



# Strategie řešení dopadu globální krize

**Vážení spolupracovníci,**

**v souvislosti s celosvětovou finanční a ekonomickou krizí, která nás přímo ovlivňuje, jsme zpracovali strategii, jejímž prostřednictvím se nám toto obtížné období podaří překonat. Tato strategie stanovuje klíčové oblasti pro další úspěšné fungování firmy včetně specifikace jednotlivých projektů.**

## 1. hotovost

- minimalizujeme sklady - výprodej hotových výrobků, snížíme rozpracovanost na minimum
- minimalizujeme pohledávky - zkrátíme splatnosti za slevu
- získáme podporu od bank (rozložení splátek investic apod.)
- zajistíme exportní a předexportní financování.

## 2. tržby 2009

- udržíme stávající zákazníky a zvýšíme jejich spokojenost
- získáme nové zákazníky - Bělorusko (kontrakt MMZ), Rusko, Tatarstán
- dokončíme nové projekty
  - přesné dílce (Bosch, Delphi...)
  - Čína (4 projekty Yuchai, WUXI RI);
  - čerpadla Z (Volžskij Diesel)

## 3. vytěžování volných kapacit

- přehodnotíme outsourcing - prověříme možnosti obnovení vymístěných výrob
- obnovíme jednání o odmítnutých poptávkách - změna cenové politiky (například EngloTech)
- nabídneme slevové akce – náhradní díly apod.

## 4. úspora na úrovni nákladové ceny

- snížíme vnitřní a vnější ztráty ve výrobě
- snížíme materiálové náklady



- zlevníme výrobek konstrukčními úpravami
- snížíme pracnost výrobků technologickými prověrkami.

## 5. omezíme zbytné režijní činnosti a služby s cílem snížit náklady 2009

Realizace uvedených opatření a úsporných kroků nesmí snížit kvalitu výroby a spokojenost stávajících

zákazníků. Spokojenost všech zákazníků chceme trvale zvyšovat.

Uvedená strategie je rozpracována do konkrétních termínovaných úkolů, které jsou pravidelně kontrolovány na poradě vedení. Uvedená strategie se dotýká každého zaměstnance Motorpalu, a proto od každého očekáváme:

- firemní loajalitu
- ztotožnění se s uvedenou strategií
- iniciativu a pozitivní přístup při naplňování strategie
- výbornou kvalitu odváděné práce
- vysoké pracovní nasazení
- dodržování zákonných předpisů a interních pravidel a postupů.

Uvedenou strategii jsme zpracovali s cílem stanovit cestu k překonání současné krize a zajištění budoucnosti Motorpalu. Pro její úspěch je důležité osobní zapojení každého zaměstnance. Zaměstnanci, kteří tento fakt nepřijmou a nepodpoří snahu celé firmy, si nezaslouží být v našem týmu. Chování zaměstnanců, kteří budou lhostejní k Motorpalu a jeho budoucnosti a nebudou uveřejněná očekávání naplňovat, nebudeme tolerovat.

V Jihlavě 24. 3. 2009

**Osobně věříme, že společně budeme úspěšně vedeni a.s. Motorpal**

## Pokles dodávek pro Deutz se projevuje propadem výroby Motorpalu

Celosvětová ekonomická krize zásadním způsobem dopadá v podobě poklesu požadavků od zákazníků i na našeho největšího obchodního partnera, německou firmu Deutz. V konečném výsledku se pak projevuje i v Motorpalu. Výpadky v potřebách konečných uživatelů motorů Deutz se začaly projevovat již ve druhém pololetí 2008 převážně na trhu v USA a západní Evropě. Důsledkem bylo rychlé omezení výroby motorů řady 2011 (Motorpal dodává na tento motor kompletní vstříkací systém – jednoválcová čerpadla PC1M, vstříkovače a ostatní komponenty), ke kterému došlo v několika vlnách koncem třetího a v průběhu čtvrtého čtvrtletí roku 2008. Pokles poptávky se ale projevil i ve výrobě motorů řady 914 (pro něj Motorpal dodává řadová čerpadla PPMi, PPMi Mercer a sady magnetů), určených pro zemědělské a průmyslové aplikace. Tento propad požadavků, spolu s vlivem směnného kurzu koruny vůči euru, způsobil v roce 2008 výpadek tržeb za firmou Deutz ve výši 286 milionů korun

proti původnímu plánu. Prodeje firmě Deutz dosáhly pouze 65 procent předpokládané hodnoty.

Plán tržeb za firmou Deutz pro letošní rok je výsledkem velmi pečlivých a opakovaných jednání, odráží marketingové výhledy společnosti Deutz a vývoj situace na trhu koncem roku 2008. Výsledkem je předpokládaný objem prodeje ve výši 397 milionů korun, což je 76 procent dosažené skutečnosti v roce 2008. S ohledem na aktuální vývoj je ale zřejmé, že se ani tento plán pravděpodobně nepodaří naplnit a že jsme nuceni čelit, spolu s Deutz, dalšímu masivnímu, neočekávanému poklesu poptávky a hluboké recesi trhu. Nyní kontrahovaná zákazková náplň roku 2009 pro Deutz dosahuje částky 240 milionů korun, což je jen 61% plánovaného objemu. Tento stav s sebou následně nese nutné omezení výroby nejen u samotné firmy Deutz, ale i u jejích dodavatelů, mezi které patří pochopitelně Motorpal.

Vedení Motorpalu, obchodní a technický úsek

vyvíjejí maximální úsilí, aby byly nynější výpadky výroby a dodávek pro Deutz kompenzovány navýšováním zakázek pro jiné zákazníky (například Rusko a Bělorusko). I přes snahu urychleně dokončovat a aktivovat další rozpracované projekty (především v Číně, Indii, pro Delphi nebo Bosch) a hledat nové potenciální zákazníky se však nedaří takto zásadní výpadek objednávek plně nahrazovat. Snížený objem tržeb potom komplikuje situaci v likviditě firmy.

Jednou z mála možných alternativ řešení nynější obtížné situace, která umožní firmě přežít i se sníženými tržbami, je maximální možná redukce všech nákladů a urychlené uplatnění jednotlivých opatření ze Strategie řešení dopadu globální krize. Paralelně s těmito opatřeními je potřeba velmi intenzivně pracovat na rozpracovaných i nových obchodních i technických projektech, které přinesou nárůst tržeb a zajistí zakázky prioritně ještě letos, či v příštích letech.

**ing. Tomáš Emmer, obchodní ředitel**

# Deutz přijal balík opatření pro řešení krize

Kvůli poklesům prodejů v minulém i v letošním roce vypracovalo vedení Deutz program nazvaný MOVE. Ten zahrnuje celý balík nástrojů boje s důsledky celosvětové hospodářské krize. Má zajistit dlouhodobou a stabilní perspektivu značky.

Hlavním cílem opatření je především zajištění příjmů společnosti Deutz a vytvoření předpokladů pro finanční zdraví i v budoucnosti. Zahrnuje například i urychlení výzkumu a vývoje tak, aby se firma stihla s předstihem připravit na přísnější emisní limity. Deutz si chce zároveň zajistit dlouhodobé financování nezávislé na bankách.

S ohledem na pokles klíčových ukazatelů v roce 2008 předpokládá Deutz i pro rok 2009 další zásadní pokles v prodejkách, nových objednávkách a tržbách. Příčinou je globální recese, projevující se trvalým oslabením poptávky od klíčových zákazníků, přičemž zjevný obrat k lepšímu firma neočekává dříve než v roce 2010. Přes nutnost zvýšit redukci nákladů a aplikovat úsporná opatření Deutz stále pokračuje v investování zásadních částek v desítkách milionů EUR do vývoje generace moderních motorů s integrovanou technologií úpravy spalín. Dále bude posilovat vysokou úroveň likvidity a vlastního kapitálu a dlouhodobě, na bankách nezávislé financování. Stejně tak bude přizpůsobovat výrobní program tržním požadavkům. Z těchto důvodů je představenstvo Deutz přesvědčeno, že firma bude moci po odeznění ekonomické krize dále pokračovat cestou růstu zisku.

## Výzkum a vývoj – klíč k budoucnosti

Aktivity na poli výzkumu a vývoje Deutz v průběhu roku 2008 zásadně posílil, a to o 61,8 procent proti předchozímu období (v absolutním vyjádření částka věnovaná na výzkum a vývoj dosáhla v loňském roce 90,3 milionů EUR). Vývoj nových motorů tvořil přitom zhruba 80 procent z této částky. Klíčové jsou pro Deutz technologie následné úpravy výfukových spalín, které musí přispět k tomu, aby důležité zemědělské a průmyslové aplikace motorů vyhověly emisním stupňům Tier 4i. Ty začínají platit od roku 2011. Na tyto aktivity Deutz vyčlenil 6 procent obrátu celé firmy. Motorpal se na vývoji nových řešení motorů chce také podílet, a to uplatněním elektronicky řízených verzí čerpadel EPP.M a EPC1.M s elektronickou regulací a proporcionálním EGR.

## Redukce nákladů a počtu zaměstnanců

„S ohledem na všeobecné ekonomické klima začal Deutz od poloviny roku 2008 reagovat na snižování požadavků trhu. Přesto ale naše opatření k úpravě kapacit, nákladů a procesů byla nedostatečná s ohledem na velmi rychlý pokles trhu. Z tohoto důvodu byl tedy koncem roku 2008 iniciován celý balík všeobecných opatření ‚MOVE‘, s cílem ochrany a zajištění budoucí prosperity,“ říká šéf společnosti Deutz AG Dr. Helmut Leube. „Program ‚MOVE‘ je zaměřen především na ochranu krátkodobé ziskovosti pomocí redukce nákladů, úpravy kapacit, odpovídající cenové politiky a redukce materiálových nákladů. Program ‚MOVE‘ ale rovněž obsahuje strukturální opatření, která jsou konstruována k zabezpečení a zlepšení budoucích tržeb díky výkonnějším, efektivnějším procesům,“ doplňuje Helmut Leube.

Pokles poptávky po produktech našeho německého partnera šel postupně napříč sortimentem. Například už na počátku druhé poloviny loňského roku zasáhl motory s objemem do čtyř litrů, u nichž nové objednávky spadly meziročně

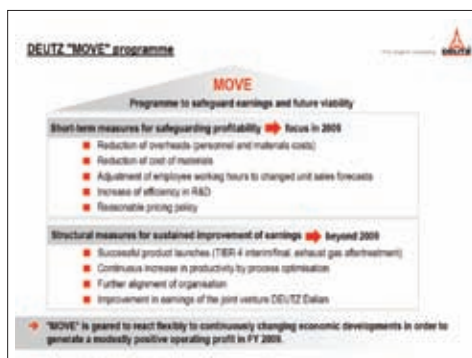
(2008/2007) téměř o 15 procent. Na konci roku však propad postihl i třídu kompaktních motorů od čtyř do osmi litrů (meziroční pokles o 11,8 procent). Oslabení zájmu se týkalo jak výrobků určených pro zemědělské stroje a další off road aplikace, tak i produkty určené pro silniční vozidla.

Díky extrémně nestabilnímu stavu ekonomiky není v současné době vedení Deutze pochopitelně schopné spolehlivě předpovědět vývoj finančního roku 2009. Přesto, s ohledem na pokračující velmi slabou úroveň požadavků, předpokládá Deutz, že objem prodejů bude zásadně nižší než v roce 2008. Společnost pracuje na různých variantách scénáře dalšího vývoje tak, aby byla schopna pružně reagovat v nákladech a struktuře na rozličné trendy a vývoj v průběhu roku 2009. Cílem je –

přes pokles prodeje – zabezpečit v roce 2009 mírně kladný hospodářský výsledek.

„Přísná redukce nákladů a restrukturalizace je klíčem k ochraně příjmů a k zabezpečení dlouhodobých výhledů společnosti. Zároveň se blíže zaměřujeme na náš dlouhodobý růst a mezinárodní strategii, vytváříme důležité podmínky pro budoucí úspěch díky investicím do účinných technologií pro zabezpečení vyšších emisních norem. Zaměstnanci, řídicí manažeři a výbor pracujících zůstali v tomto obtížném období vysoce loajální s firmou. Dohromady to vše znamená, že po odeznění ekonomické krize se bude Deutz schopna velmi rychle vrátit na cestu růstu zisku,“ věří dr. Helmut Leube.

Tomáš Emmer



**Program MOVE je kompletní souhrn opatření, která mají zajistit výnosy a životaschopnost společnosti Deutz**

Skládá se z:

- krátkodobých úspor zaměřených na zabezpečení ziskovosti
- strukturálních opatření vedoucí k udržitelnému zvyšování výnosů
- nastavení procesů a struktury tak, aby se snížila cena výrobků
- cílem tohoto programu je dosáhnout v tomto fiskálním roce alespoň malý, ale kladný operační zisk

## MOVE

### Krátkodobé úspory zaměřené na zabezpečení ziskovosti

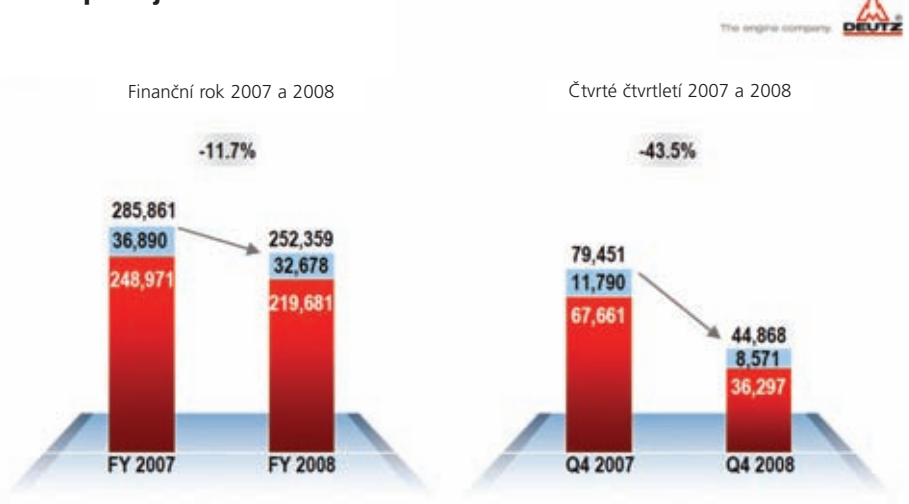
- Snižování režijních nákladů (věcných a zaměstnaneckých)
- Snižování nákladů na materiál
- Přizpůsobení pracovní doby zaměstnanců změněné hodnotě produktů
- Zvýšení efektivity ve výzkumu a vývoji
- Přijatelná tvorba cen

### Strukturální změny pro trvale udržitelné navýšování výnosů i po roce 2009

- Úspěšné uvedení produktů na trh (TIER 4)
- Pokračování ve zvyšování produktivity pomocí procesní optimalizace
- Další změny organizačního uspořádání
- Zvýšení výnosů továrny DEUTZ Dalian

**MOVE je nástroj umožňující flexibilně reagovat na stále se měnící ekonomický vývoj a s jeho pomocí vytvořit alespoň mírný, ale kladný operační zisk ve fiskálním roce 2009.**

## Pokles prodejů



# Technologie snižování emisí u naftových motorů v oblasti „Nonroad“

Nově vyvíjené spalovací motory musí odpovídat zvyšujícím se ekologickým požadavkům, a proto musí splňovat i přísnější emisní normy. U silničních vozidel jde o normy označované jako Euro 1-6 (u vozidel kategorie M1, N1), Euro I-V (u vozidel těžších než 3,5 tuny). U takzvaných „Nonroad“ (tedy nesilničních) aplikací jsou to normy Stage 1 až 4 (EU) / Tier1 až 4 (USA). Pokud mluvíme o „Nonroad“ aplikacích, pak máme na mysli především traktory, mobilní stroje a průmyslové motory.

## Labyrint norem

Zmíněné předpisy upravují emise oxidu uhelnatého (CO), uhlovodíků (HC), oxidů dusíku (NOx), a jemných pevných částic (PM). Od zavedení EURO 2 (v roce 1993) jsou navíc stanoveny rozdílné emisní limity pro vznětové a zážehové motory. Rozdíl je také u emisních norem pro osobní vozidla, nákladní vozidla a kategorii „Nonroad“. Zatímco u vozidel pro osobní dopravu nepřesahující maximální provozní hmotnost 3,5 tuny jsou nejvyšší povolené limity exhalací regulovaných plynů udávány v jednotkách g/km, u těžkých nákladních vozidel nad 3,5 tuny pak v odlišných jednotkách g/kWh. Proto nejsou tato kritéria porovnatelná. Rozdílné emisní normy jsou také v různých teritoriích – nejpřísnější platí v EU, USA a Japonsku. V dalších zemích jsou zaváděny obdobné normy se zpožděním a například v zemích jako Čína a Indie platí přísnější pravidla ve velkoměstech než na venkově.

## Kritéria pro „Nonroad“

V další části se už budeme zabývat jen emisními normami u kategorie „Nonroad“.

U této kategorie se v porovnání norem Tier1/Stage1 proti normám Tier4/Stage 4 řádově zpřísnily limity především u pevných částic (PM) a oxidů dusíku (NOx). Proto se postupně i u dieselových motorů této kategorie obdobně jako u silničních vozidel spolu s optimalizováním samotného spalovacího procesu zavádějí technologie EGR, DPF a pro nejpřísnější limity i SCR.

Moderní dieselové motory jsou na rozdíl od zážehových motorů teoreticky úspornější i při částečném zatížení, ovšem za cenu enormní tvorby oxidů dusíku. To je dáno vlastnostmi spalování extrémně chudé směsi. Při vysokém zatížení naopak dieselové motory produkují ohromné množství pevných částic (sazí), které jsou minimálně stejně nebezpečné jako oxid dusíku. Obecně se tak dá říct, že proti zážehovým motorům, u kterých je největší problém vysoká tvorba oxidu uhličitého, produkují dieselové motory velké množství chemicky a mechanicky nebezpečných látek.

## Principiálně existují dvě cesty ke snížení emisí:

- Úprava kvality spalovacího procesu (uvnitř válců)
- Úprava výfukových plynů

Pro splnění nejpřísnějších limitů je nutný vývoj motorů oběma směry:

**U kvality spalování**, která závisí na mnoha parametrech motoru, je to například:

optimalizace přívodu nasávaného vzduchu (turbodmychadla, chladiče, použití 4ventilového rozvodu apod.) způsob vstřikování (vstřikovací zařízení s rychlými řídicími jednotkami schopnými v reálném čase sledovat podmínky v jednotlivých válcích a pružně reagovat na provozní podmínky a zatížení motoru, zvyšování vstřikovacích tlaků, elektronické řízení – možnost použití pilotního a děleného vstřiku. Velmi malé dávky paliva, které se pohybují v řádech od 5 do 30mm<sup>3</sup>, musí být pro zajištění optimálního spalování přesně odměřeny

v několika tisícinách vteřiny.) konstrukční řešení spalovací komory (u vstřikovacích trysek se zvětšuje počet vstřikových otvorů) a tím rozložení plamene.

**Pro úpravu výfukových plynů** se používají následující technologie:

**EGR (Exhaust gas recirculation) - recirkulace výfukových plynů** je způsob, jak snížit emise výfukových plynů vznětových motorů na úroveň norem Tier3/Stage3A a vyšších. Principem je, že část výfukových plynů se odvádí ventilem EGR většinou přes výměník tepla (chladič) zpět do sání motoru a dále do spalovacího prostoru, čímž se omezuje vznik dalšího NOx (ve vzduchu je menší podíl kyslíku, výsledkem jsou nižší teploty v průběhu spalování a tím i nižší produkce oxidů dusíku).

Výhodou systému EGR je, že snižuje emise přímo v místě jejich vzniku – ve spalovacím prostoru. Z tohoto důvodu není třeba přidávat žádná aditiva. Vozidla vybavená touto technologií je možné provozovat na běžnou motorovou naftu, která je k dispozici na každé čerpací stanici.

Nevýhodou je jisté zvýšení měrné spotřeby paliva, ve srovnání se stejným motorem bez recirkulace výfukových plynů (s EGR díky nižšímu množství kyslíku je k dispozici menší hmotnostní množství paliva, tím méně tepla – tedy méně energie, kterou motor mění v mechanickou práci).

**SCR (Selective Catalytic Reduction)** - selektivní katalytická redukce. Tato technologie využívá reakci, při níž oxidy dusíku reagují v přítomnosti katalyzátoru s amoniakem NH<sub>3</sub> za vzniku plynného dusíku a vody. Obě tyto látky jsou pak pro ovzdušnění a životní prostředí neškodné. Z principu je využití samotného čistého amoniaku nemožné, je totiž velmi jedovatý a navíc vysoce korozivní. Z bezpečnostního hlediska se tedy jako zdroj amoniaku pro tyto účely používá močovina známá pod nejčastěji komerčně využívaným názvem AdBlue, umístěná v samostatné nádrži ve vozidle. Odstraňování oxidů dusíku metodou SCR probíhá v čistící jednotce, která je zařazena na samotný konec systému pro čištění výfukových plynů. Důmyslný dávkovací systém v kombinaci s SCR - katalyzátorem dokáže snížit emise oxidu dusíku o zhruba 85 % a částic sazí o 40 %.

Tato na první pohled jednoduchá a elegantní metoda má však svoje nevýhody. Především systém vyžaduje neustálé doplňování močoviny. Ta musí být velmi čistá; hlavně nesmí obsahovat ani stopy látek, které by zničily katalyzátor. Provoz SCR jednotky musí být navíc velmi přesně řízen. Proces odstraňování oxidů dusíku je citlivý na teplotu, a ta musí být udržována ve velmi úzkém rozmezí. Dávkování močoviny také musí být velmi přesné: její nedostatek by omezil účinnost odstraňování NOx a naopak přebytek by vedl k úniku jedovatého amoniaku. Velkým problémem je také skutečnost, že roztok AdBlue při nižších teplotách (od -10°C) tuhne a systém musí mít vyhřívání, což zvětšuje technologickou a energetickou náročnost a dále tak prodražuje provoz.

Celý systém je však relativně složitý a prostorově náročný, proto se prosadil především u velkých motorů pro nákladní vozy a autobusy, kde se cena za instalaci a provoz této technologie v celkových nákladech na pořízení a provoz vozidla projeví jen málo. I když rozšíření této technologie brzdí i nároky na infrastrukturu a logistiku dodávek AdBlue k běžným čerpacím stanicím, má tato metoda potenciál snížit obsahy dusíku ve výfukových plynech až někde k jedné desetíně g/kWh a dá se očekávat, že se její použití rozšíří i do dalších kategorií motorů.

Při poruše systému (nebo při nedostatku AdBlue) motor sice funguje dál, ale s vyššími emisemi,

proto u některých motorů zasáhne v tomto okamžiku řídicí jednotka a omezí výkon či rychlost na polovinu, aby donutila řidiče natankovat AdBlue, popřípadě nechat systém opravit.

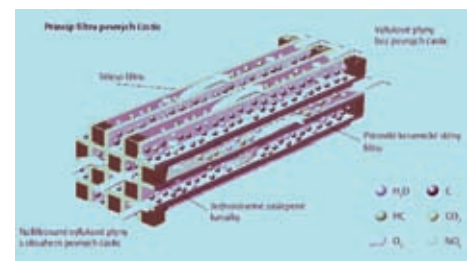
**Katalyzátor výfukových plynů** - snižuje množství škodlivin ve výfukových plynech tím, že usnadňuje chemické reakce látek v nich obsažených. Donedávna se katalyzátor používal pouze u zážehových motorů, ovšem s nástupem platnosti přísnějších emisních norem Euro4(Tier4) nachází uplatnění i u vznětových motorů jako součást systému SCR nebo DPF.

**DPF (Diesel Particulate Filter) – filtr pevných (hmotných) částic** je zařízení určené k odstranění pevných částic (sazí) z výfukových plynů, které vznikají v každém vznětovém motoru, čemuž nelze úplně zabránit.



## Princip filtru pevných částic

Filtr pevných částic tvoří keramické těleso z karbidu křemíku uložené v kovovém plášti. Výfukové plyny procházejí tělesem filtru jednostranně zaslepenými kanálky s pórovitou keramickou stěnou, ve které jsou zachycovány částice. Aby nedocházelo k zanesení filtru a tím k omezení jeho funkčnosti, jsou zachycené částičky spalovány a přeměňovány na oxid uhličitý – regenerace filtru. Filtr částic je součástí výfukového systému motoru.



## Filtrační materiály

1. Keramické: cordierit (nízká tepelná odolnost), karbid křemíku (vysoká tepelná odolnost, bod tání 2700°C, vyšší cena).
2. Kovové: kovová vlákna tkaná do monolitu (dražší než keramické materiály), sintrované kovy.

## Závěr

Směr, kterým se bude udávat vývoj snižování emisí dieselových motorů nejen pro těžká nákladní vozidla, ale i pro kategorii „Nonroad“, je v současné době již téměř pevně daný. S použitím vyspělejších vstřikovacích systémů to bude jistě kombinace dvou výše uvedených technologií EGR a SCR s spojením s filtrem částic a katalyzátorem. Tyto se mohou vhodným způsobem doplňovat, protože, každá z metod je více či méně vhodná pro jiný typ provozu a výkonů motorů. Do budoucna lze tak předvídat a někteří výrobci plánují již dnes, že dojde ke kombinaci několika metod. Jak k úpravě spalování, dalšímu zvyšování spalovacích tlaků a masivní zavedení v reálném čase řízeného spalování pomocí časovaného vstřikování, tak k recirkulaci výfukových plynů (se stále zvětšujícím se objemem recirkulace) a selektivní katalytické redukci.

# Q-Sloupek: Výroba dílců pro firmy BOSCH a DELPHI

Motorpal se intenzivně připravuje na výrobu dílců pro firmu Bosch (vačky) v závodě Jihlava a Delphi (elementy) v závodě Batelov. V březnu proto proběhl v naší společnosti vstupní audit těchto firem, který dopadl v obou případech úspěšně. Oba zákazníci bezpodmínečně požadují, aby na výrobu jejich dílců byla aplikována pravidla a principy normy TS 16949.

## Vačky pro Bosch

Audit firmy Bosch proběhl ve dnech 17.-18. března v širším obsazení (zástupci kvality, výroby, specialista na tepelné zpracování, rozvoj dodavatele). Společně se zákazníkem musíme doložit některé detaily, které se týkají například dokumentace a přísného dodržování stanovených postupů. Potřebám firmy Bosch musíme přizpůsobit i procesní parametry v tepelném zpracování vaček. V návaznosti na audit nás navštívil pan Brennemann,

kteří zastupuje Bosch pro výrobu vaček v Motorpalu. Ten blíže konkretizoval potřebné změny a zároveň se zabýval konkrétními opatřeními, ze kterých jako výstup vznikl akční plán. Dalším krokem ve vzájemné spolupráci na přípravě výroby vaček bude provedení procesního auditu ze strany zákazníka (koncem dubna). Při něm by měl zástupce firmy Bosch prověřit naši připravenost pro výrobu vaček.

## Elementy pro Delphi

Ve dnech 24.-25. března byli v Motorpalu i zástupci firmy Delphi. Ti se zaměřili na tok výroby pístu a válce za měkka i za tvrda včetně sestavy. Důležitým bodem bylo zajištění kvality v procesu, stanovení systému, který zabezpečí, že se k zákazníkovi nedostane ani jeden vadný výrobek. Tento systém firma nazývá FTQ (First Time Quality) a jeho principem je přísné sledování neshodných

kusů ve výrobě, analýze příčin jejich vzniku a přijímání nápravných opatření. Opět jsme od zákazníka slyšeli důrazný požadavek na dodržování sledu pracovních operací a stanoveného pracovního postupu. Závěrem jednání je požadavek zákazníka na výrobu vzorků a na vypracování průvodní dokumentace výhradně na formuláři firmy Delphi. Jednotlivé typy (celkem sedm) budou vzorkovány (PPAP) v rozmezí 18. až 24. kalendářního týdne. Každá vzorkovací zpráva musí obsahovat kromě náměrů také tyto dokumenty: Schéma výrobního toku (Flow chart), FMEA, Kontrolní plán, SPC, veškeré materiálové atesty a podklady od dodavatelů. Z toho je patrné, jak velký rozsah prací musíme udělat, abychom uspokojili náročné požadavky zákazníka. Všichni ale věříme, že tyto náročné úkoly zvládneme.

Romana Pšenková

## Záhada pochodně č. 3

Před čtyřiceti léty se v Jihlavě upálil Evžen Plocek. Jeho život i smrt však zůstávají dodnes opředeny mnoha nejasnostmi



Jan Palach, Jan Zajíc, Evžen Plocek. Tři muži, kteří obětovali na počátku roku 1969 život z politických důvodů. Jejich poselství je stále předmětem diskusí a sporů.

Velký pátek, 4. dubna 1969. Na jihlavském náměstí Míru, dnes Masarykově, je pouť – kolotoče, střelnice, houpačky, davy bavících se lidí. Je šest hodin a nikdo z nich netuší, že se za pár okamžiků stanou svědky tragického divadla. Od maringotky střelnice najednou utíká ke kašně hořící muž v dlouhém kabátě. Další atrakce? Okolostojícím teprve po chvíli dochází, co se děje. „Než jsem ho doběhl, ležel na zemi... někdo na něj hodil deku, i ta prohořela, vzpomíná na situaci Stanislav Ambrož, jehož očitě svědectví přinesly minulý týden Jihlavské listy. „Byl celý spalený, chroptěl... někdo zavolal sanitku, objevil se policajt. Vzpomínám si, jak jsme odháněli děcka, kterých tam bylo...“

Hořícím mužem byl devětatřicetiletý Evžen Plocek, pracovník největšího jihlavského podni-

ku Motorpal. V osudný pátek 4. dubna odešel z fabriky v okrajové čtvrti Staré Hory po druhé hodině. Na zastávce trolejbusu do centra potkal svého přítele Jaroslava Šebestu, okresního tajemníka komunistické strany. Oba muže pojilo nejen přátelství, ale i politické přesvědčení: od jara 1968 se výrazně angažovali v reformním proudu strany a oba byli delegáty mimořádného „vysočanského“ sjezdu KSČ, svolaného po sovětské invazi. „Byl nápadně vážný a smutný, což nešlo dohromady s jeho povahou – vždycky totiž býval veselý,“ vzpomínal na své poslední setkání s přítelem Jaroslav Šebesta, který už dnes nežije, v dubnu 2004 v jihlavské příloze MF Dnes. Když se oba muži loučili, Plocek mu prý podal obřadně ruku.

V centru města se Evžen Plocek nejprve zastavil v kavárně Alfa. Vypil zde dva velké rummy a pak někomu telefonoval – Veřejná bezpečnost při vyšetřování jeho činu nezjistila, komu. Z kavárny odešel do drogerie, kde si koupil dvě lahve nitrocelulózového ředidla. V průjezdu se hořlavinou polil a vyšel na náměstí. Na pult střelnice hodil papír se dvěma vlastnoručně psanými poselstvími: „Jsem pro lidskou tvář – nesnáším necit. Evžen.“ „...Pravda je revoluční – napsal Antonio Gramsci.“ Pak se vydal k budově okresního výboru strany. V krabíčce si ponechal jedinou sirku...

Evžen Plocek zemřel o pět dní později, 9. dubna. Jeho pohřeb v sobotu 12. dubna se stal velkou manifestací, ohlas činu však zůstal vinou cenzury omezen na Jihlavu a okolí. Do širšího povědomí se Plocek dostal až po roce 1989. Dodnes nicméně zůstává v Palachově a Zajícově stínu. Také proto, že jeho život se přičítá čítankovému zjednodušení.

## Život po životě

Pločekův pohřeb se stal masovou demonstrací,

kteří se zúčastnili i oficiální představitelé města a Motorpalu. „Prostory hřbitova nemohly pojímat pětitisícové smuteční shromáždění jihlavských občanů. Poslední slova rozloučení. A znovu se vkrádá otázka. Proč, Evžene? Vždyť jen živí mohou přetvářet tento svět,“ psala 15. dubna jihlavská Jiskra. Nepočítáme-li zprávičku, kterou propašoval Jan Petránek do vysílání rozhlasu, neproniklo do celostátních médií o Pločekově činu ani slovo.

„Ještě když jsem na podzim 1969 přišel do Motorpalu, tak to tady bylo dost živé,“ vzpomíná dnešní prezident firmy Antonín Policar, který je ve společnosti zároveň služebně nejstarší. Podle něj se o tom mezi lidmi ve fabrice normálně mluví, zvláště kolem prvního výročí v roce 1970. Postupně však případ přikrylo politicky motivované mlčení a také Pločekovo obchodně-technické oddělení bylo rozpuštěno. Plocek dodnes zůstává více méně regionálně postavou. Snad proto, že se upálil v Jihlavě, a nikoli v metropoli. Svou roli mohla hrát také jeho reformněkomunistická minulost, spornost pohutek či bílá místa v životopise. S Pločekovým odkazem si neví příliš rady ani město Jihlava. U morového sloupu na Masarykově náměstí je spíše symbolický pomníček, u něhož se o výročních čínech odehrávají oficiální pietní akty. Přestože primátor města Jaroslav Vymazal (ODS) považuje Pločekův skutek za „vlastenecký čin“ a jeho odkaz za aktuální i pro naši dobu, otázkou, proč není tedy po tomto vlastenci v Jihlavě pojmenováno žádné veřejné prostranství, je poněkud zaskočen. „Váš námět nikoho zatím nenapadl,“ říká ve své velké pracovně s výhledem na Masarykovo náměstí.

## Petr Zidek

Autor je redaktorem Lidových novin  
Článek vyšel v rozšířené podobě v LN 11. dubna 2009

Nedávno jsme si připomněli 40 let od doby, kdy zemřel Evžen Plocek. Ten pracoval v tehdejší Motorpalu. Soutěžní otázka spočívá ve výběru správných variant oddělení, v nichž působil.

a) obchodně-technické oddělení

b) metalurgie

c) nástrojárna

Své odpovědi vhodně nejpozději do 10. května do sběrných schránek v jídelních nebo vrátnicích, případně zasílejte na e-mailovou adresu: tryska@4jan.cz. Nezapomeňte uvést vaše jméno a číslo střediska. Tři vylosovaní výherci opět získají věcné ceny, které si mohou vyzvednout na sekretariátu generálního ředitele u paní Šárky Vackové (2364) po předložení průkazky. Správnými řešeními soutěžní otázky z minulého čísla je b) Indický veletrh SIAT EXPO 2009 se konal od 21. do 24. ledna ve městě Pune. Výherci z minulého čísla jsou František Jaša, oddělení informatiky (středisko 9981), Jaroslav Kreml (středisko 9984), Romana Hobzová (středisko 31129).