

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

2/2018

VIP
ŘIDIČ
**BŘETISLAV
ENGE**
str. 24

Nový ředitel ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY

František Soumar str. 3

Téma čísla: Arriva Services

Servis v novém str. 6–9

ARREVUE

2/2018



Téma: Arriva Services

Provozovna Arriva Services se přestěhovala do Malešic a my jsme se šli podívat, jaké to tam je. Provedl nás technický ředitel Bohumil Klempíř.

6-9



Legendární autobus

V roce 1968 u nás vznikl kvalitní kloubový autobus Karosa ŠM 16,5. Sériová výroba se však bohužel nikdy nerozběhla.

10-13



Jak přežít sport

Chut začít běhat dostane občas kdekdo. Většinou se ale neodhodlá k pravidelnosti, to chce vůli. Poradíme vám, jak nejlépe začít.

16-17



Když pohyb pomáhá

Arriva je partnerem akcí Běh pro Světlušku, Běh se žlutou páskou a Chodíme s Asistencí, které pohybem pomáhají potřebným.

18-19



Na závody s autobusem

Břetislav Enge je československou rally legendou. Ač je v důchodovém věku, závodění ho nepřestalo bavit.

24-25



Sleva, nebo jízdné zdarma? Za nás jednoznačně sleva

Všichni jste si museli všimnout nového nařízení vlády, které zavádí speciální slevy pro studenty a seniory ve vlacích a na meziměstských autobusových linkách. O 75 % levnější jízdenka pomůže lidem, kteří to potřebují, a zároveň zabrání tomu, aby se lidé vozili ve vlacích a autobusech jen tak zbytečně a službu zneužívali.

Jsmo jednoznačně pro, aby stát podporoval veřejnou dopravu, aby se Česko nestalo jednou nekonečnou kolonou aut. Země střední Evropy mají unikátní systém husté veřejné dopravy i v místech, kde je řidší osídlení. Poslední statistiky počtu přepravených cestujících v autobusech i na železnici ukazují, že veřejná doprava v Česku má před sebou velmi dobrou budoucnost.

V nových státních slevách vidíme také potenciál růstu počtu cestujících, kteří by naše autobusy a vlaky mohli začít využívat, ale upřímně nečekáme, že by to byl nárůst nějak dramatický – na rozdíl od situace, kdyby bylo jízdné zdarma. Často se upozorňuje na to, že studenti se slevami přeplní špičkové spoje. Vidím to ale jinak. Už dnes v našich autobusech a vlacích jsou, jen nově pojedou levněji. Není se čeho bát.

Z čeho jsme ale měli obavy, byl původně avizovaný termín 10. června. Zavádět slevu pro studenty těsně po konci vysokoškolského semestru a zároveň jen pár týdnů před letními prázdninami nedávalo vůbec smysl. Celá řada jednání vedla k tomu, že se zavedení slev naštěstí posunulo až na začátek září. Díky tomu mají i dopravci a objednatelé víc času se na slevy a upravené tarify připravit.

Možnost vyjmout některé špičkové spoje ze systému státních slev v Arrivě využívat nebudeme. Každý člověk, který s námi cestuje, je pro nás přínosem a pomáhá nám v našem podnikání. Nemělo by logiku se cestujících zbavovat. Naopak, všechny, kteří budou chtít využít levnější jízdné, rádi v autobusech i vlacích Arrivy přivítáme.

Daniel Adamka

generální ředitel skupiny Arriva

Text: Pavel Hrůza

Foto: Martin Mašín



FRANTIŠEK SOUMAR NOVÝ ŘEDITEL ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY

Do společnosti nastoupil 6. března letošního roku, ale v oboru autobusové dopravy rozhodně není nováčkem. Působil sedm let v koncernu ICOM Transport, kde řídil společnosti ČSAD Benešov a ČSAD Slaný.

Co vás v nové funkci čeká?

Můj největší krátkodobý úkol je sjednotit provozy po loňských organizačních změnách, kdy došlo k přeskupení a vznikla Arriva Střední Čechy. Naše působnost je nyní od Kosmonos přes Prahu, Beroun, Hořovice, Příbram a Sedlčany až po Dobříš a Domažlice. Arriva Střední Čechy vznikla sloučením Arrivy Praha a různých

dopravců, kteří se začlenili do koncernu Arriva. Dnes je to jedna společnost. Sjednotit pracoviště a týmy, udělat z toho jednu velkou společnost, respektive největší v rámci české Arrivy.

Co bude největší výzva?

Jak to zatím vnímám, hodně důležitá bude komunikace s lidmi, aby se stali

součástí a ztotožnili se s tím, že jsme nyní Arriva Střední Čechy. Bude to hodně o kompromisech ze strany všech zaměstnanců, o rychlosti začlenění. Důležitá bude také chuť a nálada spolupracovat v rámci skupiny.

Které budou největší překážky při plnění vašich cílů?

Nedostatek řidičů, ten se týká všech dopravců v rámci České republiky, tedy i Arrivy Střední Čechy. Vnímám to tak, že jsou lokality, kde je větší nedostatek, jako je Praha, a pak jsou provozy, kde máme personální stav naplněný. Hodně záleží na lokálních manažerech, na jejich komunikaci a hledání řešení, koho zaměstnat, na jakou linku a podobně. Do budoucna bude důležitá rekvalifikace a zaměstnávání řidičů ze zahraničí. Bez toho se asi neobejdeme.

V čem vidíte největší potenciál firmy?

Máme rozdílná pracoviště na rozdílných místech, ale obecně vidím velký potenciál v kolektivu lidí Arrivy Střední Čechy. Jsou to zkušení kolegové, kteří rozumí autobusové dopravě, a myslím, že pokud najdeme cestu, jak sjednotit naše úsilí, máme velkou šanci ze společnosti udělat dopravce, který následně uspěje v dalších výběrových řízeních a bude i jinak úspěšný.

Kolik máte při vedení společnosti, která je součástí mezinárodní skupiny, prostoru pro vlastní vize?

Jsou věci, kde jsme omezeni, protože jsme součástí mezinárodního koncernu. Jsme například investicemi limitováni v počtu nakupovaných nových autobusů, ale to patří do kultury nadnárodní společnosti. Jinak dle nastavení pravidel nejsme nijak zvlášť omezováni. Víc nás svazují starší smlouvy, které musíme naplnit, nebo trh práce, který nás trochu omezuje v rozletu.

Na co se můžou zákazníci Arrivy Střední Čechy těšit?

Rozšiřování Pražské integrované dopravy s sebou ponese zjednodušení pro cestující, do nějaké míry i zlevnění, ale především obměnu vozového parku, takže se cestující mohou těšit na modernější autobusy.

Jak relaxujete?

Mám tři děti, snažím se tedy volný čas trávit s nimi. Kdo má velkou rodinu, ten ví, že to není moc o relaxu, ale o dalších povinnostech. Velmi mě to naplňuje a pomáhá mi to přepnout z pracovní oblasti do soukromé. Snažím se cestovat, pomáhat dětem rozvíjet se ve sportech a zájmových aktivitách. Taky jsem domácí kutil a zahradník. Při práci kolem domu si nejlíp vyčistím hlavu a zapomenu na všechny starosti a problémy a vidím za sebou i kousek práce, což mě také naplňuje.

Jezdíte autobusem?

Jezdíl jsem hodně, když jsem chodil na vysokou školu, teď je to v menší míře. Jezdím ale do jižních Čech za rodinou a využívám k tomu také autobus.

Zahraniční řidiči pomáhají



Prvních několik kolegů ze zahraničí už mezi sebou přivítali naši řidiči v Praze a ve Středočeském kraji. Pomáhají nám řešit kritickou situaci s nedostatkem řidičů, jejich přítomnost ale neznamená jen odjeté spoje a kilometry, ale v neposlední řadě také více volna, méně přesčasů pro všechny řidiče a větší prostor pro dovolenou. V současné chvíli máme 15 řidičů ze Srbska a z Ukrajiny, kteří jezdí primárně právě v Praze a ve Středočeském kraji, protože zde je situace s nedostatkem řidičů nejsložitější. Dalších 28 kolegů se připravuje, aby mohli zasáhnout do provozu a opět tak trochu uvolnit ruce všem ostatním řidičům, kterých je stále zoufalý nedostatek.

Rekordní sezóna moravských skibusů



Moravské skibusy letos svezly rekordních 26 513 lyžařů. Oproti roku 2015 je to nárůst o 20 %. To vše při stejném počtu linek. I letos svezly lyžaře do Beskyd dvě linky, do Jeseníků tři. Celkem skibusy během sezóny od prosince 2017 do března 2018 najely plných 32 107 kilometrů. Počtem lyžařů i ujetých kilometrů tak hodily pomyslnou rukavici cyklobusům, jejichž sezóna už se rozjíždí. Bude podobně úspěšná?

Arriva dál lídrem „hromadné elektrodopravy“



I v roce 2018 posilujeme v oblasti elektrobuseů. Pro letošní rok máme připraveny celkem tři projekty: elektrobusey v Bílině, Trutnově a Kutné Hoře. Díky tomuto kroku bude ve všech třech městech plně elektrifikovaná „čistá“ hromadná doprava. Pro Bílinu máme připraveny tři elektrobusey SOR EBN 11, pro Trutnov čtyři Škoda Perun a v Kutné Hoře to bude pět vozidel, ale ještě není rozhodnuto, jaké značky. V Arrivě dlouhodobě podporujeme čistou dopravu a toto je další krok, díky kterému si i nadále udržujeme pozici lídra v elektromobilitě. Na konci roku 2018 budeme disponovat 29 elektrobusey a to už je velmi slušné číslo.



Beroun a Králův Dvůr: MHD zdarma



Města Beroun a Králův Dvůr sáhla k velmi zajímavému kroku. Rekonstrukce Plzeňské ulice, která pokračuje od 2. května dalšími stavebními pracemi, významně zasáhla do silničního provozu. Hromadná doprava tak je velmi ztížena. Proto města Beroun a Králův Dvůr rozhodla zavést po dobu oprav hromadnou dopravu zdarma. Podle plánu by to tak mělo být až do 30. června. Rekonstrukce bude probíhat po fázích, nejprve autobusy projedou v omezené míře, ale jak budou práce postupovat, budou odkloněny na objížděné trasy. Během této rekonstrukce však nedojde k žádnému omezování počtu spojů.

Pojízdná kavárna Světlušky



19. května zahájila Světluška se svou pojízdňou Kavárnou POTMĚ novou sezónu. Speciální prototyp autobusu SOR NB 18, který Světluška dostala od nás, čeká letos celkem deset zastávek po celé České republice. U zahájení sezóny byl i náš generální ředitel Daniel Adamka, který kavárně popřál mnoho šťastných kilometrů. Kavárenský autobus putuje po republice od roku 2012. „Každý rok se snažíme přidat jednu destinaci a dalším lidem tak ukázat ztížené životní podmínky nevidomých,“ doplnil ředitel Nadačního fondu Českého rozhlasu Přemysl Filip. Arriva i po předání autobusu nadaci řeší opravy a garážování, kavárnu řídí náš kolega. Jedná se o prototyp, který nesmí vozit lidi, proto funguje jako kavárna pouze v místě, kam dorazí. Interiér autobusu je rozdělen do šesti kójí, ve kterých obsluhují nevidomí. Autobusová kavárna obsloužila již přes 25 000 zákazníků a utržila tak pro nevidomé už více než pět milionů korun.

I my obsluhujeme největší outlet v Česku



Kousek od pražského letiště, v obci Tuchoměřice, otevřeli 18. května největší outletové centrum módních značek v Česku. 114 obchodů na ploše 20 000 metrů čtverečních sem přivádí několik tisíc návštěvníků každý den a obsluhuje je několik stovek zaměstnanců. ČSAD MHD Kladno ze skupiny Arriva se podílí na dopravě návštěvníků i zaměstnanců outletu. Kolem obchodního centra nově vede linka 322 Pražské integrované dopravy, která jezdí z Prahy na Letiště Václava Havla a do Kladna. Hned první dny ukázaly, že je o ni v některých časech velký zájem. Dokonce tak velký, že večerní spoje po uzavření centra sotva pobíraly všechny zaměstnance, kteří chtěli domů. „Hned první víkend otevření obchodního centra nás v sobotu odpoledne kontaktovali manažeři outletu, jestli bychom nedokázali operativně posílit večerní spoje a pomoci s odvozem zaměstnanců nad rámec jízdních řádů. Hned ten večer měli přistavený další autobus,“ říká ředitel ČSAD MHD Kladno Ludomír Landa. „Během prvních dní provozu Prague The Style Outlets jsme čelili nad očekávání vysokému zájmu o spojení hromadnou dopravou, během víkendu jsme dokonce museli posílit spojení na odjezdu z centra. V tomto nám svou velice rychlou reakcí pomohla společnost ČSAD MHD Kladno, která byla v řádu hodin schopná nám zajistit spoj v pozdně večerních hodinách, za což všem zainteresovaným ještě jednou děkujeme,“ komentoval tuto pohotovost Václav Šutera, projektový manažer Prague The Style Outlets.



SERVIS V NOVÉM

Pražské ústředí společnosti Arriva Services se přestěhovalo do nové provozovny v Malešicích a rozjelo náborovou kampaň k získání nových zaměstnanců. Při té příležitosti jsme se na jejich nové působiště přišli podívat. Doprovázeli nás technický ředitel Bohumil Klempíř a vedoucí pražské servisní oblasti Jiří Hruběš.

Text: Ivan Adamovič
Foto: Martin Mašín





„Někteří to sem mají do práce dál, ale jinak se to s předchozí provozovnou ve Vršovicích nedá srovnat," libuje si vedoucí Jiří Hrubeš, rozkročený na hladké betonové podlaže haly. Hezké to tu skutečně je. Ve Vršovicích se v případě kloubového autobusu nevešel celý vůz do dílny, takže opravovat ho v zimě nebyl žádný med. Právě dílny nás zajímaly nejvíc.



Mechanici tu mají k dispozici dvě haly, jednu velkou a druhou menší. Zde se pohodlně dají postavit i dva autobusy za sebou. Dále je zde samostatné pracoviště pro klempířské práce a sklady náhradních dílů a olejů. Nacházíme se v průmyslovém areálu VK Park, kolem jsou sklady, tiskárny, IT firmy i parkoviště automobilů určených k prodeji. Díky přítomnosti Arrivy tu ale popojíždí i značné množství autobusů. Některé pouze zatahují do zdejšího depa. V areálu totiž nepůsobí jen Arriva Services, ale je tu také

provozovna ARRIVA CITY. Ta má asi stovku vozů, z čehož zhruba polovinu odstavuje právě zde. Jiné příjíždějící autobusy míří na sloupové zvedáky. Ty, jak chápeme, jsou velkým pomocníkem při manipulaci s vozy. Ty tam jsou doby, kdy se montéři museli pohybovat v úzkých a temných kanálech, na které vůz najel. Teď se naopak hever na integrovaných kolečkách přistaví k vozu – na každé straně tolik sloupků se zvedákem, kolik je náprav. Opravy samozřejmě nejsou jedinou službou Arriva Services. V závislosti na konkrétní provozovně nabízí i čerpací stanice pohonných hmot, určené primárně pro vlastní vozový park, myčky (skupina Arriva jich vlastní po republice šest, v ostatních regionech využívá externí partnery) či pneuservis. Ve východních Čechách je v provozu středisko AMS, kde se ověřují tachografy. Pro jednotlivé provozovny je důležité, na které značky vozů mají splněnou autorizaci pro případ záručních oprav. V Malešicích mají povoleno provádět autorizovaný servis vozidel značky SOR a nyní se chystají i na IVECO. Autorizace vyžaduje splnění určitých standardů, požadované vybavení pracoviště, školení pracovníků, speciální diagnostiku i přístup do systémů výrobce.

Vytuněný prostor

V Malešicích najdeme 22 mechaniků, dílenského mistra, skladníka a skladovou

referentku. Celý komplex hal, který byl dříve skladem, bylo před zahájením provozu nutné přizpůsobit novému využití. Přímě v hlavní hale stojí buňky tvořící odpočinkové místnosti a zázemí pro mechaniky. Bylo třeba zařídit odvětrávání, nové protipožární dveře, ale třeba i olejárnu. To je samostatná místnost pro skladování olejů. Nádoby podle předpisů stojí na roštích nad vanami, takže v případě úniku steče olej do zachytivé vany, a ne na podlahu.



Z olejárny přecházíme do skladu náhradních dílů, kde jsou především drženy obrátkové náhradní díly pro potřeby běžné údržby a oprav vozidel. Veškeré dodavatelské firmy byly poctivě vysoutěženy, vyhrává nízká cena a vysoká kvalita. Zboží je navíc převážně ve skladu „v konsignaci“, takže v něm skupině nevážnou peníze. Jakmile je nějaká součástka použita, teprve v té chvíli



dojde k platbě a okamžitě se doobjedná další. V nákupu náhradních dílů či pohonných hmot se projevuje výhoda postupného slučování původně samostatných dopravců do jedné skupiny. Skupina objednává řádově větší množství všeho, a tím má i páku na snížení cen.

Poptávka po schopných

Po kterých pracovnících je v současné době vlastně poptávka? „Dnes je nedostatek zkušených lidí na jakoukoliv pozici," říká Ing. Bohumil Klempíř. „V Praze hledáme lidi třeba i na takovou pozici, jako je manipulační řidič." A čím je možné zájemce motivovat? Jaké jsou výhody práce pro Arriva Services? Můžeme jmenovat třeba jednorázové odměny při nástupu, stravenky i možnost rozvíjení odbornosti. Nikde není stanoveno, že závady na voze musí řešit pouze Arriva Services. Někde je provozovna příliš daleko, což je případ zejména Moravy, kde na celý region připadá

jedna provozovna v Třinci. Jinde nemá provozovna autorizaci na opravy daného typu vozidla po dobu jeho záruky a může provádět pouze pozáruční servis. Celé motory či převodovky se ve zdejších dílnách neopravují, ale jinak celá škála běžných oprav i pravidelné údržby – elektro, vzduchotechnika, nápravy, drobnější klempířské práce, výměny filtrů a náplní, opravy sedaček, pérování, kontroly úniků paliv...

Bezpečnost nejdříve

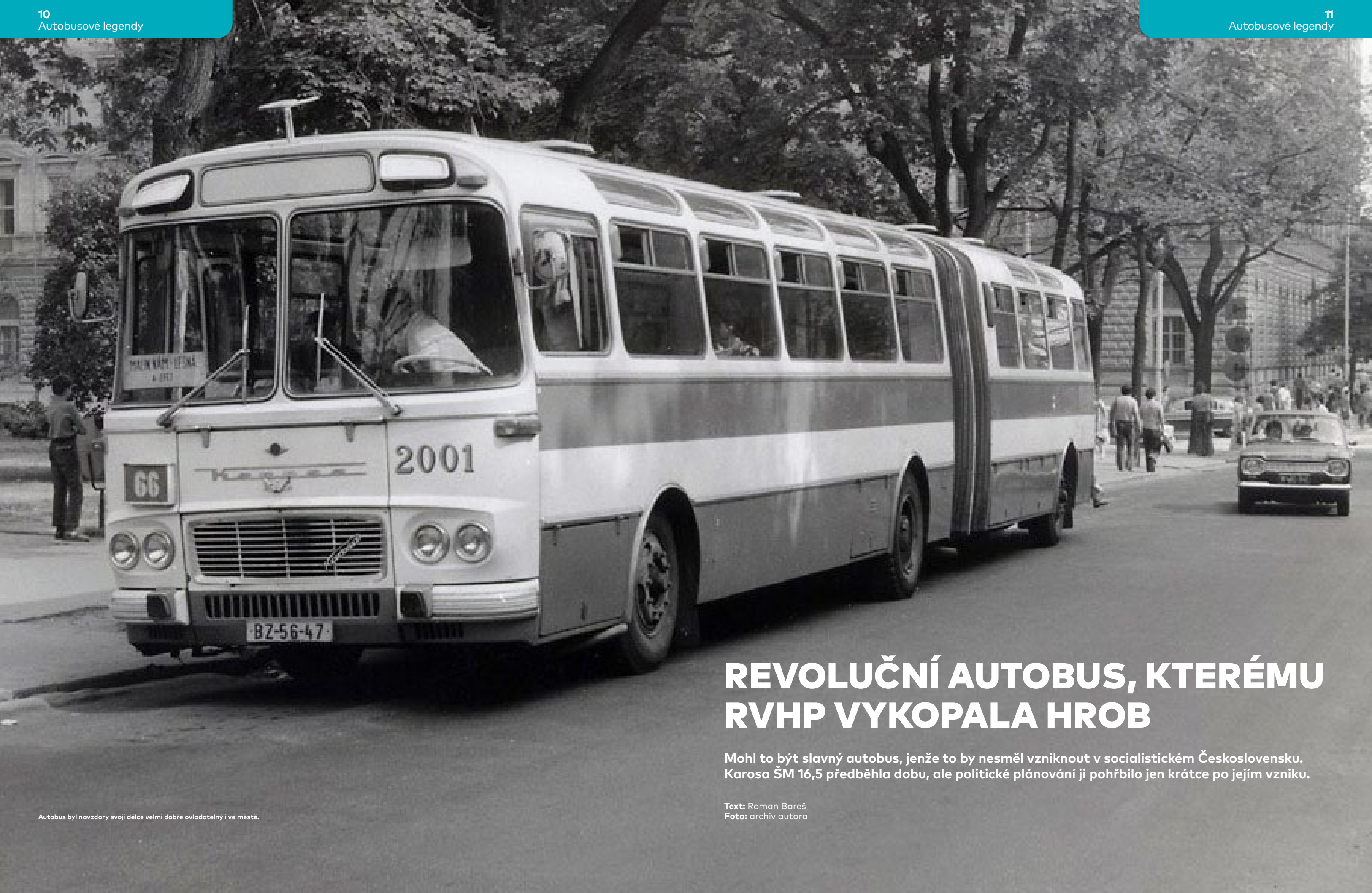
Z návštěvy v dílnách si odnášíme dobrý pocit, že bezpečněji než s Arrivou asi nikde jinde nepojedeme. Ústředí mezinárodní společnosti sídlí ve Velké Británii je totiž v nárocích na prevenci mnohem přísnější než běžný český dopravce. Kromě pravidelných prohlídek stanovených výrobcem, které jsou odvozené od ujetých kilometrů, je veškerý vozový park podrobován ještě dalším pravidelným bezpečnostním prohlídkám časovým. K tomu zde mají připravené formuláře s desítkami položek, které jsou během prohlídky odškrtnávány a případné nedostatky zaznamenávány. Minimálně jednou ročně přijíždí z Anglie auditor na technický audit vozového parku. Je to prohlídka důkladnější než při STK. Vede se dokonce záznamový list matic kol – zda jsou správně utaženy a zkontrolovány. Na vozidlech jsou nainstalovány indikátory matic, které na první pohled odhalí, zda je některá matice povolena. Kromě nadnárodního auditora plánuje Arriva i pozici auditora národního, který bude provádět tytéž kontroly na lokální úrovni.

Servisní pracoviště



Navštívili jsme pracoviště v Praze, ale pro pořádek uvedme všechny provozovny Arriva Services:

- TEPLICE
- KOSMONOSY
- NERATOVICE
- PRAHA-MALEŠICE
- PRAHA-STODŮLKY
- KRÁLŮV DVŮR
- HOŘOVICE
- DOBŘÍŠ
- PŘÍBRAM
- SEDLČANY
- HOSTINNÉ
- SVOBODA NAD ÚPOU
- NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ
- TŘINEC



REVOLUČNÍ AUTOBUS, KTERÉMU RVHP VYKOPALA HROB

Mohl to být slavný autobus, jenže to by nesměl vzniknout v socialistickém Československu. Karosa ŠM 16,5 předběhla dobu, ale politické plánování ji pohřbilo jen krátce po jejím vzniku.

Text: Roman Bareš
Foto: archiv autora

Autobus byl navzdory svojí délce velmi dobře ovladatelný i ve městě.



Autobus vycházel ze standardní verze Karosa ŠM 11, vyráběné od počátku šedesátých let.

Psal se rok 1966 a v Karose ve Vysokém Mýtě vznikl projekt kloubového autobusu, který čekala zářivá budoucnost. Tehdejší poptávka po velkokapacitním autobusu znamenala tři roky příprav a dva roky testování. Autobus v testovacím režimu najezdil 70 179 kilometrů, než pak v Karose vznikla první patnáctikusová série. O autobus, kterému všichni věstili velký úspěch a „zlidovění“ ve východní i západní Evropě, ale najednou nebyl z jakýchsi záhadných důvodů zájem. Nakonec se nedochovala ani technická dokumentace, natož snad nějaký kus. „Máme jen kopie prospektů a fotografie, ale žádný dochovaný kus,“ říká Josef Víšo, správce Muzea českého karosářství.

Čtyřdvěřový kloubový autobus měl délku 16 600 mm, byl široký 2 500 mm a vysoký 3 120 mm. Vycházel ze standardní verze autobusu Karosa ŠM 11, vyráběného již od počátku šedesátých let, se kterým sdílel většinu techniky. Pod podlahou byl tedy vznětový šestiválec s přímým vstřikem z dílen LIAZ, který měl výkon 132 kW v 2 150 ot./min. Automatická hydrodynamická převodovka Praga pak měla nepřímou volbu 2 + 1 stupeň pomocí tlačítek. Autobus vážil 21 tun a jeho maximální rychlost byla 65 km/h. Připomínáme, že záměrem bylo vyřešit přepravní kapacity přetížených městských linek. Vešlo se do něj 130 lidí, padesát míst bylo k sezení, osmdesát k stání.

Není bez zajímavosti, že historie Karosy sahá až k mistrovi Josefu Sodomkovi,

který v roce 1896 založil ve Vysokém Mýtě továrnu na výrobu kočárů, jež se postupně přeorientovala zejména na výrobu karoserií na podvozky automobilů Škoda, Tatra a Praga. Po druhé světové válce toužil Sodomka založit velkou karosárnu po vzoru italských firem jako třeba Pininfarina či Bertone, ale osud a komunisté tomu chtěli jinak. V roce 1947 totiž Josef Sodomka přivezl do Prahy na výstavu nový autobus, který všechny šokoval nejen svými mimořádně pohodlnými klubovými sedačkami, ale taky tím, že v něm byl bar a WC. Sklidil obdiv nejen u nás,

ale i v zahraničí. O rok později ale bylo všechno jinak... Sodomkova továrna byla znárodněna, on sám byl uvězněn, a když se do Karosy posléze vrátil, bylo to na místo řadového technika. V té době už komunisté taky rozhodli, že Karosa bude vyrábět výlučně autobusy. I takhle končily sny...

Jak rozhodli, tak se stalo. Napřed legendární model 706 RTO a pak, od roku 1966, i ŠM 11, kterých se nakonec vyrobilo bez stovky celých deset tisíc kusů. A právě modifikace „jedenáctky“ dala vzniknout kloubovému autobusu ŠM 16,5. Od samého



S myšlenkou kloubového autobusu přišel Josef Sodomka už v roce 1940.



Karosa ŠM 16,5 na montážní lince

začátku šlo o konstrukčně velmi zdařilý projekt, jenž stavěl na vyzkoušené technice, takže jeho vývoj byl nejen relativně rychlý, ale zároveň řešitelný se skromnými náklady. Vývojem byl pověřen Sodomkův odchovanec Josef Klejch, který se společně se svými lidmi nadšeně pustil do konstruování a následné stavby prototypu. S myšlenkou kloubového autobusu přitom přišel sám Josef Sodomka už v roce 1940, protože správně předvídal, že automobily budou ještě nějaký čas luxusním zbožím a že bude zapotřebí velkokapacitní autobus.

„Josef Klejch byl na slovo vzatý odborník, v té době nejlepší technik Karosy,“ vzpomíná Josef Víšo, správce Muzea českého karosářství. „Stejně jako ŠM 11, i model 16,5 měl panelovou karoserii a k nastupování i vystupování sloužily široké panelové dveře. Jedny byly u řidiče, druhé vzadu.“ První desetitisíce zkušebních kilometrů nového, 16,5 metru dlouhého autobusu dopadly nadmíru úspěšně, a tak bylo v lednu 1968 rozhodnuto o nasazení prvního vyrobeného exempláře do zkušebního provozu v Praze. Standardní autobusy navzdory zkráceným intervalům nestačily přepravovat cestující, a tak bylo velkokapacitní řešení vítáno s otevřenou náručí. Na jaře 1968 se tedy v pražských ulicích objevil první kloubový autobus. Jezdil na lince číslo 134 na trase Petřiny – Vypich – Letenské náměstí – Na Františku – Náměstí Krasnoarmějců – Národní divadlo – Ostrčilovo náměstí – Náměstí Hrdinů – Budějovické náměstí – Sídliště Antala Staška – Zelené domky. Provozovala ho vozovna v Dejvicích a podle



všeho to byla jediná linka v Praze, kde se ŠM 16,45 objevila. Zajímavé je, že autobus měl běžnou SPZ a žádné evidenční číslo, což historikům znesnadňuje pátrání po detailech. Nicméně je jasné, že jeho provoz v Praze netrval ani rok. Ještě v roce 1968 byl z neobjasněného rozhodnutí přesunut provoz prototypu k Dopravnímu podniku města Pardubic, kde dostal evidenční číslo 1. Zde taky bez větších závad jezdil až do roku 1984, kdy byl jeho provoz ukončen.

V dílnách Karosy pak v letech 1968–1970 vzniklo dalších patnáct kusů modelů ŠM 16,5. Čtyři byly dodány Dopravním podnikům města Brna, tři jezdily v Bratislavě, dva v Nitře a po jednom kusu měly dopravní podniky v Ústí nad Labem a v Českých Budějovicích.

„Ten autobus byl progresivní v mnoha směrech. Nastupování předními dveřmi znamenalo, že řidič mohl zároveň vybrat peníze za jízdné, takže odpadla funkce průvodčího,“ vzpomíná Petr Šoltys, který se s Karosou ŠM 16,5 za svojí kariéry řidiče autobusu ještě setkal. „Cestující pak oceňovali hlavně pohodlnější sedačky, výrazně lepší osvětlení a celkovou pohodli. Pro nás řidiče bylo skvělé, že třetí náprava kopírovala střední nápravu, takže ve městě byl i tento autobus velmi dobře ovladatelný, a to navzdory svojí délce. Vlastně mezi řízením standardního a kloubového autobusu nebyl žádný velký rozdíl. Dokonce se traduje, že úplně první zkušební jízdu chtěla Karosa provést uličkami Starého Města v Praze, aby tehdejšímu vedení dokázala, jak dobře je ŠM 16,5 ovladatelná.“

Navzdory tomu všemu se však výroba těchto nových autobusů naplno nerozeběhla. Údajně hned z několika důvodů. Tím prvním měla být nedostatečná výrobní kapacita továrny Karosa, které chyběly prostory. Tím druhým byl nedostatečný zájem odběratelů. Jenže skutečnost byla nejspíš ještě trochu jiná. Země RVHP totiž měly rozdělené jednotlivé výrobní úlohy, a tak politickou přednost dostal maďarský Ikarus. Trvalo dlouhých šestnáct let, než byl vyroben další český kloubový autobus. Šlo o meziměstský model Karosa 700, ale nakonec i ten byl vyroben jen ve třech kusech. Z celkové šestnácti vyrobených modelů ŠM 16,5 se nedochoval ani jeden exemplář, všechny skončily ve šrotu... Podobně jako spoustu nadějných projektů, i tenhle pohřbila politika socialistického zřízení.



Text: Ivan Adamovič

SRBSKÁ VÝPOMOC

Vladan Martinovič je jedním z řidičů srbského původu, kteří se přestěhovali do Česka, aby posílili řady zaměstnanců společnosti ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY. Bylo příjemné se s ním setkat, protože z něj doslova vyzařuje spokojenost s prací. Pracuje u nás již rok a osvojil si za tu dobu velmi slušnou češtinu.

Odkud pocházíte a co jste dělal dříve?

Pocházím z města Požeravec, to je asi 80 kilometrů od Bělehradu. V Srbsku jsem šestnáct let pracoval jako řidič u Arrivy Litas, takže vlastně firmu neměním. Nebyl bych se stěhoval, mám to u nás rád, ale bohužel je v naší zemi velká hospodářská krize a česká Arriva mi nabídla mnohem lepší platové podmínky, než jsem měl. Prahu jsem ale už znal, v posledních

letech jsem jezdil dálkové trasy, třeba Bělehrad–Praha–Dráždany. Nejčastěji jsem jezdil do Rakouska.

U nás jezdíte kde?

Měl jsem trasu od Černého Mostu v Praze, ale teď se budu stěhovat do Berouna. Kde tam budu jezdit, to ještě nevím. Budu tam mít byt pronajatý společně se dvěma dalšími kolegy od nás ze Srbska.

V Srbsku jste asi jezdil v autobusech jiných značek, je to pro vás rozdíl?

U nás jsme měli hlavně Mercedesy a DAFy, ale rozdíl to není žádný. Pořád je to o kroucení volantem.

Přijeli jste sem společně?

Já sem přijel jako první. Doma jsem zatím nechal manželku a tři syny. Těším se, že si vyřídí papíry a budou moci přicestovat za mnou. Synové by tu rádi pracovali. Jeden z nich je mechanik, druhý číšník, ale kdo ví, třeba skončí také u volantu. Mám tu zatím pracovní vízum na dva roky.



A zůstanete?

Doufám, že tu zůstanu už do penze. Je mi 43 let, nechci pořád další změny.

Jak se vám v Česku líbí? Co je tu lepší než u vás?

Mám moc rád české jídlo. Také počasí je tu příjemnější. Nejsou tu tak velké rozdíly mezi teplotou ve dne a v noci. V Srbsku jsou sice ve dne čtyřicítka a autobusem bez klimatizace se vůbec nedá jezdit, ale v noci je chladno, byl jsem často nastydlý. Tady jsem ještě nezastonal. A ještě se mi líbí to, co někteří na Čechách kritizují, že si tu každý hledí hlavně sám sebe. U nás v Srbsku je to přesně naopak – každý kouká, co dělají druzí, a neustále je posuzuje.

Jak na vás reagují cestující?

Na městské lince se s nimi ani moc bavit nemůžete. Jen když nastoupí kolegové a spustíme srbsky, vidím, že jsou lidé kolem trochu překvapení.

A jak vás, cizince, přijali kolegové v práci?

Přijali mě výborně. Nemůžu si ani v nejmenším stěžovat. V Arrivě navíc už pracuje řada cizinců, já se například střídám s Ukrajincem Rostislavem. Víte, jsem přátelský člověk a respektuji druhého. Není důvod, aby on nerespektoval mě. Když jsem řekl svému dispečerovi, že se budu stěhovat, byl vyloženě smutný. Stihli jsme se spřátelit. Hlavně nám nesmírně pomáhá HR ředitelka Lucia Kunešová. Je vidět, že jí na nás opravdu záleží.

Jak po práci relaxujete? Sportujete?

Sport dávám jen v televizi, však je to na mě také vidět. Ale rád jezdím na kole a časem bych si chtěl pořídit i motorku. U nás doma jsem měl choppera, Yamahu 750. Rád se také trochu vrtám v elektronice.

Jak se vláčky myjí



Oli Win je televizní pořad pro děti vysílaný ve Walesu. Jmenuje se po zvědavém kocourovi, který dětem představuje různé profese spojené se stroji a dopravou. Na seriál se s velkou chutí dívají i děti s autismem, jsou nadšené ze zjišťování, jak stroje fungují. Jedna z epizod zavedla kočičáka Oliho do myčky vagonů společnosti Arriva Trains Wales. Touto myčkou projíždí povinně každý vlak při vjezdu do depa. PR manažer společnosti Craig Williams si zkušenost s výrobou tohoto dílu pořadu pochvaluje: „Myčka vlaků hraje klíčovou roli v tom, aby naše vlaky vypadaly co nejlépe, jenže málokdo ji vidí v akci.“

Za Shakesparem po kolejích



Grand Central, jeden z vlakových operátorů vlastněných společností Arriva UK Trains, vypraví speciální vlak do britského Yorku, kde vyrůstá dočasné shakespearovské divadlo. Stavba bude připomínat okrouhlá divadla, jak je znala doba tohoto slavného britského dramatika. Vlaková společnost se stává jedním ze sponzorů letních shakespearovských slavností ve městě York. Vlak bude samozřejmě nést označení William Shakespeare. Oslovy každým rokem připomínají narození autora nezapomenutelných komedií a tragédií.

Jeden den v životě...



Vargy Szabolcs auditora společnosti VT-Arriva (Maďarsko)

V čem spočívá vaše práce?

Momentálně pracuji pro firmu jako interní auditor a mechanik. Mým úkolem je neustálá kontrola autobusů Arrivy, tak aby odpovídaly našim technickým a bezpečnostním požadavkům. Když mi mezi inspekci zbyde nějaký čas, školím kolegy nebo jim pomáhám se speciálními opravami.

Jak jste přišel k tomuto druhu práce?

Nové nařízení EU o inspekci vozidel k přepravě vedlo ke změně bezpečnostních pravidel ve společnosti Arriva a také k vytvoření pozice interního auditora. Společnost mi toto místo nabídla díky mým předchozím pracovním zkušenostem na počátku tohoto roku.

Jak dlouho jste u Arrivy?

Pro VT-Arriva pracuji patnáct let.

Na které pozici jste působil předtím?

Předtím jsem jezdil jako řidič. Řízení a přímý kontakt s cestujícími mě baví. Ale když mi nabídli místo mechanika, zjistil jsem, že tato práce víc sedí k mé nátuře. Vždycky mě zajímalo, jak opravit věci, které nefungují.

Jak vypadá váš běžný den?

Obvykle ho začínám inspekci vozů. Na základě objednávek jednotlivých vedoucích provozoven dostávám k inspekci asi jeden až dva vozy denně. Prohlédnu je, sepišu zprávu o nalezených závadách, která obsahuje i jejich podrobné popisy a fotografie. Další postup pak konzultuji s kolegy techniky. Provádím také zpětnou kontrolu opravených závad.

Která z hodnot Arrivy vás při práci nejvíc inspiruje?

Je to hodnota „Think Beyond“ (Mysli o krok napřed). Nejdůležitější je být stále připravený dozvídat se nové podněty, být otevřený výzvám. Nečekat na to, až se problém přihlásí sám. Předvídat a odstranit problém dřív, než způsobí škodu.



Text: Ivan Adamovič

JAK PŘEŽÍT SPORT VE ZDRAVÍ

Sedavá práce za volantem či v kanceláři přímo vybízí k rozhodnutí tužit tělo sportem. Často se ale stává, že něco podceníme či přeceníme a je zaděláno na problém. Chůze, běh či cyklistika? Jaký sport je na léto nejlepší? S textem nám poradil sportovní lékař Ondřej Vojtěchovský.

Kdy raději zůstat doma

Ke sportu existuje řada motivačních příruček. Jejich problém ale je, že ve svých čtenářích začátečnických vzbuzují nerealistická očekávání. Adept na sport pak obvykle při prvních neúspěších, když nejde vše podle plánu, hodí ručník do ringu a vrátí se k původní nečinnosti. Není žádná hanba si připustit, že ne každý sport je pro každého. A zapomíná se, že i pravidelná chůze je sport, pro lidi s nadváhou dokonce ideální. Schválně, odečtěte si ze své výšky v centimetrech stovku. Pokud je vaše váha vyšší než zbývající číslo navýšené o deset (tj. například máte-li více než 85 kg při výšce 175 cm), bude pro vás lepší se o běh zpočátku vůbec nepokoušet. Jen by se vám odporouchely klouby a ztrhali byste se. Proč chůze? Je to náš nejpřirozenější pohyb. Zároveň ale představuje poměrně nízký

výkon, takže aby se vám skutečně začaly v těle spalovat kalorie ve velkém, potřebujete alespoň hodinovou túru. Pro zvýšení motivace si pořídte mobilní aplikaci, která vám bude počítat, kolik jste toho dnes či v tomto týdnu nachodili.

Kdy a jak běhat

Pokud začínáte, nejčastější chybou je přepínání se. Lepší je dlouhé měsíce spíš poklusuvat, než přidáte na tempo, ale klidně můžete zůstat i u toho klusání. Pokud budete chtít hned lámat osobní rekordy, v těle se za dva až tři měsíce naakumulují potíže. Další měsíc vás pak bude všechno bolet a budete spíše slevovat z běžeckých dávek. Lidem pohybujícím se v takovém cyklu říkájí sportovní lékaři „věčný začátečník“. Jak poznáte, že se přepínáte? Pro rozvoj vytrvalosti a spalování tuků, což bývá největší

motivace začínajících běžců, je důležité udržovat srdeční tep v tzv. aerobním pásmu. To bývá kolem 75 % maximální tepové frekvence. I bez sporttesteru jej přibližně poznáte tak, že jste při běhu stále schopni konverzovat s běžeckým partnerem. Ano, pokud začínáte, může se stát, že i při velmi pomalém běhu vaše srdce tento limit překoná po pár metrech. V takovém případě začněte rychlou chůzí, k běhu se propracujete třeba až po měsíci tréninku.

Motivace a zase motivace

Pro začátečníka je motivace alfa a omega. Vaše sportovní nadšení totiž možná po čase vyprchá a přesvědčit se, že má cenu pokračovat, to je teprve ten zlomový okamžik, který z vás dělá „chlapa“. Strečink před během? Není to špatné, ale pokud z něj máte pocit, že to je nutné zlo, raději jej úplně vynechte, než aby omezoval vaše odhodlání. Totéž sportovní oblečení. Levný běžecký oděv a sportovní boty z libovolného řetězce bohatě postačí. Důležité jsou pro začátek dvě zásady: 1) zachovat pravidelnost; 2) začínat na mírných dávkách. U běhu či rychlé chůze stačí 3–4× týdně 15–20 minut. Možná jste rodili dálkaři, ale většinu lidí představa hodinového běhu upřímně vyděsí. Při pravidelné zátěži si svaly a šlachy a vůbec celý vnitřní systém, který drží tělo pohromadě, zvyknou na námahu a zpevní se. Tuto fázi nelze přeskočít. Výsledky pravidelného pohybu se projeví až tak po jednom až dvou měsících. Do té doby se vše podstatné děje spíše uvnitř těla. Nepanikařte tedy, když budete mít pocit, že se nikam s výkonem nevyvíjíte, nebo to na vás vůbec není vidět.

Jiné sporty

Opět platí, že když vás to baví, máte z větší části motivaci a výdrž vyřešené. Běh představuje poměrně jednostrannou zátěž. Více zapojíte celé tělo třeba při fotbalu (hraní, nikoliv fandění). Pestrost pohybu je vůbec důležitá. Ideální je běh kombinovat

třeba s plaváním, které vám zapojí úplně jiné svalové skupiny. Cyklistika je výhodnější i pro lidi s nadváhou, nezatěžuje tolik klouby a šlachy, ale zase z ní mohou bolet záda. Co se zad týče, upozorňujeme ještě na riziko jejich prochladnutí, když se vám v těchto partiích propotí tričko a pak na vás zafouká chladnější vzduch. Z těchto důvodů se hodí větrovka. Pro běh v chladnějším počasí není třeba se nabalit jako na sáňky. Při běhu se dostatečně zahřejete a příliš oblečení by vás tížilo. Vršek těla by měl být oblečen o něco více než nohy. Před sportem samozřejmě nejzte, nanejvýš třeba banán a ne později než půl hodiny před startem. Hodně začínajících sportovců dělá tu chybu, že si cíli žizniví zajdou s kamarády po sportovním výkonu do hospody a dají si dvě, tři piva. Takové množství piva vám vrátí skoro stejně kalorií, které jste předtím vyběhali.



CO ZNAMENÁ GDPR PRO PODNIKATELE?

Ochrana osobních údajů se od 25. května 2018 nařízením GDPR sjednotila v celé EU. Nařízení pozměňuje dosavadní pravidla nakládání s osobními údaji, která si stanovoval každý členský stát sám na základě předchozí směrnice z roku 1995. Co přesně to ale znamená pro malé české podnikatele?

Pokuty raketově vzrostou

Pro české firmy to znamená, že po takřka 18 letech dojde ke změně pravidel v nakládání s osobními údaji. Pro firmy do 250 zaměstnanců však tato změna není nikterak revoluční. K revoluci dochází pouze v nárůstu sankcí. Dosavadní praxe Úřadu pro ochranu osobních údajů (ÚOOÚ) totiž zůstávala často u marginálních pokut. GDPR stanovuje maximální pokutu ve výši 20 milionů eur (506 milionů korun) nebo 4 % z celkového ročního obrátu společnosti. Podle toho, co je vyšší. Úřad pro ochranu osobních údajů ale na svých stránkách důrazně upozorňuje, že při udělování pokut, jež je pouze v jeho kompetenci, i nadále bude dodržovat zásadu přiměřenosti. Je také důležité říci, že GDPR se nevztahuje na výlučně osobní či domácí činnosti.

Základní definice se mírně posouvají

Nařízení GDPR pod pojmem „osobní údaje“ dle článku 4, odstavce 1 rozumí veškeré informace o identifikované či identifikovatelné fyzické osobě (dále jen „subjekt údajů“). Identifikovatelnou fyzickou osobou je osoba, kterou lze přímo či nepřímo identifikovat, zejména odkazem na určitý identifikátor, například jméno, identifikační číslo, lokační údaje, síťový identifikátor nebo na jeden či více zvláštních prvků fyzické, fyziologické, genetické, psychické, ekonomické, kulturní nebo společenské identity této fyzické osoby. I nadále platí, že zatímco „Jan Novák, Praha“ není osobním údajem, protože takových Janů Nováků je v Praze poměrně hodně, „Jan Novák, Bludov“, pokud tam bude žít právě jeden takový člověk, osobním údajem je. Obdobně ani definice toho, co se rozumí zpracováním, správcem či zpracovatelem, nejsou nijak zvlášť odlišné.

Řada zásad zůstává

Velká část zásad pro nakládání s osobními údaji se však od nástupu GDPR nemění.

Osobní údaje musí být shromažďovány pro určité, výslovně vyjádřené a legitimní účely a nesmějí být dále zpracovávány způsobem, který je s těmito účely neslučitelný. Subjekt údajů tedy při jejich předávání musí být vámi jednoznačně informován o tom, proč ty údaje chcete (např. uzavření kupní smlouvy, kontaktování za účelem obchodních nabídek apod.), a pokud vám někdo předá své kontaktní údaje, abyste mu zavolali s obchodní nabídkou, pro účely uzavření kupní smlouvy budete potřebovat další souhlas.

Souhlasem subjektu údajů se rozumí jakýkoli svobodný, konkrétní, informovaný a jednoznačný projev vůle, kterým subjekt údajů dává prohlášením či jiným zjevným potvrzením své svolení ke zpracování svých osobních údajů. Tento souhlas však musíte být schopni ÚOOÚ kdykoliv doložit. I nadále je také potřeba minimalizovat zpracovávané osobní údaje jen na ty nezbytné nutné.

Práva

Důležitou novinkou je tzv. právo být zapomenut. Subjekt údajů má nově právo na to, aby správcé bez zbytečného odkladu vymazal jeho osobní údaje. Jsou však výjimky, z nichž většina se týká veřejného zájmu a soudních procesů.

Důležitá je také informace, že subjekt údajů má právo nejen na jejich výmaz, ale i na jejich opravu, na omezení jejich zpracování a také právo na to se od správcé údajů kdykoliv dozvědět, které všechny osobní údaje o něm má k dispozici. To mimo jiné znamená, že kupříkladu i malé truhlářství by si mělo zavést jednotnou evidenci všech osobních údajů, které spravuje, protože jinak by pro něj tyto kroky mohly být nepřiměřeně časově náročné. Touto „jednotnou evidencí“ přitom může být například obyčejná tabulka v Excelu, kde budete mít zapsány všechny spravované osobní údaje, kde máte k dispozici souhlas s jejich zpracováním, za jakým účelem

s nimi můžete nakládat a kdo tyto údaje do tabulky zaznamenal. Navíc Excel umožňuje jednoduše aktivovat i ochranu souboru šifrováním, což GDPR doporučuje, (nenařizuje), jako jednu z technik zabezpečení zpracování osobních údajů.

Vznikají nové povinnosti

GDPR však přináší i některé nové povinnosti. Pro živnostníky a menší firmy do 250 zaměstnanců jich však není tolik. Všechny firmy a podnikatelé bez rozdílu musejí vést záznamy o činnostech s osobními údaji. Dále se zavádí povinnost ohlašovat porušení zabezpečení a úniky osobních údajů, a to jak ÚOOÚ, který o tom musíte informovat do 72 hodin od okamžiku, kdy se o incidentu dozvíte, tak subjektům údajů, o jejichž data šlo.

Rostou nároky na ochranu spravovaných osobních údajů

Jak jsme naznačili již výše, nařízení GDPR zvyšuje tlak na zabezpečení spravovaných osobních údajů. Doporučuje jejich pseudonymizaci – tedy zavedení nesrozumitelných identifikátorů pro jednotlivé subjekty údajů pro jakékoliv další zpracování – a šifrování. Ani jedno z toho však nepřikazuje.

Netřeba se bát

GDPR tedy nepředstavuje žádnou zásadní revoluci, která by měla likvidovat malé firmy. Pouze adaptuje ochranu osobních údajů na současné podmínky, jež se od těch v roce 1995 (potažmo v ČR roku 2000) dost odlišují, a dává větší moc subjektům údajů v tom, že kdykoliv mohou zjistit, které konkrétní údaje o nich ta která firma vede, co přesně s nimi kdy dělala, a že je mohou opravit, omezit jejich rozsah či vynutit si jejich vymazání. Revoluční změna se týká pouze maximální možné výše pokut, což však ÚOOÚ jasně doplňuje informací, že z jeho pohledu k žádné takové revoluci nedojde.



Text: Ivan Adamovič
Foto: David Sedlecký

KDYŽ POHYB POMÁHÁ

Blíží se léto, doba procházek či kondičního běhání. Žádná procházka ani běh nejsou samoučelné, ovšem některé jsou ještě užitečnější než ty čistě rekreační. Do třech takových projektů je zapojena i naše skupina.

Noční běh pro Světlušku

Světluška je nadace, která podporuje nevidomé. Svého času ji mocně zviditelnila zpěvačka Aneta Langerová – i díky ní ví dnes o této neziskovce opravdu široká veřejnost. Nejviditelnějšími kampaněmi jsou Kavárna POTMĚ a Noční běh pro Světlušku. Kavárny jsou zatemněné místnosti, kde vás obslouží nevidomí a vy můžete zakusit svět beze světla. Mnozí návštěvníci se svěřují, že se jedná o neobvykle silný zážitek. Skupina Arriva pro tuto akci věnovala speciálně upravený autobus, který slouží jako mobilní kavárna pro tyto účely.

Noční běh pro Světlušku se koná každým rokem v jarních měsících v několika českých městech. Účastní se jej tisíce běžců a je to skutečně nádherná akce. Registrovaní účastníci zaplatí startovní poplatek (to jsou právě ony peníze pro nadaci), načasují čelovky a běží „závod“ v nočním parku. Někteří jsou traséry pro nevidomé běžce,



kterým hlásí případné nerovnosti na cestě, a to je prý teprve intenzivní zážitek, absolvovat běh s propojením na druhou osobu, které sloužíte jako náhradní oči. Ovšem pozor, někteří nevidomí běžci jsou zkušení sportovci a dokážou vás pěkně prohnat.

Letos padl rekord! Všech letošních běhů se zúčastnilo přes 7 000 závodníků a na startovním se vybralo 2,8 milionu korun. Běhu se zúčastňují i zaměstnanci Arrivy. Jak běh prožíval Honza Čermák, šéf komunikace skupiny? „V první řadě mě překvapil zájem, s jakým se tato akce u veřejnosti setkala – prostranství holešovického Výstaviště určené k přípravě před startem praskalo ve švech. Ze dvou tratí jsem se rozhodl k té kratší, která měřila dva a půl kilometru. Běh není povinný, trasa se dá i projít, ale společně s kolegy (včetně našeho generálního ředitele) jsme na trať vyklusali. Když se člověk ohlédl za sebe, naskytla se mu fascinující podívaná na tisíce rozsvícených čelovek, které skutečně připomínaly obrovský rej světlušek. To byl nezapomenutelný moment. Pevně doufám, že příště se tým Arrivy zúčastní v ještě hojnějším počtu!“



Yellow Ribbon Run

Arriva spolupracuje s organizací Rubikon, která pomáhá lidem po skončení výkonu trestu se začlenit zpátky do společnosti. Zaměstnali jsme již šest lidí, kteří opustili nápravné zařízení a nyní pracují u nás, někteří jako řidiči. (Výpis z trestního rejstříku musí předložit každý budoucí zaměstnanec naší skupiny, ale některé druhy záznamu nejsou v zaměstnání u nás na překážku. Stopku však jistě budou mít lidé s tresty týkajícími se závislosti na alkoholu či drogách a pachatelé násilných trestných činů.)

Lidi v podobné situaci bylo v roce 2016 více než deset tisíc. Jedná se ovšem o situaci svízelnou, protože každá druhá firma v ČR požaduje od svých zaměstnanců trestní bezúhonnost. Je jen na nás, zda těmto lidem podáme pomocnou ruku a ukážeme jim, že mohou s naší důvěrou začít nový život. Mezi aktivity Rubikonu patří také Yellow Ribbon Run s mottem „Uteč předsudkům“. Tento běh má veřejnost upozornit na situaci propuštěných vězňů a také finančně podpořit pořádající organizaci Rubikon. Ta totiž nabízí služby zdarma lidem s trestní minulostí. Na Rubikon se ročně obrátí 2 000 lidí se záznamem v trestním rejstříku s prosbou o pomoc. Od roku 2012 se Rubikonu podařilo zaměstnat 700 osob propuštěných z vězení.

Běh se žlutou stužkou má svůj původ v Singapuru a brzy se stal mezinárodně rozšířenou akcí. Mohl by připomínat útěk z vězení a také jím skutečně je, ovšem jedná se o útěk legální, běh k lepšímu životu lidí, kteří v minulosti udělali chybu. Letos se bude konat již potřetí. Je možné se buď přímo zúčastnit závodu, nebo si vybrat některého ze zaregistrovaných běžců a podpořit jeho. Loni i letos byl běh začleněn do tří závodů běžecké ligy RunCzech. Dva letošní (pražský maraton a půlmaraton) se již konaly, ještě nás čeká O₂ Pražská štafeta 13. června.



Chodíme s Asistencí

Arriva je bronzovým partnerem těchto běhů. Loni jsme nasadili i vlastního běžce, letos jsme jednoho z běžců alespoň sponzorovali.

Asistence

Možná si budete pamatovat na reportáž v jedné z minulých ArRevue, kde jste naše zaměstnance viděli absolvovat náročnou trasu z Petřína na Vyšehrad na kolečkovém křesle. Šlo o naši účast na akci Chodíme s Asistencí 2017. Náš tým nezapřel, že v názvu společnosti je slovo „transport“, a odnesl si diplom za první místo mezi 21 firemními týmy. Základní startovné pro tým činí 10 000 Kč, benefiční startovné je ještě podstatně vyšší. Příspěvek na Asistenci ale může každý po celý rok. Jedná se o platbu za hodiny asistence a začíná se na částce 330 Kč.

Každý tým musel projít několika stanovišti. Podobně jako v Kavárně POTMĚ i tady bylo možné zakusit na vlastní kůži, jaké to je, být v něčem výrazně hendikepovaný. V cíli na Starém purkrabství na Vyšehradě pak všechny účastníky i další hosty čekal večer plný zábavy a hudby. Rovněž tato akce vynesla značnou finanční částku, která bude využita na asistenci pro méně pohyblivé. I v tomto případě je Arriva jedním z hlavních partnerů organizace.

Jak se říká, kvalita společnosti se pozná podle toho, jak pečuje o své slabší členy. Pokusili jsme se přispět k tomu, aby se cítili lépe. A pro nás ostatní je to výzva. Když mohou lidé s nějakým omezením sportovat a žít naplno, neměli bychom my, zdravější, výzvu k aktivnějšímu životu nechat ležet bez povšimnutí.



Běh se žlutou stužkou má svůj původ v Singapuru.



Text: Hynek Adámek
Foto: archiv autora

VOLARY – NEJVĚTŠÍ HORSKÉ MĚSTO ŠUMAVY

Někdy se vyplatí nejít autobusem až na konečnou. Nedojet do centra Šumavy. Vystoupit už o něco dříve a strávit čas jinde. Třeba ve Volarech.

Ty současné mají přibližně 3 800 obyvatel, ale založení města souvisí s kolonizací Šumavy ve 13. a 14. století. První písemná zmínka o Volarech pochází z roku 1359. Rozvoj města pak po staletí ovlivňoval obchod – prachatická větev Zlaté stezky. Město leží v nadmořské výšce 760 m n. m. a je obklopeno horami. Ideální místo pro výpravy.

I procházka po Volarech stojí za to. Určitě musíte vidět kostel svaté Kateřiny. Má půdorys kříže a základy jeho věže patří mezi zdejší nejstarší stavby. A nikde jinde v republice než právě ve Volarech nenarazíte na tak zvláštní roubené domy. Jsou postavené v upraveném alpském stylu, kdy mají přízemní patro částečně zděné, první patro je celé roubené a střechy stavení jsou ze štípaného šindele. Dřevo použité na stavbu takových domů bylo kvůli impregnaci napouštěno volskou krví. Všechny zdejší alpské domy jsou chráněny jako Vesnická památková rezervace Volary.

Ač se to zdá trochu neuvěřitelné, ve Volarech narazíte i na menhiry. Uskupení jedenácti prehistorických balvanů z Krušných hor naleznete nad městem na pahorku U Lip (cca 25 min pěšky z centra). Převezla je sem skupina badatelů v roce 2007. Věk menhirů se odhaduje na několik tisíc let a tady byly zachráněny před zničením při stavbě silnice v místě jejich původu.



Kostel sv. Kateřiny.

Soumarské rašeliniště

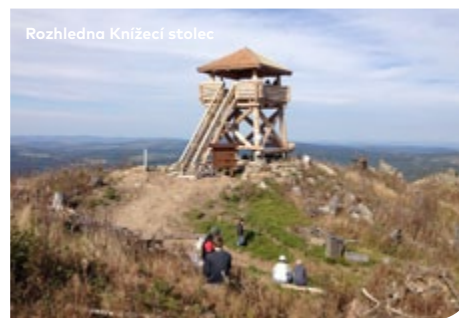
Z Volar je to šest kilometrů, částečně po trase Zlaté stezky. V závěru vás naučná stezka zavede přes rašeliniště u Soumarského mostu k vyhlídkové věži. Rašeliniště se vyvíjelo od sklonku doby ledové. Postupně se stalo ostrovem chladnomilné severské přírody, zatímco okolní krajina zarůstala lesní vegetací. V posledních desetiletích se jeho podoba radikálně změnila díky těžbě, která zde probíhala od sedmdesátých let 20. století až do roku 2000. Na rašeliniště je zakázán výjezd cyklistům a z důvodu výskytu silně ohroženého tetřívka obecného je stezka v zimě uzavřená.

Volary–Boubín a zpět: velký celodenní turistický výlet po okolních horách

Pokud si zpátky nezkrátíte cestu vlakem, našlapete kolem 30 km. Na vrcholu Boubína (1 362 m n. m.) najdete třeba obelisk s nápisem „Kardinal Fürst von Schwarzenberg, 3. 8. 1867“ – památku



Menhiry nad městem Volary



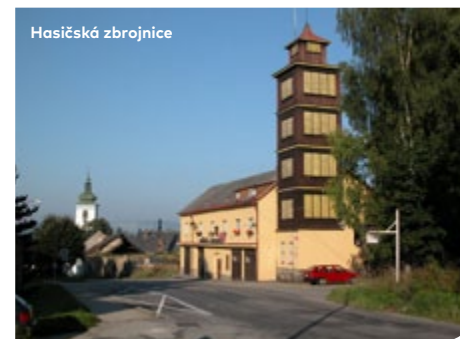
Rozhledna Knížecí stolec

návštěvy pražského arcibiskupa, ale hlavně 21 metrů vysokou rozhlednu. Světově známý Boubínský prales leží na jihovýchodním úpatí hory. Má rozlohu 666,41 ha a národní přírodní rezervací byl vyhlášen už v roce 1858. Dnešní jádro Boubínského pralesa, tvořené bukem, smrkem a jedlí, je nejzachovalejším zbytkem původních rozsáhlých šumavských smíšených horských lesů, tzv. pomezního hvozdů. Nejstarší smrky a jedle zde dosahují stáří 300 až 400 let.

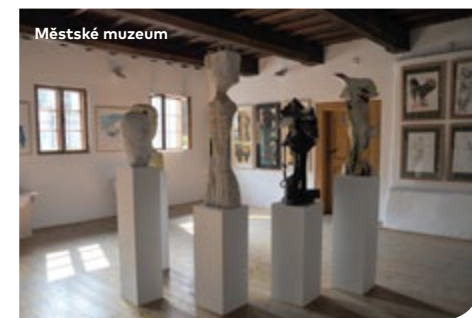
Do vojenského újezdu na rozhlednu Knížecí stolec

O víkendech a svátcích je od 7 do 21 hodin přístupný nedaleký Vojenský újezd Boletice.

Byla by škoda ho nenavštívit, zvlášť když je na vrcholu Knížecí stolec (1 236 m n. m.), rozhledna zaručující výhled na okolní pohraniční hory. Nejdříve ale bude třeba se dopravit do obce Záhvozdí a odtud z parkoviště Uhlíkov už pěšky vyrazit po modré značce na Adolfov kámen. Rozsáhlé holiny kolem jsou následky orkánu Kyrill v roce 2007. Od Adolfova kamene pokračujte dál až ke Knížecímu stolci. Zpět se dejte kamenitou stezkou na rozcestí Skalky, kde je kryté odpočívadlo a informační cedule. Odtud potom pořád z kopce až do výchozího bodu Záhvozdí – Uhlíkov. Trasu je možné



Hasičská zbrojnice



Městské muzeum

absolvovat i na kole až těsně pod vrchol Knížecího stolce. K rozhledně si vystoupáte pěšky. Časová náročnost je asi pět hodin pěšky, dvě hodiny na kole.

Volary jsou zkrátka zajímavá lokalita. Ať už zde v létě strávíte týden, nebo jen víkend, pěšky, na kole, případně i v lodi to bude vždy naplno využitý čas.

Více informací naleznete třeba zde:

www.arriva.cz
www.sumava.cz
www.mestovolary.cz
www.cestujemesumavou.cz/zlata-stezka

Zajed'te si s...

ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY

Stejně pestré, jako je portfolio destinací navštívených autobusy společnosti, je i složení její flotily. Autobusy z Hradce Králové a Pardubic vozí cestující za poznáním do zahraničí, ale také přivážejí zahraniční turisty za poznáváním naší domoviny.

Text: Lukáš Janda

Foto: ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY

Pro mezinárodní zájezdovou dopravu ve společnosti ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY je typická decentralizace zdrojů v rámci provozních oblastí, vycházející z historického vývoje společnosti. Další charakteristikou je různorodost vozového parku, ve kterém kromě převládajících vozidel VDL/BOVA (Futura, Magia) a IRISBUS-IVECO (Magelys, Evadys, Arway, Daily) nalezneme ještě



autokary značek MAN (Lion's Coach), DAF (Berkhof) nebo SOR (LH 9,5). Většina autobusů „zájezdové“ flotily je provozována v kombinovaném režimu, kdy ve školním roce jezdí v pravidelné dálkové dopravě a v letní sezoně jsou dány k dispozici našim zákazníkům směřujícím do zahraničí.

V Evropě je jen málo míst, kam během posledního čtvrtstoletí na svých cestách nezavítal zájezdový autobus společnosti ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY nebo jejich předchůdců. Od Portugalska a Irsko na západ od našich hranic po Rusko a Turecko na východě, od Nordkappu v severním Norsku po Gibraltar, Řecko nebo Sicílii na jihu, od evropských metropolí až po poslední vesnice v Banátu či Moldávii, od horských průsmyků po oblíbená letoviště na pobřeží moří a oceánů – všechna tato místa zůstávají v paměti nejen našich řidičů, ale i spokojených klientů, kteří se k nám vrací...

Zákazníci

Typickými zákazníky společnosti jsou cestovní kanceláře, školy nebo sportovní či zájmová sdružení, z čehož pramení i základní profil poskytovaných služeb v podobě poznávacích zájezdů a transferů osob do místa zájmu – dříve velmi oblíbené „pendly“ do letovišek při Středozemním moři, kam dnes lidé častěji než v minulosti směřují po vlastní ose nebo letecky, již tolik

populární nejsou. Mezi řidiči se největšímu zájmu těší vícedenní poznávací zájezdy, které v sobě snoubí možnost navštívit přírodní i kulturní zajímavosti evropských zemí se souběžným posílením domácího rozpočtu v podobě poskytovaného zahraničního stravného (v dohledné době nespíše i ve formě minimální mzdy v jednotlivých zemích).

Za poznáním

Na rozdíl od většiny provozních oblastí, kde převládají výše zmíněné poznávací zájezdy a transfery osob, jsou autokary z Hradce Králové a Pardubic přednostně provozovány v režimu tzv. incomingu, který si můžeme zjednodušeně představit jako poznávací zájezd pro zahraniční klienty cestovních kanceláří. Řidič přistaví autobus na některé z evropských letišť, kam směřuje i skupina osob pocházející povětšinou z asijských zemí (Čína, Korea, Indie apod.). Programy zájezdů jsou pak sestaveny podle ustáleného schématu, jež obsahuje návštěvu co největšího počtu zajímavých míst, ideálně s nálepkou památek UNESCO, nakupování suvenýrů a luxusního zboží a každodenní dlouhé



hodiny strávené na palubě autobusu. Zájezd vždy končí na letišti v koncovém místě programu, vzdáleném často i více než tisíc kilometrů od počáteční destinace.

Specifický druh těchto přeprav klade velké nároky na řidiče, který musí být schopen komunikovat s průvodcem zájezdu (stejně národnosti jako cestující). Předpokládá se zároveň i řidičova perfektní znalost evropských metropolí, kde je často největším úskalím nalézt místo k zaparkování vozidla, a v neposlední řadě je nutná jeho samostatnost a dokonalá znalost legislativy, protože transfery jsou často naplánovány na hraně zákonných

možností. Odměnou za náročnou práci je řidiči možnost procestovat celou Evropu, poznávat v každodenním styku mentalitu asijského světa a samozřejmě i zajímavé finanční ohodnocení jeho práce.

Cyklobusy

V posledních letech zaznamenáváme rostoucí zájem o zahraniční přepravy s cyklovlekem, které jsou pro klienty cestovních kanceláří atraktivní zejména možností spojit aktivní dovolenou na dvou kolech s návštěvou pozoruhodných přírodních lokalit. Mezi nejčastější cíle



našich cyklobusů patří Korsika, Francie, Švýcarsko, Německo nebo Rakousko, ale výjimkou nejsou ani vzdálenější destinace jako Skotsko, Norsko, Sicílie, Pyreneje nebo Moldávie. Dlouhodobým partnerem jsou pro nás zejména cestovní kanceláře Kudrna a Hoška Tour, pro které zajišťujeme celosezonní šňůry cyklistických zájezdů.

V posledních letech vyvstala i řada problémů, s nimiž se bude muset v oblasti nepravidelné dopravy vypořádat nejenom naše společnost, ale celý sektor dopravy. Nejpálčivější je vzrůstající nedostatek kvalifikovaných řidičů na pracovním trhu, který již dnes nedovoluje dopravcům plně využívat svých přepravních kapacit a možnosti dalšího růstu. S personální otázkou souvisí i debata o sociálních podmínkách v mezinárodní dopravě, jež má vyústit v závazná pravidla, která s největší pravděpodobností povedou k nárůstu byrokracie, a tím i nákladů. Za zmínku stojí také rostoucí trend zavádění nových poplatků a omezení, jež znevýhodňují hromadnou dopravu proti dopravě individuální. I přes všechny tyto problémy jsme ale přesvědčeni o tom, že si nepravidelná doprava v naší společnosti udrží své místo i v budoucnu.



Text: Pavel Hrůza a Ivan Adamovič
Foto: Martin Straka

S AUTOBUSEM NA ZÁVODY

Když se dnes řekne Enge, většina lidí si vybaví Tomáše, jediného českého jezdce F1. Pro pamětníky je ale toto příjmení spojeno spíše se jménem Břetislav, s Tomášovým otcem. Byl členem týmu mistrů Evropy z roku 1981 na Škodě 130 RS. Bývalý tovární jezdec BMW z roku 1986 je držitelem tří Zlatých volantů a i v hluboce důchodovém věku stále závodí.

Jak se vám daří po sportovní stránce?
Dobře. Loni jsme obhájili vítězství na Rally Bohemia Historica a získali Pohár pořadatele na Rally Příbram. Letos jsme vyhráli ve své kategorii na Podbrdské rally legend.

Navigátorku vám dělá dcera Lucie. Nebojíte se o ni a nejezdíte kvůli tomu opatrněji?
Jsem zodpovědný člověk a nerozlišuju, jestli je tam dcera, nebo někdo jiný, já bych nerad ublížil komukoliv. Už mám taky hodně zkušeností. Nejezdu bezhlavě, spouště krizových situací se dokážu vyhnout. Počítat se ale musím se vším, jako v životě.

Dovedete si představit, že byste jezdil s někým jiným?
Já do toho šel s tím, že jsem dceři

hodně dlužil, protože jsem se celý život věnoval hlavně sobě a Tomášovi. Ona ale motorismu taky dost fandí, a když jsem jí to nabídl, byla z toho nadšená. Užíváme si to spolu, a kdyby nejela ona, nemám ani



já potřebu jet. Už nejezdím pro poháry a výsledky, ale pro zábavu. A Lucie sama by se prý hodně rozmýšlela, kdyby měla jet s někým jiným. Takže máme takový rodinný podnik.

Jak jste se vlastně dostal k závodění?
To bylo těsně po vojně. Přivedl mě k tomu kamarád. Tenkrát to bylo složitější, museli jsme jezdit nejdřív oblastní závody, pak malé mistráky, federály... Od roku 1973 až do roku 1978 jsem jezdil mistrovství republiky, pak jsme společně se Zdeňkem Vojtěchem začali jezdit ME cestovních vozů. Nejdřív se stotřicítkou, pak s bavoráky. Když seriál skončil, skončilo s ním i naše účinkování na okruzích. Pak už jsem jezdil menší závody, mistrovství republiky na okruzích a podobně.



Zákulisí závodů v roce 1983: BMW a Coca-Cola

Dnes jezdíte zas. Měl jste ale dlouhou závodní pauzu, že?
Naposledy jsem jel soutěž v roce 1989, pak jsem jezdil už jen okruhy a v roce 1995 jsem s aktivním závoděním přestal úplně a začal jsem se naplno věnovat podnikání. Potom jsem šel do důchodu a začaly mě zase svrbět ruce... Mám taková období, kdy mě něco zajímá, pak si od toho potřebuji odpočinout a pak to člověku zase chybí.



V roce 1986 jste byl továrním jezdce BMW, jak na to vzpomínáte?
Vybrali si mě, protože potřebovali posílit juniorský tým nějakým zkušenějším závodníkem. Já byl v té době volný jezdec, nabídku jsem přijal a šest krásných závodů jsem byl továrním jezdce. To jsem byl profesionální závodník se vším všudy: přišel jsem s helmou a s kombinézou na závody, tam jsem to odjel, neměl jsem o nic starost, a ještě jsem za to bral na tu dobu docela slušné peníze. Byl to takový sen a škoda, že nevydržel trochu déle. Jezdce střídali a smlouva byla vždy závod od závodu.

Dělali soudruzi problémy při práci pro západní firmu?
Problémy dělali, ale my jsme měli smlouvu přes Autoturist a také to bylo podmíněno tím, že jsme z platu odváděli desátky na Ústřední výbor KSČ... Celá ta doba byla pro nás nepříznivá. Vše sice klapalo, ale Němci nikdy nevěděli, jestli skutečně přijedeme. Byli opatrní, protože si uvědomovali, jak to u nás chodí a že se může stát, že na další závod nebudeme moct přijet.

Co vás teď v závodech motivuje?
Asi to, že pořád držím krok s mladými. Nebo vlastně i to, že se za volantem cítím mlaději. Prostě mi při řízení vůbec nedochází, kolik mi je. Motivuje mě všechno, ať je to závodění, kolektiv lidí i to, že se to točí kolem motorů, lidi mě berou, je tam taky sranda...

Jak se díváte na závody současných aut, je to taky ještě ta pravá sranda?
Líbí se mi, kam se technika posunula. Když se dnes jede 24hodinovka, je to jako jeden dlouhý sprint. Když jsme ji jezdili my, točili jsme o tisíc otáček míř, nesměli jsme přejíždět obrubníky, protože se ulamovala kola a podobně. Dnes to je z takových materiálů, že se jede kudla od začátku do konce, to obdivuji.

Letos vám je těžko uvěřitelných 68 let. Jak se věk projevuje u tohoto sportu?
Mně ten věk nevádí snad v ničem. Trošku si uvědomuju, že ty reflexy už nejsou, co byly, ale já už taky nejezdu takovou hranu, jako jsem jezdíval. Jedu si takovou ideální stopu, že i když třeba jedu pomaleji, jsem vlastně rychlejší, protože mám lepší dráhu. Samozřejmě mi chybí trochu fyzická, co si budem povídat. Mám teď Forda Escorta

a tam jde hrozně těžko řízení, protože tam nemůže být posilovač. Je tam motor na přední nápravu a je tam strmé řízení. To mě už trochu zadýchává.

A co zrak? Slouží?
Před třemi lety jsem si nechal udělat laserovou operaci očí a vidím perfektně. Na dálku jsem tedy viděl dobře vždy. Jen musím počítat s tím, že vidím o něco hůř za šera, a přizpůsobit se tomu. A když nevidím perfektně, zpomalím.

Závodíte pořád na Škodě 130 LR?
Loni jsem si řekl, že chci ještě v životě postavit auto, a to se mi splnilo. Letos jsem postavil Forda Escorta RS 2000, je to dvoulitr, rok 1975. Škodovku mám ale také a počítám s tím, že ji ještě provětráme.

Jak jste toho Forda postavil?
Koupil jsem v Německu rozdělané auto, nechal jsem udělat karoserii a pak jsem to sám celé ustrojil. V Anglii je několik firem, které se zabývají prodejem náhradních dílů na podobná závodní auta. Je to taková stavebnice.

Máte zkušenosti s řízením něčeho většího? Co autobus třeba?
Od svých 18 let vlastním řidičák i na autobus, protože jsem vyučený automechanik. S výučním listem jsem udělal zkoušky na nákladák, pak jsem šel na vojnu a tam jsem si dodělal třídu na autobus, takže od vojny občas autobusem jezdím.



Vážně jezdíte?
My jsme měli do roku 1982 přepravní autobusy. Koupili jsme autobus od Českých pošt, které byly bez sedadel. Vzadu jsme udělali velká vrata a mohli jsme dovnitř naložit celý závoďák a ze zbytku prostoru se udělala obyvatelná místnost se sporákem, kde se mohli vyspat čtyři lidi. S tím jsme pak jezdili po celé Evropě po závodech. Nejdřív to byla 706 RTO, pak jsme přešli na ešelu.

Nebyli jste trochu za exoty se závoďákem v autobusu?
Dělali to i Němci, nebyli jsme výjimkou, ale v Československu jsme s tím byli asi průkopníci. Pak, když začaly mít autobusy motory vzadu, začal být problém s najížděním dovnitř. Dnes to ještě používají třeba motokrosaři.



Text a foto: Ivan Adamovič

S CHUTÍ NA OHNI

S vařením máme obvykle spojenou kuchyni se všemi jejími spotřebiči. Ty za nás leccos udělají, ale tím nám částečně i vezmou radost z fyzické přípravy jídla. Poznáte to až v okamžiku, kdy si uvaříte na ohništi uprostřed přírody.

Příprava jídla venku na ohni má řadu nevýhod, například: co nemáte s sebou, to prostě nemůžete použít. Když vám dojde olej nebo jste si zapomněli sůl, máte smůlu. Navíc musíte všechno dopravit na místo, což je snazší autem a ne tak snadné s batohem na zádech. Batoh je limitující i kvůli tomu, že budete mít velmi omezený výběr nádobí; obvykle se musíte spokojit s kotlíkem, případně pánví či roštem. Výběr jídla tomu musíte přizpůsobit. Ale co, o kolik jiný je kotlík ve srovnání s pánví wok – a Asiáté na ní dělají prakticky vše. Mezi nepopíratelné výhody naopak patří to, že pokrm získá nenapodobitelný šmak kouře a čerstvého vzduchu. Vaření probíhá v mnohem inspirativnějším prostředí, než je vaše kuchyň. A když se k jídlu dopravujete se vším všudy, včetně rozdělování ohně, krájení surovin a neustálé kontroly jak ohně,

tak obsahu kotlíku, jste s jídlem mnohem více propojeni a konzumaci si mnohem lépe užijete.

Kde vařit

My Češi jsme zvyklí, že se (na rozdíl od mnoha západních zemí) můžeme volně pohybovat téměř jakýmkoliv lesem a trampská historie táboření tu má své kořeny. Doba ale pokročila, je skutečně možné rozdělat si táborák, kdekoliv vás napadne? Předně si zjistěte, jestli se nepohybujete v chráněné krajinné oblasti nebo přímo v národním parku. Tam rozdělováním ohně porušujete hned několik zákonů. Ale i v obyčejném lese je lesním zákonem vysloveně zakázáno rozdělovat oheň – možné to je jen vně lesa, alespoň 50 metrů od něj. Dobře, jsme na louce, je to v pořádku? Nemusí být, správně byste měli získat

souhlas majitele pozemku. Pro zjednodušení lze říci, že oheň si můžete beztržně rozdělat jen na místech k tomu určených a označených. Druhou variantou je samozřejmě vařit na přenosném vařiči. Nedocílíte tak sice oné kouřem nasáklé chuti, ale ušetříte si čas a možná i nervy.

Na čem vařit

Do tajemství tábornických vařičů nás zavedl Ladislav Vomáčka, který outdoorové aktivity vyučuje na Fakultě tělesné výchovy a sportu Univerzity Karlovy a píše pro časopis Outdoor. Nejběžnějším a nejpohodlnějším vařičem je plynový typ. Kupují se k němu propan-butanové kartuše různých velikostí, menší vydrží dvěma lidem zhruba dva dny. S takovým vařičem se snadno manipuluje, jedinými nevýhodami

jsou nižší účinnost v mrazech a závislost na obchodech s kartušemi. Další typ je benzinový. Ten docení spíše cestovatelé do odlehlých krajů, kde není jistota koupě plynových kartuší. Benzin koupíte skutečně všude a provoz je levnější. Na druhou stranu je takový vařič nebezpečnější a musíte s sebou tahat páchnoucí lahev s benzinem. Existuje také univerzální vařič „multifuel“, který díky výměnným tryskám může fungovat na různá paliva, ale je podstatně dražší. No a vaříče na kostky pevného lihu patří spíše minulosti.

A konečně recepty

Pro inspiraci jsme pro vás vybrali a připravili dvě jídla, jedno menší a jedno větší. Tím prvním je klasika – zapečený hermelín. Nejlépe ho připravíte, když už ohniště nehoří plamenem, jen tak nad žhavými uhlíky, ideálně třeba nad řeřavým dřevěným uhlím. Budete potřebovat hermelíny, plátky anglické slaniny dostatečné délky, pikantní náplň a snítky rozmarýnu.



Hermelín rozkrojíte a uvnitř potřete pálivou směsí. Měla by být spíše vazká, tedy nic ve stylu ostrého kečupu, který by vám hned vytekl. Nám se osvědčila tuniská pomazánka harissa vyráběná z mletých chilli. Výborný je i český výrobek mleté feferony v soli. Pokud máte děti a chcete šetřit jejich jazyčky, můžete si připravit pomazánku z olivového oleje, sladké mleté papriky a drcených vlašských ořechů.

Půlky hermelínu po potření spojte a obalte plátky slaniny. Možná vám nevystačí délkou kolem celého kolečka, proto použijte jako my dva plátky, které dáte proti sobě. Aby na hermelínu držely, protknete to celé snítkou rozmarýnu, který navíc pokrm lehce dochutí. My jsme nakladli hermelíny volně na grilovací plech, ale v takovém případě hrozí jejich roztečení, pokud mají prostor, kam téct. Pohodlnější bude tedy zabalit je do alobalu. Alespoň vám sýr nebude kapat do ohně, což není zrovna příjemná vůně.

Kubánské picadillo

Toto je jídlo, které je jako stvořené pro přípravu na ohni. Nepotřebujete k němu žádné speciální znalosti a schopnosti, vlastně jen přidáváte a mícháte. Budete potřebovat: 450 g mletého hovězího masa, můžete také přidat jednu menší

klobásu, 1 kapie nakrájená na drobné kousky, 3 polévkové lžíce rozinek, půl hrnku nakrájených zelených oliv bez pecek, 1 hrnek rajčatové omáčky (passata), 1 cibule nakrájená nadrobno, 2 stroužky česneku nadrobno, 2 polévkové lžíce olivového oleje, 1 čajová lžička římského kmínu, 1 čajová lžička oregana, sůl a pepř. Nejprve nalezete do kotlíku olej a přihodíte papriku a cibuli, jež necháte dusit. Když začnou zlátnout, přihodíte maso, které



vařečkou rozdělíte na co nejmenší kousky, aby vám nedělalo hrudky. Můžete přidat i kousky klobásy. Když maso změní barvu z růžové na šedavou, přilejete rajčatovou passatu, česnek a koření a dusíte pod poklicí (máte-li ji) asi dvacet minut. S passatou to nepřezněte, aby z toho nevznikla spíše polévka, ale zase nešetřete, aby se jídlo nepřipékalo. To je obecně problém u vaření na ohni, že plamen je někdy nevyzpytatelný, za větru se naklání třeba jen na jednu stranu kotle, musíte jej podle potřeby regulovat přikládáním nebo ubíráním dřeva. My jsme museli čekat o deset minut déle, aby se trochu vyvařila passata a pokrm nebyl příliš tekutý. Poklice na dušení je dobrá věc,



ale dobré je také neustále kontrolovat, jak to pod ní vypadá. Nakonec přidejte rozinky (vcelku) a olivy (nakrájené) a nechte je dalších deset minut pracovat. Rozinky se v jídle rozvinou a dodají mu zajímavou nasládlou chuť. Proto toto jídlo zbožňují děti. Jestli jsou mezi vámi jen dospělí, můžete naopak přidat nějaké to chilli, aby mělo picadillo větší říz. Hotovou hmotu naservírujte na talíř, jako přílohu můžete uvařit rýži nebo nabídnout pečivo. Moc se nám chuťově neosvědčil klasický chléb, doporučujeme spíše topinku či bílé pečivo. Navrch položte několik oliv vcelku a pokrm dozdobte snítkami čerstvého koriandru.



Další tipy

Místo pečivové přílohy můžete nabídnout mnohem zdravější variantu – grilovanou zeleninu. Nakrájejte na kostky papriky, cibuli, cuketu (raději mladší, menší) a lilek, promíchejte je s olivovým olejem a kořením dle chuti (nejčastěji se používá bazalka a oregano), zeleninu osolte a vložte na grilovací misku – aluminiovou, prodávají se v obchodech za pár korun. Grilujte nad žhavými uhlíky. Gurmán si mohou do směsi nakrájet ještě uzenou slaninu či špek, aby měla větší říz a aroma. Jinou variantou, známou zejména v jižních zemích, je grilovat zeleninu vcelku až dočerna a pak vrchní spálenou slupku oloupat. Uzené aroma je potom výraznější. Oblíbené jsou samozřejmě špizy nejrůznějšího druhu položené na roštu, nebo třeba cukrová kukuřice. Počítejte s tím, že když jídlo připravujete a konzumujete pod širým nebem, rychleji vychladne. Výhodou takových jídel je, že k nim vůbec nepotřebujete vodu – leda na zapití. Vaření na ohni se tak blíží grilování, které mají rádi muži právě proto, že nepřipomíná zdoluhavé kuchyňské kulinární procesy.

Vůz GM Futurliner jako věrozvěst nových technologií v lecčems předběhl svou dobu. Jeho design udivuje dodnes.



Text: Pavel Hruža
Foto: GM, Autoforum

NALEZEN VZÁCNÝ GM FUTURLINER

Koncem třicátých let minulého století bylo šíření informací podstatně složitější než dnes. Neexistovala televize ani internet, a tak firmy představovaly své produkty na světových výstavách a přímo mezi lidmi prostřednictvím různých roadshow.



Automobilový koncern GM připravil pro světovou výstavu v New Yorku v roce 1939 demonstraci své technologické síly – flotilu 12 „autobusů“ GM Futurliner, z nichž každý obsahoval prezentaci různých pokrokových technologií. Jeden ukazoval budoucnost života na farmě, jiný zase vědecké pokroky, další vysvětloval vznětové motory. Ve čtyřicátých letech potom flotila futuristických vozidel s designem ve stylu art deco brázдила celé Spojené státy a demonstrovala udiveným divákům nové technologie pro lepší život. V roce 1953 bylo všech dvanáct Futurlinerů zrenovováno. Střecha už nebyla celá prosklená a přibyla

klimatizace, nový řadový benzinový šestiválec GMC o objemu 4,9 litru zvýšil maximální rychlost z 60 km/h na přibližně 80 km/h. Pár let ještě stroje sloužily, ale někdy od roku 1956 byly rozprodány a jejich osudy nabyly různých podob – od karavanu přes doprovodný vůz závodního týmu až po pojízdné bistro. Jejich původní účel byl zapomenut. A to do té míry, že poslední majitel Futurlineru číslo 7 neměl ponětí, co za pár tisíc dolarů koupil. Věděl jen, že mu na pozemku chátá „něco jako autobus“.



Ten se naštěstí dostal do rukou německé firmy, která už jeden Futurliner zrekonstruovala a má v úmyslu do původního stavu přivést i nešťastnou „šťastnou“ sedmičku. Že to nebude ani snadné, ani levné, naznačují fotografie stroje.

Technické zajímavosti

- Sedlo řidiče bylo ve výšce 3 metrů, kabina byla přístupná po schodišti uvnitř stroje.
- 19 různých dveří skrývalo prezentované exponáty.
- Futurlinery byly dlouhé přes 10 metrů, vysoké 3,5 metru a široké 2,4 metru.
- Rozvor náprav činil úctyhodných 6,3 metru.
- Hmotnost byla okolo 12 tun (s dieselelektrickými generátory pro napájení výstavních systémů a osvětlení).
- Dvojmontáž předních kol kladla na řidiče extrémní nároky i přes posilovač řízení.



RAKETA
Dnešní vesmírný kvíz jsme převzali z časopisu Raketa, na který bychom vás rádi upozornili. Je to originální magazín pro děti a také pro rodiče, kteří dbají na vytváření dobrého vkusu svých potomků. Časopis ilustrují přední čeští výtvarníci, je bez reklam, zato plný nápadů. Vydává ho vydavatelství Labyrint.

SKRYTÝ HRDINA



Píše: Život Kreslí: Michal Menšík

POJMŮČKA: ŠATON SMEL	STĚŽÍ	3. DÍL TAJENKY	KORYŠ	POLNÍ MIRA	NĚMKA	✱	ROUBOVA- NÝ STROM	HLUBOKÉ ŽENSKÉ HLASY	LOTYŠSKÝ ŠACHISTA	HUDEBNÍ DÍLO	RÁZEM	✱	VYHYNULÝ PTÁK	ZNAČKA AMPER- HODINY	4. DÍL TAJENKY	JIŽNÍ OVOCE
OPĚRNÁ ZED						NAPODO- BENINA DRAHO- KAMU						LIST V ATLASU				
AMERICKÝ PAPOUŠEK						PRACKA						OCAS				
						PLAVIDLO Z KMENU						KTERÝ ČLOVEK				
ŠÍJE				1. DÍL TAJENKY PŘÍTOK VLTAVY										ZNAČKA MILJ- AMPERU		
TIHLE			VOJENSKÉ UKRYTY						BEČKA				VLÁDCE			
			ZNAČKA POČÍTAČŮ										DÝMKA			
FILM JAMESE CAMERO- NA										POZICE						
DRUH LEMURA					SPORTO- VEC	LISTOVÝ ÚTVAR				✱	POHRO- MADE	JIRÁSKŮV ROMÁN				
												BOUDA PASTEVCŮ				
✱	VELKÝ ZOBÁK	SMĚNEČNÝ RUCITEL													ODLAMO- VANÍ	BOUDA NA NÁRADÍ
		KOPIE														
ROZRYTÍ PLUHEM							VYRYTÉ KUSY PAŽITU	✱	BAHENNÍ ROSTLINA	VÝVOJ K LEPSÍMU						
										ZNAČKA KOZICHU						
PRIMÁTI				HALUCI- NOGEN					VZDĚLÁVA- CÍ ÚSTAV					PŘEDLOŽKA		
				ŘECKÉ PÍSMENO										SLOVENSKY „JAK“		
ZNAČKA BISMUTU			MUŽSKÉ JMÉNO						AFRICKÝ STÁT				ANGLICKY „VŠE“			
			ZNAČKA INDIA						ZNAČKA VÁPNIKU				EVROPAN			
2. DÍL TAJENKY																
TEĎ					ANTILOPA						VŮNĚ					

V tajence této křížovky jsou názvy charitativních akcí, které Arriva podporuje.
Správné řešení křížovky z minulého čísla: ARRIVA GRANDPRIX, CZECHBUS, SCANIA, ASFINAG, MOLPIR. Velkou knihu kocoura Vavřínce vyhrála Renata Wienerová. Termín pro zaslání nové tajenky je 31. července. Adresa: arrevue@arriva.cz. Vylosovaný výherce obdrží dárkový balíček Arriva.

OTEVŘENO

od nevidim do nevidim

29. 6. Pardubice
30. 6.–1.7. Litomyšl
20.–22. 7. Ostrava

27.–29. 7. Uherské Hradiště
18.–19. 8. Osek
31.8.–2. 9. Poděbrady

13. 9. Praha
14.–16. 9. Jičín

Kavárna POTMĚ

Autobus s nevšední kavárnou, ve které Vás obslouží nevidomí, putuje po regionech a míří právě k vám.

*změna programu vyhrazena

www.svetluska.net



generální partner



zřizovatel a mediální partner



hlavní partner



mediální partner



partneři



Asistujeme.cz každý může

*Každý může dělat práci, která má smysl – každý může asistovat.
Zapojte se na www.asistujeme.cz a umožněte lidem s postižením
žít svobodně a samostatně. Každý může!*