

ŠÉF NEPŘEMLOUVÁ

„Je to tak na dojetí, pane řidiči.“
 „Dám to do pořádku.“
 „Tentokrát je to jen s napomenutím.“
 „Díky...“

Motor zabouřil a pneumatické brzdy zasyčely. Kolos se pomalu rozjel, šofér lehce mávl na pozdrav z pootevřeného okénka. Kolega z Moravy už takové štěstí neměl.

„To jste nevěděl, v jak špatném technickém stavu soupravu máte?“

„Ale věděl.“

„Tak proč jste s tím jel? Někdo vás nutil?“

„Jak se to vezme. Šéf nikoho nepřemlouvá. Nechceš za volant? Fajn. A zítra už taky nechoď. Já mám dvě děti a splácím hypotéku. Nemůžu si dovolit zůstat půl roku bez místa.“

V tom technici nepomohou. Jasně je jenom to, že nákladák, kterému ze tří náprav dvě nebrzdí, nemá na silnici co dělat.

PROHLÍDKY MÍSTO KONTROL

Na začátku byla Evropská unie. Mezinárodní dopravní odborníci dospěli k názoru, že užitková vozidla jsou v průměru velmi vytížená a najezdí tolik kilometrů, že pravidelné kontroly nestačí dohlížet na jejich dobrý technický stav. Problém bylo možno řešit dvěma způsoby. Buď zkrátit dosavadní roční období povinných technických prohlídek, což by ovšem bylo velmi nákladné, nebo zavést institut kvalifikovaných technických silničních kontrol. Vybrána byla druhá varianta a členské státy Unie jsou povinny nadnárodní rozhodnutí respektovat. Zákon praví, že zastavovat vozidla na silnicích mohou pouze policisté a celníci, jen policie je ovšem zmocněna ke kontrole technického stavu. Směrnice proto představovala jeden dosti velký závazek, totiž při-

Z FORMANSKÝCH VZPOMÍNEK

„Jednou šla po kraji zvěst, že dojel ze světa forman Felix Moudrý. Brzo měl návštěvníků plnou světnici. Vyprávěl novinku, že se staví dráha, po které budou jezdit povozy bez koní a uvezou toho víc než nejsilnější spřežení. Posluchači se křížovali a nikdo mu nevěřil. Učitel ale přinesl starou knihu, otevřel ji a řekl.

Tu si to přečtete. Už Sibyla prorokovala, že jednou budou jezdit železné vozy a koní k nim nebude potřeba.“

pravit odborníky, kteří by dokázali podobné prohlídky provádět.

NEHODY A TRAGÉDIE

Vybírat ze záznamů o dopravních nehodách lze pouze namátkou, jen prostý výčet by zabral celé naše povídání.

Tak například třetího dubna v osm hodin ráno ujížděl v Praze po ulici Květnového vítězství nákladní vůz typu IFA. Na křižovatce s ulicí Ke Stáčírně naskočila na semaforu červená a automobily vepředu poslušně zastavovaly. Řidič nákladáku sešlápl brzdový pedál, ale nic se nestalo. Ve snaze zabránit havárii vyjel na pravý chodník, kde přední částí vozidla narazil do sloupu světelné signalizace. Při nehodě zaviněné technickou závadou vznikla škoda několika desítek tisíc korun.

O týden později se na Strakonicku na výpadekové silnici na Písek zařadil osobní automobil značky Škoda do odbočovacího

levého pruhu. Zastavil, aby dal přednost kamionu v protisměru. Nákladní souprava za ním však zabrzdit nedokázala a odhodila škodovku před projíždějící kamion. Dva pasažéři osobáčku přišli při nehodě o život.

Hned následující den nedaleko Rakovníka se v pravotočivé zatáčce vysypal z jedoucí Avie špatně zajištěný náklad lešenářských trubek. Osobní automobil jedoucí v závěsu havaroval, řidič i jeho spolujezdkyně utrpěli těžká zranění.

ŠKOLENÍ

Koncem minulého roku ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR odstartovalo sérii odborných školení zaměřených na silniční technické kontroly užitkových vozidel.

„Pro 150 útvarů včetně dálničních oddělení bylo postupně vyškoleno 210 specialistů, takže na každém pracovišti v republice dnes máme alespoň dva dobře připravené odborníky,“ poznamenal policejní komisař Bc. Pavel Nosek z Policejního prezidia ČR. „Myslím, že jsme si všichni uvědomovali nutnost podobných kontrol, ovšem teprve jejich praktické zavedení ukázalo, jaké časované bomby na našich silnicích jezdí. Když jsme připravovali názorné učebnice, řadu závad jsme ilustrovali pomocí kreslených obrázků. Dnes máme ofresnou fotodokumentaci, která by stačila na desítky svazků. Je až neuvěřitelné, s čím vším se při kontrolách potkáte. Vzpomínám například na větrísku, které ze šesti kol brzdilo jen jedno jediné. Uřezané brzdové hadice, nefunkční systémy ABS, pneumatiky do hladka ojeté a prodřené. Zkrátka, bez ohledu na povinnosti, které máme k Evropské unii, na vyčištění republiky od smrtelně nebezpečných, dosud však jezdících vraků užitkových vozidel, je nevyšší čas.“



Poslední ze série deseti školení budoucích technických odborníků proběhlo v dopravním areálu v Praze Na Klíčově.



Osvětlení kamionů se řídí přesnými předpisy

ZPRÁVA Z TISKU

Dva české autobusy v minulých dnech nenechala pokračovat v cestě německá policie. V severním Porýní zastavili policisté autobus mířící na výstavu psů do belgického Ostende.

„V životě jsem něco takového ještě neviděl,“ prohlásil kontrolor o stavu vozidla, kterému už nepovolil ani metr jízdy. Zjistil dvacet pět vážných závad na brzdách, tlumičích a pneumatikách, navíc byl autobus na řadě míst zrezivělý a tekla z něj olej. Výprava musela provizorně přenocovat v nedalekém Bonnu v jednom církevním zařízení.

Podobná situace nastala minulý týden na jihozápadě Německa, kde dálniční policie

seli na dálničním odpočívadle několik hodin čekat na přistavení náhradního vozidla.

LIGA ZÁVAD

Bezdotkový teploměr míří na disky těžkých kol.

„Co tím poznáte?“

„Běží o takovou orientační zkoušku,“ poznamenal technik Autokontroly Pardubice Pavel Klein. „Kolo, které nebrzdí vůbec, je studené. To, co blokuje, je zase přehřáté. Tenhle vůz se ovšem zdá být v pořádku.“

Zdál, ale nebyl. Napříč rámu nad ztrojenými nápravami se táhla drobná prasklina.

„Co s tím?“ zajímal se řidič.

„To záleží na doporučení značkového

výrobce. Jeden navrhne vyvrát na okrajích prasklin díry, a pak všechno zavařit, druhý doporučí místo přepřátovat minimálně s pěticentimetrovým přesahem, třetí vám bude chtít prodat nový náves. V každém případě něco se s tím dělat musí.“

Na velkém parkovišti u automobilové váhy v Praze na Klíčově stojí tři odstavené kamiony a kolem nich se točí skupinky mladých lidí v policejních uniformách. Ještě včera se učili, dnes už zkušeně odhalují jednotlivé nedostatky.

„Maličko couvněte!“

Motor zabouřil, souprava zaskřípěla.“

„A teď kousek dopředu...“

Kamion se zhoupl. Ano, ovšem, vymáčený spojovací čep. A pořádně. Navíc vleč, který nemá zapojený ABS systém, brzdí pouze v nouzovém režimu.

„Jaké jsou nejčastější závady?“

„Ty, které vznikají neustálým přetěžová-



Automobilismus už dávno není jenom záležitostí chlapů

u Karlsruhe nepustila dál autobus s mladými sportovci, kteří se vraceli do Prahy z házenkářského turnaje ve Španělsku. Podle protokolu zjistili němečtí policisté děsivé nedostatky na vozidle a na brzdách. Hráči a jejich průvodci mu-

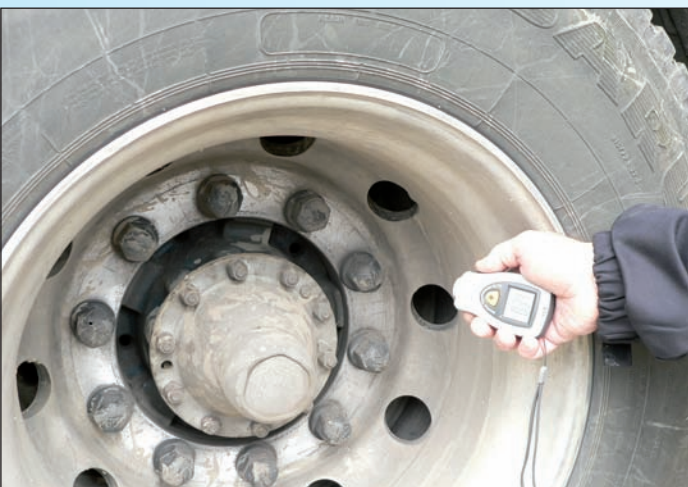
ním aut,“ poznamenal Pavel Klein. „Proto praskají rámy, neúměrně se opotřebovávají brzdy a ojíždějí pneumatiky. Teprve pak přicházejí na řadu vnější ostré hrany po drobných nehodách, nevyhovující osvětlení soupravy nebo cetkami přeplněné kabiny tak, že je ven vidět hůř než z tanku.“

UČEBNÍ TÝDEN

Školení budoucích kvalifikovaných kontrolorů trvá prakticky celý týden. Je zcela dobrovolné, nemá smysl cpát do hlavy techniku někomu, kdo o ni nemá zájem. První dva dny se látka probírá v učebnách, další dva představuje ostrá praxe, v závěru pak přijde velmi náročný písemný test.

To je ovšem jen začátek, každý, kdo se upsal tomuto oboru, si bude muset pravidelně doplňovat vědomosti podobně, jako lékaři skládají jednotlivé atestace. Neboť technika se řítí dopředu závratnou rychlostí, a to, co stačilo vloni, bude následující rok připomínat vzpomínky na minulost.

„Za nejzajímavější považuji fakt,“ shrnul výsledky kurzu vrchní komisař Dopravního inspektorátu hlavního města Prahy Mgr. Roman Nový, „že ačkoliv byly závě-



Nejčastější technické závady vznikají přetěžováním aut. Přesné vážení patří také k technické kontrole

rečné zkoušky velmi přísné a nikomu nebyl sleven ani vlásek, absolvovali všichni. Myslím, že to svědčí o nepředstíraném zájmu, který mladí policisté o technickou problematiku mají.“

ŘÍDÍCÍ UČITEL

„Tady si popojedte na váhu...“
„Charašo,“ pravil muž v kabině kamionu.

„Ještě nedávno byl cizinec za volantem českého dopravce něčím velice neobvyklým, v poslední době jich ovšem prudce přibývá,“ řekl komisař Nový. „Českých řidičů je nedostatek, a pro zahraniční dělníky představuje řízení nákladního auta mezinárodně uznávanou a poměrně snadno získatelnou kvalifikaci. Bohužel, pro řadu speditérů je to i vítaný argument pro zhoršování platových podmínek.“

„Odkud jste?“
Nikolaj Dolochov mluvil velice slušně česky.

„Z Kyjeva.“

Vysokoškolák, středoškolský učitel, otec dvou dětí. Dostal se do finančních problémů, které se rozhodl vyřešit prací v zahraničí. Podobně jako si ještě nedávno lidé od nás jezdili přivydělávat

do ekonomicky úspěšnějšího Německa nebo Rakouska.

„Jak dlouho to chcete dělat?“

„Ještě tak rok. Nanejvýš dva...“

Kamion kontrolou vcelku prošel, jen náklad bylo nutno lépe upevnit. Pomocí pásových popruhů to ukrajinský učitel zvládl za půl hodiny.

Z FORMANSKÝCH VZPOMÍNEK

Několikrát do roka přijeli formani domů na krátký oddech, aby uviděli rodinu a hospodářství, o které za jejich nepřítomnosti pečovaly ženy. V těžkém okovaném koženém opasku se zámkem přinášeli své značné výdělky.

ČERSTVÉ PO KONTROLE

Liazka byla velmi zašlá. Kabina natřená jen tak štětcem, na řadě míst nestačil nový lak překrýt odloupávající se rez.

„Vaše doklady prosím.“

Řidič předal příslušnou složku. Papírově bylo všechno v pořádku. Nákladák prošel povinnou technickou prohlídkou před pouhými čtrnácti dny, podle nejprostší logiky měl být ve velmi dobrém stavu. Jenže...

Ojeté pneumatiky, utržené tlumiče, vymáčené čepy, netěsnící vzduchový systém brzd. Zhuntovat vůz podobným způsobem během dvou týdnů je prakticky nemožné. Známká nalepená na nepůvodní státní poznávací značce ovšem hovoří jasně.

„To nemohl kontrolovat technik, ale vůl.“

Samozřejmě, že může jít jen o nedbalost a šlendrián, pravděpodobnější se však zdá jiná varianta. Lidová moudrost praví, že koupit se dá všechno.

„Jak to vypadá s úplatky?“

Nevyhovující stav pneumatik představuje nejčastější závadu



V kabině nesmí nic bránit dobrému výhledu



I s podobným typem oprav se technici setkávají



„Jsou. Jenže dokázat něco takového je dosti obtížné. Ministerstvo dopravy proto zavádí na jednotlivé stanice technické kontroly kamerové systémy, jejich instalace zatím není povinná, ale rozhodně se vyplácí,“ řekl Petr Sedláček, z centra služeb pro silniční dopravu v Krásné Lípě.

„Když u nás na STK kamerovou kontrolu připravovali, spousta lidí tvrdila, že je to nerozum, že k nám přestanou řidiči jezdit. Jenže nepřestali a máme klid. Pokud se objeví pochybnosti o naší práci, můžeme se obhájit záznamem, a když přijdou podvodníci s nějakou černotou, je snadné je odpálit. Kamera všechno vidí, pane, radši si dejte auták do pořádku.“

Majitel oprýskané liazky podobnou radu nerespektoval a udělal chybu, přeložení nákladu a odtah nepojízdného vozidla se mu dosti prodraží.

DOBROVOLNÉ ZASTAVENÍ

Řidiči zpravidla neradi vidí červený stavčí terč. Ale jsou i výjimky, jeden šofér například zajel k váze na Klíčově dobrovolně.

„Co byste si přál?“

„Chci, abyste mi ten kamion prohlídli.“

„Proč? Myslíte si, že máte všechno v dokonalém pořádku?“

„Naopak, je to v hrozném stavu.“

„A co od nás čekáte?“

„Chci, aby to měl majitel černý na bílým. Že nás nutí jezdit v šunkách, který jsou nebezpečný. Když dojde k maléru, on do kriminálu nepůjde.“

Technici řidiče chápali, ale příliš mu pomoci nemohli. Odpovědnost za stav vozidla nese především ten, kdo usedá za volant. Policisté nejsou oprávněni cokoli autodopravcům nařizovat. Mohou se jenom

postarat o to, aby provoz nebezpečných vraků nebyl pro majitele ekonomicky výhodný. V této souvislosti stojí za povšimnutí veliký rozdíl mezi technickou úrovní dopravy tuzemské a kamionů jezdících do zahraničí. Odstavit nákladák někde ve Španělsku či Portugalsku, je pro speditéra tak nákladné, že auta vyjždějící do zahraničí jsou ve velké většině v perfektním technickém stavu. A aby to tak vypadalo i na tuzemských silnicích, o to se bude starat 210 nově vyškolených policejních specialistů.

Na kraj padla noc, ale nákladáky na silnicích duněly dál. Čas je drahý. Jsou ovšem i chvíle povinného odpočinku a dobré motoresty se zpravidla poznají podle toho, že před nimi stojí mnoho zaparkovaných nákladních aut.

Z FORMANSKÝCH VZPOMÍNEK

Jezdávalo se do Vídně, do Krakova, do Pešti i dále do světa. Cestou se formani zastavovali na oddech, pokrmění nebo na nocleh v hospodách u silnic, dobře k tomu účelu zařízených. Našlo se tam kryté přístřeší a všem koním se dostalo teplých stájí.

Zvláště dobře se vedlo hospodám pod velkým kopcem, kde bylo nutno zastavit a zjednatí příprěž, kterou někteří sedláci z blízkých dědin přes celý rok poskytovali. Zánik formanství přinesl těmto kvetoucím živnostem hostinským pokles na malé hospůdky, z nichž řada časem zanikla docela.

Antonín JIROTKA
Foto Václav ŠEBEK