



2 Milan Vančata odpočívá na lyžích i na kole

Ředitel divize Obrábění Milan Vančata oslavil 25 let práce pro MOTOR JIKOV.



3 Tým MOTORU JIKOV útočil v ekorallye na medaile

Firemní posádka bojovala v 6. New Energies Rallye o stupně vítězů.



4 Nová plnicí stanice na CNG rozšíří nabídku

MOTOR JIKOV vyvinul novou plnicí stanici stlačeného zemního plynu MJ Compact plus 60

2/2017

21. ROČNÍK

NOVINY SKUPINY
MOTOR JIKOV GROUP

MONITOR

Firmy holdingu zvyšovaly mzdy plošně

Plošné zvýšení mezd je sice jedním z výsledků dohodnuté kolektivní smlouvy, nicméně o tom, že zaměstnanci holdingu letos dostanou plošně přidáno, rozhodlo vedení ještě před dohodou s odbory.

„Jednalo se o mé rozhodnutí, o čemž svědčí fakt, že se zvyšování mezd jsme začali již v lednu a většina lidí dostala přidáno v době, kdy jsme ještě s odbory jednali. Vždy jsem preferoval před plošným zvyšováním mezd individuální přístup, který více ocení šikovné a pracovité zaměstnance. Letos jsem ale i vzhledem k výsledkům skupiny přistoupil k výjimečnému kroku,“ zdůraznil generální ředitel a předseda představenstva MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

Plošné zvýšení mezd znamená, že každý zaměstnanec si polepší, a to v drtivé většině případů o 600 korun měsíčně. V průměru se tak jedná o navýšení mezd o tři procenta. „Z této částky šlo 500 korun do základní mzdy a sto korun do pohyblivé složky. Konkrétní částku projednají nadřízení se svými podřízenými. K výjimkám, kterých se zvyšování letos netýká, patří lidé, kterým bylo písemně vytknuto neplnění povinností, ti, kteří u společnosti končí, stejně jako čerstvě nastoupivší zaměstnanci,“ doplnila personální ředitelka MOTORU JIKOV Group a.s. Iva Fantyšová. Celkově půjde jen na



Kolektivní smlouvy jako první po skončení vyjednávání podepsali předseda představenstva a generální ředitel MOTOR JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák a předseda ZO OS KOVO MOTOR JIKOV Jan Janoušek.

zvýšení mezd 5,4 milionu korun ročně.

Mezi novinky v kolektivní smlouvě, která platí od 1. 4. 2017 do 31. 3. 2018, patří například zvýšení částky sociální výpomoci. „Jedná se o případ úmrtí zaměstnance, kdy společnost uhradí

náklady na pohřeb do výše 20 tisíc korun, dohodli jsme na zvýšení z 12 tisíc korun,“ upřesnila Iva Fantyšová.

Nová kolektivní smlouva počítá nadále s vyšším příspěvkem na penzijní připo-

jištění zaměstnancům, kteří ve firmě pracují déle než tři roky, a to 700 korun měsíčně. „Zaznamenali jsme významný nárůst počtu zaměstnanců, kteří si na důchod tímto způsobem spoří právě díky vyšší částce, kterou společnost od loňského roku poskytuje,“ podotkla personální ředitelka.

Zaměstnanci, kteří jsou v pracovním poměru alespoň jeden rok, také letos dostanou benefiční poukázky, a to v dvojnásobné hodnotě oproti loňsku - 1000 korun - k využití na sportovní aktivity, péči o zdraví nebo kulturní vyžití.

„Osvědčila se nám loňská změna v oblasti sociálních nákladů, díky které se podpora volnočasových aktivit zaměstnanců odehrává zcela v režii firmy. Nabídka je tak dostupná všem zaměstnancům. I nadále přispíváme na stravné zaměstnanců, dětskou rekreaci a poskytujeme půjčky na bytové účely, podporujeme sportovní aktivity zaměstnaneckých kolektivů a poskytujeme vstupenky na fotbalové a hokejové zápasy. Nabídku naopak ještě rozšíříme,“ dodala Iva Fantyšová.

Úvodní slovo generálního ředitele



Vážené kolegyně, vážení kolegové, zaměstnanci a obchodní partneři,

první měsíce roku se vždy nesou ve znamení kolektivního vyjednávání. Myslím, že dohoda, ke které jsme dospěli, potvrzuje trend nastavený již minulý rok, kdy se snažíme rozdělovat prostředky z takzvaného sociálního fondu rovnoměrně všem zaměstnancům holdingu ne pouze těm, kteří jsou v odborech. Výjimečně jsme letos přistoupili k plošnému zvýšení mezd. Ruku v ruce se zvyšováním mezd je ovšem potřeba, aby rostla i produktivita práce a udrželi jsme si tak potřebnou konkurenceschopnost ve světové konkurenci.

Jednou z oblastí, kde patří MOTOR JIKOV k lídrům českého trhu a prosazuje se i v zahraničí, je segment výroby plnicích stanic CNG. I zde ale čelíme velkému tlaku, z velké části bohužel vyvolanému zásahy státu a EU, které emisními omezeními i finančními pobídkami a investicemi tlačí do popředí elektromobilitu, jako takřkající vysněnou alternativu ke klasickým palivům.

Nezávislé testy přitom jasně potvrzují, že CNG představuje hotové řešení pro čistou mobilitu – vše je vymyšlené a funguje včetně husté sítě čerpacích stanic. Dnes je hlavně potřeba, aby automobilky nabízely co nejrůznější paletu vozů s tímto pohonem.

Rychlý tlak na rozvoj elektromobility může mít za následek vážné problémy celého odvětví nejen segmentu CNG. Elektromobil nemá spalovací motor, výfukový systém, spojku, převodovku a spoustu dalších součástek, které dnes mnoho firem automobilkám dodává. Změna orientace na nové výroby může být komplikovaná a v mnoha případech v podstatě nemožná. MOTOR JIKOV se změnami do budoucna počítá a již několikátým rokem snižujeme svoji „závislost“ na dodávkách pro výrobu osobních automobilů.

Jelikož je před námi čas dovolených, přeji Vám hodně příjemných chvil strávených s vašimi blízkými a odpočinku na těch nejkrásnějších vami vybraných místech.

(Signature)

Ing. Miroslav Dvořák
předseda představenstva
a generální ředitel
MOTOR JIKOV Group a.s.

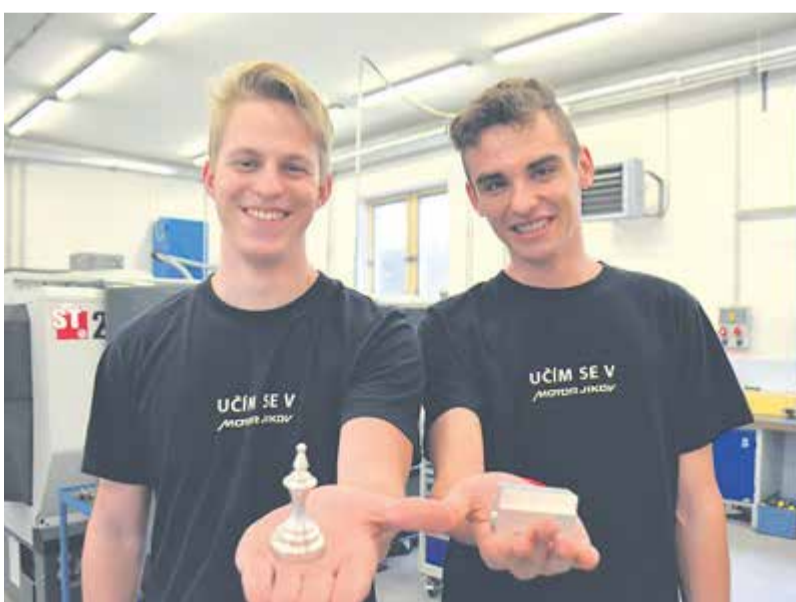
Společnost si letos ve stipendijním programu vychovala jedenáct nových zaměstnanců

Celkem jedenáct absolventů stipendijního programu firmy, učňů, středoškoláků i vysokoškoláků, nastoupí po skončení školního roku do pracovního poměru. Stejný počet mladých mužů - devět nástrojařů a dva mechanici seřizovači - skládal praktické maturitní a závěrečné zkoušky v provozech společností MOTORU JIKOV GROUP.

Dvoudenní maturitní zkoušku zvládli Václav Václavík a Martin Schwarz, i když oba našli na svém výkonu nějaké chyby. „Na CNC mi dělaly problém objezdy a hrubování a na frézce jsem jeden z rozměrů udělal špatně,“ podotkl Václav Václavík, který první den zkoušky pracoval na CNC soustruhu a druhý den k tomu přibral ještě frézku. Na té měl začínat zkoušku Martin Schwarz. „Měli jsme ale trochu problém s vyměňováním nástrojů, takže jsme museli trochu improvizovat s pořadím úkolů. Zasekl jsem se trochu na soustruhu, když jsem dělal závit, špatně jsem srazil hranu, mám také jeden z rozměrů špatně,“ vysvětlil Martin Schwarz. Oba studenti měli za úkol vyrobit šachovou figurku a kostičku s drážkami.

Po maturitě mají jako stipendisté firmy jisté pracovní místo v MOTORU JIKOV. Oba si ještě ale studium chtějí prodloužit o vysokou školu.

Praxi ve výcvikovém středisku v Českých Budějovicích absolvovalo letos 50 učňů a studentů z Vyšší odborné školy, střední průmyslové školy automobilní a tech-



Úspěšně zvládli praktickou část maturitní zkoušky v provozu firmy Václav Václavík (vlevo) a Martin Schwarz, studenti oboru mechanik seřizovač na Vyšší odborné škole, střední průmyslové škole automobilní a technické České Budějovice. Na snímku jsou s výrobky, které byly při zkoušce jejich úkolem.

nické České Budějovice. „Od ledna do dubna vykonávali praxi tři učni oboru obráběč kovů ze Střední odborné školy strojní a elektrotechnické Velešín. S tě-

mito studenty jsme podepsali stipendijní smlouvy, takže k nám po skončení tohoto školního roku nastoupí. U učňů z VOŠ, SPŠ automobilní je situace nejas-

ná, protože dva naši stipendisté se hlásí na nástavbové studium. Další dva učni se ještě rozhodují, zda k nám po škole nastoupí,“ informoval garant odborného vzdělávání firmy Radomír Hrouda. Řady zaměstnanců v Českých Budějovicích rozšíří ještě dva vysokoškoláci.

Do závěrečných zkoušek v provozu firmy se i letos zapojili učni ze Střední odborné školy a středního odborného učiliště Jindřichův Hradec, kteří vykonávají praxi v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. v Soběslavi. Jednalo se o devět nástrojařů, kteří při dvou denní zkoušce vyráběli dle výkresu hledač středů. „Po ukončení tohoto školního roku do MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. nastoupí čtyři učni, jeden středoškolák a jeden vysokoškolák,“ doplnil Radomír Hrouda.

Od dubna do června prošli výcvikovými středisky také studenti Střední průmyslové školy strojní a elektrotechnické v Českých Budějovicích a Střední průmyslové školy strojní a stavební v Táboře. Celkem se jednalo o dvacet studentů druhého a třetího ročníku.

Milan Vančata odpočívá na lyžích i při „práci“ s tříletým synem

Rozjžděl pro firmu výrobu šicích strojů v Bělorusku i první velkou zakázku pro automobilový Detroit v Soběslavi, původně měl přitom Milan Vančata nastoupit po škole do Kovosvitu. „Měl jsem stipendium, ale Kovosvit byl na začátku devadesátých let ve velkých problémech a lidi propouštěl,“ vysvětluje v rozhovoru ředitel divize Obrábění MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Milan Vančata, který do firmy nastoupil před čtvrtstoletím.

Pětadvacet let v jedné firmě je na dnešní poměry velmi dlouhá doba. Neměl jste někdy chuť udělat tlustou čáru a zkusit to jinde?

Pocit, že už mi práce moc nedává a je pro mě rutinou, jsem měl jednou a říkal jsem si tehdy, jestli se nepohlédnu po něčem jiném. V té chvíli přišla nabídka od generálního ředitele Miroslava Dvořáka. Ten moment si pamatuji přesně. Byl jsem tehdy zrovna na dovolené na Slovensku a podnikli jsme výlet do jeskyní. Když jsem vystoupal na povrch, zjistil jsem, že mám nepřijatý hovor. Měl jsem hned přijet do Českých Budějovic, což tedy pochopitelně muselo počkat. Sešli jsme se potom v neděli a generální ředitel mi nabídl pozici ředitele divize TXT, která zajišťovala výrobu nýtovacích nástrojů. Hned jsem nabídku přijal, ostatně čas na rozmyšlenou jsem vlastně ani nedostal. (smích)

Vraťme se tedy zhruba o čtvrtstoletí dříve, na začátek devadesátých let. Dostudoval jste vysokou školu a hledal si první práci, je to tak?

Jako absolvent Středního odborného učiliště strojírenského v Sezimově Ústí, což je dnes COP Sezimovo Ústí, jsem měl po dokončení vysoké školy díky stipendiu nastoupit do Kovosvitu. Ten na tom ale tehdy nebyl dobře, propouštěli hodně lidí a nové pochopitelně nenabírali. Vystudoval jsem na ČVUT fakultu strojírenského inženýrství a měl jsem už i po vojné, kde jsem strávil pět měsíců, díky tomu, že jsem měl už v té době rodinu. Hledal jsem tedy místo a v Soběslavi mě v roce 1992 vzali na asistenta technologie.

Začátek devadesátých let, to byla hodně hektická doba...

V technologii tehdy pracovalo možná pětadvacet lidí, byl to velký podnik, ale jak říkáte, překotná doba a hodně se toho měnilo, firma se rozdělila a vznikla Lada Bohemia a Lada UNI. Já jsem šel pracovat na výrobu šicích strojů do Lady Bohemia, v Ladě UNI zůstala zakázková výroba. V Ladě Bohemia jsem se stal vedoucím technologie a pak jsem měl na starosti celý technický úsek – konstrukci, technologii a ještě pod to spadala výdejna nářadí. Koncem devadesátých let, kdy už se šicí stroje tolik neprodávaly, se rozhodlo, že firma přesune kvůli úspoře nákladů výrobu do Běloruska, do ekonomické zóny v Gomelu. Vznikl tak ve spolupráci s Bělo-



rusy podnik Čebel Gomel. Pracoval jsem v týmu, který výrobu šicích strojů v Bělorusku rozjžděl, po dva roky jsem tam jezdil, měsíc jsem žil tam a měsíc doma v Soběslavi.

To byla asi velká zkušenost?

Rozhodně ano. Byla to doba, ze které jsme si odnesli hodně zážitků a zkušeností. Přežívat v té době v Bělorusku nebylo nic jednoduchého. Bohužel ani tam se výroba dlouho neudržela. Doba, kdy každá novomanželka dostala šicí stroj jako svatební dar, byla nenávratně pryč. Já jsem potom přešel v rámci holdingu do technického oddělení UNI CZ, což byla další změna. I když jsem byl v podstatě v jedné firmě, stále jsem se dostával k něčemu novému. Zlom v rozvoji soběslavského závodu přišel se zakázkou na posuvné pedály do aut od americké firmy Teleflex.

Jak se v autech využily posuvné pedály?

Jednalo se o pedály do klasických aut značek Ford, Dodge a Nissan. Princip byl vlastně opačný tomu, jak jsme zvyklí z vozů my. Když si sedne za volant někdo menší, přisune si sedačku. V tomto případě ale zůstávala sedačka na stejném místě a posouvaly se pedály. Jednalo se o bezpečnostní princip, kdy při posunu sedačky se měnila pozice řidiče vůči airbagu, což mohlo způsobit zranění. My jsme vyráběli čepy a dodávali je do Detroitu, kde potom kompletovali celé pedály. Přelomová zakázka to byla v tom, že jsme poprvé v zakázkové výrobě produkovali statisíce kusů, které se pak objevovaly v autech světo-

vých značek. Nepanovala příliš důvěra, že bychom to mohli zvládnout, ale generální ředitel Miroslav Dvořák nám věřil, podpořil zakázku investicí a povedlo se. To byla velká zkušenost, zvládnout takovou zakázku.

Po akceptování nabídky na ředitelský post jste se přesunul do Jindřichova Hradce, odkud jste se ale i s celou výrobou po pěti letech stěhovali do Soběslavi...

Až do roku 2008 se nám dařilo navyšovat objemy výroby, pak ale přišla ekonomická krize a ta nás zasáhla velmi tvrdě. Jestliže tržby holdingu klesly o třetinu, u segmentu nýtovacích nástrojů padly o šedesát procent. To byl jeden z důvodů, proč se přistoupilo ke stěhování výroby z Jindřichova Hradce do Soběslavi, kde byl dostatek výrobních prostor. Divize TXT se spojila s divizí AUTO a vznikla divize Průmyslové výrobky, kam přešla například výroba pro zákazníka EZ-GO. Poslední změnou pak bylo rozdělení divizí na konci loňského roku. Teď mám na starosti vše, co v holdingu souvisí s obráběním, a to v divizi Obrábění. Poměrně zásadní změny v mé práci tak přicházejí pravidelně co pět let, někdy i častěji, takže práce se mi rozhodně neomrzí.

Aby si člověk udržel pozitivní vztah k práci, je potřeba aktivně odpočívat. V čem spočívá váš recept?

Sportuji, a když bych to vzal od úplných počátků, tak jsem hrával závodně fotbal až do „mužů“. Pocházím z vesnice Roudná kousek od Soběslavi, kde jsme se s partou věnovali také požárnímu sportu. Partu stále máme, ale už jsme přeci jen starší pánové, takže spíše posedíme a soutěžení přenecháme dětem. Rád si vyjedu na lyže. S kamarády jezdíme pravidelně a rozhodli jsme se, že sjedeme všechny alpské ledovce. Původně to byla pánská jízda, ale i ta už dostává trhliny. A naposledy jsem byl v Dolomitech na kolech ještě s jinou partou. Přiměřená dávka adrenalinu mě baví.

Důležité je i rodinné zázemí...

Určitě, ano. Tříletý syn Štěpán mě vítá doma otázkou „jdeme pracovat?“. On vezme malé kolečko, já velké a vyrazíme. Kolem domu se vždy něco najde...

Kde se vidíte za dalších 25 let?

To už mi bude 73 let, takže doufám, že si budu ve zdraví užívat důchodu.

K Motoru mám velmi pozitivní vztah, říká Martin Babický

Jedenačtyřicetiletý Martin Babický se po šestileté přestávce vrátil do MOTORU JIKOV na pozici manažera výroby divize Tlaková slévárna. „Mám k MOTORU pozitivní vztah, mnohému jsem se tu naučil a prožil zde spoustu let, to byl jeden z důvodů, proč jsem se do firmy vrátil,“ říká v rozhovoru Martin Babický.



V roce 1994 jsem se vyučil nástrojařem a nastoupil do závodu 04, dnešního MOTORU JIKOV Fostron a.s., kde jsem zůstal dva roky, při kterých jsem zároveň studoval strojírenskou školu. V tu dobu se začala rozjíždět výroba malých karburátorů pro americkou firmu Tecumseh, takže jsem přešel do závodu 03 a vyzkoušel jsem si tam v podstatě všechny pozice od obsluhy obráběcích strojů, přes seřizovače až po vedoucího směny. V roce 2006 jsem dostal nabídku od pana Blechy, který byl tehdy na tlakové slévárně manažerem výroby, abych mu pomohl s rozjezdem obrábění pro projekt Briggs. A v roce 2011 jsem se po dohodě s tehdejším vedením rozhodl, že je potřeba udělat si pauzu...

Ta nakonec trvala šest let. Jak jste ji strávil?

Prošel jsem několik velkých firem mezi jinými i Kern Liebers nebo slévárnu Aisin, kde jsem byl 3,5 roku na pozici vedoucího výroby. Nabral jsem mnoho zkušeností, absolvoval jsem i školení v Japonsku. Z první ruky jsem tak měl pohled na systémy, které v automobilu fungují nejenom na papíře, ale hlavně i ve výrobě samotné. Myslím, že spoustu věcí lze implementovat do výroby na tlakové slévárně. Samozřejmě si člověk musí uvědomit, že japonská mentalita je hodně odlišná a mnoho věcí je třeba přizpůsobit.

Nedostatek kvalifikované pracovní síly je pro slévárny bolestí. Vidíte nějaké řešení?

Důležité je, aby nám lidé neodcházeli, byli u nás spokojeni. Nejlepší personální práci jsou spokojení zaměstnanci, kteří dělají práci rádi a šíří pak pozitivní jméno o firmě a tím přivádějí nové pracovníky. Jedno z řešení je také projekt „Ukrajina“, v rámci kterého k nám již nastoupilo několik zaměstnanců. Samozřejmě bychom uvítali, kdyby vše šlo rychleji, ale byrokracie vše brzdí. Další lidi očekáváme v září. Abychom ulehčili pozici těm, kteří tu jsou, zajistili jsme jim kurzy češtiny. Je potřeba, aby zapadli a byli pro tým přínosem.

Je vidět, že vás práce baví...

Ano práce mě baví a naplňuje, ale člověk si musí v hlavě srovnat priority. Pro mě byla dlouhou prací na prvním místě, což si myslím, že není správné. Chvilí mi trvalo, než jsem přišel na to, že to nejdůležitější je rodina. Jsem 19 let šťastně ženatý. Máme dvě děti, syna a dceru, patnáct a osmnáct let. Důležité je také najít si čas na odreagování. Mým velkým koníčkem je hudba. Jsem členem hudební skupiny Pohoda česká. Nejsme žádní profesionálové, hráme na svatbách, plesích, narozeninách. Děláme prostě radost sobě a věřím, že i ostatním.

Působíte jako manažer výroby v divizi Tlaková slévárna, která prošla na přelomu roku změnami, kdy se část výroby převedla do Soběslavi. Změny se pochopitelně odrazily i ve výrobě. Co jste stanovil jako prioritu v nové roli?

Mým úkolem je zajistit stabilitu provozu slévárny. Musíme se zaměřit hlavně na optimalizaci a efektivitu výroby. V tuto chvíli máme mnoho operativy a málo se věnujeme systémovému řešení, který tuto operativu eliminuje a minimalizuje. Je samozřejmě, že úspěch k zvládnutí výše uvedeného závisí hlavně na přístupu zkušených pracovníků, který je víceméně pozitivní a s využitím jejich vědomostí a znalostí si troufnu říct, že je to na dobré cestě.

Je třeba si uvědomit, že firma stojí na lidech ve výrobě, na těch, kteří tvoří, produkuje a udržují chod výroby. Musíme se snažit pracovní tým stabilizovat, protože v dnešní době nejsou na trhu práce žádné adekvátní náhrady. Nálada a atmosféra ve výrobě je tedy velmi důležitá. Snažím se uklidňovat nejistoty a stabilizovat situaci. V praxi to znamená z jedné strany být přísný na dodržování pravidel, ale ze strany druhé být lidský a empatický.

Výjimka potvrzuje pravidlo, vy jste se do MOTORU vrátil po šesti letech. Co vás vedlo zpátky?

Mám k MOTORU pozitivní vztah, mnohému jsem se tu naučil a prožil tu spoustu let, to byl jeden z důvodů, proč jsem se do firmy vrátil. Po společné dohodě s ředitelem Tlakové slévárny panem Kubešem jsem se rozhodl vrátit zpět.

Do firmy jste nastupoval už v polovině devadesátých let...

Olga Košťálková zachraňuje dárcovstvím krve konkrétního člověka

Dvacet litrů krve již darovala Olga Košťálková. Zatímco většina bezpříspěvkových dárců netuší, kdo jejich krev získá, u Olgy Košťálkové je to jinak. „Spolu s několika dalšími lidmi darujeme každé tři měsíce pro konkrétního člověka, kterého známe, a který krev potřebuje kvůli zdravotním problémům pravidelně,“ vysvětluje zaměstnankyně MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Divize Obrábění. MOTOR JIKOV GROUP v rámci benefičního programu oceňuje významné milníky v počtu bezpříspěvkových odběrů krve.

Na kontě má již čtyřicetku odběrů a k ušlechtilé činnosti ji přivedl bratr. „Musela jsem na chvíli kvůli zdravotním

potížím darování přerušit. Měla jsem velké problémy s nohama, dokonce jsem přestala chodit. Dostala jsem se z toho a darování krve беру jako samozřejmost a rozhodně to nedělám kvůli nějaké odměně,“ zdůrazňuje Olga Košťálková. O to více ji mrzelo, když se někteří kolegové s tím, že ji firma za bohuželbohu činnost odmění, těžce smířovali. „Je to přeci každého věc, není nic jednoduššího, než se sebrat a darovat krev také. Nikdo nikomu nebrání,“ zdůrazňuje Olga Košťálková.

Doma má od Českého červeného kříže zlatou Jánského medaili za čtyřicet bezpříspěvkových odběrů krve. Zaměstnanci, kteří medaili obdrží, získají od zaměstna-

vatele příspěvek sedm tisíc korun. Dárci dostávají odměnu formou benefičních poukázek. „Přiznám se, že ani netuším, na co bych mohla poukázky využít, budu se muset podívat na seznam míst, kde je můžu uplatnit,“ dodala Olga Košťálková.

Český červený kříž oceňuje dárci za deset, dvacet a čtyřicet odběrů medailemi a za osmdesát, sto dvacet a sto šedesát odběrů křížem. Nejvyšším oceněním je pak plaketa Dar krve – dar života za 250 bezpříspěvkových odběrů. S těmito významnými počty spojuje odměňování i firma. Za deset odběrů získá zaměstnanec poukázku v hodnotě dva tisíce korun, za dvacet jsou to tři tisíce a za čtyřicet sedm tisíc korun. Další



odměny jsou odstupňovány 15 tisíc korun (80 odběrů), 20 tisíc korun (120 odb.), 25 tisíc korun (160 odb.) a 30 tisíc korun (250 odb.).

Odměňování dárců krve převzala od své režie od loňského roku od odborové organizace firma. „Snažíme se poskytnout benefity vždy všem zaměstnancům bez rozdílu členství v odborech. Chtěli jsme, aby odměna byla provázána s péčí o zdraví, proto poskytujeme částku prostřednictvím benefičních poukázek a právě v této oblasti je mohou lidé využít. Lze je uplatnit při vstupech do sportovních zařízení, v lékárnách ale třeba i k nákupu dovolené,“ dodala personální ředitelka.

Posádka MOTORU JIKOV bojovala v New Energies Rallye se Škodou Octavia G-TEC o stupně vítězů

Na čtvrté místo v první zkoušce pravidelnosti navazujeme bronzem. Čeká nás poslední test sobotního dopoledne, a i když to v tu chvíli netušíme, jedeme „na stupně vítězů“. Na konci prvního dne 6. New Energies Rallye je posádka MOTORU JIKOV na třetím místě!

Za volant Škody Octavie G-TEC na CNG usedl manažer prodejce CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s., Jan Kocourek. Ekologickou rallye určenou pro auta s alternativním pohonem, součást programu Rallye Český Krumlov, absolvoval již čtyřikrát. „Letos se ale výkony hodnotí a bodují jinak,“ varuje posádku hned před startem ředitel závodu Pavel Kacerovský. Na pozici navigátorů se vystřídal Marek Prášil a Václav Urbánek.

Třídenní soutěž začíná ve čtvrtek v Táboře před střední průmyslovou školou, kde dostáváme startovní čísla a hlavně roadbook – podrobný itinerář, ve kterém se to jen hemží šipkami, domečky, značkami... Je v něm vyznačena každá křižovatka, na které budeme v následujících třech dnech a více než třech stech kilometrech měnit směr jízdy, celkem přes osmdesát stran. Čtvrteční program spočívá v hvězdicové jízdě z tábořského Žižkova náměstí do Českého Krumlova se zastávkou u infocentra Jaderné elektrárny Temelín. Ještě se nic neměří, máme pouze limit dojet do cíle během tří hodin. Naprosto jednoduchý úkol však představuje pro některé posádky elektromobilů neřešitelný problém – vybité baterie a příliš málo času na dobíjení. Někteří dobíjejí u infocentra jiní dokonce cestou u benzinových pump. Hned první den se tak ukazuje výhoda auta na CNG oproti elektromobilu, my máme plynu dost a v pohodě dojedeme do cíle v Pivovarské zahradě v Českém Krumlově, kde už jsou všechny elektromobily do jednoho připojeny „na kabel“.

Ostrý start přichází v pátek ráno z podia v Jelení zahradě v Českém Krumlově. New Energies Rallye je takzvaná setinová rallye, kde zkoušky pravidelnosti nahrazují rychlostní zkoušky. Nejde o to projet test co nejrychleji, ale co nejpřesněji. Jestli v cíli i na trati testu rychlejší či pomalejší, než je předepsaná průměrná rychlost, dostáváte trestné body. Soutěž se jede za běžného provozu a posádky netuší, na kterých místech zkoušek



Stejně jako klasická rallye, startuje i její mladší ekologická sestra z rampy v Jelení zahradě v Českém Krumlově. Za volantem vozu v barvách MOTORU JIKOV seděl po tři dny manažer prodejce CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s., Jan Kocourek.

bude zrovna probíhat měření, takže když nám vjede do cesty široké tak pro jedno osobní auto traktor, musíme ztrátu někde dohnat...

První test dlouhý 29 kilometrů vede z části po trati rychlostní zkoušky samotné Rallye Český Krumlov. Startujeme u Přídolí a držet máme průměrnou rychlost 48,8 kilometru za hodinu. Snažíme se kontrolovat průměrnou rychlost na několika mobilních aplikacích, ale i tak se v cíli ukáže, že u jednoho průjezdního bodu jsme se výrazně odchýlili. Tohle nebude žádná selanka, shodujeme se s řidičem. „Když to přeženu, tak navigátor i řidič to v určitém ohledu mají náročnější než jezdci skutečné rallye, protože kromě cesty musejí hlídat neustále i rychlost,“ podotýká Jan Kocourek.

Páteční tři zkoušky nás zavedou na českobudějovické Vystaviště, kde pojedeme test na stejném okruhu jako klasická rallye, nejdříve se ale musí opět čekat – téměř čtyři hodiny – než se dobíjí elektromobily. My máme nádrž na CNG stále více než z poloviny plnou...

Zkouška na Vystavišti se jede naplno, není čas hlídat průměrnou rychlost, guma octavie kvílí v zatáčkách, roadbook lítá v kabině

a v cíli máme stejně několika vteřinovou ztrátu. Tady se „ekorallye“ nejvíce blíží té skutečné – jde jen o rychlost.

Na konci prvního dne přichází pro posádku MOTORU JIKOV vynikající zpráva – v průběžném pořadí po šesti zkouškách jsme třetí se slušným náskokem před dalšími v pořadí.

Teď to jen nezkazit v sobotu... a hned v prvním testu z Českého Krumlova do Chvalšín přichází chyba. „Hodně jsme se soustředili na hlídání průměrné rychlosti a jednu z křižovatek projeli špatně. Ztrátu jsme sice před koncem dohnali, ale dvě kontroly nás zastihly ještě před tím,“ popisuje chybu Jan Kocourek. „Při dalším čekání v Lipně nad Vltavou na to, až se elektromobily dobíjí, jsme vše poctivě propočítali a podařilo se nám nakonec dostat se ve výsledcích zase nahoru,“ doplnil Jan Kocourek. I díky čtvrtému a šestému místu v posledních dvou testech tak nakonec skončila posádka MOTORU JIKOV na celkové páté příčce z 28 posádek. „Je to naše nejlepší umístění za všechny

ročníky. Vzhledem k tomu, že náročnost soutěže šla výrazně nahoru, jsme spokojeni,“ dodal Jan Kocourek.

V redukováném pořadí vozů na CNG skončila posádka MOTORU JIKOV na druhém místě.



Pivovarská zahrada sloužila po dva dny jako parc fermé – uzavřené parkoviště pro vozy účastníci se New Energies Rallye.

ČK/TC	4	Start LEG 2	velikost úseku	87,73 km	průměrná rychlost	48,8 km/h	čas	51
ČK/TC	5A	Regrouping IN, Lipno n.V.	celkový čas/čas testu	1h 55min				
Velikost úseku	celkový čas	čas testu	Směr jízdy	Informace	čas do cíle	čas do cíle	čas do cíle	čas do cíle
30,51	0,64				57,22			
30,60	0,09			RS 8 Slavkov START 21,14 km	57,13			
32,98	2,38			SLAVKOV	54,75			
33,12	0,14				54,61			
35,86	2,74			!!	51,87			
36,82	0,96			BOHDALOVICE	50,91			

ČK/TC	4	Start LEG 2	velikost úseku	87,73 km	průměrná rychlost	48,8 km/h	čas	51
ČK/TC	5A	Regrouping IN, Lipno n.V.	celkový čas/čas testu	1h 55min				
Velikost úseku	celkový čas	čas testu	Směr jízdy	Informace	čas do cíle	čas do cíle	čas do cíle	čas do cíle
51,17	2,01			DOBRNÁ	36,56			
51,74	0,57			RS 8 Slavkov FINISH	35,99			
52,14	0,40			STOP !!	35,59			
59,42	7,28			NEJRYCHLEJŠÍ VĚTRNÁ	28,31			
59,51	0,09			RS 9 Lipno START 26,20 km	28,22			
69,39	9,88			DOLNÍ JALOVICE KYSELOV	18,34			

Ukázka roadbooku, podle kterého se musejí posádky New Energies Rallye řídit. Za každou chybu následuje penalizace.

MOTOR JIKOV vítal děti na Dobrodružství s technikou



Přes tři tisíce návštěvníků zavítaly na třetí ročník výstavy Dobrodružství s technikou, který se již tradičně konal na Vystavišti České Budějovice. Jako první vítala děti při vstupu do pavilonu T již tradičně expozice MOTORU JIKOV Group a.s. Návštěvníci si mohli exponáty nejen osahat, ale i řádně vyzkoušet. MOTOR JIKOV nabídl dětem možnost zajezdit si s autodráhou s motivy CNG, skládat puzzle, naprogramovat legorobota nebo si vyzkoušet na čas složit rámeček ze systému ITEM. „Smyslem celé akce je, aby si děti vše vyzkoušely, protože na vlastní kůži prožitý zážitek může děti i rodiče přivést na cestu k technickému vzdělání,“ zdůraznila Věra Vrchotová, ředitelka pro rozvoj lidských zdrojů MOTORU JIKOV Group a.s. Součástí expozice byl i koutek pro nejmenší, kde našli azyl kromě dětí i mnozí rodiče.

MOTOR JIKOV vyvinul novou plnicí stanici stlačeného zemního plynu

Zařízením MJ Compact plus 60 doplňuje MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. nově portfolio stanic na tankování stlačeného zemního plynu (CNG). Plnička se hodí jako vnitropodniková stanice pro větší flotily, ale bude sloužit i jako menší veřejná stanice na méně frekventovaných tazích. Firma plánuje její stavbu například v Soběslavi.

Nová plnicí stanice rozšiřuje nabídku a přispívá k etablování CNG jako alternativy ke klasickým palivům. „Nezávislé testy jasně potvrzují, že CNG je hotové řešení pro čistou mobilitu – vše je vymyšlené a funguje včetně husté sítě čerpacích stanic. Je potřeba, aby automobilky nabízely co nejširší paletu vozů s tímto pohonem,“ zdůrazňuje viceprezident Sdružení Automobilového průmyslu AutoSAP a generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

„Díky našim zkušenostem trval vývoj a výstavba prototypu jen krátkou dobu, kdy hlavním úkolem bylo zapracování nového typu kompresoru. Technici museli přijít s novou zástavbou stanice a kompletně vymyslet elektroinstalaci a nový řídicí systém. MJ Compact plus 60 navazuje na současnou řadu MJ Compact, ale poskytuje díky jedinému kompresoru mnoho výhod například v nižších servisních nákladech,“ uvedl Miroslav Dvořák.

Nový čtyřstupňový vzduchem chlazený kompresor značky J. A. Becker s výkonem 60 metrů krychlových za hodinu je hlavním trumfem zařízení. „Výstupní tlak totiž činí až 285 barů, což znamená výhodu oproti konkurenci, jejichž plnicí zařízení většinou disponují kompresory s výstupním tlakem 250 barů. Kompresor tak zvětšuje procento

tuální využití zásobníku plynu,“ vysvětlil manažer pro prodej CNG MOTOR JIKOV Strojírenská a.s., Jan Kocourek.

Stanice je vybavena zásobníky o objemu 1680 litrů. Jejich velikost lze upravit dle specifikace zákazníka. „Jsme v podstatě limitováni pouze velikostí kontejneru, ve kterém je stanice umístěna,“ doplnil Jan Kocourek. Stanice umožňuje osazení výdejního zařízení od nejjednoduššího, manuálního, přes elektronický, který poskytuje záznam o tankování až po klasický samostatně stojící výdejní stojan.

MOTOR JIKOV Strojírenská, a.s. vyvíjí, vyrábí a dodává na trh kompletní sortiment plniček CNG a také zajišťuje jejich servis, provádí projekční, inženýringové

a stavební práce, zajišťuje financování výstavby a provozu. Kromě dodávky malých a vnitropodnikových plniček pokračuje v budování veřejných plnicích stanic CNG. MOTOR JIKOV GROUP využívá automobi-

ly a vysokozdvizné vozíky s pohonem na CNG ve své firemní flotile, kde tvoří více než 80 procent všech vozidel. Roční úspora nákladů na pohonné hmoty dosahuje téměř dva miliony korun.



Nově vyvinutá plnicí stanice MJ Compact plus 60 doplňuje nabídku MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Stanice může sloužit jako vnitropodniková pro větší vozový park nebo jako veřejná plnička na méně frekventovaných tazích.

Škoda chystá další vůz s pohonem na CNG

Škoda Auto podle šéfa prodejní organizace Škoda Auto pro Českou republiku Luboše Vlčka již brzy představí třetí vůz s pohonem na CNG. Řekl to v rozhovoru pro časopis Flotila. „I nadále budeme rozšiřovat své CNG portfolio. V brzké době se objeví minimálně jeden další model. Mohu prozradit, že to bude Fabia nebo Rapid,“ uvedl v rozhovoru Luboš Vlček.

Automobilka podle šéfa prodeje vidí v podpoře a rozvoji CNG budoucnost. „Mobilita na CNG je ekonomická i ekologická. Myslím, že pro její budoucnost je třeba dotáhnout dva kroky: měla by se dát do pořádku záležitost kolem parkování, protože dodnes vidíme nesmyslná omezení a zákaz vjezdu i do větraných garáží. A dále je velmi důležité, aby stát vyslal jasný signál, jaká bude daňová zátěž po roce 2020,“ řekl pro časopis Flotila.

Volkswagen ukázal nový motor na CNG

Volkswagen představil na 38. vídeňském sympoziu o motorech nový přeplňovaný tříválec se zdvihovým objemem 1,0 litru, který spaluje CNG. Motor 1.0 TGI s výkonem 66 kW/90 k, má být určen pro nadcházející Volkswagen Polo nebo Seat Ibiza. Automobilka se tak vrací k podpoře pohonu na stlačený zemní plyn. Palivo prý hodlá prosazovat i ve spolupráci s energetickými organizacemi, vládními institucemi a jinými automobilkami.

Přeplňovaný tříválec s pozoruhodným výkonem 66 kW (90 k) se vyznačuje bivalentní konstrukcí, takže může spalovat jak benzin, tak CNG. Při provozu na zemní plyn má mimořádně nízké emise, což platí jak pro emise CO₂, tak i pro emise NO_x a pevných částic. Kompaktní jednotka 1.0 TGI je novým motorem pro třídu malých vozů koncernu Volkswagen.

Autobusy v Rumunsku jedou na CNG díky MOTORU JIKOV

Na začátku dubna dokončila společnost MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. instalaci plnicí technologie CNG typu MJ Variant 4K – 1120 l v Bukurešti - Bragadiru pro autobusovou společnost S.C. COMANTO 94 S.R.L. Jedná se o technologii, která se skládá ze čtyř jednotek MJ Compact 05 o společném výkonu dvacet metrů krychlových za hodinu a zásobníku 1120 litrů. Tento výkon plně postačuje k naplnění čtyř midibusů na CNG denně.

Stanice je instalovaná v soukromém areálu autobusové společnosti jako vnitropodniková a začala sloužit k plnění midibusů IVECO CNG. Tyto vozy budou zajišťovat

denní kyvadlovou přepravu cestujících po trase Bukurešť – Pitești a zpět. Společnost S.C. COMANTO 94 S.R.L. je teprve druhou přepravní společností v Rumunsku, která začala využívat ekologické midibusy ve svém portfoliu. „Je to teprve první krok a do budoucna máme v plánu rozšířit počet midibusů celkem na dvanáct vozidel. Další trasou bude Bukurešť – Mangalia a zpět. Samozřejmě pak budeme zvyšovat kapacitu i výkon plnicí technologie,“ objasnil plánu majitel společnosti Gheorghe Ghitulesscu.

V Rumunsku je v současné době jediná veřejná plnicí stanice na

CNG v Ramnicu Valcea a proto lze podle vedoucího mezinárodního prodejce CNG v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Karla Sucháru mluvit o skutečně pionýrském věku CNG.

„Jednáme i s dalšími městy a dopravními společnostmi o možném přechodu na pohon na stlačený zemní plyn. Když pomíneme ekologickou stránku věci, tak v Rumunsku je poměr ceny jednoho kilogramu CNG k ceně jednoho litru benzínu ještě daleko ekonomicky výhodnější pro stlačený zemní plyn než jinde v Evropě,“ doplnil Karol Suchár.



Rumunsko je z pohledu CNG takřka nepopsanou deskou. K rozšíření alternativního paliva pomůže i nově postavená plnicí stanice MJ Variant 4K se zásobníkem plynu na 1120 litrů.

CNG skutečně hospodárné, ekologické i bezpečné palivo

- MOTOR JIKOV vyrábí a dodává plnicí zařízení CNG v širokém produktovém spektru
- Jezdíme na CNG se Škodou Octavia, flotilu tvoří z 80 % vozy na CNG
- Do ovzduší vypustí ročně flotila firmy díky CNG o 67 tun CO₂ méně a ušetříme 1,5 milionu korun za palivo
- Škoda Octavia na CNG je dle testu ADAC ekologičtější než elektromobil Tesla nebo hybrid Toyota Yaris
- Německý automotoklub ADAC zjišťuje skutečný dopad aut na životní prostředí – emise WTW *

	emise TTW	emise WTW
Škoda Octavia Combi G-TEC, 81 kW	114 g/km	122 g/km
Toyota Yaris Hybrid, 74 kW	79 g/km	123 g/km
Tesla Model S P90D, 345 kW	0 g/km	139 g/km

* Emise Tank to Wheel (TTW – z nádrže na kola) ukazují, co auto při provozu vypouští. ADAC ale do výpočtu přidává emise spojené s distribucí pohonných hmot či elektrické energie. Výsledkem jsou emise Well to Wheel (WTW – od zdroje na kola).



MOTOR JIKOV

ADAC

Na zlepšování prostředí v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci nelze dát cenovku

Bezpečnost a ochranu zdraví při práci (BOZP) a požární ochranu (PO) má ve společnostech holdingu MOTOR JIKOV GROUP na starosti manažer pro jakost Luboš Kudrna. Od ledna 2016 se podílí na zajišťování PO na základě Rámcové smlouvy i firma R-Servis Lošek s.r.o., Č. Budějovice jako Odborně způsobilá osoba. „Normy v oblasti BOZP a PO jsou jasně dané a na zlepšování pracovního prostředí v těchto oblastech nelze dát cenovku. Přesto můžeme říci, že za minulý rok investovaly společnosti holdingu do zlepšení stavu BOZP a PO 5,6 milionu korun,“ zdůrazňuje Luboš Kudrna.



Manažer pro jakost Luboš Kudrna má ve společnostech holdingu MOTOR JIKOV GROUP na starosti bezpečnost a ochranu zdraví při práci a požární ochranu.

Máte před sebou obsáhlou zprávu o stavu BOZP a PO za rok 2016. Jaké novinky se povedlo v minulém roce prosadit?

Spustili jsme namátkovou kontrolu na alkohol a jiné návykové látky u zaměstnanců. Máme za sebou několik desítek kontrol a zatím s jedinou pozitivní zkouškou, kdy měl dotyčný pouze velmi nízké, zbytkové, množství alkoholu v dechu. Kontrolujeme také užití ostatních ochranných a psychotropních látek.

Součástí vaší práce jsou i prověrky BOZP. Co obnášejí a jaké byly jejich výsledky?

Cílem prověrek je zjistit a posoudit závady bezpečnostního charakteru při komplexních prohlídkách všech pracovišť a navrhnout po předchozím projednání se zástupci odborové organizace, kteří se spolu s určenými zaměstnanci prověrek účastní, potřebná opatření k jejich odstranění. Celkem jsme zjistili 68 závad v oblasti BOZP a 11 v oblasti PO, z toho nejčastěji se jednalo o zastavování manipulačních uliček, hasicích přístrojů a hydrantů materiálem. Je potřeba zdůraznit, že veškeré zjištěné nedostatky v oblasti BOZP a PO byly v daných termínech odstraněny. Pouze náprava dvou úkolů byla posunuta do prvního pololetí 2017.

Na co je v oblasti BOZP potřeba aktuálně klást důraz ve společnostech holdingu?

Mistrům a vedoucím pracovníkům zdůrazňuji, že je potřeba být důslední a kontrolovat používání osobních ochranných pomůcek u zaměstnanců. Tady cítím, že máme ještě rezervy. Je potřeba kontroly dělat často a pravidelně.

Součástí zprávy jsou i údaje o pracovních úrazech. Jaká byla v loňském roce v tomto ohledu situace ve firmě?

Celkem evidujeme za celý rok 2016 padesát pracovních úrazů, z toho ovšem více než polovina byla bez pracovní neschopnosti. Neměli jsme naštěstí žádný závažný

pracovní úraz. Pro zajímavost nejvíce pracovních úrazů připadá na červen a září. Chtěl bych ještě zdůraznit, že při každém pracovním úraze, ať se jedná o pracovní úraz s pracovní neschopností nebo bez ní, je třeba bez zbytečných odkladů tady ihned nahlásit prvotně úraz přímo mně na mobilní telefon. Vzhledem ke změně zákonné normy dojde také k přísnějšímu podrobnějšímu vyšetřování pracovních úrazů, při kterém se bude zjišťovat takzvaná kořenová příčina.

Oblast BOZP tedy prochází také změnami, jakým způsobem se dostávají tyto informace k zaměstnancům holdingu?

Je to prostřednictvím školení, která jsou plánovaná jednou za tři roky pro vedoucí zaměstnance a jednou ročně pro jejich podřízené. Oproti zákonnému nařízení jsme zvolili častější školení. Musím zdůraznit, že komunikace s mistry i řediteli mimo pravidelná školení je na velmi dobré úrovni a dobře je nastavena také spolupráce s odbory ZO OS KOVO MOTOR JIKOV a ZO OS KOVO LADA Soběslav.

Jaké jsou plány v BOZP a PO do budoucna?

Vytváříme nové podmínky pro celkovou stabilitu v oblasti BOZP a PO, což stále přináší jednotlivým společnostem nové úkoly, které jsou mnohdy spojeny s vynaložením finančních prostředků.

Firma podpořila technickou olympiádu středoškoláků na VŠTE

Není to akce hojně navštěvovaná, ale za to velmi zajímavá. I proto, že o technických talentech se nehovoří tolik jako o talentech sportovních nebo pěveckých. Letošní 4. ročník Mezinárodní technické olympiády středoškoláků, který se konal na českobudějovické Vysoké škole technické a ekonomické (VŠTE), to opět potvrdil. Partnerem letošního ročníku, do něhož střední a odborné školy poslaly 16 prací, byl MOTOR JIKOV Group a.s.

„V naší personální strategii podporujeme technické vzdělávání na všech stupních školského systému, ale technickou olympiádu jsme podpořili poprvé. A její úroveň nás překvapila. Od technického popisu, dokumentace, přes funkčnost modelů až po skutečně profesionální vystoupení žáků při prezentacích. A přitom si uvědomíte, jak velkou roli hrají učitelé, pro které takhle profese není jen prací, ale i poslání,“ říká Věra Vrchotová, ředitelka pro rozvoj lidských zdrojů MOTORU JIKOV Group a.s. Té se nejvíc líbil projekt Vladimíra Pacala, učně oboru Opravář zemědělských strojů ze Středního odborného učiliště zemědělského a služeb v Dačicích, který představil vlastní pojetí funkčního modelu Stirlingova motoru.

„V porotě jsme se snadno shodli, že z těch dosavadních šlo o nejlepší ročník. Jak účastí a zastoupením žáků, tak kvalitou prací, které představovali a obhajovali,“ říká Daniel Kučerka, zástupce vedoucí katedry oborových didaktik VŠTE, který předsedal porotě v technické sekci.

Vedle jihočeských průmyslovek a odborných škol z Tábora, Strakonice, Velešína a Dačic, které jsou členy Technického a vzdělávacího konsorcia při VŠTE, přijeli i zástupci Střední průmyslové školy Tachov a také dvou slovenských průmyslovek z Trnavy a Levice. Takové setkání kluků a děvčat, jejichž koníčkem je technika, pak už má svou váhu a nabízí zajímavou mezinárodní konfrontaci.

Z ní v technické sekci vyšel nejlépe maturant Tomáš Kašík z Levice, který soutěžil s tvářecím strojem, který zkonstruoval a vyrobil. Inspirován otcem strojařem. „Táta mě hlavně podporuje a povzbuzuje, když se nedaří. Díky němu máme doma i potřebné vybavení. Jeho role ale spočívala jen v tom, že tu a tam mi něco přidržel. Do práce mi nemluvil. Asi viděl, že nejceněnější je, když si něco vymyslím, a pak, aby se nápad dal realizovat, ho musím mnohokrát promyslet a upravit,“ říkal vítěz, který po maturitě zamíří na Technickou fakultu

v Nitře.

Zkušenosti z jihočeské metropole, se mu budou hodit stejně jako ostatním. Přijít před porotu, výstižně představit projekt, ukázat znalosti, zaujmout. To všechno se při dalším studiu bude hodit.

Druhému Miroslavu Kotrčovi ze Strakonice, který uspěl s modelem formule 1 na bombičkový pohon, stejně jako třetímu Martinu Kalinovi z Tábora za konstrukci samonosné posuvné brány. K vidění byl unikátní třídič odpadů, který využívá jeho barev, CNC robot řízený počítačem, model podavače rozdrčených pelet nebo Stirlingova motoru. Byl tu i návrh a konstrukce terénního vozidla nebo přestavěný malotraktor.

„V olympiádě nemáme žádné limity. Co děti zaujme a s pomocí rodičů či učitelů dál rozvíjejí, to mají možnost představit v technické či v přírodovědné sekci. Hlavně jim chceme dát prostor, aby svou práci mohli ukázat, pochlubit se s ní a získat další motivaci. Čím víc těchto talentovaných dětí bude studovat strojírenství nebo další technické obory, tím lépe. To je smyslem našeho snažení. A kdyby to bylo na naší vysoké škole, bylo by to skvělé,“ uvedl Daniel Kučerka.

V přírodovědné sekci ovládli stupně vítězů žáci z tábořské průmyslovky. Zvítězil Tomáš Řezáč se studií rodinného sídla před Petrem Švecem, který vytvořil mobilní plánovací aplikaci pro koordinaci práce ve firmě a dvojicí Kristýna Nováková a Mikuláš Ott, kteří představili model hlubockého zámku z vlnité lepenky.

Marcel Gause, ředitel partnerské školy MOTORU JIKOV Střední průmyslové školy strojní a stavební Tábora, úspěch svých žáků vysvětluje dlouhodobým zájmem, který věnují studentským projektům. Pokládá je za mnohem přírodnější způsob ověřování znalostí než testování nebo monotematické přezkušování. „Projekty vždy zahrnují současné řešení problémů z více oblastí. To považuji za jednu z klíčových příčin dobré připravenosti našich studentů na soutěže typu technické olympiády, kde mohou ukázat výsledky své dlouhodobé práce. A bez vlastního zájmu studentů by to také samozřejmě nešlo,“ vysvětluje.

Příští rok, při pátém ročníku technické olympiády, by na VŠTE rádi přivítali také další zástupce škol z jiných regionů nebo dokonce států. (ZDZ)

Hlavní je nezpanikařit, říká Ladislav Valda, který zachraňoval kolegu

„To byl koncert. Hned bylo jasné, že přijel člověk na svém místě, rozhodl kufr s náčiním a začal dirigovat záchranáře,“ popisuje mistr na Slévárně litiny MOTORU JIKOV Slévárna a.s. Ladislav Valda práci lékaře Zdravotnické záchranné služby Jihočeského kraje. Záchranáři přijeli pomoc jeho kolegovi, který zkolaboval po ranní směně na šatnách. První pomoc duchapřítomně poskytoval právě Ladislav Valda.

„Šel jsem po směně do sprchy, když přiběhl jiný kolega, že se něco stalo. Karla jsem našel na šatně ležet na zemi na zádech. Sáh jsem mu na hlavu, jestli jí nemá rozbitou a rychle běžel pro mobil a volal záchranku,“ popisuje Ladislav Valda chvíle, na které dlouho nezapomene.

„Zkontroloval jsem, jestli nemá zapadlý jazyk a paní na dispečinku se mě ptala, jestli dýchá, což dělal ale takovým divným způsobem, že se vždy intenzivně nadýchnul, až se zvedl ze země. Poradila mi, abych mu dal nohy dolů z lavičky a měl jsem hlavně hlídat, jestli mu bije srdce. Já mu sice položil ucho na hrudník, ale v návalu adrenalinu jsem slyšel hlavně svůj tep, zdálo se ale, že srdce bije,“ pokračuje mistr.

Kolegu kontroval a čekal na záchranku. „Zdálo se mi, že přestal dýchat, tak jsem začal s masáží srdce, to už ale volali záchranáři, že jsou cestě. Navigovali jsme je hned na horní vrátnici a k šatnám. Byli tu pak do tří minut, hrozná rychlost,“ zdůrazňuje.

Jeho místo u kolegy pak převzali profesionálové. „Hned začali s masáží srdce, umělym dýcháním a pak přijel doktor. Karel dostal tři elektrošoky, než se jim ho podařilo „nahodit“, při tom posledním se celý zvedl ze země, jak se vzepřel na rukách a na patách. Oživování jim trvalo dvanáct minut,“ dodal Ladislav Valda. „Šlo to rychle, ale důležité bylo zachovat klidnou hlavu, nepanikařit a volat pomoc. Když ho odvezli, nebyl to dobrý pocit, přeci jen děláme spolu celý život, je to kamarád,“ zdůrazňuje mistr ze slévárny litiny.

Jeho kolega se z bezvědomí v nemocnici probudil po dvou dnech.

Tradičním účastníkem Burzy práce, které v jihočeských městech pořádá Jihočeská společnost pro rozvoj lidských zdrojů, jsou zástupci strojírenského a slévárenského holdingu MOTOR JIKOV Group a.s. „Ze zkušenosti z minulých akcí víme, že nemůžeme čekat, že bychom obsadili pozice konstruktérů a dalších specializovaných míst. Díky akci ale získáme hodně kontaktů, které pak uplatníme,“ sdělila personalistka společnosti Marie Petráňová. Na snímku specialistka rozvoje lidských zdrojů MOTORU JIKOV Group a.s. Pavlína Stifterová na burze práce, kterou spolupořádala Vyšší odborná škola, Střední škola, Centrum odborné přípravy, Sezimovo Ústí, partnerská škola firmy.



Věra Vrchotová, ředitelka rozvoje lidských zdrojů MOTORU JIKOV Group a.s., předala cenu Tomáši Kašíkovi, vítězi technické sekce technické olympiády pořádané VŠTE České Budějovice. Uprostřed na snímku je Daniel Kučerka, zástupce vedoucí katedry oborových didaktik VŠTE, který předsedal porotě v technické sekci.

MOTOR JIKOV v Soběslavi přivítal bývalé zaměstnance



V rámci setkání s bývalými zaměstnanci společnosti v Soběslavi otevřel své dveře i provoz MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Podívat se na své pracoviště přišlo několik desítek bývalých zaměstnanců.



František Herza (vpravo) pracoval dvačtyřicet let v údržbě v soběslavském závodě MOTORU JIKOV. Možnost podívat se přímo do provozu, jak se vše změnilo, rád využil. „Je vidět, že se hala mění, přibývají nové stroje a zařízení. Jsem rád, že se můžu podívat, co se děje na místě, kde jsem tak dlouho pracoval,“ zdůraznil při návštěvě František Herza.



Tradiční součástí setkání je také vystoupení dechové kapely Jižani, kapelníka a generálního ředitele MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslava Dvořáka.



Setkání bývalých zaměstnanců, které se v druhé části odehrávalo v soběslavském kulturním domě Národ si nenechalo ujít přes sto účastníků.



Výcvikové středisko MOTOR JIKOV GROUP, školní rok 2016 – 2017, třída 3ZON

Na snímku zleva: mistr odborného výcviku Miroslav Kolář, Stanislav Mančík, Tomáš Šanda, Václav Kadlec, Josef Bílý, Petr Pechouš, Tomáš Grill, Zdeněk Šesták, Pavel Žit, Michael Trůbl, Jiří Maroušek, Jakub Dvořák, Vít Svatoš a mistr odborného výcviku Zdeněk Struska.

29. 3., 23. 5., 25. 5. NAŠE KRONIKA: Blahopřejeme k jubileu

Všem zaměstnancům naší společnosti, kteří oslavili v uplynulém období životní či pracovní výročí, blahopřejeme a přejeme mnoho spokojenosti a úspěchů do dalších let.

MOTOR JIKOV GROUP České Budějovice



Na snímku zleva personální ředitelka MOTOR JIKOV Group a.s. Iva Fantyšová, Zdeňka Zakuciová, Dagmar Matějková, Jiří Kronika, Květa Hoferová, Tomáš Kučera, generální ředitel MOTOR JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák, Jiří Marek, Jana Heřmánková, Josef Kukla, Marie Staviarská, Jiří Boček, Orest Horodysky, David Komzák a Petr Jungwirth.

MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. Soběslav



Na snímku zleva personální ředitelka MOTOR JIKOV Group a.s. Iva Fantyšová, Bedřich Kadlec, Vladimír John, Pavel Malek, Silvie Matysová, generální ředitel MOTOR JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák, Václav Řiha, Diana Niculita, Jakub Mikeš, František Kubec, dárce krve Michal Bušek, Miroslav Žágora, Jaroslav Uhlíř, Nguyen Huu Tuan a František Mádl.

MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. Soběslav



Na snímku zleva personální ředitelka MOTOR JIKOV Group a.s. Iva Fantyšová, Hana Miková, Jan Štefan, dárkyně krve Olga Košťáková, ředitel divize Obrábění MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. Milan Vančata, Zuzana Picmausová, Jan Spejchal, Markéta Doležalová, generální ředitel MOTOR JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák, Tomáš Kančo, Alena Mojtořová, Lukáš Vosecký, Lenka Řezníčková, František Kubera, Renata Vaňková, Michaela Stránská a Jiří Kubů.

Noviny společnosti MOTOR JIKOV Group a.s. České Budějovice, ročník XXI.

Vydavatel: Vedení společnosti MOTOR JIKOV Group a.s.

Redaktor: Marek Prášil

Adresa redakce: Kněžskodvorská 2277/26, 370 04 České Budějovice

tel. +420 389 016 258, e-mail: mprasil@mjgroup.cz

Grafická úprava: PMK Foto: Archiv MJG Tisk: JAVA Třeboň

Podávání novinových zásilek povoleno s. p. Česká pošta, ředitelstvem odštěpného závodu jižní Čechy v Č. B.

Použití obsahu jen s písemným souhlasem redakce. Copyright © MOTOR JIKOV Group a.s. 2017