

ČASOPIS SKUPINY ARRIVA

3/2017

ARREVUE

VIP
CESTUJÍCÍ
**VÁCLAV
KOPTA**
str. 24

Téma čísla: Destination Green

ZELENÁ MÁ ZELENOU

str. 6

 **ARRIVA**
a DB company

ARREVUE

3/2017



Téma: Destination Green

Bez péče o životní prostředí nemůže zodpovědná firma růst a vyvíjet se. Arriva jde příkladem.

Str. 6–9



Erťák jako nový

Restaurovat legendární RTO z vraku vám sebere léta času a všechny úspory, ale výsledek stojí za to!

Str. 10–13



Dáma bez kolejí

V Teplicích vás svezí trolejbusem zakarpatská Rusínka s vystudovanou konzervatoří. Běžte se přesvědčit.

Str. 14



Výlet na Mladoboleslavsko

Jděte se podívat do muzea Škodovky na krásu starých strojů nebo do bývalého vojenského prostoru sovětské armády.

Str. 20–23



Za volantem Václav Kopta

Oblíbený herec menších filmových a velkých divadelních rolí v dětství naprosto propadl kouzlu autobusů.

Str. 24–25

SLOVO ŘEDITELE



MUSÍME SI POMÁHAT

Přesně na název tohoto filmu jsem si vzpomněl, když jsme na přelomu srpna a září sháněli pomoc pro kolegy v Kladně, kteří se dostali do velmi svízelné situace s nedostatkem řidičů. Ten souvisel s přechodem Kladenska do systému Pražské integrované dopravy. Na Moravě se našlo pět chlapů, kteří se sebrali a šli si sednout za volant kladenských autobusů. Patří jim za to velké poděkování. Nepomáháme si ale jen tady mezi sebou v Česku, čekají nás i první větší mezinárodní zkušenosti. Do Prahy a Středočeského kraje míří první řidiči ze Srbska a intenzivně se snažíme přivést také řidiče z Ukrajiny. Administrativa na Ukrajině trochu vážně, ale věřím, že to všechno brzy dobře dopadne a že nové kolegy co nejdříve přivítáme. Jsou to slušní lidé, kteří mají chuť pracovat a naučit se všechna česká specifika včetně našeho neuvěřitelně složitého jazyka. Na nás všech teď bude, aby se tu cítili dobře, aby mezi nás zapadli, a hlavně aby měli chuť tady zůstat a řídit tu spolu s námi autobusy. Víc řidičů v depu znamená větší možnost vzít si dovolenou nebo i víc času na své osobní koníčky. Aby to fungovalo, musí platit ono „musíme si pomáhat“ z obou stran.

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva



BUĎME K SOBĚ SLUŠNÍ

V minulém čísle ArRevue jsme vám představili tři tváře náborové kampaně. Jednu tvář jsme vám ale zamlčeli. Je jí personální ředitelka skupiny Arriva LUCIA KUNEŠOVÁ, která byla za kampaň spoluzodpovědná.

Paní ředitelko, jak jste spokojená s probíhající náborovou kampaní Pojďte řídit s námi?

Nová kampaň je vstřícná, je blíž k lidem. A rozhodně je vidět. Moc se mi líbí, že v ní vystupují naši lidé, kteří se nebáli do toho jít. Jsem hrdá na to, že tu takové řidiče máme.

Funguje nabídka odměny až 20 000 korun za přivedení nového řidiče?

Ano. Pokud zaměstnanec přivede do firmy nového řidiče s průkazem D a řidič u nás

odpracuje určitý počet měsíců, odměna je 20 000. Za řidiče s průkazem C, který projde autoškolou a zkušební lhůtou, to je 15 000 korun. Navíc nový řidič sám dostane ještě nástupní příspěvek 10 000 korun. Takže milé kolegyně a milí kolegové, pojďte do toho. Určitě znáte někoho ze svých známých, kdo by mohl rozšířit naše řady řidičů. A jsem si jistá, že 20 000 korun je krásná odměna. Dnes máme ve skupině přes 40 řidičů, kteří tento nový benefit využili, a tím pádem 40 nových kolegů a kolegyně.

Co je těžištěm vaší práce? Projde vám „pod rukama“ každý nově přijímaný řidič?

To vůbec ne. Moji rolí je zavést jednotné postupy v personalistice ve všech našich firmách. Byla bych ráda, kdybychom skutečně fungovali na základě principu One Arriva – všichni jsme

jedna Arriva. Jednotlivé firmy by spolu měly více spolupracovat, sdílet mezi sebou pozitivní i negativní zkušenosti, pomáhat si navzájem. Druhou mojí rolí je vyhledávat nejvhodnější způsoby k nacházení nových zaměstnanců. Chybějí nám především řidiči, ale také mechanici. Bohužel se ukazuje, že většina vyučených automechaniků tuto práci po vyučení nedělá. Učňové ke konci studia mají navíc už jasnou představu, kam půjdou. Museli bychom se domlouvat na budoucím zaměstnání už s uční z prvních ročníků a udržet jejich zájem po celé studium.

Co byste si přála změnit?

Chtěla bych, abychom se k sobě všichni ve skupině chovali slušně a respektovali se. Nadřízení by s podřízenými měli víc mluvit. Obyčejné popřání hezkého dne umí potěšit a nic to nestojí. Vážme si každého člověka a budme k sobě slušní navzájem. Práce každého z nás nese s sebou něco krásného, pro co stojí za to ji dělat, a každá má i svoje náročné stránky. Vážím si všech zaměstnanců, kteří pro nás pracují, a přeji nám všem, ať všechny nástrahy každodenního života překonáme a každý den je pro nás novou výzvou. Nikdo tady nejsme sám, všichni „jedeme jedním Arriva autobusem“.

A co když má někdo ve firmě problém? Třeba zrovna s tou neslušností od kolegů či nadřízených, nebo jakýkoliv jiný? Máte tu něco jako linku důvěry?

Linku důvěry máme, to je kontakt přímo na mě. Kdokoliv se na mě může s důvěrou obrátit a já se podnětem budu zabývat. Zároveň bych ale chtěla říct, že každý problém je třeba řešit nejprve se svým nadřízeným. A když má dotyčný problém právě s ním, má se obrátit na jeho nadřízeného, případně na ředitele regionu. Nemohu řešit záležitosti mzdy nebo třeba nevyhovující změny trasy, pokud taková stížnost nejdříve neprošla regionem. Samozřejmě v citlivých, osobních záležitostech, jako je například nedejbože diskriminace jakéhokoliv druhu, se na mě mohou zaměstnanci obrátit přímo. Ale to se, doufám, nikdy na lince důvěry nedočtu.

Na závěr ještě dotaz na firemní stejnokroje. Jak moc jsou podle vás důležité a nepředstavují v parných letních dnech pro řidiče spíš zátěž?

Byla bych moc ráda, kdyby řidiči uniformu nosili. Je to identita společnosti. Chceme, aby úbor říkal: Toto je náš řidič, vypadá hezky a reprezentuje tak sebe i Arrivu. Zatím je to tak, že každá z firem naší skupiny má jinou uniformu. Chtěli bychom je sjednotit, a tak připravujeme tendr na nové stejnokroje. Důležité je, aby byly dobře nositelné. Určitě v nich budeme dělat i zátěžové testy v praxi, než se rozhodneme. Řidič v košili a kravatě prostě vypadá dobře, marná sláva. Ale nebojte, budou tam i trička pro horké léto. Nové uniformy by mohly být hotové v létě příštího roku.

ČASOPIS ARREVUE

Vydavatel: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s.
prostřednictvím LUOVA PUBLISHING, s.r.o.

Kontakt: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s., Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8

E-mail: arrevue@arriva.cz

Šéfredaktor: Ivan Adamovič

Grafika a sazba: Ondřej Liška, Filip Konečný

© Foto: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s., iStock, Ivan Adamovič

a fotografové uvedení uvnitř čísla

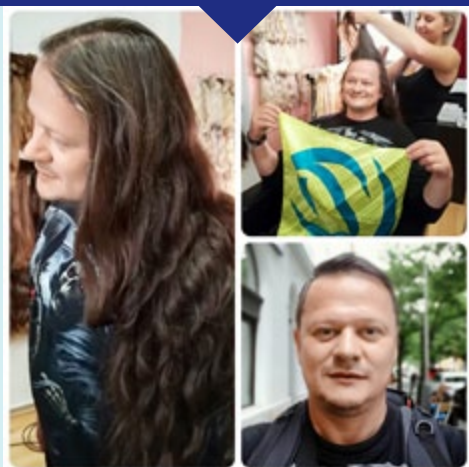
Tisk: D&S Design Prague, s.r.o.

Toto číslo vychází v říjnu 2017.

Další číslo vyjde v únoru 2018.

HÁRO PRO ONKOLÁČKY

Někdy stačí jen sebrat dost kuráže, aby člověk pomohl ostatním. Třeba jako náš strojvedoucí Tomáš Daniel, který obětoval svou bujnou hřívu ve prospěch Nadačního fondu Šance onkoláčkům. Ten má za cíl materiálně a finančně pomáhat dětem s vrozenými vadami či onkologickým onemocněním. Spojil se s „Dlouhovláskou“, tedy kadeřnicí Petrou Valentovou, a vlasy daroval do fondu. Z takových darů se vyrábějí paruky pro nemocné po chemoterapiích, zároveň však Dlouhovláška vyplácí na účet nadačního fondu cenu, kterou by za normálních okolností zaplatila za výkup vlasů. Čím delší, tím více. A jak je patrné z Tomášovy fotky „před“, v tomto případě to určitě nebylo málo! Děkujeme, že i v civilu dělá Tomáš tu správnou věc, jak velí jedna z hodnot značky Arriva.



CZECHBUS



CZECHBUS

Již posedmé se letos, konkrétně od 21. do 23. listopadu, uskuteční na pražském Výstavišti v Holešovicích středoevropský veletrh autobusů, hromadné dopravy, garážové a servisní techniky pod názvem CZECHBUS. Arriva u toho samozřejmě nemůže chybět. A tentokrát bude naše účast ještě viditelnější než dříve. Stali jsme se jedním z partnerů veletrhu, především prostřednictvím soutěže o nejlepší expozici, která ponese název ARRIVA GRAND PRIX CZECHBUS 2017. Pro návštěvníky jsme ale připravili i možnost vyzkoušet si autobusový simulátor a pro zájemce o práci řidiče nebo řidičky autobusu dvouhodinový seminář. Budeme velmi rádi, pokud se veletrhu zúčastníte i vy. Proto dáváme k dispozici **50 volných vstupenek, o které si můžete do 10. listopadu 2017 napsat na e-mailovou adresu arrevue@arriva.cz.**

MÁMO, POJĎ ŘÍDIT!



V teplické ARRIVA CITY mají sice slušné zastoupení žen-řidiček, ale proč jejich počet ještě nezvýšit? K tomu byla určena akce Maminky za volant, která proběhla 23. září. Na návštěvníky, a hlavně návštěvnice čekaly zkušební jízdy autobusem či trolejbusem, zatímco jejich děti plnily soutěžní disciplíny za balonky a papírové skládačky. Ozdobou akce byl historický trolejbus 9TR vyráběný od 60. let v závodu Škoda v Ostrově. Návštěvníky v něm provezla Marcela Černá.

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ V KRÁLOVĚ DVOŘE

Klasicky po letní sezoně nabídla ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY v Králově Dvoře lidem možnost, aby nás navštívili a podívali se nám tak říkajíc do kuchyně. Letos se k nám přišlo podívat přes 2 000 návštěvníků a bylo co vidět. V tomto roce jsme navíc společně se zadavateli dopravy předali šest nových autobusů do provozu a ocenili jsme „řidiče milionáře“, kteří mají najeto přes milion kilometrů bez nehody. Návštěvníci měli možnost si vyzkoušet řízení autobusu v různých podmínkách na našem trenažéru, zájemci o techniku měli k dispozici historické vozy MHD, děti se zúčastnily celé řady soutěží, a navíc se nám akce propojila s hrnčířskými trhy. Svou techniku a zásahy předvedli hasiči, Policie ČR i městská policie.



AUTOBUS KNIHOMOL

Cestující v autobusech Arriva na Mladoboleslavsku si mohou jízdu zpestřit četbou. Převzaté společně s knihovnami v Mnichově Hradišti, Dolním Bousově a Kněžmostě posílá v rámci Týdne knihoven na vybrané spoje knihy. V autobusech jich bude do 6. října k dispozici více než 500. „Jde o vyřazené knížky, které však mohou udělat čtenářům ještě hodně radosti. Ve vybraných autobusech si může každý zájemce v prvním říjnovém týdnu vybrat z košíku u prostředních dveří jakoukoliv knihu a odnést si ji domů,“ uvedl manažer pravidelné dopravy ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY Jan Holub. Každý takový autobus bude na vstupních dveřích označen letáčkem.



NOVÉ LOGO



Čas od času sáhne ta či ona firma k úpravě své vizuální identity. Nyní takový čas nastal i v Arrivě. Naše britská centrála dospěla k závěru, že je potřeba dodat prezentaci naší značky nový a moderní náboj, a to ve dvou krocích. V letošním roce došlo ke změně využívaných barev, o čemž jsme vás již informovali v newsletteru ArRevue express a na Facebooku. Tato změna se v Česku projevuje v komunikačních materiálech, které vznikaly od letošního června – prvním počínem byla nová náborová kampaň. Autobusy a vlaky neplánujeme hromadně přebarvovat, k jejich proměně bude docházet postupně, přirozenou obměnou. Nově objednávané autobusy už budou dodány v nových barvách – v případě, že o barevnosti vozů můžeme sami rozhodovat. Druhým krokem bude zcela nové logo. V některých evropských zemích už se výjimečně objevují nové projekty prezentované pod novým logem, v České republice dojde ke změně v lednu roku 2018. Nicméně v některých případech se s novým logem setkáte už dříve. Oficiálně bude logo veřejnosti představeno na veletrhu CZECHBUS. Vy už se na něj ale můžete podívat nyní.

ARRIVA VLAKY V NOVÉM ROCE



Od 10. prosince se mění autobusové i vlakové jízdní řády v Česku a změny se dotknou také vlaků Arrivy. Spěšné vlaky Arrivy mezi Prahou a Benešovem, které jezdí v pracovní dny, budou mít stejný jízdní řád jako dosud. Pouze mezi vánočními svátky a Silvestrem nebudou v provozu, protože je v okolí Prahy využívá v tu dobu jen minimum cestujících. Linka z Prahy do Českého Krumlova a Nové Pece začne jezdit v roce 2018 až s příchodem letní sezony. Vlak Arrivy se vydá z Prahy na jih Čech poprvé v sobotu 2. června a bude sem jezdit každou sobotu, neděli a svátek až do začátku prosince. Nejdůležitější železniční linkou Arrivy je trasa z Prahy do Trenčína a Nitry. Arriva má skvělou zprávu pro cestující, všechny spoje na této trase pojedou nově o 10–15 minut rychleji než letos. Jinak zůstane jízdní řád stejný: odpoledne po 14. hodině pojedou každý den vlaky z Prahy do Nitry, v pátek a v sobotu navíc pojedou ještě další vlak na Slovensko ráno po osmé hodině. Z Nitry zpět do Česka pojedou ranní spoje každý den ve tři čtvrtě na sedm, odpoledne pojedou navíc ještě v sobotu a v neděli další vlak. Na nejvytíženější spoje o víkendu bude opět Arriva nasazovat vlaky s dvojnásobnou, popřípadě trojnásobnou kapacitou.

SMUTNÝ REKORD

Ve vlaku Arrivy mířícím z Nitry do Prahy vyvolala pozdvižení opilá žena cestující s plačící šestiletou dcerou. Průvodčí přivolala policii a žena byla vyvedena na stanici Česká Třebová. Když jí byla provedena dechová zkouška na alkohol, policisté zalapali po dechu: s hodnotou 4,46 promile se ještě u ženy nesetkali. Cestující skončila v nemocnici, případ na sociálce a v Česku tak byl vytvořen nový, smutný rekord.



V Arrivě se toho děje víc, než dokáže pojmut tato dvoustrana. Sledujte také tištěný newsletter ArRevue express a facebookový profil Arriva CZ.

AKTUALITY

ZELENÁ MÁ ZELENOU

ARRIVA PATŘÍ K NEJVĚTŠÍM EVROPSKÝM DOPRAVCŮM, VE 14 ZEMÍCH EVROPY VLASTNÍ 19 500 AUTOBUSŮ A PŘES 1 000 VLAKŮ. S TAKOVÝM OBJEMEM DOPRAVY NEMŮŽE NEPŘEVZÍT ČÁST ODPOVĚDNOSTI ZA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ. PROTO SE ARRIVA SNAŽÍ BÝT TAKÉ PRŮKOPNÍKEM EKOLOGICKÉHO PŘÍSTUPU K DOPRAVĚ. CÍLEM JE ZELENÁ EVROPA, I TAK BY SE DAL VOLNĚ PŘELOŽIT PROJEKT DESTINATION GREEN. VÝZVA PLATÍ PRO VŠECHNY SLOŽKY SPOLEČNOSTI A ŽÁDNÁ AKTIVITA NENÍ TAK MALÁ, ABY NEMĚLA VÝZNAM. PROTO SE VÝZVA TÝKÁ JAK VEDENÍ CELÉ SKUPINY, TAK KAŽDÉHO Z NÁS.



Britská Arriva nakoupila za dva miliony liber 43 nových autobusů na bioplyn, které odpovídají emisní normě Euro 6.

V roce 2050 má žít na planetě devět miliard lidí. Z toho dvě třetiny ve městech. Doprava se bude nevyhnutelně zahušťovat. Odborníci na ekologii přitom již dnes varovně bijí na poplach. Nejde jen o to, že bezprostředně dýcháme smog, ale ve hře je i globální oteplování planety. Navzdory nejružnějším pochybovačům je téměř zaručené, že se podílí na oteplování moří, úhynu mnoha mikroorganismů, narušení pravidelných přírodních cyklů, což vede třeba ke vzniku uragánů i povodní. Doprava se podílí produkcí škodlivých skleníkových plynů asi z jedné čtvrtiny. Lidé tedy budou chtít jezdit stále víc, ale zároveň budou chtít bydlet v bezpečném a zdravém prostředí. Ochrana prostředí, ve kterém žijeme, dávno patří k firemní kultuře Arrivy. Již samotná hromadná doprava snižuje škodlivé emise oproti méně ekologické osobní přepravě. Skupina se ale také podílí na prozkoumávání nových možností, jak přírodě ulehčit. Například v Kodani rozjela již před rokem a půl službu sdílení míst v automobilu, nazvanou DriveNow. Podle možnosti zavádí do provozu elektrobusesy a plynové autobusy. Provozuje síť vlaků, které ulehčí silniční dopravě. V roce 2015 se zrodil program Destination Green. Z něj se odvíjí strategie platná pro všechny součásti Arrivy. Je přítomná při všech

plánech na další rozvoj skupiny a představuje závazek pro všechny. Je chybou, když je někdy ekologický ohled vnímán jako omezení. Naopak, Arriva chce ukázat, že to, co je dobré pro životní prostředí, je dobré i pro byznys. Klíčovými tématy jsou energie, pohonné hmoty, voda a odpady.

Energie

V Anglii se Arrivě podařilo snížit „uhlíkovou daň“ placenou za energetickou náročnost budov. Všude, kde to je možné, zavádí osvětlení úspornějšími LED svítidly, totéž se děje například i v Polsku či Nizozemsku. Přechemem na tuto technologii lze ušetřit 70–80% nákladů na umělé osvětlení. Kromě toho Arriva prosazuje využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů. Na řadě budov má instalovány solární kolektory. Vlakové depo Arrivy ve Walesu má vlastní větrnou turbínu, která se postará o pětiprocentní úsporu v nákladech na elektrickou energii.

Paliva

Arriva snižuje spotřebu paliv jak technickými prostředky, tak přímým zapojením řidičů. V Králově Dvoře se například nachází trenažér, na kterém se mohou řidiči naučit jezdit úsporněji z hlediska spotřeby pohonných hmot. Zavádíme autobusy na hybridní pohon, v některých

zemích také technologie Econospeed, která kontroluje spotřebu. Motorové vlaky jsou v Anglii vybavovány systémem Driver Advisory Systems, který optimalizuje způsob jízdy s jízdním řádem i spotřebou. Jen ve Walesu například díky tomuto systému uspořili za půl roku 300 000 litrů paliva.

Voda a odpady

Velkou spotřebu vody představuje mytí autobusů. Ve Slovinsku zavedla Arriva novou myčku, která použitou vodu recykluje a využívá zároveň vodu dešťovou. V Cardiffu rovněž využívají k mytí dešťovou vodu. Vypočetli, že díky tomu uspoří 30 000 metrů krychlových vody ročně. Na mnoha nádražích se nacházejí kontejnery na tříděný odpad, což výrazně zlepšuje odpadové hospodaření. Pro firmu, která chce držet krok s budoucností, jsou ohledy na spotřebu a odpady klíčové. Zaměstnanci si uvědomují, že odpovědnost spočívá v každém z nich. V některých britských provozovnách si vedení i zaměstnanci dávají osobní závazky, jak přispět k úsporám. Přechody na ekologičtější způsoby dopravy s sebou přináší nové nároky na infrastrukturu (třeba síť dobíjecích stanic), ale i vyšší náklady na nákup elektrobusesů. Jisté ale je, že cestu k zelenému cíli nelze zastavit.

Text a foto: Ivan Adamovič



ROZKLAD HMOTY

ŽE MOTOROVÁ VOZIDLA MUSEJÍ POTÉ, CO DOSLOUŽÍ, NA EKOLOGICKOU LIKVIDACI, JSME VĚDĚLI. NEDOVEDLI JSME SI ALE PŘEDSTAVIT, JAK PROBÍHÁ. A TAK JSME SE ŠLI PODÍVAT.

Jsme v areálu kovošrotu Lorenz na Berounsku a všechno tu připomíná předstupeň pekla. K nebi se tyčí hromady vytříděného materiálu – pyramida pneumatik, duna nerezových plechů, solidní kolekce starých kompresorů, v čase zastavená tsunami aluminia. Mezi tím se pohybují zaměstnanci s vozíky a kontejnery plnými dalších přírůstků. Kolem stojí jako palisády vraky autobusů. Sluncem osmahlý zaměstnanec bere do rukou bubny od praček či staré dřevy a obloukem je vyhazuje na vrchol hromady. „Nestěžuju si,“ krčí rameny, když se ho ptám, jestli to není dřina, „aspoň si procvičím svaly a jsem v kondici.“ Toto je jedno z míst, kde končí definitivně svůj život autobusy, i ty z Arrivy. Co se s nimi děje pak, zjišťujeme u majitele vrakoviště Miroslava Lorenze. Ten převzal podnik od otce, který kdysi koupil nevyužitý průmyslový areál, a když přemýšlel, co s ním, potkal kamaráda nadávajícího na nízké výkupní ceny v jednom kovošrotu. Pan Lorenz si vzal kalkulačku a rozhodl se, že do tohoto byznysu půjde a nabídne lidem lepší cenu. „Je to těžká práce, rozhodně není pro každého,“ říká jeho syn v kanceláři s výhledem na nevzhledné hromady šrotu.

Rozebrat na prvočinitele

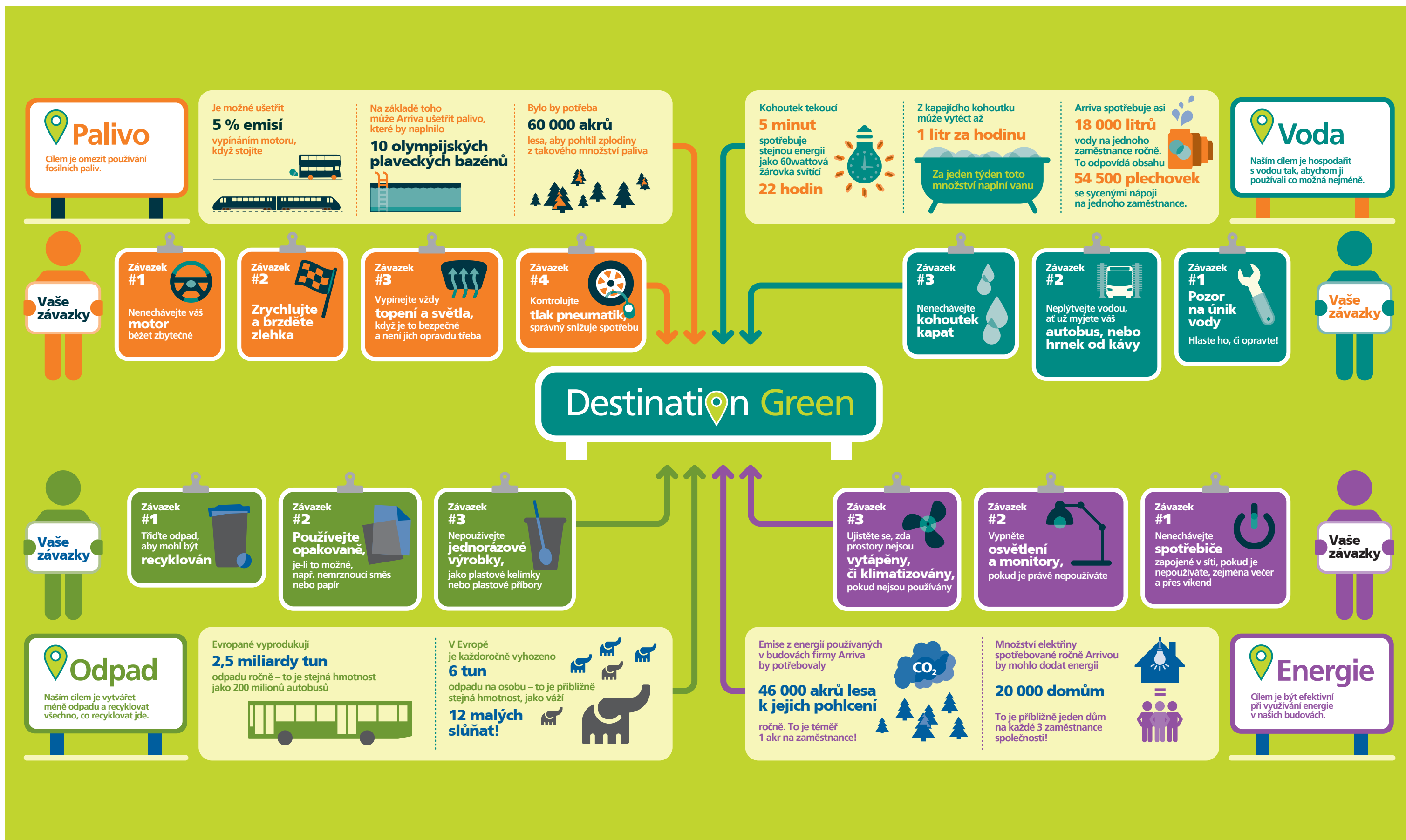
K nepojízdnému autobusu vyšlou odtahovou službu, v tom jim pomáhá kolega z oboru, Tomáš Kačena. Autobus se vzadu nadzvedne a tahač ho ramenem uchytí. Pak vrak vozu cestuje pozpátku na předních kolech, zatímco na čele

má přimontovaná výstražná světla. Nejdřív putuje do dílny, kde se z něj vyjmou všechny ekologicky problematické součásti. Tak se v oborové terminologii změní z „enkového“ (obsahuje nebezpečné odpady) na „očkový“ (ostatní odpady). Autobus se tedy rozloučí s baterií, oleji, pohonnými hmotami, brzdovou kapalinou ze spojky, chladicí směsí, katalyzátorem, olejovými filtry a dalším. Po tomto očištění putuje na vrakoviště, kde je jeho osud dokonán. Odstraní se z něj okna, vymontují sedačky a vůbec veškerý interié, který se dál třídí. Odevšad se vystřihají kabely, odstrojí se barevné kovy, aluminiové lišty se nejprve očistí a pak jdou na svou hromadu, odkud se vytříděný materiál rozváží do příslušných železáren, které ho rády odkoupí. Vše musí být ovšem nejdřív slisováno do transportovatelných balíků. Je tu spousta náročné ruční práce. Z motorů se musejí vyndat písty, litina motoru se oddělí od ostatních částí... Nakonec se dostane ke slovu bagr, který autobusu odtrhne střechu „jako víčko od olejovek“ a zbytek rozstříhá hydraulickými nůžkami. Podle směrnice EU má být 95 procent vraku znovu recyklováno. I kusy plastů a další neužitečné materiály se odvázejí například do spaloven cementáren, kde poslouží alespoň jako část paliva v kotlích. O autovrak je rozhodně lépe postaráno než o pytel odpadků, který hodíte do popelnice. Není to žádná charita, o dobře vytříděné kovy je zájem, proto se i majitelům platí za odběr

jejich vraku. Ještě lépe jsou na tom prý firmy zpracovávající staré elektrospotřebiče. Dostávají je ze sběrných dvorů zdarma a na vybavení dílen jim přispívá Evropská unie. Letos stoupla cena železa, takže je o prodej do výkupu větší zájem. A ty ten nával sotva stihají.

Nezvratný přehmat

Zatímco si povídáme a na dvoře se činí drapák přehazující hromady plechu z jedné strany na druhou, přijíždí zrovna pan Kačena s novým přírůstkem – vrakem autobusu. Na autobus je nevalný pohled, ale aspoň je vcelku. Na dvoře totiž nechybějí ani autobusy, které nesou smutné stopy autohavárií. Ptám se v tom neveselém prostředí alespoň na nějakou „veselou historku z natáčení“. „Jednu bych měl, ale je spíš tragikomická,“ usměje se pan Kačena. Jednou dorazili do garáží nejmenované autobusové firmy (Arriva to nebyla) pro odvoz vraku. Zaměstnanec jim ukázal na jeden autobus, a netušil, že tam stojí ještě jeden se stejným číslem na registrační značce, ale s jiným písmenným kódem. Majiteli vrakoviště se to moc nezdálo, autobus byl totiž docela zánovní. Zeptal se znovu, jestli má odvézt na rozebrání opravdu tento. Dozvěděl se, že ano. A tak ho odvezl, ačkoliv byl zcela v pořádku, zatímco ten na vyřazení zůstal v garáži stát. O pár dnů později volal zděšený autodopravce, jestli už ten autobus zlikvidovali. Ujistění, že ano, ho určitě moc nepotěšilo. Je to, asi jako by vám zubař odvrtil zdravý zub, jen legrace byla trochu dražší.



OKURKOVÁ SEZONA

Text a foto: Michael Kudela



VLADIMÍR JANDUS VLASTNÍMI SILAMI A ZA POMOCI KAMARÁDŮ A ZNÁMÝCH VRÁTIL DO ŽIVOTA NOTNĚ ZBĚDOVANÝ EXEMPLÁŘ ŠKODY RTO, KTERÉMU SE PODLE OBLÉHO TVARU ŘÍKALO „OKURKA“ NEBO „VAJÍČKO“. Z RENOVOVANÉHO AUTOBUSU DÝCHÁ ATMOSFÉRA 60. LET I NESKUTEČNÁ ODHODLANOST JEHO MAJITELE. RENOVACÍ STRÁVIL DLOUHÝCH SEDM LET.

Na začátku dlouhého příběhu o splnění jednoho dávného snu a překonání mnoha překážek byla nabídka kamarádů: „Když tě tak baví RTO, my víme o jednom člověku, co má na pozemku pár autobusů, nechceš se tam jet s námi podívat?“ Ale proč ne, řekl si pan Jandus. Domů se už ale vracel jako novopečený majitel autobusu. A jak sám říkal, vůbec netušil, co ho čeká.

V první řadě onen „autobus“ byl od pohledu hromada šrotu. Tak jej také „překupník“ pořídil, jen za odvoz, když se poslední majitel, TJ Sokol Krnsko, chtěl letitého a nepojízdného stroje zbavit. Pan Jandus je ale zkušený řidič autobusu a techniku strojů má v malíčku, takže na místě poznal, že to důležité – mechanické skupiny a detaily karoserie – má vysloužilý exemplář

odstavený v kopřivách v pořádku. Jenže trvalo další rok, než se vůbec mohl do renovace pustit.

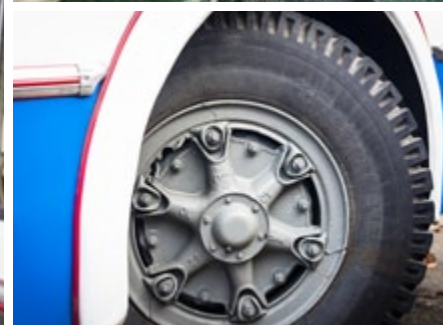
Z kopřiv pod střechu

„Splnil jsem si klukovský sen, prostě jsem si pořídil ‚ertáka‘“, usmívá se pan Jandus. „Jenže jsem pro něj neměl ani garáž, ani místo, kde ho renovovat. Navíc byl nepojízdný. Takže jsem za autobus zaplatil a nechal ho na místě.“ Až o rok později se mohl staříčkový stroj dostat když ne do tepla, tak aspoň do sucha staré stodoly, kde začaly první práce. „Nejdřív jsem všechno odstrojil. Vnější panely, z velké části napadené korozí, interiér, všechny lišty. Tak zhurta jsem se pustil do díla, že jsem si právě početné vnitřní lišty neoznačil, takže když jsem je pak z hromady vracel zpátky na

místo, byla to docela detektivka!“ Podvozek byl v pořádku, motor také. Stačilo pár drobných úprav a motor kupodivu naskočil. „Třeba výměnu oleje jsme vyřešili tak, že jsme původní vypustili, soustavu propláchli a nalili současně mazivo. Měním ho raději každý rok, ale s mazáním problém není, motor běží jako hodinky. A ten zvuk!“ libuje si milovník starého autobusu. Kolik má vůz či motor najeto, majitel netuší. „Kolegové z garáží se na agregát podívali, důkladně prohlédli hlavní části jako klikovou hřídel, válce a těsnění a předvídají mu ještě dlouhou životnost.“ Dokonce i chladič zůstal původní, jen bylo potřeba ho vyčistit a preventivně natřít. Dokazuje to vyhlášenou robustnost autobusu RTO i jednoduchost oprav, pro které se stal populární už ve své době. „Cokoli opravit není



Při renovaci sehnal pan Jandus i původní žebřík, jehož pomocí šoféři nakládali na střechu kufry. Vtipný detail pro přepravu většího množství sedících cestujících: mezi dvojice sedadel se umístil sedák a popruh místo opěradla. Zajímavým prvkem jsou dělená kola: ráfky jsou ze tří částí, ke kterým se šroubuje kolo s nábojem.



zas tak těžké dosud. Například hlavu válců má motor z liazky třídlnou, takže i ve své době nebyl problém přetěsnit hlavu na parkovišti. Šoféři vyprávějí historky, že na delší trasy vozili těsnění s sebou, a když bylo potřeba, udělali cestujícím delší pauzu, za pomoci klíče na kola odjistili hlavu, vyměnili těsnění a za chvíli se jelo dál,” vypráví pan Jandus o jednom z mála slabých míst robustního autobusu RTO. Další výhodou bylo, a zčásti ještě je, že na jednoduchý vůz existoval

NEJLEPŠÍ POHLED NA SVĚT NENÍ ZE SEDLA KONĚ, ALE OD VOLANTU ERTÁKU!

dostatek náhradních dílů. A to i díky tomu, že má řadu komponent shodných s nákladním a také dodnes užívaným hasičským vozem Škoda 706 RTH/RTHP s pohonem obou náprav, respektive CAS-24. Ještě v 90. letech na tuto řadu vozidel (Škoda 706 RT a MT) vyráběl LIAZ mnoho dílů. Aby ne, úspěšných trambusových liazek, nesoucích paradoxně označení Škoda, vzniklo mezi lety 1958 a 1988 čtvrt milionu kusů, neoficiálně se však tato nesmrtelná série montovala z vyrobených dílů ještě déle.

706 RTO: designová legenda

Ve své době však nebyl autobus Škoda 706 RTO žádný výkřik techniky. Jednalo se po konstrukční stránce o evoluci poválečného modelu RO, a ten měl ještě předválečnou techniku. Škoda 706 byl původně středně těžký nákladní automobil, jehož první kus byl vyroben v roce 1939. Číselné označení 706 znamenalo nosnost (sedmdesát metrických centů neboli sedm tun) a počet válců. Po válce se mírně upravený vůz značky 706 R velmi ujal při obnově zničeného Československa. Vyráběl se přes deset let a vzniklo téměř 30 tisíc exemplářů. Nicméně název 706 zůstal nákladním vozům a autobusům z Československa více než půlstoletí.

Autobus 706 RTO vznikl v padesátých letech na mohutném rámu nákladního vozu, byť sníženém, s šestiválcem OHV. Jedinou úlevu pro řidiče představoval vzduchový posilovač řízení. Co však bylo do velké míry revoluční a zajistilo takovou popularitu, byl design. Zaoblené tvary s nápadnými světlomety a elegantně protaženou záďí maskovaly „nákladní“ konstrukci. Při příležitosti výstavy Expo 58 v Bruselu vznikl „bruselák“ neboli prototyp luxusního autokaru se střešními okénky, televizním a rozhlasovým přijímačem, ledničkou, vařičem, a dokonce i dřezem. K sériové výrobě však nedošlo.

Řada RTO existovala jako městský, meziměstský a dálkový autobus v několika provedeních. Vznikl i prototyp kloubového vozu, ten se ale dochoval jen jako replika. Mnohem rozšířenější byl od karoserie autobusu odvozený přívěs pro cestující, který představoval levnou alternativu ke kloubovému autobusu a vyhovoval obyvatelům rostoucích měst. RTO bylo velmi



Díky svým oblým tvarům si RTO vysloužilo řadu přezdivek, mezi nimi „okurka“, „vajíčko“ nebo „knedlík“.



Takto začala cesta k novému životu krásného RTO. Nepojízdný stroj se během sedmileté renovace změnil k nepoznání.

populárním vývozním artiklem, licenčně ho také vyráběli pod značkou Jelcz v Polsku. Poláci dokonce importovali některé autobusy zpět do Československa, „ertáky“ naopak jezdily po celé řadě ne zrovna udržovaných silnic „spřátelených zemí“, jako byly Kuba, Egypt či Afghánistán. Celkově vyšplhala výroba podvozků RTO u automobilky LIAZ k číslu 64 000.

Přes překážky

Přestože dílů na mechanické části je dodnes relativně dost, díky robustní konstrukci nebyly potřeba. Vyobrazení vůz má tedy původní podvozek, celé nápravy i pohonné ústrojí. Nejvíce práce dala renovace karosářských dílů, hlavně tzv. oblin, zaoblených plechů v rozích. „*Prakticky celý autobus je původní. Co bylo zrezivělé, jsme většinou repasovali. Z poškozené součástky jsme zachovali důležitou část a tu nepoužitelnou nastavili novým plechem. Hezky kousek po kousku.*“

Jako řidič mezistátního autobusu mívával po turnusu volno tři čtyři dny v kuse. „*Tak jsem je hned využil, po výplatě koupil pár plechů a už jsem jel za klempířem, ať mi udělá podle vzoru nový díl.*“ Přesto celá renovace trvala sedm let plných bezpočtu pracovních víkendů, bezesných nocí strávených pročítáním dobové literatury a sháněním všemožných součástek.

A také zkoušení metodou pokus omyl. Například se nedařilo sesadit složité tvarované přední oblity. Díky zručným a zkušeným kamarádům ale nadšenec překonával jednu komplikaci za druhou. Největší malér jej potkal, když zkrachovala firma, u níž si nechal už téměř hotovou karoserii lakovat. „*Zaplatil jsem nemalou zálohu, autobus nechal složitě dopravit na místo, a firma se vzápětí položila. Konkurzní správce mi dokonce chtěl autobus zabavit, málem bych o něj přišel.*“ Ale nakonec musel oželet jen peníze, které do firmy vložil a už nikdy je neviděl. „*Tak to chodí: konkurzního správce na první místě zajímaly pohledávky státu, na malé věřitele, jako jsem byl já, se nikdo neohlížel.*“

Mnohokrát chtěl pan Jandus renovaci zastavit a autobus prodat. A pokaždé se ze splínu otřásl a pustil se do dalších prací. Díly sháněl po známých a burzách po celé republice. Kdysi tak narazil na originální stropní svítidla, nějaký nadšenec jich měl celou hromadu. „*Koupil jsem jich pár, jak jsem potřeboval. Dnes je to docela drahá položka, která se těžko shání,*“ připomíná majitel důležitou okolnost při renovaci takového komplexního stroje: původních náhradních dílů ubývá každým rokem.

Výsledkem úporné práce je ale nádherné RTO, které si do rodného listu kromě data vzniku v roce 1971 může zapsat rok 2014, kdy byl vůz slavnostně pokřtěn na srazu v Lešanech. Od té doby můžete krásný modro-bílý veterán potkat při víkendových výletech nebo při narozeninových či svatebních vyjíždkách. A za jeho volantem majitele, který zná každý jeho šroubek. „*Každá jízda s ním je zážitek. Nejlepší pohled na svět totiž není ze sedla koně, ale od volantu ,ertáku’!*“



Majitel nechal v interiéru dvě sedačky v původním stavu: „*Libí se mi víc než ty novější. Jednou bych podle nich chtěl upravit i ty zbylé.*“ Důvtip tehdejší konstruktorům skutečně nechyběl: tímto „ovladačem“ se pomocí lanka navinovala roletka před chladičem, čímž se upravovalo chlazení motoru.



Legendární šestiválec slouží v řadě dodnes provozovaných hasičských speciálů, kterým se říká podle výrobce liazky, ale ve skutečnosti se jmenují ŠKODA 706 RTH/RTHP alias CAS-24. Všimněte si tři samostatných párů hlav válců. Nožní ovládání dálkových světel a houkačky.



Znáte historku herce Václava Kopty, jak kvůli napodobování výfukové brzdy přišel v pubertě o hlasivky? Brzdu ovládala takhle magická, div ne metr dlouhá páka. Majitel má v autobusu dokonce i dobový strojek na výdej jízdenek. „*Používám ho, když třeba vezu svatebčany,*“ říká.

ŠKODA 706 RTO



Ve své době velmi oblíbený a v poslední době jako veterán opět stále populárnější autobus československé konstrukce vyráběný v letech 1958 až 1972. Až do roku 1977 se vyráběl licenčně v Polsku pod značkou Jelcz, mírně odlišné polské verze se poznaly hlavně podle vystoupých předních světlometů. Autobus vynikal robustní konstrukcí danou rámem z nákladního vozu, na němž byla umístěna polosamonosná karoserie. K pohonu sloužil jednoduchý řadový šestiválec o objemu 11 781 cm³ a výkonu 118 kW (160 k).

Pětistupňová převodovka byla bez synchronizace, tuhé nápravy měly odpružení listovými pery. Vůz sloužil jako městský, meziměstský a dálkový, používal se také k tahání originálních vleků. Pod označením 706 RTO-K vznikl také první československý kloubový autobus, avšak tento vůz se nedostal do sériové výroby, dnes existuje replika tohoto unikátu. Poslední autobusy 706 RTO byly v tehdejší Československu staženy ze služby v polovině osmdesátých let.



DÁMA BEZ KOLEJÍ



zařídila řidičský průkaz. V skrytu duše toužila po tom, stát se řidičkou z povolání. Učarovaly jí zejména trolejbusy. „*Ony tehdy vydávaly takový zvláštní zvuk, to jsem jako hudebnice musela ocenit,*“ směje se při té vzpomínce. Jednou viděla za volantem trolejbusu ženu, a to pro ni bylo pobídkou, že i ženy mohou řídit tak velký stroj. Jenže volné místo v podniku nebylo, a tak začala jezdit s nákladním autem. Po nějaké době podnik nedostal dotace a došlo k velkému propouštění. Marie dostala na výběr – buď odejde z podniku úplně, nebo zůstane jako pomocná síla a bude uklízet dvůr. Její učitel jízdy jí poradil, ať určitě neodchází. Kývla tedy na místo uklízečky – a po měsíci byly dotace na provoz vyřízeny a ona mohla konečně za volant. Trpělivost se vyplatila. Jízda v trolejbusu je specifická. Trolejbus je dokonce vůz se zvláštní kategorií „dražní vozidlo“. Dnes už musí mít každý řidič trolejbusu řidičský průkaz na autobus, ale dříve to ještě nebylo zvykem. S automatickým řízením je jízda už docela podobná řízení autobusu, ale pod volantem jsou jen dva pedály, jeden je vzduchová brzda a druhý na jízdu („plyn“ se v případě elektrického vozu pochopitelně neříká). „*Nahoře nad hlavou mám svou druhou silnici – dráty s elektrinou,*“ říká Marie Brunnerová. Musí kontrolovat

CESTUJÍCÍ JI ZNAJÍ JAKO VLÍDNOU A USMĚVAVOU ŘIDIČKU TEPLICKÉHO TROLEJBUSU. NĚKTERÝM JEJÍ LEHKÝ PŘÍZVUK MOŽNÁ NAPOVÍ, ŽE MARIE BRUNNEROVÁ NENÍ RODILÁ ČEŠKA, ALE PODKARPATSKÁ RUSÍNKA.

Pochází z města Chust. Podkarpatská Rus patřila kdysi Rakousku-Uhersku, pak Československu, pak Rusku a dnes je částí Ukrajiny. Byl to zvláštní, mnohonárodnostní kraj. „*Hovořilo se zakarpatsky, rusínsky, což je směs němčiny, maďarštiny, slovenštiny a dalších jazyků podle toho, jaké národnosti tu žily,*“ popisuje Marie svůj rodný jazyk. Čechům by prý asi připadal příliš tvrdý, čeština je prý mnohem zpěvnější.

Kdysi mnohonárodnostní společenství se vlivem dramatických událostí 20. století postupně rozpadalo. Němci odcházeli do Německa, Židé do Izraele... nechávali po sobě zařízené byty i svou minulost. Odcházeli za lepším životem, protože v zemi panovala extrémní chudoba. Paní Marie tu žila do svých třiceti let. Asi byste to do řidičky v černém stejnokroji neřekli, ale vystudovala hru na violoncello a pianino na konzervatoři a deset let se živila jako učitelka hudby a hráčka v městském symfonickém orchestru.

Jak se ale dostala do Česka? „*Teta mě seznámila s Čechem, který se mi líbil,*“ vzpomíná Marie. „*Měl modré oči, já, to bylo*

hned! Od mých pětadvaceti let jsme si nejdřív čtyři roky dopisovali a pak jsem za ním přijela sem. Narodila se nám dcera, ale manželství se nevydařilo, protože muž měl příliš v lásce alkohol.“

O návratu do rodné země neuvažuje. Prý leda na dovolenou. Naopak, zakarpatská přátelé se jí neustále ptají, jestli neví o nějaké práci v Česku. Důchod ve výši jednoho tisíce korun je tam docela běžný, ale ceny se téměř rovnají těm českým. Zajímá nás, jestli posílala svým rodičům, když byli ještě naživu, část svého platu na přílepenou. Marie vyrovnaně mávne rukou: „*Naopak, oni posílali peníze mně! Manžel totiž celou výplatu dokázal velmi rychle rozházet.*“

S malou holčičkou nepřípadalo náročné hraní v orchestru v úvahu, i když i v Teplicích nabídku dostala. Místo toho se rozhodla, že bude raději trávit odpoledne a večery s dcerkou, zvlášť když na ni byla sama. Vyučila se cukrářkou, pak šla pracovat do masny. Na počátku dovedla sotva rozpoznat vepřové od hovězího, už po týdně ale ovládala vše potřebné a dostala závaznou pracovní smlouvu. Při zaměstnání si

„bidla“ (okamžitě se opravuje na „sběrače“, bidla se prý říkat nemá), vůli na každou stranu má nanejvýš tři metry. Když bidlo – pardon, sběrač – vypadne, musí řidič zastavit a ručně jej „naračnovat“, aby zase uhlíkový smyk seděl, kde má. To vše Marie ochotně vysvětluje návštěvníkům náborové akce „Maminky za volant“, kterou připravila teplická ARRIVA CITY. Svou klidnou energii přenáší řidička i na cestující. Je vidět, že má lidi ráda. „*Cestující jsou různí. S nespokojenci se nehádám. V tu chvíli musí být řidič i trochu herec. Ne každý na to ovšem má nervy.*“ Nelituje přece jen, že opustila hudební dráhu? „*Díky dcerce toho nelituji. Tahle práce mě baví a kromě toho mám i víc peněz než muzikanti z místního symfoňáku, i vyšší důchod.*“ Jen na koncerty se často nedostane. Připadají většinou na čtvrtéční večery, kdy mívá služby. Ale houslisté z orchestru, kteří vědí o její hudební minulosti, ji aspoň zvou na generálky. Je radost vidět při práci někoho, kdo v ní našel radost a smysl života. I když už dnešní trolejbusy „nezpívají“.

Připravil Ivan Adamovič

ARRIVA VE SVĚTĚ

NEOBVYKLÝ ODTAH



Kdybyste měli s autobusem poruchu, zeptejte se nejdřív cestujících, jestli mezi nimi nesedí nějaký strongman. To jsou siláci, kteří běžně soupeří v disciplínách, jako je tažení vozu na laně. V polské Grudziadzi se letos Arriva spojila se soutěží Strongman Cup a siláka zapřáhla k autobusu i s řidičem. Zároveň divákům představila novinky ve své nabídce služeb.

SILNĚJŠÍ V CHORVATSKU



V září Arriva koupila 78% podíl v největší soukromé autobusové společnosti Chorvatska Autotrans Group. Pokračuje tím v upevňování své pozice na evropském kontinentě a v Chorvatsku se stala největším autodopravcem.

LEPŠÍ NEŽ UBER? DRIVENOW!



Letos v září Arriva oslavila druhé výročí služby DriveNow, kterou spustila v dánské Kodani. Pro obyvatele města jsou k dispozici čtyři stovky elektromobilů BMW i3, které si lze pronajmout i na jedinou cestu prostřednictvím mobilní aplikace. DriveNow má již 50 000 registrovaných klientů a každý měsíc jich 1500 přibývá. Je to levnější než taxi, a navíc šetrné k životnímu prostředí.

STANICE S NEJDELŠÍM JMÉNEM NA SVĚTĚ



Na téhle trase v severním Walesu byste opravdu nechtěli být průvodčím. Představte si, že byste museli hlásit „Stanice Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwllllantysiliogogogoch!“ V překladu to prý znamená „Kostel Panny Marie v dutině bílé lísky u bystrého víru a kostel svatého Tysilia z červené jeskyně“. Na počest vlakové stanice s nejdelším jménem, kudy jezdí i waleská Arriva, byl vyroben banner s nejdelším vlakovým lístkem o délce téměř pěti metrů. Na žádný menší se prostě jméno stanice nevejde.

ANGLIČTINA ZA VOLANTEM 2

V MINULÉM ČÍSLE ARREVUE JSME SE MOHLI NAUČIT NĚKTERÁ SLOVÍČKA A FRÁZE, KTERÉ BY MĚL ZNÁT ŘIDIČ AUTOBUSU. NA VŠECHNY SE ALE NEDOSTALO, PROTO PŘINÁŠÍME JEŠTĚ JEDEN DÍL. OPĚT VÝSLOVNOST V ZÁVORCE NEVYPISUJEME SE ZAVEDENÝMI FONETICKÝMI ZNAKY, ALE TAK, JAK SE DÁ NEJBLIŽE POPSAT BĚŽNÝMI SLABIKAMI.



ČÍSLOVKY

Jedna – One (uan)
Dvě – Two (tů)
Tři – Three (srí)
Čtyři – Four (fór)
Pět – Five (fajv)
Šest – Six (six)
Sedm – Seven (sevn)
Osm – Eight (ejt)
Devět – Nine (najn)
Deset – Ten (ten)
Dvacet – Twenty (twenty)
Tricet – Thirty (sérty)
Čtyřicet – Forty (fórtý)
Padesát – Fifty (fifty)
Šedesát – Sixty (sixty)
Sedmdesát – Seventy (sevnty)
Osmdesát – Eighty (ejty)
Devadesát – Ninety (najnty)
Sto – Hundred (handrd)

SLOVÍČKA A FRÁZE

Vlakové nádraží – Railway station (rejľvej stejšn)
Silnice – Road (roud)
Ulice – Street (strít)
Chodník – Pavement (pejvment)
Letiště – Airport (érport)
Křižovatka – Intersection (intrsekšn)
Jízdné – Fare (fér)
Jednosměrná jízdenka – Single ticket (singl tikít)
Nastoupit do autobusu – Get on the bus (get on d bas)
Vystoupit z autobusu – Get off the bus (got of d bas)
Odbočit doprava – Turn right (tern rajt)
Odbočit doleva – Turn left (tern left)
Jít/jet rovně – Go/drive straight (go/drajv strejt)
Přes most – Over the bridge (ouvr d bridž)
Jet vlakem/autem/autobusem – Go by train/car/bus (gou baj tejn/kár/bas)
Jed'te vlakem. – Take the train (tejk d trejn)
Mohu platit platební/kreditní kartou? – Can I pay by debit/credit card? (ken áj pej baj debit/kredit kard?)

Jaká je nejkratší cesta do... – What is the closest way to... (uat is d klousist uej tu...)
Zabloudil jsem. – I am lost (á jem lost)
Mohl byste mi, prosím, pomoci? – Excuse me, could you help me, please? (exkjûs mí, kud jû help mí, plís?)
Kde je nejbližší informační centrum? – Where is the nearest tourist office? (uér is d nírist tûrist ofis?)
Autobus má zpoždění. – The bus has been delayed (d bas hes bín dilejd)
V kolik hodin tam dojedeme? – What time do we arrive? (uot tajm dû uí erajv?)
Máte cestovní nevolnost? – Are you travel sick? (ár jû trevl sik?)
Můžete mi to ukázat na mapě? – Can you show me, where is it on the map? (ken jû šou mí uér is it on d mep?)
Staví tento autobus v... – Does this bus stop at... (das dis bas stop et...)
Je toto místo volné? – Is this seat taken? (is dis síst tejkñ?)

PSYCHOLOGIE ŘIDIČE

PSYCHIKA JE PRO ŘIDIČE FAKTOR STEJNĚ KLÍČOVÝ JAKO TŘEBA DOBRÝ ZRAK. ZEPTALI JSME SE PREZIDENTA ASOCIACE DOPRAVNÍCH PSYCHOLOGŮ PHDR. ALOISE HUDEČKA, CO BY MĚL ŘIDIČ VĚDĚT O TÉTO OBLASTI, KVŮLI KTERÉ ABSOLVOVAL POVINNÉ PSYCHOTESTY. „STATUS ŘIDIČE AUTOBUSU ZA POSLEDNÍCH TŘICET LET UTRPĚL, COŽ SE MŮŽE PROJEVIT I NA TOM, ŽE ŘIDIČI ZTRÁCEJÍ POCIT SEBEREALIZACE,“ POVZDECHNE SI EXPERT.



Jaké faktory nejčastěji způsobí, že řidič neprojde psychotestem? A k čemu je vlastně dobrý?

Já tomu říkám raději psychologické vyšetření. Zkoumá se při něm osobnost i psychomotorické vlastnosti. Je fakt, že zcela neschopných jsou tak dvě procenta uchazečů, ale v případě tohoto vyšetření nejde primárně o nějaké vyřazování, měření má spíše preventivně výchovný charakter. Nikdo není stoprocentní, ale díky vyšetření lépe pozná sám sebe, své schopnosti a nedostatky. Ty si obvykle nepřipustí jinak, než že si to sám na sobě vyzkouší.

Pokud řidič neprojde, je to obvykle ze zdravotních důvodů, při vážných poruchách pozornosti. U řidičů nad 50 let se často zužuje periferní vnímání, tedy ne to, co je řidič schopen vidět, ale co je schopen vnímat a zpracovat při zátěži. Vycházíme z německých norem, podle kterých má být zorné pole minimálně 140 stupňů. Jinak výraznými důvody pro nepřijetí řidiče jsou velké poruchy osobnosti, snížená odolnost proti dlouhodobé zátěži a samozřejmě sklon k alkoholismu. Dříve chodili řidiči i na vyšetření mozkové aktivity EEG, ale byl to nesmysl, který stál daňové poplatníky 650 milionů. Já byl před lety poradcem ministra a podařilo se mi EEG vyšetření zrušit. Nikde jinde se to nedělalo a samotní neurologové nevěděli, co vlastně mají vyšetřovat.

Měl by mít řidič autobusu v něm lepši hodnoty, než je běžné?

Řidič autobusu musí být osobnostně vyrovnaný a umět ovládat své emoce. Ze své praxe vím, že řidiči jsou trochu narkomani volantu. Je to pro ně kus seberealizace. Z psychologického hlediska je něco jiného řídit osobní auto a jakékoliv těžkotonážní vozidlo. Máte jiný posez, z toho plyne někdy i jiný náhled na dopravní situaci. Sedíte výš, máte za sebou větší hmotu, může se vám stát, že řidiči menších vozů vás mohou víc vytáčet, když dělají chyby. Nesmí se to ale projevit na vaší jízdě. Sám jsem jezdil s tirákem a když jsem si pak přeseďl do mercedesu, nebylo to pro mě auto.

Když jezdí autem a musím chvilku stát kvůli nějaké překážce, jsem mnohem nervóznější, než kdyby se mi totéž stalo za chůze. Znamená to, že lidská mysl pracuje při jízdě jinak?

Obecně platí, jak řidič žije, tak i jezdí. Zkušený řidič situaci racionálně vyhodnotí a vnitřně ho to nerozhodí. Profesionál s tím musí počítat. Co se bezpečnosti provozu týče, platí zásada, že co neubrzdim, to neukecám. Bezpečný odstup je alfa a omega bezpečnosti provozu. Bohužel v Česku 90 % řidičů bezpečný odstup nedodržuje. Podle statistiky ministerstva vnitra je nedodržení bezpečné vzdálenosti příčinou čtvrtiny všech dopravních nehod. Čeští řidiči nevědí, co je bezpečný odstup – je to

polovina rychlosti, kterou jedu, v metrech. Při osmdesátce to je tedy 40 metrů. Je tam započítána průměrná reakční doba řidiče, technický stav brzd a jejich účinek. Další hlavní příčinou dopravních nehod není rychlost, ale nevěnování se řízení, nepozornost.

Důležité je naučit mozek šoférsky myslet. To je ale dlouhodobý proces. Dělali jsme výzkum a ukázalo se, že to vyžaduje alespoň 350 000 ujetých kilometrů, do té doby je řidič pořád jen učeň. Problém je, že řidičů je málo, takže jsou přijímáni i uční.

Jak postupovat při setkání s rozloženým cestujícím? Je lepší vysvětlovat, nebo raději neříkat nic?

Podle Gaussovy křivky jsou v každé populaci minimálně tři procenta problémových lidí. Každý řidič se dříve či později setká s někým takovým. Řidič má povinnost člověku problém vysvětlit, ale když vidí, že dotyčný nechápe, je lepší neříkat nic. Ve finále se to stejně obrátí proti němu. Lepší je říct si, že zákazník má vždy pravdu. Agresivní člověk má vždy nějakou soukromou motivaci, proč se tak chová. Něco ho ráno našťvalo a řidič se stal náhodou objektem jeho vzteku. Důležité je nebrat si takový konflikt osobně. Stejně toho člověka nepředěláte. Abyste si udrželi duševní pohodu, musíte si najít nějakou kompenzaci stresu z jízdy, relaxaci. Každému funguje něco jiného, někomu procházka se psem, jiný si jde raději zaboxovat.



BEST DRIVER 2017

TROJICE NAŠICH ŘIDIČŮ – JIŘÍ NYKODÝM (ARRIVA CITY), MAREK PETRÁŠ (ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY) A PAVEL DŘÍMAL (ARRIVA MORAVA) – VZEŠLÁ Z NÁRODNÍHO KOLA SOUTĚŽE BEST DRIVER 2017 SE ZÚČASTNILA MEZINÁRODNÍHO FINÁLE NA OKRUHU DRIVINGCAMP NEDALEKO MAĎARSKÉ METROPOLE.

Všech devět národních týmů (Česko, Chorvatsko, Itálie, Maďarsko, Polsko, Slovensko, Slovinsko, Srbsko a Španělsko) se sešlo 30. srpna večer na palubě lodi, která byla svědkem prezentace všech týmů, než se rozjela na vyhlídkovou plavbu Budapešti spojenou s výtečnou večeří. Druhý den ráno už začal tuhý boj ve třech autobusech (Iveco, MAN, Mercedes) čítající osm disciplín – jízda na různých površích za ztížených podmínek, manévrování, některé za nutnosti dodržet rychlostní limity, atd. Upřímně řečeno působily disciplíny ve Vysokém Mýtě zábavnějším dojmem, ale na druhou stranu ty maďarské se více podobaly reálným situacím za volantem. Šlo jak o zručnost, tak o rychlost. Za prohřešky na dráze se načítaly trestné vteřiny a minuty.

Nejtvrdší penalizace postihla týmy, jejichž řidiči nebyli během své jízdy připoutáni. Došlo ale i k technickým potížím nebo k minutě správného výjezdu, o sražených kuzelech a výjezdu koly mimo trať nemluvě. Díky vyrovnaným výkonům bez zásadnějších časových sankcí měl náš tým šanci dosáhnout až na stříbrnou příčku, ale nakonec jsme skončili těsně pod stupni vítězů na 4. místě. Z vítězství se radovali kolegové ze Slovinska, následováni Chorvaty a Španěly. Individuální soutěži kraloval Tomasz Mańkiewicz z Polska. Jiřímu, Markovi a Pavlovi gratulujeme a děkujeme za výbornou reprezentaci české Arrivy! Zároveň jsme je poprosili, aby se nám svěřili se svými postřehy ze soutěže.

PAVEL DŘÍMAL

Cesta do Budapešti – velké těšení, ale i respekt. Po příjezdu do hotelu Holiday Inn Budaörs následoval „adrenalinový“ transfer klimatizovanou „harmonikou“ Mercedes k Dunaji (adrenalinový v kladném slova smyslu, modrý long vehicle řídil profil a v podvečerním tepu velkoměsta si počínal velmi dobře), v přístavu přivítání posádkou lodi Ludwig lehkým a chutným předkrmem, v podpalubí proběhla stručná úvodní prezentace všech zúčastněných a následoval kulinářský zážitek v podobě vynikající večeře a různých doplňkových pochutin, včetně steak grilu na horní palubě. To vše umocněno podmanivou atmosférou nasvícených mostů a nábřeží se všemi krásnými budovami města Budapešť. Noční pohled na nasvícený maďarský parlament je nepopsatelný.



Reprezentanti Arriva Czech Republic: Pavel Dřímál, Marek Petráš a Jiří Nykodým (vlevo v hnědém).

Následující den krásné prosluněné ráno, těšení na start, trochu nervozita. Na snídani bylo opravdu z čeho vybírat. Pak odjezd na okruh do Zsámbéku, Driving Camp. Po oficiálním zahájení Arriva Best Driver Championship 2017 následovala instruktáž – představení soutěžních a bezpečnostních pravidel, vylosování startovního pořadí a závodních strojů – na trať jsem vyjžděl třináctý s Iveco Crossway, Marek Petráš odstartoval s Mercedesem Intouro a Jirka Nykodým s Manem Lion's City. Ještě proběhlo praktické seznámení s tratí a jednotlivými disciplínami a šlo, tedy jelo, se na „to“. Podotýkám – opravdu se závodilo – včetně efektních náklonů vozu a řízených smyků i na suchém povrchu. A hurá – všichni účinkující bez nehod. Skvělé zážitky, díky!

MAREK PETRÁŠ

Tak jako pořadatelům, kolegům z maďarské Arrivy, chci poděkovat i svým českým kolegům. Vytvořili jsme dobrý tým, kde jsme se našli nejen jako kolegové řidiči, ale i jako přátelé. Velký dík také patří panu generálnímu řediteli a panu Čermákovi, kteří nás celou dobu podporovali a řádně fandili. Celá soutěž byla

velice dobře připravená, maďarští kolegové si dali s organizací velkou práci. Přejí celé Arrivě více těchto akcí pro zaměstnance a také se těším, až se třeba jednou toto evropské mistrovství uskuteční u nás, v České republice. Naše čtvrté místo považuji za dobrý výsledek, jelikož konkurence některých kolegů z jiných zemí byla opravdu na vysoké úrovni. Přestože v soutěži rozhodovala i velká náhoda, letité zkušenosti některých kolegů nelze podceňovat.

JIŘÍ NYKODÝM

Pro mne jako řidiče profesionála byla tato akce opravdu velikou zkušeností, za kterou jsem rád. Jsem rád, jak jsme jako ČR uspěli, i za to, že jsem si mohl zkusit ve své kariéře opět něco nového. Nejvíce však musím zmínit, že jsme si s kolegy opravdu ty dva dny užili. Pořadatel si dal s celou akcí velkou práci. I když se jedná pouze o polygon, a ne o ostrý provoz s cestujícími, jsem vděčný za zkušenosti, které jsem získal. Takové zkušenosti na silnici opravdu nenajdete. Přejí naší firmě více těchto akcí, které, jak jsem zjistil, otvírají i nová přátelství, a poděkovat panu generálnímu řediteli a Honzovi Čermákovi za skvělé fandění.

Momentka z jízdy zručnosti mezi kužely a pohled na tabulku celkového pořadí týmů.

Rank	Country	Driver	Time	Penalty
1	Slovenia	Zemljari Igor	4:59.24	(0)
2	Croatia	Šturmik Alen	4:59.24	(0)
3	Spain	Garcia Hernandez	5:00.90	(7)
4	Czech Republic	Nykodym Jiri	5:25.00	(9)
5	Hungary	Pop Laszlo	5:15.94	(8)
6	Slovakia	Janekovic Peter	5:02.58	(5)
7	Poland	Maciej Kantorek	4:30.39	(1)
8	Serbia	Vladimir Marjanovic	5:08.97	(6)
9	Italy	Facchinetti Alessandro	4:23.20	(2)

ZVLÁŠTNÍ ZAVAZADLA, DIVNÍ CESTUJÍCÍ

V minulém čísle ArRevue jsme otiskli výzvu, abyste se pochlubili zážitkem s neobvyklým cestujícím či zavazadlem. Nyní vám představujeme první příspěvek. Panu Benešovi domů putuje výhra – dvoulitrová lahev prémiového piva z Únětického pivovaru. Pochlubte se i vy svým zážitkem!

Vážená redakce, když jsem četl otázku v časopisu ARREVUE 2/2017, jestli někdo náhodou nevezl někoho zajímavého, tak mi hned přišlo na mysl, co se mi stalo pár let nazpět. To jsem ještě jezdil v Příbrami klasickou příměstskou linku. Jako každý den ráno jsem si vzal bus, přezkontroloval, jestli je vše v pořádku, a vyrazil na cestu. Cesta jako taková probíhala standardně až do chvíle, když jsem se blížil na konečnou zastávku. Lidé postupně vystupovali až na jednoho pána v klobouku, kterého jsem si všiml už dříve, že se krčí v levé zadní části autobusu a i na docela svižnou jízdu seděl pořád nehnutě. Dojel jsem tedy na konečnou, otevřel dveře, všichni vystoupili a pán stále seděl. Jelikož jsme v tu dobu ještě neměli hlásiče zastávek, tak jsem na pána zavolal, že jsme na konečnou a já pojedou do garáže. Pán nereagoval. Toto se opakovalo asi třikrát. Pak jsem se odhodlal a došel osobně říci cestujícímu, aby opustil bus. V tu chvíli jsem oněměl. Ten pán v klobouku byl totiž vyobrazen na reklamní fólii, co se dává do oken autobusů, aby bylo i přes reklamu vidět ven. A tak ven na lidi koukal ustrojený pán s nějakým, tuším, doutníkem v ústech a já do autobusu viděl za předposlední sedačkou siluetu pána s kloboukem... Mohu říci, že mě to opravdu hodně pobavilo a od té doby si kontroluji i reklamní plakáty, co máme uvnitř autobusů. Dost často si vzpomenu, jak jsem chtěl po pánovi z reklamy, aby vystoupil, a on byl proti.

Vladimír Beneš ml.
Nechvalice



NA BOLESLAV!



NEMUSÍTE JEZDIT NA VÝLET JEN DO TURISTICKY PROŠLAPANÝCH DESTINACÍ.
V OBLASTI MEZI PRAHOU A MLADOU BOLESLAVÍ NAJDETE ZÁBAVY VÍCE NEŽ DOST.

MILOVICE

Místo v minulosti nechvalně proslulé jako hlavní základna sovětské armády toho nabízí překvapivě hodně. Pokud máte v rodině děti, neměli byste vynechat zábavní park Mirakulum. Patří určitě k největším zábavním komplexům pod širým nebem v Česku, na návštěvu si vyčleňte raději alespoň tři hodiny, zvlášť pojedete-li v létě. Mirakulum stojí na kraji městečka Milovice, kde je vzhledem k bývalé přítomnosti

vojenských objektů množství velkých prostor, skýtajících nové využití. Přes sídliště dojedete k rozlehlému parkovišti, zaplatíte vstupné a vzhůru za dobrodružstvím. Nejvíce si tu vyhraji děti ve věku kolem osmi let. Jako byste se ocitli v pohádkovém Hobitínu, budete procházet mezi domečky, ba celými vesničkami, každá trochu v jiném stylu. Skoro všechno je tu ze dřeva nebo dřevem obložené, takže pocit přírody nevymizí, přestože jinak je vše pečlivě udržované a opečovávané.

Podle nás je největší atrakcí, na kterou jinde opravdu nenarazíte, obří houpačka nad pneumatikovým údolíčkem. Když se zhoupnete na několik metrů vysokém závěsu, poprvé se vám určitě rozbuší srdce i jako dospělému. Hned vedle jsou obří vyduté trampolíny, které se vám postarají o mořskou nemoc na zbytek dopoledne, pokud to na nich přeženete. Další velkou, ale poměrně bezpečnou atrakcí je jízda na gumových člunech na obří klouzačce – dno je lépe nejprve navoskovat opodál položeným



Park Mirakulum občas vypadá jako kulisa k expresionistickému filmu.

voskem. Průzkumníci domečků si užijí trochu adrenalinu v drátěných chodbičkách, které vybočují mimo stěny domu a „visí“ ve vzduchu. Pro opravdu letní období, na které si zatím počkáme, je připraven vodní svět plný všemožné tekoucí a tryskající vody. Odpoledne se můžete parním vláčkem nechat dovézt do dva kilometry vzdáleného Tankodromu Milovice, který láká na opravený kryt sovětské armády, kopii americké základny z Vietnamu i vietnamskou vesnici, tak snad se zrovna nestřhne mezinárodní konflikt. Tankodrom předznamenává, že se nacházíme v oblasti, kde před rokem 1989 vládli rusky hovořící vojáci, ale vojenská historie tu sahá až do počátku 20. století. Když se armáda konečně odsunula, zůstalo po ní množství opuštěných budov, doslova ráj pro odvážné průzkumníky. Dnes z nich zbyla už jen hrstka, ale pořád si ještě můžete prolézt několik bývalých skladů či obytných domů, nyní uvnitř divoce posprejovaných a zcela zničených. Občas narazíte na potrhany výtisk časopisu Sovětskij soldat či cáry uniformy. Na „česko-sovětské bratrství“ odkazuje i obří mozaika v bývalém Domě důstojníků, kde nyní sídlí obecní úřad. Mozaika je momentálně volně nepřístupná, ale paní v infocentru je možné uprosit k odemčení schodiště, nad kterým je

umístěna. Za rok a půl bude tento prostor rekonstruován a snadněji dostupný. Budete mít možnost si tu prohlédnout i zašlou vojenskou mapu, na které je údajně načrtnut plán případného útoku na Prahu. Dobře, že už jsou vojáci pryč. Milovníci letecké techniky ale nevynechají přílehlé letiště Boží Dar. Již se nepoužívá pro

stíhačky, ale je tu funkční aeroklub, kde si můžete na telefonu 775 061 276 domluvit vyhlídkový let pro dvě osoby. Jestli se vám z výšek motá hlava, prozkoumejte alespoň opevněné hangáry pro letadla a zbytky letištních budov. Přímou na letišti se autem nedostanete, ale od severu vede příjezdová cesta a pak je to od závoje kousek. To ale ještě není vše, co Milovice nabízejí. Najdete tu také unikátní přírodní rezervaci, o které psaly noviny z celé Evropy. V roce 2015 bylo na místní pastviny vypuštěno stádo divokých koní z britského Exmooru. Tito koně nikde jinde ve střední či východní Evropě nežijí a je jich na světě méně než přečtených čínských pand. V Milovicích slouží divocí koně k záchraně místní ohrožené stepi, která by bez spásání zarostla náletovými keři. Hned první rok se v této rezervaci narodilo hříbě. Spolu s exmoorskými kopytníky tuto divočinu, kolem které vede turistická stezka, obývají také dovezení vyšlechtění pratury, kteří v Evropě vyhynuli v 17. století.

LOUČEŇ

Postupujeme dál na sever. Dvanáct kilometrů od Milovic je zámek Loučeň, který je sám o sobě romantickou destinací vhodnou především pro zamilované páry. Zámek nabízí nejružnější pobytové balíčky, a i když nejsou



A co děti? Mají si v Milovicích kde hrát?

nejlevnější, zijeme přece jen jednou. I běžný návštěvník si ale může užít to, co činí Loučeň unikátní. Kolem sídla se totiž nachází rozlehlé labyrintárium pod širým nebem, kde můžete bloudit, ztrácet se a šťastně se nacházet. Labyrintů je tu celkem dvanáct. Ten poslední vznikl loni k uctění výročí narození Karla IV. Majitelé Loučně spekulují o tom, že Karel IV. možná plánoval vybudovat přímo ve svatovítské katedrále magický labyrint, ale kvůli pomalému postupování prací se toho nedožil. Loučeň tak symbolicky dokončuje králův odkaz. Romantická je procházka místním anglickým parkem. V kantýně vám mohou za poplatek připravit i piknikový koš a deky.

DOBROVICE

V Dobrovicích se nachází velký cukrovar, nyní společnost TTD. Není nejstarším českým cukrovarem, ale datem vzniku 1831 patří mezi nejstarší a v Česku je rozhodně největší. Zpracovává cukr z řepy, jejíž pěstování má v kraji dlouholetou tradici. Návštěvníka by mohla zaujmout Dobrovická muzea, relativně nedávno vybudovaná v barokní stavbě hospodářského dvora v těsném sousedství cukrovaru. Jedná se o propojenou expozici průmyslu řepářského, cukrovarnického a lihovarnického, neboť společným jmenovatelem je cukrová řepa. Ochutnávky z místního lihovaru bohužel nejsou součástí prohlídky a vůbec máme pocit, že zrovna pro nás možná nejlákavější segment lihovarnictví je v muzeu trochu odbytý. Alespoň se vám ale dostane poučeného výkladu o tom, jak se za první republiky běžně jezdilo na lih a teprve družba se Sovětským svazem a jeho snadno dostupná ropa tomuto vonavému palivu učinily přítrž.



Na malbě dobrovického cukrovaru z roku 1966 jsou zachyceny i tehdejší autobusy.



Tak vidí zámek Loučeň duše těch, kteří nevybloudili z jeho labyrintů.

Můžete si také prohlédnout třeba stroj na ražení kostek brídku cukru, kdyby vám vrtalo hlavou, jak ta srdíčka a kříže vlastně vyrábějí, a v muzejním obchodu si kromě obligátních cukrových homolů lze koupit i unikátní slovenský likér řepák. Destiluje se skutečně z řepy a ne každý jeho zemité podstatě přijde na chuť.

MLADÁ BOLESLAV

Z Dobrovic je to už jen co by kamenem dohodil do Mladé Boleslavi. Město je to pěkně dynamické, celé jako by se chvělo

v rytmu motoru Škoda, jenž tu má svůj domov. Na exkurzi do samotné výroby se jako individuální turisté nedostanete, ale jako vítaná náplast je pro vás nachystáno jen pár let staré Škoda Muzeum. V bývalých výrobních halách vybudovala automobilka reprezentativní prostory pro představení slavné historie značky Škoda. Najdete tu přes třicet škodovek – od těch nejstarších až po makety vozů budoucnosti. Vlastně bývalé budoucnosti, protože makety jsou staré již celé desetiletí, ale můžete na nich pozorovat, které prvky byly nakonec do výroby

Školní exkurze k modelu lihovaru.



Vlak s cukrem je připraven k odjezdu.



Vstup do Škoda Muzea hlídají Laurin a Klement.

zavedeny. Krásně to ukazuje, že od snění je někdy k realitě jen krůček, ale také to, že žádný sen se nezhmotní tak, jak byl vysněn. Speciální sekce pojmenovaná Tradice vám ukáže několik historických vozů v různých fázích rekonstrukce. Návštěvník tak má možnost nahlédnout do útrob historických vozů a sledovat také postupy při náročné renovaci. Chloubou muzea je jakási „vitrína pro autička“ – policová stěna, kde jsou vozy různého stáří vyskládány stejným způsobem, jakým si chlapec třídí sbírku angličáků. Děti mohou expozici projíždět na odrážedlech, přilehlá restaurace Václav nabízí občerstvení v příjemně designovaném prostoru. Nově je součástí muzea také výstavní sál. Přinejmenším do konce roku tu uvidíte Český betlém od provokativního umělce Davida Černého. Jedná se o v plechu vyvedené výjevy z české historie, podané ovšem s náležitým sarkasmem. Pakliže se chystáte kochat se v muzeu delší dobu a máte s sebou manželku, která vaše nadšení pro motory nesdílí, nevádí. Přímou přes ulici je obchodní centrum Bondy plné obchodů a restaurací, nechybí ani kinosál. To vše je pak přímo u autobusového nádraží, takže pokud pojedete autobusem, bloudit nebudete. Jestli se ale chcete navečeřet opravdu stylově, odložte touhy po fastfoodu v nákupním centru a popojedte o kus dál. Dobrou volbou pro stylové zakončení výletu je restaurace Graal ve skále (ulice Ptáčká 314). Je to nevelký

prostor skutečně komplet vydlabaný v pískovci, což posezení dodává až jaksi pravěký pocit bezpečí. Původně to bylo sklepení kosmonoského pivovaru, nyní si tu můžete dát opravdu dobré jídlo v ceně kolem dvou set korun. Kdybyste si chtěli připlatit, zavedou vás ke skalnímu jezírku plnému ryb a vy si jen ukážete, na kterou máte chuť.

Když už jsme zmínili Kosmonosy, ty se nacházejí na předměstí Mladé Boleslavi a jejich kuriozitou, kterou možná znáte z pohledu z dálnice, je betonárka Zapa, která má své zásobníky vyzdobené do tvarů kosmických lodí. Když může Škoda vyvážet auta do světa, tak Zapa zřejmě vyveze beton i do vesmíru.

Připravil Ivan Adamovič



Dříve se tu skladovalo pivo, teď vám ho v Graalu rádi načepují.



SUPERMAN LIDI NEBAVÍ

Text: Vašek Vašák
Foto: Zdeněk Nesveda

ZATÍMCO SI JEHO SPOLUŽÁCI NA KONZERVATOŘI UŽÍVALI STUDENTSKÉHO ŽIVOTA, BUDOUCÍ HEREC, ZPĚVÁK A TEXTAŘ VÁCLAV KOPTA „JEZDIL“ DOMA S AUTOBUSEM. DODNES HO AUTOBUSOVÁ POSEDLOST NEOPUSTILA.

Kde se vlastně vzala tvoje láska k autobusům?

Jelikož jsme nikdy neměli auto, dojížděl jsem už od mala autobusem každý víkend z Prahy na chalupu do Libochovic. Seděl jsem na vyhrátém motoru...

To bylo RTOčko?

Ano, Škoda 706 RTO. Přes ně jsem expert. V pracovním mám originály nákresů, jak se vyvíjelo. Vydražil jsem je za velké peníze. Mám to tak, že místo Českého lva mi visí na zdi plesnivé volanty a na zahradě vily, kterou postavil můj dědeček, stojí zastávka ČSAD. Autobusáci byli pro mě vždycky modly a RTOčka srdeční záležitostí.

Jak to tedy bylo s tvým „ježděním“?

Z dílů, který jsem přinesl z vrakovišť, jsem si doma vyrobil řidičskou kabinu. Ve stoličce jsem měl zapasovanou tyč řízení s volantem, kterej jsem upevnil řemenem, aby kladl odpor, jako servomotor, z parketu jsem si vyrobil pedály...

To jsi byl ještě dítě?

Když jsem byl dítě, tak to začalo, ale ono se to proloulo s pubertou a najednou se z nezávazného hraní staly „směny“, kvůli nimž jsem chodil za školu. Měl jsem knihu jízdy, autobusáckou čepici, byl jsem zavřenej v pokoji – to už jsem kouřil, takže tam bylo nahuleno – nastartoval jsem...

Jak?

Motor, brzdění i pneumatické zavírání a otvírání dveří jsem napodoboval pusou (*předvádí*). Byl jsem schopen „jezdit“ šest sedm hodin v kuse.

Při tom jsem pochopitelně dbal na to, abych ležerně zdravil kolegy. To mi přišlo nejdůležitější. Když jsem šel na konzervatoř, měl jsem díky těm dlouhým „směnám“ hlasový problém, protože jsem „bral služby“ i za kolegy, kteří měli rodinu (*smích*). Nejhorší na hlasivky je „brzdění motorem“ (*předvádí*).

Jak ti bylo, když rodiče nahráli na magnetofon, jak ve svém pokoji „brzdíš motorem“, a pouštěli to návštěvám?

Byl to pocit absolutního ponížení a studu. Až se mi z toho chtělo v tu chvíli umřít (*smutný úsměv*).

Tak proč jsi to začal později dávat k lepšímu?

Už jako dítě jsem pochopil, že mám schopnost

bavit lidi a hodně brzo jsem si všiml, že to úplně nejlíp funguje, když se nebojíš přiznat slabost a udělat si z ní srandu. Jestliže se prezentuješ jako superman, každého za chvíli přestaneš bavit. I když jsi vtipnej. Pokud ale na sebe něco vytáhneš a podáš to patřičně upřímně, tak tě lidi milujou, protože je to autentický.

Kdy jsi to na sebe začal prozrazovat?

Na různých rodinných oslavách a mejdanech. V semaforu jsem svou autobusáckou historkou bavil kolegy už v 80. letech, takže ji mám natrénovanou. Ve Všechnopárty to už byl vycizelovaný tvar, který jen stačilo patřičně vést, aby to vypadalo, že se mi zrovna rodí v hlavě.

Ale vraťme se k tvým „jždám“. Co jsi dělal, když jsi „dojel“ na konečnou?

Většinou jsem si zapálil a vyplnil knihu jízdy. Často mě bolela záda, a protože jsem seděl při řízení na posteli, tak jsem se na chvíli

natáhl. Taky jsem poslouchal rozhlas, nebo když nebyl táta doma, jsem si půjčoval jeho kazeták a pouštěl ABBA.

„Jezdil“ jsi ještě v době, kdy jsi chodil za holkama?

Vzpomínám si, jak naši odjeli na chalupu, mně bylo snad sedmnáct, a přivedl jsem si domů Simonu (*budoucí manželku – pozn. aut.*). Když jsme k nám ale přišli, s hrůzou jsem si uvědomil, že mám nahoře „autobus“, takže musela počkat, než ho uklidím. Tehdy si myslela, že jsem tam měl snad nějakou holku.

Nakonec sis zajezdil v opravdovém autobusu.

Udělal jsem si Děčko a k padesátinám si nadělil jízdu. RTOčko mi půjčil kamarád-sběratel.

Kam jsi jel?

Vezl jsem čtyřicet příbuzných a přátel do Českého středohoří na Šaškův mlýn, jenž patří mému



MÁM TO TAK, ŽE MÍSTO ČESKÉHO LVA MI VISÍ NA ZDI PLESNIVÉ VOLANTY A NA ZAHRADĚ VILY, KTEROU POSTAVIL MŮJ DĚDEČEK, STOJÍ ZASTÁVKA ČSAD.

bratrance, který nám ho půjčil. Bylo to krásné, poetický odpoledne a splnil jsem si dětský sen. Jel jsem opatrně, protože jsem vezl mé nejbližší, a ten zážitek už asi nic nepřekoná. Větší štěstí jsem zažil, jen když se nám narodily dcery.

Abstinovat jsi, abys mohl řídit i zpátky?

Zpátky už jel majitel autobusu, ale ten den jsem nepil, protože jsem si naplánoval něco zajímavějšího, než že se na své narozeniny ožrat. To můžu kdykoli během roku. Všechno sedlo, jak mělo. I počasí. Ve mlýně jsme měli dobrý jídlo, byli tam kamarádi z Hanspaulky, takže jsme jamovali, a protože tam měl švagr děti, tak když se den nachýlil, vyrazili jsme ku Praze. Bylo to melancholicky, hrabalovský, lidi byli příjemně ukodrcaní, děti spaly a já byl nefalšovaně šťastnej.

Autobusáka sis zahrál už předtím v Okresním přeboru.

Roli jsem přijal s nadšením, protože mi slíbili, že se při natáčení svezu. Nakonec to ale byly nervy, protože mi přidělili „něco“, co nebrzdilo, což byl malér, zvlášť když jsem se blížil k nechráněnému přejezdu, přes který jel vlak. Našlapával jsem tlak v brzdách a měl hrůzu z toho, že všechny zabiju.

Nepřipadal ze začátku ženě tvůj koníček zvláštní?

To nebyl koníček, ale posedlost, závislost, mánie. Koníček je filatelie, ale točit volantem v místnosti je na pováženou. V tomhle smyslu jsem byl vždycky nestandardní. Simona ale věděla, že plody mé úchyly bude sklízet. Jsem sice blázen, ale je se mnou sranda.

Máš už dnes svoji autobusáckou uniformu?

Mám jich několik. Jednu jsem vydražil a další dostal. Loni na mě po představení v severních Čechách čekal pán, který mi předal svoji uniformu, že pryč ji měl na půdě a je

zánovní. Vystoupil jsem v ní v silvestrovské Všechnopárty. Mám taky řadu volantů a čepic. **Začali se ti po Všechnopárty ozývat autobusáci?**

Ozývají se dodnes, protože se to reprizuje, navíc si to lidi nacházejí v archivu České televize a na YouTube. Zrovna předevečím jsem hrál ve Viole a čekal tam na mě balíček od paní, která píše, že její tatínek jezdil celý život s chomutovským ČSAD a za 750 tisíc kilometrů bez nehody dostal plaketu, kterou mi posílá. Už to skoro nemám kam dávat. Mám i nejrůznější součásti autobusů: reproduktory, kabinový svítelný, desítky odznaků a vlaječek, diplomů. Všechnopárty způsobila, že mě tím lidi zaplavují, ale mě to těší a v odznáčku nevidím jen kus plechu. Najet milion kilometrů s autobusem, který nemá posilovač, netopí, nebrzdí, nebylo jednoduchý a třeba cestou z Prahy do Karlových Varů si ti chlapi mákli. Když mi teď ty diplomy a odznaky, který dostali, posílají, tak mě to dojmá. Měli je léta na půdě a usoudili, že já jsem ten pravý, kdo je ocení. A mají pravdu. Moc si toho vážím.

Prý sis udelal ještě jednu radost. Máš svoji kapelu...

Postavil ji můj synovec Emil Kopta a muzikanty mi půjčil kamarád Michal Hruza. Když jsem hrál s Bluesberry a Krausberry, byl jsem spíš v pozadí, kdežto teď jsou to moje písničky. Jako vyvrcholení zazněla Honky Tonk Woman od Rolling Stones v podání rodinné kapely. Takový malý Kelly Family. Na bicí hrála moje dcera Fanča, dcera Jana zpívala, synovec hrál na basu a já na klávesy. Když jsem viděl na jevišti své holky, který jsem k muzice přivedl, jak hrajou Stouny, který máme rádi, byl jsem dojatý. Všechno je tak, jak má být.



ČEŠI NA TOM OHLEDNĚ STRAVOVACÍCH NÁVYKŮ TRADIČNĚ NEJSOU DOBRĚ. VYPLYNE TO ZEJMÉNA PŘI SROVNÁNÍ S JINÝMI ZEMĚMI. JÍME NEPRAVIDELNĚ A ŠPATNĚ. KAŽDÝ DEN PRÝ OBĚDVAJÍ NECELÉ DVĚ TŘETINY ČESKÝCH ZAMĚSTNANCŮ, PŮLKA Z NICH CHODÍ DO RESTAURACE ČI BUFETU, PŮLKA SI NOSÍ JÍDLO Z DOMOVA.

BUFETOVÝ NÁROD

Jídlo z domova je samozřejmě dobrá volba, která ušetří vaši peněženku a zřejmě i zdraví. Problém ovšem je, jakým způsobem si pak jídlo ohřejete. Mikrovlnná trouba je podle řady studií nepříliš vhodný způsob, protože zabíjí v jídle mnoho užitečných látek. Pokud je někdo hodně zaměstnaný a nepracuje v kanceláři – jako třeba řidič autobusu – často mu zbyde jako řešení bufet, či stánek. Má to své výhody – nečekáte dlouho na jídlo, mnohdy si sami můžete určit velikost porce, je to cenově příznivé... ale také dost nezdravé. Češi jsou totiž vysazeni na jídlo, které je

masné, těžké, přesolené. Na zdravá jídla se chodí jinak, do bufetu se člověk jde prostě „naštouchnout“. Jsme nejobéznějším národem v Evropě. A ne náhodou zároveň národem, který v průzkumech klade u jídla na první místo velikost porce. Zeptali jsme se výživové poradkyně Evy Mandákové Svaškové, která přiměla pěknou řádku lidí zhubnout díky svému poradenství (www.kgdolu.estranky.cz), v čem je vlastně u bufetových jídel problém. Vypadá to, že skoro ve všem: „Porce jsou příliš velké, doporučuje se jíst raději menší porce a častěji. V jídlu je hodně nezdravých tuků a rychlých cukrů. Rychlé cukry se vám v těle rychle spálí,

vyvolají krátkodobý pocit zasycení vystřídáný brzkým, ještě větším hladem. Důležité je, aby druh jídla a porce byly přizpůsobeny věku a tělesné aktivitě.“ Pro sedavé zaměstnání, což platí i pro sezení za volantem, rozhodně není výhodou těžké, masné jídlo. Platí jednoduchá úměra: pokud tělo přijímá víc energie, než vydává, projevuje se to produkcí tělesného tuku a celkovým ochabnutím organismu. Obezita je tu coby dup, za ní často přichází její kamarádka cukrovka. Co by bufetovým jídlům pomohlo? Podle paní Svaškové třeba nahrazení rohlíku celozrnným pečivem (pozor, tmavé neznamená nutně

STÁLICE ČESKÉHO BUFETU



1. GRILOVANÁ KLOBÁSA
Jednoznačně jedno z nejméně zdravých jídel, na které můžete narazit. Přesto je tradičním pokrmem, dokonce i na sportovních akcích. Uzenina se spoustou konzervačních látek v kombinaci s megadávkou tuku – konzumovat jen výjimečně.
★★



2. SMAŽENÝ SÝR
Tento smažák nám připravil Ukrajinec u stánku v holešovické tržnici, přímo před našima očima sýr ukrojil, obalil, osmažil. Alespoň jsme viděli, že je vše čerstvé. V kombinaci s okurkou – dáváme palec nahoru, i chuťově.
★★★★★★



3. GULÁŠOVÁ POLÉVKA
Sice v ní často končí odřezky a zbytky, ale v masné s velkým obratem by alespoň neměly být staré. Ucházející řešení pro malý hlad, i když často je cítit, že ingredience nejsou rozleželé. Nahradit chleba něčím celozrnným, nemá to chybu.
★★★★★★



4. GRILOVANÉ KOLENO
Kolenko je jako jídlo docela v pořádku, rozhodně lepší než uzenina s neznámým obsahem. Kombinace s bramborovým salátem je trochu divoká a v létě i riziková kvůli salmonelle. Kyselá okurka napomáhá trávení.
★★★★



5. VÝPEČKY SE ZELÍM
Výpečky nejsou zrovna nejzdravější jídlo, ale kyselé zelí jeho tučnost alespoň trochu vykompenzuje. Brambor je jako příloha v pořádku, ale po několika hodinách od uvaření se už nedoporučuje jej konzumovat. A co zelenina?
★★★★★



6. TALIÁNY
Taliány by se měly připravovat delší dobu pod bodem varu, aby se úplně nevysušily. Pak se v bufetu bohužel ještě macerují ve vodní lázni. Relativně zdravý pokrm, namísto pšeničného chleba by ale byly lepší s žitným.
★★★★★★

celozrnné, pekárny často pečivo jen přibarví), doplnění zeleninové přílohy. Peklo je příprava jídel z polotovarů, uzenin, předpřipravené jídlo – na rozdíl od čerstvého jídla z prvosurovin. Vše, co koupíte zatavené či zavažené v nějakém obalu, co má delší trvanlivost, je mrtvá strava, opak stravy čerstvé. „Jenže já se takzvané zdravé stravy nenajím!“ argumentují zákazníci. Jedno řešení už padlo – nechodit na jídlo úplně vyhladovělý, rozdělit si den na více jídelních přestávek. Není také od věci „dorazit“ se několika kapslemi s vlákninou. V břiše vám vláknina nabobtná a zažene pocit hladu. „V takových kapslích ale zase chybí vitaminy a flavonoidy, které

obsahuje ovoce a zelenina a které chrání před rakovinou a dalšími nemocemi,“ upozorňuje poradkyně. Většina odborníků na zdravou výživu dělá chybu, že přehání osvětu opačným směrem a bere jídlu veškerou radost. Nemusíte jíst jen karotku a odtučněný jogurt. Nebojte se živočišných tuků, pokud nejsou na pánvi už od včerejška. Střídejte různé zdroje jídla, nebuďte odkázáni jen na před smažené a rozpečené pokrmy. Jídlo v bufetu není jed, ale nesmí vašim obědům dominovat. Nad fotografiemi jídel, které jsme nafotili v bufetech, vrtěl hlavou i vyhlášený šéfkuchař Jaroslav Sapík, do jehož restaurace v Klokočné

se sjíždějí hosté z celých Čech. Pan Sapík je známý tím, že nepohrdá ani rychlou, lacinou kuchyní, ale námi vybraná jídla řidičům rozhodně nedoporučuje. On sám si v bufetu pochutná na dobré gulášovce či dršťkové. Co by si naopak nikdy nedal? „Nemám důvěru ke smaženým sýrům. Jednak jsou připravovány na přepáleném tuku, a navíc se často místo sýra používá jeho náhražka.“
Na závěr dovolte výzvu: Máte nějaký oblíbený bufet v blízkosti vašeho autobusového nebo vlakového nádraží? Napište nám o něm do redakce. Časem zkusíme nádražní bufety podrobit srovnávací recenzi.



AUTOBUS V PRALESE

KDYŽ V SEVERNÍ AMERICE DOSLOUŽÍ ŠKOLNÍ AUTOBUS, NEPUTUJE NA EKOLOGICKOU LIKVIDACI JAKO U NÁS, ALE UDĚLÁ SI VÝLET DO JIŽNÍ AMERIKY.

Jihomaerické festivaly jsou pověstné svými křiklavě oblečenými tanečnicemi a tanečníky. Tamní představa krásy je prostě trochu papouškovitá. A teď si to zkombinujte s faktem, že tam neexistují pravidla, jak mají být linkové autobusy zbarvené. To přirozeně vedlo k tomu, že se každý autobus v Jižní Americe chová jako tanečník z Ria. Shodí původní fádni žlutou (nebo jinou) barvu a navleče se do palety nejdivočejších odstínů. Když už máte to štěstí a dočkáte se spoje, jehož dobu příjezdu lze spíše tušit či věštit ze sedliny dobré brazilské kávy, vynoří se před vámi barevný zázrak. V anglojazyčném světě

se těmito autobusům říká trochu posměšně „kuřecí autobusy“. Vysvětlení je dvojí. Cestující v nich často jezdí namačkání na sobě podobně jako kuřata v přepravních klecích. Kromě toho vesničané často přepravují autobusy živá zvířata, která vezou příbuzným či na trh. Takže to uvnitř někdy kejhá a štěbetá jako v drůbežárně. V autobusu jsou obvykle dva zaměstnanci: řidič a jeho pomocník, který pomáhá nakládat zavazadla (často na střešku, odkud vám je při vystupování na zastávce shodí bez okolků dolů) a vybírá jízdné. Oproti Evropě jezdí řidiči většinou sami za sebe nebo jsou členy družstva. Vybrané jízdné tedy putuje přímo na jejich obživu či

splátku autobusu. To je také důvodem, proč je v jejich zájmu mít autobus co nejnacpanější. Autobusy na sobě mají kromě barevné dekorace namalované také své jméno (ano, autobusy tam mají jména) a trasu. Nechybějí ani náboženské motivy, které mají ochránit vůz před nehodou či poruchou. Je pravda, že někdy je skutečně malý zázrak, jak obtížnou trasu tyto přeplněné autobusy zvládnou.

Turisté si cestu v nich pochvalují, protože mají solidní základ v severoamerické výrobě. Školní autobusy z USA byly totiž vytvořeny se speciálním důrazem na robustnost konstrukce a bezpečnost jízdy. „Výlet do Guatemaly nemůže být úplný bez jízdy v kuřecím autobusu,“ píše se v průvodcích. „Ty pachy, ten hluk, ta záplava barev... na tu cestu nikdy nezapomenete!“ Zkušení cestovatelé dodávají, že se nemáte nechat nachytat na „přirážku pro gringa“. Dívejte se, kolik platí místní, a bez váhání dejte řidiči stejnou částku. Šťastnou cestu!

Připravil Ivan Adamovič



ZTRACENÍ V ČASE

NA LISTOPADOVÝ VELETRH CZECHBUS PŘIVEZLI PĚT AUTOBUSŮ JAKO UKÁZKU, JAK SE VYVÍJEL JEJICH DESIGN. DOPRAVCI SE ALE POMÍCHALY CEDULKY S OZNAČENÍM ROKŮ, OD KDY SE JEDNOTLIVÉ AUTOBUSY ZAČALY VYRÁBĚT. DĚTI, POMŮŽETE PŘÍRADIT CEDULKY KE SPRÁVNÝM AUTOBUSŮM?

1936 1947 1956 1961 2003

B Karosa ŠM 11



D Praga RND



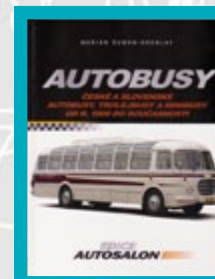
C Škoda 706 RTO KAR



A Škoda 706 RO MTZ



E SOR C 12



Pokud se chcete dozvědět o historii českých a slovenských autobusů více, pořídte si knihu Mariána Šumana-Hreblaye *Autobusy* (Computer Press, 2011). Na internetu se v e-shopech ještě dá sehnat.

Řešení: A 1947, B 1961, C 1956, D 1936, E 2003

Foto: Wikimedia/Harold, P. Dadák, Aktron, ŠJÚ

Na zdraví...?

Ve vlaku Arrivy byla v České Třebové policií zajištěna žena s rekordní naměřenou hladinou alkoholu v krvi.



POMŮCKA: NÁS, PEAT PINAS	STLOUCI	JEDNOTKA RYZOSTI ZLATA	SIBIŘSKÝ VELETOK	ČESKÝ DIVADELNÍK	VLASTNOST CUKRU	SMĚŠNOST	JINAK	*	PŘÍSNÝ MENTOR	NĚMECKÝ „OLIVOVÉ ZELENÝ“	VELKÝ PLOCHÝ ČLUN	ZNAČKA STŘIBRA	IRSKÉ SIDLO	EVROPAN	4. DÍL TAJENKY	ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTROJE
SOUČÁST VELKÉ BRITÁNIE								POLE NA HORSKÉM SVAHU								
1. DÍL TAJENKY								KROKODÝL								
								TESLOVY INICIÁLY								
SLOVENSKÝ „IR“			KAPUSTNÁK								ANGLICKÝ „SETRIT“					
			TAKOVÁ (nářečně)								TVRDOHLAVÁ					
JIHNOUT				POROUČET								NADÁVAT				
				ÚHOR								KMENOVÝ PRACOVNÍK				
STAROVĚKÝ ITAL													SBOHEM			
									KÓD SLOVENSKA				JMÉNO HUDEBNIKA OLDFIELDA			
*	PLOD ROSTLINY	POLYNĚSKÝ NÁPOJ							*	VYTČENÝ OKRUH						
		3. DÍL TAJENKY								TECHNICKÝ NEROST						
VĚTŠÍ HOUF ZVÍŘAT						KOŘENOVÁ ZELENINA			SLUČOVÁNÍ							
NÁZEV ČESKÉHO PÍSMENE			ČTYŘI PÁRY				DOMÁCKÝ OLDŘICH	ANGLICKÝ „RAŠELINA“	ZNAČKA INDIA	ANGLICKÝ „VEPŘOVÉ MASO“				SLOVENSKÝ „SVĚT“	OVŠEM	
			ZEMNÍ OLEJ							BICYKL						
RUSKÝ „SVĚT“				JEMNÁ TKANINA								VYSOKÉ KARTY				
				LAHODNÝ NÁPOJ								SLONÍ ZUB				
POUZE (nářečně)					MALÝ ŠPERK								ZAVRČENÍ			
					SLOVENSKÝ „SE“								SOLMIZAČNÍ SLABIKA			
RTUŤOVITÝ ČLOVĚK									2. DÍL TAJENKY							
SETŘÁSAT TEKUTINU									VÁHATI							

Vyluštění tajenky nám pošlete do redakce na arrevue@arriva.cz do 31. 12. 2017. Pozor, tentokrát nám nestačí jen vypsát tajenku, ale napište také, co mají jednotlivé části tajenky společného s Arrivou. Výherce získá dárkový balíček Arriva. Výhercem pivní odměny za vyluštění křížovky v minulém čísle je Irena Opatrná z Králova Dvora.

Ty největší příběhy se dějí kolem nás

- ✓ Největší nezávislé zpravodajské noviny v České republice
- ✓ Nejúplnější regionální zpravodajství
- ✓ Ekonomika a podnikání
- ✓ Kompletní sportovní zpravodajství
- ✓ Řada příloh a magazínů zdarma
- ✓ Prémiový program pro předplatitele ABO BONUS

deník

www.denik.cz
www.mojepredplatne.cz



CZECHBUS

7. STŘEDOEVROPSKÝ VELETRH AUTOBUSŮ, HROMADNÉ
DOPRAVY, GARÁŽOVÉ A SERVISNÍ TECHNIKY

21. - 23. 11. 2017
Výstaviště Praha - Holešovice

www.czechbus.eu

**JEDINÝ
SPECIALIZOVANÝ
VELETRH V ČR**



Záštita:



Generální partner:



Partner:



Pořadatel:



**INCHEBA
EXPO PRAHA**