

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

1/2026

TÉMA

JEZDĚTE
DEFENZIVNĚ

JEZDÍ S NÁMI

PŘEDSTAVUJEME
KOLEGY
Z ODDĚLENÍ OIS

 arriva

ZAJÍMAVOST

STADLER GTW 2/6 V ČÍSLECH

230

voltové i USB
zásuvky

5

minimální kapacita
pro přepravu
jízdních kol

2

místa pro
cestující na
invalidním vozíku

100

minimální počet
míst k sezení

38

délka v metrech

120

maximální
rychlost v km/h



OBSAH

- 04** **Novinky**
Všechny informace
v aplikaci JOBka
- 06** **Poradna**
Nepřicházejte zbytečně
o peníze na pokutách
- 08** **Fenomén**
Inspekce silniční
dopravy kontroluje
i řidiče našich autobusů
- 10** **Téma**
Defenzivní a úsporná
jízda šetří palivo
i techniku
- 14** **Fotoreportáž**
Projeli jsme se novými
stadlery
- 16** **Rozhovor**
Automobilová závodnice
a kaskadérka Kateřina
Trojanová
- 20** **Jezdí s námi**
Představujeme kolegy
z oddělení odbavovacích
a informačních systémů
- 22** **Z historie**
Staré škodovky na
dobových plakátech
- 24** **Cestování**
Putování po zaniklých
celnicích
- 28** **Okénko do regionu**
Manažer provozní
oblasti Jindřich Hnízdl
- 30** **Gastro**
Nealko pivo mohou
i řidiči
- 32** **Zábava**
Osvětové kampaně,
kvíz a křížovka



MILÉ KOLEGYNĚ A MILÍ KOLEGOVÉ,

čas letí jako bláznivý, zpívá v jednom ze svých hitů Karel Gott. Možná ho znáte, možná ne, ale je to nezastavitelná pravda. Přijde mi to jako chvíle, kdy jsem Vám přál krásné Vánoce, a teď je čas si přát klidné léto a dovolenou. Než se tak ale stane, mám pro Vás jednu důležitou zprávu.

Začnu poděkováním. Po dvaceti letech odejde na podzim z pozice ředitele Arrivy autobusy do zaslouženého důchodu pan Jindřich Poláček. Dopravák s velkým D, který začínal už v roce 1985 u ČSAD Hradec Králové. Patří mu upřímné díky za všechno, co v Arrivě vybudoval a co se svým týmem zvládl. Všichni víte, že to v dopravě není jednoduché. Řidiči, výběrová řízení, ceny pohonných hmot, požadavky objednavatelů a další a další. Dovolím si po těch dlouhých letech přátelsky říct: „Jindro, díky!“ Dál zůstane aktivní ve správní radě.

Od prvního července bude všechny autobusové Arrivy řídit František Soumar. Kromě Arrivy Střední Čechy, kde je jednatelem už od roku 2018, bude mít na starosti i Arrivu autobusy a Arrivu City.

Čas opravdu letí jako bláznivý, půlka roku je za námi a před námi léto. Možná Vám světová situace zamíchala plány, ale i u nás v Čechách je krásně. Každoročně jezdím v létě na Šumavu nebo do České Kanady a nedám na tato místa dopustit. Ať už se vypravíte kamkoliv, odpočiňte si, užijte si dovolenou a vraťte se v pořádku domů.

Krásné a klidné léto!

Daniel Adamka
generální ředitel

Časopis ARREVUE

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

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

E-mail: marketing@arriva.cz

Šéfredaktor: Rudolf Král

Grafika a sazba: Kateřina Sládek

Foto: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ
REPUBLIKA, a. s., a fotografové uvedení
uvnitř čísla.

Toto číslo vyšlo v červnu 2026.

Další vyjde v prosinci 2026.

JOBKA: ARRIVA V KAPSE

Jedna aplikace, mnoho praktických funkcí a hlavně rychlejší cesta k informacím. JOBka se během několika měsíců stala každodenním pomocníkem tisíců zaměstnanců napříč Arrivou.

Text: **Pavčina Tlášková**, foto: **archiv Arrivy a Freepik**

Když jsme na konci loňského roku spouštěli JOBku, cílem nebylo vytvořit „jen další aplikaci“. Chtěli jsme sjednotit firemní komunikaci, zjednodušit přístup k důležitým dokumentům a dát zaměstnancům do ruky nástroj, který jim skutečně pomůže v běžném pracovním dni. Dnes už můžeme říct, že se to daří: z přibližně 3 700 zaměstnanců Arrivy aplikaci aktivně využívá téměř 3 200 lidí. A další postupně přibývají.

V rekordním čase jsme úspěšně implementovali tento produkt napříč celou společností a zapojili do něj více než 85 % zaměstnanců. JOBku si každý zaměstnanec může pohodlně otevřít v mobilním telefonu, tabletu, notebooku nebo přes webové rozhraní. Přihlášení je jednoduché, pomocí osobního čísla a QR kódu, který zaměstnanci získali při spuštění aplikace, případně jej nováčky obdrží na personálním oddělení při nástupu.



PTALI JSME SE VÁS: CO FUNGUJE A CO MŮŽEME ZLEPŠIT?

Aby JOBka nebyla jen aplikací „shora dolů“, ale nástrojem, který odpovídá skutečným potřebám zaměstnanců, připravili jsme také průzkum spokojenosti. Zapojilo se do něj neuvěřitelných 680 zaměstnanců a za jejich zpětnou vazbu moc děkujeme.

JOBka od vás v průměru získala známku 2, tedy školní hodnocení chvalitebně. Děkujeme! Pro nás to znamená, že JOBka je vnímána pozitivně a že většina z vás byla s akcí spokojená. Zároveň však víme, že známka 2 není „výborně“, bereme ji proto jako důležitou zpětnou vazbu, že máme na čem dál pracovat.

Nejčastěji oceňujete, že máte důležité informace pohromadě, zejména aktuální plány směn, snadno dostupné dokumenty a možnost prohlédnout si výplatní pásky. Zároveň jste nám napsali, co vám v aplikaci zatím chybí nebo co byste chtěli vylepšit. Mezi nejčastějšími podněty se objevily například informace o objížďkách, chatovací okno či počasí. Už nyní pracujeme na dalších dlaždicích a funkcích, které mají JOBku ještě více přiblížit každodenním potřebám zaměstnanců.

3 200

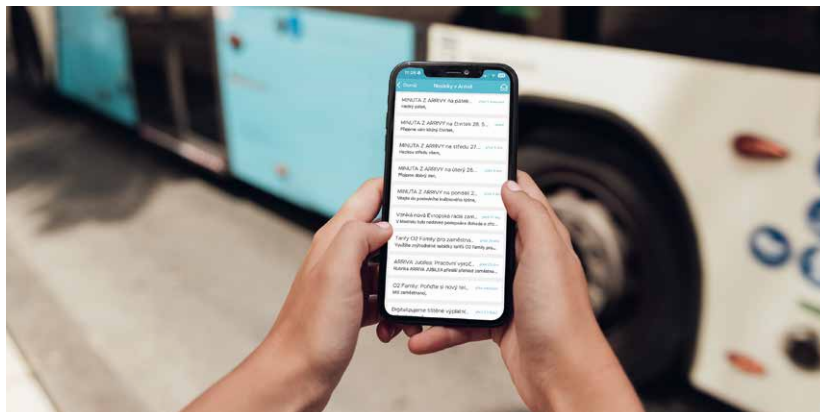
AKTIVNÍCH ZAMĚSTNANCŮ
ARRIVY

JEDNA

APLIKACE PRO VŠECHNO
A PRO VŠECHNY

UŽITEČNÉ INFORMACE PRO VOLNÝ ČAS

Věděli jste, že například v dlaždici
Můj JOBka svět najdete praktické odkazy
a drobnosti, které se mohou hodit v práci
i v soukromí? K dispozici zde máte mimo
jiné svůj QR kód, když jej budete někdy
potřebovat, informace o aktuálním
počasí, přehled, kdo má právě svátek,
nebo rychlý odkaz na jízdní řády IDOS.
Nechybí ani ikona Sport.cz,
Seznam Zprávy nebo aplikace Kudy
z nudy, kde můžete najít tipy na výlety
a pro volný čas. Tato část JOBky ukazuje,
že aplikace nemusí sloužit jen pracovním tématům, ale může nabídnout
i příjemný přesah do věcí, které běžně řešíme mimo práci, ať už plánujeme
cestu, víkendový výlet, sledujeme zprávy, nebo jen potřebujeme rychle zjistit
praktickou informaci.



APLIKACE MÍSTO FIREMNÍHO ROZHLASU

JOBka vznikla z nápadu Marka
Andera, IT administrátora pracujícího
v automobilové společnosti, v roce
2018. Tehdy za ním přišel ředitel
s požadavkem, jak lépe komunikovat
se zaměstnanci. Cílem bylo ozvučit
výrobní halu tak, aby se na přelomu
směn mohla přehrávat hudba
a zároveň sdílet důležité informace.

Marek nad tím začal přemýšlet
a přišel s jednoduchou, ale inovativní
myšlenkou – využít k předávání
informací mobilní telefon, který
má dnes téměř každý po ruce.
Navrhovaný projekt byl sice ve firmě
zpočátku zamítnut kvůli nedostatku
financí, Marek se však rozhodl to
nevzdat. Investoval vlastní úspory do
vývoje první verze aplikace a během
několika měsíců získal první klienty.
Následně navázal spolupráci se

strategickým partnerem, který urychlil
další vývoj a umožnil posunout
aplikaci až na její dnešní úroveň.

Rychle rostoucí startup

V roce 2023 se plzeňský startup JOBka
services, který stojí za aplikací JOBka,
stal podle žebříčku Technology
Fast 50 společností Deloitte
vůbec nejrychleji rostoucí českou
technologickou firmou. Výrazného
úspěchu dosáhl i v kategorii
„Companies to Watch“, zaměřené
na nejzajímavější mladé firmy, kde
v rámci regionu střední Evropy obsadil
čtvrté místo.

O rok později JOBka svůj silný růst
potvrdila – v hlavní kategorii žebříčku
Technology Fast 50 se v celém
regionu střední Evropy umístila na
sedmém místě.

JOBKA V ČÍSLECH

200
FIREM, KTERÉ
JI VYUŽÍVAJÍ

120 000
UŽIVATELŮ V ZAPOJENÝCH
FIRMÁCH

JEDNO MÍSTO PRO KAŽDÝ PRACOVNÍ DEN

JOBka má být jednoduchým
a přehledným rozcestníkem
pro každodenní práci v Arrivě.
Neřeší všechno za nás, ale
pomáhá, aby se důležité
informace neztrácely
v e-mailech, na nástěnkách
nebo v jednotlivých systémech.
A právě v tom je její největší
přínos: zaměstnanec nemusí
složit hledat, kam se podívat.
Většinu podstatného najde na
jednom místě.

Děkujeme všem, kteří
JOBku používají, dávají nám
zpětnou vazbu a pomáhají
jí dál zlepšovat. A pokud jste
ji ještě nevyzkoušeli, dejte jí
šanci, možná zjistíte, že máte
Arrivu opravdu pořádkem po ruce.

ŘEKNĚTE SI O MOBILNÍ TELEFON

Nemáte chytrý mobil, na
který byste si mohli JOBku
nainstalovat? Napište nám na
e-mailovou adresu
marketing@arriva.cz zprávu
ve znění „Chci telefon
na JOBku“ a jednomu
vylosovanému šťastlivci dáme
mobilní telefon od O₂.

SOUTĚŽ

CIGÁRO DO KOUTKU...

Nevydané jízdenky, nedodržení odjezdového času ze zastávky, předjetí spoje nebo kouření v autobuse. To jsou podle krajských objednavatelů regionálních autobusů největší nešvary řidičů. Pokuty pro dopravce, který je následně přeúčtuje řidiči, mohou jít až do tisícových částek. Má cenu to riskovat?

Text: **Ondřej Kubala**, foto: **archiv Arrivy**

Cigáro do koutku si klidně dám, tuhleto pochoutku vychutnám sám. Kašlu vám na bonton, vejmysly chytřejších hlav.... zpívá Ivan Hlas v legendárním hitu z Šakalích let. Naši řidiči ale za takové cigáro za volantem vyfasují pokutu a vůbec nezáleží na tom, jestli vezou cestující, nebo kouří na konečné. Nejde totiž jen o porušení podmínek objednavatelů, ale i zákona, který zakazuje kouřit ve veřejných dopravních prostředcích. Týká se to i elektronických cigaret, které pracují se zahříváním tabákem. Pokutě se přitom dá velice snadno vyhnout, stačí udělat jeden krok ze dveří autobusu nebo pár kroků mimo zastávku.

Jiný kraj, jiné stížnosti

Zajímalo nás, jak se na práci našich řidičů dívají v jednotlivých krajích, proto jsme oslovili tři velké

objednavatele – Středočeský, Plzeňský a Olomoucký kraj. Je zajímavé, že v každém řeší trochu jiný typ prohrěšků, ve všech se však shodují na tom, že drtivá většina řidičů Arrivy jsou naprostí profíci. Vždycky se nicméně najde pár těch, kteří ostatním kazí dobrou pověst.

„Přijímáme od cestujících veřejnosti různé stížnosti na chování řidičů, kdy se v některých situacích údajně chovají neprofesionálně, arogantně, dále stížnosti týkající se nesprávného odbavování či neobsloužení zastávky. V těchto případech si od dopravců vždy žádáme vyjádření ze strany řidiče k dané situaci, abychom mohli stížnost objektivně posoudit. Kouření se nám u některých jedinců také objevuje, ale nejsou to řidiči Arrivy,“ říká Kateřina Suchánková, ředitelka Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.

To v Plzeňském kraji vidí jako největší problém pozdní přistavování autobusů na výchozí zastávku. Ve smlouvě s dopravcem je podle organizátora POVED uvedeno přistavení 5 minut před časem pravidelného odjezdu, pokud není domluvena pro konkrétní místo a spoj výjimka. „Suverénně však vedou neodůvodněné pozdní odjezdy o více než 4 minuty. Dispečink to samozřejmě dokáže pochopit například na obratu mezi spoji, ale když má řidič hodinovou pauzu před spojem, vyjede pozdě a následně zašle zprávu, že byl na WC, tak to se chápá hůře. Oproti začátku provozu se vrací trend kouření uvnitř autobusu a trápí nás zastávky po Plzni. Naopak nevyslané jízdenky již téměř vymizely a při případném zachytu se jedná spíše o známého než o systematické krácení tržeb, které jsme znali z dob minulých,“ říká Aleš Petrovský, manažer kvality služeb POVED, tedy Plzeňského organizátora veřejné dopravy.

A jak to vidí Středočeši? „Mezi nejčastější nedostatky patří zejména, nevyslané jízdenky po převzetí hotovosti, nesprávné stanovení ceny jízdného, nesprávné přepínání tarifních pásem, kouření nebo používání elektronické cigarety ve vozidle, ústrojí řidiče neodpovídající požadovanému standardu nebo také neoprávněné zabránění sedadel určených pro cestující osobními věcmi řidiče,“ říkají za Integrovanou dopravu Středočeského kraje Ivo Malaga s Martinou Šurovskou.

STŘEDOČESKÝ KRAJ

pid

Za nevyslání platné jízdenky po převzetí hotovosti je uplatněna sankce ve výši 4 000 Kč, za nesprávné stanovení ceny jízdného 800 Kč, za kouření během výkonu spoje 2 000 Kč nebo za zabránění sedadel určených cestujícím osobními věcmi 500 Kč. Naprostá většina řidičů odvádí svou práci profesionálně a bez závažných pochybení. Kontroly jsou dokumentovány a sankce neuplatňujeme bez důkazů. Smyslem kontrol není řidiče natchytat nebo trestat za každou cenu, ale ověřit, že jsou dodržována pravidla, která platí pro všechny dopravce i zaměstnance stejně. Je-li zjištěno porušení pravidel, bývá zpravidla k dispozici dostatek podkladů k objektivnímu posouzení situace. Proto nemá příliš smysl spoléhat na to, že se problém nějak vysvětlí. Mnohem jednodušší je mu předejít. Takže výmluvy typu „vy jste si jízdenku nevzal“ a jim podobné řidiči od sankce nepomohou.

PLZEŇSKÝ KRAJ



Pro dopravce je většina sankcí za 1 000 Kč, ale jsou zde například i sankce ve výši 10 000 Kč za nesplnění teploty uvnitř vozidla zpravidla při rozbité či vypnuté klimatizaci. Většina řidičů funguje dobře a pravidla bez problémů dodržuje. Velký dluh však máme v oblasti komunikace s cestujícími, kde bývá nejvíce třecích ploch, byť chápeme a víme, jak se někteří zákazníci umějí chovat. Máme tu i evergreen ve formě tlačítka STOP. Ráno vám řidič nadává, že ho před zastávkou na znamení zmáčknete, a odpoledne, že jste ho pro změnu nezmačkli. Přáli bychom si, aby zejména noví řidiči měli svůj vlastní rozum a nenechali se ovlivňovat různými polopravdami či svéráznými výklady pravidel některých „řiditelů autobusu“, použijeme-li s nadsázkou název písničky známé skupiny The Tap Tap. A nezapomínejte prosím všechny problémy hlásit na krajský dispečink co nejdříve a hlavně popravdě.

Podvod s nevydanou jízdenkou jsem jako autor těchto řádků zažil se svým tehdy šestiletým synem sám. A bylo to bohužel u nás v Arrivě. Místo a linka nejsou pro ten příběh

podstatné, ale byli jsme v oblasti Pražské integrované dopravy. Šestiletý kluk si šel k řidiči poprvé sám koupit jízdenku. V ruce žmoulal desetikorunu, já táta jsem mu byl v zádech. Pan řidič si vzal peníze, ale nevyjel lístek z kasy, místo toho mu předal bokem připravenou, na jízdenkový papír vytištěnou adresu dopravce i s kontaktními údaji. Ten malý to samozřejmě nepoznal a „jakoby lístek“ si vzal. Podraz na šestiletého kluka. Takový vykuk zkazí pověst ostatním kolegům i celé firmě během jedné vteřiny.

Sankce pro dopravce nakonec putuje k řidiči

Princip s pokutami je vždy stejný. Dostane ji dopravce, který má s objednavatelem uzavřenou smlouvu, a pak vše řeší s řidičem. Pokud je to oprávněné, předepíše se mu pokuta k úhradě stržením ze mzdy. V případě, že na lince jezdí jiný dopravce ve formě subdodávky, dostane sankci držitel licence na danou linku, a ten si to pak musí se svým subdodavatelem vyřídit. Rozhodně nejde spoléhat na to, že se před objednavatelem něco ukecá. Když už udělí sankci, mají kontroloři vždy perfektně zdokumentované chování řidiče a mají pro něj důkazy. Řidič se pochopitelně může a má hájit, když si přijde neprávem osočen. Zapírání a rozporování situace, k níž skutečně došlo, ale nemívá valný smysl. Objednavatelé totiž předkládají při konfrontaci velmi profesionálně zpracované podklady.

OLOMOUCKÝ KRAJ



Nejčastěji jsou sankce udělovány za nedodržení odjezdů ze zastávek (podjetí), nedodržení návaznosti mezi spoji v přestupních zastávkách či neobsloužení některé ze zastávek na trase spoje. V některých případech dochází také ke zpoždění na odjezdu z výchozí zastávky, kdy nemáme od dopravce informaci o vzniku tohoto zpoždění. Rádi bychom tímto na řidiče apelovali, aby se aktivněji podíleli na včasném informování o stavu provozu vůči Centrálnímu dispečinku IDSOK a svým nadřízeným. Jen díky tomu můžeme kvalitně a včas informovat cestující o změnách v provozu. Jako koordinátor si velmi vážíme nejen práce řidičů autobusů, ale také jejich nadřízených dispečerů a vedoucích jednotlivých provozních oblastí. Jsme si vědomi, že jejich práce není snadná a mnohdy stojí hodně úsilí.

U nás v Arrivě si práce našich řidičů velice vážíme. Kdo neseděl za volantem, ten si neumí představit, co to obnáší, vozit lidi v plném provozu den co den. Právě proto si přejeme, ať podobných situací společně řešíme co nejméně.



TIP PRO SPRÁVNÉ ODBAVENÍ V PIDU

V rámci Pražské integrované dopravy je někdy těžké udržet v hlavě všechny časy mezi jednotlivými zastávkami a pásma. Zvláště když zaskakujete na lince, kterou neznáte. Odbavovací systém pro PID bohužel neumí vydat jízdenku tak, že napíšete výchozí a cílovou zastávku a on vám to správně spočítá, což je dáno strukturou tarifu. Můžete ale využít nápovědu v pravém horním rohu na obrazovce vašeho odbavovacího zařízení Telmax. Když máte správně nastavenou nástupní a výstupní zastávku, zobrazí se vám délka jízdní doby a projetá pásma, což je nápověda k vydání správné jízdenky. Lepší minutka zpoždění než řešit pokutu za špatně vydaný lístek.



FENOMÉN

INSID SI O LETNÍCH PRÁZDNINÁCH POSVÍTÍ NA AUTOBUSY

Nové inspekční jednotky INSID, tedy Inspekce silniční dopravy, vznikly začátkem loňského léta. Můžete je potkat s modrými majáky nejčastěji na našich dálnicích a silnicích první třídy, jak kontrolují kamiony či dodávky. Jenže ve střehu by měli být i řidiči autobusů.

Text a foto: **Ondřej Kubala**

O letošních prázdninách se ve spolupráci s policisty chystají speciální kontroly zaměřené právě na řidiče autobusů. Údiv ale budí už i některé dosavadní úlovky inspektorů, skoro se nechce věřit, jak někteří dopravci vozí cestující. Mezi nejčastější prohřešky řidičů patří nedodržování povinných přestávek a rychlá jízda. INSID za prvních deset měsíců své existence zkontroloval 586 řidičů autobusů, přičemž 143 z nich porušilo předpisy. U celkem 214 autobusů se inspektoři zaměřili i na podrobnější technickou silniční kontrolu a ve 29 případech

měl kontrolovaný autobus technický problém, s nímž na silnici neměl co dělat.

Nezdržovat spoje a zprávu poslat do datovky

„Kontroly autobusů jsou v mnoha ohledech specifické. Na rozdíl od kontrol kamionů zde vstupují do hry i cestující, jízdní řád, případně návaznost dalších spojů. Inspektoři se proto snaží provádět kontroly tak, aby měly co nejmenší dopad na provoz i komfort cestujících. Zároveň ale právě u autobusové dopravy hraje

významnou roli bezpečnost, protože technická závada nebo unavený řidič mohou ohrozit větší počet lidských životů,“ vysvětluje odborný poradce INSID Josef Matěj, který u Inspekce silniční dopravy působil jako metodik i inspektor v terénu. U linkových autobusů se proto inspektoři snaží provádět kontroly zejména na konečných, aby nezdržovali spoje na trase. Pokud jde o běžné kontroly v provozu u vnitrostátních linek, často jen ztotožní řidiče, vyčtou data z jeho karty a tachografu nebo udělají kopie zjednodušeného záznamu. Samotné

vyhodnocení kontroly probíhá až po odjezdu autobusu. Zpráva o jejím výsledku pak přijde dopravci do datové schránky.

„Součástí práce inspektorů bývá také základní kontrola technického stavu vozidla zaměřená na zjevné závady, které mohou bezprostředně ohrozit bezpečnost provozu. Jde například o stav pneumatik a brzd nebo jiné viditelné technické nedostatky. U příležitostné dopravy, která není vázána pevným jízdním řádem a z principu nepřináší tak výrazný časový tlak, se kontroly více podobají kontrolám nákladních vozidel,“ doplňuje Josef Matěj. S koncem školního roku se inspektoři zaměřují také na autobusy, jež vozí děti na školní výlety. Ideální jsou k tomu třeba parkoviště kolem zoologických zahrad nebo hradů a zámků. Řidič tu několik hodin čeká na školní třídu, jež právě obdivuje zvířata či památky, a inspektoři na něj mají dost času.

Manipulace s tachografem? Jasně, i v autobusech se to děje

Občas se český INSID zapojí i do větších mezinárodních akcí, jako

třeba 14. a 15. dubna v Lanžhotě. Ten si naši inspektoři nevybrali náhodou, dobře vědí, že ten, kdo si není jistý, zda by prošel kontrolou na rakouské dálnici, jede raději přes Česko. „Zkušenosti z minulých let ukazují, že se někteří dopravci snaží kontrolám vyhnout změnou trasy. Právě proto probíhaly kontroly koordinovaně a ve stejný čas na hlavních dopravních tazích na území obou států, tedy Česka a Rakouska,“ uvádí Pavel Bergman, ředitel Kontrolní sekce INSID. Inspektoři tu šli na jistotu, vždyť někteří dopravci jezdící mezi jihovýchodní a západní Evropou jsou v porušování předpisů už známé firmy. U Vídně se sbíhají trasy ze zemí, jako jsou Rumunsko, Bulharsko, Turecko, Srbsko, Albánie nebo Severní Makedonie, a autobusy pak pokračují do Německa, zemí Beneluxu, ale často i k přístavům s napojením na Velkou Británii.

Největší problém měl turecký dopravce, který vezl lidi z Istanbulu. Nejen že nedokázal inspektorům říct, kam vlastně jede, ale neměl ani žádný z předepsaných dokumentů. Jeho vůz byl navíc v takové

CO ŘEŠÍ INSID S ŘIDIČI AUTOBUSŮ

Inspektoři zajímá jak dodržování předpisů týkajících se doby řízení a odpočinků, tak i administrativní stránka věci, tedy licence či oprávnění k podnikání nebo dokumentace k dané přepravě. V rámci technické kontroly se inspektoři soustředí především na komponenty, které mají přímý vliv na bezpečnost provozu, například na pneumatiky, brzdový systém, stav podvozku a nosných částí vozidla, ale i na případné úniky provozních kapalin.

technické kondici, že mu inspektoři rovnou zakázali další jízdu. Odhalili výraznou korozi nosných částí autobusu, provizorní uchycení vzduchojemu brzdového systému, u kterého hrozilo jeho uvolnění, nebo prasklý brzdový kotouč. Ano, i takové autobusy vozí lidi na dálnici v Česku. Zajímavý úlovek se týkal i autobusu převážejícího turisty z Maďarska do Polska, který měl na přední nápravě pneumatiky s nižší nosností, než měl předepsanou. Další odstavený autobus patřil rumunskému dopravci. Jel bez vložené karty řidiče a použil starší typu tachografu, který navíc nebyl kalibrován. „Inspektoři se setkali s případy natolik zkorodovaných nosných konstrukcí vozidla, že dokonce chyběly jejich části. Takové závady znamenaly okamžité odstavení z provozu. U dálkových autobusových linek jsme odhalili také manipulace s tachografy, jejichž cílem bylo zakrýt nedodržování režimu práce řidiče,“ dodává Josef Matěj.

Tak buďte v létě na našich silnicích ve střehu. A když vás zastaví INSID i s cestujícími, nebuďte překvapení. Autobusy budou inspektoři i policisty letos v létě opravdu zajímat.



OPRAVDOVÍ MACHŘI ŘÍDÍ BEZPEČNĚ A S MINIMÁLNÍ SPOTŘEBOU

Vynikající řidič se nepozná podle toho, jak rychle jezdí nebo kolik riskantních manévřů za volantem zvládne. Jeho mistrovství se naopak projevuje klidným stylem jízdy, dokonalým přehledem o dění na silnici a schopností ovládat svůj stroj tak, aby se co nejméně opotřebovával a jezdil co nejúsporněji. Každý z nás chce přece platit za palivo i opravy v servisu co nejméně.

Text: Rudolf Král, foto: archiv Arrivy



Styl defenzivní jízdy se začal do světa šířit už v padesátých letech minulého století z USA. Prokazatelně snižuje riziko nehod a v autobusech zvyšuje komfort cestujících. Naším cílem je, aby si řidiči osvojili jeho principy a kombinovali je se zásadami moderní ekonomické jízdy. „Všechno začíná už vstupním školením, které je rozděleno na tři části – bezpečná jízda, ekonomická jízda a ovládání vozidla,“ popisuje instruktor a eko kouč Arrivy Jiří Krutský. „Bohužel ale řada řidičů, kteří školením projdou, pravidla později nedodržuje. Často se to děje zvláště u těch, kteří si řidičák na děčko udělali až u nás a předtím nikdy s autobusem nejezdili. Od toho jsme tady ale my, eko kouči, abychom je v tom zdokonalovali. Tyto dovednosti navíc mohou využít i ve svém osobním autě – a to se při dnešních cenách pohonných hmot určitě hodí.“

Technický stav a startování

Bezpečná a ekonomická jízda vlastně začíná ještě před samotným rozjezdem, kdy bychom měli provést důkladnou kontrolu vozidla. Tlak v pneumatikách a jejich vzorek, stav karoserie, upevnění kol a správná funkce provozních kapalin i světel přímo ovlivňují bezpečnost i aerodynamický odpor, tedy spotřebu. Moderní motory s elektronickým vstřikováním



startujeme zásadně bez sešlápnutí plynového pedálu. Zbytečné vytáčení motoru za studena či před vypnutím ničí turbodmychadlo a dramaticky zvyšuje spotřebu. Motor zahříváme klidnou jízdou, nikoliv stáním na volnoběh. Tím se totiž ohřívá zbytečně dlouho, jeho mazání není ideální a po delší dobu zůstává v režimu obohacené směsi, což spotřebovává více paliva. Dokud motor nedosáhne provozní teploty, využíváme maximálně třetinu jeho výkonu a udržujeme jej v nízkých až středních otáčkách.

Práce s pedály a řazení v optimálním pásmu

Styl jízdy brzda–plyn vypadá sice efektně ve filmu nebo na závodním

ZÁSADY DEFENZIVNÍ JÍZDY

PŘEDVÍDÁME NA 10–20 SEKUND DOPŘEDU

Nesledujeme pouze auto těsně před sebou. Monitorujeme situaci daleko dopředu, sledujeme systém křižovatek, chování chodců a semaforey.

POUŽÍVÁME PERIFERNÍ VIDĚNÍ

Sledujeme prostor kolem silnice a všímáme si potenciálních rizik, jako jsou děti u přechodu, cyklisté nebo náhlé otevření dveří zaparkovaného auta.

MÁME OČI V POHYBU

Nefixujeme pohled na jeden bod. Neustále těkáme očima a monitorujeme okolí.

KONTROLUJEME ZPĚTNÁ ZRCÁTKA

Musíme mít neustálý přehled o situaci za námi a vedle našeho vozidla.

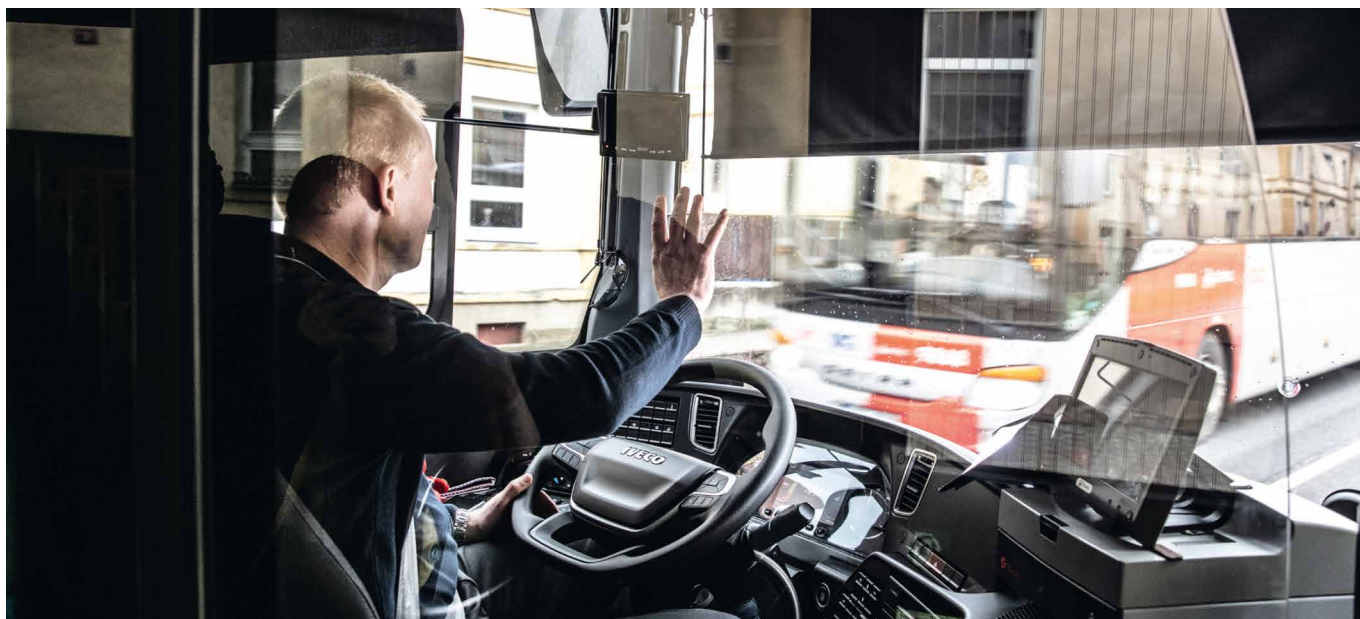
JSME VIDĚT

Včas a zřetelně dáváme najevo své úmysly pomocí blinkrů a světel. Klíčový je také oční kontakt s ostatními účastníky provozu.

JEZDÍME OHLEDUPLNĚ

Jezdíme tak, abychom se vyhýbali možným rizikům. Klidně ustoupíme druhým, i když pravidla hovoří v náš prospěch.





okruhu, v běžném provozu je však nebezpečný a neekonomický. Akcelerace by neměla být ani „líná“, ale ani agresivní. Dvojnásobně to potom platí pro velká a těžká vozidla, mezi něž patří i naše autobusy.

V nich se navíc každé prudší zabrzdění nebo rychlé přidání plynu přenáší na cestující, kteří očekávají komfortní a bezpečnou jízdu. Pokud to tedy není nezbytně nutné, neměli bychom zbytečně dupat na brzdu ani na plyn. Z hlediska úsporné jízdy je ideální sešlápnout plynový pedál na 60 až 80 %, co nejrychleji se dostat na požadovanou cestovní rychlost a tu už jen lehkou nohou udržovat. Snažíme se co nejvíce využívat pásma otáček s nejvyšším točivým momentem a držet ručičku otáčkoměru v zeleném poli, tedy v rozmezí 1 200–1 800 ot./min.

Manuální vs. automatická převodovka

Na rozjezd s manuální převodovkou vždy používáme první stupeň, u moderních vozidel při něm často nemusíme ani přidávat plyn. Včas řadíme vyšší rychlost a jezdíme na co nejvyšší možný převod. U plně synchronizovaných převodovek zásadně nepoužíváme meziplýn. Automatická převodovka udržuje optimální otáčky sama, rychlejšímu přecházení nahoru pomůžeme, když v odpovídajících otáčkách lehce

povolíme plyn. Funkci „kick-down“ (podržení na podlahu) využíváme jen v krajní nouzi. Za jízdy nikdy neřadíme neutrál.

Různé sklony silnice

Při jízdě po rovině jen zlehka tiskneme plyn pro udržení rychlosti. Dlouho před zastavením sundáme nohu z plynu a dojíždíme setrvačností. Šetříme tak brzdy i palivo. Na dlouhých úsecích používáme tempomat, který brání nevědomému kolísání rychlosti.

Před kopcem zvýšíme otáčky, v samotném kopci už však jen udržujeme konstantní rychlost. Zbytečně nepodřazujeme, necháme motor táhnout. Těsně před vrcholem kopce sundáme nohu z plynu, rozjeté těžké vozidlo kopec díky své setrvačnosti překoná samo, na horizontu se přehoupne o něco pomaleji a následné klesání ho opět rozjede, aniž spotřebováváme palivo. Z kopce nejezdíme na neutrál. Máme vždy zařazenou rychlost, aby motor nespaloval palivo a abychom motorem brzdili. Když už musíme přibrzdit, primárně využíváme motorovou brzdu a retardér, klasické provozní brzdy se snažíme šetřit.

FYZIKA NA SILNICI

Víte, jak dramaticky stoupá energie vozidla s jeho rychlostí? Pohled na hmotnostní ekvivalent v krizové situaci mluví jasně. Osobní automobil o váze 1 tuny působí při rychlosti 50 km/h energií odpovídající 10 tunám. Při rychlosti 90 km/h už je to ekvivalent 32 tun! Autobus vážící 19 tun už při rychlosti 90 km/h disponuje energií odpovídající 600 tunám! Brzdná dráha přitom roste se čtvercem rychlosti, tedy na druhou.

Umění zpomalovat a bezpečně zastavit

Při brzdění se nejvíce ukáže vyzrálost řidiče. Z hlediska komfortu cestujících je vždycky lepší brzdit delší dobu s menší intenzitou. Menšímu zahřívání a opotřebení brzdových destiček však prospívá spíše brzdit kratší dobu a intenzivněji. Řidič tedy musí najít optimální kompromis mezi pohodlím zákazníků a šetřením brzd. Vůbec nejlepší samozřejmě je brzdit motorem, využívat setrvačnosti a zapojit do hry retardér, který nezpůsobuje mechanické opotřebení. Před jeho aktivací je vhodné podřadit, aby měl motor dostatek otáček pro chlazení. Stupně

BRZDNÁ DRÁHA NA RŮZNÝCH POVRŠÍCH (PŘI REAKČNÍ DOBĚ ŘIDIČE 0,6–0,9 S)

Celková dráha nutná k zastavení se skládá z reakční dráhy a samotné brzdné dráhy. Podívejte se, jak se vzdálenost prodlužuje v závislosti na rychlosti a povrchu:

POVRCH VOZOVKY	RYCHLOST	REAKČNÍ DRÁHA	BRZDNÁ DRÁHA	CELKOVÁ DRÁHA DO ZASTAVENÍ
Suchý asfalt	50 km/h	14 m	14 m	28 metrů
Suchý asfalt	80 km/h	22 m	35 m	57 metrů
Mokrý asfalt	50 km/h	14 m	19 m	33 metrů
Mokrý asfalt	80 km/h	22 m	49 m	71 metrů
Náledí	50 km/h	14 m	64 m	78 metrů
Náledí	80 km/h	22 m	165 m	187 metrů!

retardéru volíme páčkou postupně a po zastavení ji nezapomínáme vrátit do původní polohy.

Při finálním zastavení a delším stání, např. na konečné nebo v zácpě, nenecháváme motor zbytečně běžet. U manuálu zařadíme neutrál, pustíme spojku a zajistíme vůz ruční brzdou (nikdy ne zařazeným rychlostním stupněm). U automatu navolíme polohu „N“. Když opouštíte vozidlo ve svahu, vždy jej zajistíte zakládacím klínem.

Systém Stratio však podle Jiřího Krutského dokáže odhalit i opačný případ. Řidiče, který jezdí plynule, vzorně dojíždí setrvačností, z kopce nechává zařazenou rychlost, a přesto má výrazně vyšší spotřebu, než by měl mít. Celá záhada má docela jednoduché vysvětlení, že si totiž dotyčný část pohonných hmot tankuje do kanystru pro vlastní účely. S takovými zaměstnanci se, na rozdíl od těch, kteří si potřebují pouze lépe osvojit zásady defenzivní

a ekonomické jízdy, samozřejmě na žádném zlepšení pracovat nepokoušíme a okamžitě s nimi rozvazujeme pracovní poměr. „Většina našich řidičů dělá našťastí svou práci zodpovědně a se snahou komfortně odvézt cestující a šetrít techniku i palivo,“ říká Jiří Krutský. „Jsme si vědomi toho, o jak fyzicky i psychicky náročnou práci se jedná a jak těžké někdy bývá zachovat v současném provozu za volantem chladnou hlavu. To je oceněníhodné.“

Data nám to řeknou hned

Kvůli tomu, abychom u nás v Arrivě měli přehled o tom, jak ekonomicky a defenzivně naši řidiči jezdí, jsou všechna vozidla vybavena systémem pro monitoring a analýzu jízdy vozidel Stratio. „Můžeme řidiče v příslušné aplikaci rovnou on-line sledovat, takže hned víme, jak s autobusem zachází. Vidíme veškerá data, jak používá brzdu, jakou má při jízdě spotřebu pohonných hmot a jak dodržuje pravidla defenzivní jízdy,“ vysvětluje Jiří Krutský. „Výsledky každý měsíc zpracováváme a vyhodnocujeme a s těmi nejkrivějšími případy se snažíme pracovat na zlepšení.“ dodává.

JSEM MISTR VOLANTU?

Zkuste si schválně po přečtení článku upřímně odpovědět na následující otázky, ať víte, na čem ještě můžete zapracovat.

- Dívám se při jízdě dále než jen na auto přede mnou a předvídám na 10–20 sekund dopředu?
- Dokážu projíždět zatáčky tak plynule, že v nich nemusím prudce šlapat na brzdu?
- Sundávám nohu z plynu s předstihem před vrcholem kopce nebo před zastávkou?
- Jezdím z kopce se zařazeným rychlostním stupněm?
- Mám nohu připravenou nad brzdovým pedálem vždy, když zrovna neakceleruji?

STADLERY JSOU PŘÍJEMNĚJŠÍ PRO STROJVEDOUČÍ I CESTUJÍCÍ

Do konce letošního roku začnou na Plzeňsku jezdit naše nové stadlery, přesněji řečeno kloubové motorové vozy se středovým hnacím modulem Stadler GTW 2/6. Jezdíme s nimi na Zlínsku a na Znojemsku, tak jsme se tam vypravili a jedním z těchto vlaků se projeli.

Text: **Tomáš Pilný**, foto: **Václav Jedlička**

Na nádraží ve Veselí nad Moravou dorážíme něco po půl jedenácté. Vůz v barvách Jiho­moravského kraje už stojí na peroně. Vlaky tady mají jména podle viničných tratí a poloh, ten náš se jmenuje Kačisdorfské pole. Moravští kolegové z Arrivy jim ale stejně všem kvůli výrazné růžové barvě říkají ibalgin. Na rozdíl od ostatních cestujících máme privilegium, že se svezeme přímo v kabině strojvedoucího. Není to z naší strany rozmar, ale snaha zjistit přímo od někoho, kdo se stadlery jezdí, jaké mají tyto vozy přednosti.

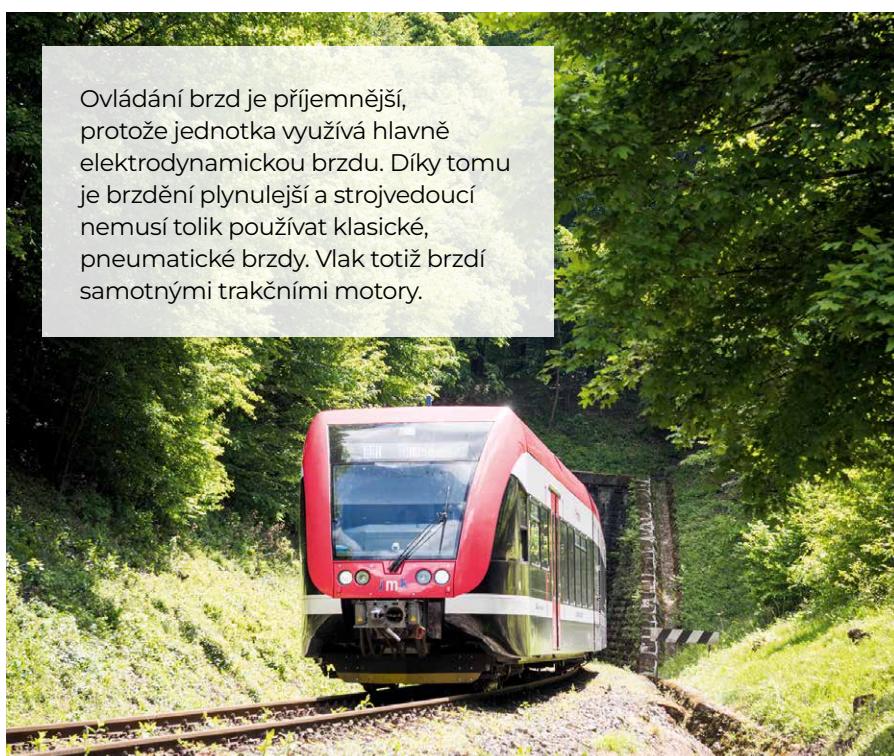


Strojvedoucí, s nímž vyrážíme směrem na Myjavu, si pochvaluje především pohodlí v kabině. Oproti starším vlakům má totiž Stadler lepší ergonomické tvarování sedadel, kabina je také prostornější a má klimatizaci.



Díky vzduchovému vypružení podvozku si jízdu stadlerem víc užijí i cestující. Souprava je na vzduchových polštářích klidnější, takže interiér se méně třese a vibruje.

Změnila se i palubní deska. Protože má vlak zabudovaný evropský zabezpečovací systém ETCS, přibyl ještě jeden displej. Strojvedoucímu se na něm zobrazují informace z trati, pokud je tedy daný železniční koridor rovněž vybaven systémem ETCS. Ovládací prvky, jež bývaly na místě nového displeje, se většinou přesunuly pod radiostanici.



Ovládání brzd je příjemnější, protože jednotka využívá hlavně elektrodynamickou brzdu. Díky tomu je brzdění plynulejší a strojvedoucí nemusí tolik používat klasické, pneumatické brzdy. Vlak totiž brzdí samotnými trakčními motory.



I v Plzeňském kraji vyjedou jednotky Stadler na lince P3.

„DOSTANU SE
NA MÍSTA, KAM
BYCH SE JINAK
NEPODÍVALA,
SVEZU SE
V AUTECH,
VE KTERÝCH
BYCH SE JINAK
NESVEZLA.“



AUTOMOBILOVÁ KASKADÉRKA JE ŽENA MNOHA TVÁŘÍ A MNOHA PARUK

Když ve filmu uvidíte nějakou herečku bourat, zatáčet smykem nebo snad za jízdy střílet z bočního okénka, můžete si být skoro jistí, že to za ni dělá dublérka. A dost možná to bude někdejší královna české rallye KATEŘINA TROJANOVÁ.

Text: Rudolf Král, foto: archiv Kateřiny Trojanové

Jak jste se k téhle netradiční profesi automobilové kaskadérky vůbec dostala?

Jednou mi zavolal můj strýc Zdeněk Trojan, který je dlouhá léta jedním z hlavních kameramanů sportovní redakce České televize, že prý potřebují do filmu někoho na řízení. Bylo mi tehdy jedenadvacet nebo dvaadvacet a už jsem za sebou měla nějaké závody v rallye, tak jsem na to kývla. Tenkrát se v Čechách zrovna točil akčňák xXx, což byla velká americká produkce. Přijela jsem na plac a samozřejmě jsem byla vyplašená ze vši té techniky a spousty lidí kolem. Posadili mě rovnou do krásného starého forda vedle takového potetovaného, svalnatého, holohlavého fešáka a šlo se na věc. Až později jsem se dozvěděla, že to byla hlavní hvězda filmu, Vin Diesel.

Takže vaše první práce u filmu byla rovnou na slavné akční klasice. Už na xXx jste dělala pro Filmka Stunt Team, nebo si vás vzali pod svá křídla až později?

Už od prvního filmu spolupracuji s Filmkou a považuju to za velkou čest. Jedná se o jednu z nejlepších

kaskadérských skupin na světě se spoustou ocenění včetně těch vůbec nejprestižnějších. Působí tam řada neuvěřitelných profiků a specialistů na nejrůznější druhy kaskadérské akce. Kluci, co hoří, bourají, mlátí se, skáčou z obřích výšek, topí se.

Vaší doménou jsou hlavně automobily. Upravují se nějak pro kaskadérskou akci, nebo jde o úplně normální auta, jaká potkáte v běžném provozu?

Záleží na tom, na jakém filmu děláte. Velká americká produkce si může dovolit úplně něco jiného než ta česká, kde se šetří každá koruna. Nejdůležitější pak samozřejmě je, jaký druh záběru se točí. Jestli s tím autem mám jenom efektně projet kolem kamery, případně malinko ťuknout do zdi či do jiného auta, nebo se jedná o nějakou náročnější akci. Když to auto má jít přes střechu, tak už musí mít rám, při jiných akcích se používají například různé výztuže nebo jsou auta odlehčená. Jakmile se má vyspat sklo při různých nárazech nebo průstřelech, musí se předem vyměnit za speciální plastové, aby se

kaskadérům nerozlétly do obličeje ostré skleněné střepy.

Který typ akce platí mezi automobilovými kaskadéry za nejnebezpečnější a nejnáročnější?

Asi auto přes střechu. Ve Filmce se na to specializují kluci jako Jindra Klaus. Zrovna nedávno jsme spolu točili záběr na hlavní silnici v Karlíně. Já jsem řídila druhé auto a on to vedle mě otočil přes střechu. Byl to adrenalin jako blázen, protože nikdy úplně stoprocentně nevíte, jestli to vyjde a co se může stát.

Jak snášíte dlouhé čekání mezi záběry, jež je s každým větším natáčením spojené?

Jsem člověk, který má doma děti, koně a ještě se stará o vlastní firmu, takže většinou nemám moc času. Jenže pak přijdu na natáčení a tam se prostě čeká. Až se nastaví světla a kamery nebo až se dotočí předchozí záběr s herci, kteří mají vždycky přednost. Byla jsem z toho často úplně vyřízená, ale jeden starší kolega mi řekl: „Hele, ber to tak, že tady nečekáš zadarmo. Dostaneš to

všechno zaplacené.“ Samozřejmě měl pravdu. Navíc to není tak, že by se čekalo pokaždé. Zrovna nedávno jsem přijela na natáčení, zvládla na dvě jetí záběr a ani ne za hodinu jsem jela domů. Někdy tam ale taky strávím třeba i 12 až 15 hodin, a ještě je to „nočka“. Pak se člověk dívá na ten film v televizi a uvědomí si, že se tam z toho celonočního natáčení dostalo pár sekund.

Možná jste teď řadu čtenářů připravila o iluze, které o filmařské i kaskadérské profesi měli.

To čekání patří na mé práci k tomu méně příjemnému, ale jinak během ní zažívám spoustu skvělých věcí. Dostanu se na místa, kam bych se jinak nepodívala, svezu se v nádherných historických autech, ve kterých bych se jinak nesvezla, a potkám neskutečně zajímavé lidi, jaké bych jinak nepotkala.

Jak často se setkáváte s herečkami, které v náročných scénách zastupujete, a jak se k vám chovají?

Některé přijdou, poděkují a podají mi ruku, což se děje hodně s českými herečkami, jiné – hlavně ty hollywoodské – často vůbec na place

nepotkám. Třeba točí několik hodin přede mnou nebo po mně nebo jsou schované ve svém karavanu a s nikým se nebaví. Pamatuju si ale, že například při natáčení seriálu *World of Fire* se mnou mlátili o žíněнку místo slavné Helen Hunt a ona mi pak po tom záběru přišla poděkovat, že jsem to absolvovala místo ní. Moc mě to od ní potěšilo, přitom to byla vlastně náhoda, já totiž normálně bojové scény nedělám. Měla jsem ale na sobě stejné šaty a stejnou paruku, protože jsem ji měla hrát v automobilové scéně, tak se mnou rovnou natočili i ten fight.

Mají slavní herci a herečky své stálé dubléry, nebo se prostě objedná kaskadér nebo kaskadérka s podobnou postavou a dá se jim paruka a stejný kostým?

Vím, že některé herečky na bojové scény svoje stálé dubléry mají a vozí si je s sebou, u automobilových scén už to tak obvyklé není. Každopádně ale platí, že my kaskadéři jsme muži a ženy mnoha tváří a mnoha paruk. Například já, ačkoliv jsem blondýna, nejčastěji hraju brunetky a vážně vypadám v každém filmu úplně jinak.

KATEŘINA TROJANOVÁ

Bývalá automobilová závodnice, vítězka Rallye Český Krumlov a Barum Rally, trojnásobná držitelka Ceny Elišky Junkové. Spolupracuje s renomovanou kaskadérskou skupinou Filmka, jako kaskadérka se specializací na auta se účastní natáčení českých i zahraničních reklam, filmů i seriálů včetně velkých hollywoodských produkcí.

Neděsí vás někdy, že při těch náročnějších scénách závisí váš život nebo přinejmenším zdraví mimo jiné i na tom, jestli ostatní kaskadérští kolegové neudělají chybu?

To už k té práci tak nějak patří, a navíc vím, že ve Filmce pracuju s naprostými profiky a špičkami v oboru. Máte ale pravdu, že u těch náročnějších záběrů nesmí nikdo nic podcenit. Vzpomínám si třeba, jak jsme točili scénu, kde jeden mladý kaskadér přeskakoval z auta řízeného jedním kolegou do mého auta. Říkala jsem si tehdy, že kdybychom já nebo řidič toho druhého auta udělali chybu, tak se ten kluk zabije. Nevím, jestli si to říkal i on a zda byl nervózní z toho, že jeho život má v rukou zrovna tahle blondatá paní.

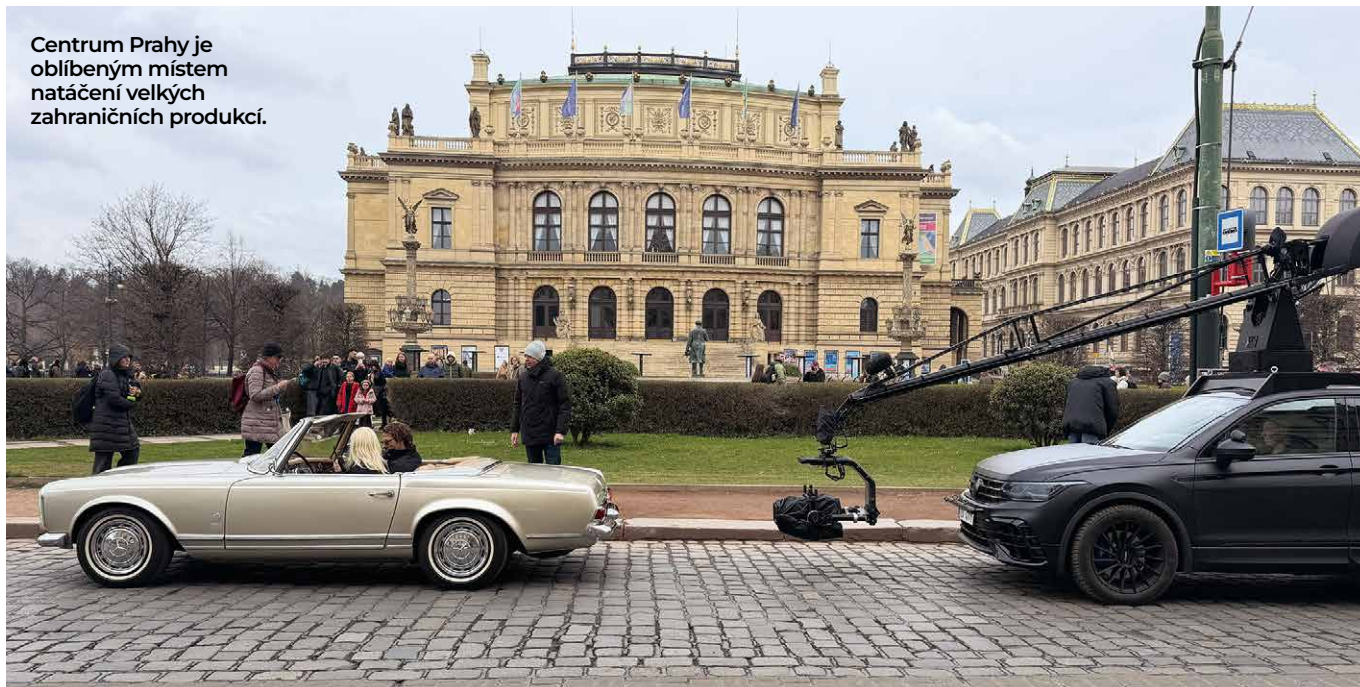
Měla jste někdy při natáčení určité scény strach?

Jednou, už je to docela dávno, mi volal šéf Filmky Láďa Lahoda, abych přijela, že v lomu na Berounsku natáčejí nějakou reklamu. Sama na Berounsku bydlím, měla jsem to tam tedy kousek, tak jsem jela. Když jsem tam dorazila, uviděla jsem auto na traverze visící ze skály špičkou dolů. A aby toho nebylo málo, ještě s ním během natáčení záběru houpali. Bylo to jedno z mých prvních

Při čekání mezi záběry je dost času na fotku s kolegyní.



Centrum Prahy je oblíbeným místem natáčení velkých zahraničních produkcí.



natáčení a měla jsem z toho takový divný pocit. Říkala jsem si, jestlipak tu traverzu do té skály pořádně zadělali.

Pojďme se teď krátce zastavit také u vaší závodnické kariéry.

Pocházím z motoristické rodiny. Tatínek Karel Trojan byl desetinásobným mistrem republiky v rallye, závodil (a dosud na Fabii R5 závodí) i bratr, tak jsem k tomu měla blízko. Nejdřív jsem jezdila koňské závody, pak mě ale jednou tatínkův kamarád Tomík Vodička posadil vedle sebe do auta, abych mu zkusila dělat spolujezdkyni. Uvědomila jsem si, že to nebude nic pro mě, přece se nenechám zabít. To už si radši za ten volant sednu sama. Tak jsem to ve dvaceti zkusila s naším rodinným favoritem, který neměl posilovač a řídit ho byla strašná dřina. Naštěstí jsem měla silné ruce od koní, kde jsem odmalička vozila kolečka s hnojem, takže jsem to nějak zvládla a začala závodit.

A šlo vám to tedy náramně. Stala jste se trojnásobnou držitelkou prestižní Ceny Elišky Junkové a média vás překřtila na královnu české rallye.

Pomohlo mi, že si mě docela brzy, tuším v roce 1998, všiml italský tým

Abaco Motori a začala jsem závodit v Itálii. Hned následující rok jsem s vozem Daewoo Lanos, což v té době nebylo zrovna nějaké super auto, vyhrála seriál Mitropa Rally Cup mezi ženami i ve smíšené kategorii do 23 let. Ve třídě N3 jsem v dalších letech vyhrála ještě české Rallye Český Krumlov a Barum Rally. Se závoděním jsem skončila v roce 2007 poté, co jsem zjistila, že jsem těhotná. Než jsem se to ale dozvěděla, jeden závod jsem odjela s dcerou Karolínou v bříšku a nejspíš to na ní zanechalo jisté následky. Dnes je mistryní České republiky v motokárách, ve kterých už závodí i mé druhé dítě, patnáctiletý syn Tomáš.

Zapomenout bychom neměli ani na vaši další lásku, která vás provází už od dětství. U koní jste vyrůstala odmalička?

Já se u nich v podstatě narodila. Můj dědeček se už na konci sedmdesátých let minulého století stal jedním z prvních chovatelů plemene welsh pony v tehdejším Československu. Měl je na statku v Málkově na Berounsku, což byla totální samota v lese, kde jsem prožila celé dětství. Ročně se nám tam narodilo okolo deseti až patnácti hříbat. Když pak dědeček zemřel, zůstali jsme na to s tatínkou sami

a museli jsme chov trochu omezit. A když pak před devíti lety tragicky odešel i tatínek, nezbylo mi než to ze sedmnácti koní stáhnout jenom na ty staré babky a jednoho dvanáctiletého valáška, na kterém jezdím. Aktuálně mi zůstali poslední tři koně.

Když se na závěr od koní ve stáji vrátíme ke koním pod kapotou, v jakém autě teď jezdíte?

Mám třílitrového bavoráka v naftě, ale moje nejoblíbenější auto, které mám jako pracovní ke koním, je stará jedničková Škoda Octavia 1.9 TDI. Hlavně proto, že má obří kufr a můžu v ní vozit pytle s koňským žrádlem.



Katka ve své první roli ve filmu xXx.



JEZDÍ S NÁMI

OISÁCI NIKOHO NENECHAJÍ VE ŠTYCHU

Co udělá řidič, když ho zradí zařízení na prodej jízdenek nebo LCD panel? Zavolá na oddělení odbavovacích a informačních systémů (OIS) a příslušný kolega či kolegyně mu přijede porouchaný přístroj opravit, vyměnit nebo zajistí výměnu u službu konajícího dispečera.

Text: **Rudolf Král**, foto: **Václav Jedlička**

HANA PETROVÁ (KLADNO)

V kladenském depu pracuje už od roku 1995, kdy začínala ve výpočetním oddělení. Navázala tak na rodinnou tradici, protože v autobusové dopravě pracovali oba rodiče, bratr a nyní i syn. Ve výpočetním oddělení dostala na starost přechod z manuálních strojků Setright na modernější, elektronická odbavovací zařízení. Dodnes s vděčností vzpomíná na kolegyni Nad'u Sedmidubskou, která se jí v nové práci ujala a stala se tu v podstatě takovou její druhou mámou.

Hanka vůbec bere své bývalé i nynější kolegy a kolegyně jako další rodinu. Nakonec se ve výpočetním středisku seznámila i se svým manželem Pavlem, a jak říká, oba pro svou práci žijí. Když pak večer manžel řeší nějaký IT problém nebo Hanka musí ještě vyřídit pracovní povinnost, chápou se a vzájemně se podporují. Volný čas tráví nejraději péčí o zahrádku u svého rodinného domku a na výletech s rodinou, především s jedenáctiletou vnučkou Lilly.

Do kladenského depa Arriva City jsme se vypravili za dvěma pracovníky OIS, kteří se starají o odbavovací a informační systémy autobusů v Kladně a Příbrami. Náplní práce Hany Petrové a Igora Feltoviče přitom není jenom péče o zařízení na prodej jízdenek a o informační systémy, jako jsou LCD panely, označovače, modemy, GPS a všechno, co slouží ke komunikaci s cestujícími v autobusech Arrivy. Mají rovněž zodpovědnost za přípravu vstupních dat do všech těchto zařízení a za zpracování dat výstupních.

Když se jich zeptáte, co je noční můrou každého oisáka, shodně uvádějí situaci, kdy těsně před uzávěrkou koncem měsíce zavolá dispečerka, že se porouchal strojek, ve kterém jsou data. Jim pak nezbyvá než co nejrychleji vadné zařízení vymontovat z autobusu, poslat ho do externí firmy Telmax a přemluvit je, aby z něj přednostně dostali data, aby se kvůli tomu nezdržovala uzávěrka.

IGOR FELTOVIČ (PŘÍBRAM)

Do Příbrami se dostal před více než dvaceti lety až z malé vesničky nedaleko Sabinova na severovýchodním Slovensku. Jako student dopravní fakulty Žilinské univerzity přijel v roce 2003 v rámci své doktorandské práce na stáž do pražského Ropidu a Praha se mu tak zalíbila, že se tu rozhodl už zůstat. Jak s úsměvem vzpomíná, nejdřív „ukecali“ už v Čechách usazení spolužáci z Žilinské univerzity jeho a potom on vyrazil na Slovensko přemluvit svou přítelkyni, současnou manželku. Za měsíc se stěhovali do Prahy a Igor začal hledat práci.

Ozval se mu majitel dopravní firmy Bosák, kterou v roce 2007 koupila Arriva. Igor, který se vždycky smál rodičům, jak můžou pracovat v jedné firmě celý život, tady působí už třiadvacátým rokem. Bydlí sice s rodinou v Praze, ale každý den dojíždí do Příbrami, protože nechce přijít o tak skvělé kolegy, jaké tam má. Jsou to kolegové ze staré školy a Igor si s nimi skvěle rozumí i mimo pracovní záležitosti. Když má volnou chvíli, vyráží běhat nebo na kolo s manželkou Martinou a dcerou Ellou.



JAK ŠEL ČAS SE ŠKODOVKOU

V nedostatkové ekonomice socialistického Československa se na propagaci moc nehledělo. Jedním z mála národních podniků, který dělal vlastní plakáty a kalendáře, byly mladoboleslavské Automobilové závody, výrobce osobních aut značky Škoda. Zveme vás na malou nostalgickou procházku, jak jejich materiály vypadaly.

Text: Rudolf Král, foto: archiv společnosti Škoda Auto



ŠKODA FELICIA FEŠÁCKÝ KABRIOLET NA LOUCE S GOLFISTY

Slavný tuzemský kabriolet Felicia, typ 994, zaparkovaný přímo na golfovém hřišti nebo někde nedaleko něj a dva páry chystající se na ještě nedávno opovrhovanou buržoazní hru. Celá scéna, pocházející z přelomu šedesátých a sedmdesátých let, jako kdyby chtěla oživit bezstarostnou atmosféru prvorepublikových filmů a odklonit se od socialistického realismu předchozí dekády.

VOZY ŠKODA 100 L A 110 LS S LETUŠKOU A TUPOLEVEM

Stylizované zátiší na plakátu pro modelový rok 1973 se dvěma sedany Škoda 100 L, typ 722, a Škoda 110 LS, typ 719. Půvabná letuška ve slušivém kostýmku v popředí a sovětský proudový letoun Tupolev v pozadí měly nejspíš oba automobily spojit s elegancí na jedné a silou a rychlostí na druhé straně.





ŠKODA OCTAVIA – ČERVENÝ SEDAN PŘED NÁRODNÍM DIVADLEM

Plakát z počátku šedesátých let vsadil na kombinaci noční Prahy, modelky v luxusní róbě a krásné, červené Octavie, typ 985. Abyste si tehdy mohli takové auto koupit, museli jste se zapsat do pořadníku a hodně dlouho čekat, jestli na vás přijde řada.



ŠKODA 120 L BÍLÝ SEDAN A JIŘÍ KORN

V socialistické ČSSR nebylo úplně obvyklé, aby známé osobnosti propagovaly nějaké konkrétní výrobky. Kalendář pro rok 1985 byl v tomto směru výjimkou. Vedle bílé Škody 120 L pózuje tehdejší popová hvězda Jiří Korn.

ŽLUTÁ ŠKODA 120 S KUFREM PLNÝM DĚTÍ

Čistý bizár z oficiálního kalendáře pro rok 1982, který zachycuje vůz řady Škoda 742 se zavazadlovým prostorem plným dětí. Těžko říct, co kreativce vedlo k nápadu nacpat půlku mateřské školky do kufru, který měly tehdejší škodovky vpředu. Zřejmě se už v té době značka snažila zdůrazňovat, že její vozy mají opravdu velký zavazadlový prostor.



ŠKODA FAVORIT PLNÁ KRÁSNÝCH SLEČEN

Titulní strana kalendáře na rok 1991 odráží optimismus a dynamiku porevoluční doby. Nový Favorit, typ 781, je obsazen rozesmátou posádkou sestávající z mladých, bezstarostně se usmívajících dívek. Celkovou atmosféru ještě podtrhuje nápis „Good Luck 91“. Stačí jen nastartovat a vyrazit na svobodnou a uvolněnou jízdu za lepšími zítřky.

CESTOVÁNÍ

NOVÝ ŽIVOT CELNIC

Nikdo už vám tady nepoloží otázku „máte něco k proclení“ ani vás nebudou probodávat přísné pohledy podezřívavých celních úředníků. Někdejší celnice dnes slouží nejrůznějším účelům, jsou z nich muzea, restaurace či penziony.

Text: Vít Štěpánek, foto: Wikipedia a archiv



Někdejší celnice
v Praze na Výtoni

1 Praha – tady se plavilo dřevo

Ačkoliv někdejší celnice v Praze na Výtoni stojí v těsné blízkosti centra a je snadno dopravně dostupná, davy návštěvníků tu nečekejte. Nevelká budova, zasazená mírně pod úroveň dnešního terénu, zvenku působí spíše jako malý zahradní letohrádek než jako místo, kde se kdysi vybíraly celní poplatky. Vejdete-li však dovnitř, rychle na vás dýchne kouzlo starých časů. Clo se na Výtoni vybíralo již od počátku 16. století. Platilo se za dřevo, tehdy nejdůležitější stavební materiál, které se plavilo po Vltavě. Původně se jako poplatek plavcům odebírala, tedy „vytínala“, část dopravovaného dřeva, proto se lokalita jmenuje „Na Výtoni“. Později se však přešlo na běžný výběr peněz. Ty šly do pokladny Nového Města pražského, což dodnes připomíná štukový novoměstský znak nad vchodem.

Budova bývalé celnice na Výtoni je jedním z posledních pozůstatků někdejší rybářské osady Podskalí. Jde o pěkně dochovanou renesanční budovu se srubovým patrem, vystavěnou v 16. století. Expozice v interiéru stavby dnes seznamuje návštěvníky s historií Podskalí a původním účelem. Je tu k vidění dobová fotodokumentace týkající se proměn říční dopravy v okolí Prahy včetně tradiční voroplavy, která definitivně zanikla v 50. letech 20. století kvůli výstavbě vltavských přehrad. Na simulátoru si zde také můžete vyzkoušet plavbu legendárními Svatojánskými proudy (dnes pod hladinou Štěchovické

přehrad), nebezpečným úsekem Vltavy, který voraři museli při plavení vorů do Prahy překonávat.



2 Rozvadov – zde končil svět

Malá obec v západočeském pohraničí bývala v době komunistického režimu nejzazším bodem, kam se běžný smrtelník ještě dostal. Všechno za Rozvadovem – tedy za ploty s ostnatým drátem tvořícími nechvalně proslulou železnou oponu – už bylo nepřístupný a režimem opovrhovaný Západ. Přípomínky těchto časů si lze osvěžit v budově bývalé celnice za obcí Rozvadov, v těsné blízkosti česko-německé hranice. Dnes je tam umístěno Muzeum železné opony, které na stovkách exponátů, tisícovce dobových fotografií a řadě kopií důležitých historických dokumentů sleduje vývoj země od konce I. světové války.

Součástí muzea je dokumentační středisko, kino s dobovými filmy a dokumenty a meditační místnost. Mezi atrakce se řadí i funkční dobová vojenská vysílačka či osobní



Muzeum železné
opony Rozvadov

telefony bývalého československého prezidenta Gustáva Husáka. Jeden byl určen pro vnitřní komunikaci a druhý pro přímé spojení do Kremlu. Vystavena je také originální uniforma a pendrek policisty zasahujícího 17. listopadu v Praze na Národní třídě, dále ukázky spojovací, komunikační a odposlouchávací techniky či kusy hraničního drátu.

③ Travná – za desatero horami

Osada Travná (dříve Krautenwalde) leží v zapomenutém kraji Javornického výběžku na severu české části Slezska, pod hřebenem Rychlebských hor. Díky nízkému přechodu přes Landecké sedlo tudy od nepaměti vedla přeshraniční cesta a později i silnice – původně do Německa a od roku 1945, v důsledku posunu hranic, do Polska. Bývalá celnice a stanice finanční stráže se na české straně nacházela několik set metrů pod vrcholem stoupání. Přes hranici se dá snadno projet či přejít i dnes, avšak díky existenci

schengenského prostoru tady už dávno žádné kontroly neprobíhají.

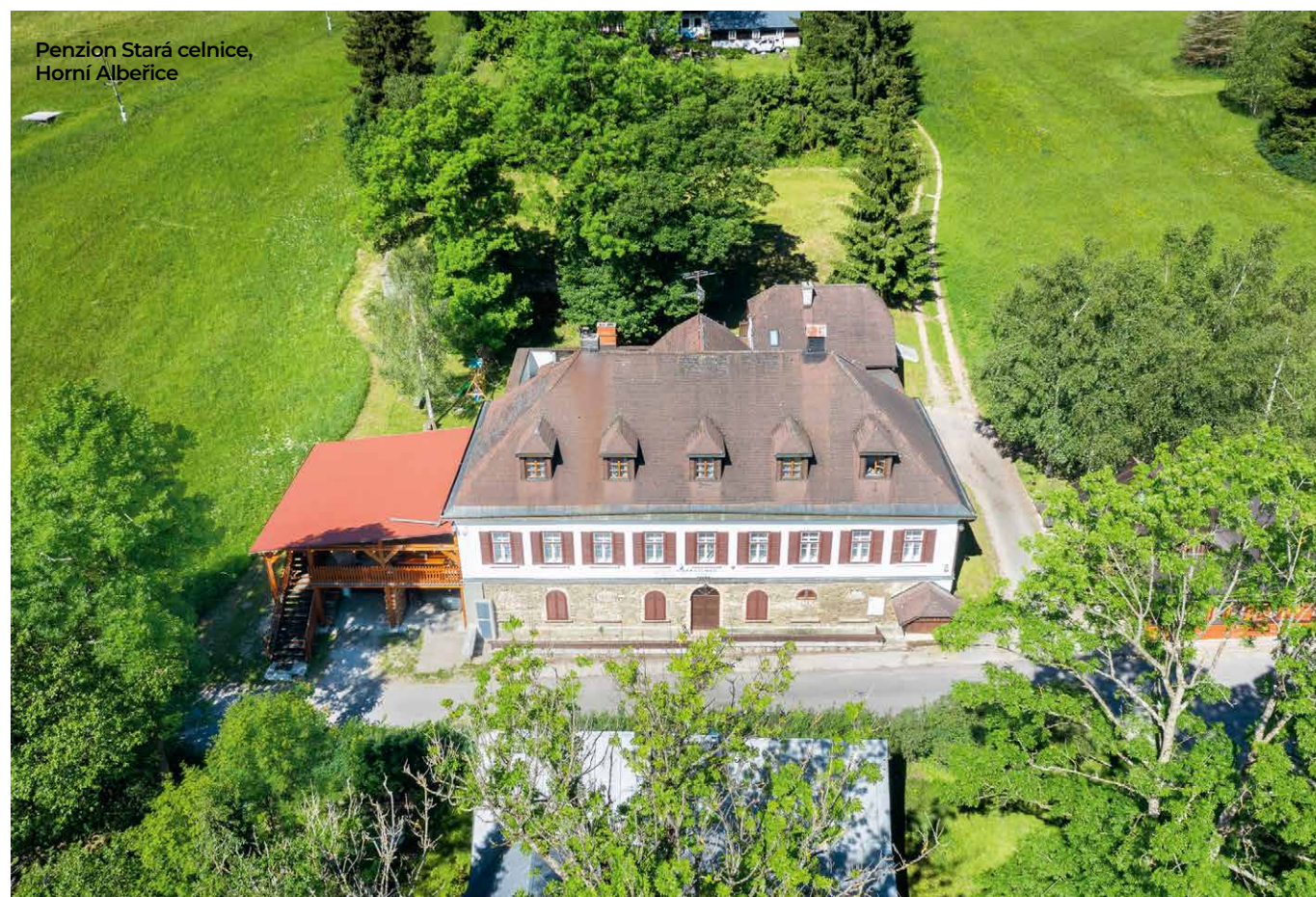
Objekt prošel rozsáhlou rekonstrukcí a nyní slouží jako penzion s restaurací. Ta se specializuje na zvěřinu, čemuž odpovídá i výzdoba interiéru. Penzion Celnice ocení ti, kteří hledají klid v panenské přírodě – ani v nejvyšší turistické sezoně se tu nikdo nemusí obávat davů návštěvníků. Od bývalé celnice se dá snadno vyrazit pěšky či na horském kole na výlety po hřebeni Rychlebských hor, případně do sedm kilometrů vzdáleného lázeňského střediska Łądek-Zdrój v Polsku.

④ Horní Albeřice – hráz proti podloudníkům

Také Horní Albeřice (Ober Alberndorf), osada v nejvýchodnější části Krkonoš v těsné blízkosti dnešní česko-polské hranice, měly svoji celnici. Traduje se, že stanici finanční stráže tu nechal zřídit císař Josef II. poté, co do oblasti v roce



Restaurace Travná, Javorník



Penzion Stará celnice,
Horní Albeřice



1779 osobně zavítal a od místních obyvatel se dozvěděl, že se tu přes hranici hojně pašuje zboží. Objekt sloužil svému účelu až do roku 1949.

Dnes se v rekonstruované budově nachází penzion Stará celnice. Jeho majitelé jsou interiéroví designéři, kteří sbírali zkušenosti po světě od Kanady po Nový Zéland a své vize nakonec přenesli i do bývalé albeřické celnice. Jejich motto, že styl, estetická úroveň a promyšlenost míst, ve kterých člověk žije, ovlivňují

pohodlí a celkovou spokojenost, se odráží ve vybavení objektu. Důraz kladou i na co největší udržitelnost hotelového provozu. Na oběd či večeři se v albeřické Staré celnici mohou zastavit i ti, kdo oblastí jen procházejí či projíždějí na kole. Horní Albeřice jsou dobrým výchozím místem pro výlety do stále ještě nedoceneného masivu Rýchory, který sice patří do oblasti Krkonoš, ale na rozdíl od okolí hlavních krkonošských center stále nabízí klid a nezkaženou přírodu.



5 Valtice aneb posunutá hranice

Budova někdejší celnice u jihomoravského vinařského města Valtice v sobě nese historický paradox. Hranice mezi Moravou a Dolním Rakouskem se zde totiž na základě saintgermainské smlouvy v roce 1920 posunula jižním směrem a nově vzniklé Československo tak na Rakousku získalo Valtice i s několika okolními osadami. Celnice se tedy musely přiblížit k nově vzniklé hranici, konkrétně do blízkosti dnešního přechodového bodu Valtice/Schrattenberg. Po nástupu komunismu v roce 1948 i zde byla instalována železná opona. Poměry na této dříve neprodyšně uzavřené hranici dnes představuje v prostoru někdejší celnice Muzeum železné opony. Expozice je věnována ostraze státních hranic od vzniku Československé republiky až po současnost, avšak s důrazem na období 1951–1989, kdy v lokalitě vykonávala službu 18. rota Pohraniční stráže Valtice.

Návštěvníci tu uvidí vývoj uniforem pohraničníků od roku 1945 po rok 1989, dále pak vysílačky, zbraně a další vybavení. Je tu také instalována část hraničního oplocení z ostnatého drátu, ve kterém po určitou dobu bývalo vysoké napětí. Jedna z částí expozice je věnována obětem železné opony. Jde nejen o civilisty, kteří byli zabiti při pokusu o překonání hranice do Rakouska, ale i o některé členy pohraniční stráže, kteří se nedopatřením přiblížili k elektrickému plotu a přišli o život.



Muzeum železné opony ve Valticích

VLAKEM Z KŘENOVIC DO VESELÍ JSEM JEL ZHRUBA TISÍCKRÁT

Byl u startu Arrivy ve Zlínském kraji na konci roku 2019 a nemohl chybět ani při tom, když naše vlaky začaly o čtyři roky později jezdit na linkách v Jihomoravském kraji. Jindřicha Hnízдила pak zvlášť potěšilo, že jedna z nich vede přes jeho milované Veselí nad Moravou.

Text: **Tomáš Pilný**, foto: **Václav Jedlička**

Co všechno máte jako manažer provozní oblasti Morava se dvěma obvody Zlínska a Znojemska na starosti?

Ten záběr je dost obsáhlý a snoubí se v něm to, co se odehrává právě teď, s plánováním na další dva měsíce až rok, ale i za tento horizont. Musíte vést a koordinovat strojvedoucí, průvodčí, pokladní, zaměstnance úklidu, stejně jako servisní mechaniky, takže to bývá hodně rozmanitá práce. V zásadě ji můžete dělat dvěma způsoby. Buď lidi můžete řídit, nebo vést. Já se vždycky snažím o to druhé.

V čem přesně ten rozdíl spočívá?

Zakládám si na tom, že osobně znám všechny lidi, které ve své provozní oblasti mám. Vím, jak se jmenují, jakou mají povahu, silné a slabé stránky i rodinné zázemí. Přesto, že v naší práci musíme plnit a dodržovat spoustu věcí a podávat ten nejlepší výkon, je pro mě důležité, aby tam zůstal lidský přístup. Abychom o sobě věděli a aby nám na sobě záleželo.

Jak byste tedy charakterizoval přístup, který se snažíte uplatňovat při vedení podřízených?

Snažím se být spravedlivý, mám rád disciplínu a strašně moc si

u všech, odspodu až po nejvyšší management, cením upřímnosti. Myslím, že je nesmírně důležité, abychom si říkali pravdu, ať už je jakákoliv. Mezi mé další vlastnosti určitě patří také houževnatost a schopnost převzít zodpovědnost, k čemuž vedu i své lidi.

Pomáhá vám, že jste z rodiny, která byla s železnici a vlaky úzce spjatá, a že jste v tomto prostředí vyrůstal?

Znalost prostředí je důležitá, ale já v tomhle oboru vlastně původně vůbec nechtěl působit. Máma pracovala jako signalistka a hradlačka, táta byl výpravčí a nějaký čas, než se naši rozvedli, jsme bydleli přímo na nádraží. Poté, co jsme se s mámou odstěhovali do Křenovic, jsem za tátou každých čtrnáct dní jezdil vlakem na víkend. Jednou jsem to schválně zkusil spočítat a tu trasu z Křenovic do Veselí jsem jel zhruba tisíckrát. Měl jsem tedy odmalička k dráze blízko, ale nakonec jsem stejně šel dělat do automotive. Dotáhl jsem to až na vedoucího vzorkovny, ale v osmadvaceti letech jsem zažil částečné vyhoření. Byl jsem ze vztahů unavený a otrávený. Chtěl jsem si vyčistit hlavu v železničním provozu, a tak jsem nastoupil

k Českým drahám dělat průvodčího a vlakvedoucího. Časem jsem přešel na pozici inženýra železniční dopravy.

Takže si vás nakonec železnice přece jen přitáhla zpátky?

To sice ano, ale ani u Českých drah jsem nenašel, co jsem hledal. Připadalo mi, že se tam neměří všem stejným metrem, a chyběl mi lidský přístup, o němž už byla řeč. Určitá uniformnost sice k dráze patří, ale nesmí být až tak velká, že vlastně zapomínáme, s kým pracujeme. Měl jsem tam pocit obrovské anonymity a nevyhovoval mi ani ten poněkud zrezlý systém státního podniku, kdy většina dobrých nápadů zůstává nevyslyšena.

Takže jste se rozhodl pro soukromého dopravce?

Několik mých přátel začalo pracovat v Arrivě a pochvalovali si, že tam panuje úplně jiná atmosféra. Tak jsem do firmy v roce 2019 nastoupil na pozici přidělce služeb, tedy komandujícího. Časem jsem se přesunul na koordinátora zákaznické péče a později na vedoucího dopravního provozu. Po odchodu mého předchůdce Tomáše Hříbka jsem nyní na pozici manažera provozní oblasti.



Skutečně je atmosféra v Arrivě o tolik jiná, nebo vaši přátelé přece jen trochu přeháněli?

Mám příležitost to porovnávat od nejvyššího vedení až po řadové zaměstnance a musím říct, že až v Arrivě se poprvé do práce opravdu těším a mám z ní ohromnou radost. V těch osmadvaceti jsem si myslel, že už s lidmi nikdy nebudu chtít pracovat, a teď mě to najednou velice baví.

Radost vám asi muselo udělat i to, když Arriva vyhrála tendr na trať vedoucí přes vaše rodné Veselí nad Moravou.

To víte, že mi srdce zaplesalo. Z Veselí pocházím a jsem tady doma, takže jsem byl šťastný, když jsem se dozvěděl, že tu budou jezdit naše vlaky s našimi strojvůdci, průvodčími a ostatním personálem.

Ty vaše dva obvody, Zlínsko a Znojemsko v provozní oblasti Morava, mi připadají z hlediska krajiny i lidí dost odlišné. Také to tak vnímáte?

Jsou úplně odlišné. Na Zlínsku najdete drsnější lidi i krajinu než třeba v té sluncem zalité rovině okolo Břeclavi. Co se ale týče kolegů z Arrivy, poznal jsem výborné lidi v obou oblastech.

**JINDŘICHŮV TIP –
ALTÁNEK V PARKU**

Zamilované místo Jindřicha Hnízдила leží přímo ve Veselí nad Moravou, v rozlehlém parku rozkládajícím se na obou březích řeky Moravy. Do zdejšího altánku chodí hledat klid a někdy si tam i sám nebo s přáteli zaspívá.



NEALKO PIVO CHUTNÁ ČÍM DÁL LÉPE

Profesionální řidiči, kteří usedají za volant každý den, se musí v pití klasického alkoholického piva krotit. Na trhu už je naštěstí široká nabídka nealkoholických piv blížících se chutí „normálnímu“ pivu. Záleží na technologii, jakou se vyrobí.

Text: **Tomáš Pilný**, foto: **archiv**



Vaření klasického piva začíná přípravou sladiny ze sladu, vody a přidáním chmele. Následuje kvašení, při kterém pivovarské kvasinky přeměňují cukry na alkohol a oxid uhličitý. Poté pivo dozrává, filtruje se a stáčí. Výsledkem je nápoj obsahující obvykle 4–5 % alkoholu. Při výrobě nealko piva má pivovar dvě možnosti – zabránit vzniku alkoholu nebo jej z už hotového piva odstranit.

Technologie výroby

Nejrozšířenější a nejlevnější metodou je řízené omezení kvašení. Pivovar používá slabší mladinu, nižší teploty nebo zastaví kvašení dříve, než kvasinky vytvoří větší množství alkoholu. Výsledkem bývá méně výrazná pivní chuť, což ale některé pivovary umějí dohnat používáním speciálních kmenů kvasinek (Birell) nebo studeným chmelením (Bakalář a nyní už i Birell), při němž si pivo zachovává intenzivnější chmelové aroma.

Velké mezinárodní pivovarské skupiny (Heineken, AB InBev, Carlsberg) používají hlavně vakuovou destilaci. Ta vyžaduje drahou technologii a pracuje s velkými objemy piva, jež se zahřívá za sníženého tlaku, takže alkohol se odpařuje při výrazně nižší

teplotě. Takto uvařená piva obvykle mívají méně aromatickou a plnou chuť.

Druhou možnost, jak z piva až po uvaření odstranit alkohol, představuje membránová technologie, využívající reverzní osmózy a poskytující chuť, jež se asi nejvíc blíží běžným alkoholickým ležákům. Pivo zde prochází membránami, které oddělí alkohol a část vody od ostatních složek, které se posléze zředí vodou na požadovanou koncentraci. Z českých výrobců začal tímto způsobem minulý rok vařit nealkoholické pivo Vinohradský pivovar.

I nealko v sobě mívá alkohol

Podle vyhlášky Ministerstva zemědělství se jako nealkoholické pivo mohou označovat piva s obsahem alkoholu do 0,5 %. Většina nealko piv na českém trhu proto nějaké menší množství alkoholu obsahuje. Přesný obsah přitom na etiketě nenajdete, protože výrobce musí uvést procento alkoholu, teprve když má nápoj více než 1,2 % alkoholu. U těch, které mají méně, což je právě případ nealkoholických piv, se toto číslo uvádět nemusí. Stačí na obal napsat, že se jedná o nealkoholické pivo.

TOP 10 VAŠICH OBLÍBENÝCH NEALKOHOLICKÝCH PIV

1. Birell světlý (292 hlasů)
2. Birell polotmavý (220)
3. Velkopopovický Kozel nealko (39)
4. Bernard nealko (36)
5. Bakalář nealko (29)
6. Krušovice nealko (26)
7. Staropramen nealko (26)
8. Holba nealko (24)
9. Budweiser nealko (18)
10. Svijany Vozka (15)

Žebříček vznikl na základě výsledku vašeho hlasování v JOBce.

Dospělý a zdravý člověk se však nemusí bát dát si je ani před jízdou. Objem alkoholu z nealko piva je totiž tak malý, že ho tělo dokáže odbourat dřív, než se dostane do organismu. Experiment, který Český svaz pivovarů a sladoven zorganizoval ve spolupráci s renomovanou výzkumnou agenturou IPSOS a výrobcem testerů na alkohol Dräger, prokázal, že z padesáti osob, které během dvaceti minut vypily 3–5 nealko pív, nenadýchala promile ani jedna. Podobně dopadl i test motoristického magazínu Auto.cz, kdy testovací jezdec vypil 5 nealko pív během jedné hodiny a rovněž neměl žádný alkohol v krvi.



PRVNÍ BYLO PITO

S tím, jak v polovině sedmdesátých let narůstal počet řidičů, přišel tehdejší režim s nápadem vyrábět pro ně nealkoholické pivo. Jeho název vznikl spojením slov Plvo + auTO a první várka spatřila světlo světa v roce 1975 v československém pivovaru Samson (tehdy součást Jihočeských pivovarů). Vyrábělo se metodou řízeného kvašení a z dnešního pohledu byla jeho chuť hodně vzdálená klasickému pivu.

NETRADIČNÍ DRUHY NEALKO PIV

V současné době najdou na českém trhu nealko variantu svých oblíbených pív i milovníci svrchně kvašených pív, stoutů, kyseláčů či pšeničných weizenů. Dá se na ně občas narazit i v hypermarketech, jistější však bude vyrazit do specializovaných obchodů, jako jsou pivotéky nebo například firemní prodejny českých řemeslných (craftových) minipivovarů.

IPA/APA (SVRCHNĚ KVAŠENÁ, CHMELOVÁ)

Tato kategorie je v Česku hned po ležácích nejrozšířenější. Nealko ipu dělají hlavně minipivovary Zichovec (např. Nectar Of Happiness Nealko nebo Zichovec Nealko IPA), Clock (Nealko Clock), Vinohradský pivovar (Hazy Galaxy Session IPA). Zajímavé kousky pocházejí také od minipivovarů Mazák (Zero Hero) nebo Permon (Nealko NEIPA). V rámci svých speciálů (program Volba sládků) pravidelně nasazuje nealko ipu s názvem Proovan i Plzeňský Prazdroj.

SOUR BEERS (Kyseláče)

Kyselá piva s ovocem si hlavně v létě získávají u nás čím dál víc příznivců. Vaří je například severomoravský minipivovar Nachmelená opice (nealko kyseláč malina – černý rybíz nebo nealko tropický kyseláč) nebo Břevnovský klášterní pivovar v Praze (višňový kyseláč z řady Hero Zero). Ze zahraničních značek najdete v pivotékách například dánský To Øl (Implosion Pink Sour) nebo polský Funky Fluid (kyseláče řady Gelato chutnající po mangu, kiwi nebo maracuje).

STOUTY (TMAVÁ PIVA)

Do tmavých nealko pív s kávovými a čokoládovými tóny se u nás zase tolik pivovarů či minipivovarů nepouští, ale celosvětový trh včetně toho našeho pokrývá irský gigant. Absolutním králem této kategorie dostupným v ČR je Guinness Draught 0.0%. Prodává se v plechovkách se speciální dusíkovou kapslí uvnitř, takže po nalití doma vytvoří hustou krémovou pěnu jako v irském pubu. Z českých řemeslných pivovarů tmavé nealko občas uvaří jako limitovanou várku Zichovec nebo MadCat.

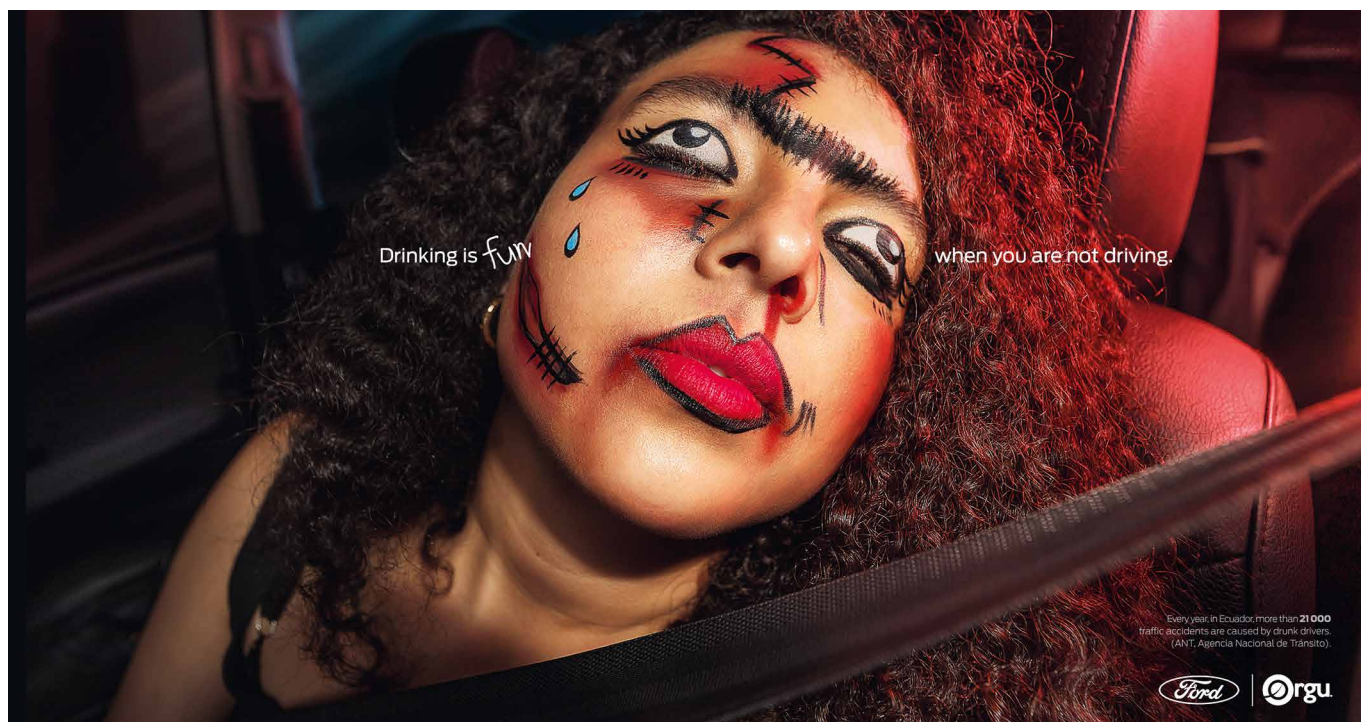
WEIZENY (PŠENIČNÁ PIVA)

Tato piva jsou v Česku velmi snadno k dostání, protože je k nám dovážejí naši sousedé z Německa, kde je pšeničné pivo velice oblíbené. Ve většině hypermarketů a supermarketů seženete německou klasiku Erdinger Alkoholfrei nebo Paulaner Hefe-Weißbier Non-Alcoholic. Z českých pivovarů pšeničné nealko občas dělají minipivovary Clock, Zichovec a Hostivař.

JAK PŘESVĚDČIT ŘIDIČE, ABY JEZDILI OHLEDUPLNĚ? CHCE TO NÁPAD

Nepřekračujte povolenou rychlost. Nesedejte za volant pod vlivem alkoholu. Respektujte ostatní účastníky silničního provozu. Slyšíme to kolem sebe tak často, že podobné rady a doporučení už ani nevnímáme. O to větší uznání si zaslouží osvětové kampaně, které k tématu dokázaly přistoupit originálně.

Text: Rudolf Král, foto: archiv



DRINKING IS FUN... WHEN YOU ARE NOT DRIVING

Osvětový projekt zaměřený proti řízení pod vlivem alkoholu spustila společnost Ford v Ekvádoru. Ve spolupráci s reklamní agenturou BBA Ekvádor natočila video, v němž kombinuje pomalované tváře opilců, kteří usnuli a z kterých si vystřelili střízlivější kamarádi, s umělecky pojatými kresbami na tvář imitujícími zranění po automobilových nehodách. Video doplnily ještě sugestivní billboardy.



THE WORLD'S BIGGEST IDIOT

Jihoafrická agentura FCB Cape Town vytvořila tenhle televizní reklamní spot pro projekt vlády Západního Kapska za lepší bezpečnost silničního provozu Safely Home. Spot, cílící rovněž na mladé řidiče, schválně napodobuje módu youtubových pranků. Začíná jako zábavné, bezstarostné vlogerské video, kde si jeden kamarád dělá legraci z hlouposti toho druhého. Potom ale přijde šokující konec, který dá sledujícímu pecku mezi oči.





SPEEDING. NO ONE THINKS BIG OF YOU.

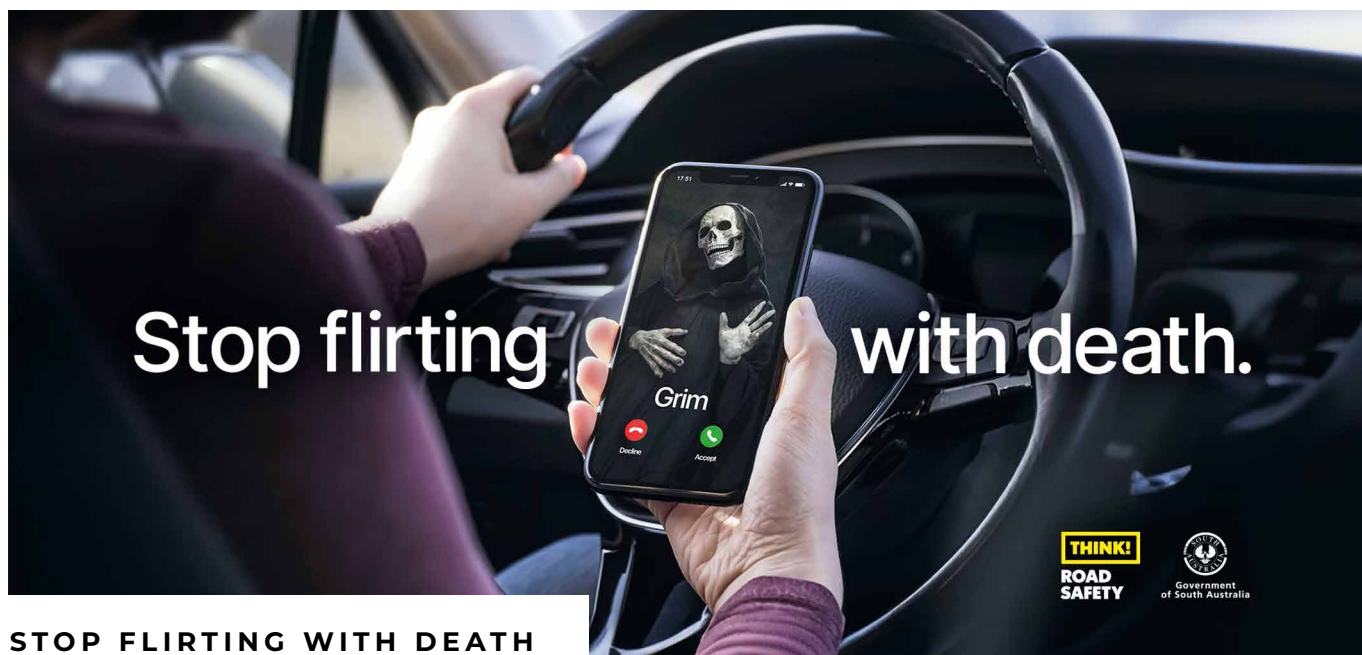
Osvětová kampaň australské organizace Roads & Traffic Authority z roku 2007 se zaměřovala hlavně na mladé řidiče. Lépe řečeno na frajírky s čerstvě pořízeným řidičákem, kteří machrují za volantem a rychlou jízdou si vynahrazují nedostatek sebevědomí. Pointa kampaně byla jednoduchá: když se předvádíš za volantem, ostatní si myslí, že si tím něco kompenzuješ. Symbolem kampaně byl posměšný pohyb malíčkem naznačující malý penis. Kampaň byla tehdy dost kontroverzní, ale zároveň velmi úspěšná. Podle průzkumů opravdu ovlivnila chování mladých řidičů.



TWO SECOND MISTAKE

Před používáním mobilu za volantem varuje i kampaň Two Second Mistake, jež je výsledkem spolupráce mezi Agenturou pro dálnice, Radou hrabství Cambridgeshire, Městskou radou Peterborough, Radou městské části Luton, Radou centrálního Bedfordshiru a společností Amey. Vypráví příběh dvou mladíků, kteří se během jízdy podívají na dvě sekundy na mobilu na fotku, která jim přišla od kamaráda, a tahle chvíle má tragické následky.

Kampaň byla dlouho šířena pouze virálně, aniž bylo zřejmé, že jde o prevenci.



STOP FLIRTING WITH DEATH

S hodně černým humorem si hraje kampaň Stop Flirting With Death, kterou si u agentury Nation Creative objednala australská policie státu Jižní Austrálie — South Australia Police (SAPOL). Ve videu sledujeme mladou ženu (ve druhé variantě potom i mladého muže) odpovídající za jízdy na SMS a vzápětí zjistíme, že tím, kdo jí ty zprávy posílá a po mobilu s ní flirtuje, je sama smrtka. Spot je skvělou ukázkou toho, jak atraktivní, zábavnou a virální formou předat velice mrazivé poselství.



THE GOOD DRIVER

S velice originální iniciativou přišla vládní organizace Transport Accident Commission v australském státě Victoria, která se zabývá dopravní bezpečností a odškodňováním obětí dopravních nehod. Klíčový spot ukazuje situaci, kdy nepřítel ohleduplného řidiče pronásleduje v autě jeho lepší já a komentuje jeho prohřešky. Během jejich dialogu zazní hned několik typických výmluv agresivních motoristů, v nichž se určitě poznají i mnozí z nás.



KOLIK FILMŮ UHODNETE?

Vlaky a autobusy jsou omezené a uzavřené prostředí, u kterého bychom asi nečekali, že se v nich může odehrávat celý film. Přesto jsme pro vás vybrali osmičku snímků, v jejichž případě kamera z vlaku nebo autobusu skoro nevystoupí. Schválně, jestli dokážete správně určit jejich název.



1. Hvězdně obsazené krimi odehrávající se celé ve vlaku natočil podle slavné detektivky Agathy Christie Kenneth Branagh a také si v něm zahrál hlavní roli detektiva Hercula Poirota.

- a) Vražda v Orient Expressu
- b) Smrt na Nilu
- c) Deset malých černoušků

2. Vánoční rodinný animovaný snímek Roberta Zemeckise vezme diváka na kouzelnou jízdu polárním expresem, kde je během cesty podávána horká čokoláda a dobrodružství čeká v každém vagonu.

- a) Vánoce ve vlaku
- b) Velká čokoládová jízda
- c) Polární expres

3. Povedená komedie Jiřího Havelky natočená na základě skutečné události vypráví o vlaku bez strojvedoucího a o cestujících, kteří se marně snaží zjistit, co se děje a co s tím mohou dělat.

- a) Vůz bez strojvůdce
- b) Mimořádná událost
- c) Kam to jedeme?

4. Americký nezávislý režisér Spike Lee naložil v tomto filmu do autobusu nesourodou skupinu mužů a vyslal je do Washingtonu na protestní pochod proti politice prezidenta Bushe.

- a) Cíl Washington
- b) Dlouhá jízda
- c) Stavíme až na konečné



5. Bláznivý akčňák s Bradem Pittem, na něhož v Japonsku, v nejrychlejší vlaku na světě, útočí jeden zabiják za druhým a nejrůznějšími způsoby se ho snaží sprovodit ze světa.

- a) Kupé plné zabijáků
- b) Bullet train
- c) Drama na kolejích

6. Britské drama o starém pánovi, který se po smrti své ženy vydává různými autobusy ze skotského John O'Groats až na opačný konec Spojeného království, cornwallský mys Land's End.

- a) Poslední autobus
- b) Dlouhá linka do Land's Endu
- c) Autobus blues



7. Akční thriller s Keanu Reevesem coby policejním specialistou snažícím se zneškodnit bombu v městském autobuse plném cestujících. Pokud autobus zpomalí pod určitou rychlost, bomba vybuchne.

- a) Nebezpečná rychlost
- b) Bomba pod sedadlem
- c) Nezpomaluj, nebo zemřeš

8. Skoro sedmdesát let stará komedie s Josefem Bkem v hlavní roli řidiče autobusu, který se svým strojem dokonce dokáže i létat, se jmenuje:

- a) Autobus v oblacích
- b) Florenc 13,30
- c) Pozor na řidiče

1a, 2c, 3b, 4b, 5b, 6a, 7a, 8b

Správné odpovědi:

KŘÍŽOVKA

Vyluštěte křížovku a pošlete nám do konce prázdnin na e-mailovou adresu marketing@arriva.cz znění tajenky.

Ze správných odpovědí vylosujeme tři výherce, kteří od nás získají po jednom balení nealko piva, jež jste si sami zvolili jako nejlepší v nedávno vyhlášené anketě na JOBce.



POMŮCKA: ENOM KÁBL, SAY	CHÁTRA	NAPOVÍ- DATI	KOPISTA	NĚMECKY „VEJCE“	SLOVENSKY „KDO“	✱	PŘEDSTA- VENÝ KLÁŠTERA	KRŮPĚJ	POUZE (nářečně)	VYVŘELÉ MAGMA	✱	PŠT	ZKRATKA AKADEMIE VĚD	MAJÍCÍ VÍCE KANÁLŮ	UKONČENÍ VÝŽIVY MLEKEM	PODSTA- VĚC DĚLA
PŮLMĚSÍC						LICHO- KOPYTNÍK					JMÉNO ZPĚVÁKA HABERY					
PŘIPRA- VOVAT JÍDLO						1. DÍL TAJENKY ANGLICKY „ŘIKAT“					OKRAŠNÝ KEŘ					
PŘEDLOŽKA				SÁZET							BA		VZOREC FLUORIDU CESIA			
ZNAČKA CUKRO- VINEK					VELITEĚ KOZÁKŮ KABEL (slangově)						JMÉNO TENISTY SAMPRASE CHVAT					
STOPY										ODDĚLIT SEKEROU						
3. DÍL TAJENKY						ANGLICKY „ROK“					✱	4. DÍL TAJENKY				
✱	KOMORNÍ SKLADBA	ZEMĚ- DĚLSKÉ PRÁCE VÝKVĚT									ANGLICKY „MĚSÍC“ KAPROVITÁ RYBA				SOUHLA- SIT	LETOPISY
NECHUŤ							HÁJOVÁ BYLINA	HUDEBNÍ DÍLO	OSLAVNÁ SKLADBA ZNAČKA OBUVI							
SEVERSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO					HLINÍKOVÁ FOLIE TITUL MUŽE						JMÉNO HERCE ALDY CHUMÁČ					
VLÁKNO K SÍTÍ				LÉČIVÝ PŘÍPRAVEK INICIÁLY OGOUNA								SLOVENSKY „OKA“ ANGLICKY „ONO“				
ŽENSKÉ JMÉNO						2. DÍL TAJENKY					SOK					
ZBYTEK KÁRET, PO ROZDÁNÍ						DVAKRÁT SNÍŽENÝ TÓN					MOČENSKÉ ORGANI- ZACE					



Využijte
naše skvělé
benefity

Zvýhodněný tarif Vodafone

Zvýhodněný tarif Vodafone za 199 Kč bez DPH
a nabídka až na 4 SIM karty!

