

TATROVÁK



- **Připomínáme si 170 let existence** str. 4-5

In Koprivnice baut man Radgefährte (Kutschen, Autos und Lastwagen) ohne Unterbruch seit 170 Jahren

- **Rozhovor s Tomášem Tomečkem** str. 5

Rallye-Rennfahrer Tomeček freut sich wieder auf seine Teilnahme mit Tatra in Afrika

- **Soutěž - Putování po horských chatách** str. 8-10

Wettbewerb: Cyclo / Wanderung zu den Gebirgshütten

Slovo generálního ředitele

Vážení zaměstnanci Tatry, kolegové,

ve třetím červnovém týdnu se uskutečnil zasedání představenstva naší společnosti s rozšířenou účastí akcionářů a dozorčí rady. Na tomto pravidelném, měsíčním, zasedání bude úzké vedení společnosti prezentovat stávající hospodářské výsledky, kterých jsme dosáhli za prvních pět měsíců letošního roku. Mohu již nyní říct, že v hlavních ekonomických parametrech jsme přes veškeré problémy způsobené COVIDEM 19 dokázali naplnit letošní podnikatelský záměr.

Všechny nás to stálo hodně úsilí a mnoho věcí jsme museli flexibilně měnit, abychom mohli výsledek naší práce prodat. Tento úspěch by nebyl možný bez naší kreativity a schopnosti věci správně popsat, zorganizovat a zrealizovat, a to vše za ještě mimořádných hygienických podmínek, které výkon práce jen ztěžují. Výsledek však stojí za to. Byli jsme jediným výrobcem nákladních automobilů v Evropě, který nepřerušil výrobu a chod celé firmy. Nevytvořili jsme díky tomu ekonomickou ztrátu, ale naopak, vytvořili jsme lepší než plánovaný ekonomický výsledek. Za to bych Vám všem chtěl na těchto řádcích poděkovat.

Jak zvládneme krizi

No, ale co dál? Jaký bude další ekonomický dopad krize způsobené COVIDEM 19 na Tatra? Nás se tato krize v podstatě nemusí dotknout, ovšem pouze tehdy, když budeme schopni nakontrahovat v globálním světě cca 1200 vozidel za rok. Může se nám to může podařit. Je to jednodušší úkol, než před kterým dnes stojí výrobci nákladních automobilů, kteří obvykle vyrábějí a prodávají třeba 350 - 450 000 nákladních automobilů ročně.

Je nutné stávající a nové zákazníky přesvědčit. Na jejich přesvědčení tady ale není jen úsek prodeje NA nebo ND. Prodávát musí svým způsobem každý z nás. To se nám bude dařit jen za předpokladu, že budeme odvádět jen 100 % práci a budeme přemýšlet, jak zákazníkovi pomoci s jeho podnikáním.

Když jsem do Tatry v loňském červnu vstupoval, na setkání s Vámi jsem prezentoval cíl, aby se Tatra stala jak produktem, tak i poskytovanou službou PŘEDMĚTEM TOUHY zákazníků.

Naplněním TOUHY pak způsobí, že nás zákazník při výběru z nabídky, která na trhu existuje, nebude poměřovat jen

cenou vozidla, ale bude ochoten zaplatit i více než u konkurenční značky, neboť touha se nenaplní cenou, ale souborem užitečných vlastností a přívětivým přístupem zaměstnanců a dealerů značky.

Musíme zlepšit jednání se zákazníky

Trápí mě přístup mnohých kolegů na různých stupních řízení, kteří si touhu

Generaldirektor Pavel Lazar rekapituliert in seiner sehr persönlichen Ansprache den positiven Verlauf der "Coronazeit".

Man habe die Ziele dank grossem Einsatz der Mitarbeiter und trotz widriger Umstände erreicht, wofür er allen dankt.

Mit einem Output von ca. 1200 LKW ist Tatra ein Nischenhersteller, darum käme es auf Details, Schnelligkeit, Flexibilität und jedes Fahrzeug an.

Er steckt seine Ziele hoch, aber nicht unrealistisch:

25 neue Kaufverträge / Woche.

Verkauf von Ersatzteilen: 10 Mio / Woche.

Herstellung 20-25 LKW / Woche.

Je 12 Standart- und Prototyp-Dokumentationen abliefern.

Kundenfreundlichkeit sei das höchste Gebot und nur so würde es allen und der Firma gut gehen...

háme 12 seriových dokumentací a postaví 12 prototypových vozidel.

Mohl bych v definování těchto úkolů pro další útvary pokračovat, ale v tuto



chvíli bych je shrnul tím, že další úseky musí ve stanoveném čase připravit materiály a služby tak, aby byly výše uvedené cíle naplněny v plánovaném čase a v požadované kvalitě. Prožíváme nyní dobu, kterou nikdo z nás nezažil. Jsem osobně přesvědčen, že toto neznámé období zvládneme za předpokladu, že si budeme vážit zákazníka a pomůžeme mu naším produktem a službou v jeho podnikání. Naše služba musí být bezprostřední, rychlá a kvalitní. Jestli tyto principy budeme ctít, tak věřím, že se bude naše společnost nadále rozvíjet a poroste naše bohatství znalostí, ale i financí. Ty potřebujeme i pro realizaci investičních akcí, jejichž současná hodnota je přibližně 150 mil. Kč.

Na závěr mi dovoluť vážení zaměstnanci a kolegové shrnout, co chci sdělit:

Chtěl bych Vás provést velice nejistou dobou ekonomické krize, která byla nastartována pandemií COVID-19, a dosáhnout přitom stabilního a pozvolného růstu. To se může podařit jen v takovém případě, že management bude správně kormidlovat a hledat cestu v bouři, která se zvedá a nabírá na síle orkánu. Celá posádka lodi musí vnímat a realizovat bez zbytečného odkladu povely z kapitánského můstku tak, aby zboží, které naše loď veze zákazníkům, doplulo ve stanoveném čase a bez úhony na kvalitě. Pokud tuto plavbu zvládneme, vytvoříme tím příklad hodný následování nejen pro dnešní dobu, ale i pro budoucí pokolení.

S úctou

Váš Pavel Lazar

Využití e-aukcí v rámci nákupu a jejich přínos pro TATRA TRUCKS

Úsek nákupu TATRA TRUCKS úspěšně využívá již několik let eAukční software PROEBIZ TENDERBOX, prostřednictvím kterého jsou organizovaná vybraná výběrová řízení od zadání, přes výběr a oslovení dodavatelů, vlastní dynamické porovnání dodavatelských nabídek, až po vyhodnocení a závěrečné protokoly, a tím výrazně zvyšuje kompetentnost nákupního týmu TATRA TRUCKS při výběru správného dodavatele.

E-aukce je nástroj, který je součástí rozsáhlejších nákupních koncepcí a e-aukcí jednoduše rozumějme on-line výběr dodavatele ve sdíleném webovém prostředí, kde na zveřejněnou nejlepší nabídku některého z dodavatelů mohou ostatní zúčastnění dodavatelé reagovat zlepšováním svých nabídek.

Za rok 2020 úsek strategického nákupu TATRA TRUCKS zrealizoval celkem pět elektronických nákupních aukcí v celkovém finančním objemu nákupu v hodnotě přes 30 mil. Kč a s dosaženou průměrnou finanční úsporou okolo 15 %, tj. v absolutním vyjádření přibližně 4 mil. Kč.

Ve všech případech realizace elektronické aukce jsme vedle dosažení významných

Tatra setzt immer mehr auf die elektronische Wahl, Qualitätsanalyse, Bestellung oder Auftragserteilung. Diese Art von Zusammenarbeit mit Sublieferanten sei ökonomischer und transparenter. Sie sparte im 2020 der Firma bereits ca. 15% Ausgaben.



nom místě, značné zkrácení času při výběru dodavatele, a tím zvýšený nárůst produktivity práce.

S ohledem na dynamiku vývoje globálního světa jsme si vědomi, že bude výrazně narůstat tlak na efektivitu nákupních procesů, a z toho plynoucí zvyšování počtu nákupních kontraktů v TATRA TRUCKS, které budou realizovány pomocí dynamického porovnání cenových nabídek dodavatelů v rámci elektronických aukcí.

Daniel Matúška



Krátké zprávy

Nová TATRA PHOENIX v provedení jednostranný sklápěč 8x8

Společnost PARTNER IPEX jako autorizovaný dealer TATRA dodala svému významnému zákazníkovi z Moravskoslezského kraje 3 ks vozidel TATRA PHOENIX v provedení jednostranný sklápěč 8x8. Vozidlo TATRA PHOENIX v provedení T 158 8P6R44.238 je vybaveno motorem PACCAR MX-13 o výkonu 355 kW, automatizovanou šestnáctistupňovou převodovkou ZF TRAXON a dvoustupňovou přídavnou převodovkou TATRA. Kabina vozidla je vyrobená v krátkém denním provedení a vybavena multifunkčním volantem, autorádiem, odpruženým sedadlem řidiče, pevným sedadlem spolujezdce a automatickou klimatizací. Na přání je vozidlo vybaveno vnější sluneční clonou, výstražnými oranžovými světelnými majáky, přídavnou světelnou LED rampou s ochrannou nerezovou rampou a couvací kamerou. Nástavba v provedení jednostranně sklopné korby je dodána společností VS MONT. Objem korby je 16 m³. Korba je vyrobená z materiálu HARDOX HB 450 v tloušťce 6 a 8 mm. Zadní čelo korby je ovládáno mechanicky. Na přání je korba vybavena zaplachtováním.



Íránci několik hodin zadržovali expedici Tatra kolem světa 2

Jeden kamerový záběr bájně hory Ararat před pár dny málem způsobil konec cestovatelské expedice Tatra kolem světa 2. Posádku kvůli letu dronem zadržela v Íránu policie a cestovatelům museli ze složité situace pomoci diplomaté. V podobné situaci se před více než 30 lety ocitla i původní, tehdy ještě československá výprava Tatra kolem světa. Tatrovka totiž nešťastnou náhodou natáčela na velmi citlivém místě. „Nevěděli jsme, že jsme blízko nějaké přehrady, kde se nesmí létat,“ popsal Havlíček. Drama nakonec trvalo jen pár hodin. I s pomocí diplomatů Íránci posádku pustili a dron jí vrátili. Nakonec včetně SD karty i s inkriminovanými záběry.



Expedition "Tatra um die Welt" wurde beim Fotografieren erwischt, als sie unwissend in der Nähe einer Talsperre ihre Drohne fliegen liessen - und durch Iranische Polizei angehalten. Schliesslich ging aber alles dank Einsatz von Diplomaten wieder gut. Sogar die konfiszierte Drohne, samt SD-Karte mit allen Aufnahmen, bekamen sie zurück.

Připomínáme si 170 let existence naší společnosti

Během posledních let jsme oslavili několik historických milníků. V roce 2017 to bylo 120 let, které uplynuly od vyrobení našeho prvního osobního automobilu se spalovacím motorem, o rok později jsme slavili 120 let od vzniku prvního kopřivnického motorového nákladního vozu.

Několikrát v la obchodní jm ale kontinuita ků a automobil neměnné.

Všestranná

Naše společnost výrobci dopravní historii našich výrobců r spalovacími m 1850 se začal který dnes nes dy totiž zde v Šustala začal se věnoval vý přibyla ještě v

V roce 189 před tím dost osobní autom o rok později vyjel i první m 1904 majitelé kopřivnického se pro jeho vo fer Automobi pojmenování čalo na vozec

1850 begann I. Schustalla mit Kutschen
1897 wurde das erste PW-Auto: Präsident und
1898 erster LKW produziert.
1911 hiesien die Autos NW (Nesselsdorfer Wagenfabrik)
1923 Ledwinkas tragendes Zentralrohr
1927 erstmals als TATRA
1934...aerodynamische Autos "wie aus einem einem anderen Planeten"
1938 T 101 flog bis nach Chartum.
Nachkriegs_Flugze
e
"Slowakisches Geschoss - Strela M290", bald renoviert im neuen Museum zu sehen...



T 816 LIWA - vozidlo, ve kterém TATRA poprvé použila zahraniční komponenty jako motory a převodovky podle požadavků zákazníka

i dvouhlavý orel s nápisem Nesselsdorfer.

Zásadním pro historii společnosti i značku TATRA se stal konec první světové války. Podle zákona o tzv. nostrifikaci nové Československé republiky bylo administrativní sídlo firmy přemístěno zpět do Kopřivnice, a ta začala místo německého používat české označení Kopřivnická vozovka. Navíc od roku 1919 automobily vyrobené v Kopřivnici nesou značku TATRA. V názvu firmy se označení TATRA objevilo až v roce 1927, kdy se z Kopřivnické vozovky staly Závody Tatra, akciová společnost pro stavbu automobilů a železničních vozů. Jako ochranná známka bylo označení TATRA registrováno v polovině třicátých let dvacátého století.

Jedním z důležitých milníků historie firmy TATRA je rok 1923. Světoznámý tatrovácký konstruktér Hans Ledvinka tehdy navrhl unikátní systém podvozku známého jako „tatrovácká koncepce“, který je tvořen centrální nosnou rourou a výkyvnými nezávisle zavěšenými polonápravami, jenž je pro vozy TATRA typický dodnes. Dalším zásadním zápisem Tatrovky do dějin automobilismu před druhou světovou válkou byly slavné aerodynamické automobily. TATRA jako

první na světě začala ve 30. letech sériově vyrábět a prodávat osobní vozy s aerodynamickými karosériemi, jednalo se o slavné modely T 77, T 87 a T 97. Ve stále větší míře se věnovala se i výrobě nákladních vozů, šlo především o velmi rozšířené typy T 27, T 82, T 85 či T 72. Ty mimo jiné tvořily páteř výzbroje čs. armády a uplatnily se ve velké míře i v dalších zemích.

TATRA vyráběla nadále i vozidla pro železniční dopravu, příkladem je jedinečný motorový osobní vůz M 290 Slovenská strela, která se dochovala dodnes, a v současné době prochází náročnou renovací. Věnovala se však i produkci letadel a leteckých motorů, jmenujme za všechny sportovní letadla řady T 101/201, jež byly přímými předchůdci slavných čs. poválečných letounů Zlín řady Trenér. Typ T 101 dokonce držel svého času čs. rekord v překonané vzdálenosti, když s ním jeho posádka v roce 1938 doletěla až do súdánského Chartúmu.

Nákladní vozy základem produkce

Po druhé světové válce se náš podnik postupně stal hlavním výrobcem těžkých nákladních automobilů pro civilní i vojenské použití v Československu (později i v rámci



Unikátní letoun T 101 překonal několik rekordů.



NW Präsident.

RVHP) a dodával desetitisíce automobilů do zemí téměř všech kontinentů. Velmi dobrou pověst značky TATRA šířily v desítkách zemí typy T 111, T 138, T 148, T 813 či T 815. Vedle toho pokračovala i výroba limuzín s výjimečným technickým řešením i originálními karosériemi. Šlo typy T 600 Tatraplán, T 603 či T 613. TATRA stavěla i závodní vozy, které slavily úspěchy na mnoha tratích. Pozoruhodným byl především typ T 607 Monopost stavěný podle tehdejších specifikací platných pro vozy F1, nebo T 602 Sport či T 605. Se soutěžními variantami nákladních vozů se TATRA od 80. let 20. století pravidelně a úspěšně zúčastňuje i prestižních dálkových maratonů, jako jsou Rally Dakar, Silk Way Rally nebo Africa Eco Race.

Do devadesátých let a nového ekonomického prostředí naše společnost vstupovala s produkcí postavenou především na známé modelové řadě T 815. Na počátku onoho desetiletí byl ochranné známce TATRA Úřadem průmyslového vlastnictví přiznán status proslulé ochranné známky. Soubor ochranných známek TATRA, dnes registrovaných ve více než stovce zemí světa, tak tvoří významnou součást hodnoty společnosti TATRA TRUCKS. Dalším mezníkem je rok 1998, kdy byla ukončena výroba osobních vozidel. Od té doby se v Tatrovce vě-

nujeme výhradně výrobě nákladních a speciálních vozidel pro civilní trh a vojenské použití, která ostatně po dlouhá desetiletí existence podniku byla základním kamenem výrobního a prodejního portfolia.

V posledním desetiletí minulého století TATRA začala postupně pronikat i na další trhy, kde zákazníci vyžadovali specifické úpravy a verze vozidel, TATRA tak začala do svých automobilů montovat i motory a převodovky zahraniční provenience. Expanzi na nové trhy pomohlo i nasazení vozů TATRA během vojenských operací Pouštní štít a Pouštní bouře v Iráku na začátku 90. let v barvách československé a americké armády. Právě zkušenosti z Blízkého východu se v polovině onoho desetiletí promítly do projektu T 816 LIWA, díky kterému TATRA získala první velký kontrakt mimo do té doby tradiční trhy a ve kterém poprvé použila zahraniční komponenty jako motory a převodovky podle požadavků zákazníka.

Důležitým pro současnost Tatrovky je rok 2004, kdy spatřily světlo světa dvě zcela nové modelové řady, a to T 815-7 (FORCE) a T 810 (TACTIC). Při konstrukci obou typů naši konstruktéři vycházeli z požadavků na moderní vojenské vozy a nyní se oba modely postupně stávají páteřními prvky logistických kapacit české armády. Svě



T 607 Monopost stavěný podle tehdejších specifikací platných pro vozy F1.

významné místo si však našly i v civilním sféře, především u hasičů a záchranářů. Nejvýznamnějším mezníkem ve fungování naší společnosti za poslední desetiletí je příchod současných vlastníků v roce 2013. Po něm došlo k restrukturalizaci a stabilizaci i k napojení na přední české holdingové skupiny CZECHOSLOVAK GROUP a PROMET GROUP. Značka TATRA je i díky tomu dnes zákazníky vnímána jako spolehlivý obchodní partner a česká veřejnost ji dlouhodobě považuje za součást národního dědictví. Svědčí o tom mimo jiné pravidelná umístění na prvních příčkách ve veřejných anketách „Značka, na kterou jsou Češi nejvíce hrdí“ a „Tradiční česká značka“.

Daniel Potocký

„Těším se na vůni nafty a pouště za volantem Tatry,“ říká po tříměsíční nucené soutěžní pauze Tomáš Tomeček

Rozhovor s pilotem kamionu Tatra Tomášem Tomečkem o tom, jak prožíval pandemii, jaké má plány na léto, a které závody ho čekají v nové sezóně.

Hezký den, Tomáši, rozhovor spolu děláme v době, kdy se konečně rozvolňují opatření přijatá v souvislosti s pandemií koronaviru. Ovlivnila pandemii nějak více vaše aktivity, závodění a plány? A jak jste toto období vlastně prožíval?

Ano, každého na světě pandemie ovlivnila. Měli jsme v plánu se zúčastnit s pořadatelskými sběrnými vozy Tatra rallye Morocco Desert Challenge v dubnu, ale virus zatím vše přesunul na září. Připravujeme tam dvě Tatry T 815 6x6 s plošinou. Jinak moje žena již více než pět let navrhuje a realizuje oblečení a šaty pod svou značkou z funkčních českých nanomateriálů. Zkušenosti s tímto materiálem využila na výrobu funkčních antibakteriálních roušek. Já jsem již byl nápomocen s realizací výroby i pak následně s distribucí. Zajímavá byla také zkušenost domácí výuky s našimi čtyřmi dětmi... A během pandemie vznikl také zajímavý projekt firmy Kaden na výroby mode-

lu našeho tatrováckého soutěžního vozu.

Na vašem facebookovém profilu jsem četla, že postupně začínáte chystat svých pět Tater T 815 na další závody. Jak ta příprava vypadá a o jaké závody půjde?

Ano, takzvaně volného dubna jsem využil k začátku repase soutěžního vozu Tatra T 815 2TOR45. Současně připravuji sběrné pořadatelské vozy - terénní odťahovky - s cílem být schopen vyjet na začátku září směrem do Maroka a pak na konci prosince směrem do Monaka. Soutěžní vůz díky pochopení a podpoře továrny TATRA TRUCKS snad vybavíme novým tatrováckým dvanáctiválcem s lepšími výkonovými parametry. Náš cíl je zúčastnit se závodu Africa Eco Race 2021 se startem v Monaku 2. ledna 2021 a s cílem v Dakaru u legendárního Růžového jezera 17. ledna 2021.

Nejdřív tedy přijde závod v Maroku. Bude vyžadovat nějakou speciální přípravu?

V Morocco Desert Challenge v září nebudu závodit, ale pojedou tam se dvěma pořadatelskými sběrnými tatrovkami pro pořadatelský tým. Důležitá je správná výbava sběrných vozů a hlavně to, že se jedná o mechanické jednoduché Tatry.



Čeká vás prý i nějaké trénování na polygonu, co budete zkoušet?

Rád bych vyzkoušel nové sekvenční řazení a svezení s automatickou převodovkou. Na polygonu se svezu při různých prezentačních jízdách, současně tak trénuji a v rámci možností seznamuji klienty s neobyčejnými jízdními vlastnostmi našeho vozu Tatra.

Máte už nějaké letní plány i s rodinou nebo budete hlavně pracovat?

Nyní, po postupném rozvolňování, řešíme letní tábory. O prázdninách budeme s dětmi i v práci. Půl na půl. Moc se na prázdninové období všichni v rodině těšíme.

A na co se nejvíc těšíte pracovní?

Po tříměsíční pauze na další akci a vůni nafty a pouště a za volantem Tatry.

Kristina Labohá

Restaurování Slovenské strelly směřuje k finální kompletaci vozu

Oprava historického vlaku Slovenská strela se u zhotovitele dostala do poslední fáze. V současné době probíhá v Přerově lakování skříně motorového vozu M 290.002 do původních barev - višňové červeně a starozlaté na střeše. Finální kompletace vozu by mohla být hotova už během letních měsíců, a zkušební jízdu by tak Strela mohla podniknout na konci léta nebo začátku podzimu.

Slovenská strela, vyrobená v roce 1936 pro Československé státní dráhy v Tatře, byla do poloviny 20. století chloubou československých železnic. V dílnách ji nyní specialisté rekonstruují přesně podle originálních technických plánů.

Před zahájením lakování restaurátoři tmelili a brousili skříně vozu tak, aby konečný vzhled po nalakování odpovídal stavu po vyrobení před 84 lety. Nápis na karoserii vozu ale písmomalíři doplní až na samém konci renovace.

„Současně jsou dokončovány podvozky vozu s motory, které čeká v druhé půlce června zátěžová zkouška pod výkonem. Následovat bude jejich opětovné zavázání pod skříně, kompletace řídicích pultů, regulace výkonu, zapojení brzdového systému a postupné ožívání pohonu celého vozidla. Zároveň běží i práce na interiéru,“ popisuje Jiří Střecha, koordinátor restaurátorských prací pověřený firmou TATRA TRUCKS. Zajímavostí podle něj je, že z dílny zhotovi-



Finální kompletace vozu by mohla být hotova už během letních měsíců, a zkušební jízdu by tak Strela mohla podniknout na konci léta nebo začátku podzimu.

tele ČMŽO Elektronika v Hranicích byla Strela na lakování do Přerova převezena na vlastních podvozcích po kolejích. „Vrátila se tak symbolicky po 60 letech na naši železniční síť, byť zatím nebyla poháněna vlastní silou,“ říká Střecha.

V historickém voze jsou již instalovány také kuchyňka a přípravná, a to včetně původní ledničky. Po převezení zpět do dílny v Hranicích restaurátoři postupně položí podlahové krytiny a v kuchyňce, přípravně a na obou toaletách pak repliky původních dlaždiček. Strelu také čeká tapetování stěn, instalace oken a jejich obložení, lakování stropu a řada dalších prací. Nakonec budou do vozu namontovány sedačky, které se nyní v Ostravě

vyrábějí coby přesné repliky originálů. Vše nasvědčuje tomu, že přes pandemii koronaviru bude oprava motorového vozu dokončena v plánovaném termínu v září 2020.

Podle plánu běží i výstavba expozičního depozitáře v Kopřivnici vedle budoucího muzea nákladních automobilů Tatra. Objekt je již napojen na vlečkovou síť továrny, nyní probíhají práce na fasádě, která bude z větší části prosklená. Následně bude dokončen interiér. Slovenská strela tak získá odpovídající zázemí, kde si ji bude moci prohlédnout i veřejnost.

Kristina Labohá

Noví zaměstnanci:

V červnu 2020 do naší společnosti nastoupili:

Adam Juřica

- automechanik
- odbor zkoušek agregátů

Petr Děcký

- obsluha CNC
- dílna obrobny převodů

Petr Wolf

- obsluha CNC
- dílna obrobny náprav

Jan Sigmund

- skladník
- odbor logistiky



Radka Albertová

- ekonom
- ekonomický úsek



Tomáš Staníček

- obchodní zástupce
- úsek obchodu a marketingu

TATRA a TAWESCO si v časech koronavirové pandemie navzájem pomohly

Společnost TAWESCO, naše bývalá nástrojárna a dnes nezávislý podnik patřící do skupiny PROMET GROUP, ukázala v době koronavirové pandemie, že v krizi se vyplatí držet spolu a umět si pomoci navzájem. V momentě, kdy mělo TAWESCO volné kapacity po zastavení výroby ve Škodě Auto, a my jsme potřebovali dočasně uzpůsobit výrobní program z důvodu výpadku některých subdodávek ze zahraničí, přizpůsobili v sousední společnosti TAWESCO výrobu tak, abychom si navzájem vyšli vstříc.

TAWESCO navýšilo dodávky rámců a kabin modelových řad TERRA a FORCE, které pro nás formou zakázkové výroby vyrábí.

Také díky zvýšenému odběru od firmy ze skupiny PROMET GROUP, jež je menšinovým akcionářem TATRA TRUCKS, jsme dokázali projít koronavirovou pandemií bez omezení provozu. Kromě péče o zdraví zaměstnanců bylo totiž v tomto období velmi důležité též udržení dodavatelských řetězců a zabezpečení výroby po materiální stránce. TATRA TRUCKS má pod jednou střechou zajištěnou výrobu podvozků, motorů, převodovek a částí kabin. S dalšími jsme se mohli spolehnout na sousední TAWESCO.

„Bylo potřeba naši výrobu zásadně měrou uzpůsobit pro navýšený počet kabin pro Tatra. Zatímco standardně vyrábíme několik kusů formou zakázkové výroby,



Rozšířená výroba rámců a kabin ve společnosti TAWESCO pokračuje nadále.

v minulých týdnech se jejich počet výrazně navýšil. Vzhledem k tomu, že jsme měli volnou kapacitu, rádi jsme po vzájemné dohodě Tatře vypomohli,” říká Margita Rejchrtová, generální ředitelka kopřivnické společnosti TAWESCO. Vzájemnou komunikaci usnadnila i skutečnost, že právě ze společnosti TAWESCO přišel před rokem do TATRA TRUCKS současný generální ředitel Pavel Lazar.

Co bylo konkrétně potřeba pro navýšení výroby kabin přizpůsobit? Vzhledem k tomu, že jiní dodavatelé nebyli schopni dodat Tatře klíčové komponenty, rozhodlo se TAWESCO, že v zájmu podpory firmy ve skupině přeorganizuje část výroby. Nastartovala se 2. a 3. směna v přípravných operacích, přidána byla i další směna na finalizačním přípravku. Dále došlo k rozšíření výrobní plochy pro rámy, které se nesvařují, ale montují.



Jiní dodavatelé nebyli schopni dodat Tatře klíčové komponenty, proto se TAWESCO rozhodlo, že v zájmu podpory firmy ve skupině přeorganizuje část výroby.

Spolupráce byla prospěšná pro obě strany. Nárůst tržeb pro TAWESCO v prvním měsíci byl téměř o 30 % ve srovnání s počátkem roku. Výroba kabin byla navýšena z produkce jedné kabiny za dva dny na produkci jedné kabiny denně přidáním další směny, k čemuž se s výhledem budoucích objemů kabin chystalo TAWESCO již nějakou dobu. Situace způsobená pandemií tato opatření urychlila.

Samotné TAWESCO si v čase koronavirové pandemie potvrdilo, že je důležité mít výrobu diverzifikovanou. Firma díky tomu nemusela přerušit výrobu i přesto, že automobilka Škoda Auto, jejímž je TAWESCO významným dodavatelem, na čas zastavila výrobu úplně. Kromě pokračujících dodávek například pro výrobce zemědělské techniky John Deere, využila firma své kapacity k sousedské výpomoci Tatře.

„Říká se, že každá krize přináší zároveň příležitosti. Nám aktuální situace ukázala, jak je důležitá diverzifikace výrobního portfolia, flexibilita výroby, a především zajištění přísunu dílů do výroby. Je důležité nespolehat pouze na dodávky, byť často levnějších, dílů ze zahraničí, ale budovat dodavatelskou síť v rámci domácího průmyslu. To je také jedním z hlavních principů, na kterých je vybudována celá skupina PROMET GROUP,” doplňuje Denisa Materová, manažerka marketingu PROMET GROUP. Rozšířená výroba rámců a kabin ve společnosti TAWESCO pokračuje nadále, protože TATRA aktuálně pracuje na projektech pro zahraniční zákazníky, pro něž jsou jak rámy, tak kabiny dodávány ze sousední společnosti TAWESCO zapotřebí.

Soutěž – Putování po horských chatách

S nadcházejícím létem jsme pro vás opět připravili turisticko/cyklistickou soutěž, jejímž cílem tento rok nebude zdolávání krásných beskydských vrcholů, ale společně se vydáme objevovat starobylé horské chaty, kterých máme v Beskydech nespočet. Historie osídlování Beskyd se datuje na počátek 17. století, kdy byly na hřebenech hor zakládány nové osady a stálá horská hospodářství. První horské chaty, tak jak je známe dnes, se v Beskydech začaly budovat začátkem 19. století. Pojďme společně podpořit majitele horských chat, kteří se podobně jako jiní restauratéři museli potýkat s těžkým obdobím způsobeným pandemií.

Trvání soutěže: Soutěžit s námi můžete až do poloviny září – 15. 9. 2020

soutěž ukončíme a vylosujeme vítěze.

Pravidla soutěže: Soutěž spočívá v navštívení co nejvíce horských chat, které jsme pro vás do této výzvy vybrali. Chat je celkem devět. Zároveň vás v soutěži bude čekat jeden bonusový úkol, který zveřejníme v dalším čísle. Pokud se vám během trvání soutěže podaří navštívit všech devět horských chat, budete do slosování o ceny zařazeni celkem 3x (3 chaty = 1 slosování, 6 chat = dvojnásobná možnost výhry, 9 chat = trojnásobná možnost výhry).

Jak se do soutěže zapojit: Abychom vás zařadili do slosování o ceny, je potřeba nám do 15. 9. 2020 zaslat fotografie od jednotlivých chat, které se vám podaří navštívit.

Co musí fotografie obsahovat: Foto-

grafie pořizujte před jednotlivými chatami, tak aby bylo zřejmé, o jakou konkrétní chatu se jedná. Aby byla pravidla pro všechny spravedlivá, stanovili jsme i jednotné gesto, kterým potvrdíte aktuálnost pořízené fotografie. Tímto gestem je T – jako Tatra (nebo také Time out).



O co soutěžíme: Pro tři výherce máme připraveny poukazy na nákup sportovního oblečení v hodnotě 2000 Kč, 1000 Kč a 500 Kč a malou pozornost ve formě dárkového předmětu s motivem TATRA.

Další informace: Vaše soutěžní fotografie zasílejte na email: zuzana.kleinovala@tatra.cz, fotografie prosím nezasílejte jednotlivě, ale až hromadně, a to nejpozději do **15. 9. 2020 včetně**.

Abychom vám usnadnili toto putování po beskydských chatách, připravili jsme pro vás tipy, kudy se k chatám vydat. Jednotlivé trasy jsme rozdělili i podle jejich obtížnosti, vy si tak můžete jednoduše zvolit na který výlet se vydat.

Švarná Hanka



Obtížnost: lehká

Parkoviště: Velké parkoviště – Ski park Gruň – ZDARMA.

Historie chaty: Švarná Hanka je nejstarší horskou chatou v Beskydech, její zakladatelka Anna Weliczková si zde koupila malý domek a zřídila v něm „ferlok“. Tam prodávala pivo, slaninu, brynz a kořalku. Turistika se rozvíjela, tím i tržby a původní ferlok už nestačil. Proto Anna Wieliczková, zvaná česky Hanka Velíčková, koupila od souseda hospodářství a v něm zřídila hospodu. Brzy vyhlášenou po celém okolí. Právě v době největšího úspěchu se hospůdce začalo říkat U Švarné Hanky. Do historie se Švarná Hanka zapsala především tím, že v době 1. světové války se zde schovával a dělal domovníka Petr Bezruč.

Zajímavost: Poloha chaty poskytuje ideální podmínky pro noční sledování oblohy, je totiž nejtemnějším místem v České republice. Švarná Hanka pravidelně organizuje pozorování noční oblohy s odborným výkladem hvězdáře.

Délka trasy: 11,8 km (265 m)

Trasa: U naplánované trasy se nejedná o okruh. Trasa vede po většinou po asfaltové cestě – vhodné i pro kola.

Mapa s odkazem na trasu: <https://mapy.cz/s/desepazujo>

Masarykova chata na Beskydě



Obtížnost: těžká

Parkoviště: Velké parkoviště – Bílá.

Historie chaty: Chata byla budována v letech 1923-1924. Nejen díky nádhernému výhledu a zachovalé přírodě se Masarykova chata stala oblíbeným cílem turistů a výletníků, mimo jiné i Petra Bezruče. Jako mnoho jiných ryze dřevěných turistických chat v Beskydech, i tuto stihl v roce 1952 požár, který ji zcela zničil. Z chaty zůstaly jen rozvaliny základové podezdívky. V 70. letech došlo nedaleko původní chaty ke stavbě nové, která i nadále nese původní název.

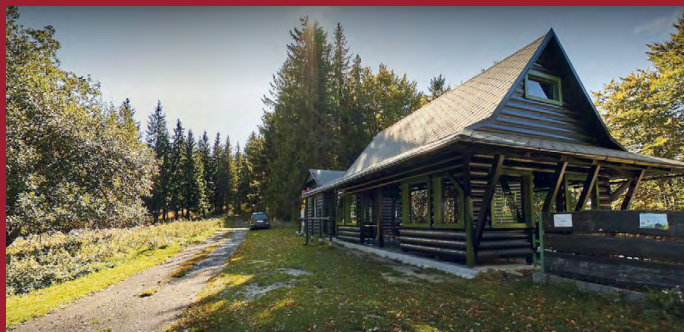
Zajímavost: V nářečí kraje znamená slovo „bezkydy“ místo s vykáčeným porostem, a právě podle tohoto místa je pojmenováno celé beskydské pohoří.

Délka trasy: 20,7 km (685 m)

Trasa: Je zde možnost si ulehčit cestu lanovkou – od parkoviště Bílá na vrchol Zbojnická. Budete procházet kolem Maxovy nádrže a údolím Velké Smradlavy se sirným pramenem. V závěru trasy můžete navštívit Obůrku Bílou s divokými prasaty, jeleny, muflony a daňky. Na Masarykovu chatu je možné se dostat i po cyklostezce.

Mapa s odkazem na trasu: <https://mapy.cz/s/kecuracu>

Chata Ropička



Obtížnost: těžká

Parkoviště: Malé parkoviště u místního koupaliště nebo alternativní parkoviště na konci obce, které je velké a ZDARMA.

Historie chaty: V letech 1911-1913 vybudovalo PTT Beskid svou první chatu na Ropičce podle návrhu architekta S. Filasiewiczze ze Lwowa. Byla slavnostně otevřena za účasti asi 2000 lidí. Tato hezká chata však neměla dlouhého trvání, neboť v noci ze 3. na 4. dubna 1918 do základů vyhořela. Požár byl s největší pravděpodobností založen úmyslně. Posléze pozemek zakoupil Klub českých turistů, ten zde vybudoval chatu novou, podle návrhu arch. J. Čermáka z Místku, jenž krátce předtím projektoval chatu na Prašivé.

Zajímavost: Jednalo se o jednu z prvních chat tzv. alpského stylu v Beskydech, tj. prosté a bez ozdob, uzavřené bez teras a balkónů. Na tento architektonický styl se přešlo z finančních důvodů, jelikož chaty zdobené věžičkami a vikýři špatně odolávaly bičujícím větrům na vrcholcích hor, a tak potřebovaly nákladné opravy.

Délka trasy: 20,4 km (774 m)

Trasa: Na trase vás čekají dva vrcholy - Ropice a Javorový. V letních měsících doporučujeme navštívit nově zrekonstruované koupaliště, u kterého budete na této trase parkovat. Na chatu Ropičku je možné se dostat i po cyklostezce.

Mapa s odkazem na trasu: <https://mapy.cz/s/dacafuhocu>

Chata Ostrý



Obtížnost: střední

Parkoviště: Malé parkoviště u zastávky Tyra - pila, případně alternativní parkoviště téměř na konci obce.

Historie chaty: Při plánování výstavby turistické chaty na beskydském vrcholu Ostrý (1042 m) soutěžily mezi sebou německý Beskidenverein a Klub česko-slovenských turistů (KČST) o to, kdo chatu postaví. Spor vyhrál KČST, a tak mohla být tato chata slavnostně otevřena 29. září 1935. Stala se nejmenší chatou KČST v Beskydech a shodou mnoha okolností také i poslední chatou, kterou klub do druhé světové války v Beskydech postavil. Turisté si ji velmi brzy oblíbili.

Zajímavost: Chata převzala název podle vrcholu, pod kterým se nachází. Vrcholem Ostrý prochází přírodní rezervace, vyhlášená roku 1999 - Čerňavina.

Délka trasy: 14,2 km (723 m)

Trasa: Na trase se nachází i horská chata Kozinec. K chatě Ostrý je možné se dostat i po cyklostezce.

Mapa s odkazem na trasu: <https://mapy.cz/s/hanosenaze>

Horská chata Kamenitý



Obtížnost: lehká

Parkoviště: Malé parkoviště u zastávky Horní Lomná - Doubrava.

Historie chaty: Na Kamenitém se nacházel kdysi prales, kultivován v době valašské kolonizace (valašského salašnictví) na pastviny. Nejdříve zde byla postavena „kolyba“, šopa a studně. Někdy v polovině 19. století byl postaven první obytný dům pastýře, který se zde rozhodl trvale bydlet a obdělávat půdu. Posledním bačou na Kamenitém byla žena „bacóvká“ - Lisztwanová z Milíkova. Když se vdala, ze staré šopy postavila druhý dům. Byl to první obytný dům na „Vyšním placu“ a domov rodiny Lisztwanů.

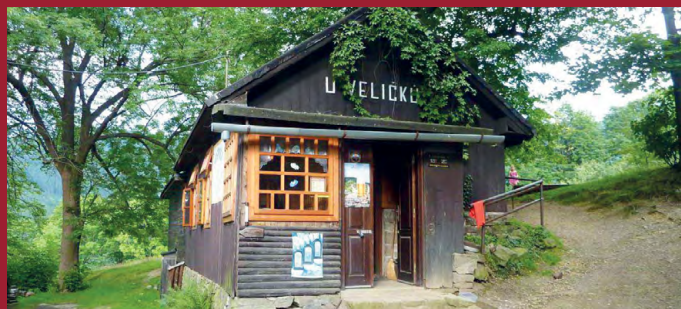
Zajímavost: Z horské chaty Kamenitý je opravdu nádherný výhled, který si můžete užít z dřevěných lehátek, které jsou v blízkosti chaty umístěny.

Délka trasy: 11,3 km (400 m)

Trasa: Tato trasa prochází nejen chatou Kamenitý, ale také Slavič - k oběma těmto chatám je možné se dostat i po cyklostezce.

Mapa s odkazem na trasu: <https://mapy.cz/s/lofuledohe>

Hostinec U Veličků



Obtížnost: střední

Parkoviště: Velké parkoviště u restaurace Rajská bouda - parkování ZDARMA.

Historie chaty: To, co začalo jako sousedská výpomoc, je dnes mezi turisty legendou. Rodina Veličků v Beskydech se v roce 1825 rozhodla, že po práci uvítá u sebe doma sousedy a společně si něco dobrého vypijí. Postupně se ale cestou na Lysou horu stavovalo v dřevěné usedlosti čím dál víc pocestných, a tak vznikla hospoda. Dnes nejstarší v Beskydech.

Zajímavost: Výčep prastaré hospody zdobí nápis - Kdo nebyl u Veličků, nebyl v Beskydech, který jen dokazuje, jak oblíbenou zastávkou hostinec U Veličků je. Turisty neláká jen skvělé občerstvení, místo má mnohem silnější kouzlo. Všechny návštěvníky v mžiku přenesou o dvě století zpátky.

Délka trasy: 14 km (488 m)

Trasa: Na trase je možné navštívit Satinské vodopády. Zajímavostí je i vyhlídkové místo - vysutá lávka u kostela sv. Ignáce z Loyoly v Malenovicích.

Mapa s odkazem na trasu: <https://mapy.cz/s/hurozutula>

Valašské okénko na Kotlové



Obtížnost: lehká

Parkoviště: Parkování na Soláni (placená parkoviště).

Historie chaty: Stavení na Kotlové patřilo léta Valašskému muzeu v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm jako rekreační chalupa, takže se přísně dbalo o zachování původního rázu. Současný majitel si provozováním bufetu přilepšuje k důchodu. Ve staré dřevěné usedlosti uprostřed luk a lesů, zve k návštěvě všechny kolemjdoucí stylový bufet příznačně pojmenovaný Valašské okénko. Odolat nelze, protože krásnější a malebněji položené lidové stavení na Valašsku, navíc částečně přístupné veřejnosti, se hned tak nevidí.

Zajímavost: Místní specialitou je kořenovnice, na kterou se sjíždějí turisté ze všech koutů ČR.

Délka trasy: 10,2 km (342 m)

Trasa: Na začátku trasy je možné navštívit hotel Čarták, kousek od hotelu se nachází zvonice na Soláni. Po cestě budete procházet kolem Karlovského jezera, častěji nazývaného pouze Jezero. To je již odedávna opřeno mnoha pověstmi a legendami, podle nichž v jezeře žili draci nebo také mocný vodník. Místo zapůsobilo i na Karla Jaromíra Erbena, který mu zajistil proslulost díky pověsti Karlovské jezero, již najdeme v Národních pohádkách. Na Valašské okénko je možné se dostat i po cyklostezce.

Mapa s odkazem na trasu: <https://mapy.cz/s/buvalojaku>

Chata Gírová



Obtížnost: těžká

Parkoviště: Velké parkoviště u Bobové dráhy v Mostech u Jablunkova.

Historie chaty: Prvním pronajímatelem tohoto zařízení byl Frantisek Schulhauser, který zde působil jako chatař plných 35 let. Byly to doby doslova pionýrské a neměl to nijak lehké. Chyběla zde elektřina, telefon, nebyly mrazničky, dopravu potravin zajišťoval buď forman, nebo se nosily v ruksaku. Teprve v padesátých letech zde bylo instalováno dynamo na výrobu elektrického proudu. V době druhé světové války zde občas zavítali partyzáni, ale také zde pobývali Němci. Wehrmacht zde dokonce pro své vojáky pořádal kurz lyžování jako přípravu na tažení do Ruska.

Zajímavost: Chata Gírová se nachází v blízkosti obce Hřčava. Hřčava je nejvýchodnější obcí republiky a tvoří hranici tří států EU. Je častým cílem turistů, a to jak pro své jedinečné prostředí, tak i zajímavou historii.

Délka trasy: 22,5 km (727 m) – bez použití autobusu

Trasa: Trasa prochází i kolem restaurace Studeničné s menším bazénem. Z Gírové lze pokračovat až na Hřčavu, kde se natáče la pohádka Když draka bolí hlava a najdeme tu i trojmezí – CZ/SK/PL. Zpáteční cestu můžete absolvovat stejnou cestou zpět, případně využít autobusovou dopravu z Hřčavy do Mostů u Jablunkova.

Mapa s odkazem na trasu: <https://mapy.cz/s/hafafesehe>

Horská chata Skalka



Obtížnost: střední

Parkoviště: Parkování na konci obce Horní Lomná – zastávka koupaliště, poté využijte autobusovou dopravu do Dolní Lomné – zastávka Matyščína louka.

Historie chaty: Chatu na Skalce postavil německý turistický

spolek Beskideverein. Základní kámen byl položen 1. července 1928 (v základech dnešní chaty je zabudován) a po neuvěřitelně krátké době 7. října 1928 byla chata slavnostně otevřena. V období 2. světové války, na chatě pobývaly smutně proslulé oddíly jagdkomanda, likvidující protifašistický odboj. V roce 1991 získal chatu v restituci Klub českých turistů, který chatu opravil z velmi špatného stavu do nynější podoby.

Zajímavost: Po první velké rekonstrukci v roce 1998 chata pouhých 14 dní před jejím otevřením do základů vyhořela. Klub českých turistů neměl v té době další prostředky na novou rekonstrukci, chatu se však podařilo kompletně opravit díky práci dobrovolníků.

Délka trasy: 16,3 km (652 m)

Trasa: Na začátku trasy se nachází zemědělský dvorek, ve kterém lze vidět nástroje potřebné pro tradiční výrobu mléčných výrobků. V areálu je možné si prohlédnout, pohladit a nakrmit hospodářská zvířata. Trasa prochází také kolem Kamenné chaty, kde můžete navštívit rozhlednu Tetřev.

Mapa s odkazem na trasu: <https://mapy.cz/s/cedovanafu>

Dynamická zkušebna

Dynamické zkoušky jsou zkoušky jednotlivých vzorků, dílů, uzlů nebo i konstrukčních celků na zkušebních stavech, které objektivně a reprodukovatelně hodnotí jejich pevnostní a životnostní vlastnosti.

Dynamické zkoušky dávají výrobcům, ale i zákazníkům potřebné informace o kvalitě konstrukcí, umožňují optimalizovat konstrukce či odstranit nedostatky, které by se v provozu projevily až po několika letech a znamenaly by mnohem vyšší náklady na jejich odstranění než v etapě vývoje konstrukce. Vynaložené náklady na dynamické zkoušky se vrátí ať již v podobě úspory materiálů při optimalizaci nebo jako odstranění možných příčin poruchy konstrukce nebo i ve formě důvěry zákazníka v kvalitu výrobků.

Dynamické zkoušky se provádějí na dvou typech strojů:

- elektromechanické rezonanční stroje, kde se součást zatěžuje silou či momentem sinusového průběhu na jedné hladině při vlastní frekvenci zkoušeného předmětu (torzátor, pulzátor, vibrátor),

- elektrohydraulické stroje, kde na součást působí silou nebo momentem jeden nebo více elektronicky řízených hydraulických válců s libovolně předem stanoveným časovým průběhem síly nebo zdvihu, s frekvenčním rozsahem 0-30 Hz.

Vývojový cyklus *konstrukční návrh - matematický model - výpočet - stavová zkouška* dovoluje ještě před stavbou prototypu optimalizovat parametry dílů a uzlů tak, aby nebyly poddimenzovány (následné poruchy v provozu) ani předimenzovány (vysoká a nevyužitá hmotnost). Moderní výpočetní metody umožňují řešit řadu problémů spojených s návrhem konstrukcí výpočtem, ale



Zkouška kabiny T810 TACTIC na zkušebním stavu.

i tak lze těžko do výpočtů zahrnout řadu vlivů, zejména technologii výroby, proto je experiment mnohdy nezbytný.

Dynamické zkoušky ve vývojovém oddělení TATRA TRUCKS s mají dlouholetou tradici a již od svého počátku patřily do působnosti skupiny pevnostních výpočtů a zkoušek:

- 1963 prvopočátky dynamických zkoušek na dynátoru SCHENCK PSKB,

- 1975-1979 započaty zkoušky na torzátoru SCHENCK PTK a pulzátoru SCHENCK PTOS,

- 1987-1989 instalace prvních elektrohydraulických zkušebních strojů,

- 1992-1993 ustavení samotného oddělení dynamických zkoušek a zahájení zkoušek v prostorech nově vybudované dynamické zkušebny,

- 2015-2018 poslední významný modernizační krok dynamické zkušebny byl realizovaný v rámci dotačního Operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost OPPIK, v jehož rámci byly postupně vyhlašovány jednotlivé programy Potenciál. V rámci tohoto dotačního programu bylo kompletně zmodernizováno jak zkušební zařízení dynamické zkušebny (např. řízení elektrohydraulických zkušebních stavů, řídicí elektroniky pulzátoru a torzátoru, automatický řídicí systém agregátovny), podpůrné technologické vybavení (vzduchotechnický systém, systém chlazení agregátů, filtrační systém), tak i samotná budova (střecha, osvětlení, sociální zázemí pracovníků).

V současné době představuje dynamická zkušebna a spolupracující oddělení

komplex teoreticko-experimentálních pracovišť, jehož hlavním předmětem činnosti je výzkum, vývoj a zkoušení v oblasti nových materiálů, technologií a výrobků se zaměřením na oblast strojírenství, a zvláště automobilový průmysl.

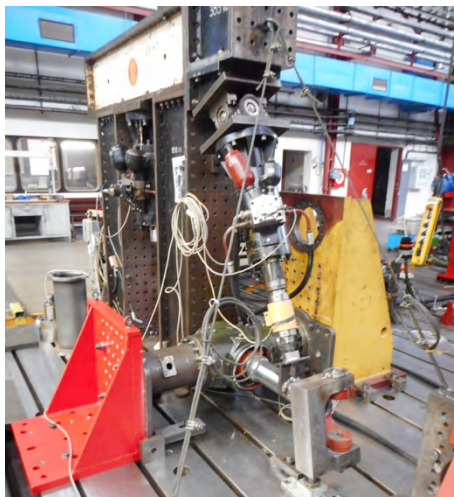
Samotné zkoušky realizované v dynamické zkušebně lze rozdělit do několika skupin:

- *Únavové zkoušky konstrukcí a jejich součástí simulací provozního zatížení* - dynamický zkušební stav používá k simulaci provozního namáhání počítačový systém, jehož podstatou je stanovení takových budících signálů, aby se odezva na zkoušené součásti maximálně shodovala s namáháním v reálném provozu.

- *Únavové zkoušky částí konstrukcí při působení deterministického zatížení* - při těchto zkouškách se získávají Wohlerovy charakteristiky zkoušeného uzlu a z nich se pomocí hypotéz únavového poškození odhaduje jejich životnost.

- *Zkoušky dle mezinárodních předpisů a metodik* - jedná se převážně o zkoušky homologační, které posuzují kvalitu hotoové konstrukce např. pro účely certifikace, při těchto zkouškách zkušebna úzce spolupracuje s certifikační organizací TÜV SÜD Czech.

V rámci volných kapacit poskytuje dynamická zkušebna své zkušební zařízení a služby externím zákazníkům ze všech oblastí průmyslové výroby, a to jak domácím, tak i zahraničním.



Životnostní zkouška 3m polonápravy přední.

David Milan



Pojišťovací makléř Renomia, a.s a TATRA TRUCKS připravili pro zaměstnance TATRA TRUCKS a TATRA METALURGIE **on-line portál**, kde je možné **zdarma** získat:

- informace k různým druhům pojištění,
- zrevidování stávajících pojistných smluv zaměstnanců,
- nabídku speciálních pojistných produktů **za firemní ceny**,
- pomoc s vyřízením škody (pojistné události),
- kalkulačky pojištění

a další informace a služby z oblasti pojištění a osobních financí.

Link na portál: <https://www.renomiabenefitportal.cz/tatra/>



Myslete na Vaše zabezpečení

RENOMIA Vám ve spolupráci s TATRA TRUCKS a.s. přináší výhodné podmínky

-  **POJIŠTĚNÍ VOZIDEL**
-  **POJIŠTĚNÍ NEMOVITOSTI**
-  **CESTOVNÍ POJIŠTĚNÍ**
-  **ODPOVĚDNOST ZAMĚSTNANCE**



**Ušetříme Vám
čas i peníze**



**Hlídáme smlouvy
za Vás**



**Sjednání
online**

NOVÝ PORTÁL pro zaměstnance TATRA TRUCKS a.s. a TATRA METALURGIE a.s.
Vám přináší mimořádné zvýhodněné produkty.

- Jednoduché sjednání pojištění
- Pomoc při řešení škod
- Pravidelný servis stávajících smluv
- NOVINKA **hypotéky, spoření a investice**

Více informací a možnost sjednání pojištění online najdete na webu

www.renomiabenefitportal.cz/tatra/

Historické okénko

Ignác Šustala - sirotek, kterého odmalička fascinovaly kočáry

Jméno Ignác Šustala a název obce Kopřivnice, resp. Nesselndorf, patří již téměř dvě století neodlučně k sobě. Byl to právě on, kdo přivedl technickou revoluci do vsi do té doby téměř zemědělského charakteru. Kopřivnický rodák Ignác Šustala se úspěšně prokousal nelehkým životem sirotka (od svých 11 let) až k založení první dílny na výrobu lehkých bryček. Stalo se tak v roce 1850.

Proč Kopřivnice?

Tento moment lze označit za počátek výroby vozidel v Kopřivnici, úředně označované v souladu s dobovými reáliemi jako Nesselndorf. Podle dochovaných informací Ignác Šustala, který narychlo a neplánovaně opustil dobře placené místo u c. k. výrobce a dvorního dodavatele kočárů Philippa Kollera ve Vídni, musel požádat svého staršího bratra Jana, kopřivnického fojta (rychtáře), o svolení zříditi si u něj na fojtství malou dílnu.

Městská rada v Novém Jičíně, na základě vyjádření tamních sedlářských mistrů, totiž navrhla okresnímu hejtmánství vyřádit zamítavě žádost tovaryše Ignáce Šustaly z Kopřivnice o udělení mistrovského práva v Novém Jičíně. Tak se stalo, že se Kopřivnice, původní lesní lánová ves pod hradem Šostýnem ze třináctého století, později stala kolébkou automobilu ve střední Evropě. I když k tomu bylo v roce 1850 ještě poměrně daleko a sám Šustala neměl o výrobě automobilu se spalovacím či jiným motorem prakticky žádné povědomí a zřejmě ani ambice, technické základy byly právě položeny.

Začátky na fojtství

Bratr Jan přidělil Ignáci v hospodářské budově fojtství jednu místnost na dílnu. Její rozměry (6 x 7 m) plus předsíňka (3 x 3,7 m) naznačují, že výroba se zde opravdu omezila pouze na některé drobné dokon-

čovací operace. Převážná část prací byla prováděna za příznivého počasí na dvoře fojtství. Kovové součásti pro Šustalu vyráběl kopřivnický kovář Bortel a dřevěné korby na kočáry zhotovoval kolář Kuchař ve své dílně v domě popisné číslo 206. Dle dochovaných svědectví začal Ignác Šustala v Kopřivnici stavět nejprve lehké vozy „Neutitscheinky“ (Novojičíňanky). Osvědčená potahová vozidla byla údajně na trhu v Novém Jičíně již od roku 1817 a měla mezi odběrateli dobré jméno. Dílna na výrobu bryček a později kočárů páně Ignáce Šustaly, nesoucí jeho příjmení, nebyla sice první manufakturou v Kopřivnici, ale zato se stala postupně tou rozhodně nejdůležitější a nejsměrodatnější. Předurčila vývoj vsi, postupně města, regionu a prakticky celé této části severní Moravy.

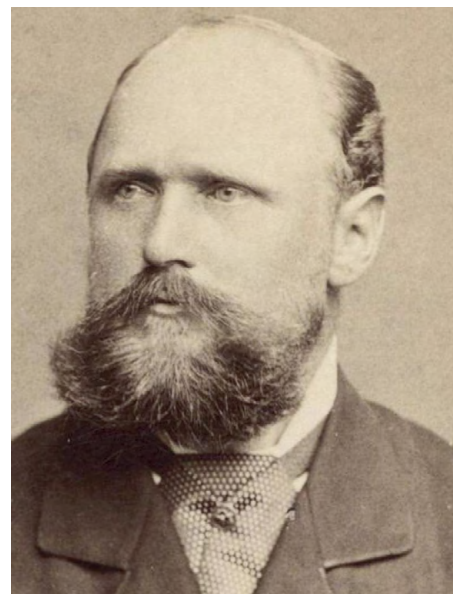
Industrializace vesnice

Jméno Šustala však nebylo na své pouťi rozvoje průmyslu v Kopřivnici osamělé. Netrvalo dlouho a v souvislosti s výrobou kočárů se zde začalo sklášovat také jméno Raška, které zde bylo spojené s úplnými počátky průmyslové výroby. První známkou industrializace vsi Nesselndorf bylo založení



Kopřivnické Muzeum Fojtství, kde Ignác Šustala začal s výrobou kočárů.

Továrny na hliněné zboží v roce 1812. Místním továrníkem nebyl nikdo jiný než Ignác Raška (1768-1824) z rodiny držitelů svobodného dvora zemanství z č. 72 v Kopřivnici. Jeho syn Adolf (1825-1878) se dva roky před převzetím rodinného podniku v roce 1853, spojil právě s Ignácem Šustalou. Adolf Raška

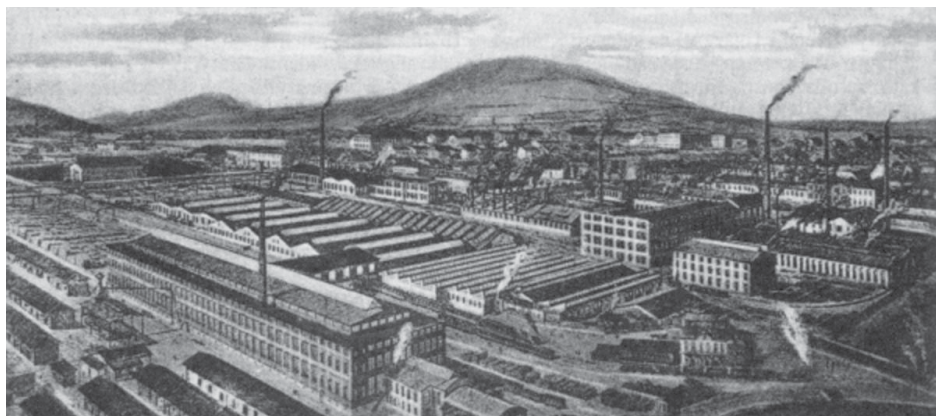


Ignác Šustala.

vnesl do podnikání nejenom potřebný kapitál, ale též vyšší obchodní zdatnost. Šustala dodal um a fortel a Raška, později ještě se svým příbuzným Karlem Moslerem (1826-1861) z Příboře, finanční prostředky. Finanční injekce nových společníků byla nezbytná především pro vybudování nových továrních prostor. Šustala nejprve hledal možnosti rozšíření výroby potahových vozidel v Novém Jičíně - a opět, tak jako před třemi lety, tam neuspěl. Znovu zafungovala místní ochranná opatření. Opět se novojičínským podařilo nepustit si konkurenci přímo k tělu. V Příboře, kam směřovaly kroky budoucího továrníka Šustaly poté co nepochodil v Novém Jičíně, byly vhodné pozemky příliš drahé. Nakonec tedy využil nabídky kopřivnických rolníků Kuchaře a Mojžíška.

První továrna

Na podzim roku 1853 vyrostla v Kopřivnici na pozemcích u okresní silnice první nevelká tovární budova z nepálených cihel. Do roka pak další čtyři. Tři roky od založení vlastního podniku měl Šustala již osm tovaryšů a značný počet učňů. Jenom díky novému kapitálu svých společníků mohl Šustala dosáhnout naplnění svého snu, překlopení původní živnostenské výroby bryček do tovární produkce kočárů. Však byla tato skutečnost také stvrzena 30. 11. 1858 vznikem společnosti „Schustala a spol.“, pro potřeby zahraničního obchodu potom „Schustala & Comp“. Každé následující desetiletí (1860, 1871, 1882 a dále) byla továrna podstatně rozšířena.



Kopřivnice továrna na automobily a kočáry (1910).

Milan Olšanský



Fotoreport



TATRA METALURGIE připravuje rozsáhlou modernizaci slévárny

V Kopřivnici se za několik let bude opět o něco lépe dýchat. TATRA METALURGIE uspěla na Státním fondu životního prostředí se žádostí o dotaci na ekologizaci slévárny. Projekt za 688 milionů korun, který bude z 55 procent hrazen z dotace, umožní výrazně snížit ekologickou zátěž provozu. Realizovat by se měl v letech 2022-2023.

„Nové technologie nám umožní významně snížit vliv slévárny na okolní prostředí. Na druhé straně zároveň přinesou i benefit v tom, že budeme schopni dosáhnout lepší produktivity a vyšší kvality produkce, což je velmi vítaný sekundární efekt projektu,“ říká Eugeniusz Szturc, generální ředitel TATRA METALURGIE, dceřiné společnosti TATRA TRUCKS.

Dotace, která je částečně financovaná z prostředků Evropské unie, byla schválena loni na podzim. V současné době probíhá příprava celého projektu. Velmi náročného, protože půjde o náhradu stávajících klíčových technologií. V současné době má podnik ukončenou přípravu technického řešení, samotná realizace projektu

bude probíhat v letech 2022-2023.

„Příprava komplexní dokumentace tak, abychom splnili veškeré požadavky poskytovatele dotace, je první fází, následně musí být poskytovateli dotace předložena ke schválení,“ vysvětluje generální ředitel společnosti TATRA METALURGIE.

V současné době je tedy technické zadání dceřiného podniku TATRA TRUCKS na Státním fondu životního prostředí a Ministerstvu financí, které je musejí schválit. Teprve potom bude možné soutěžit generálního dodavatele a vzhledem k rozsahu projektu – téměř tři čtvrtě miliardy korun – potenciálních partnerů na trhu moc není.

„Lhůty jsou proto logicky delší, jde prakticky o vybudování poloviny nové slévárny. A to ještě uvidíme, jestli nedojde k posunu kvůli koronaviru,“ zdůvodňuje Eugeniusz Szturc zdánlivě dlouhou dobu, která uplyne od získání dotace po realizaci projektu. Ubezpečil ale, že projekt je koncipován tak, aby byl realizován za provozu slévárny, a nemuselo dojít k omezení produkce.

Realizace projektu je podle ředitele podniku důležitá. „Oba provozy, jak slévárna, tak kovárna, jsou technologicky z šedesátých sedmdesátých let a teprve v posledních letech pod novými majiteli je vidět zájem do firem investovat, ne je pou-



METALURGIE

ze vytěžovat,“ připomíná generální ředitel velkou podfinancovanost provozů podniku TATRA METALURGIE.

Slévárna se dočká významné modernizace díky dotaci, která pokryje polovinu nákladů na její realizaci, u kovářny se zatím tato příležitost nenaskytla. Zájem majitelů je ale postupně modernizovat i provoz kovářny. Vzhledem ke spoluúčasti podniku na modernizaci slévárny je zřejmé, že významnější investice do kovářny budou muset do roku 2023 počkat, avšak to neznamená, že dojde k omezení běžných provozních investic.

I tak je ale příslib zásadního zlepšení vlivu slévárny na životní prostředí skvělou zprávou.

Jaroslav Martínek

ZAMĚŘENO NA BOZP

Základem pitného režimu je čistá pramenitá voda

Aby mohl náš organismus dobře pracovat je nezbytné udržet v těle rovnováhu mezi příjmem a výdejem tekutin. To platí obzvlášť v letních měsících, které přináší tropické teploty a s tím spojený nadměrný výdej tekutin.



Při nedodržení pitného režimu může docházet k dehydrataci našeho organismu a vzniku vážných zdravotních problémů. Ztráta 1-2 % tělesných tekutin již může znamenat pocit únavy, pokles fyzické i psychické výkonnosti a také bolesti hlavy.

Základem zdravého pitného režimu je čistá pramenitá voda. Již méně vhodné je dlouhodobé užívání vysoce mineralizovaných vod a nevhodné pro zajištění pitného režimu jsou například alkoholické a energetické nápoje nebo káva.

Na našich pracovištích je pitný režim zajišťován prostřednictvím sifonů napojených na rozvod pitné vody nebo prostřednictvím výdejníků balené pitné vody.

Pro doplnění pitného režimu a posílení organismu v letních měsících dostávají zaměstnanci každoročně slabě mineralizované nápoje v prášku.

Připomeňme si pravidla správného pitného režimu:

- optimální denní příjem tekutin je 2,5 - 3 litry
 - nečekejte na pocit žízně, ta je již počátkem dehydratace
 - pijte po malých doušcích a v pravidelných intervalech
 - dejte přednost přírodní „kohoutkové“ vodě
 - silně mineralizované vody, energetické nápoje, kávu a alkohol pijte vždy s mírou
- Důležité je rozvrhnout si doporučenou denní dávku tekutin na celý den a pít průběžně. Tak budeme tělu neustále doplňovat tekutiny a nedostaví se neřádný pocit žízně. začneme skleničkou čisté vody hned ráno.

Michal Brodský



Odbory informují



• Retaso spol. s r.o. (Rekreační a táborové středisko odborů) je název rekreačního střediska, jehož majitelem je odborová organizace, přesně PV OS KOVO TATRA a.s., Kopřivnice (dále jen PV OS). Tedy PV OS je jediným majitelem od ledna roku 1997. Členy PV OS jsou dnes již jen dvě Základní organizace OS KOVO, a to ZO OS KOVO Výrobní úsek a ZO OS KOVO Tatra Metalurgie. Proč toto stručné vysvětlení? Ještě dnes, po 31 letech od pádu minulého režimu, a po 23 letech držení střediska současným vlastníkem, se setkáváme s tím, že někteří klienti jsou přesvědčeni o tom, že středisko vlastní společnost TATRA TRUCKS a je dotováno zaměstnavatelem nebo zaměstnavateli (Tatra Metalurgie a Tawesco). Domnívají se také, že v tomto středisku mají jako tatrováci a bývalí tatrováci různá pohoštění, kávu či bowling zdarma, že si zde mohou lidově řečeno dělat, co se jim zlíbí. Tímto bychom chtěli určité zaměstnance a klienty střediska upozornit, že jde o naprostý omyl. Nic není zdarma! Toto středisko hospodářsky samostatně, má své zaměstnance, kteří si svojí práci pro klientelu na sebe musejí vydělat. Jde o podnikání jako každé jiné, podobně jako u mnoha dalších společností jak v ČR, tak v jiných zemích světa. Retaso nemá žádné sponzory, kteří by dotovali jeho provoz. Věřím, že toto krátké vysvět-



lení je dostačující a jednatel společnosti se dále nebude muset zabývat vysvětlováním chodu společnosti a majetkovými vztahy, a tím bude mít více času na svoji práci, tedy zajišťování služeb pro klienty.

• PV OS KOVO, jako jediný majitel společnosti Retaso, před třemi lety na konferenci PV OS nastínil nutnost opravy hotelové budovy této společnosti. Konference, jako nejvyšší orgán PV OS složená ze zástupců ZO Výrobní úsek a ZO Metalurgie, schválila zahájení příprav a následné realizace oprav či rekonstrukce této budovy. Rekonstrukce byla zahájena v říjnu roku 2019

a dokončena v dubnu letošního roku. Dnes můžeme s radostí konstatovat, že tato bývalá retro hotelová budova doznala změn a již se za ni nemusíme stydět. Budova nabízí klientům kapacitu až padesáti lůžek ve dvaceti pokojích se sociálním zařízením, novým nábytkem z masivu, televizory a dalším vybavením pokojů včetně přístupu na internet. Budovu je rovněž možno využívat také pro firemní akce, jako jsou team buildingy, školení či rozsáhlejší porady. Pro tyto akce si zájemci mohou budovu pronajmout i jako celek. V přízemí budovy je k tomuto účelu zařízená konferenční místnost s kuchyňskou linkou a velkoplošnou televizí.

• S postupným uvolňováním protivirových opatření jak v ČR, tak v areálu Tatry, může odborová organizace opětovně nabídnout zájezdovou činnost. Třídenní zájezd Liberec a okolí a jednodenní zájezd Zámek Lednice, sice byly zrušeny, ale v následujícím období od září 2020 připravujeme třídenní zájezd Věže Mederu a jednodenní zájezdy na Floru Olomouc, do Luhačovic a vánočního Brna.

• ZO OS KOVO a PV OS stanovily termíny svých konferencí, které budou mít omezený počet účastníků a proběhnou bez hostů kvůli aktuální situaci spojené s pandemií.

Jiří Krutílek



Zajímá nás váš názor: Své náměty a postřehy do dalších čísel Tatrováku zasílejte na e-mail: tatrovak@tatra.cz
Tatrovák vydává TATRA TRUCKS a.s., slouží pro informování zaměstnanců TATRA TRUCKS a.s. a dceřiné společnosti.

Adresa: Areál Tatry 1450/1, 742 21 Kopřivnice

Šéfredaktor: Zuzana Kleinová, **redakční rada:** Natalie Linhartová, Michal Konečný, Milan Olšanský

Grafická úprava: Magdaléna Pavelková **Tiskne:** Tiskárna Kartis+Co s.r.o.