

# Výchozí zpráva - Erasmus Barcelona 2025

Až do následujícího dne do přiletu a pár dní po tom jsme netušili, jaká bude naše pracovní náplň. První pracovní dny jsme zjistili, že školení na BOZP zde neberou na lehkou váhu, a tak jsme první 3 dny strávili nad materiály, které nám firma poskytla a na vyplňování testů kvůli ověření našich znalostí.

Po BOZP přišli další formality, a to podepisování několika mlčenlivostí, jednak od Ingedetechu a jednak od SEATu, abychom tam mohli pracovat a pohybovat se po pracovní ploše.

Práce v SEATu však nikdy nevyšla, i přes to že to byl původní plán našich vedoucích v Ingedetechu. Vždy, když už jsme tam skoro nastoupili, se ukázal nějaký problém. První byl, že prý to vedoucímu oddělení nikdo neřekl, a tak pro nás nemá práci. Další problémy už se týkali pouze manažerského vedení, kdy si vždy naši nějaký problém a my jsme postupem času podepisovali další dokumenty nutné k práci v SEATu.

Nakonec jsme celou naši pracovní náplň měli v Ingedetechu, včetně několika prohlídek SEATu s naším nadřízeným. Celá naše práce se točila okolo kontroly kvality a dala by se rozdělit na dvě části.

V první části jsme měli za úkol kontrolu kvality kabeláže v autech Ibiza a Terramar. Kontrolovali jsme interní i externí část kabelů. Bylo nutné celou kabeláž zvážit a odebrat konektory, tak abychom roztřídili plastové a kovové části, které jsme pak zvlášť vážili. Dále jsme odstraňovali izolační pásky, které jsme třídili podle typu účelu (podle materiálu) a velikosti a následně měřili jejich délku. V poslední řadě jsme pak vážili pouze zaizolované vodiče. Práce měla za účel ověřit kvalitu dodávaného zboží subdodavatelem a vyloučit jakoukoliv formu podvodu ohledně odebírání mědi.

Po zkušenosti v dílně nás čekal přechod do kanceláře a učení se s programem Catia. V druhé části našeho Erasmu jsme měli za úkol kontrolovat a vyhodnocovat kolize u nových blatníků pomocí již výše zmíněného CAD<sup>1</sup> programu. Vyhodnocení jsme dělali pro všechny 4 kola, přičemž jako výchozí bod u vzdáleností jsme používali potencionální umístění kola během jízdy, a ne kolo samotné. Celé jsme to pak zakončili prezentací pro vedení firmy a kolegy zapojené do projektu, kde jsme prezentovali nejen polohu jednotlivých míst, ale dělali jsme kompletní analýzu rizikových míst a našich návrhů na zlepšení tohoto problému.

Ještě stojí za zmínku, naše kulturní výlety o víkendu, neboť jindy nebyl čas a ani poloha na to něco podnikat, protože jsme byli dosti mimo frekventovanější spojení veřejné dopravy a daleko od města. Navštívili jsme téměř všechny památky týkající se tvorby Antoniho Gaudí (casa de Batlló, Sagrada família,...), Montserrat monastery, La Catedral de Barcelona, ...

---

<sup>1</sup> computer-aided design