2 / 2012

PSA PEUGEOT CITROËN
Slovakia

BonjourTRNAVA

Interný časopis pre zamestnancov

Strana 9-11 **Montujeme nové trojvalce**

Citroën C – Elysée:
Nový smer v dizajne značky

Citroën C – Elysée by sa do predajní značky mal dostať koncom roka 2012.

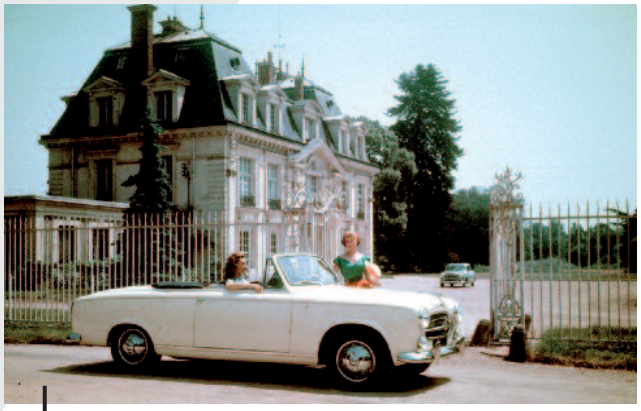
Keď dizajnéri Citroënu išli navrhnúť nový **C – Elysée**, otočili list a začali na novej bielej strane. Tak značka vysvetľuje dizajn novinky. Robustný no zároveň s jemnými líniami. Chrómový znak v prednej časti je charakteristický pre všetky najnovšie modely. Čerstvý závan dizajnérskeho vzduchu je tiež cítiť na jeho palube. Citroën C – Elysée bude k dispozícii v siedmich farebných odtieňoch.

Dlhý je 4,43 m, široký 1,71 m a jeho výška je 1,47 m. Rázvor s dĺžkou 2,65 m patrí k najdlhším v jeho kategórii. S objemom kufra 506 litrov je skvelým spoločníkom aj pri rodinných výletoch. Ku komfortu na palube prispieva tiež mp3 prehrávač, či Bluetooth. Pre vyššie výbavy nie je problém ani pripojiteľnosť smartfónu, či iPhonu. V teplejších krajinách padne vhod klimatizácia, pre krajiny ako Rusko a Ukrajina zase vyhrievaná spodná časť čelného skla.

Vybavený bude aj novým motorom VTi 72, ktorý je prispôsobený jazdám a tankovaniu v akejkoľvek krajine. Jeho výkon je 72 koní, spotreba 5 l na 100 km a následná produkcia emisií 115 g / km CO_2.

- Foto a text: Citroën Inside -

Aj Peugeoty nesú rukopis Pininfarinu



Výsledkom prvej spolupráce Peugeot – Pininfarina bola 403, ktorej sa vyrobilo viac ako 600 000 kusov.

Začiatkom júla zomrel jeden z najväčších dizajnérov všetkých čias – **Sergio Pininfarina**. Známy bol predovšetkým návrhmi dizajnu pre luxusné značky ako Ferrari, či Masserati. Z jeho dizajnérskej dielne však vyšlo aj zopár nezabudnuteľných **Peugeotov**.

Spolupráca dizajnérskej dielne Pininfarina a značky Peugeot začala v roku 1951 a jej výsledkom bol legendárny **Peugeot 403 Berline**. Vyrábal sa desať rokov – od roku 1955 do roku 1956 a značka vyrobila viac ako 685 000 kusov. Po ňom podpis Pininfarinu niesli karosérie vozidiel 404 (za 18 rokov viac ako 1 200 000 vozidiel), 204 sedan, 504 kupé a kabriolet, 104 či 604. Jeho dizajnérske umenie neobišlo ani 205 kabriolet a mnohé ďalšie modely s levom na prednej kapote, medzi nimi aj koncepty 104 Peugeot, 205 Break, 504 Break Riviera a Nautilius.

Sergio Pininfarina sa narodil do rodiny automobilového konštruktéra karosérií. V roku 1936 jeho otec premenil rodinnú firmu na dizajnérsku dielňu. Sergio Pininfarina sa počas svojho života stal pojmom vo svete dizajnu.

- Foto a text: Peugeot in Motion -

EDITORIÁL / OBSAH

Máme spoločnú ambíciu, byť výnimočným závodom!

Po šiestich rokoch sa s veľkou radosťou vraciam do Trnavy. Keď som sem prišiel po prvý raz, na mieste, kde dnes stojí automobilka, bolo pole. Teraz prichádzam do závodu, ktorý vďaka ľuďom, ktorí v ňom dnes pracujú, i tým, čo v ňom pracovali, dosahuje dobré výsledky.

Trnavský závod má ambíciu neustále sa zlepšovať a patriť medzi tri najlepšie automobilky v Európe. Vašu ambíciu beriem za svoju, ale musíme ísť ešte ďalej. Dotiahnuť to k výnimočnosti. Som si istý, že naše ciele môžeme dosiahnuť a som presvedčený, že vzájomná spolupráca a zanietenie nás všetkých prispejú k obohateniu každého jedného z nás.

Napriek dosiahnutým výsledkom, je pred nami dlhá a náročná cesta k výnimočnosti. Aby sme dosiahli náš cieľ, dve veci sú nevyhnutné. Pomôžu nám udržať správny kurz. Prvou je dôsledná aplikácia procesov (výroby, kvality, bezpečnosti, spoľahlivosti/termínov), dodržiavanie štandardov a ich neustále vylepšovanie. Výsledkom bude pravidelnosť výroby. Druhou líniou je zvyšovanie kompetencií každého pracovníka – od operátora po manažéra.

Viem, že s Vami môžem počítať a prajem Vám príjemnú dovolenku. Kolegom, ktorí budú počas dovoleniek realizovať odstávkové práce, prajem veľa odvahy.

Patrice Peslier
generálny riaditeľ

Novinky zo skupiny	2
Editoriál	3
Trnava v skratke	4 - 5
Na aktuálnu tému	6 - 7
Kalendár udalostí	8
Téma čísla	9 - 11
Zo života trnavskej automobilky	12 - 13
Ako to funguje v našej automobilke	14 - 15
Jeden deň s...	16 - 17
Ako sa rodil projekt	18
Závody skupiny PSA	19
Ako to funguje?	20
Trnava na kol(i)es(k)ach	21
Bezpečnosť pod lupou	22
Čo na to žabiak?	23
Sociálne výhody pre zamestnancov	24
Moje hobby	25
Šport	26 - 28
Servis	29
Relax	30 - 31

Priamo v závode môžeme pomôcť, či dať si skontrolovať zdravotný stav

Naši zamestnanci opäť ukázali, že vedia nezištne pomáhať.

Takmer 200 zamestnancov sa zúčastnilo preventívnych akcií, ktoré pri príležitosti **Svetového dňa bez tabaku** a **Medzinárodného dňa boja proti melanómu**, zorganizovalo oddelenie **Zdravia**. 21. mája mali ľudia možnosť dať si zmerať obsah oxidu uhoľnatého (CO) vo svojom výdychu a 29. mája si mohli dať skontrolovať „podozrivé" materské znamienka.

Všetci fajčiari, ale aj nefajčiari mali možnosť zistiť, koľko jedovatých látok sa nachádza v ich výdychu. Podľa zmeraných hodnôt a následného pohovoru s lekárom, potom bolo možné určiť stupeň závislosti testujúceho na fajčení. Tí najťažší fajčiari si odniesli okrem poradenstva aj leták s návodom, ako sa tohto zlozvyku zbaviť.

Oxid uhoľnatý sa bežne nachádza vo vzduchu, ktorý dýchame. Ak však jeho obsah v dychu človeka prekračuje normálne hranice, môže spôsobiť zdravotné komplikácie ako napríklad bolesti hlavy, slabosť, stratu koncentrácie, búšenie srdca, atď.

O týždeň neskôr mali trnavskí zamestnanci možnosť navštíviť dermatológa, a to priamo v automobilke. Mohol prísť každý, kto mal pocit, že by jeho materské znamienko mohlo spôsobiť vážnejšie ochorenie. *„Ľudia často podceňujú starostlivosť o kožu. Pritom zanedbanie jej starostlivosti a ochrany, najmä v lete, môže zapríčiniť až vznik melanómu, čo je zhubné ochorenie kože,"* vysvetľuje **Martin Takáč**, lekár – manažér.

Trnavskí zamestnanci však aj pomáhajú. 18. júla sa priamo v závode uskutočnilo už druhé tohtoročné darovanie krvi. Solidárna akcia sa teší veľkej obľube, počet účastníkov je však kvôli kapacitám Národnej transfúznej stanice obmedzený.

Ak ste nestihli darovať krv, dať si skontrolovať obsah CO v krvi, či materské znamienka, nezúfajte. V preventívnych akciách bude oddelenie Zdravia pokračovať aj po celozávodnej dovolenke.

- Text a foto: K. Kováčová -

Peugeot 208: prvý model, ktorý mohli testovať všetci zamestnanci

Prioritou augustových prác bude bezpečnosť

Dva najkritickejšie projekty – nová koncepcia linky kataforézy a výťahov – sa budú realizovať v lakovni.

Obdobie nevýrobných dní počas celozávodnej dovolenky už tradične využijeme na realizáciu odstávkových prác. I v tomto roku bude na prvom mieste bezpečnosť všetkých účastníkov, či už zamestnancov trnavskej automobilky alebo externých firiem. *„Počas letnej a zimnej odstávky 2011 sme nezaznamenali ani jeden úraz s PN, či bez PN, ani u našich zamestnancov ani u externých firiem. V tomto trende chceme jednoznačne pokračovať,“* vysvetľuje **Laurent Beroni**, zodpovedný za odstávkové práce. Preto sa počas prác zvýši počet bezpečnostných auditov. Každé pracovisko bude auditované aspoň raz počas dňa. *„Cieľom auditov je ľudí chrániť, nie ich sankcionovať,“* dodáva L. Beroni.

Počet odstávkových prác je v tomto roku dvojnásobne nižší ako v minulom. A to najmä kvôli rozbehu výroby Peugeotu 208. Všetky najväčšie práce, ktoré súviseli s projektom sú už zrealizované. *„Napriek tomu máme naplánovaných 56 projektov, z ktorých šesť má najvyšší stupeň kritickosti - tri. Musíme ich zrealizovať, inak by po odstávke nebolo možné opätovne rozbehnúť výrobu,“* informuje L. Beroni. Okrem nich sa v závode bude pracovať ešte na deviatich projektoch so stredným stupňom kritickosti – dva.

Asi najťažšou úlohou je nová koncepcia linky kataforézy v lakovni. Keďže vďaka tretej zmene vyrábame viac vozidiel, je treba linku kataforézy upraviť tak, aby tento nápor lepšie zvládala. *„Motorizáciu linky rozoberieme do poslednej súčiastky. Vymeníme motory, ložiská, takmer všetko,“* vysvetľuje **Mário Rapant**, špecialista na dopravníkové systémy. Druhé kritické pracovisko sa nachádza tiež v lakovni a je ním motorizácia výťahov, ktoré prepravujú karosérie. Tu opäť dôjde k zmene koncepcie a prispôsobeniu týchto zariadení vyšším výrobným kapacitám.

V montáži je zasa naplánované presťahovanie logistického supermarketu a deštrukcia kancelárií logistiky, ktoré uvoľnia miesto logistickým skladom. Na oddelení kvality v časti konca výrobnej linky – BTU - je to zase výmena „bancs poly“ (boxy, ktoré sa nachádzajú na rozhraní montáže a oddelenia QCP).

V minulom roku bolo najviac kritických prác realizovaných vo zvarovni. V tomto roku tu nie je naplánovaná ani jedna s kritickosťou tri. *„Samozrejme, je dôležité, aby sa zrealizovali najkritickejšie práce. Ešte dôležitejšie však je, aby sa pri nich nikto nezranil,“* dodáva na záver L. Beroni.

- Text: K. Kováčová, foto: archív IK -

Kým sa nový model dostane k prvým zákazníkom, má už sebou milióny skúšobných kilometrov. Na autách jazdia najprv profesionálni vodiči, neskôr dostanú možnosť otestovať novinku aj zamestnanci závodu, v ktorom sa pripravuje jej výroba.

Cieľom týchto jázd je „vychytanie“ posledných chybičiek, ktoré sa nedajú nájsť počas klasickej kontroly kvality. Ide najmä o chyby, ktoré sa na aute objavia po odjazdení minimálne 2 000 kilometrov, ako napríklad rôzne parazitické hluky, chyby aspektu alebo problémy s elektronikou.

Peugeot 207 a Citroën C3 Picasso mali možnosť vyskúšať iba zamestnanci na pozíciách IC a niektorí ETAMisti. S nábehom Peugeotu 208 sa vedenie závodu rozhodlo, že šancu sadnúť si volant novinky z našej produkcie a odviezť v nej svojich priateľov a rodinu, dostanú po prvý raz aj operátori. O tom, kto bude mať dvestoosmičku na jeden deň, rozhodlo žrebovanie, ktoré organizovali na každej prevádzke.

„Sme veľmi radi, že túto možnosť dostali konečne aj operátori, nielen ľudia na vedúcich pozíciách,“ hovorí operátor z oddelenia kvality. Na testovanie bolo vyčlenených 150 Peugeotov 208 „made in Trnava“ vybavených novým benzínovým trojvalcom. Počas deviatich mesiacov sme spolu s profesionálnymi vodičmi najazdili 2 200 000 kilometrov.

Ďakujeme všetkým, ktorí boli do projektu testovania áut zapojení. Najmä asistentkám a asistentom, ktorí kontrolovali stav áut, tankovali ich a umývali, nahrávali do systému spozorované chyby a riešili škrabance, odtrhnuté spätné zrkadlá a iné „udalosti“. Poďakovanie patrí tiež Danielovi Neštickému a Ľubošovi Lenghartovi z oddelenia správy služobných vozidiel. Bez ochoty a úsilia týchto ľudí, by sa projekt jázd nemohol zrealizovať.

- text: A. Maťová, foto: P. Balog -

Vraciam sa s novou výzvou

Na Slovensko prišiel prvýkrát v roku 2003, aby dohliadal na stavbu automobilky v Trnave. Bol zodpovedný za postavenie jedného z najmodernejších závodov skupiny PSA a za spustenie výroby modelu Peugeot 207. V roku 2012 sa vrátil znova, aby nám pomohol napredovať a dostať sa medzi najlepších. Patrice Peslier, nový generálny riaditeľ závodu v Trnave.

Trnava nie je pre vás novou skúsenosťou. Riadili ste výstavbu tohto závodu. Aká bola vaša prvá skúsenosť so Slovenskom?

Bolo to výnimočné, pretože budovanie novej automobilky v inej krajine znamená podieľať sa na prosperite závodu, jeho rozvoji a priniesť do krajiny nové príležitosti. Je to veľké a úžasné dobrodružstvo, pretože sa začína od nuly s cieľom postaviť finálny závod so štyrmi hlavnými prevádzkami, zabezpečiť toky, začať výrobu nového vozidla, skoordinovať všetky procesy a zabezpečiť, aby bol závod schopný vyrábať nový model, ktorým bol Peugeot 207, v čo najlepších podmienkach. Mám na to veľmi dobré spomienky.

Hovorí sa, že sa netreba vracať na miesta, kde sme prežili príjemné chvíle, pretože riskujeme sklamanie...

Čo sa toho týka, vôbec sa neobávam. Práve naopak, som veľmi rád, že som sa mohol vrátiť. Prečo? Pretože sa mi na Slovensku veľmi dobre pracovalo. Prišiel som, aby som pomohol zdokonaliť závod v Trnave, aby sa z neho stal najlepší priemyselný podnik spoločnosti PSA a aby sa zaradil medzi najlepšie výrobné závody automobilových výrobcov, ak už teraz nie je najlepším. Vraciam sa teda s novou výzvou. A práve výzvy nám umožňujú napredovať. Veľmi rád som späť, pretože sa mi tu prvýkrát skutočne páčilo. Takže vôbec nepochybujem, že sa mi bude páčiť aj druhýkrát.

A aké boli vaše prvé dojmy, keď ste sa dozvedeli, že sa stanete generálnym riaditeľom závodu, ktorý ste postavili?

Super!

Aké máte vízie, priority čo sa týka tohto podniku?

Mám dva základné ciele. Prvý - maximálne obmedziť variabilitu. Stabilizovať naše procesy a prevádzku závodu, aby sme mohli naše výrobné postupy neustále zdokonaľovať.

Druhým je zvýšenie kompetencií všetkých pracovníkov, od manažérov po operátorov. Chcem pokračovať v začatom procese, ktorý Luciano tak dobre rozbehol.

Situácia v skupine je dosť zložitá. Ako je potrebné postupovať, aby sa zachovali pracovné miesta a budúcnosť závodu?

Je možné to dosiahnuť vďaka aplikácii procesov, pretože práve tie zaručujú výsledky. Je potrebné pokračovať v dosahovaní čím ďalej, tým lepších výsledkov vo všetkých oblastiach - kvalita, bezpečnosť, spoľahlivosť - pravidelnosť výroby a teda nákladov. A v konečnom dôsledku je to cena vozidla a výkonnosť v tejto oblasti, ktorá nám umožní zachovať pracovné miesta. Je nevyhnutné, aby sme sa zdokonalili v tejto oblasti a stali sa referenčným podnikom.

Bolo ťažké presvedčiť vašu rodinu, aby sa presťahovala na Slovensko?

Prvýkrát sem moja rodina neprišla kvôli školským povinnostiam, a preto som ja cestoval domov a späť. Presvedčiť ich tentokrát nebolo náročné. Najmladšia z detí nastúpi na lýceum

v Rakúsku, kde bude cez týždeň v internáte. Nie sú s tým žiadne problémy.

A nakoniec, sú to práve takéto dobrodružstvá, ktoré nás obohacujú.

Určite ako generálny riaditeľ nemáte veľa času... Ale aké máte koníčky?

Ak by som mohol, začal by som znova trochu športovať. Rád behám alebo hrám tenis. A potom rád čítam a počúvam hudbu. Ale hudbu môžeme počúvať aj pri práci. To je výhoda. Môžem robiť oboje naraz.

Kto je...

Patrice Peslier?

49 rokov, ženatý, otec troch detí. Pre skupinu PSA Peugeot Citroën pracuje od septembra 1988.

Tu je prierez jeho kariérou.

Priemyselné riaditeľstvo (DI):
- 09/1988 až 1993: Výrobný závod v Saint Ouen – Francúzsko
- Vedúci výroby, potom vedúci oddelenia Výrobné metódy a vedúci Údržby
- 1994 až 1997: Priemyselné riaditeľstvo – Francúzsko - Vedúci odboru Metódy – Riadiaca schéma – Spustenie priemyselnej výroby a uvedenie na trh vozidiel/prvkov: centrálna koordinácia

Riaditeľstvo výskumu a vývoja (DRD):
- 1998 až koniec roku 2000: Finálny montážny závod v Rennes – Francúzsko - Vedúci odboru Montáž a koncepcia výrobku (vozidlá Citroën C5 a Xsara)

Riaditeľstvo stratégie PSA:
- 2001 až koniec roku 2002: Vélizy a Grande Armée – Francúzsko - Vedúci pre optimalizáciu zdrojov projektov týkajúcich sa vozidiel a prvkov PSA

Riaditeľstvo výskumu a vývoja (DRD):
- 2003 až 09/2006: Výstavba montážneho závodu v Trnave – Slovensko – Riadenie výstavby priemyselného projektu v Trnave

Riaditeľstvo výskumu a vývoja (DRD):
- 09/2006 až 03/2008: Francúzsko - Riaditeľ odboru Koncepcia lisovne

Priemyselné riaditeľstvo (DI):
- 04/2008 až 04/2011: Riaditeľ výrobného závodu v Saint Ouen – Francúzsko - Lisovňa a zvarovňa
- 05/2011 až 05/2012: Montážny závod Poissy – Francúzsko - Riaditeľ zvarovne
- 07/2012 : Riaditeľ montážneho závodu v Trnave

- text: A. Maťová, foto: M. Illík -

KALENDÁR UDALOSTÍ

11. máj
Do montáže prišla dvestosedmička, z ktorej sa pozerali tváre zamestnancov našej automobilky. Išlo o posledný Peugeot 207 vyrobený v Trnave. V pondelok, 14. mája, prešiel tento špeciálny model všetkými prevádzkami, aby sa po šesť a pol roku svojho „trnavského života“ rozlúčil so zamestnancami.

16. jún
Podvečer zaplnili hlavné dopravné ťahy bicyklisti a korčuliari. Konal sa druhý ročník PSA TT inline. Prišlo si ho vychutnať takmer 600 športovcov.

21. máj
Začali sme pracovať na tri zmeny.

25. jún
Za podporu vzdelania a výskumu na stredných a vysokých školách sme získali ocenenie List stromu poznania. Počas slávnostného večera ho riaditeľovi našej automobilky odovzdal Róbert Redhammer, rektor Slovenskej technickej univerzity.

24. máj
Piatim vybraným školám sme darovali autá Peugeot 208, ktoré budú slúžiť na pedagogické účely. Na odborných predmetoch si študenti vďaka nim priblížia fungovanie dnešného automobilu. Naša automobilka dlhodobo podporuje vzdelávanie na odborných školách. Doteraz darovala na pedagogické účely 39 automobilov z našej predsériovej produkcie.

1. júl
Na čele naše automobilky stojí Patrice Peslier, ktorý nahradil vo funkcii Luciana Bionda. Ten bol riaditeľom závodu od novembra 2009 do júna 2012.

TÉMA ČÍSLA

Ján Majer, Vladimír Petrík, Peter Krajčí, Michal Čavojský a Jozef Šuta (zľava): trnavský tím, ktorý stojí za spustením nového trojvalcového motora, spolu s ostatnými oddeleniami, ako je MON a CMON.

Montujeme nové trojvalce

Skupina PSA Peugeot Citroën prišla na trh s novým trojvalcovým benzínovým motorom. Je s ním spojených hneď niekoľko prvenstiev. Ide o prvý trojvalec našej materskej spoločnosti. Po prvý raz sa nový motor objaví v novinke na trhu. Doteraz bolo zvykom montovať nové agregáty do áut, ktoré boli v predaji už dlhšiu dobu. Prvý závod, kde sa tento motor začal sériovo montovať, je naša automobilka, ktorá si takúto premiéru zapíše do histórie po prvýkrát.

„Bola to pre nás všetkých veľká výzva.“
P. Krajčí

Atmosférické trojvalce montujeme sériovo do Peugeotu 208 od začiatku júla. Rozhodnutie, že práve naša automobilka bude pilotným závodom pre tento projekt padlo pred dvoma rokmi. Projekt zverili Petrovi Krajčímu a jeho štyrom kolegom. Za prípravami na spustenie sériovej výroby sa však skrýva viacero ľudí z rôznych závodov. Spolupracovali s vývojármi, výrobármi motora, kvalitármi, a v neposlednom rade s montážnikmi a s kolegami z CMONu.

Ich práca na príprave montáže motorov v našej automobilke začala školeniami. *„Dva týždne sme strávili v Carrière sous Poissy, kde sme sa ľudovo povedané, zaoberali ladením motora, aby fungoval správne za každých podmienok. Či je teplo, zima, či je vlhký alebo suchý vzduch,“* začína svoje rozprávanie Peter Krajčí. Potom sa presunuli do ďalšieho vývojového centra a odtiaľ do Trémery, kde tieto trojvalce vyrábajú. *„Ručne sme skladali motory, čo bolo veľmi zaujímavé. Montovali sme ich potom do starších áut ako napríklad C3 alebo 207, s ktorými sme jazdili na skúšobnom okruhu. Testovali sme jazdné vlastnosti motora a s tým spojené prvé chyby jeho správania sa pri rôznych režimoch a zaťaženiach.“*

Potom sa slovenská skupinka presunula do závodu v Poissy, kde sa zamerali na proces montáže motora. *„V pilotnom ateliéri naši chlapci z montáže poskladali 17 áut, ktoré boli vybavené novým trojvalcom,“* približuje prácu na projekte P. Krajčí. Pri montáži príslušenstva na motor a spájaní s prevodovkou, odhaľovali prvé chyby procesov. Na každú chybu vytvorili post-it a sledovali ich riešenie.

„Na Slovensko sme sa vrátili minulý rok v júni,“ pokračuje P. Krajčí. *„Mysleli sme si, že budeme mať viacero problémov, ale príprava v Poissy a skúsenosti, ktoré sme tam všetci nabrali, nám pomohli. Dolaďovala sa najmä vyváženosť linky a prispôsobenie procesu novému motoru. Musím vyzdvihnúť prácu našich montážnikov a poďakovať im za ich profesionálny prínos a veľkú ochotu pri navrhovaní a riešení procesných chýb a problémov (hlavne R. Vargovi a celému jeho tímu). Spolupráca s nimi bola veľmi dobrá a produktívna už v Poissy. Následne na to veľmi dobre zaškolili svojich ľudí v Trnave.“*

Linku a štandardy montáže dolaďovali aj tak, že ňou nechali prejsť niekoľko motorov, ktorým nebola pridelená karoséria, aby odsledovali, ako prešli procesom.

Ďalšou dôležitou etapou bolo preverenie jazdných vlastností trojvalca. Toto malo na starosti oddelenie demeritu, ktoré sa zameralo na hodnotenie z pohľadu zákazníka. Všímali si, ako sa motor správa v rôznych situáciách, či neskáče, netrhá, či nie je príliš hlučný. Všetky zistené chyby sme z Trnavy posielali do vývojového centra, kde ďalej pracovali na jeho doladení.

Projekt ukončilo spustenie sériovej montáže začiatkom júla. *„Bola to pre nás všetkých veľká výzva,“* uzatvára P. Krajčí. *„Pociťoval som veľké zadosťučinenie, keď kolegovia vo Francúzsku kladne hodnotili naše výsledky. Všetci odviedli kus práce.“*

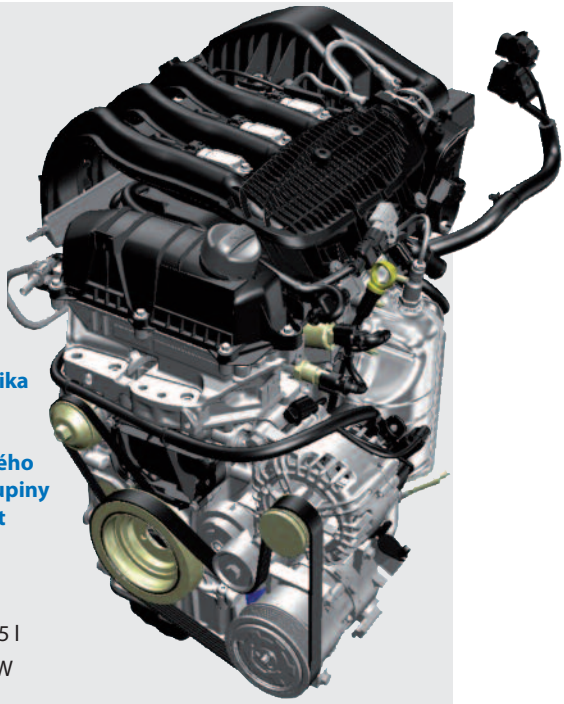
Motor EB2 prichádza ako odpoveď skupiny PSA na situáciu na trhu, kde sú benzínové trojvalce stále žiadanejšie. Keďže naša konkurencia takéto motory v ponuke má, bolo treba zareagovať.

TÉMA ČÍSLA

Ján Majer sleduje správnu montáž motora.

Komu sa najviac hodí 208 vybavená novým trojvalcom?

Mestskému človeku, ktorý auto používa na krátke vzdialenosti. Tento motor je vhodný do premávky, kde nie je potrebný veľký výkon a vysoká maximálna rýchlosť. Vďaka dvom termostatom sa rýchlo zohreje, a tak už za krátky čas funguje optimálne. Spotreba je v týchto podmienkach priaznivá.



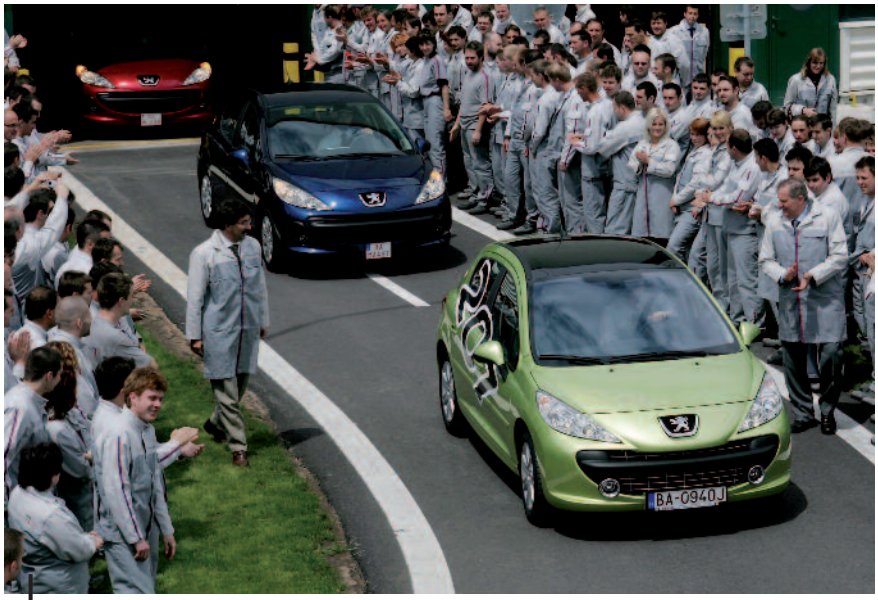
Charakteristika motora EB2, nového atmosférického trojvalca skupiny PSA Peugeot Citroën:

- spotreba: 4,5 l
- výkon: 60 kW
- objem: 1,2 l
- krútiaci moment: 118 N.m.
- motor s nepriamym vstrekovaním
- určený pre modely Peugeot a Citroën segmentu A a B
- už teraz spĺňa normu € 6, ktorá vstúpi do platnosti až v roku 2014
- v porovnaní so štvorvalcami, ktoré montujeme, je tento motor výkonnejší, kompaktnejší, o 25% úspornejší, produkuje 104 g CO_2 / km, ľahší o 20 kilogramov
- motory sa vyrábajú vo francúzskom závode v Trémery, predpokladaná ročná produkcia je 640 000 kusov

- text: A. Maťová, foto: AM, archív IK -

Dovidenia 207!

Šesť rokov, päť mesiacov a trinásť dní. Presne toľko bol Peugeot 207 súčasťou našej výrobnej linky. Model, s ktorým sme spúšťali výrobu v našom závode. Auto, vďaka ktorému sme sa počas krízy v roku 2009 stali najväčšou slovenskou automobilkou. Dva roky po sebe najpredávanejšie auto Európy. Náš Peugeot 207!



Takto sme v roku 2006 odprevádzali zo závodu prvé dvestosedmičky.

Posledný Peugeot 207 vo verzii zamestnanci trnavskej automobilky

10. máj, lakovňa

Ráno prichádzame do haly. Biela karoséria poslednej dvestosedmičky nás už čaká vybraná z toku, naložená na vozíku. Lakovníci ju odtlačia do nasvieteného boxu a dvaja zamestnanci externej firmy začínajú rozbaľovať špeciálne fólie, na ktorých sú vytlačené fotografie tímov pracujúcich v našom závode. Fóliu najprv nahrejú teplovzdušnou pištoľou, priložia na karosériu a starostlivo lepia, aby pod ňou neboli žiadne vzduchové bubliny. Karosérii s fotografiami dávajú záruku päť rokov, a to aj pri jazde v exteriéri, kde bude vystavená rôznych výkyvom počasia.

„Kde sme my? Nalepte nás potom tak, aby nás bolo vidieť,“ pristavujú sa pri karosérii ľudia z lakovne.

Priviezli sme aj nárazníky. Tiež ich oblepia fotografiami. Potom ich prevezieme späť do montáže, kde ich v piatok operátor logistiky privezie k linke v presne určený čas.

Rannú zmenu vystriedala poobedná, ale na karosérii je stále veľa bieleho miesta. *„Ide to pomalšie, než sme očakávali,“* hodnotí pracovník externej firmy. Našťastie to stihli a karoséria s tvárami zamestnancov našej automobilky odchádza výťahom do tunela, ktorý spája lakovňu s montážou, krátko pred jedenástou hodinou večer.

11. máj, montáž

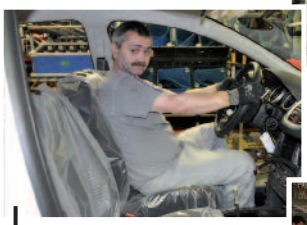
Montáž poslednej dvestosedmičky vám ponúkame v obrazoch.

Do montáže dorazila karoséria poslednej 207 krátko pred desiatou hodinou doobeda. Post pred ňou i za ňou bol voľný. Operátori tak mali čas hľadať svoje fotografie.

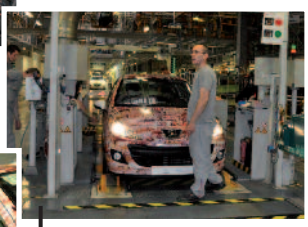
Montujeme káblové zväzky. *„Toto auto nám bude chýbať. Zvykli sme si naň a operácie boli jednoduchšie,“* bolo počuť na linke.

Každý chcel fotografiu s poslednou 207.

Ďalšia fotografia do zbierky. *„K prvej 207 a pólmiliónte mu autu pribudla teraz fotka s poslednou 207.“*



Poslednýkrát za volantom dvestosedmičky.



Po bezproblémovom naštartovaní prišli na rad testy kvality.

Nájsť fotografiu tímu pomáhal aj riaditeľ oddelenia kvality, Emmanuel Tatre.

V pondelok prešla dvestosedmička všetkými výrobnými prevádzkami a rozlúčila sa so zamestnancami. Momentálne je vystavená vo vstupnej hale administratívnej budovy.

Prvá a posledná.... Dovidenia 207!

Ak si chcete pripomenúť dôležité dátumy a čísla z trnavského života Peugeotu 207, nájdete ich na intranete. PC Info Trnava/komunikácia/Info dňa/Posledná 207

3 otázky pre...

Jacques Thevenin

zodpovedný za projekt „Koniec života 207“

Čo znamená projekt „koniec života modelu“? Aké aktivity a oblasti zahŕňa?

Projekt « koniec života 207 » je aj o ukončení výroby modelu, ktorý je spätý so zrodom trnavskej automobilky. Bolo teda dôležité, aby sme zviditeľnili poslednú 207 a najmä vyzdvihli všetkých zamestnancov.

Ja osobne som pociťoval veľkú radosť, že môžem na tomto projekte koordinovať oddelenie CPL (tok vozidiel a tok komponentov) a tiež tímy z montáže, ktoré riešili usporiadanie okrajov linky ako aj oddelenie CMON. To zabezpečilo identifikáciu nástrojov a pracovných postupov špecifických pre 207 a po vyrobení posledného auta ich stiahli z linky, aby ľuďom neprekážali a omylom ich nepoužili.

Čo vás na projekte stálo najviac úsilia a práce?

Príprava na ukončenie produkcie modelu pre tímy logistiky (CPL /FLC) sa začína už štyri mesiace pred výrobou posledného auta a končí sa tri mesiace po, pretože bolo treba ešte zabezpečiť odoslanie zvyšných dielov do Madridu.

Táto práca začala u Eleonóry Stachovej. Bolo treba oboznámiť všetkých dodávateľov s ukončením sériovej výroby 207 a začať inventarizáciu všetkých dielov špecifických pre tento model.

Za úspechom tohto projektu sa skrýva z veľkej časti angažovanosť všetkých dotknutých oddelení, čiže tok vozidiel, tok komponentov, výroba a v neposlednom rade spoľahlivosť zariadení.

Ako sme to všetko zvládli?

Poviem to v číslach. S modelom 207 skončilo aj 1 270 špecifických referencií. Z tohto počtu nám v posledný deň chýbalo 16, čo spôsobilo, že sme následne museli retušovať 278 áut. Všetky opravy sme však stihli v pondelok, 14. mája.

Peugeot 207 sa bude naďalej vyrábať v španielskom Madride.

- text: A. Maťová, foto: AM, archív IK -

Najprísnejší klienti

Začiatkom roka, keď sme pravidelne sledovali, ako napreduje projekt A9, sme často hovorili o Metóde výrobných dávok. Vieme, že táto fáza projektu potvrdzuje schopnosť automobilky vyrábať kvalitné autá. Ak ňou prejdeme, nasleduje sériová výroba. Ako sa ale realizuje samotná kontrola áut? Poďte sa s nami pozrieť na oddelenie Merania kvality – MQTR, ktoré robí testy predsériových áut.

Prichádzame ráno. Pavol Sluka, technik oddelenia, už má na stole zoznam áut, ktoré boli vyrobené v predchádzajúci deň. *„Zo zoznamu áut si vyberiem vopred určené množstvo na kontrolu,“* popisuje, čo práve robí. *„Vyberám si ich bez toho, aby som ich videl. Pre každú fázu a typ predsériovej výroby stanoví dopredu riaditeľstvo kvality presné kritériá. A tak vieme, koľko áut máme kontrolovať a koľko chýb akej závažnosti je ešte akceptovateľných,“* vysvetľuje.

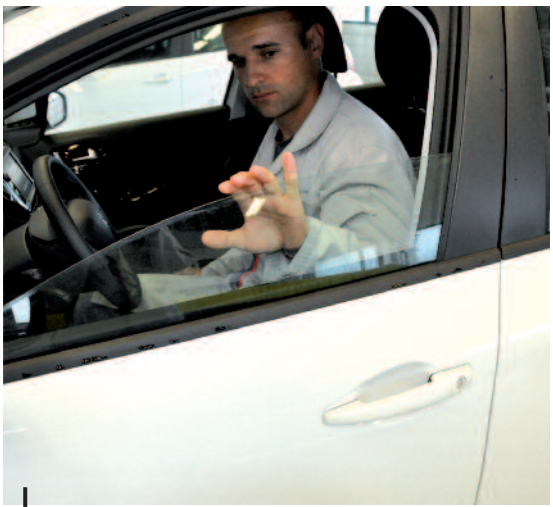
Pri väčšine projektov sa kontroluje vzhľad a funkčnosť. Spravidla päť dní po sebe. Každý projekt má však iné pravidlá a jeho dĺžka závisí od závažnosti zmeny. Iná je pre nový model, motor, iná pre zmenu látky sedačky, šesťstupňovú predovku alebo zmenu káblovania. *„Ak v daný deň nenájdeme viac chýb, ako povoľuje norma, referent oddelenie kvality dáva „zelenú“. Ak však počet chýb presiahne povolenú toleranciu pre jednu dávku, dávka je „červená“, čiže zamietnutá a celý proces sa začína odznova, aj keď je červená dávka v posledný deň,“* vysvetľuje postup Štefan Janeček referent riaditeľstva kvality. *„Na auto sa pozeráme z pohľadu klienta. Sme najprísnejší klienti, ktorí netolerujú žiadne chyby,“* približuje P. Sluka filozofiu ich fungovania. Ich hlavným nástrojom je norma s popisom chýb a kritériami ich posudzovania.

Pred jazdou treba skontrolovať aj predpísaný tlak v pneumatikách.

Do kancelárie už prichádzajú kontrolóri kvality: Marek Vlček, Peter Graus a Marián Žibek. Každý si na lístku zoberie čísla áut, ktoré majú v daný deň testovať a odchádzajú si po ne na parkovisko.

Metóda výrobných dávok začína prípravou auta. Z interiéru a exteriéru najprv odstránia všetky ochranné fólie. *„To aby nás ich šuchot nerušil pri počúvaní nežiadúcich hlukov,“* vysvetľuje mi Marek Vlček. Baterkou pozrú, či z auta niečo nevyteká, prestavia poistku do módu „klient“, namontujú anténu, kryt na poistky a môže začať vizuálna kontrola motora, hladiny oleja a brzdovej kvapaliny. Mareka Vlčeka pozorujem už dobrých desať minút, ale stále sme sa nedostali k interiéru auta. A ešte to chvíľu potrvá, lebo najprv treba vyskúšať oba kľúče a diaľkové uzamykanie na všetkých dverách. A tiež detskú poistku. Na nič sa nemôže zabudnúť. Každý jeden krok je popísaný v hrubej príručke, ktorú kontrolóri volajú „naša biblia.“ Čím vyššia výbava auta, tým dlhšie trvá testovanie. Preveriť totiž treba každý jeden detail.

Začíname so statickou kontrolou. Marek si postupne sadá na všetka miesta v aute, skúša bezpečnostné pásy, rukou prechádza po čalúnení, odklápa sedačky, jednoducho skúša všetko, k čomu má budúci majiteľ auta prístup. Ak náhodou nájde chybu, poznačí si ju.



Pri elektrických oknách skúšame aj „antiprícvik“. Ak vložíme do zatvárajúceho sa okna prsty, musí sa prestať zatvárať. V opačnom prípade ide o chybu.

Na USB kľúči máme fotografie a hudbu, treba overiť aj funkcie dotykového displeja.

AKO TO FUNGUJE V NAŠEJ AUTOMOBILKE

Po statickej kontrole Marek nastaví všetky systémy: palubný počítač, klimatizáciu a odchádza natankovať. *„Tankujem toľko, aby mi to vyšlo na približne 60 kilometrov,“* hovorí.

Kým sa dostaneme na skúšobnú dráhu, otestujeme aj Bluetooth.

A už prechádzame na skúšobnú dráhu za montážou. Najprv si urobíme tri kolá na malom okruhu. Tu sa na jednotlivých prekážkach sledujú najmä hluky v interiéri vozidla. Počas jazdy po kockách Marek otvára a zatvára okná, aby overil ich bezchybný chod. Počas posledného kola počúvame CD - treba zistiť, či pri nerovnostiach na ceste neskáče. Prechádzame na parkovisko za malou dráhou. Začína mi byť teplo. *„To je normálne,“* ubezpečuje ma Marek. *„Po malej dráhe skúšame aj kúrenie. Púšťame ho vždy naplno.“* Skúša sa aj parkovací asistent.

Nasleduje veľká dráha. Marek rozbehne a vyrovná auto, pustí volant. *„To skúšam, či auto náhodou neťahá do strany.“* Na veľkej dráhe sa tiež skúša ESP, rozsvietenie všetkých štyroch výstražných smeroviek pri urgentnom brzdení, stierače, ručná brzda pri pohýnaní do kopca, svetlá, klaksón, či signalizácia ručnej brzdy.

Už je takmer obed a my odchádzame na jazdu mimo automobilky. Nejdeme sa voziť len tak, podľa nálady. Musíme dodržať presne stanovený okruh, aby sme auto zažili pri jazde v obci, mimo obce a na diaľnici. V každej situácii testujeme iné vlastnosti, inú výbavu auta. Napríklad v obci obmedzovač rýchlosti, na diaľnici tempomat.

Skúša sa správanie a chod motora v predpísaných režimoch a pri rozbehu. Takmer po hodine jazdy Marek odstaví auto, vypne motor a vystúpi. *„Teraz počkáme niekoľko minút a následne otestujem, či si palubný počítač pamätá predchádzajúce hodnoty,“* vysvetlil.

Testy áut sa končia skontrolovaním podvozku.

Vraciame sa do závodu. Marek dá auto na zdvihák a kontroluje, či neunikajú kvapaliny, alebo či sa neuvoľnila nejaká súčiastka podvozku. Skontroluje nastavenie svetiel. Nasleduje krátka prezentácia nájdených chýb technikovi a vytvorenie protokolu z merania. V prípade, že si nie sú istí, či naozaj ide o chybu a aká je jej závažnosť, prizvú si na pomoc Štefana Janečka, vyslanca z centrálneho riaditeľstva kvality. Jeho úlohou je *„strážiť kvalitu“*, aby sme sa neodklonili od normy a chyby hodnotili správne – nie príliš benevolentne, ale ani nie príliš prísne.

Na druhý deň potom výsledky prezentujú vedúcemu kvality daného projektu.

Štefan Janeček (vpravo) konzultuje s Pavlom Slukom nájdené chyby.

Pavol Sluka a Marek Vlček si prechádzajú chyby, ktoré našiel Marek počas testov.

Vedeli ste, že... ?

- Po metóde výrobných dávok nasleduje desaťtýždňové obdobie sekurizácie, počas ktorého sa robia Oddelením kontroly kvality testy vybraných áut? Vďaka tomu výroba nepoľaví v dosiahnutej kvalite.

- Trikrát ročne prebieha porovnávanie výsledkov áut skontrolovaných Auditom RVCV, ktorý zabezpečuje klientskú kontrolu sériových áut? Slúži to na to, aby sa audit RVCV neodklonil od normy.

- Oddelenie kontroly kvality preveruje aj autá, ktoré sú určené pre autosalóny a autá pre novinárov.

- Text a foto: A. Maťová -

MZDOVÝM ODDELENÍM

Mzdové oddelenie nie je len o výplatách

Každého z nás poteší moment na začiatku mesiaca, kedy „pípne“ výplata. Málokto si však uvedomuje, čo všetko tomu predchádza, koľko ľudí sa podieľa na tom, aby sme na svojich účtoch mali v správnom čase správnu sumu peňazí. Mnohí si navyše myslia, že práca mzdového oddelenia sa sústreďuje len na tento okamih a zvyšok mesiaca jeho pracovníčky nie sú veľmi vyťažené. Opak je však pravdou. O tom, čo sa skrýva za prácou na mzdovom oddelení a o tom, že jeho fungovanie sa výplatou nekončí, nám porozprávali naše „mzdárky“.

Mzdárky sú k dispozícii kedykoľvek, mimo termínu spracovanie miezd (prvý týždeň v mesiaci).

7.00 hod.

Vstupujem do kancelárie v montáži, kde ma už čakajú **Miroslava Geršiová**, zodpovedná za oddelenie ľudských zdrojov a podporné technické oddelenia PVS, ONL a bývalé MSTG, **Jarmila Poláková**, ktorá má na starosti časť montáže a kvalitu a **Monika Hanusová**, ktorá spravuje druhú časť montáže a technické oddelenie CMON. *„Na úvod si skontrolujeme maily. V nich nás správcovia dochádzky alebo iní kolegovia často kontaktujú napríklad ohľadom zmien pracovných pozícií,"* popisuje začiatok pracovného dňa Mirka, ktorá má okrem iného na starosti vykonávanie zrážok zo mzdy na základe exekúcií a vyplácanie príjmov po skončení pracovného pomeru.

Pracovníčky mzdového oddelenia vystavujú tiež potvrdenia o príjme pre banky, súdy, či políciu a po skončení pracovného pomeru aj potvrdenia do sociálnej poisťovne.

„Všetky sa staráme o svoje prevádzky - robíme podporu správcom dochádzky, pred výplatami kontrolujeme, či majú zamestnanci nahraté správne udalosti v dochádzkovom systéme," pokračuje Monika. *„Ja sa starám tiež o banku pracovného času kontraktných zamestnancov, evidujem a spravujem zrážky zo mzdy na základe dohôd o zrážkach a potvrdenia o zdaniteľnej mzde pre zamestnancov, ktorí skončili pracovný pomer,"* popisuje Jarka.

10.00 hod.

Do kancelárie vstupuje jeden z RU montáže a Monike prináša potvrdenie o práceneschopnosti kolegu zo svojho ZVT. *„Spravujeme práceneschopnosti za svoje prevádzky. Ak PN trvá dlhšie ako 10 dní, doručujeme ich na sociálnu poisťovňu,"* vysvetľuje. *„Okrem toho som zodpovedná za vyhlásenia novonastúpených zamestnancov. Kontrolujem ich a rozdeľujem kolegyniam podľa ich prevádzok. A ešte posielam výzvy na zaplatenie nedoplatkov - napríklad keď zamestnanec skončil pracovný pomer, prípadne má nízku mzdu na vykonanie zrážky,“* dodáva.

Keďže sa blíži čas výplat, na mzdovom oddelení nepretržite zvonia telefóny. *„Správcovia dochádzky majú vždy pred uzatvorením mesiaca kopu otázok,“* zhodujú sa dievčatá. Vtedy okrem toho, že vystavujú potvrdenia, kontrolujú udalosti v dochádzkových systémoch, riešia individuálne špecifické prípady, takmer nepretržite zdvíhajú telefóny a ochotne a trpezlivo odpovedajú na otázky.

12.00 hod.

Presúvame sa do zvarovne. Máme tu dohodnuté stretnutie s **Katarínou Jakubovskou**, ktorá má na starosti lisovňu, zvarovňu a oddelenia v Bratislave. Práve nahadzuje do sys-

tému preradenia. Ak niekto zmení úsek, na ktorom pracuje, pracovné zaradenie, či pracovný úväzok, sú to práve pracovníčky mzdového oddelenia, kto kontroluje správnosť údajov. Pri nových zamestnancoch nahrávajú tieto udalosti samé. Veľa noviniek so sebou tiež prinieslo spustenie tretej zmeny – zaradenie ľudí do správnych stredísk, modifikácie pracovných úväzkov alebo pracovného zaradenia.

Okrem toho je Katarína zodpovedná za daňové bonusy, ktoré si môžu uplatniť zamestnanci na svoje deti od narodenia až po skončenie štúdia, najviac však do 25. roku života. Vzniknutý nárok nahráva do systému a dozerá na to, aby boli bonusy vyplatené každý mesiac spolu so mzdou. Katarína tiež eviduje vrátené príspevky DDS, ktoré banka posiela zamestnávateľovi po tom, čo si pracovník zruší doplnkové dôchodkové sporenie (DDS). Do systému zadáva príkaz na to, aby na dôchodkový účet ďalej neodchádzal príspevok a vrátil sa zamestnancovi.

14.00 hod.

Marianna Oravcová je zodpovedná za lisovňu, lakovňu, oddelenia DSIN, DCOA (účtovné), DA (nákup), GEI (finančné) a DIR (riaditeľstvo). Okrem bežnej rutiny eviduje materské a rodičovské dovolenky za celú automobilku. Rodičom posiela oznámenia o ukončení materskej a začiatku rodičovskej dovolenky, zisťuje, koľko plánuje zamestnanec ostať na rodičovskej dovolenke. Taktiež posiela do sociálnej poisťovne prerušenia pracovného pomeru ako napríklad počas neplateného voľna či dlhodobej práceneschopnosti. Archivuje tiež evidenčné listy doplnkového dôchodkového poistenia.

15.00 hod.

Vraciame sa späť do administratívnej budovy. Tu máme dohodnuté posledné stretnutie s **Andreou Sersenovou**, ktorá je vedúcou mzdového oddelenia. Rozhovor začínam s tým, že dievčatá toho majú naozaj dosť. *„Veľa zamestnancov si myslí, že mzdové oddelenie funguje päť dní v mesiaci,“* konštatuje. A ja jej dávam za pravdu, tiež som ani len netušila, čo všetko táto práca zahŕňa. *„Okrem toho, že dievčatá koordinujem, som zodpovedná za správne nastavenie systémov. Komunikujem s kolegyňami vo Francúzsku, dozerám na to, aby systémy fungovali podľa slovenskej legislatívy a aj podľa našej kolektívnej zmluvy,“* vysvetľuje.

Práca dievčat zo mzdového oddelenia si vyžaduje maximálnu presnosť.

„Niekedy je to trochu zložitejšie, nakoľko pracujeme s francúzskymi systémami, ktoré majú iné parametre ako vyžaduje slovenská legislatíva. Mojou úlohou je však dozrieť na to, aby všetko fungovalo tak, ako má a upozorniť oddelenie vo Francúzsku na prípadné nezrovnalosti,“ vysvetľuje. Andrea tiež vypracúva rôzne štatistiky a analýzy a komunikuje s ostatnými oddeleniami v rámci ľudských zdrojov, ale aj celého závodu.

16.30 hod.

Bežný pracovný deň v administratíve sa chýli ku koncu. Keďže je obdobie pred výplatami, naše „mzdárky“ sa domov ešte nechystajú. Výplatné obdobie si vyžaduje dôslednú kontrolu všetkých nahratých udalostí ako prítomnosť v práci, neprítomnosť – návšteva lekára, PN a iné, či nadčasové hodiny.

„Mzdárky“ pracujú s dôležitými a dôvernými informáciami. A s kopou čísiel, čo si vyžaduje maximálnu presnosť. Za tým, že nám na začiatku mesiaca „pípne“ vytúžená výplata, stojí veľa úsilia pracovníčok mzdového oddelenia. Aj v časoch dokonalých výpočtových technológií nestačí len stlačiť jedno tlačidlo, ktorým sa odošle mzda viac ako 3 000 ľuďom. Veľa úkonov musia robiť ručne – nahadzovať do systému, či kontrolovať položku po položke.

Do tohto článku sa nám však nezmestili všetky úkony, ktoré pracovníčky mzdového oddelenia vykonávajú. Môžete sa však na ne obrátiť s akýmkoľvek problémom, ktorý sa týka mzdy, dochádzky, či v prípade, že potrebujete rôzne typy potvrdení. *„Mimo termínu spracovania miezd (prvý týždeň v mesiaci) sme ochotné ľuďom pomôcť kedykoľvek, nemáme úradné hodiny,“* dodávajú svorne na záver.

Mzdové oddelenie to nie je práca len päť dní v mesiaci počas výplat.

- Text a foto: K. Kováčová -

Zrod legendy

V minulom čísle nám Pierre Authier, šéfdizajnér projektu A9, predstavil filozofiu, ktorá viedla dizajnérov a konštruktérov pri návrhu auta, ktoré preskakuje jednu generáciu: model Peugeot 208. Priblížil tiež hlavné línie pri tvorbe exteriéru. Poďme si teraz rozmeniť na drobné interiér tohto auta.

***„Počas celej fázy projektu sme boli veľmi súdržný tím, ktorý zdieľal rovnakú víziu a smer. To nám dodávalo kreativitu, silu a energiu, aby sme dokázali zrealizovať všetky naše nápady,“* hovorí o svojom tíme Pierre Authier.**

Vyhrajte Peugeot 208 na víkend

Stačí, ak správne odpoviete na súťažnú otázku, vyplníte tento kupón a pošlete nám ho na Oddelenie internej komunikácie, administratívna budova TR50, 1. poschodie, kancelária č. 119.

Vymenujte aspoň dve novinky, ktoré ukrýva interiér modelu Peugeot 208.

. . . . . .

. . . . . .

Meno a priezvisko: . . . . . .

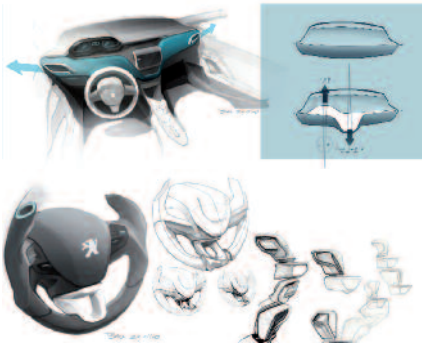
Nadriadený: . . . . . .

Prevádzka: . . . . . .

„Pri návrhoch interiéru bol naším cieľom návrat k ergonómii vodičovho miesta. Chceli sme ním podčiarknuť radosť z jazdy, ktorá je vďaka nemu intuitívna a spontánna,“ hovorí P. Authier.

Toto sa dizajnérom podarilo docieliť aj **malým volantom**. Ten vodičovi umožňuje „lepšie cítiť“ auto a rýchlejšie reagovať. **Tachometer a všetky „budíky“** navrhli v čistých líniách, aby boli všetky informácie ľahko čitateľné. Umiestnili ich nad malý volant, do zorného poľa vodiča. V strede palubovky sa nachádza sedempalcový farebný **dotykový displej**, ktorý vďaka svojej intuitívnosti zjednodušuje zadávanie pokynov. Umožňuje tiež prezeranie fotografií, počúvanie hudby z USB kľúča, podporuje funkciu „voľné ruky“ a vo vyšších výbavách prináša aj navigačný systém. Dotykovým displejom by malo byť vybavených 80% Peugeotov 208.

Toto všetko prispelo k tomu, že v interiéri nájdete veľa precízne vypracovaných detailov, ako napríklad sofistikovaný dizajn volantu a rýchlostnej páky či výduchy palubnej dosky pripomínajúce oči šelmy.



Pokračovanie Zrodenia legendy nájdete v nasledujúcom čísle Bonjour Trnava.

50 rokov
a dobrodružstvo pokračuje

Z výrobných liniek závodu v Mulhouse, ktorý tento rok oslavuje polstoročnicu, vyšlo už 11 miliónov áut značiek Peugeot a Citroën. Táto automobilka je v rámci skupiny jedinečná tým, že na jej pôde funguje závod na výrobu áut, prevádzka, ktorá vyrába nápravy, hlinikáreň a jedna z najväčších zlievarní v Európe. Prácu tu našlo 8 000 ľudí, príslušníci 45 národností.

Závod v Mulhouse leží v peknom prostredí Alsaska.

Automobilka je určená na výrobu áut na platforme 1 a 2. Momentálne sa na jednej linke montuje Peugeot 206+, ktorý nahradí zakrátko Peugeot 208. Na druhej linke sa vyrába Citroën C4 a DS4.

Na linke platformy 2 sa striedajú Citroëny C4 a DS4.

Z tohto závodu vyšli autá, ktoré dostali Peugeotovcov a neskôr aj skupinu PSA Peugeot Citroën medzi najväčších európskych automobilových konštruktérov. A dobrodružstvo pokračuje. Prichádza Peugeot 208 a v budúcnosti aj malé auto 4x4 odvodené od konceptu Urban Crossover, ktorý bol predstavený na autosalóne v Pekingu na jar 2012.

Autá, ktoré preslávili Mulhouse:

Peugeot 104 - prvé auto, ktoré sa vyrábalo v tomto alsaskom závode. Od roku 1972 do roku 1987 sa ho vyrobilo 1,2 milióna kusov. Bolo to najkratšie štvordverové auto svojej doby.

Peugeot 205 – o tomto aute sa hovorí, že zachránilo skupinu PSA a Mulhousania naň stále spomínajú. Na trh prišlo v roku 1983 a predávalo sa neuveriteľných 15 rokov. Z 5 278 300 kusov, bolo 2,2 milióna áut vyrobených práve v závode v Mulhouse.

Peugeot 106 – vďaka svojej veľkosti ľahko manévrovateľné auto. Od začiatku bolo určené ženám. Reklamný slogan, ktorý ho uvádzal do predaja znel: **Po prvý raz sa muži zbláznia do auta ich žien**. Vyrábalo sa od roku 1991 do roku 2003 a predalo sa ho takmer tri milióny, z čoho bola prevažná časť vyrobené v Mulhouse.

Peugeot 206 – nástupca legendárnej 205 si počínal ešte lepšie. Je to najpredávanejšie auto značky Peugeot. Na trh prišlo v roku 1998 a vo verzii 206+ sa bude vyrábať do konca roku 2012, kedy s najväčšou pravdepodobnosťou prekročí hranicu 8 miliónov kusov. Toto auto sa okrem Mulhouse vyrábalo v Poissy (Francúzsko), v Rytone (Anglicko), Wuhane (Čína), Jeppeneri (Argentína), Porto Real (Brazília), ale tiež v Malajzii a Čile.

Citroën C4 – bol prvý Citroën vyrábaný v Mulhouse. Výrobu spustili v roku 2004 a tento model bol súčasťou liniek šesť rokov. V športovej verzii získal C4 WRC 36 víťazstiev na svetovom šampionáte v rely, duo Sébastien Loeb a Daniel Elena si na ňom pripísali štyri majstrovské tituly a trikrát získal Citroënu pohár konštruktérov.

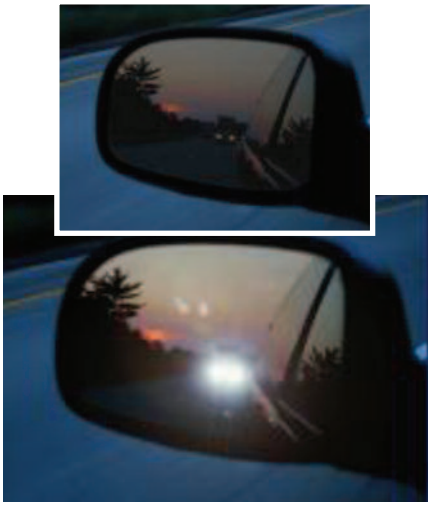
- text: A. Maťová, foto: archív Peugeot -

Vedeli ste, že... ?

- mesto Mulhouse má 113 000 obyvateľov a leží na hraniciach troch štátov: Francúzsko, Nemecko a Švajčiarsko.
- závod skupiny PSA je najväčším zamestnávateľom v regióne Mulhouse.
- na pôde automobilky sa pohybuje denne takmer 12 000 ľudí: zamestnanci, lízingoví pracovníci, dodávatelia a poskytovatelia služieb.

Zrkadlo, ktoré zvyšuje bezpečnosť vodiča

Dnes sa už nikto nepozastaví nad vozidlami vybavenými cúvacou kamerou, či dokonca takými, ktoré samy zaparkujú. Pre mnohých z nás je už samozrejmosťou auto vybavené klimatizáciou, či dažďovým senzorom. O slovo sa čoraz viac hlásia aj elektrochromatické spätné zrkadlá. Teda také, ktoré pri dopade svetla z auta idúceho za vami stmavnú. Ruku na srdce, koľkým z vás sa nikdy nestalo, že by ich v noci cez spätné zrkadlo oslepil vzadu idúci vodič?



Elektrochromatické spätné zrkadlá fungujú na jednoduchom princípe. Ak na ne dopadne lúč svetla zo vzadu idúceho auta, stmavnú. Túto zmenu farby zapríčiňujú dve špeciálne vrstvy, ktoré v bežnom zrkadle nenájdete. Gél z vrstvy tekutých kryštálov, a karta - niečo ako základná doska počítača - ktorá komunikuje s dvoma senzormi. Tie sú tiež súčasťou zrkadla. Prvý senzor meria intenzitu svetla pred vozidlom a druhý analyzuje intenzitu a uhol, pod ktorým na zrkadlo dopadá svetlo zo vzadu idúceho auta.

Potom prichádza na rad gél. Ak je orientácia kryštálov, ktoré ho tvoria, rovnaká ako svetelný lúč, ktorý na zrkadlo dopadá, farba zrkadla sa nemení. Ak je orientácia kryštálov kolmá na dopadajúci svetelný lúč, zrkadlo stmavne a obmedzí odraz svetelného lúču do očí vodiča. Orientácia kryštálov je riadená napätím, ktoré vzniká na základe spracovania údajov z dvoch spomínaných senzorov. Zrkadlo sa podľa údajov, ktoré vysiela karta, sfarbuje, intenzita odrazených lúčov je nižšia, a teda nedochádza k oslepeniu vodiča svetlami z iného vozidla. V noci zrkadlá stmavnú automaticky.

Elektrochromatické zrkadlo nie je len vecou komfortu, ale aj bezpečnosti. Stmavnutím zrkadla sú viac chránené oči vodiča, a teda znižuje sa riziko ich únavy. Naopak reakčný čas sa zvyšuje.

V Trnave momentálne montujeme elektrochromatické zrkadlá do viac ako polovice Peugeotov 208. Montovali sme ich tiež do vyšších výbav Peugeotov 207. Najčastejšie býva elektrochromatické spätné zrkadlo na čelnom skle, stretávame sa však už aj s elektrochromatickými bočnými zrkadlami v exteriéri vozidla.

- K. Kováčová -

Trnavu ovládlo takmer šesťsto korčuliarov a bicyklistov

Nadšenci bicyklovania a inline korčuľovania sa stretli na druhej jazde PSA TT – inline. Aj tento rok sa podujatie konalo ako aktívne pokračovanie Dní zdravia, ktoré sa v centre mesta uskutočnili v polovici júna. Novinkou bolo, že sa korčuliari spojili s organizátormi populárnych cyklistických jázd z Bercajglu. Aj to umožnilo vytvoriť takmer šesťstočlenný pelotón, ktorý prešiel desaťkilometrovú trasu po hlavných dopravných ťahoch Trnavy za niečo viac ako hodinu.

Nie, účastníci neodpočívajú, ale pripravujú sa na prichádzajúcu mexickú vlnu.

Pre nás organizátorov boli ciele druhého ročníka jasné: čo najvyššia účasť, žiadny úraz, priaznivé počasie a spokojní jazdci. Po predošlom ročníku, ktorý predčasne ukončil dážď, sme chceli všetkým účastníkom dopriať poriadne športové odreagovanie. A to sa skutočne podarilo. Napriek tomu, že teplomery našich sprievodných vozidiel ukazovali viac ako 30 stupňov a ďalším akciám, ktoré sa v tom čase v Trnave konali, na štart prišlo 213 korčuliarov, 312 bicyklistov (vrátane jedného jazdca na jednokolke a dvojice na tandeme) a traja účastníci na kolobežkách.

Za organizátorov chceme poďakovať každému, kto v sobotu podvečer nesedel doma a prišiel aktívne spraviť niečo pre seba.

Majiteľ tejto jednokolky nám prezradil, že naučiť sa na nej jazdiť mu trvalo asi dva týždne. 10 km okruh zvládol bez problémov.

Najmladším účastníkom bol sedemmesačný syn našej kolegyne Zuzky Hrúzovej, Janko.

Závan rokov dávno minulých prišiel s našim kolegom Borisom Majerovom z logistiky a s jeho rodinou. Naše oči potešil nielen jeho nádherný retro bicykel ale aj tomu prispôsobený štýl obliekania.

- text: K. Kováčová, foto: I. Kopčáni a Bratislava inline -

Prvá pomoc pri letných úrazoch

Vytúžený čas celozávodnej dovolenky sa blíži. Každý z nás sa teší na dni plné oddychu, či dni, počas ktorých konečne uskutoční aktivity, na ktoré celý rok nemal čas. Cez obdobie prázdnin a dovoleniek tiež hrozí zvýšené riziko vzniku úrazov. Popáleniny, odreniny, či pokožka spálená od slnka sa netýkajú len detí, ale často aj dospelých. V nasledujúcom článku vám ponúkneme pár tipov na prvú pomoc pri drobných letných úrazoch.

Odreniny

Môžu sa nám prihodiť počas letných športov (bicyklovanie, plávanie, beh, korčuľovanie), ale aj na pláži, či počas domácich prác. Zvyčajne nejde o vážne, skôr o nepríjemné poranenie. Ako ošetríme odreninu? Ranu treba najskôr vyčistiť pod tečúcou vodou, zbaviť ju drobných nečistôt, potom vydezinfikovať. Ako dezinfekcia poslúži Betadine roztok, ktorý je voľne dostupný v lekárni. Krvácajúcu odreninu je potrebné prekryť sterilnou gázou alebo náplasťou do vytvorenia chrasty. V súčasnosti už v lekárni dostať rôzne dezinfekčné prostriedky a aj špeciálne náplaste na odreniny. Lekárnik vám isto poradí. Ak po úraze (napríklad páde) zistíte obmedzenie pohybu kĺbu alebo nerovnosť kosti a bolesť, je nutné vyhľadať úrazovú ambulanciu, aby sa vylúčila prípadná zlomenina.

Tepelný a slnečný úpal

Príznaky:
Slnečný úpal - červená, citlivá pokožka, bolesti hlavy, nevoľnosť, tuhnutie šije, únava.
Tepelný úpal - horúca, červená pokožka, bolesti hlavy, nevoľnosť, vysoká teplota, rýchly pulz, môže prejsť až do bezvedomia.

Tepelný úpal vzniká pri vysokej teplote vonkajšieho prostredia, no zapríčiniť ho môže aj horúčka. K slnečnému zasa môže prísť aj pri zamračenej oblohe, či na horách. Pri oboch typoch úpalov treba postihnutého previezť do tieňa, na chladnejšie miesto, pri slnečnom úpale je možné telo pomaly ochladzovať studenou vodou, pri tepelnom ho zasa zabaliť do mokrej plachty. Telesná teplota by sa však nemala znížiť pod 38 stupňov. Človeku postihnutému úpalom dávame po malých dúškoch piť studenú vodu, či minerálku a doprajeme mu oddych. Ak sa jeho stav nezlepší, vyhľadáme lekársku pomoc.

Popáleniny

Popálenina vzniká pri kontakte s horúcim telesom, či tekutinou. Jej prejavom je väčšinou sčervenanie kože, s odstupom času sa môžu objaviť aj pľuzgiere. Pri väčších popáleninách hrozí aj riziko šoku. Popálené miesto treba okamžite schladiť studenou vodou. Po ustaní bolesti prikryť popálenú plochu obväzom alebo gázou. Pri popálenine, ktorá postihne malú plochu tela (napríklad prst) a prejavuje sa len začervenaním, postačí chladenie, podanie liekov proti bolesti a zakrytie gázou alebo obväzom. Pri popáleninách, ktoré sa prejavia začervenaním na väčšej ploche tela alebo vznikom pľuzgierov, je nutné vyhľadať lekársku pomoc.

Uštipnutie hmyzom

Príznaky: ostrá bolesť, opuch a začervenanie v mieste bodnutia, bodnutie hmyzom môže byť sprevádzané aj dýchacími ťažkosťami (napríklad pri vpichu v ústach).

Ak po vpichnutí ostane v rane žihadlo, treba ho vytiahnuť napríklad pinzetou. Následne je treba vpich umyť vodou, či vydezinfikovať a priložiť ľad, ktorý zmierni bolesť i opuch. V prípade neprimeranej reakcie tela na vpich (napríklad u ľudí, ktorí sú alergickí) , čo sa prejaví zhoršením dýchania, sklonom k odpadnutiu, treba ihneď privolať rýchlu lekársku pomoc.

- Zdroj: Viliam Dobiáš: Abeceda prvej pomoci -

Žijeme v odpade?

Na Slovensku sa uzatvorí a následne zakonzervuje 39 skládok odpadov nespĺňajúcich podmienky stanovené zákonom o odpadoch a európskou legislatívou na úseku odpadového hospodárstva. A to sú iba skládky, ktoré sú nevyhovujúce. Okrem nich vo väčších mestách existujú legálne verejné skládky, ktoré často, i keď spĺňajú normy, zaťažujú životné prostredie. I to je jeden z dôvodov, prečo si naša automobilka dala záväzok nevyvážať žiadny odpad na skládku. A už v súčasnosti sa jej to darí.

Viete, že...

... počet skládok na Slovensku klesá? Deje sa tak aj vďaka separovaniu a následnému zhodnocovaniu, či spaľovaniu odpadu. Od roku 2006 klesol počet skládok takmer o 20%.

... Trnavský kraj je štvrtým s najvyšším počtom skládok?

... ak budeme dôsledne separovať odpad, môžeme spoločnosti ušetriť 30 000 eur.

Všetok odpad, ktorý v automobilke vyprodukujeme, vyvážame mimo skládku. Ešte v roku 2010 na skládku putovali 2 kilá odpadu na auto, o rok neskôr 1,7 kila a **momentálne na skládku nevyvážame žiadny odpad.** Neprispievame už teda ani na jednu z približne 130 skládok, ktoré sa na Slovensku legálne nachádzajú.

Odpad, ktorý v závode vyprodukujeme, putuje buď na ďalšie zhodnocovanie, a to energetické (spaľuje sa, pričom vzniká teplo, ktoré sa ďalej spotrebúva) alebo materiálne (odpad slúži ako vstupná surovina na výrobu ďalších produktov – napríklad plastové fľaše sa využívajú na výrobu textilných vláken). Odpad, ktorý nie je možné zhodnotiť, sa naopak znehodnocuje spaľovaním bez využitia tepla alebo rôznymi chemickými procesmi.

Zhodnotiť, či znehodnotiť sa však dá len separovaný odpad. Preto je tak dôležité hádzať každý papier, obal, či zvyšky po ovocí a zelenine do zbernej nádoby na to určenej. Na každej nádobe je dokonca fotografia odpadu, ktorý do nej patrí. Preto sa zaručene nemôžete pomýliť. Kovy, ktoré sa niekoľkokrát našli v komunálnom odpade, a ktoré do neho nepatria, sú skôr znakom ľahostajnosti ako nevedomosti. Odpad znehodnotený prímesou iných látok, či materiálov, potom putuje na skládku, kde sa rozkladá, pričom môžu vznikať škodlivé látky a plyny.

Navyše, za separovaný odpad platia nám a za neseparovaný platíme my. A nie málo. Spoločnosť, ktorá spracováva zmiešaný odpad, ktorý vyprodukujeme, reklamovala dodávku 12 ton odpadu. Vo vreciach totiž našla kovy. Nasledovala reklamácia voči našej automobilke a finančná pokuta 3 000 eur. Každé vrece neseparovaného odpadu nás stojí 0,15 eur, čo môže ročne predstavovať až 30 000 eur, ktoré doslova vyhodíme do koša.

Pozrime sa bližšie na to, prečo hádžeme peniaze do koša

V roku 2012 pracovníci Oddelenia životného prostredia s koordinátormi životného prostredia a s pracovníkmi spoločnosti Sloveo detailne analyzovali **obsah vriec so zmiešanými odpadmi.** Cieľom analýzy bolo vytriediť všetky odpady, ktoré sa dajú materiálovo zhodnocovať alebo recyklovať.

Výsledok analýzy bol veľmi zlý. **Až 30 % zmiešaných odpadov tvorili odpady, ktoré sa dajú materiálovo zhodnotiť.** Ročne tak vyhodíme do zmiešaných odpadov 30 000 eur. Zlepšením triedenia odpadov vieme znížiť produkciu odpadov na vozidlo o 0,6 kg a ušetriť 30 000 eur za rok. Pritom stačí len rešpektovať pravidlá triedenia odpadu a do zberných nádob hádzať len odpad, ktorý je zobrazený na fotografii na každej nádobe.

- text: T. Fuska a K. Kováčová -

Viac než milión eur za vernosť

Takmer v každej reklame dnes môžeme vidieť, že jednotlivé spoločnosti odmeňujú svojich stálych zákazníkov vernostnými výhodami. Vernostnú odmenu vypláca svojim zamestnancom aj náš závod, a to už od roku 2008.

Prví päťroční jubilanti boli odmenení v roku 2008. Počet oslávencov každoročne narastá a mení sa aj štruktúra jubilujúcich zamestnancov.

Kým v roku 2011 prevažovali 5-roční, v roku 2013 budú prevažovať 7,5-roční. V budúcom roku očakávame aj prvých 10-ročných jubilantov. Okrúhle jubilleum by malo osláviť šesť zamestnancov.

Kedy môžete získať vernostnú odmenu?

Naša automobilka je jedinou na Slovensku, ktorá lojálnosť zamestnancov oceňuje už po piatich odpracovaných rokoch. Prémiu potom môžete získať po 7,5 roku a následne po desiatich rokoch.

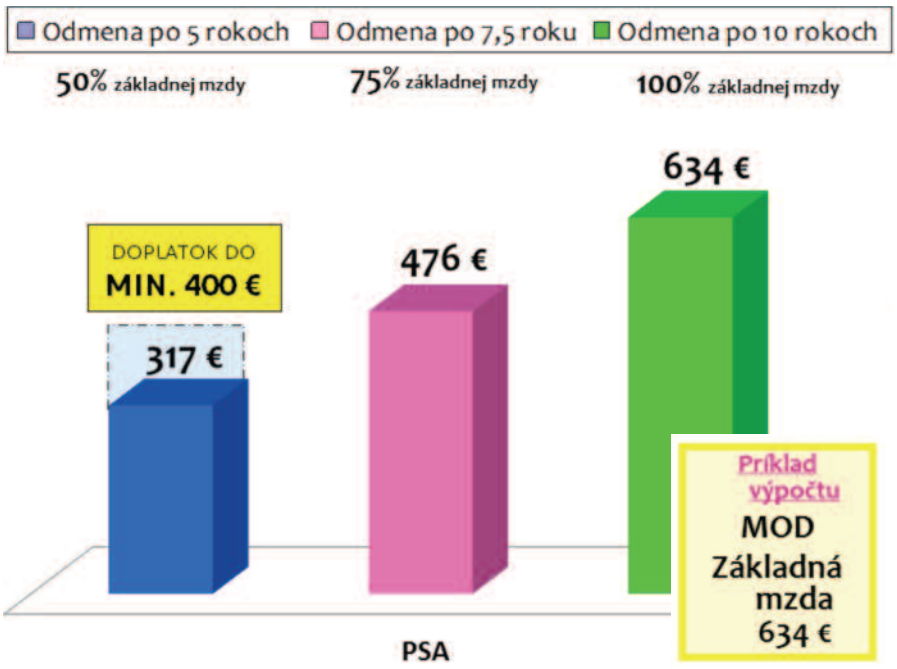
Do dnešného dňa sme vyplatili vernostnú odmenu viac ako 2 400 zamestnancom. Hodnota balíka peňazí, ktorý sa použil na tento benefit, presiahla už 1 350 000 eur.

Komu sa odmena vyplatí?

Prémia sa vám vyplatí automaticky v mesiaci, kedy ste dosiahli príslušné jubileum. Je však dôležité poznať váš dátum nástupu. Ak ste totiž nastúpili 15. deň v mesiaci a neskôr, odmena sa vám vyplatí až v nasledujúcom mesiaci.

Odmena sa vypláca všetkým našim kmeňovým zamestnancom, bez ohľadu na ich socioprofesijnú kategóriu. Za odpracované sa vám rátajú aj dni, keď nie ste v práci kvôli materskej, rodičovskej dovolenke, PN alebo kvôli neplatenému voľnu. Ak ste prácu v našom závode prerušili a pracujete napríklad v niektorom z francúzskych závodov, obdobie počas vyslania sa vám tiež započítava do počtu odpracovaných rokov.

Ak lízingový zamestnanec prejde medzi kmeňových, obdobie odpracovaných rokov v automobilke sa mu počíta od prvého dňa po podpise pracovnej zmluvy s PCA Slovakia.



Kontakty

Vedúca mzdového oddelenia a cestovných náhrad	*Andrea Sersenová*	*033 / 5 482 369*
FER	*Katarína Jakubovská*	*033 / 5 482 704*
CPL, RSH, PVS, ONL, MSTG	*Miroslava Geršiová*	*033 / 5 483 831*
MON, QCP	*Jarmila Poláková*	*033 / 5 483 702*
MON, CMON	*Monika Hanusová*	*033 / 5 482 363*
PEI, EMB, DSIN, DIR, DA, DCOA	*Marianna Oravcová*	*033 / 5 482 855*

Na záver

Všetkým kolegom, ktorí svoje jubileum oslávia v tomto roku, by sme radi zagratulovali. Prajeme vám veľa pracovných, ale aj osobných úspechov!

- P. Peciar, R. Mičko a M. Potkányová -

Torty, ktoré sa nepokazia

Katarína Kažimírová, technologička, vyrába torty, ktoré netreba skladovať v chladničke, a napriek tomu sa nikdy nepokazia. Pýtate sa, ako je to možné? Vytvára ich totiž z jednorazových plienok. Záľube sa venuje len krátko a vo svojom portfóliu už má viac ako dvadsať výrobkov: trojposchodovú tortu, kočiarik, autíčko, či vláčik.

Moje začiatky

Keď sa príbuzným alebo známym narodili deti, hľadali sme nejaký praktický darček. A plienkové torty ním, podľa mňa, sú. „Narazila" som na ne na internete. Najskôr som začala trojposchodovou tortou, ktorá vyzerá úplne ako klasická, pečená. Neskôr som zistila, že ľudia z plienok vyrábajú aj kočiariky, či rôzne iné tvary, a tak som to vyskúšala. A podarilo sa! Po prvýkrát mi to síce trvalo tri dni, no teraz to zvládnem aj za štyri hodiny.

Dôležité je mať správny grif

Plienkové výrobky sú hlavne o umení viazať a dôležité je nájsť si svoj vlastný systém. Už keď človek robí tretiu takúto tortu, je to v pohode, lebo už vie čo, kde a s čím zviazať. Základom sú jednorazové plienky, ktoré treba správne pouväzovať, čím dostanem požadovaný tvar. Na jeden výrobok miniem asi 70 plienok. Ich počet však závisí od veľkosti finálneho produktu. Zo 70 plienok môže vzniknúť autíčko s rozmermi asi 50 x 30 cm.

Ako na to?

Či už je to auto, vláčik, kočiarik alebo torta, vždy potrebujem jednorazové plienky. Z kartónu si vyrobím základ, ktorý obalím do ozdobného papiera. Potom potrebujem jednu klasickú, textilnú plienku a jednu s obrázkami, ktorá slúži ako ozdobná. Na dozdobenie ďalej používam krepový papier, špendlíky, šnúrky, rôzne stužky. Každý výrobok je však úplne iný, každý je originál.

Ako som spomínala, treba si nájsť ten svoj štýl viazania a zdobenia. Myslím si však, že viazať plienkové torty zvládne každý, kto má trpezlivosť. Ja si napríklad vytváram vlastné postupy, či fotopostupy, podľa ktorých neskôr pracujem.

Skúšala som vyrábať aj šperky z fimo hmoty, občas kreslím, ale viazanie plienok ma baví asi najviac. Vo voľnom čase totiž rada robím veci, s ktorými sa človek musí trošku piplať :).

- text: K. kováčová, foto: archív K. Kažimírovej -

Turistickú sezónu sme zahájili na Súľovských skalách

Cieľom prvej tohtoročnej turistickej akcie boli **Súľovské skaly**. Slnečné a teplé počasie vylákalo do prírody 45 turistov. Túru sme začali za Manínskou tiesňavou v dedinke Vrchteplá, odkiaľ sme sa po piatich kilometroch dostali pod Súľovský hrad. Po strmom výstupe sa nám naskytol široký výhľad na okolité pohoria a Považie. Postupne sme zdolávali ďalšie vrcholy Brada, Roháč – Čiakov, Kečka.

Po celej trase bolo množstvo skalnatých vyhliadok, ktoré poskytovali vždy iný pohľad na okolie, a každý odkryl niečo nové. Niet preto divu, že sa nám nechcelo opustiť tieto krásne miesta a zo Zbyňova, kde bol cieľ našej 20 kilometrovej trasy, sme odchádzali o hodinu neskôr.

Cesta do Trnavy bola až do Trenčína plná napätia, počas nej sa totiž odohrával náš hokejový zápas s Českom. Prežívali sme ho veľmi intenzívne a pri každom góle sa celý autobus poriadne zatriasol. Naši hokejisti nám pripravili super bodku za dňom stráveným v krásnej prírode.

foto: archív sekcie turistiky

Súľovské skaly zdolala 45 – členná turistická posádka.

- L. Halász -

Dvojdňovka naprieč Muránskou planinou

Muránska planina je takmer rajom na slovenskej zemi.

Národný park Muránska planina s divokou horskou krasovou krajinou a minimálnymi zásahmi človeka sa nachádza na rozhraní stredného a východného Slovenska. Na vysokom brale stoja legendami opradené zrúcaniny hradu Muráň. Časť tejto nádhery sa rozhodla absolvovať banda 37 "turistov a milovníkov prírody" v posledný júnový veľmi horúci víkend.

Prvý deň o 9.00 ráno štartujeme po zelenej značke z malej dedinky Červená skala, čaká nás 30 kilometrov a osem hodín stúpania hustou, mokrou horou a krásnymi lúkami až do dedinky Muráň. Po prvých deviatich kilometroch prichádzame k malej horárni s prameňom čistej chladnej vody, kde si robíme prestávku na posilnenie. Pokračujeme okolo Šindliarky až k Studni na Muránskej planine, kde meníme zelenú značku za červenú. Tá pokračuje okolo horárne Maretkiná až na Veľkú lúku. Voľne sa tu pasú kone plemena "norik muránskeho typu". Z Veľkej lúky pokračujeme po modrej ku Chate pod Muránskym hradom, odkiaľ je už na skok k samotnej zrúcanine. Od hradu nás čaká posledný zostup po červenej a nekonečné štyri kilometre do cieľa prvého dňa. Z Muráňa sa za výdatného lejaku presúvame autobusom do Závadky nad Hronom, kde nás čaká večera a príjemné ubytovanie v dreveniciach.

Druhý deň ráno sa ubolení, uťahaní, ale plní optimizmu stretáme pri raňajkách, aby sme sa posilnili a vzájomne podporili na ďalších 22 kilometrov a sedem hodín šliapania z Muráňa do dedinky Tisovec. Začíname stúpať po žltej hustou horou na Nižnú Kľakovú s prevýšením 800 metrov na desiatich kilometroch. Pokračujeme po červenej k Sivákovej, kde prechádzame na zelenú značku k horárni pri Voniacej, odkiaľ prudko zostupujeme až do cieľa. Z Tisovca sa v dobrej nálade a plný nezabudnuteľných zážitkov vraciame domov.

- K. Babčan -

Sekcia rybolovu nezaháľa

foto: archív sekcie rybolovu

Priaznivci rybolovu sa tento rok stretli už päťkrát, na piatich podujatiach, na štyroch rôznych miestach. To, že rybolov je obľúbenou aktivitou mnohých našich zamestnancov, dokazuje aj účasť na predposledných pretekoch, ktoré sa uskutočnili v polovici júna na rybníku Padáň. Zúčastnilo sa ich totiž 39 pretekárov.

Ani extrémne horúčavy neodradili 18 nadšencov a ich rodinných príslušníkov od posledného 30 – hodinového rybárskeho maratónu v Dolnom Bare. V príjemnom prostredí Relax parku si rybári zachytali, oddýchli, niektorí si aj zaplávali, keď im úlovok stiahol udicu až do rybníka.

Mohlo by sa zdať, že rybolov zaujíma skôr mužov. No rybárskych pretekov sa pravidelne zúčastňujú aj zástupkyne ženskej časti populácie. A to aktívne: dôkazom je 78 centimetrový úlovok Kataríny Ottingerovej z oddelenia logistiky, ktorý sa jej pošťastil na rybníku Padáň.

Každé rybárske preteky sľubujú príjemne strávené chvíle s kolegami a rodinnými príslušníkmi. Prísť si zachytať a ochutnať výborný guláš manželov Takáčovcov môže naozaj každý. Keďže preteky sa organizujú hlavne na súkromných rybníkoch, netreba byť členom rybárskeho zväzu ani mať skúsenosti s rybolovom. Skúsenejší kolegovia radi poradia a pomôžu.

- D. Žarnócai a K. Kováčová -

Niečo o nás...

V sekcii rybolovu praktizujeme lov rýb udicou, formou športového rybolovu. To znamená, že ulovené ryby zmeriame, odfotíme a vrátime šetrne späť do vody. Je to súťaž o najdlhšiu ulovenú rybu a traja najúspešnejší rybári získajú pamätné ceny. Bežné preteky trvajú zväčša šesť hodín, no realizujeme aj 24 hodinovku, dokonca tento rok sme mali prvýkrát aj 30 hodinový maratón. Medzi účastníkmi máme veľa registrovaných rybárov, ale v našej sekcii nadšenci športového rybolovu nemusia byť členmi rybárskeho zväzu, lebo rybolov realizujeme na súkromných, dobre udržiavaných rybníkoch. Doteraz sme navštívili 11 rybníkov. Na tie najobľúbenejšie, ako napríklad rybník Padáň a Ľudovítová sa radi vraciame opakovane.

Prvé preteky sme zrealizovali 19. 4. 2008. Všetky naše stretnutia sa vyznačujú rodinnou atmosférou a príjemnými zážitkami.

Na čo je dobrý aerobik?

V minulom čísle Bonjour Trnava sme vám predstavili manželov Stachových, ktorí sa niekoľko rokov venujú cvičeniu a predcvičovaniu aerobiku. Tentoraz sme sa s Katarínou Stachovou pozreli bližšie na to, čo je to vlastne aerobik a aké druhy tohto cvičenia existujú. Veríme, že vás nasledujúci článok motivuje k pohybu a pomôže vám vo výbere najvhodnejšieho cvičenia.

Aerobik vznikol v 60. rokoch minulého storočia. Najväčší rozvoj však dosiahol o 20 rokov neskôr a veľkej priazni a obľube u ľudí akéhokoľvek veku sa teší dodnes. Javí sa ako ideálne cvičenie tak pre začiatočníkov ako aj pre skúsených športovcov. Zlepšuje a zvyšuje činnosť srdca a pľúc, rozvíja pohybový aparát človeka, spevňuje, a tak zabraňuje problémom so svalmi, zlepšuje koordináciu, obratnosť, vytrvalosť a v neposlednom rade znižuje obsah tukového tkaniva v organizme. Priaznivo pôsobí aj na psychiku. Pri aerobiku (ako aj pri iných športoch) sa v tele vyplavujú endorfíny, tzv. hormóny šťastia, ktoré zapríčiňujú to, že človek sa po cvičení cíti spokojný, oddýchnutý a plný pozitívnej energie.

Aerobik sa rozdeľuje do viacerých kategórií podľa prvkov, ktoré sú v ňom obsiahnuté, či stupňa náročnosti:

1. Aerobik
– mix, dance (s tanečnými prvkami), hi low (cvičenie bez výskokov), atď.

2. Step (cvičenie na „schodíku“)
– basic (základný), master (veľmi pokročilý), power (s prvkami posilňovania), atď.

3. Tanečné formy
s prvkami moderných, či klasických tancov – dance, funky, fit jazz, atď.

4. Bojové formy
– s prvkami bojových športov – kick box, tae – bo.

5. Posilňovacie cvičenia
s použitím rôznych pomôcok ako sú činky, gumové expandery, tyče – body styling, body work, P - class, pumping.

6. Body & mind cvičenia
– pokojové cvičenia na relaxáciu tela i mysle – port de bras (cvičenie, ktoré vychádza z baletu a klasického tanca), rôzne druhy yogy, body balance, fitball, overball.

7. Netradičné formy aerobiku
– flexibar (cvičenie so špeciálnymi tyčami), indoor cycling (bicyklovanie na stacionárnych bicykloch), atď.

Každé cvičenie má presné pravidlá, ktoré by sa počas neho mali dodržiavať, aby si človek neublížil. Tie by vám na začiatku mal vysvetliť každý správny inštruktor. *„Na úvod je dobré začať s ľahším cvičením, ktoré v sebe zahŕňa zahriatie svalov, prvky aerobiku, posilňovacie cvičenia a nakoniec strečing,“* radí Katarína Stachová. Pre začiatočníkov sú teda ideálne cvičenia ako body styling, či body work, ktoré sa cvičia presne podľa uvedeného postupu.

Strečing je naozaj pre každého

Strečing (z angl. stretch = naťahovať) je súborom naťahovacích cvikov. Funguje ako prevencia poškodenia svalov, kĺbov, či svalového preťaženia. Nemali by sme naň zabúdať po žiadnej športovo – pohybovej aktivite. Nikdy by sme však nemali naťahovať nezahriate svaly. Pri strečingu treba zaťažovať svaly na obidvoch stranách tela rovnomerne. A samozrejme, treba dýchať plynule, nezadržiavať dych. Strečing je ideálnym cvičením nielen na natiahnutie svalov, ale aj na odbúranie stresu, ktorý je často príčinou ich stuhnutia.

- Foto: archív manželov Stachových, text: K. Kováčová -

Zaujímavejšie vyučovanie vďaka novým 208

Zaujímavejšie a názornejšie vyučovanie majú žiaci piatich slovenských stredných a vysokých škôl. Spoločnosť PSA Peugeot Citroën Slovakia im totiž darovala **predsériové Peugeoty 208**. Študenti sa na nich učia, ako funguje vozidlo ako celok, ale aj jeho jednotlivé komponenty.

„Tento typ spolupráce je veľmi dôležitý. Študenti majú vďaka najnovším modelom skupiny možnosť pochopiť nielen, ako funguje auto, ale aj ako ide jeho vývoj rýchlo dopredu,“ vysvetľuje hlavný zmysel takýchto darov **Anton Rábel**, technický školiteľ.

Automobilka doposiaľ darovala školám na vzdelávacie účely 39 vozidiel značky Peugeot a Citroën. V spolupráci bude pokračovať aj naďalej.

Nové C3 Picasso pre charitu

Byť zamestnancom našej automobilky nemusí byť len o práci, ale aj o pomoci tým, ktorí to potrebujú. Jednou z takýchto pomocníčok je aj **Miroslava Belavá** z finančného oddelenia GEI, ktorá vypracovala projekt pre Trnavskú arcidiecéznu charitu. Zaslala ho Nadácii PSA Peugeot Citroën, a tá ho schválila. Naša automobilka tak mohla 11. júna organizácii odovzdať nové C3 Picasso, ktoré zabezpečí dovoz stravy starším a chorým klientom. Charita rozšíri tiež pôsobenie terénnych sociálnych pracovníkov v rámci projektu Streetwork.

Ocenenie za podporu vzdelávania a výskumu

Za pomoc a podporu v oblasti vzdelávania a výskumu, dostala naša automobilka od rektora Slovenskej technickej univerzity (STU) Róberta Redhammera ocenenie **List stromu poznania**. Cena je výsledkom dlhodobej spolupráce PSA a STU, ktorá momentálne prebieha formou Koordinačného centra odborného vzdelávania. Centrum zabezpečuje vzdelávanie našich zamestnancov na pôde univerzity odbornými lektormi. Študenti tamojších odborov zase majú šancu priamo v automobilke vidieť, ako funguje jej výrobný proces.

Doposiaľ bolo v rámci spolupráce PSA a STU vyškolených 1 811 zamestnancov počas 75 833 školiacich hodín.

So zármutkom sme sa rozlúčili s naším kolegom Vladimírom Nagyom, ktorý tragicky zahynul 29. júna 2012 a stále nám chýba.

Smútiaci kolektív úseku kvality vo zvarovni

- stranu pripravili K. Kováčová, A. Maťová -

Kto sa bude voziť celý víkend na 208?

V minulom čísle Bonjour Trnava sme vyhlásili hneď dve súťaže. Jednu pre našich zamestnancov, kde bolo treba odpovedať na súťažnú otázku: **Kedy sa začala príprava nástupcu 207?** Tá druhá bola venovaná deťom. Mali nakresliť obrázok, kam by pocestovali, keby ich rodičia vyhrali 208 na víkend.

Na Oddelenie internej komunikácie nám prišlo 188 lístkov so správnou odpoveďou: **Príprava nástupcu 207 sa začala koncom roka 2007**. Z nich vyžrebovali pracovníci oddelenia DSIN jedného súťažiaceho, ktorý vyhráva 208 na víkend a dvoch, ktorí získajú zmenšené modely tohto vozidla:

1. cena - auto na víkend:
Juraj Ležovič, HC1, montáž
2. cena - miniatúra 208:
Vladimír Jankovič, MV3, montáž
3. cena - miniatúra 208:
Dušan Bordáč, školiace stredisko, montáž

Výhercu výtvarnej súťaže pre deti ste si mali možnosť zvoliť vy sami. Najviac hlasov dostali:

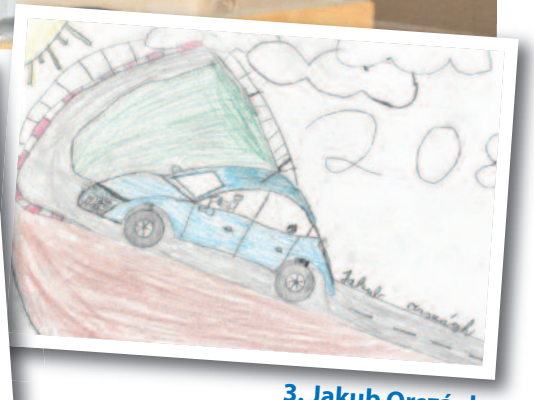
1. Viktória Viteková,
ktorá rodičom vyhrala 208 na víkend
2. Tomáš Horčička,
ktorý získal miniatúru 208
3. Jakub Országh,
ktorý taktiež získal miniatúru 208

Z hlasovacích lístkov pracovníci oddelenia DSIN vyžrebovali opäť troch zamestnancov, ktorých poteší balíček reklamných predmetov, ktoré sa im určite zídu počas celozávodnej dovolenky:

Katarína Mihaličková,
oddelenie ľudských zdrojov
Mário Krištofík,
oddelenie ľudských zdrojov
Ján Janúšik,
oddelenie DSIN

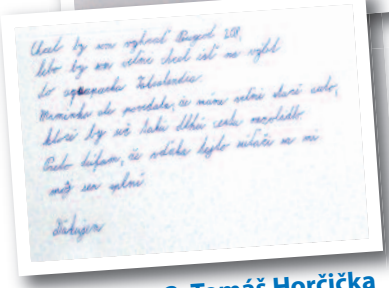
Výhercom blahoželáme!

Výhercovia si môžu vyzdvihnúť svoje výhry na Oddelení internej komunikácie, 1. poschodie, administratívna budova TR50, kancelária č. 119.



3. Jakub Országh

1. Viktória Viteková



2. Tomáš Horčička

Prečítali ste si pozorne nové číslo BONJOUR Trnava?

Tentoraz súťažíme o:

1. cena:
stan Montana pre tri osoby

2. cena:
stan Montana pre dve osoby

3. cena:
dve samonafukovacie karimatky

Stačí správne odpovedať na nasledujúce otázky a poslať nám súťažný kupón do 30. septembra na adresu: Oddelenie internej komunikácie, administratívna budova TR50, kancelária č. 119. Správne odpovede nájdete v jednotlivých článkoch tohto časopisu.

1. Uveďte názov nového Citroënu, ktorý spomíname v Aktualitách zo skupiny.

.....

2. Ako sa správne volajú zrkadlá, ktoré menia zafarbenie podľa intenzity svetla, ktoré na ne dopadá?

.....

3. Z čoho vyrába „torty" Katarína Kažimírová, o ktorej je rubrika Moje Hobby?

.....

4. Približne koľko korčuliarov sa zúčastnilo tohtoročného PSA TT inline?

.....

5. Napíšte aspoň jednu lokalitu, do ktorej sa vybrali tento rok turisti, a ktorú spomíname v tomto čísle Bonjour Trnava.

.....

6. Čo je prioritou augustových odstávkových prác?

.....

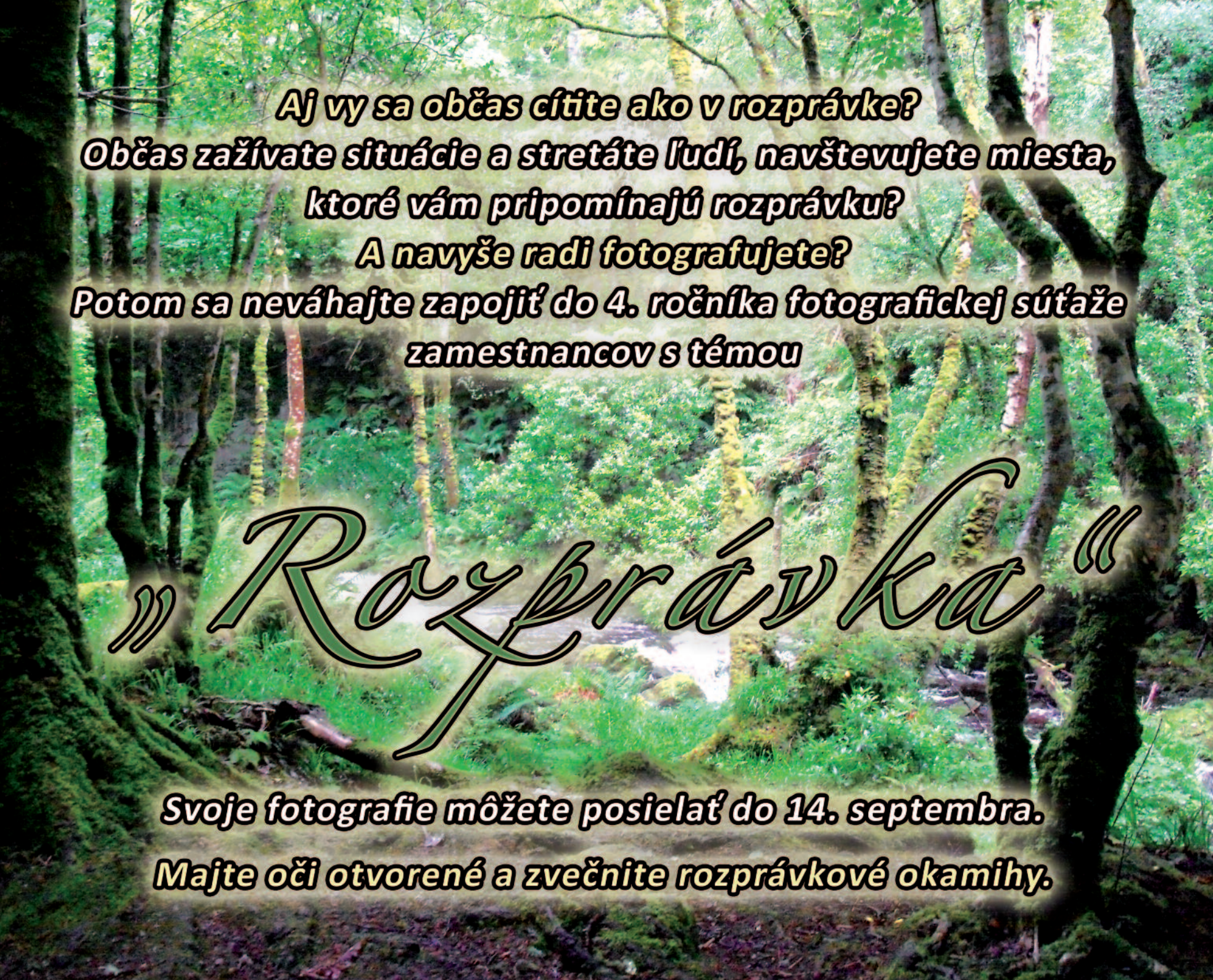
7. Od kedy stojí na čele trnavskej automobilky nový generálny riaditeľ Patrice Peslier?

.....

8. Ktoré cvičenie je naozaj pre každého? Ide o súbor naťahovacích cvikov, ktoré fungujú ako prevencia poškodenia svalov, kĺbov, či svalového preťaženia.

.....

Bonjour Trnava – vydáva PCA Slovakia, s.r.o. Vychádza ako občasník. **Redakcia:** Anna Maťová, Katarína Kováčová.
Adresa: PSA Peugeot Citroën Slovakia, interná komunikácia, Automobilová ulica 1, 917 01 Trnava, **tel.:** 033/5482 300, **fax.:** 033/5484 542,
e-mail: anna.matova1@mpsa.com, katarina.kovacova@mpsa.com. **Fotografia na titulke:** A. Maťová,
Grafický layout: Lukáš Boháč


Aj vy sa občas cítite ako v rozprávke?
Občas zažívate situácie a stretáte ľudí, navštevujete miesta,
ktoré vám pripomínajú rozprávku?
A navyše radi fotografujete?
Potom sa neváhajte zapojiť do 4. ročníka fotografickej súťaže
zamestnancov s témou
„Rozprávka“
Svoje fotografie môžete posielať do 14. septembra.
Majte oči otvorené a zvečnite rozprávkové okamihy.