

# ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

4/2018

VIP  
CESTUJÍCÍ  
**VANDA  
HYBNEROVÁ**  
str. 14

Téma čísla: Nové uniformy

**Arriva v novém** str. 6–9



# ARREVUE

4/2018



## Téma: Nové uniformy

Představujeme nové uniformy pro řidiče a řidičky společnosti Arriva i příběh jejich vzniku.

6–9



## Autobusy na dřevoplyn

Ekonomická krize v třicátých letech 20. století a následně strategická nařízení během protektorátu byly důvody pro hledání alternativních paliv.

10–13



## Knihy v autobuse

Které knihy vás zaujmou hned po pár stránkách a zvládnete je přečíst během přestávek na konečné?

16–17



## Železniční viadukty

Nejkrásnější železniční viadukty, které můžete potkat na cestě z Česka na Slovensko.

20–23



## Jan Kopecký

Automobilový závodník, pilot továrního týmu Škoda Motorsport a letošní mistr světa v kategorii WRC 2, o touze vítězit.

24–25



## Další elektrobusy pro Arrivu

Když jsme v roce 2014 představovali náš úplně první arrivácký elektrobus, který začínal jezdit v Jeseníkách, měli jsme velikou chuť, aby byla Arriva firmou, jež začne dělat v Česku z elektrických autobusů standard, který budou lidé potkávat doslova na každém rohu. Teď je rok 2018, v českých městech se pomalu, ale jistě začínají elektrobusy i parciální trolejbusy zabýdlovat a Arriva na tom má velký podíl. V Teplicích začalo v létě jezdit pět nových parciálních trolejbusů, v říjnu jsme nasadili do provozu nové elektrobusy v Bílině, těsně před dodáním jsou elektrobusy pro Trutnov a věřím, že na dobré cestě jsou i elektrobusy pro Kutnou Horu. Míříme opět k tomu, že Arriva bude dopravcem s největší flotilou ekologických autobusů na baterie v České republice. A když už mluvíme o novinkách, jedna velká nás čeká také na železnici. Od 9. prosince převezmeme provoz pražské železniční linky, která jezdí z Roztok u Prahy přes Libeň do Hostivaře. V Praze se jí říká městská linka a získali jsme na ni tříletou smlouvu od hlavního města. Více se o ní dočtete v aktualitách na straně 5 a můžete se podívat, jestli našemu vlaku bude slušet barevná kombinace, která je typická pro systém Pražské integrované dopravy. Už v létě jsme pořídili další motorový vlak z Německa, teď prochází rekonstrukcí v dílnách, bude mít červeno-modro-bílé barvy a bude se vyskytovat převážně na této pražské lince. Jsme druhý soukromý dopravce na železnici, který vstupuje do systému Pražské integrované dopravy, a moc se na to těšíme.

## Daniel Adamka

generální ředitel skupiny Arriva

Text: Pavel Hrůza  
Foto: Martin Mašín



# JAN KLOBOUČEK

## Vedoucí nákupu společnosti ARRIVA TRANSPORT

**Jeho pozice obnáší starost o strategické kontrakty. Má na starosti sourcing, veškeré zdroje, smlouvy, vyjednávání s dodavatelem i cenovou politiku. Řídil také projekt výběru nových uniforem Arrivy.**

## Máte nějaké ostré praktiky na snížení cen dodavatelů?

To je spíš otázka na naše dodavatele, jak se cítí po jednání se mnou, respektive s mými kolegy na centrálním nákupu. Osobně razím korektní přístup k obchodním partnerům, ale dá se říct, že pokud se jedná o dlouhodobější obchodní spolupráci, je moje oddělení tolerantnější ke kompromisům. Při jednorázových zakázkách tlačíme, jak se říká, hodně „na krev“.

## Měl jste na starosti také výběr nových uniforem pro řidiče. Jak náročný to byl proces?

Byla to velmi zajímavá zkušenost. První jednání uvnitř skupiny Arriva ČR zahájil můj tehdejší nadřízený Jan Gaisler už v dubnu 2016. Stanovili jsme si základní cíle jako jednotná uniforma napříč naší skupinou, snížení počtu dodavatelů, a tím pádem tlak na cenu a zlepšení podmínek spolupráce s dodavateli výstrojních součástek. Z toho postupně vznikla ambice mít jednoho dodavatele pro celou skupinu. Souběžně s tím jsme dostali na starosti přípravu poptávkového řízení „Arriva CEE Uniforms 2018“ pro Polsko, Slovensko a Maďarsko, což je všeho všudy včetně České republiky přibližně nákup 44 tisíc kusů výstrojních součástek v celkovém objemu přibližně 630 tisíc eur ročně. Finální výběr dodavatelů proběhl na konci léta letošního roku.

## Jaká byla situace v oblasti uniforem dříve?

Když jsme začínali, měli jsme osm dodavatelů uniforem; kvalita, střihy, barvy a materiály byly velmi rozdílné. Neměli jsme jednotný výstrojní řád. Nejdříve jsme začali sbírat základní data a vytvořili jsme pracovní skupinu napříč celou Arrivou v České republice tak, aby každá firma měla v této pracovní skupině svého zástupce. Byli v ní řidiči, řidičky, zástupce odborů a dámy z personálních oddělení. Základní myšlenka byla připravit poptávkové řízení s našimi kolegy dohromady. Vedení jednotlivých firem bylo o každém kroku této pracovní skupiny informováno. Nechtěli jsme to dělat tak, že bychom něco rozhodli na centrále bez našich kolegů a kolegyně, pro které toto bylo primárně zamýšleno a kteří nové uniformy budou nosit dalších pět let minimálně. K jednotné uniformě za Českou republiku jsme se dostali až za rok, tedy v roce 2017. Mezitím probíhal podobný proces v ostatních zemích. Například Slovensko a Maďarsko už výstrojní řád měly, Polsko nemělo. Do toho však záhy vstoupila implementace systému SAP v ČR a na Slovensku, která jako priorita číslo jedna všechno ovlivnila a posunula v čase.

## Jaká je aktuální situace?

Teď se připravuje smluvní dokumentace a od ledna 2019 už bude možné objednávat podle nových standardů. Představitel vítězné firmy Sabrina navštíví každého

klíčového člověka v našich firmách, aby navázali kontakt a začali spolupracovat. Na začátku tu byly tři typy výstrojních řádů: bodový, vynášecí a kombinovaný. Toto se v budoucnu taktéž změní. Velkou změnou je, že už se nebude používat takzvaná měřenka, kdy přijede krejčí a každého řidiče změří, ale bude se používat klasický standardní model konfekčních velikostí XS až XXL. Nadměrné velikosti se samozřejmě budou řešit individuálně a na míru. To je velká změna, z měřenky se přechází na konfekční velikosti.

## Jaká je délka kontraktu?

Bude to 4 + 1, takže čtyři roky plus roční obce. Cenová fixace uniforem je na celou dobu kontraktu, což je pro dodavatele náročné, ale my to tak požadujeme.

## Jsou ve všech zemích uniformy stejné?

Každá země má jinou kolekci uniforem. Naše ambice nebyla udělat jednu uniformu pro všechny země. Na to ještě nejsme připraveni, ale nelze to vyloučit do budoucna.

## Čím se liší?

Většinou jen detaily. Základ je stejný, jen barvy, střihy a taky materiály jsou jiné. Všechny země mají tmavé kalhoty, světlou košili, případně polotričko, svetr nebo vestu, bundy a někde se zároveň berou boty jako součást výstrojního řádu. U nás boty nejsou součástí uniformy, kterou naši zaměstnanci fasují. Boty jsou velmi individuální záležitost. Samozřejmě typ bot je daný.

## Na co jste nejvíc pyšní?

Odvedli jsme velmi dobrou práci s lidmi, pro které to je. Tím pádem si vzali myšlenku za svou. Měli jsme podporu vedení, což je velmi důležité. Velmi nám pomohlo personální oddělení v čele s Luckou Kunešovou. Měli jsme plodnou diskusi s odbory. Pyšní jsme na spolupráci, komunikaci, přístup a ochotu našich kolegů a kolegyně. Mám radost, že jsme zvolili velmi kvalitní kombinace materiálů. Například košile se většinou šijí ve složení 60 % bavlny, 40 % polyesteru. My jsme šli variantou 80 % bavlny a 20 % polyesteru, kdy je výsledná košile kvalitnější, pohodlnější, ale díky polyesteru stále vydrží. Dalším příkladem jsou flísové mikiny. Tam jsme použili česaný materiál, ne ten nejlevnější. Dále jsme se soustředili na dámské varianty, tak aby to všechno sedělo a dobře se to nosilo. Hlavně chci poděkovat všem, kteří se celého procesu zúčastnili. Táhli jsme všichni za jeden provaz a to je fakt, na který můžeme být pyšní.

## Výměna uniforem proběhne naráz, nebo ve vlnách?

Výměna uniforem bude probíhat postupně, podle individuálního plánu ve skupině. Jedinou výjimkou je Arriva Express, kde naši řidiči a řidičky dostanou kompletně novou uniformu od hlavy až k patě a naráz se převléknou. Tito kolegové novou uniformu pro nás otestují v reálném provozu za různých klimatických podmínek a jejich postřehy zohledníme do budoucna.



## Arriva brzy opět první v bezemisní dopravě



1. října jsme představili v Bílině tři nové elektrobusy. Cestující v Bílině na severu Čech tak mají bezemisní hromadnou dopravu. Se třemi novými vozy SOR EBN 11 se lidé setkávají na linkách číslo 281, 282 a 283. Vozidla jsme dostali na konci srpna, následně probíhalo testování a od října jsou v plném provozu. Výrobce podvozku a karoserie je společnost SOR LIBCHAVY spol. s r. o., dodavatelem elektrické části společnost PRAGOIMEX, a. s. Maximální rychlost elektrobusu je 80 km/h a kapacita je 34 míst k sezení a 45 k stání. Elektrobusy jsou nízkopodlažní a nechybí jim ani místo na kočárek nebo invalidní vozík. Předpokládaný dojezd je mezi 70 a 100 kilometry. Nabíjení probíhá několikrát za den a pak zejména v noci, kdy elektrobusy zajíždějí do depa. Depo jsme nově vybudovali za pomoci elektrárny Ledvice, která nám nabídla své prostory a kde je dobíjecí stanice zřízena.

## Jsmo jednička v bezkontaktním placení



Aktuálně jsme jako Arriva největším poskytovatelem technologie bezkontaktních plateb v autobusech v České republice. Začali jsme s dálkovými linkami do Jeseníku, pak jsme přidali regionální spoje na Jesenickou, autobusy ve středních Čechách, od Sedlčan přes Příbram až po Beroun, městskou hromadnou dopravu v Kolíně a nakonec i MHD Krnov. Lidé si už zvykli, že si mohou v autobuse u řidiče pípnout stejně jako v supermarketu, když si kupují rohlíky, a počet odbavení kartou i nadále roste. V současné chvíli máme již 95 % našich autobusů vybavených odbavovacím systémem Telmax a z toho 75 % umožňuje bezhotovostní placení bankovní kartou.

## Čistá doprava na Kladensku



Od roku 2017 provozujeme devět kloubových autobusů a osmnáct standardních autobusů EURO VI na příměstských linkách řady 300 na Kladensku. Po roce jejich fungování přišel čas, abychom vyhodnotili jejich přínos. Původní roční plán byl, že najedou 2,2 milionu kilometrů, ale nakonec najely za dvanáct měsíců zhruba tři miliony kilometrů. Během tohoto provozu vyprodukovaly autobusy na CNG čtyři tuny emisí. Pro představu, při stejném počtu najetých kilometrů by naftové autobusy emisních kategorií EURO II a EURO III vyprodukovaly 1 090 tun škodlivých emisí. Provozem těchto ekologických autobusů na alternativní pohon jsme výrazně omezili znečištění ovzduší v obsluhované oblasti.

V ČSAD MHD Kladno máme nyní ve vozovém parku z celkového počtu 175 autobusů již 96 autobusů s pohonem na zemní plyn a pro rok 2019 plánujeme nákup dalších 25 autobusů s tímto alternativním pohonem.

## 66 let trolejbusů v Teplicích



V sobotu 15. září proběhla velká sláva v lázeňském městě Teplice. Slavilo se 66 let od zahájení trolejbusového provozu ve městě. V hodinových intervalech projížděly historické i moderní trolejbusy trasy po lázeňském městě i nejbližším okolí. Na programu byly také výstava montážních plošin a opravárenských dílen. Návštěvníci ocenili zejména komentovanou prohlídku měnárny a také trolejbusů nejrůznějších typů i stáří. Pro děti pak bylo připraveno Divadlo Krabice a šoumen Trolejman nebo třeba skákací hrad. Teplice tak zažily druhou velkou akci spojenou s trolejbusy krátce za sebou. V červenci jsme předali do provozu zbrusu nové hybridní trolejbusy Škoda 30Tr (viz foto).

## Od 9. prosince vyjede Arriva na tzv. městskou linku v Praze



V neděli 9. prosince čeká Arrivu velká železniční událost, naše vlaky vyjedou poprvé na tzv. pražskou městskou linku. Arriva získala od hlavního města objednávku na zajištění provozu této linky po dobu tří let. V rámci systému Pražské integrované dopravy ponese linka označení S49 a bude jezdit každý den z Roztok u Prahy přes Podbabu, Holešovice a Libeň do Hostivaře. V pracovní dny na ní bude Arriva vypravovat vždy tři soupravy, o víkendu dvě. Jeden z vlaků se při té příležitosti převlékne do barev Pražské integrované

dopravy. Současně s tím opustí Arriva spěšné vlaky na trase Praha – Benešov u Prahy, které začne provozovat v elektrické trakci jiný dopravce. V létě Arriva koupila z Německa další motorový vůz a ve flotile našich vlaků přibyla na podzim také škodovácká elektrická lokomotiva přezdívaná bobina, která dosud jezdila v Polsku. Teď ji čeká oprava a mírná rekonstrukce, aby mohla vyjet na české koleje. Aktuálně tak bude Arriva v Česku provozovat šest motorových vlaků a dvě elektrické lokomotivy.

## Herdena střídá Farář, Arriva bude mít nového mluvčího



Od prosince bude mít Arriva nového mluvčího. Martin Farář nahradí po dvou letech Romana Herdena, který se stěhuje do zahraničí. „Roman Herden se rozhodl odejít za prací do ciziny. Pro mě to znamená, že naskakuji do dobře rozjetého vlaku a těším se, že uplatním své dosavadní zkušenosti v dalším rozvoji spolupráce Arrivy s médii,“ komentuje výměnu na pozici mluvčího Martin Farář. Vystudoval dopravní fakultu na ČVUT a souběžně se věnoval podnikání v oblasti marketingu a komunikace. Byl instruktorem v autoškole, později i majitelem jedné z autoškol, kde se zaměřoval především na školení profesionálních řidičů. „V roce 2014 jsem nastoupil na Ministerstvo dopravy jako vedoucí Besipu a téměř čtyři roky jsem se snažil o možné i nemožné, aby se situace ohledně bezpečnosti na českých silnicích zlepšila. Pokud bych měl jmenovat jedno zásadní profesní vítězství, tak je to právě to, že za doby mého působení na Besipu se podařilo dosáhnout historicky nejnižšího počtu usmrčených na českých silnicích,“ doplnil Martin Farář. Nový mluvčí Arrivy pro Českou republiku začne fungovat přesně v sobotu 1. prosince.



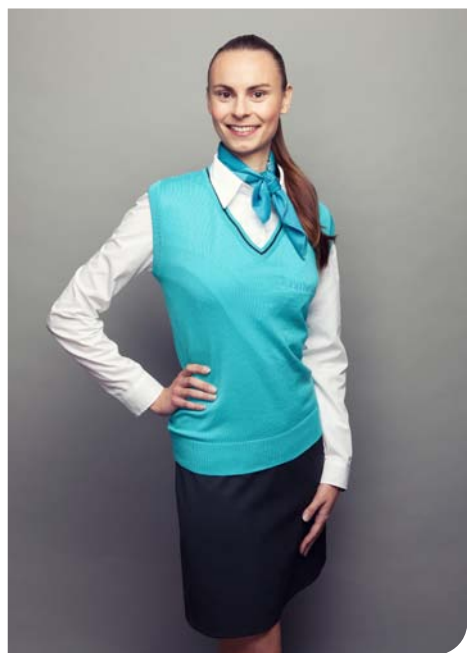
# NOVÉ UNIFORMY ŘIDIČŮ A ŘIDIČEK ARRIVY

Představujeme nové uniformy pro řidiče a řidičky společnosti Arriva. Stejnokroj řidiče nejenže musí svému nositeli poskytnout pohodlí, ale zároveň musí být dostatečně reprezentativní. Výběr podoby proto nebyl jednoduchý proces a jsme rádi, že nyní můžeme představit výsledek.

Text: Pavel Hrůza  
Foto: Petr Kurečka







Na to, aby se řidiči cítili v uniformách dobře a rádi je nosili, byl kladen od počátku velký důraz. Proto byli zástupci řidičů a odborů od samého počátku projektu součástí osmnáctičlenné pracovní skupiny. Ta se v několika kolech podílela na výběru střihů, na celkovém designu oblečení, na výběru materiálů a vlastně na každém aspektu, který k novým uniformám vedl.

„Když jsme měli finální podobu uniformy schválenou od řidičů a věděli jsme například, že košile bude mít 80 % bavlny, 20 % polyesteru, probírali jsme s nimi absolutní detaily, jako je střih, kvalita materiálu, barevné složení – to

samozřejmě musí do značné míry být podle marketingového manuálu –, kde budou loga, jak budou velká, aby to splňovalo podmínky pracovního oděvu, a tak dále,“ řekl Jan Klobouček, který se jako vedoucí nákupu podílel na projektu od jeho samého počátku. Kromě samotné podoby uniform se však pracovní skupina podílela i na výběru dodavatelů: „Museli jsme připravit zadávací dokumentaci pro každou zemi. Připravil se návrh smlouvy, zadávací dokumentace a zeptali jsme se našich dceřiných firem, koho máme poptat jako potenciálního dodavatele do tendru. Řekli si tedy, jak bude uniforma vypadat, z čeho bude vyrobena a s kým chtějí spolupracovat.“

Náročný projekt tvorby uniform se týkal všech regionálních společností Arriva a trval od dubna 2016 do konce října 2018, kdy byl vybrán dodavatel, tedy více než dva a půl roku.

Zajímá vás, jestli byl i u tak standardizované zakázky, jako je oděv pro řidiče, prostor pro kreativitu návrhářů? „Byl, v první fázi jsme si nechali udělat asi pět črtů pro naši interní skupinu, abychom si ověřili, jestli barevně směřujeme správně. Samozřejmě, naši řidiči mají trochu jiné postavy než modelové na črtech, ale řekli jsme si, jak bude vypadat bunda, kde budou loga, jak to bude vypadat kompozičně, že k sobě barvy sedí, že šedá jde s modrou a logo bude osm centimetrů, nebo šest... Kreativita tam byla,“ říká Jan Klobouček.

### Výběr dodavatele

Zadání pro dodavatele bylo připraveno v lednu 2018. V prvním kole jsme oslovili osm firem, do další fáze pokračovaly čtyři české nebo slovenské a jedna polská firma, které dostaly konkrétní zadání, na něž měly připravit nabídku. I v další fázi jsme měli možnost vše řádně vyzkoušet a své připomínky do konečného výsledku promítnout. „V prvním kole jsme měli rámcovou představu o ceně a o tom, jak ta uniforma bude vypadat. Vzorovou uniformu jsme měli už v prvním kole od všech účastníků. Potom jsme si sedli na centrále s pracovní skupinou ke stolu a každá firma svou kolekci prezentovala. Řidiči a odboráři si vše zkoušeli, dámy i pánové. Dělalí jsme si

zápisky, co vyhovuje a co nevyhovuje, když skončil prezentační den, nechali jsme je vybrat, kdo je podle nich nejlepší kandidát do druhého kola. Vzácně se téhož dne shodli na dvou firmách, jedné z Čech a jedné ze Slovenska, které měly velmi dobré vzorky a velmi dobrý přístup,“ dodal Jan Klobouček.

Ve druhém kole již byla vytvořena přesná specifikace toho, jak bude vypadat příští uniforma, bez jakékoliv možnosti další kreativy. Podoba byla daná, aby bylo možné srovnávat srovnatelné. Proběhla schůzka s oběma dodavateli najednou a probíraly se jednotlivé vzorníky barev, aby byly finální vzorky obou firem jednotné. Následně firmy dostaly dva měsíce na přípravu konečné

podoby uniform a tvorbu finální cenové nabídky. Termín vypršel 15. října a hned následující den dostala pracovní skupina obě uniformy, aby se její členové mohli vyjádřit, co by na nich ještě zlepšili. Pak už výběr nabral rychlý spád: „Sepsali požadavky, vzali jsme je v potaz a po porovnání cenových nabídek jsme vybrali vítěze. Vítěz dal lepší cenovou nabídku, i když nebyl takový rozdíl jako v prvním kole, bylo to v řádu deseti tisíců eur na rok.“ Zakázku na výrobu uniform pro Českou i Slovenskou republiku velmi těsně vyhrála slovenská firma Sabrina, která dala lepší cenovou nabídku. Doufáme, že se vám nové uniformy líbí a že se v nich budete cítit dobře!



# AUTOBUSY NA DŘEVOPLYN

Text: Pavel Hruža  
Foto: archiv, Süddeutsche Zeitung, archiv DPP

Nejdříve světová ekonomická krize v třicátých letech minulého století a následně strategická nařízení během období protektorátu byly hybnými silami při hledání alternativních paliv. Nejvíce se v těžkých letech prosadila vozidla s motory spalujícími dřevoplyn vyráběný v generátorech.



Autobus Praga TO s generátorem dřevoplynu Dokogen, který vyráběla firma J. Cankar ve Velkém Újezdu u Mělníka





Autobus Praga NDO s pohonem na dřevoplyn soukromého dopravce pana M. Vološina, který jezdil za protektorátu na trati Kladno–Družec. Šlo o zakázkové provedení karoserie, kde vodorovné válcovité čističe plynu byly integrované do zaoblené partie předního nárazníku a vlastní kotel generátoru byl elegantně zakrytý uprostřed části karoserie

Hubená třicátá léta nutila hledat alternativy k drahému benzínu. Před druhou světovou válkou a během ní se zájem o jízdu na zplynovanou dřevěnou biomasu stal načas v některých částech Evropy téměř masovou záležitostí. V Německu, které se systematicky připravovalo na válku a bylo si vědomé své závislosti na externích zdrojích benzínu a nafty, se tento zájem udržel po celá třicátá léta. V zemi dokonce existoval speciální výbor, tzv. Generatorstab, který schvaloval do výroby nové konstrukce generátorů a zamítal ty, jejichž funkčnost nebyla dostatečně prokázána. Nemalému zájmu se pohon na plyn nasávaný z generátoru těšil také v Itálii, Francii a Velké Británii. Ve Švédsku bylo začátkem roku 1939 z generátorů poháněno více než 50 % všech autobusů a více než 40 % nákladních aut.

Nejezdilo se však pouze na dřevoplyn. Zkoušely se i jiné plyny (svítiplyn) ve stlačené podobě v ocelových lahvích i v nestlačené podobě v jakýchsi objemných měších na střeších vozů. Generátory dřevoplynu však vítězily, především díky dostupnosti paliva, za které posloužily jakékoliv odřezky od truhlářů.

### Válečná léta

Během války v Německem okupované Evropě jezdil na benzin výhradně



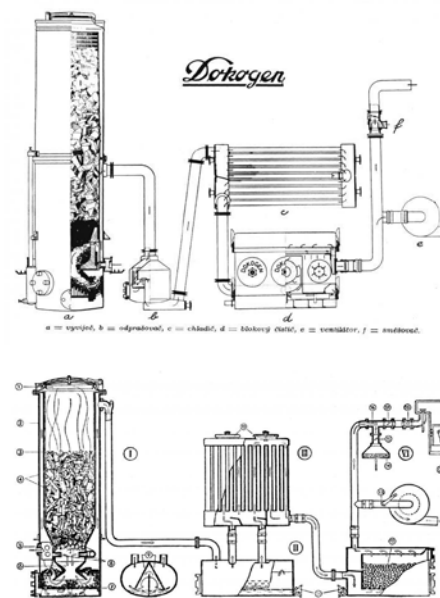
wehrmacht a pro civilní nákladní vozidla byl nařízen provoz na náhradní palivo. Vozidlo na dřevoplyn bylo možno získat rovnou od výrobce, v předválečných a válečných letech měla takový typ ve výrobním programu povinně každá značka. Při spalování dřevoplynu měl motor výrazně menší výkon (o více než 20 %) a v případě osobních vozů s menšími motory a výkony, které se tehdy pohybovaly většinou do 20 koní, nemělo smysl generátor vážit kolem 200 kg instalovat. Povinný provoz na náhradní palivo tak platil pro vozidla s karburátorovým motorem a hmotností od dvou tun výše. Německo však věřilo, že po vyhrané válce bude zdrojů dostatek, a tak přestavba na dřevoplyn musela být vratná.



Během okupace byl nedostatek pohonných hmot na území protektorátu tak zásadní, že byl autobusový provoz omezen přibližně na polovinu. Například v Praze se rušily městské úseky i noční linky. V roce 1943 byl provoz omezen prakticky jen na

## Dřevoplyn

Dřevoplyn (dříve zvaný „dřevní plyn“) je hořlavá směs na bázi oxidu uhelnatého, která vzniká nedokonalým spalováním pevných paliv, hořením při omezeném přístupu vzduchu. Generátor dřevoplynu je v podstatě horem plněný kotel, kde se spalují dřevěné špalíky, koks nebo uhlí. Vznikající plyn se vede potrubím do sání motoru. Dřevní plyn měl oproti benzínu nevýhodu v poněkud horší zápalnosti. To se řešilo použitím výkonnějších zapalovacích cívek a speciálních svíček.



dopravu pracovních sil do továren. V roce 1944 se pro nedostatek náhradních dílů, pneumatik a pohonných hmot vypravovalo jen 15 autobusů na sedm linek. V letních měsících byl nedělní provoz autobusů i přes používání náhradních paliv (tekuté plyny, svítiplyn a dřevoplyn) zastaven úplně.

### Provoz

Ovládání motoru s „kotle“ na dřevo nebylo uživatelsky příliš přívětivé. Už jen samotné startování byl obřad o několika fázích. Nasypat dřevo, utěsnit víko, zapnout elektrický ventilátor (v některých případech manuální), podržet u zapalovacího otvoru zapálený



doutnák. Ventilátor vtáhl plamen doutnáku do topeniště a za příznivých podmínek se palivo vznítlo a generátor začal produkovat plyn. Jeho kvalita však nebyla rovnoměrná a taky bylo třeba před startem motoru provést zkušební zapálení loučí (vývod ventilátoru, obvykle umístěného pod kapotou, byl vyveden trubicou do volného prostoru). Teprve když plamen nabyl konstantní sílu a rozhořel se jasným modrým plamenem, bylo možné vypnout ventilátor a začít startovat.

Řidič se tedy rychle přemístil do kabiny, ubral předstih, další páčkou přivřel vzduch a třetí naopak otevřel naplno klapku plynu.

Teprve pak mohl spustit startér a... musel být trpělivý. Startování obvykle nebyla jednoduchá záležitost. Motor se nechal dlouze přemlouvát, a než začal postupně přicházet k životu na plný počet válců, musel řidič s citem manipulovat páčkami plynu, vzduchu i předstihu. Původně bohatá směs musela s rostoucí teplotou agregátu plynule přecházet do složení ideálního pro jízdu.

Pohon generátorovým plynem přetrval i do poválečných hubených let, kdy byl benzin i spousta dalších věcí na příděl. Po padesátém roce však tento fenomén rychle zmizel a všichni si nejspíš velmi oddechli.





Text: Ivan Adamovič  
Foto: Roman Herden

## VE VLAKU SE MŮŽU ZAVŘÍT DO SEBE

**Vandu Hybnerovou jsme zastihli v Arriva vlaku na cestě do Uherského Brodu, kam jela na divadelní představení. Herečka, kterou můžete vidět v televizních seriálech, filmech i na divadle, se nám svěřila s tím, jak těžká je herecká profese, i když to na první pohled tak nevypadá.**

### Jezdíte raději vlakem, nebo autobusem?

Kdybych si měla vybrat mezi těmito dvěma prostředky, tak určitě vlakem. Autobus považuji za horšího bráchu auta. (smích) Nejvíc upřednostňuji jízdu autem, protože mě nelimituje časově. V poslední době ale často dávám přednost právě vlaku, protože v něm se dá stihnout spousta dalších věcí, když nemusím řídit.

### Když se řekne jízda vlakem, co vám to evokuje?

Časem se to mění. Když jsem byla malá, chodila jsem do skauta a každý týden jsme jezdili vlakem mimo Prahu na různé výpravy. Jezdili jsme i malými lokálkami, což byl velký zážitek, hlavně osobní kontakt s průvodčími těch vláčků a zaměstnanci malých nádraží. Na to mám moc hezké vzpomínky. Teď postupem času dávám přednost tomu, koupit si místenku, udělat si v tom vlaku takovou bublinu, pozorovat ten film za oknem, nebo se ponořit do odpočinku. To mám na tom nejradši, že to je čas, který mám jen pro sebe.

### Tak to jsme vám asi vstoupili do bubliny...

Dnes jedu výjimečně tímhle vlakem, protože máme na Moravě několik představení za sebou. Kolegové tam mají možnost zůstat, ale já zkouším v Praze nové divadelní

představení a musím se každou noc vracet do Prahy. Komplikované pro mě je, že nočních spojů je málo. Ale chápu, že dráhy nemohou šanovat naše povolání. Na Vysočinu, kde mám druhý domov, bych ráda jezdila po představení vlakem, ale není to možné, protože žádné vlaky v tu dobu už nejedí.

### Měla jste při cestě vlakem nějak nezapomenutelný zážitek?

Ano, měla jsem velký zážitek asi před čtyřmi lety. Jeli jsme do Paříže vlakem, s několika přestupy, podívat se na hru, kterou jsme měli uvést u nás v divadle. Pojali jsme to výletně a část kolegů se zvládla v tom vlaku natolik uvolnit, že nás někde v Německu asi v pět ráno chtěli vysadit kvůli pohoršování cestujících. To když jsme se rozhodli předvádět představení a bavit cestující. Pak jsem si říkala, že u dlouhých tras by něco podobného ale opravdu mohlo posloužit k pobavení cestujících, kdyby si mohli zvolit vagon, kde by jim někdo něco předváděl. Ale vzhledem k pokročilé hodině to v našem případě nikdo neoceníl. Nakonec jsme se do té Paříže šťastně dostali. Samozřejmě se stává, že vlak nedojede, nebo přijede pozdě. Pokud nejde o život, tak tato vykojení z díáře a z plánů vnímám

s povděkem, protože to jsou věci nečekané a člověka nutí na to nějak reagovat. Když je něco nalajnované, tak je to nudné.

### Je to běžné, že se jezdíte dívat na zahraniční představení, která máte zkoušet?

To bylo jedinkrát a byla to vlastně moje iniciativa. V jiných firmách mají různé teambuildingy, tak jsem si řekla, že je čas začít i u nás s něčím podobným. Náš produkční v divadle studuje vysokou školu pro železničáře a dokázal nám namixovat takový koktejl různých spojů, kterými jsme se přesouvali. Přitom nás poučoval o tření kola o koleje a podobných věcech, takže jsme byli vzdělávání ohledně vlakové dopravy. Herci mají ale velkou fantazii, takže si pod tím dokážou představit leccos, zatímco studovaný dopravák za tím vidí jen tu fyziku.

### Na které představení cestujete teď?

Na komedii Prachy, kterou hrajeme s Ondrou Vetchým, Michalem Novotným a dalšími. Hrajeme ji asi sedmým rokem, máme za sebou přes 130 repríz. Lidé se rádi smějí, za což jsem šťastná, protože v době, která tu panuje, je smích jediné, co nás může zachránit.

### Když hrajete víc představení zároveň, co vám to dělá v hlavě? Jsou nějaké techniky na vytěšňování naučených textů?

O mozku herce by se asi dala napsat celá kniha. Druhů paměti je víc. Já třeba točím seriál, který vyžaduje fotografickou rychlopaměť, kde se musím na den naučit čtyřicet stran textu, který musím pak okamžitě zapomenout, abych se mohla další den naučit dalších čtyřicet stran. Do toho se učím divadelní roli, kterou si naopak musím pamatovat dlouho. Občas se mi tedy stane, že vidím jakýkoliv text a zvedá se mi žaludek. Teď jsem už ve fázi, že když vidím třeba nějaký nápis na stěně, musím se přesvědčovat, že to není text, který si musím zapamatovat. Tamhleten nápis Free Wi-Fi si budu pamatovat ještě hodně dlouho.

### Máte aspoň výhodu při učení se cizích jazyků?

S učením se cizích jazyků bohužel tato schopnost rychlé paměti vůbec nesouvisí. Toto je situační paměť, kterou v běžném životě vůbec nepoužijete. Mně pomáhá, když si můžu texty říkat nahlas, což je taky problém. Na Kampě tak můžete často potkat podivnou paní se psem na vodítku, která si něco mele pro sebe. Tak to jsem já. Naopak nemám třeba vůbec paměť na jména. Nejraději bych všem mužům říkala Karel. Když tak žiji všemi těmi scénáři, je někdy komplikované najít ten okamžik, kdy jste jen sám sebou. Po pětaticeti letech profese je nápor na psychiku opravdu velký. Hraní není pracovní plášť, který si na konci pracovní doby svléknete a jdete domů. A navíc jsou některé role náročné. V Kanibalkách je pro mě těžké zít se do role rozpadlé alkoholicky závislé na internetu a sociálních sítích, která vyšetřuje vraždu pěti Arabů a halucinuje o prezidentovi.

## Měsíc prevence rakoviny prsu – čas na lékaře



### Co způsobuje rakovinu prsu? Co má žena udělat nejdříve, když je nemoc diagnostikována?

Maligní nádor prsu způsobuje maligní přeměnu buněk prsní tkáně. Bylo zjištěno, že je to nejpravděpodobněji důsledek komplexního působení genetických a environmentálních faktorů, stejně jako vliv dalších rizikových faktorů, které souvisejí s chováním a návyky. Byly zjištěny určité rizikové faktory, jako je pohlaví, věk (s věkem vzrůstá riziko), existence tohoto onemocnění v rodině a také v osobní anamnéze onemocnění (zvýšené riziko vzniku rakoviny na jiném prsu), mutace některých genů, expozice radiaci, obezita, nadměrná konzumace alkoholu, první menstruace v raném věku, nástup menopauzy v pozdějším věku, narození prvního dítěte po třicátém roce věku, ženy, které nezažily porod, a další. Pokud lékař na základě provedených diagnostických postupů (jako je klinické vyšetření, mamografie, ultrazvuk, biopsie, magnetická rezonance prsu) stanoví existenci onemocnění, je dalším krokem stanovení a potvrzení patohistologické diagnózy a určení fáze nádoru. To pomůže určit prognózu a nejlepší metody léčby. Stanovení fáze může zahrnovat některé další testy. Poté je nutné zahájit léčbu v co nejkratší době.

### Je samovyšetření efektivní a dokáže vždy odhalit problém? Kterým příznakům bychom měli věnovat pozornost?

Samovyšetření prsou je jednoduché vyšetření, které ženám umožňuje lépe porozumět struktuře a vzhledu jejich prsou a obrátit se na lékaře, pokud zjistí jakoukoli abnormalitu nebo rozdíl ve vztahu k jinému prsu či předchozímu vlastnímu vyšetření, které nemůže nahradit pravidelné vyšetření lékařem. Vedle existence uzlů prsu nebo příznaků běžné spojení s tímto onemocněním je třeba věnovat pozornost změnám velikosti, tvaru nebo vzhledu prsu, změnám v pokožce pokrývající prsa (drsnost, zarudnutí), výtok z bradavky a podobné změny, které v předchozím období během samovyšetření nebyly.

**V říjnu byl v Srbsku Měsíc prevence rakoviny prsu. Pro zvýšení povědomí o této nemoci mezi kolegyněmi jsme položili několik důležitých otázek doktorce Verice Jovanovičové, výkonné ředitelce Srbského institutu veřejného zdravotnictví.**

### Můžete poskytnout konkrétnější rady ženám, které se setkávají s rakovinou prsu? Co žena může a měla udělat, aby zabránila výskytu nebo šíření této nemoci?

Doporučujeme mamografii pro ženy ve věku od 50 do 69 let, jednou za dva roky. Nejdůležitější je pak rychle reagovat, a pokud dojde ke změně prsní tkáně, je důležité obrátit se na lékaře, který ženu pošle k odborníkovi na další diagnostiku, léčbu, případně akutní léčbu. Doporučuje se také upravit životní zvyklosti z hlediska vlivů na rizikové faktory výskytu této nemoci: omezit příjem alkoholu, fyzickou aktivitu, udržovat tělesnou hmotnost, konzultovat s lékařem používání hormonální terapie v menopauze.

### Které věkové skupiny jsou nejvíce náchylné k rakovině prsu?

Když hovoříme o tom, že umíráme na zhoubné nádory prsu, dochází k mírnému nárůstu od věku 45 let, ale nejvyšší míra úmrtí je stále ve věku od 60 do 69 let. Vysoká míra nemoci ve věku od 60 do 69 let je následována vysokou mírou úmrtí ve stejném věku, což s největší pravděpodobností hovoří o pozdním hlášení žen v tomto věku, kdy je zhoubné onemocnění již v pokročilém stadiu nebo tam jsou již vzdálené metastázy na sousedních orgánech.

### Jak můžeme ovlivnit povědomí o této nemoci?

Základní zpráva týkající se provádění mamografie jako screeningového vyšetření žen je, že by měla být provedena jednou za dva roky u žen ve věku od 50 do 69 let. V období od 40 do 50 let se po konzultaci s vybraným lékařem gynekologem doporučuje jedna počáteční mamografie. Ultrazvuková vyšetření prsou doporučuje lékař ženám mladším 40 let. U žen, které mají v rodinné anamnéze rakovinu prsu nebo s ní byly hospitalizovány nejbližší příbuzné (matka, sestra), je třeba konzultovat s lékařem nutnost mamografie i před dosažením věku 50 let.

## Maková nadzemka



Arriva Rail London, provozující systém londýnských příměstských vlaků London Overground, podpořila každoroční kampaň Poppy Appeal, která připomíná konec první světové války a vzdává hold všem, kteří v ní sloužili a padli. Součástí letošní kampaně, která je oslavou stého výročí ukončení války, jsou plakáty, které budou vystaveny ve všech 51 stanicích nadzemky. Plakáty představují zaměstnance ARL a jejich práci pro zemi. Vlaky jsou vyzdobeny rudými květy „poppies“, jak je pro tuto akci charakteristické.

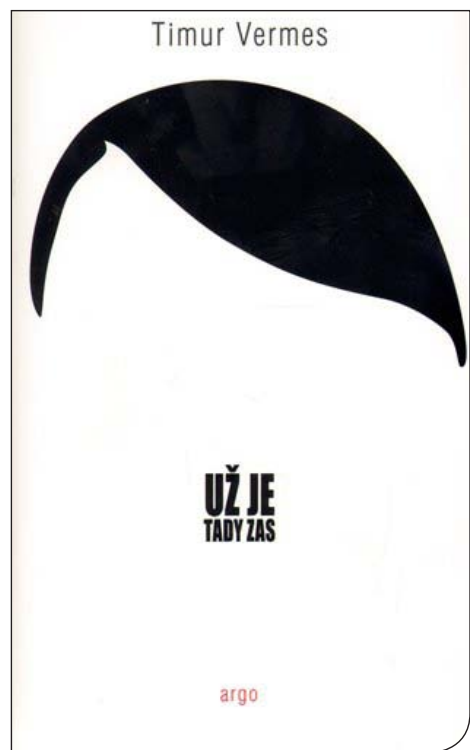
## Juventus má autobus



Italská Arriva představila nový autobus, který bude vozit slavný fotbalový tým Juventus nadcházející sezonu. Cristiano Ronaldo a jeho spoluhráči tak budou opět využívat pohodlí autobusu Arriva, prostřednictvím dceřiné společnosti SADEM SpA. Jde o výsledek nového kontraktu, podle kterého bude Arriva zajišťovat dopravu pro hlavní mužský, ženský i juniorský tým Juventus na dalších šest let do roku 2023. Autobus k tomuto účelu prošel rozsáhlou modernizací, která se dotkla sedadel, elektrického systému, osvětlení interiéru a audio-i videovybavy. Nové je i grafické ztvárnění exteriéru.



# VÝBĚR DOBRÉ ČETBY

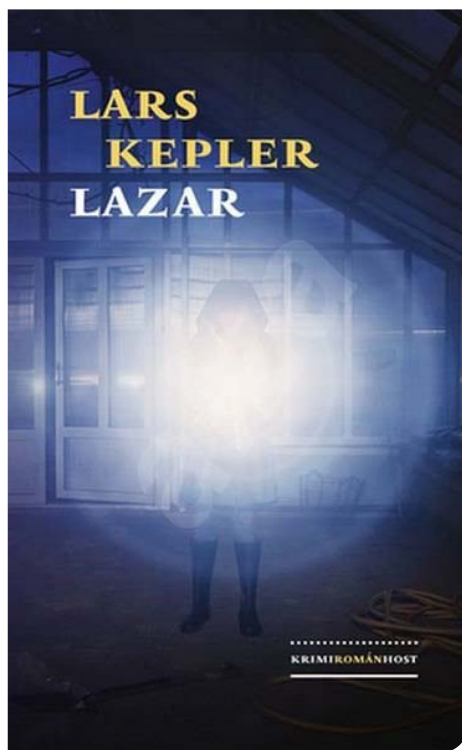


## Už je tady zas Timur Vermes

Když se zcela nevhodný člověk ocitne v naprosto nevhodném prostředí nebo když se v nějakém prostředí ocitne naprosto nevhodný člověk, je na smích zaděláno. V případě tohoto svižného a značně vtipného románu je nevhodnost vrcholná: Adolf Hitler se po delším období hibernace probouzí v roce 2011, v Německu Angely Merkelové. A probouzí se tu i se svým myšlením, znalostmi a představami. Skrze kaskádu komických situací ovšem zaznívá znepokojující dojem, že tento odpudivý relikv minulosti v naší současnosti není zas tak nevhodný a získává si stále širší sympatie... A mimochodem, víte proč někdejší vůdce nemůže mít e-mailovou adresu „adolf podtržítko hitler zavináč gmail.com“? Protože musí mít adresu „adolf nadtržítko hitler“!

## Lazar Lars Kepler

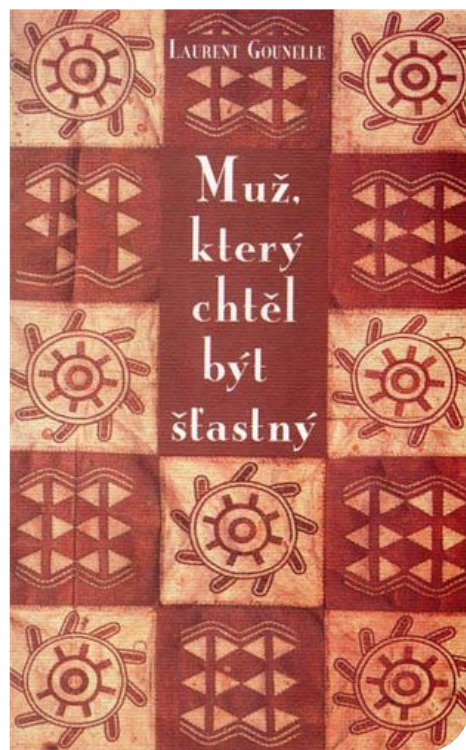
Švédský policejní komisař finského původu Joona Linna si myslí, že už má to nejhorší za sebou, přitom všechno teprve začíná... Policisté objeví v bytě na předměstí Osla tělo mrtvého muže. Z toho, co najdou v mrazáku, jsou v šoku. Zavražděný byl vykradač hrobů, sběratel trofejí a kanibal.



Jednou z trofejí je i lebka Summy Linnové, Joonovy manželky. O několik dní později požádá švédskou policii o pomoc německá komisařka. V kempu u Baltského moře nedaleko Rostocku byl zavražděn sexuální násilník. Joona záhy pochopí, že zdánlivě náhodnou souvislost mezi oběťmi nemůže ignorovat – stopy vedou k někomu, kdo má být již dávno mrtvý.

## Muž, který chtěl být šťastný Laurent Gounelle

Představte si, že jste na dovolené na ostrově Bali a pár dní před odjezdem navštívíte starého šamana. Ne že byste k tomu měli nějaký zvláštní důvod, nejste nemocní, jen se doslechnete o jeho velkém věhlasu a napadne vás, že byste se s ním mohli setkat. Starý léčitel vás prohlédne. Jeho diagnóza zní jasně. Jste zdraví, ale nešťastní. A tímto pronikavým pohledem vás vtáhne do vůbec nejpoutavějšího dobrodružství, jaké si člověk může představit: dobrodružství objevování sebe sama. Zážitky, které vám zprostředkuje, radikálně změni váš život a stanou se klíčem k životu, o kterém jste vždy snili. Muž, který chtěl být šťastný je poutavý příběh, který vám otevírá celý svět nových možností. A pamatujte: jste takoví, jací si myslíte, že jste.



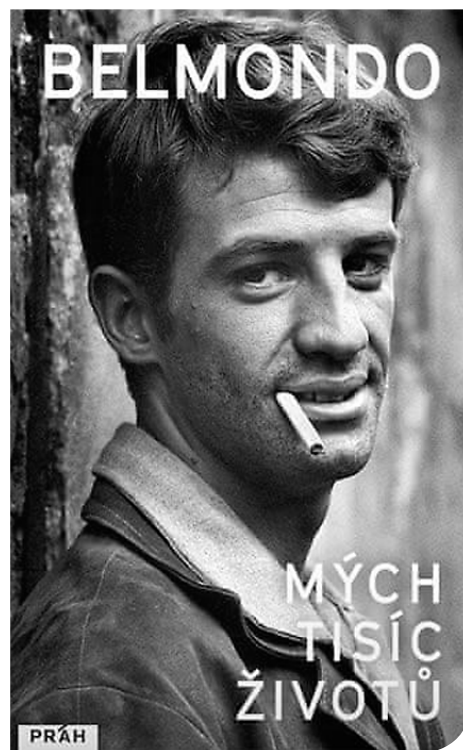
## Mých tisíc životů Jean-Paul Belmondo

Nula! Divnej ksicht! Ohyzda! Takhle nazývaly Jeana-Paula Belmonda francouzské divadelní kapacity v jeho začátcích a směle mu prorokovaly: „Nikdy nebude na divadelní scéně nebo ve filmu držet žádnou ženu v náručí.“ Nemohly se mýlit víc. Skončily v ní všechny krasavice světového filmu, včetně obávaných italských tygřic, jako byly Claudia Cardinalová, Sophia Lorenová a Gina Lollobrigida. Ve vzpomínkové knize Belmondo vypráví o svém šťastném dětství, o úporném boji, který vedl za svůj sen stát se hercem. O své životní vášni – boxu, rychlých autech, bláznivkách a kaskadérských kouscích. O svých životních partnerkách a láskách, o milované rodině, o spolupráci s velikány filmu. Život se mu zdál snadný a zářivý i přes všechna dramata a kruté ztráty. Nejdůležitější pro něj bylo bavit se a hrát si. Kniha zaručeně pobaví, ale také si z ní lze odnést zásadní poučení: stejně jako herci je dobré zůstat vždy mladý, v jakémkoli věku.

## 100 let Československa: Klíčové momenty naší země v komiksu Zdeněk Ležák, Jakub Dušek

Tato kniha mapuje celou éru Československa po jednotlivých desetiletích. Kapitoly jsou

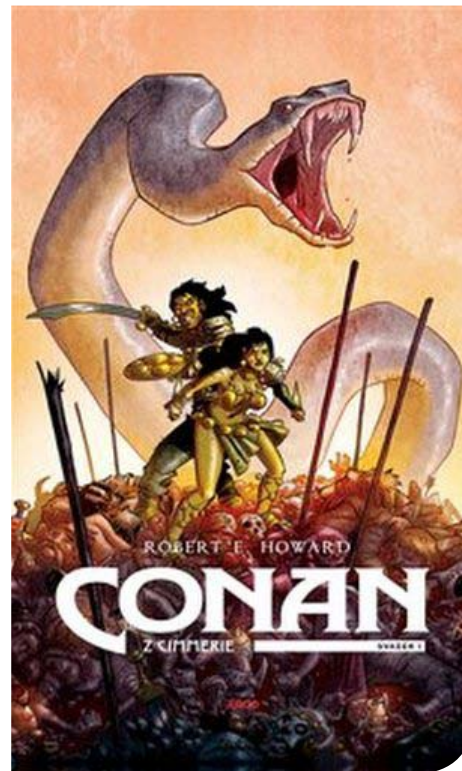
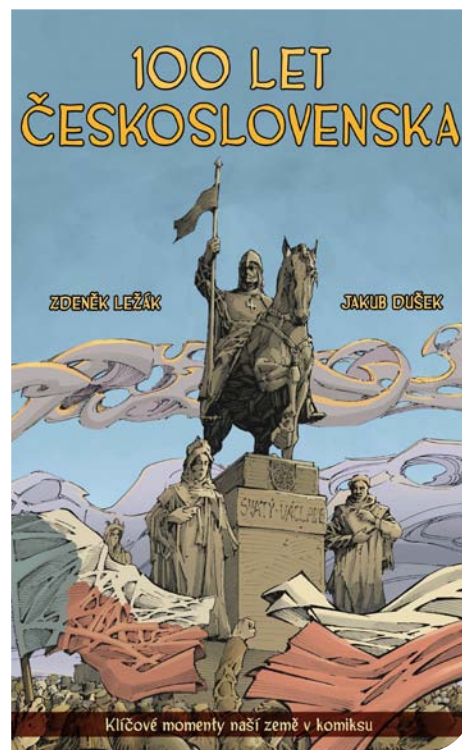
Pár doporučení na knihy, do kterých se začtete už na první stránce a v dohledné době je dočtete po dvacetiminutovkách na konečné.



vždy uvozeny krátkými komiksy zaměřenými na nejzajímavější či nejdůležitější události toho kterého desetiletí. Následují textové části, v nichž je stručně a přehledně popsáno celé desetiletí. Kniha poskytne čtenáři ucelený přehled o událostech posledních sta let v naší rodné zemi.

## Conan z Cimmerie: Svazek I. Robert Ervin Howard

„Když okovaná příd nepřátelské galeje narazila do boku své oběti, byl Conan připraven. Široce rozkročen očekával náraz a při praskotu tříšticího se dřeva odhodil luk, který svíral v ruce. Vysoký černoch, který přeskočil zábradlí, byl v letu zasažen širokým mečem, a to takovou silou, že tělo padlo na palubu Arga a nohy na palubu pirátské lodi. Pak ve výbuchu divokosti, kdy za sebou nechával jen sténající raněné a mrtvé, vyskočil Conan na loďní paženi a jediným skokem se přenesl na palubu Tygřice. V okamžiku se stal cílem záplavy bodajících oštěpů a svištících válečných kyjů. Pohyboval se však jakoby v oslepující věži záblesků široké čepele. Oštěpy se buď ohýbaly na jeho pancíři, nebo zasahovaly prázdný prostor, zatímco jeho meč zpíval píseň smrti. Na Conana sestoupilo divoké a slepé šílenství.“ Užijte si strhující příhody hrdiny Conana, nyní v komiskové podobě od mladých francouzských ilustrátorů!



## Knihy v autobusech Arriva Střední Čechy

Arriva Střední Čechy několik let po sobě pořádala v některých svých autobusech zajímavou knižní akci. Cestující si mohli v autobusech vybrat knihu, přečíst si ji teď mohou i řidiči.



Vždy první týden v říjnu si mohli cestující na Mladoboleslavsku odnést z autobusu zdarma knihy, které vyřadily místní knihovny ze svých fondů. Letos ale přišla změna. Arriva se spojila se Základní školou Kosmonosy a výsledkem bylo, že žáci přinesli z domovů knihy, které už nebudou číst, a pomocí autobusů se zajímavé knížky dostaly za jinými dětmi nebo dospělými, kteří rádi čtou.

V deseti autobusech na Mladoboleslavsku byly dva týdny v říjnu plastové koše, z nichž si mohli cestující vybrat z více než pěti stovek knížek. A až na pár výjimek našly všechny knihy nové majitele. Nejoblíbenější jsou už tradičně pohádky, detektivky, ženské romány, ale i naučná literatura, kterou letos zastoupily knihy o českých městech nebo horách. Za předchozích pět ročníků se rozebralo na dva tisíce knížek nebo časopisů.



Díky školákům se navíc rozrostla i malá knihovna pro řidiče. V mladoboleslavské provozovně Arrivy Střední Čechy jsou totiž v pokladně police s vyskládanými knížkami, které si mohou řidiči půjčit nebo vzít a mít další způsob zábavy při čekání mezi spoji. Knihovnu mohou i doplňovat o tituly, které už doma nepotřebují a jimiž chtějí jiným udělat radost. Knihovnička byla loni plná i vzdělávacích a naučných časopisů, které Středočechům věnovaly jako nepotřebné místní knihovny.

Jan Holub



Text: Lukáš Třešňák  
Foto: archiv autora

## ARRIVA GRANTY 2018

**23. října 2018 proběhlo slavnostní předání Arriva grantů pro letošní rok. Komise v čele s generálním ředitelem Danielem Adamkou vybrala celkem 12 zajímavých projektů. Při rozhodování se přihlíželo i k tomu, zda byl grant poskytnut i v minulých letech, či nikoliv. Nejvíce žádostí bylo podáno v kategorii podpory mladých hasičských sborů. Celková suma podpořených projektů činila 382 900 Kč.**

**Přinášíme výběr těch nejzajímavějších, kterým jsme finančně pomohli a které rozhodně stojí za zmínku. Blahopřejeme a přejeme úspěšnou realizaci projektů. Pomáhat má smysl!**

**Jiří Barcal (ARRIVA SERVICES)**

**Kompenzační pomůcky pro klienty Farní charity Příbram**

Cílem projektu je zlepšení podmínek života osamělých lidí se zhoršenou pohyblivostí, trpících respiračním onemocněním, seniorů i velmi nemocných, o které se starají pracovníci Farní charity Příbram.

**Jiří Prázdny (ARRIVA MORAVA)**

**Klíč – podpora centra sociálních služeb p. o.** Příprava na pracovní uplatnění dospělých osob s mentálním postižením – klientů sociální služby. Včetně zkrášlení okolí budovy chráněného bydlení pro klienty centra,

vytvoření míst k odpočinku ve stínu zeleně, odhlučnění frekventované ulice od budovy chráněného bydlení.

**Milan Horák (ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY)**

**Materiální podpora sboru dobrovolných hasičů Jeřišno**

Cílem projektu je zajistit materiální podporu k nákupu standardního sportovního nářadí k požárnímu sportu a tím zajistit mladému týmu dobrovolných hasičů konkurenceschopnost ve srovnání s ostatními, lépe vybavenými družstvy.

**Jana Mihulková (ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY)**

**Ekocentrum Zvířecí pohoda – vybudování dřevěného přístřešku, položení dlažby a pořízení sociálního zázemí**

Projekt zaměřený na vybudování většího komfortu v ekocentru Zvířecí pohoda, kde se pořádají programy pro školská a jiná

zařízení. Probíhají zde zdarma programy pro organizace pečující o děti i dospělé se zdravotním postižením. Provozuje se zde také hipoterapie a jiné aktivity prostřednictvím domácích a hospodářských zvířat. O víkendech navštěvují ekocentrum i rodiny s dětmi.

**Jiří Beneš (ARRIVA MORAVA)**

**KLAUNOSANATORIUM – podpora klaunů z Balónkova**

Podpora dětských pacientů v nemocničních zařízeních, ústavech sociální péče a domovech pro mládež s postižením. V rámci projektu jsou realizovány návštěvy klaunů především v nemocnicích, a to formou klaunských gagů, skečů, ukázek varietního umění. Klauni pořádají divadelní představení pro děti, které jsou nemocné, případně mají mentální postižení. Součástí vystoupení je globoflexie neboli tvarování balónků. Každé dítě dostane malý dáreček s logem klaunů z Balónkova.



## HAVÁRIE AUTOBUSU U HOLIC POHLEDEM ODBORNÍKA

**8. října u Holic na Pardubicku havaroval linkový autobus společnosti Arriva v důsledku prasklé pravé přední pneumatiky. Řidič nebyl schopen udržet autobus SOR na silnici a ten se převrátil do pole. V autobuse bylo cca 60 lidí, část z nich byla zraněna, naštěstí nikdo z nich nezapltil za nešťastnou událost životem.** Autobus byl technicky v pořádku, po STK, měl zkontrolované pneumatiky. Zeptali jsme se Dr. Ing. Jiřího Doška, vedoucího oddělení Safety Solution společnosti DEKRA CZ a. s., jaké má zkušenosti s podobnými nehodami, případně co může řidič v obdobné situaci dělat, aby minimalizoval následky.



Prasklá pneumatika autobusu u Holic

**Co udělat, když praskne přední či zadní pneumatika? Dá se proti tomu nějak účinně bránit, nebo je zvládnutí manévru dílem náhody?**

U zadních pneumatik nejsou následky jejich poškození nijak dramatické. Většina nákladních vozidel a autobusů má na zadní nápravě dvojmontáž, takže při poškození jedné pneumatiky je stabilita vozidla zajištěna druhou pneumatikou na dvojmontáži. Pokud je poškozena pneumatika na přední nápravě u nákladního vozidla nebo autobusu při rychlosti cca 80 až 90 km/h, dojde skokově k nárůstu jízdního odporu na jednom kole, kde je prasklá nebo jinak poškozená pneumatika. Sníží se přední část vozidla na jedné straně. Vůz má při jízdě rychlosti 80 km/h určitou hybnost, která přímo souvisí s jeho hmotností. Hybnost je rovna součinu hmotnosti a rychlosti. Síla tedy působí na kolo proti původnímu směru rychlosti vozidla, tato síla způsobuje moment síly a dojde k jeho vychýlení z původního směru jízdy. Následky jsou individuální. Někdy je škoda pouze na majetku, ale někdy, což je horší, i na zdraví a lidských životech.

**Jsou nějaké varovné signály za jízdy, když před jízdou bylo vozidlo zkontrolováno a pneu nejevila žádné známky poškození?**

Každá nehoda je originální, neopakovatelná, a tedy i průběh poškození pneumatiky může být individuální. Při provozu vozidla dochází k opotřebení pneumatik a při jejich zatížení i ke zvýšené teplotě při provozu vozidla. Všechny dynamické účinky při provozu vozidla pak mohou mít charakter postupně se rozvíjejícího poškození až do dosažení mezního stavu, kdy dojde k porušení pneumatiky a náhlé ztrátě tlaku vzduchu. Na zadní nápravě, kde je dvojmontáž, většina řidičů nepozná do poslední chvíle,



Havárie kamionu způsobená prasklou pneumatikou

že by se s vozidlem děla nějaká anomálie. Výsledkem jsou pak roztrhané pneumatiky na dálnici a po 500 metrech odstavené vozidlo s poškozenou pneumatikou. Na přední nápravě je zjistitelnost poškození větší, neboť řízení je přímo spojeno s řidičem, a pokud dojde k nějaké anomálii, vibracím a podobně, řidič v některých případech může zjistit odezvu vozidla. Je to však individuální s ohledem na schopnosti řidiče a způsob poškození pneumatiky.

**Kdo je v takovou chvíli viníkem nehody, když byla dodržena všechna pravidla silničního provozu?**

O viníkovi dopravní nehody rozhoduje policie, správní orgán, případně soud. Viníka dopravní nehody nehledá znalec. Pokud byl autobus Arrivy „čerstvě“ po STK a před jízdou byl kontrolován stav vozidla, je otázkou jinou než technickou, zda řidič vozidla před jízdou mohl odhalit nějakou závadu na pneumatice při zběžné prohlídce vozidla. Pokud ne, pak by neměl být označen jako viník dopravní nehody, neboť neporušil žádné předpisy související s provozem vozidla. Ale jak jsem už řekl, je to na rozhodnutí policie, správního orgánu, případně soudu.



# NEJKRÁSNĚJŠÍ ŽELEZNIČNÍ VIADUKTY

Text: Hynek Adámek  
Foto: archiv autora a iStock

Kam vede ten most a co unese? To je skrytý dotaz našeho podvědomí, když na most vjíždíme. Jízda vlakem po viaduktu je ovšem jedna věc a prohlížet si ho potom zvenčí je věc druhá. Náš zážitek je najednou umocněn vlastní zkušeností: aha, tak tudy jsem už jel.





Chmarošský viadukt s projíždějící historickou soupravou

Trasa expresního vlakového spoje Arriva Praha – Slovákco – Nitra je zajímavá už jen tím, že využívá část Vlárské dráhy vedoucí přes stejnojmenný průsmyk a zprovozněnou v roce 1888. Známým viaduktům a fotogenickým stavbám se ale poněkud vyhýbá. Ovšem až na výjimky, jako je třeba trať u Lupěného a zdejší nové tunely. Vlakem oblast projedete velice rychle, a právě proto doporučuji se tady zastavit. Vystupte v Zábřehu na Moravě a po čtyřech kilometrech procházky podél Moravské Sázavy budete mít příležitost porovnat současnost naší železnice s nedávnou minulostí. Mezi bývalými stanicemi Lupěné a Hněvkov vede po náspu zrušené trati ojedinělá cyklostezka s železničním skanzenem.



Zajímavý optický efekt Chmarošského viaduktu



Hranický viadukt

Exponáty ukazují historii železnice, která je s údolím Moravské Sázavy svázána více než sto padesát let. Hlavním magnetem je samozřejmě historická parní lokomotiva řady 317 z roku 1950. Další zastavení na stezce jsou věnovaná zdejšími rostlinám a živočichům a hlavně přestavbě zdejší trati. Délka naučné trasy je 2,5 km, a když si s fotoaparátem počkáte na vlak vyjíždějící z Hněvkovského tunelu, máte v archivu zachycený zajímavý okamžik minulosti a současnosti místa, které bylo „úzkým hrdlem“ železniční dopravy mezi východem a západem republiky.

V případě odklonění rychlíku od základní trasy zbystřete, protože pojedete náhradní variantou a u Hranic na Moravě na vás

čeká Hranický viadukt. Ve skutečnosti je to trojice postupně vedle sebe vybudovaných viaduktů s délkou 430 metrů. Jejich historie spadá až do roku 1836, kdy začala výstavba jednokolejné trati, která měla spojit Vídeň s Haličí. U Hranic na Moravě vznikl první viadukt s 32 oblouky a cihlovými klenbami – dokončen byl 23. srpna 1844. Druhý se zde stavěl už z důvodu rozšíření železnice na dvojkolejnou a i on má 32 oblouků, ale už s kamennými klenbami. Pravidelný provoz na něm začal v roce 1873. Aby mohla být trať rozšířena o třetí a čtvrtou kolej, začal se v letech 1916–1918 budovat už třetí sousedící viadukt. Stavba byla po přerušení nakonec dokončena až v období 1936 – 1937. Čtyři koleje na třech viaduktech vedle sebe a na jedné



Procházka s lekcí z architektury a stavebnictví



Jezernický viadukt na leteckém snímku

trati jsou u nás technický unikát. V roce 2004 byl v rámci budování železničního koridoru nejmladší viadukt rekonstruován. Ten nejstarší se přestal používat pro železniční dopravu a následně byla provedena jeho rekonstrukce. U Hranic



Úctyhodný pohled mezi dva hranické viadukty

na Moravě tak máte unikátní možnost vidět tři etapy rozšiřování naší železniční sítě a přitom část této technické stavby neustále funguje. Pokud si ji chcete prohlédnout a osobně si stavbu osahat, je to k viaduktům z nádraží v Hranicích na Moravě necelý kilometr a půl. V roce 2007 byl celý most prohlášen za kulturní památku.

Na Slovensku existuje pro historiky a milovníky železnice oblast, která technickou dokonalostí a krásou zastihuje všechny ostatní. Trať Červená Skala – Margecany. Začali ji stavět před 87 lety, 31. května 1931, a stala se skvostem, který dodnes obdivují turisté, železničáři, filmaři, fotografové. Vede přes národní parky a chráněná území, jako jsou například Volovské vrchy, Nízke Tatry, Muráňská planina, Stratenská dolina. Jednokolejnou trať o délce skoro 100 km zdobí dva viadukty a devět tunelů. Nejvýznamnější z nich, spirálovitý Telgartský tunel, je světový technický unikát. Má délku 1239,4 metru a vlak v něm ve smyčce překonává výškový rozdíl 31 metrů. Na trati naleznete i další perlu železničního stavitelství Chmarošský viadukt. Má obloukovitý tvar, měří přesně 113,6 metrů a vysoký je 18 metrů. Viadukt byl postaven v roce 1931 a je to první členěná obloukovitá



Jezernický viadukt s večerním nasvícením

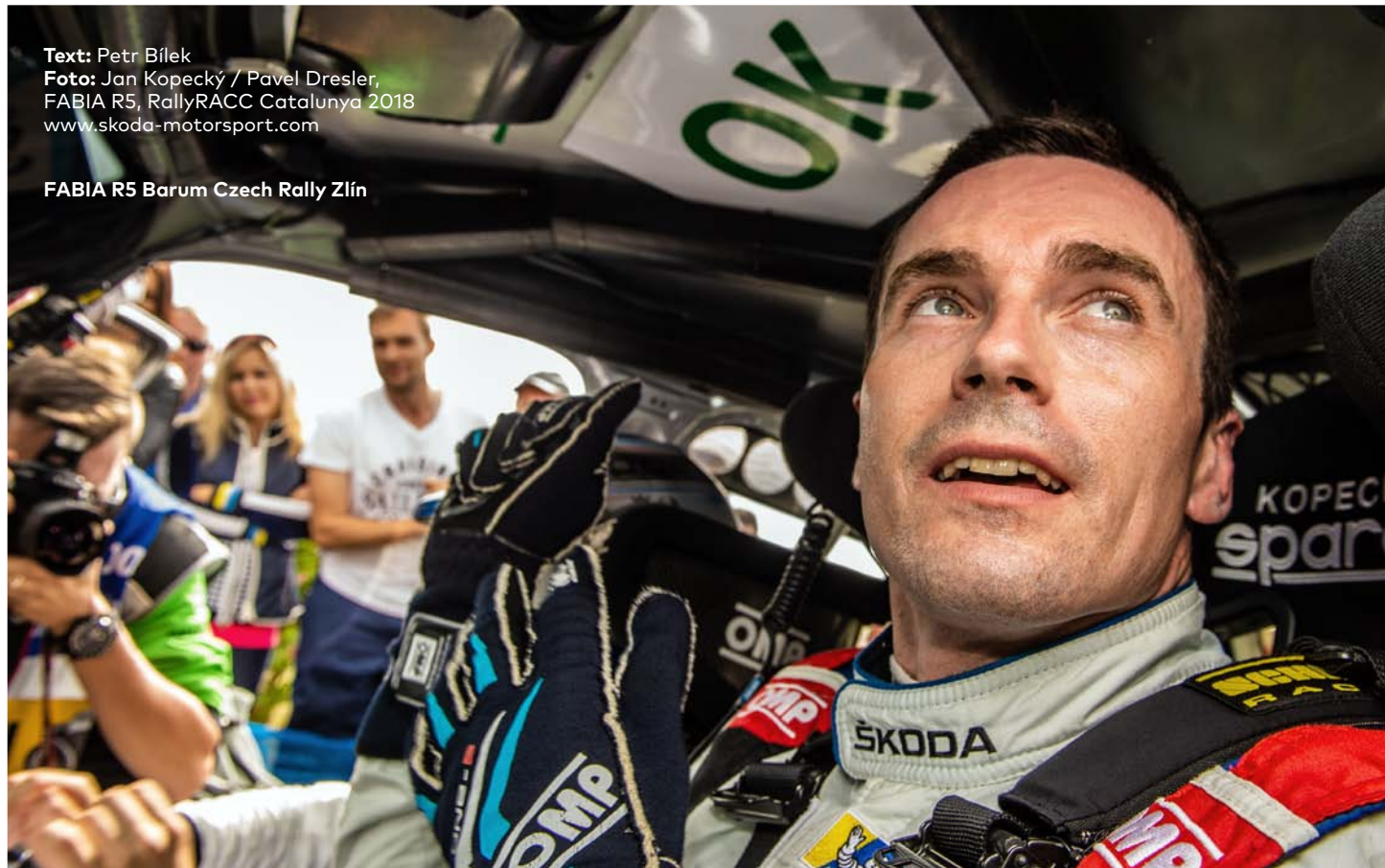
konstrukce ze železobetonu na území Československa. V zimě nebo v mlze tady máte dojem, že jste v knížce O mašince Tomášovi, a také místní viaduktu neřeknou jinak než pohádkově znějícím názvem Chmaroška. Dál na této zajímavé trati projedete třeba Hronský nebo Besnický tunel, který je nejvýše položeným tunelem na Slovensku (955 m n. m.).

**Doporučení:** Pokud chcete projet celou trať a nepočítáte zde s noclehem, vyrazte brzy, abyste cestu stihli za denního světla. Usek mezi Margecany a Červenou Skalou projedete asi za dvě hodiny. Nejzajímavější část trasy s viadukty a tunely je právě v okolí Telgartu ve druhé polovině cesty.



**Text:** Petr Bílek  
**Foto:** Jan Kopecký / Pavel Dresler,  
FABIA R5, RallyRACC Catalunya 2018  
www.skoda-motorsport.com

FABIA R5 Barum Czech Rally Zlín



## ROZHOVOR: JAN KOPECKÝ

**Automobilový závodník, pilot továrního týmu Škoda Motorsport a letošní mistr světa v kategorii WRC 2, o touze vítězit, autech bez klimatizace a dopravních kolonách.**

**Jak ses proměnil z běžného řidiče v závodníka?**

U mě to bylo obráceně, tenkrát jsem řídit ještě nemohl, bylo mi totiž teprve jedenáct. Závodil jsem na motokárách, k nimž jsem se dostal díky svému otci. Ovšem už můj děda závodil na motorce, jezdil motokros a enduro. Byl také u vzniku vůbec prvních motokár u nás v Československu. Můj otec v tom pokračoval, k motokárám přidal také závody do vrchu a v roce 1994 se stal vůbec prvním českým mistrem Evropy.



Doprovázel jsem ho na závody a v jedenácti jsem ho poprosil, zda bych také mohl závodit v motokáře. I on si samozřejmě přál, abych závodil, ale nikdy mě do toho netlačil.

**Kdy přišla auta?**

V patnácti jsem začal závodit v autě na okruhu. Dostal jsem výjimku od automobilové federace, protože se tehdy mohlo až od šestnácti. Sezónu jsem bohužel musel předčasně ukončit, protože ostatní protestovali, že mi ještě není šestnáct, a federace usoudila, že bude lepší, když přečká jen počkám. Pak jsem jezdil okruhy ve Fordu Fiesta, na startu tehdy stálo třeba 35 aut. No a v osmnácti přišlo rallye...

**Kdy jsi poprvé řídil nějaký automobil?**

Úplně poprvé mi mohlo být pět nebo šest roků, když jsem seděl tátovi na klíně a řídil jsem Avii. To ale znám jen z vyprávění. Moje první auto pak byla Škoda Felicia 1.6 a moc dobře si pamatuji, že jsem se řidičáku nemohl dočkat.

**Jaké to bylo si jako závodník dělat řidičák?**

Obtížnější než jízdy byly pro mě psané testy z předpisů. Auto už jsem tehdy uměl řídit dobře, ale silniční doprava je něco jiného než závodění. Instruktory jsem neděsil: musel jsem pochopitelně respektovat veškeré předpisy. A to musím i teď: kdybych přišel o řidičský průkaz, tak jsem bez práce.

**Na závodění musíš mít řidičák?**

Na okruhy ne, ale na rallye ano, protože mezi jednotlivými závodními úseky se jezdí za běžného provozu po silnici.

**Většina účastníků silničního provozu nemá takové reflexy a dovednosti jako ty. Nebojíš se řídit v provozu?**

Snažím se mít neustále přehled o dění kolem a vyhýbat se nebezpečným situacím. Neraď třeba jezdím v koloně, kde má člověk omezený výhled a možnosti, jak reagovat na nenadálou situaci. To raději předjedu.

**Co bys poradil ostatním řidičům na českých silnicích?**

Měli by dávat pozor, soustředit se



a předvídat. Na silnici mohou nastat miliony různých dopravních situací a musíte být připraveni na všechny. Tento přístup by se měl vštěpovat už od autoškoly.

**Co tě na tvé práci baví nejvíc?**

Hlavně adrenalin. A potom samozřejmě úspěchy a vítězství jako v každém sportu. Je za tím spousta práce, motorsport je náročný psychicky, fyzicky i finančně. Takže když se zadaří a jsou vidět výsledky, je to velké zadostiučinění. Chci být nejrychlejší ze všech na trati a není to úplně o tom, být první, nýbrž porazit soupeře rychlostně. Nejhezčí je pro mě takový ten celkový pocit, že už to víc nešlo, že jsem tomu dal maximum.

**Jak pečuješ o své auto?**

Auto mám hrozně rád a podle toho se o něj také starám, sám si je uklízím i umývám.



S vlastním autem bych třeba nikdy nejel do myčky, abych nepoškrábal lak. Auto si opravdu hýčkám, protože k nim mám osobní vztah a neberu je jenom jako dopravní prostředek.

**Vzpomněl by sis na nějakou neobvyklou historku, kterou jsi zažil s autem?**

Skoro všechno, co zažívám, je neobvyklé a s autem, takže těžko vybírat. Ale vzpomínám si třeba, jak jsme s kamarády jezdili na diskotéky. Já jsem je tam vždycky odvezl, vysadil, a zatímco oni šli tančovat, já se sebral a jel jsem s autem řídit do lesů. A pak jsem je po pár hodinách zase nabral a jeli jsme domů. Na diskotékách jsem se kupodivu za volantem dost naučil.

**Jak se připravuješ na závod?**

Musím se připravovat systematicky, což se týká i fyzicky, která je k závodění potřeba. A pak je tu technická příprava auta, o kterou se stará tým mechaniků. A pak je tu testování před každým závodem: sednu si do auta a na úseku, který je podobný rychlostní soutěži, se auto snažím nastavit tak, aby mi vyhovovalo a abych byl přesvědčen, že je nastavené správně.

**Proč je důležitá fyzická příprava – vždyť přece v autě člověk akorát sedí...**

I když člověk jezdí nezávodně, v provozu, tak bez fyziky je po delším řízení unavený. Naopak lepší kondice pomáhá v řízení.

V motorsportu na jezdce působí velké síly a velká přetížení, které je třeba tělem vyrovnávat a zachytávat. Na pedál šlapu silou pětadvaceti kil. Navíc v autě může být i dost velké horko, třeba i kolem šedesáti stupňů Celsia.



**Které jsou tvoje největší úspěchy?**

Letos jednoznačně titul mistrů světa v kategorii WRC2, společně se spolujezdcem Pavlem Dreslerem. Ze dvanácti závodů jsme jedenáct vyhráli a jednu jsme byli druzí.

**Stíhací letci po konci kariéry někdy létají dopravními letadly. Neuvažuješ o tom, že bys, až skončíš se závoděním, řídil autobus?**

Pokud se začnou jezdit závody autobusů, tak možná ano. Ovšem řidiče autobusů respektuju, vozit lidi je odpovědná práce.





Text: Jitka Volnerová  
Foto: archiv

## (NE)ZNÁMÉ CHUTĚ SLOVENSKA

**Znáte demikát? A přívarky? A zkusili jste někdy oplatky s medem a česnekem? Ne? Pak neznáte slovenskou kuchyni, jakkoliv si člověk po pár talířích brynzových halušek může myslet opak.**

Slovenská kuchyně není z evropských kulinářských tradic nejvyhlášenější, to ale neznamená, že by neměla co nabídnout. Na jejích pokrmech je dobře znát historie i geografie země a její provázanost s okolím. Nejenže je pochopitelně podobná české kuchyni, ale výraznou stopu na jejích surovinách a způsobech přípravy zanechalo i sousední Maďarsko a Rakousko. Když se řekne slovenská kuchyně, nejčastější asociací pro většinu z nás zřejmě budou brynzové halušky, nejtypičtější slovenské jídlo. Pomyslná kuchařka slovenských národních receptů je ovšem daleko pestřejší. Ale popořadě a tu řadu začneme právě u zmíněných halušek. Technicky jde o drobné noky z bramborového těsta – s vejcem nebo bez

něj – strouhané na speciálním struhadle, takzvaném situ, a vařené ve vodě. Vařené halušky se následně smíchají s brynzou, krémovým ovčím sýrem a přidá se na kostičky nakrájená a pražená slanina, případně pažitka. Pokud chcete jít skutečně autenticky slovenskou cestou, dejte si k haluškám sklenici žinčice, tedy kysaného ovčího mléka s chutí podobnou kefíru. Nebo panáka borovičky. Variací na halušky jsou strapačky – v podstatě halušky doplněné o kysané zelí.

### Není guláš jako guláš

Společným prvkem české a slovenské kuchyně je guláš. Pokud půjdeme ke kořenům věci, samozřejmě je pravda, že guláš je spíš maďarská specialita,

ale v našich zemích je už zdomácnělá. Slovenský guláš se od české verze liší především masem, z něž se připravuje. Naši sousedé hovězí nebo vepřové obvykle nahrazují intenzivnějším skopovým, takže guláš chutná jinak. Přestože na Slovensko je to od nás co by kamenem dohodil, stále platí pořekadlo „jiný kraj, jiný mrav“ a kuchyně obou zemí nejsou výjimkou. Naše sladká jídla, která běžně konzumujeme jako hlavní chod, tedy například ovocné knedlíky nebo bramborové šišky s mákem, se na Slovensku jedí také, ovšem vždy v roli dezertu – sladká hlavní jídla ve slovenské kuchyni nemají místo. Plněné knedlíky, kterým se na Slovensku říká parené buchty, mají ovšem Slováci v oblíbě, jen je nadívají uzeným nebo mletým masem, případně sýrem.



### Na horách a v nížinách

Přestože je Slovensko malá země, i v rámci jeho rozlohy se recepty liší. Je to dáno především hornatým rázem krajiny a z toho vyplývajícím počasím a dostupností surovin v nevlnivějších částech roku. Severní, tatranské Slovensko, je postavené na hutné, těžké kuchyni plné uzeného masa, zelí, mouky a brambor. Zelí, především to kysané, bylo v minulosti v Tatrách jedním z mála zimních zdrojů tolik potřebného vitamínu C, takže se používalo opravdu hodně a v mnoha podobách. Klasickým pokrmem ze zelí je slovenská kapustnica, obdoba české zelňačky. Husté, vydatné polévky obecně mají na Slovensku ve vaření nezastupitelnou roli. Mezi nejběžnější patří kromě kapustnice také čočková nebo fazolová polévka a demikát, což je překvapivá šlehaná krémová polévka z brynz, cibule a koření, zalitá vodou zbylou po vaření halušek. Pozor, demikát se nikdy nevaří, jen zahřívá. Když jsme u polévek, Slováci na tomto poli mají ještě specifickou kategorii takzvaných přívarků. Jde vlastně o zahušťované polévky a vaří se z různých druhů zeleniny. Ze salašnické kultury pochází také nezanedbatelná konzumace mléka a mléčných výrobků, které



Škvarkové pagáče



Slovenské sýry

jsou jedním ze základů severoslovenské kuchyně. V nížinatých oblastech se o poznání častěji ve slovenských receptech objevuje drůbež a ryby, především kapr – stejně jako u nás, i na Slovensku je tato ryba tradičním štedrovečerním jídlem. Z drůbeže Slováci mnohem častěji než my volí husí maso. Pečená husa se tady ovšem nejlépe s knedlíky, ale s lokšemi, na plotně pečenými

tenkými plackami, které se také někdy plní delikátními husími játry.

### Sýr – v žaludku mír

Slovenskou specialitou jsou tvrdé a polotvrdé sýry, u nás jsou dobře známe třeba klasické, do copánků splétané a ve slaném nálevu naložené korbáčky nebo parenica a oštiepok – ten je mimochodem vynikající na grilu. Slováci s oblibou udí nejen maso, ale právě i sýry, takže téměř všechny slovenské sýry můžete ochutnat jak v uzené, tak neuzené podobě a je pak už jen na vašem vkusu, čemu dáte přednost. Pokud jde o moučníky, v chuťových preferencích se s námi Slováci výborně shodnou. Výsostnou roli tady zastávají záviný, ať už klasický štrúdl, nebo jeho variace s ovocem, mákem, povídl, tvarohem nebo ořechy. Oblíbeným slaným pečivem jsou pagáče, obvykle škvarkové bochánky nebo placky, které na Slovensko, stejně jako guláš, přišly z Maďarska, a možná i proto se podávají třeba jako příloha ke guláši. Slovenské nápoje by byly kapitola sama pro sebe, nicméně stále ještě málo známá jsou tamní vína, která ovšem vůbec nejsou špatná.



### Med s česnekem

Zajímavostí, zvláště pro blížící se sváteční období, může být jeden z tradičních chodů slovenského štedrovečerního menu, jímž jsou oplatky s medem a česnekem. Zvyk podávání oplatek má navazovat na církevní rituál přijímání hostie coby božího těla, ale určitě by vás nenapadlo k příjemně znějícímu medu na krupavém plátku – někdy tedy stočeném do trubičky – přidat ještě česnek. Tato nezvyklá kombinace ale dokáže pozitivně překvapit.





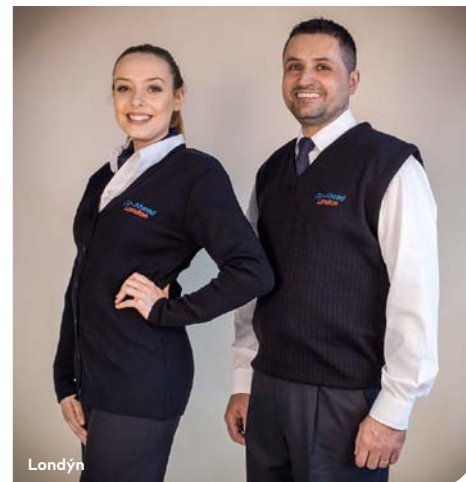
USA



Indie

Uniforma má budit respekt, důvěru a zároveň být pohodlná při dlouhých jízdách. Jak se s těmito požadavky poprali ve světě? K vidění jsou různé kreace, od obligátních bledě modrých košil po pánské sukně. Posuďte sami.

## ŘIDIČSKÉ UNIFORMY VE SVĚTĚ



Londýn



Dillington House, Anglie



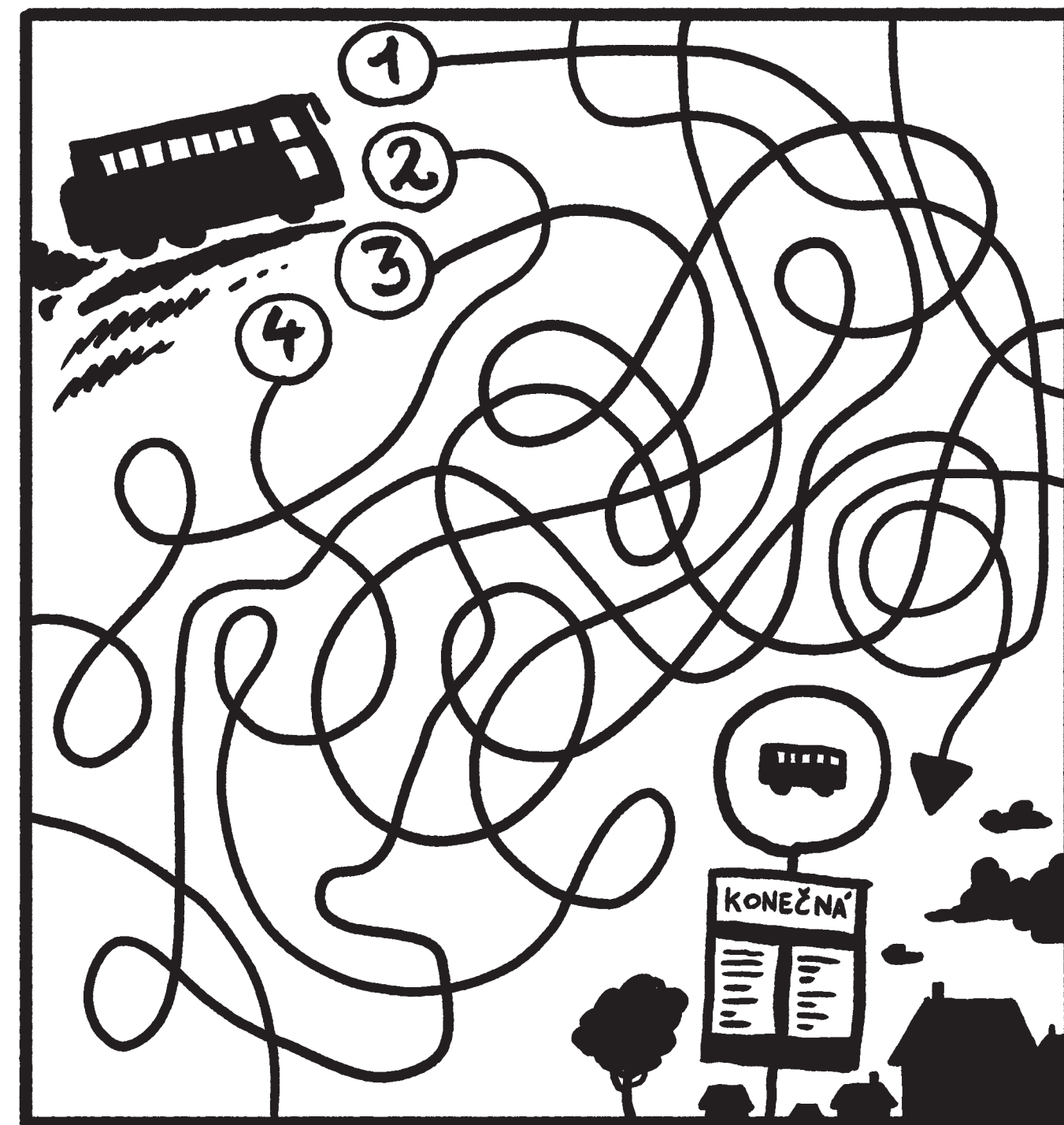
Dublin



Německo

## SPRÁVNÁ CESTA

Jen jedna cesta je správná a vede po celodenní šichtě na konečnou. Která to je?



Nakreslil: Michal Menšík



KOUZLO UNIFORMY



Píše: Život Kreslí: Michal Menšík

|                          |               |            |                    |                         |             |                     |                |                           |                 |                  |                 |                  |                |                     |          |                       |
|--------------------------|---------------|------------|--------------------|-------------------------|-------------|---------------------|----------------|---------------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|---------------------|----------|-----------------------|
| POMŮCKA: KARAKA TOKA     | PŠT           | ZNAČKA AUT | SOLMIZAČNÍ SLABIKA | MUŽSKÉ JMÉNO            | KRKY        | *                   | PĚVECKÉ TĚLESO | OMASTKY                   | OSOBNÍ ZAJMENO  | MODLA            | HERNA           | *                | ZNAČKA LIMONÁD | JEDNA I DRUHÁ       | ???      | ČLOVĚK TRPÍCÍ ALERGIÍ |
| VÝRŮSTEK NA HLAVĚ JELENA |               |            |                    |                         |             | VELMI KLIDNÝ ČLOVĚK |                |                           |                 |                  |                 | DÁMSKÝ KLOBOUČEK |                |                     |          |                       |
| ???                      |               |            |                    |                         |             | ???                 |                |                           |                 |                  |                 | OCHRANA ZBOŽÍ    |                |                     |          |                       |
|                          |               |            |                    |                         |             | ZÁŠKUBY VE TVÁŘI    |                |                           |                 |                  |                 | ČILI             |                |                     |          |                       |
| ZNAČKA KREMIKU           |               |            | ODTÉKÁNÍ           |                         |             |                     |                |                           | OPUŠTĚNĚ        |                  |                 |                  |                |                     |          |                       |
|                          |               |            | OZNÁMENÍ (zastar.) |                         |             |                     |                |                           |                 |                  |                 |                  |                |                     |          |                       |
| POJEM TAOISMU            |               |            |                    | BÝVALÁ ITALSKÁ PLATIDLA |             |                     |                |                           | LINOLEA         |                  |                 |                  |                | UKVAPENÝ            |          |                       |
|                          |               |            |                    | PROUD                   |             |                     |                |                           |                 |                  |                 |                  |                | FRANCOUZSKÝ PROZAİK |          |                       |
| *                        | POSEKAT OKOLO | OČI        |                    |                         |             |                     |                |                           |                 |                  |                 |                  | ANGLICKÝ „PES“ |                     |          |                       |
|                          |               | ???        |                    |                         |             |                     |                |                           |                 |                  |                 |                  | ČTYŘI PÁRY     |                     |          |                       |
| OTVOR VE ZDI             |               |            |                    |                         | NÁMOŘNÍ LÓD | MUŽSKÉ JMÉNO        |                |                           |                 | NIKOLI           |                 |                  |                |                     |          |                       |
|                          |               |            |                    |                         |             |                     |                |                           |                 | NASADITI NA NOHY |                 |                  |                |                     |          |                       |
| GÓL                      |               |            |                    |                         |             |                     |                |                           |                 | *                | ITALSKY „ZLATO“ | SKLOUZ-NUTI      |                |                     |          |                       |
|                          |               |            |                    |                         |             |                     |                |                           |                 |                  |                 | ČESKÝ LOUŤKÁŘ    |                |                     |          |                       |
| DOMÁCKY SAMUEL           |               |            |                    | KTERÝŽTO                |             |                     | MALÍ HLODAVCI  | *                         | ŠKODLIVÍ MOTÝLI | ZÁVODNÍ VESLICE  |                 |                  |                |                     | OBILNINA | ŠUMIVÉ VINO           |
|                          |               |            |                    | ZKRATKA GRAND PRIX      |             |                     |                |                           |                 | JEMENSKÝ PRÍSTAV |                 |                  |                |                     |          |                       |
| INICIÁLY HERCE VOJANA    |               |            | JEDNOTKA HMOTNOSTI |                         |             |                     |                | JMÉNO PROZAİKA TWAINA     |                 |                  |                 |                  | OMÁČKA         |                     |          |                       |
|                          |               |            | KOUT               |                         |             |                     |                |                           |                 |                  |                 |                  | JHNOT          |                     |          |                       |
| EVROPSKÉ POHOŘÍ          |               |            |                    |                         |             |                     |                | OTĚCT                     |                 |                  |                 |                  |                | UVNITŘ              |          |                       |
|                          |               |            |                    |                         |             |                     |                | INICIÁLY ZPĚVÁCKY CSAKOVÉ |                 |                  |                 |                  |                | ZVRATNÉ ZAJMENO     |          |                       |
| A SICE                   |               |            |                    | ???                     |             |                     |                |                           |                 |                  | ???             |                  |                |                     |          |                       |
| SLOSO-VÁNÍ               |               |            |                    | PATŘÍČÍ ALICI           |             |                     |                |                           |                 |                  | OSVĚD-CENÍ      |                  |                |                     |          |                       |

V tajence této křížovky naleznete jednotlivé části uniformy. Správné řešení tajenky v minulém čísle: MINEŠTRA, ŠTRUKLI, ŽGVACET, SOPARNIK, BRUDET, OMBOLO. Výhercem je Vladimír Beneš. Termín pro zaslání nové tajenky je 31. prosince. Adresa: [arrevue@arriva.cz](mailto:arrevue@arriva.cz). Vyrolovaný výherce obdrží dárkový balíček Arriva.



DOPORUČTE ZNÁMÉHO  
na pozici řidiče nebo řidičky autobusu

A ZÍSKEJTE ODMĚNU  
AŽ 20 000 Kč

Pokud doporučíte řidiče  
s platným řidičským průkazem skupiny:

D obdržíte 20 000 Kč

C obdržíte 15 000 Kč

B obdržíte 10 000 Kč

Bližší informace  
a podmínky výplaty odměny  
u vašeho personalisty





# Asistujeme.cz každý může

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