depu českobudějovické trolejbusové vozovny.

Vedle novinky na trhu, trolejbusu 25 Tr, totiž jihočeský dopravce vlastní dnes málo vídaný unikát, vůz 9TrHT. „Přestože právě tenhle typ patřil od sedmdesátých let k velmi prodávaným modelům, dnes jich už mnoho nejezdí. A ten náš vůz je mezi nimi jedinečný - konstruktéři jej při renovaci totiž uzpůsobili na trakční napětí 750 V, zatímco u ostatních je to 600 V,“ popisuje technický manažer pro trolejbusy Dopravního podniku města České Budějovice Vladimír Maršálek.

Budějovičtí dopraváci získali starý trolejbus od soukromého vlastníka. „A pak pár našich nadšenců ve spolupráci s lidmi ze Škody Ostrov strávilo několik stovek hodin na obnově vozu. Bylo třeba vozidlo rozebrat až na holý rám, do posledního šroubku, hodně věcí vyměnit a opravit. Povedlo se a dnes je tenhle veterán naší chloubou,“ říká Vladimír Maršálek.

Do provozu poprvé starý trolejbus v novém hávu vyjel při oslavách desetiletého výročí znovuoživení trolejbusové

dopravy v této jihočeské metropoli. „Od té doby vůz využíváme například při různých propagačních akcích, populární je třeba mikulášská jízda městem, středem pozornosti je tenhle vůz třeba při našich dnech otevřených dveří.

Navíc si mohou trolejbus pronajmout i různí zájemci, tak jako třeba v minulosti Budějovický Budvar,“ vypočítává bohatý život škodováckého stroje technický manažer Dopravního podniku města České Budějovice. (no)







ZKUSEBNÍ JÍZDA

9111



Nová tramvaj už projela všechny pražské tratě

Ne všechny roky se zapíší do paměti stejně silnou stopou. Ale lidé, kteří ve ŠKODA TRANSPORTATION pracovali na projektu nové tramvaje pro Prahu, si rok 2005 zapamatují asi snadno.

Právě tehdy totiž vyjelo do ulic Prahy jejich dílo, nízkopodlažní vozidlo ŠKODA 14T, jedinečné svými parametry i vizáží. „Hodně jsem si cenil toho, jak nám o vozidle referovali řidiči, kteří měli možnost naši tramvaj vyzkoušet. Je příjemné slyšet chválu právě od nich,“ říká manažer projektu tramvají pro hlavní město Pavel Tarant.

Tratě v Praze patří svou podobou k těm náročným. Už si novinka ze škodoväckých dílen vyzkoušela všechny problémové cesty?

Jistě, všechny tratě, které dopravní podnik v Praze provozuje. A vyzkoušela je s úspěchem. Některé úseky v Praze jsou pro tramvaje skutečně obtížné. Nám se ale podařilo v této zkoušce obstát. Testovali jsme například schopnost brzd zvládat poměrně strmý sjezd z Barrandovského kopce, nebo jsme naopak ověřovali výkon vozu ve stoupáních, tramvaj projížděla i vytipovaná místa se zvýšenými nároky na schopnost tramvaje vejít se do daného průjezdního profilu, Nic jsme neponechali náhodě.

V jednom z rozhovorů pro média jste zdůraznil to, že novou tramvaj zdobí velký výkon. Je vůz tedy i v tomto směru opravdu jedinečný?

Výkon určitě vysoký je, nejen oproti strojům, které se u nás používají ale i strojům dostupným na světovém trhu. Právě proto, aby vyhověl všem požadavkům, které na něj provoz v Praze klade. A co se týče rychlosti, ta je pro provoz omezená na 60 kilometrů za hodinu, vyšší rychlost softwarové zabezpečení nedovolí. Bez něj by tramvaj uměla jet

podstatně rychleji. A v tomto směru má naše tramvaj ještě jednu zajímavost – řídicí systém tramvaje upravuje jízdní charakteristiky vozidla tak, aby reakce vozu na řízení byla nezávislá na parametrech jako například obsazení vozidla nebo sklon trati. Navíc při jízdě v oblouku řídicí systém omezuje rychlost podle zjištěného poloměru oblouku a nedovolí vozidlu zrychlit, dokud nevyjede celé z oblouku. Všechny uvedené vlastnosti podstatně omezují možnosti řidiče dopustit se chyby při vedení vozidla a tím znatelně přispívají k bezpečnosti provozu.

Tramvaj vyjela na pražské tratě v období, které není právě příznivé – v posledních týdnech se střídá sněžení a mrazivé počasí s oblevy a třeba i deštěm. Komplikuje tohle zavádění do provozu?

Takové počasí nám ale umožňují vyzkoušet skutečně extrémní podmínky. Třeba řidiči si velmi pochvalovali chování tramvaje při náledí. Vůz má podle nich perfektní jištění proti zablokování či protáčení kol, takže se dobře řídí i pokud jsou koleje pokryté ledem.

Škodoväcká tramvaj je často zmiňována v souvislosti s designem Porsche. Jak se podařilo skloubit představu návrhářů s požadavky konstruktérů a projektantů?

Považuji za velký úspěch našich lidí, že se podařilo vtělit tak odvážný návrh do připravovaného vozidla, že se povedlo skloubit myšlenku designérů s nesmírně složitým konceptem nové tramvaje. Výsledek určitě stojí za to. (no)

Krasavice se těšila velkému zájmu

Skupina japonských turistů se na dohled od pražského Národního divadla jako na povel zastavuje. Okamžitě se rozbíhá debata v jejich mateřštině a všichni hned vytahují z brašen kamery a fotoaparáty. Předmětem vzrušené debaty cizinců však není žádná historická památka – to jen japonští návštěvníci zahlédli novou ozdobu dopravy hlavního města a jak je jejich zvykem, hned pozoruhodný cíl zvětřili elektronickými aparáty. Tím cílem je tramvaj ŠKODA 14T, moderní vozidlo z dílen ŠKODA TRANSPORTATION, které poutá i designem z dílny slavného Porsche. I 'japonská' scéna z centra města dokumentuje obrovskou pozornost, kterou tramvajová krasavice budila při své pražské premiéře.

Je úterý 13. prosince a ze zastávky v centru Prahy za chvíli odstartuje slavnostní jízda, kterou zástupci města Prahy přebírají novou škodoväckou tramvaj. Na slavnosti nechybí primátor Pavel Bém, představitelé radnice i dopravního podniku, zástupci Škodovky včetně ředitele Tomáše Krška či projektového manažera Pavla Taranta. A nechybí ani sedmá velmoc – novináři. Zástupci tisku, časopisů, televizi i rozhlasových stanic, ti všichni okamžitě oblehnou nový vůz, který přijíždí na místo srazu všech účastníků. Fotografové a kameramani soutěží o co nejlepší záběr, žurnalisté si k mikrofonům či diktafonům zvou první respondenty. A nejen je – novináři míří i k Pražanům, kteří okolo tramvaje přecházejí. „Tak co novému vozu říkáte?“ pokládá otázku jeden z novinářů a odpovědi kolemjdoucích se příliš neliší – zní slova jako krásná, zajímavá a moderní. Padají i však i věty kurióznější. „Že bych si už konečně začal kupovat jízdenky?“ oduší v žertu jeden ze zpovídaných.

O tom, že je jeho vůz středem pozornosti už ví své i šofér tramvaje Petr Koloničný, který při slavnostní jízdě novinku ze škodoväckých dílen řídil. „Lidé se otáčejí, je vidět, že je novinka zajímavá,“ usmívá se řidič, který zároveň pochválil 'chování' samotného vozu. „Řízení je příjemné, při jízdě tramvaj působí jistě,“ říká Petr Koloničný. (no)



V obležení novinářů se ocitla nová tramvaj při slavnostním představení v hlavní městě Praze. Zájem médií i veřejnosti o škodovacký výrobek byl obrovský. Poté co zodpověděl desítky dotazů položených žurnalisty usedl do kabiny řidiče na zkoušku i primátor Prahy Pavel Bém.



Technické údaje

Vozidlo 14 T je jednosměrná, nízkopodlažní tramvaj. Skládá se z pěti článků, které jsou vzájemně spojeny klouby. Moderní design vozidla navrholo studio Porsche Design. Vozidlo 14 T je vybaveno třemi hnacími podvozky. Tři trakční podvozky zabezpečují požadované dynamické, jízdní a brzdové vlastnosti vozidla ve všech jízdních režimech a při všech povětrnostních podmínkách. Nízká část podlahy prázdného vozidla je ve výšce 350 mm nad temenem kolejnice, rozdíl mezi nízkou a zvýšenou částí podlahy činí pouze jediný schod. Užitečná plocha nízkopodlažní části podlahy představuje 50 % celkové užité plochy vozidla. Tramvaj ŠKODA 14 T je pro rychlý nástup a výstup cestujících vybavena čtveřicí dvoukřídlých dveří a jedněmi jednokřídlými. Další jednokřídlé dveře na předku vozidla slouží pro

oddělený nástup řidiče. Nástupní hrana dveří ve výšce 350 mm nad temenem koleje umožňuje snadný nástup cestujících do vozidla, jak z nástupních ostrůvků tak přímo ze silnice. Maximální pozornost je věnována nastupování a vystupování osob se sníženou pohyblivostí. Pro tento případ jsou první dvoukřídlé dveře vybaveny mechanickou výklopnou nájezdovou plošinou pro vozíky invalidních cestujících. Tramvaj ŠKODA 14 T je vybavena moderním trakčním pohonem. Dvojici paralelně spojených asynchronních trakčních motorů hnacího podvozku napájí vždy jeden trakční měnič se vzduchem chlazenými IGBT moduly. Pomocné pohony jsou napájeny ze dvou pomocných měničů 3 x 400 V, 50 Hz v IGBT technice s galvanickým oddělením třífázových výstupů. Větši-

na komponentů elektrické výzbroje je umístěna v kompaktních kontejnerech na střeše tramvaje. Tramvaj je vybavena elektrohydraulicky ovládanou mechanickou střadačovou brzdou s možností nouzového ručního odbrzdění a elektromagnetickou kolejničovou brzdou; hlavní provozní brzdou je elektrodynamická brzda s možností rekuperovat brzdovou energii do toleje, případně ji mařit v brzdovém odporu. V provedení pro společnost Dopravní podnik hl. m. Prahy jsou tramvaje mimo jiné vybaveny vnitřním kamerovým systémem, oddělenou a klimatizovanou kabinou řidiče, informačním systémem pro cestující, systémem pro dorozumívání cestujících s řidičem a radiostanicí pro spojení s dispečinkem Dopravního podniku.

Firmy ocenily nejlepší zaměstnance



Nejlepší zaměstnance s výrazným přínosem pro firmu – právě je ocenily škodovácké společnosti v rámci svých předvánočních setkání. V Městřanské Besedě tak generální ředitel ŠKODA TRANSPORTATION Tomáš Krsek ocenil pracovníky, kteří loni k úspěchu vedli klíčové činnosti firmy. „Překonali jsme v minulosti složité období a teď patříme k velmi úspěšným firmám,“ poděkoval zaměstnancům generální ředitel Tomáš Krsek a poté přešel ke konkrétním oceněním, když poukázal na pro firmu důležitý projekt modernizace pražského metra, který se podařilo díky kvalitní práci velmi zefektivnit. A na pódium pak pozval dvanáct zaměstnanců, aby jim předal ocenění za mimořádný podíl na projektu. Podle stejného klíče pak získalo ocenění i osmnáct pracovníků, kteří se zabývali projektem dodávky tramvají pro hlavní město. Své nejlepší na předvánočním setkání představila i další ze škodováckých dceřiných společností, ŠKODA POWER. Její generální ředitel

Jan Musil ocenil celkem dvanáct zaměstnanců, jako první na pódium divadla vystoupil vítěz kategorie Nováčků roku 2005, Jan Píkl z úseku Výroba, který řeší oblast detailního plánování prací na strojních pracovištích. A následovali další vítězové – v kategoriích Objev roku, Novátor roku a několik zaměstnanců firma ocenila za zásluhy o dlouhodobý rozvoj společnosti. Ještě předtím se sešli zaměstnanci na Bilančním setkání, kde manažeři z vedení představili výsledky a cíle firmy. „Mám dojem silné stability naší společnosti a odhodlání ukrojit si v silné konkurenci tu svou část 'koláče'. Každý si nejspíš jako já odnesl domů mnohá témata k zamyšlení jak a co vylepšit,“ řekla po setkání Klára Matoušková z odboru Materiálové inženýrství úseku Rozvoj ŠKODA POWER. Nejlepší pracovníky představila na předvánočním setkání i ostravská společnost ČKD VAGONKA. (no)

Technika není jen mužská doména

V obecném povědomí bývá strojírenství tak trochu mužskou doménou. I tomto oboru se však dokáží prosadit ženy. Při vyhlášení nejlepších pracovníků loňského roku tak na pódium Městřanské Besedy převzala ocenění i Alice Chladová, vedoucí konstruktérka ze společnosti ŠKODA TRANSPORTATION. Právě ona dokazuje, že týmový duch není v případě Škodovky jen prázdným heslem. „Ocenění mě překvapilo, nečekala jsem, že se mě bude týkat – ale určitě nepatří jen mě, mí spolupracovníci si je zaslouží úplně stejně. Máme tu výbornou partu, dokážeme si pomoci, vyhovět,“ přesvědčivě říká Alice Chladová. Pokud se škodovácké konstruktérky zeptáte, jaký úkol za poslední léta v práci pro Škodovku považuje za nejdůležitější, jeden projekt se nedozvíte. „Myslím si, že nelze dělit práci méně a víc podstatné věci. Každý projekt se snažíme dělat na sto procent, každý je v tu chvíli nejdůležitější,“ tvrdí konstruktérka, která teď pracuje na technickém řešení tramvají, které ŠKODA TRANSPORTATION bude dodávat pro italské

město Cagliari. „Naše podklady jsou určeny přímo pro výrobu na dílnách,“ zjednodušeně přibližuje vlastní práci konstruktérka. Technice zůstává po celý svůj profesní život věrná další z oceněných žen, Blanka Vlčková ze společnosti ŠKODA POWER. Právě ona patří k lidem, jejichž náplň práce je velmi různorodá – mezi největší úspěchy z poslední doby lze zařadit ideovou přípravu a účast při vytváření programu Databáze poruch, její průběžné doplňování a vyhodnocování, což si vyžádalo množství pracovních hodin i mimo rámec běžné pracovní doby. Pokud se ale Blanka Vlčková ohlédne za několika desetiletími, kdy pracovala na nejrůznějších projektech, jeden z úkolů jí provází opravdu neodmyslitelně – Jaderná elektrárna Temelín. „To je určitě projekt, na kterém jsem strávila nejvíce času,“ usmívá se Blanka Vlčková. Zkušenosti z oboru dávají Blance Vlčkové možnost hodnotit – a jak tedy vnímá dramatické proměny oboru? „Možnosti, které nabízí dnešní doba, s rozvinout počítačovou a další technikou, jsou skutečně obrovské. A proto

si myslím, že kdo hledá zajímavé profesní uplatnění, má právě v tomto odvětví velkou šanci. Řešit náročné technické úkoly, porozumět problematice, být skutečně v centru dění při vývoji a výrobě, to je krásná práce,“ říká Blanka Vlčková. Bavila ji matematika, fyzika, proto nebyla volba dalšího studia těžká – průmyslová škola, hned poté univerzita a na ní obor energetika. A právě na vysoké škole začala dnešní zaměstnankyně ŠKODA POWER Ilona Šedlbauerová spolupracovat se Škodovkou, se kterou po studiích nakonec před čtyřmi a půl lety spojila i svojí profesní dráhu. A výsledek? Mladá žena se za loňský rok stala Objevem roku. „Ocenění mě velmi těší, určitě je povzbuzením do další práce,“ říká Ilona Šedlbauerová, která v poslední době pracovala hlavně na zakázkách Otrokovice, Emlichheim a Bucuresti Vest, v oblasti projektů strojoven pro parní turbíny. „Myslím, že ŠKODA POWER je silnou firmou s budoucností,“ říká mladá žena. (no)

Jen pasivní diváci? Kdeže!



Vladimír Hron vyzval ke zpěvu i diváky z publika, kterým byli lidé ze ŠKODA TRANSPORTATION

Jedno společně měla některá známá jména z oblasti kultury a zábavy, která zavítala poslední týden před Vánoci do Plzně – totiž fakt, že bavila zaměstnance škodováckých firem na jejich setkáních. Lidé ze ŠKODA POWER se v Divadle J. K. Tyla skvěle bavili při představení Divadla Járy Cimrmana, který v čele se Zdenkem Svěrákem představil hru *Dobytí severního pólu* spojenou už tradičně s odborným seminářem. Jejich kolegové ze ŠKODA TRANSPORTATION zase na svém slavnostním večeru shlédli vystoupení mága Pavla Kožíška a Marty Pouličkové, či show Vladimíra Hrona (a díky jeho imitátorským schopnostem si na pódiu se mohlo zdát, že přišel i Karel Gott).

A škodováci nebyli zdaleka jen pasivními diváky – při semináři cimrmanovského souboru se na pódium dostala hned čtveřice diváků, to když Zdeněk Svěrák potřeboval doplnit jevištní 'živý obraz', který vytvořili jeho kolegové z divadla o další postavy. A tak přišla řada na návštěvníky z předních řad. Ani při večeru zaměstnanců ŠKODA TRANSPORTATION, který se odehrával v plzeňské Měšťanské Besedě nezůstali diváci jen v roli přihlížejících. Třeba pěvecký duet s Vladimírem Hronem si úžasným způsobem vystříhla projektová manažerka Gabriela Valeriánová. „Trému jsme měla,“ přiznala Gabriela Valeriánová. „Že takhle vyřeším seznámení se s kolegy z firmy, kde nejsem dlouho, mě tedy opravdu nikdy nenapadlo,“ svěřila se se smíchem manažerka. V kouzelnické show Pavla Kožíška zase sehrál úlohu výrobní ředitel firmy Aleš Jedlička. Ten zachoval tajemství a odmítl prozradit pozadí triků známého mága. „Kdo umí ten umí,“ složil poklonu Pavlu Kožíškovi. (no)



Při rautu ŠKODA TRANSPORTATION zahrála originální kapela

Nabitý sál Divadla J. K. Tyla sledoval představení divadla Járy Cimrmana, které předcházelo slavnostní části večera ŠKODA POWER



Na jevišti Divadla J. K. Tyla se představili vítězové a ocenění v jednotlivých kategoriích, které vyhlásila společnost ŠKODA POWER



Úspěšní převzali ocenění

ŠKODA POWER

Dvanáct pracovníků společnosti ŠKODA POWER převzalo v krásném prostředí plzeňského Divadla J. K. Tyla ocenění za významný přínos firmě. Slavnostní setkání zaměstnanců se uskutečnilo v předvánočním týdnu.



Nováček roku 2005
Jan Píkl



Objev roku 2005
Ing. Radek Trněný



Objev roku 2005
Ing. Ludvík Svítek



Objev roku 2005
Ing. Ilona Šedlbauerová



Inovátor roku 2005
Ing. Pavel Hránek



Inovátor roku 2005
Ing. Tomáš Míšek



Za dlouhodobý přínos pro rozvoj společnosti
Ing. Josef Dobiáš



Za dlouhodobý přínos pro rozvoj společnosti
Karel Chára



Za dlouhodobý přínos pro rozvoj společnosti
Vladimír Traxmandl



Za dlouhodobý přínos pro rozvoj společnosti
Miloš Nosek



Za dlouhodobý přínos pro rozvoj společnosti
Dr. Ing. Blanka Vlčková



Za dlouhodobý přínos pro rozvoj společnosti
Ing. Jiří Pospíšil

ČKD VAGONKA



Jarmila Huvárová
mzdová účetní



Karel Myška
svářeč v ochranné atmosféře



Milan Rychtář
vedoucí elektrokušebny



ŠKODA TRANSPORTATION S.R.O.



Za projekt nízkopodlažní tramvaje ŠKODA 14 T pro Prahu převzali ocenění:

Zleva stojící: generální ředitel ŠKODA TRANSPORTATION Tomáš Krsek jako předávající, Jaroslav Koza (strojní zámečník), Jiří Staněk (strojní zámečník), Pavel Špiller (strojní zámečník), Pavel Břečka (strojní zámečník), Alice Chladová (vedoucí konstruktér), Miroslav Lazebník (samostatný konstruktér), Vladimír Poustka (samostatný konstruktér), Ondřej Tomša (samostatný konstruktér), Lukáš Krofta (vedoucí nákupčí), Václav Kraus (vedoucí výzkumného pracoviště)

Dolní řada: Pavel Tarant (projektový manažer tramvaje 14 T), Karel Bouše (truhlář), účinkující Vladimír Hron, Jiří Maxa (sourcing manažer), Jiří Voch (vedoucí projektant)

Nepřítomní: Vladimír Pokorný (vedoucí konstruktér), Petr Jedlička (specialista pro plán a řízení obchodních případů), Josef Krasl (elektromechanik), Jaroslav Poljak (vedoucí výzkumného pracoviště)



ŠKODA TRANSPORTATION S.r.o.

Za projekt modernizace souprav pražského metra v roce 2005 převzali ocenění:

Zleva: generální ředitel ŠKODA TRANSPORTATION Tomáš Krsek jako předávající, Jiří Eliáš (servisní manažer analytik), Roman Rybecký (projektový manažer),

Václav Houdek (vedoucí odb. prov. tech. pracovník), Josef Vaicenbacher (mistr), Jiří Procházka (mistr), Pavel Rykovský (vedoucí konstruktér), Petr Lang (vedoucí projektant),

Zdeněk Vápeník (ved. poj. specialista), Václav Sak (vedoucí technolog), František Brabec (vedoucí mezioperační kontroly a defektoskopie), účinkující Vladimír Hron

Nepřítomni: Zdeněk Holub (vedoucí nákupčí), Jiří Pracna (vedoucí konstruktér)