

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

3/2018

VIP
ŘIDIČ
**KAREL
LOPRAIS**
str. 24

Otec a syn řidičem v Arriva

Rodinná záležitost str. 14

Téma čísla: Autobusy na fotbalovém MS

Čína mistrem str. 6–9

ARREVUE

3/2018



Téma: Autobusy na MS

Fotbalové mistrovství bylo náročné i z pohledu dopravy. Pořídali jsme se, čím se týmy v Rusku přepravovaly na stadion a zpět.

6-9



Vlečňáky se vrací

Autobusy s vlekem u nás skončily někdy v 70. letech. Je dost možné, že se jednou vrátí. Minimálně to naznačuje jeden zahraniční projekt.

10-13



Sebeobrana v autobuse

Jak se může řidič bránit agresorovi v autobuse nebo mimo něj? Nejlepší je konflikt předcházet a neeskalovat ho, radí instruktor krav maga.

16-17



Arriva Cup má vítěze

Zkušenost s finálovým turnajem ve fotbale v Anglii nám přiblížili členové týmu ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, kteří nás se ctí reprezentovali.

18-19



Karel Loprais: pán Dakaru

Karel Loprais se svou Tatrrou dokázal dlouhé roky vládnout dálkové rallye Paříž-Dakar. Svěřil se mimo jiné, jestli to zkusil za volantem autobusu.

24-25



Text: Pavel Hruža
Foto: Martin Mašín

MILAN VALIŠ

CIO ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA A. S.

Milan Vališ měl na starosti vytvoření centralizovaného ICT střediska a přechod na nový systém SAP. Svěřil se nám, která byla největší úskalí těchto zásadních změn a co přináší.

Co je podstatou této změny?

V loňském roce jsme udělali velkou revoluci. ICT jsme vyčlenili ze všech společností a založili jsme středisko sdílených služeb ICT. Dnes tedy komplexní služby ICT poskytujeme centrálně do Arrivy v celé republice.

Které jsou hlavní výhody nového řešení?

Výhod je několik, ale jedna z hlavních je vyšší míra specializace a znalost členů ICT týmu. Dříve, když bylo ICT zastoupeno v každé společnosti, muselo umět a znát vše, být takovým „ICT supermanem“, protože vše muselo fungovat, každá aplikace či technologie. Dnes ve středisku mají lidé výrazně hlubší znalosti, protože se cíleně věnují jednomu systému/aplikaci a poskytují podporu napříč všemi společnostmi.

Helpdesk je dalším příkladem změny. Je to středobod, kde se sbíhají požadavky uživatelů a přiřazuje se řešení. Uživatelé jednak zadají, co chtějí či potřebují, a jednak vidí, jak probíhá řešení. Všechno je monitorované. To znamená, že jsme schopni ukázat, kdo co skutečně potřeboval, jakým způsobem a kdy jsme to vyřešili. Je vidět, kolik toho řešíme, případně kde se nám opakují problémy, a jsme schopni se k tomu vrátit, zcela to dořešit. Dnes helpdesk používáme už nejen pro ICT, ale i pro nákup,

zavádíme ho pro SAP a budeme ho používat pro HR. Je to formální vstupní místo požadavků od kohokoliv na konkrétní proces nebo konkrétní službu.

Další výhodou je, že máme přehled o nákladech. Víme, kolik nás dneska ICT stojí. Všechny náklady a smlouvy jsou na jednom místě, na jednom nákladovém středisku, a tak jsme schopni vidět náklady do detailu. Díky tomu, že jsme sjednotili ICT, všichni členové týmu mezi sebou komunikují a spolupracují. To je klíčové, protože poskytujeme velké množství služeb, bez výpadků a omezení. Klasika je, že pokud není průšvih, všichni to berou jako samozřejmost.

A nějaký konkrétní přínos ICT pro byznys?

Skvělým příkladem je, že jsme víceméně i díky projektu SAP „naučili“ Arrivu pracovat se Skypem. Lidé jsou tak dnes schopní se v případě problému nebo potřeby operativně domluvit, vzít si sluchátka, svolat si videokonferenci a s kolegy řešit, co je třeba. V reálném čase na svých obrazovkách probírají témata, diskutují dokumenty nebo tabulky, bez jakéhokoliv cestování, hned, což je super, nejen z důvodu efektivity. Toto byla kulturní změna. Skype, jenž je součástí Office 365, jsme nasadili na podzim 2015, v roce 2016 začala Arriva objevovat přínosy a výhody, ale až v roce

2017, když jsme rozjžděli SAP a bylo nutné spolupracovat, se Skype využíval naplno a stal se samozřejmostí. Dnes není problém svolat schůzku, najít si v kalendáři, kdy má kdo volno, sdílet obrazovku, prostě pracovat kooperativně, virtuálně napříč všemi společnostmi.

Ušetří to čas a náklady. Lidé se naučili, že se toho nemusí bát, je to jen nástroj, pomůcka. I tak to ale byla významná změna, kterou bylo nutné vstřebat.

Které bylo největší úskalí přechodu na SAP?

Podle mého názoru zejména jazyková bariéra. Nasazení globální aplikace v lokálním prostředí vyžaduje jednotný jazyk, tedy angličtinu. Na druhou stranu to byl ovšem přínos pro členy týmu, protože z počátku naši lidé měli přirozený ostych, časem ovšem byli schopní při jednáních jasně definovat požadavky na řešení a komunikovat v angličtině s centrálním týmem z Anglie a Německa. Mezinárodní projekt vždy komplikuje, ztěžuje míra porozumění řešeného tématu, když si někdo není v cizím jazyce jistý, je ve stresu. Pro oslabení tohoto faktoru jsme se rozhodli do projektu zapojit české konzultanty. Technologie SAP, kterou používáme, má něco do sebe, je univerzální a opravdu globální. Ale i tak ho musíte „donastavit“ v každé zemi podle lokální legislativy a specifik podnikání. SAP je řešení, které je ze tří čtvrtin, možná až na osmdesát procent všude stejné a pak ho musíte doladit, což stojí zdroje – peníze, čas a lidi na otestování.

V byznysu naší velikosti v rámci naší republiky trvá nějakou dobu, než ho nasadíte, než je vše plně funkční. Nejde změnit aplikaci a očekávat, že v tu ránu s ní všichni umějí pracovat. To je prostě zásadní změna a její uvedení v život trvá minimálně jeden rok. To je ideální čas, ale myslím si, že dva roky bude trvat, než si to kompletně sedne.

Co vám udělalo největší radost?

Určitě to, že si celý ICT tým prohloubil znalosti ve své oblasti – jeho členové už nejsou specialisté na vše a vědí, že mají podporu od ostatních z týmu. Dnes z nich jsou odborníci a vzájemně si pomáhají. Mám velkou radost z toho, že patnáct lidí, kteří se mnou ICT dělají, tvoří kolektiv, který se podporuje nejen v práci. Prostě fungujeme jako tým, pomáháme si. Někdy se porádáme, ale to je život, nakonec se vždy dohodneme a ICT běží tak, jak má a jak se od nás očekává.

Děláme spoustu věcí, rutinu, operativu, rychlé zásahy, vše v reálném čase tak, že byznys není dotčen. Neví o tom. A tak to má být. Protože já si myslím, že každý ajťák, když má s prominutím nohy na stole, tak je to správně. Protože jeho systémy fungují, není v křeči, ví, že je všechno v pořádku. To není samo sebou. Aby měl ten klid, musí dělat mnoho činností, aby jeho systémy nebo aplikace běžely bez problémů a tak, jak je potřeba.

Jsem schopní cokoli pro každého řešit v řádu hodin u systémů v naší správě. To je prostě super.

Den otevřených dveří v Králově Dvoře

Na sobotu 15. září připravila Arriva Střední Čechy tradiční den otevřených dveří. Po celý den bude připraven program pro děti, které se mohou vyžít ve skákacím hradu, při malování na obličej nebo balónkové show. Připraveny budou i jízdy historickými autobusy, prohlídky technického zázemí, ukázky mytí autobusů v automyčce. Odvážní si mohou vyzkoušet řízení skutečného autobusu ve cvičném areálu ve Zdicích nebo prostřednictvím unikátního trenážeru a proběhne i ukázka techniky hasičského sboru a Policie ČR a simulace jejich zásahu. Areál bude otevřen od 9. do 14. hodiny.

Senioři v Kutné Hoře zdarma

Zastupitelstvo města Kutná Hora schválilo zajímavou novinku. Od 1. srpna by měli všichni senioři starší 70 let jezdit kutnohorskou městskou dopravou zdarma. Za Arrivu Východní Čechy zbývá podepsat dodatek ke smlouvě, na jehož základě bude seniorům stačit občanský průkaz. Pokud budou starší sedmdesát let, vystaví jim řidič jízdenku s nulovou hodnotou a mohou městské hromadné dopravy využít.

Provozujeme nový cyklobus na Bouzov

Po dobu letních prázdnin provozujeme úplně novou cyklobusovou linku na známý hrad Bouzov. Cyklisty vozíme přes Lipník nad Bečvou a Litovel až na Bouzov, který patří mezi nejnavštěvovanější památky u nás. Litovelské Pomoraví a Bouzovsko jsou krásné lokality s hustou sítí značených cyklotras. Věříme, že je cyklisté ocení. A jak se tomuto cyklobusu v jeho prvním roce daří? To ukážou až čísla po skončení prázdnin.

V Teplicích na dalších pět let

Teplická MHD zůstává ve správě Arrivy na dalších pět let až do roku 2023. Podle smlouvy, která platí od začátku července, najedeme ročně po Teplicích mezi 1,83 a 2,24 milionu kilometrů. Velkou část smluvních kilometrů odjedou trolejbusy, jejichž flotilu jsme rozšířili v minulém měsíci. Podle nové dohody by se navíc kolem září měla teplická městská doprava zapojit do integrovaného tarifu Ústeckého kraje.

Obnova vozidel pro Olomoucký kraj

V letošním roce jsme na Moravě začali jezdit pro Olomoucký kraj dle nových smluv, které se podepsaly na základě loni soutěžených tendrů. Kraj má mnoho nových požadavků, které se musely promítnout i do obnovy vozového parku. Největší změnou bude dodržení průměrného stáří vozidel po celou dobu kontraktu v každém okamžiku maximálně pět let. Maximální stáří jednotlivých vozidel je pak deset let. Pokud bychom tedy nakoupili všechny autobusy nové, po pěti letech provozu nebudou plnit tuto podmínku a musely by se kompletně vyměnit. Což není moc environmentální. Samotná specifikace vozidel má také jisté odlišnosti oproti vozidlům, která můžeme v ostatních společnostech Arrivy vídat. Tím hlavním rozdílem je barva laku vozidla, kde se striktně požaduje provedení v bílé barvě. Dalším viditelným rozdílem u nových autobusů je provedení čalounění jednotlivých sedadel. Olomoucký kraj striktně požadoval potahovou látku v modré barvě nebo doplněnou o žlutou. U potahové látky musíme zmínit ještě jednu důležitou věc, a to je její antibakteriální a voděodolné provedení.

Nová vozidla jsou plně klimatizovaná. Zde měl kraj také požadavky na udržení tepelné pohody, proto jsme vozidla osadili skly s vyšším tónováním. Kabina řidiče má větší boční zasklení, aby na řidiče v zimních měsících netáhlo



z vozu a v létě mu naopak neunikal chladnější vzduch ze stanoviště do vozu. Přední dveře včetně okna řidiče mají dvojitě zasklení, které zabraňuje mlžení a tím zvyšuje viditelnost. Dále se u vozidel dbá na zvýšenou bezpečnost. Proto jsou vybavena kamerovým systémem pro couvání díky dvojitému jištění včetně parkovacích čidel. Motorový prostor je vybaven čidly detekujícími požár. Kdyby už náhodou došlo k této události, motorové dveře autobusu mají speciální branku, přes kterou je možno vsunout hadici hasičského přístroje do motorového prostoru a hasit bez otevření motorových dveří. Protože jak všichni víme, oheň hoří, když má dostatek vzduchu. Rotační části v motorovém prostoru jsou chráněny mřížkou, která má za úkol zabránit nechtěnému kontaktu s oděvem řidiče, například s vazankou. Technických vylepšení na těchto vozidlech je nespočet. Doufáme, že naše nové autobusy budou dobře sloužit nejen našim klientům – cestujícím v Olomouckém kraji, ale i řidičům naší firmy, kterým ulehčí jejich nelehkou každodenní práci.

V letošním roce se do Olomouckého kraje dodá celkem 13 autobusů Crossway LE 12. Dále tři velkokapacitní autobusy Scania Citywide LE 14,9. Nové autobusy budou rozděleny do oblastí: Šumpersko, Zábřežsko, Mohelnicko, Litovelsko, Olomoucko, Hranicko.





ČÍNA VYHRÁLA FOTBALOVÉ MISTROVSTVÍ

Fotbalové mistrovství světa v Rusku obhospodařovalo množství autobusů. Dodala je trojice značek: tradiční Setra, Hyundai a také čínský Zhongtong. Právě tato v domácích poměrech vcelku málo známá značka má nakročeno k tomu, aby ovládla obrovský a hladový ruský trh. Překvapivě jí k tomu pomůže fotbal – i přes to, že si čínští fotbalisté mohou o tom, že by se prosadili do světové špičky, nechat jen zdát.



Titulek vypadá jako popis šíleného snu některého čínského fotbalového funkcionáře – přesto je pravdivý. Aspoň v jedné disciplíně na skončeném fotbalovém mistrovství světa v Rusku totiž miliardová velmoc opravdu zvítězila. Hrál se o autobusový trh a soupeřem u nás nepříliš známé značky Zhongtong byl jihokorejský Hyundai a německá Setra. Zhongtong si vedl daleko lépe než čínští fotbalisté: jihokorejskou i německou konkurenci podle všeho zvalcoval a ani k tomu nepotřeboval, aby mu připískával pomyslný rozhodčí.



Byznysoví analytici ostatně dlouhodobě tvrdí, že pokud má ambiciózní Čína našlápnuto k tomu, ovládnout nějaký trh, jde o ten ruský. Autobusy značky Zhongtong jsou jasně viditelným důkazem, že tento odhad nemá daleko k pravdě. Značka se na ruském trhu objevila sotva před deseti lety a dnes má v automobilové dopravě podle odborného portálu Chinabuses zhruba čtyřicetiprocentní podíl.

Čína v Chabarovsku

Přesná data se z ruského trhu získávají složitě, faktem ale je, že domácí výroba autobusů se nikdy nevzpamatovala z šoku vyvolaného rozkladem Sovětského svazu na začátku devadesátých let. V kombinaci s pádem celého trhu někdejší Rady vzájemné hospodářské pomoci tento šok znamenal praktickou likvidaci průmyslu vyrábějícího autobusy.

Nějakou dobu ruská města dokázala potřeby hromadné dopravy uspokojovat dosluhujícími flotilami „socialistických“ Ikarusů i Karos. Potom přišla doba symbolizovaná levnými vozidly kupovanými v nejlepší případě z druhé, častěji ale třetí až čtvrté ruky na západních trzích nebo na japonských vrakovištích. Relativní ekonomický růst v Rusku z obrovské země vytvořil významné odbytiště – a Číňané byli první, kdo se odvážili na něj důsledně vstoupit.

Jak uvádí už zmíněný portál Chinabuses, výrobce Zhongtong například ve velkoměstském Chabarovsku provozuje flotilu čítající plně dvě stovky autobusů.

Jeho dvanáctimetrové autobusy jsou dominantním typem v celé oblasti západní Sibíře. Stále silnější zastoupení v Moskvě i Petrohradě přitom svědčí o tom, že čínský výrobce se expanzí ani zdaleka neskončil. Zhongtong se během mistrovství světa ve fotbale stal „vlajkovým vozidlem“ například kostarické reprezentace. Z toho se dá usuzovat, že se výrobce nyní pokusí o expanzi na středoamerické a jihoamerické

trhy. Autobusy značky Zhongtong nabízejí vysokou odolnost, jsou schopné vstřebat značnou míru opotřebení, a přitom jejich pořizovací hodnota není v porovnání se západními značkami nijak vysoká.

Jihokorejské inovace

Hyundai do Ruska během mistrovství světa dodal dvanáctimetrové autobusy typu Universe, a to jak ve variantě Nobel, tak v prémiově vybavené verzi Luxury. Hyundai modelem Universe dokazuje, že jeho snaha vstoupit do drsného a vysoce



konkurenčního prostředí dvanáctimetrových autobusů je méně vážně. Universe splňuje všechny nároky, které se v současnosti na autobusy kladou, a pokouší se přidávat i něco navíc. V případě modelu Hyundai Universe jde o unikátní a patentovaný systém klimatizace. Ta je založená na principu cirkulace vzduchu interiérem autobusu ve dvou směrech. Na prvním místě jde o standardní proudění vzduchu



směrem od střechy, k tomu se ale přidává druhý proud vzduchu, využívající koncepci jednoprostorové koncepce interiéru autobusu. Vzduch tak může současně procházet pod podlahou. Výsledkem je, jak uvádí sám výrobce, „pocitová kvalita srovnatelná s přirozeným prouděním čerstvého vzduchu ve volném prostoru“. V tuto chvíli lze těžko odhadovat, jak si Hyundai se svými modely Universe Nobel a Universe Luxury na ruském trhu povede, v porovnání s vysoce ekonomickým zaměřením už zmíněného autobusu Zhongtong to ale nejspíš nebude mít lehké. Cena jeho modelů se totiž blíží zavedeným

západním typům, přitom ale postrádají prestiž a známost těchto značek.

Západní klasika

Prestíž značky, mimořádná kvalita a technologická pokročilost ve spojení s vysokým komfortem pro cestující až na pětadesátí sedadel – s tím se na ruské fotbalové mistrovství světa podívala Setra. Ta poslala svůj dvanáctimetrový model S 515, který boduje především technologií. Od roku 2013, kdy byl model uveden na trh, удивuje zejména jeho osmistupňová automatická převodovka GO250. Ta vychází z předchozí generace GO240, ale má

spojku přímo na hlavní hřídeli převodovky. Díky této konstrukci se zrychlila změna jednotlivých řazení a zvýšila její životnost při plíživém pohybu – crawleru. Dřívější dosahování rychlosti chůze při pojiždění v koloně či při rozjíždění ve stoupání pomocí prokluzu spojky nebylo z hlediska její životnosti optimální. Setra proto přišla s novým řešením začleněným do ústrojí GO 250. Spojka ovládaná čtveřicí ventilů je plně sepnutá při snižování rychlosti až do cca 3 km/h, protože je při dosažení tohoto limitu připravena se rychle rozepnout. Setra díky zástavbě GO205 dokázala významně zvýšit životnost svých autobusů. To je faktor, který při rozhodování dopravců o nákupu vozového parku hraje významnou úlohu. Potíž pro ruské prostředí spočívá v tom, že Setra je poměrně nákladná. Navíc je vybavena mimořádně komplikovaným odpružením. To na jedné straně posouvá na svébytnou úroveň pohodlí cestujících, na druhou stranu je ale diskutabilní, nakolik je tento systém schopen absorbovat povětrné nerovnosti na ruských silnicích.

Ze strany Setry nebyla účast na mistrovství světa ani tak reklamou určenou pro Rusko, jako spíš ukázkou, na kterou se měly dívat hlavně západní trhy. A není pochyb, že se dívaly. Přímou na místě bylo podle oficiálních údajů přes tři miliony lidí, další stamiliony se dívaly v televizi. To už je reklamní kampaň, která stojí za to.

A mimochodem, autobusy všech tří značek jezdily popsané sportovními slogany, které vymysleli sami fanoušci.

VLEČNÁKY SE VRACÍ. ČESKO JE IGNORUJE



Vyhláška Ministerstva dopravy z roku 2002 má ve věcech jasno. „Přívěsy nesmí být používány k přepravě osob,“ píše se v ní. Možná to je trochu škoda. Autobusové vlečňáky u nás mají dlouhou a záslužnou historii, a jak se ukazuje na mnoha příkladech z okolní Evropy, mohly by mít i zajímavou budoucnost.

Text: Roman Bareš
Foto: archiv autora



Ve vlečňácích máme tradici. Dlouhá léta u nás jezdily autobusy Škoda 706 RTO s přívěsy Jelcz

Rakouský Innsbruck je jedním z nejkrásnějších horských měst. Město v Tyrolích má zhruba 170 tisíc obyvatel, každou zimu se do něj ale nahnou statisíce lyžařů. Ještě před pár desítkami let zde řešili nával turistů na sjezdovky tak, že za autobusy prostě a jednoduše připojili osobní přívěs. V osmdesátých letech minulého století se innsbručtí radní rozhodli, že přívěsy jsou potenciálně nebezpečné – a to přes to, že se při jejich používání nikdy nikomu nic nestalo. Trable přišly, až když v Innsbrucku osobní vlečňáky vyřadili z provozu. Ukázalo se, že autobusy jednoduše nestíhají. Doprava začala kolabovat, docházelo k obrovskému opotřebení techniky, bylo zapotřebí nakupovat nové – a drahé – autobusy. V Innsbrucku se vcelku rychle dostali do ukázkového začarovaného kruhu. Pokud chtěli dostat turisty přinášející městu peníze na sjezdovky a zase zpátky, potřebovali autobusy. Autobusy dokonale zacpávaly komunikace, čímž docházelo ke snižování toho, čemu se říká návštěvnický komfort. Řečeno zcela jednoduše, když už člověk přicestuje do Alp, nestojí o to, aby svou dovolenou trávil v prostředí, které připomíná autobusové nádraží. Významně se začalo zvyšovat taky znečištění ovzduší. Výsledek? Roku 2007 se vlečňáky do Innsbrucku vrátily. Nic efektivnějšího se jednoduše nepovedlo vymyslet.

Proč to v Tyrolích jde

Innsbrucké dopravě se zavedením přívěsů určených pro osobní dopravu mimořádně

ulevilo. Soupravy se totiž používají nejen jako vítaná posila během lyžařské špičky, ale také pro dopravu do zaměstnání a do škol. Používají se v oblasti s integrovanou dopravou, vlek je určen majitelům předplatních jízdenek a kontrola je obdobná jako v městské dopravě. Za celou dobu novodobého provozu se pouze jeden den souprava nepoužila kvůli sněhovým podmínkám. Innsbrucký provozovatel autobusové dopravy Postbus se cestujících na

spokojenost se soupravami zeptal v písemném dotazníku. Pětaosmdesát procentům z celkem 650 odpovídajících cestujících by další rozšíření provozu buszugů, jak Rakušané vlečňákům říkají, přišlo vhod. Cestující oceňují například to, že za dobu provozu nenastal žádný problém s vandalismem. V autobuse jezdí starší klientela, ve vleku studenti, rodiny s dětmi a maminky s kočárky. V podstatě bezproblémový provoz osobních přívěsů v Rakousku vyvolává otázku, proč



Autobusové přívěsy bylo možné na českých silnicích vidět ještě koncem sedmdesátých let



Moderní přívěsy vyrábí švýcarská společnost Hess. V Innsbrucku pomáhají rozšířit kapacitu v době turistické sezony

něco, co funguje kousek za hranicemi, nemůže fungovat u nás. Odpověď lze snadno najít v přístupu k řešení problémů. Rakušané jednoduše připustili, že technika od časů největšího rozmachu vlečňáků udělala obrovský skok. Přívěs za autobusem už dávno není nějakým neřiditelným a nevyzpytatelným závažím, které všechny jenom ohrožuje. Rakouské přívěsy vyrábí švýcarská společnost Hess. Vykazují dlouhou životnost – vydrží v provozu dvacet let. Jízda probíhá bez vibrací a hluku z motoru, ovladatelnost soupravy je stejná jako u dvanáctimetrového autobusu. Podmínkou pro povolení provozu byl i kamerový systém ke sledování nástupu cestujících, monitorování dění ve vleku a na zádi autobusu pro připojení vleku nebo couvání. Vlek má obě nápravy řízené, proto perfektně kopíruje stopu autobusu. Sečteno a podtrženo, Rakušané v roce 2003 zahájili testovací provoz a o dva roky později na základě zkušeností z něj sepsali novou legislativu. U nás to vypadalo jinak. Ve stejné době vyšla už zmíněná vyhláška, která vlečňáky jednoduše zařídla.

Krkonošská zkušenost

Pravděpodobně se shodneme na tom, že krkonošské Mísečky jaksi nejsou žádný Innsbruck. Přesto řeší podobný problém, který museli vyřešit v tyrolském podhůří alpských gigantů. Mísečky se v pravidelných,

zhruba hodinových intervalech zaplní lidmi, kteří se chtějí nechat vyvézt o pár set metrů výš k Vrbatově boudě. Vypadá to pokaždé stejně – dva dýchavičné autobusy na tu práci prostě nestačí, takže se pravidelně na část lidí prostě nedostane a ti musejí pěkně po svých. Třeba na těhotné ženy, na rodiny nebo seniory se tu nebere žádný ohled. Kdo nemá dost silné lokty nebo není ochoten strávit v dosti odpuzujícím prostředí mísečské autobusové stanice třeba tři hodiny čekáním, ten má smůlu. Takových míst by se nejen na českých horách dalo asi najít mnoho. Tady všude by se uplatnily osobní přívěsy – jenže česká legislativa s nimi jednoduše nepočítá. Člověk přitom nemusí být velký expert, aby si dokázal spočítat, že by se vyplatily. Třeba v Německu podobné soupravy jezdí pod legislativní výjimkou. Tamní zákonodárci si uvědomili, že se to vyplatí: vlečňák zvyšuje spotřebu paliva u tažného autobusu o pouhých pět až osm procent. Čeští dopravci by navíc o vlečňáky stáli. V domácích novinách se už před deseti lety psalo o tom, že by „metrobusey“ mohli pohodlně zefektivnit dopravu ve špičce například mezi Prahou a Kladnem nebo Hradcem Králové a Pardubicemi. Novinář Jan Sůra zase zjistil, že jen v Kolíně by „využili nejméně šest takových vleků“.

Minulost a budoucnost

Experti, které před nějakou dobou oslovil



Busportál, přesvědčivě vyčíslili, že provoz přívěsů u jediné soustavy znamenal úsporu zhruba deseti litrů nafty na sto kilometrů. Dalšími výpočty dospěl k autoritativnímu tvrzení, že by si na sebe vlečňáky dokázaly „vydělat“.

„Z hlediska výrobce bude ekonomicky výhodná série zřejmě zhruba 30 kusů souprav v prvních dvou až třech letech výroby. Pokud se podaří zajistit výrobu přívěsu na stejné výrobní lince a se stejnou produktivitou práce jako pro tažný autobus, budou zřejmě i pořizovací náklady v ekonomicky výhodném pásmu,“ napsal Busportál.

Přesto se k jejich zařazení do provozu v Česku zatím neschyluje. Rozhodující slovo by zde měli mít sami dopravci. Pokud projeví zájem o změnu legislativy ve prospěch provozu přívěsů, Ministerstvo dopravy by jim vyšlo vstříc – v tomto směru ostatně ministerstvo už několikrát vyjádřilo vstřícnost. Pokud jednoho dne přijde rozhodnutí obnovit provoz přívěsů za autobusy, bude na co navazovat. Dlouhá léta u nás jezdily přívěsy Jelcz, tahané autobusy Škoda 706 RTO. Za zmínku stojí, že jeden přívěs nadesignoval věhlasný designér Josef Sodomka, podepsaný pod nadčasovými skvosty z kopřivnických dílen automobilky Tatra. Karoserie Sodomka bývaly ve své době natolik známou značkou, že je vyhledávali i špičkoví výrobci luxusních automobilů. Přívěsy Jelcz si lidé nejspíš ještě budou pamatovat, půvabné Sodomkovy osobní přívěsy PRK6 zmizely v minulosti. Existují údajně jenom dva, přičemž ten druhý rekonstruoval hasičský záchranný sbor v Novém Rychnově.

Smutná minulost osobních přívěsů ale obsahuje i nadějně vyhlídky do budoucnosti. Pro domácí průmysl by výroba přívěsů mohla znamenat zajímavý impulz. Koneckonců až do sedmdesátých let minulého století se v Karose vyráběly přívěsy typu B40. Bylo by zajímavé sledovat, jak se na toto dědictví povede navázat. Stačí k tomu jedině: Aby se domácí dopravci přesvědčili o tom, že se jim vlečňáky vyplatí.



Text: Pavel Hruža
Foto: Martin Mašín

RODINNÁ ZÁLEŽITOST

Nestává se příliš často, že by se autobusácké řemeslo dědilo z generace na generaci. Otec Jiří a syn Ondřej Pěnkavovi řídí autobus ve společnosti ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY. Přes rozdílný objem kilometrů najetých za volantem autobusu mají část zkušeností stejných.

Jak dlouho řídíte autobus?

Jiří: Jezdím už od 80. roku, takže je to pěkná řádka let.

To je dlouhá kariéra. Kolik máte najeto kilometrů?

Nevím přesně, jak se to eviduje, ale viselo na nástěnce, že mám něco přes milion osm set tisíc...

Byly nějaké nehody?

Kdepak, bez nehody.

To je úctyhodné. Proč jste se rozhodl pro tuto dráhu?

Šoféřina mě bavila odmalička, dělám to prostě proto, že mě to baví. Ačkoli když se syn rozhodl, že půjde taky řídit autobus, myslel jsem, že mu přerazím ruce. (smích) Není to lehké, často jste v práci patnáct hodin.

Co vás, Ondřeji, přivedlo k tomu, pokračovat ve šlépějích táty?

Odmalička jsem viděl, že je táta autobusák. Přestože jsem vyučený řezník a chvíli jsem řezničil, napadlo mě, že zkusím sanitku. Jezdil jsem na převozce, ale když jsem dosáhl věku, kdy jsem mohl řídit autobus, chtěl jsem si to zkusit. No a dnes jsem tu

osm let. A baví mě to. Kdyby mě to nebavilo, tak bych to dělat nemohl.

Jaké to je v porovnání s řízením sanitky? Menší drama a větší pravidelnost?

Víc řízení, samozřejmě větší zodpovědnost, víc komunikace s lidmi...

Jak vycházíte s vedením a s kolegy?

Jiří: Vycházíme spolu dobře, nemůžu říct, že ne. Občas narazí kosa na kámen, ale vždycky se to uklidí. Život běží a je třeba ho tak brát. Vždycky jsme se snažili se dohodnout a dohodli se, i když to občas zajiskří. Je to součást práce a stejně je to určitě i v jiných oborech.

Co vás, Ondřeji, na práci řidiče autobusu nejvíce baví?

Hlavně to řízení velkého auta.

Jezdíte na stejných linkách?

Jiří: Nejezdíme. Jezdil jsem Strašice–Příbram, a když syn nastoupil, šel na tuto linku místo mě a já jsem začal jezdit Hořovice–Plzeň. Teď se občas prošťídáme, když je potřeba, vyhovíme si.

Když se potkáte, bavíte se o práci?

Jiří: Jen když se stane něco neobvyklého. Třeba nedávno přišel syn a říká: „Pojď se podívat, co mám na kameře.“ Půlkilové železo mu od protijedoucího kamionu vlítlo do čelního skla... Sklo to udrželo, ale roztránilo se tak, že bylo až na třetím sedadle. Povídáme si o podobných zážitcích z cest.

Máte nějaké oblíbené cestující?

Jiří: Syn vozí mladé holky do školy do Příbrami. (smích) Ale jo, jsou cestující, se kterými člověk občas prohodí pár slov, protože jsou příjemní, a hned to jinak baví. Když přijde někdo ostřej a arogantní, člověk to skousne, protože co mu zbývá.

Ondřej: Většinou se vám vrací, jací jste na lidi. Nedávno jsem vezl paní, které se rozteklo maso na podlahu. Přišla za mnou, omluvila se, já jsem z toho nedělal vědu a další den mi přinesla bonboniéru. Podle mě jde o přístup. Jak se chováte k lidem, tak se chovají oni k vám.

Jiří: Jsou obce, kde jsou příjemní lidi i děti jsou klidné, a jsou obce, kde svezete děti ze školy a máte autobus jak po výbuchu. Ale můžu říct, že jsem takovou skupinu vozil asi pět let, párkrát jsem je to nechal po sobě uklidit a dnes po nich nezůstane ani jízdenka.

Máte naopak nějakou zkušenost s agresivními cestujícími?

Jiří: Tak agresivními, že by mě někdo napadl, to ne.

Ondřej: Já taky ne.

Máte nějakou přezdívku pro cestující? Víte, že se jim někdy v autobusácké hantýrce říká třeba „kaštani“...

Jiří: Kdysi, v 79. roce, jsem jezdit v Praze na městské a tam se zrovna tohle říkalo, ale tady ne.

Ondřej: Já vozím jednu paní, které říkám kořenářka, protože má ráda bylinky.

Týden v životě...



Darko Rihtera dispečer společnosti Arriva Kam-Bus (Slovinsko)

Co je vaším povoláním a kde pracujete?

Jmenuji se Darko Rihter a pracuji jako dispečer společnosti Arriva Kam-Bus ve Slovinsku. Arriva Kam-Bus je malá firma (máme pouze 76 zaměstnanců), ale přesto patříme k významným slovinským poskytovatelům služeb veřejné dopravy. Zajišťujeme autobusovou dopravu v našem městě Kamniku a v jeho okolí a také každodenní služby ve slovinském hlavním městě Lublani. Lidé naši dopravu využívají ke každodennímu dojíždění do práce a do školy. Tím, že jim zajišťujeme přístup ke vzdělání, obchodům, zaměstnání, rekreaci, zdravotnictví a dalším klíčovým službám, je naše práce velice důležitá. Bez veřejné dopravy by se chod světa zastavil! Jako dispečer mám velice dynamickou a někdy náročnou práci, která mě ale naplňuje. Každý den je úplně jiný, a když ráno vstávám, můžu si být jistý, že mě čeká jedinečný den.

Jak jste se k práci v tomto oboru dostal?

U společnosti Arriva Kam-Bus jsem začínal jako řidič autobusu. I dnes ještě občas usednu za volant a řídím linkový, školní nebo charterový autobus. Díky tomu neztrácím kontakt s jádrem naší činnosti a dokážu lépe pochopit problémy, se kterými se kolegové řidiči potýkají. Tím, že jim vypomáhám, si samozřejmě také vysloužím jejich respekt. Ještě teď si pamatuju svůj první den ve firmě. Bylo to před 11 lety. Každý nový začátek je něčím mimořádný a mě tehdy překvapilo,

s jakou vřelostí mě všichni zaměstnanci přivítali. Od prvního dne jsem měl pocit, že jsem součástí týmu, což se za ty roky nezměnilo.

Jak vypadá váš typický týden?

Protože jsme zeštíhlená firma, moje práce obsahuje řadu úkolů, například přípravu pracovních příkazů, zajištění toho, že doprava probíhá podle plánu, dokumentaci a rozbor údajů z tachografů, vytváření jízdních řádů, řešení poruch vozidel a péči o hlavní autobusové nádraží v Kamniku, kde působíme. K mým povinnostem také patří zajišťovat, aby řidiči nosili uniformy a propagovali tak naši značku a aby udržovali své „pojízdné kanceláře“, tedy autobusy, v čistotě.

Která z hodnot společnosti Arriva pro vás znamená nejvíce?

Jde vlastně o dvě hodnoty. V našem týmu máme velkými písmeny napsáno TÝMOVÁ PRÁCE a SPOLEČNĚ. Jeden na druhého se spoléháme a věříme, že se všichni vždycky zachovají správně. Společně pracujeme na projektech Accelerate, jako je Driving Arriva, a na efektivnosti řidičů. Mým úkolem je sledovat a analyzovat údaje o spotřebě paliva a poté vést konstruktivní diskuse s kolegy řidiči. Zjistil jsem, že je to také skvělá příležitost, jak získat zpětnou vazbu od řidičů, protože ti vědí nejlépe, co se děje v terénu. Mají hodnotné informace, a je tedy důležité, abychom jim naslouchali. Díky tomu, že se s námi podělí o informace, se můžeme přizpůsobit aktuální situaci na silnicích, a především naplnit očekávání našich cestujících – to znamená vytvářet pro ně jakožto zákazník ty nejlepší podmínky. Klíčovou součástí mé práce je péče o zákazníky. Zpracovávám připomínky, zpětnou vazbu a stížnosti cestujících. Tím mohu ovlivnit to, jak lidé vnímají naši firmu, a také to, jak firma funguje.

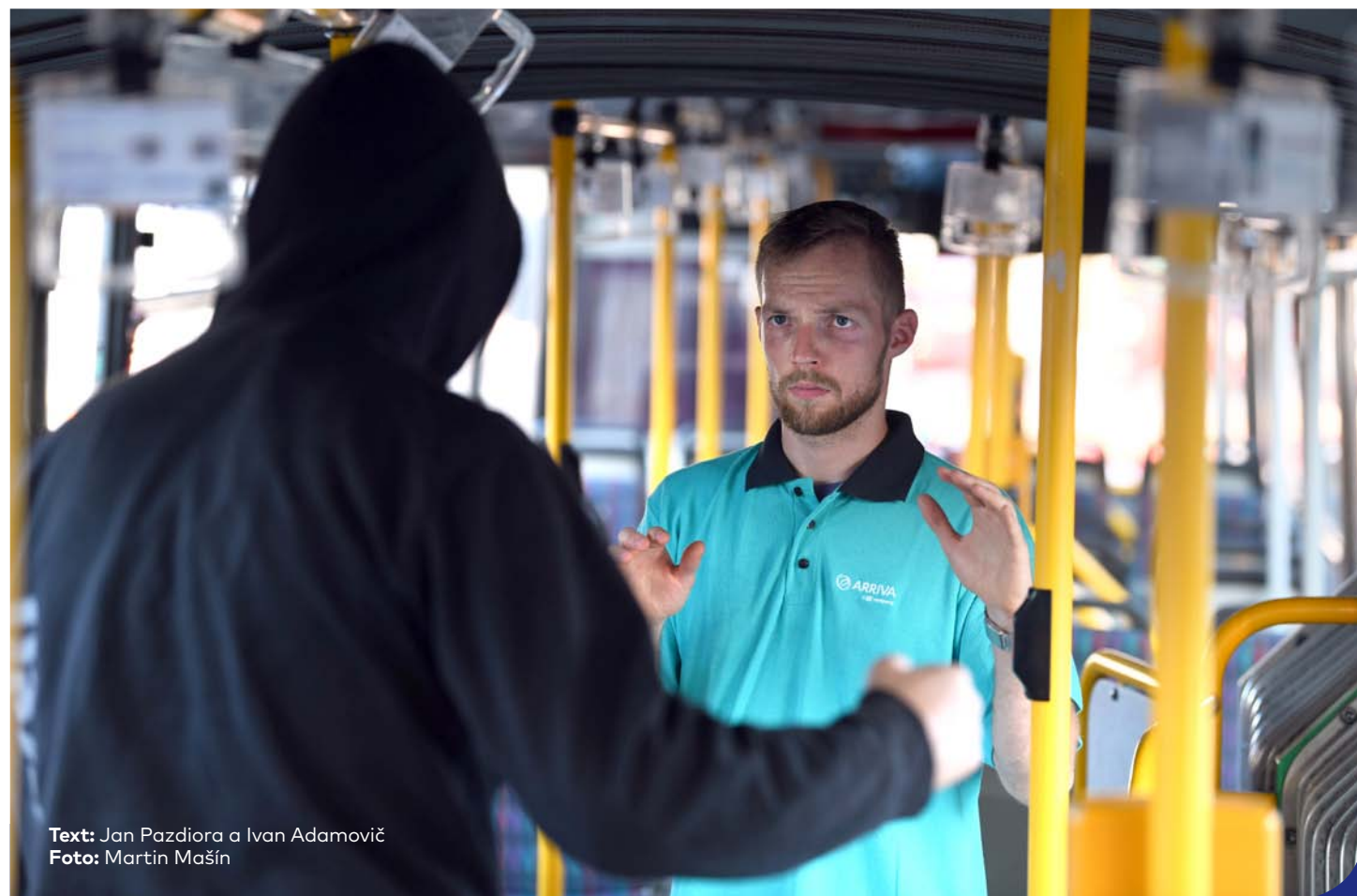
Na co jste nejvíce pyšný?

Naše firma dopravuje děti v regionu do základních škol. Tahle práce má v mém srdci zvláštní místo, protože děti, rodiče i učitelé se spoléhají na to, že školáky bezpečně dopravíme z domova do školy a zpátky. Doprava se svými krásnými vlastnostmi je živoucí proces. Je dynamická a často nevyzpytatelná, takže pro náš úspěch je zásadní dobrá organizace, přizpůsobivost a připravenost. A právě dynamickou povahu firmy a potřebu všestranné práce mám na svém povolání nejraději.

Co děláte ve volném čase?

Po pracovním dni je důležité si odpočinout. Volný čas rád trávím doma ve své dílně, kde vytvářím sochy, jako je třeba ta, co jsem udělal pro náš zimní Arriva Fest. Čerpám tak novou energii a pak jsem zase připraven potýkat se s novými úkoly, které přinesou další den.





Text: Jan Pazdiora a Ivan Adamovič
Foto: Martin Mašín

BUĎ PŘIPRAVEN!

Jak se vypořádat s agresivním cestujícím v autobuse? Mnohem těžší a zodpovědnější to je, když jste v pozici řidiče. Na rady jsme se zeptali zkušených instruktorů bojového systému krav maga Jana Pazdiory a Martina Stehlíka.

Proč právě krav maga? Jde o komplexní systém managementu osobní bezpečnosti. Není to tedy bojový sport, jako je třeba karate, není to vůbec sport. Na pohled nepůsobí efektně, z bojových sportů si vypůjčuje prvky, které se hodí, ale především počítá s praktickým využitím v podmínkách, které vůbec sportovní nejsou – na nečekaném místě, ve stresu, v situaci, kdy má útočník často fyzickou převahu. Předně je třeba říci, že jakýkoliv konflikt, který se dostane do fyzické roviny, je problematický nehledě na jeho výsledek. Fyzická konfrontace vždy znamená podstoupení rizika vlastního zranění či následného posuzování přiměřenosti obrany orgány činnými v trestním řízení a s tím související stres, který výrazně snižuje kvalitu vašeho života i v případě, že jste byli v právu a vše jste udělali správně.

Proto tedy platí jednoduché pravidlo – pokud se lze konfliktu jakkoliv vyhnout, udělejte pro to maximum! Důležitá je prevence konfliktu a přehled. Pokud to lze, měla by být snaha nepouštět do autobusu očividně problémové osoby (například pod vlivem drog a alkoholu). Pokud někdo takový v autobuse již je, měl by mít řidič stále přehled o tom, kde sedí. Jako zásadní vidíme také komunikační schopnosti, které je potřeba trénovat, ideálně v rámci tréninkových scénářů. Pokud budeme mluvit o konfliktní fázi, pak bychom v případě jakéhokoliv střetu v autobuse v první řadě doporučili vozidlo zastavit na bezpečném místě, čímž se předejde zraněním při pádech v pohybujícím se dopravním prostředku a zároveň se minimalizuje riziko dopravní nehody. Následně vždy radíme mít v telefonu uložená

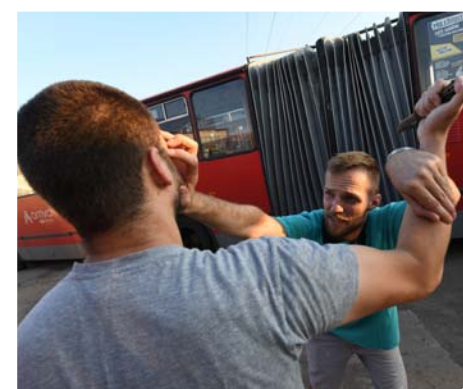
v rychlých předvolbách čísla na integrovaný záchranný systém a ihned volat. Co se týká použití prostředků pro sebeobranu, v dopravním prostředku doporučujeme použití spreje typu tekutá střela, s nímž je možné mířit a neohrozit tak ostatní pasažéry. I ta sebeúčinnější zbraň je vám k ničemu, pokud ji nemáte neustále po ruce. A zbraň, kterou u sebe nosíte, ale netrénujete s ní a neumíte ji používat, pravděpodobně přinese v krizové situaci více škody než užítka a možná nakonec skončí v rukou útočníka.

Na volném prostranství

Předpokládejme, že nemůžete jen tak utéct, což by bylo asi nejlepší řešení. Má-li útočník nůž, snažme se, aby se nám nedostal k tělu na délku své ruky. Ideální je pokusit se jej kopnout do citlivých míst – do rozkroku,



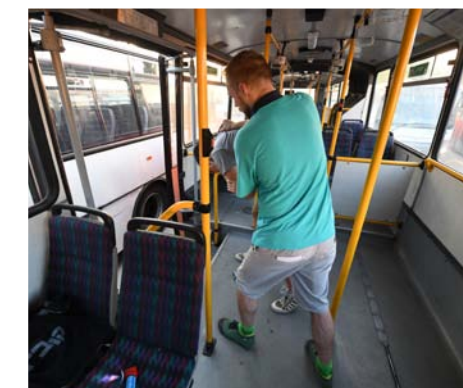
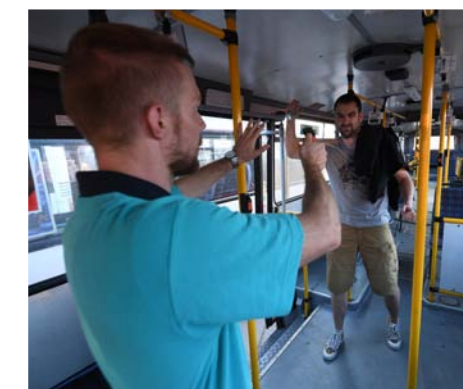
a pokud jste pružnější, tak do břicha či bránice. Následují další kopy či rány pěstí. Při ohrožení života se nerozpakujte útočníka poranit, miřte i na jeho oči nebo krk. V případě, že budete mít k dispozici teleskopický obušek, snažte se jím zasáhnout



ruku svírající nůž. Je to z hlediska udržení vzdálenosti bezpečnější, než obuškem útočit na hlavu nebo kolena. Hlavní nebezpečí plyne z taseného nože, proto musí být vaším primárním cílem.

V prostoru autobusu

Na fotografiích zachycujeme situaci, kdy na konečné zůstane poslední cestující, nevystupuje a začne se chovat agresivně. Opět platí, že ideální je vzdálit se a volat pomoc. Pokud se řidič rozhodne se k podezřelému cestujícímu přiblížit, může mít připravený pepřový sprej, ale ne tak, aby jej cestující viděl – mohl by to vnímat jako výzvu k útoku. Řidič sáhne po spreji v okamžiku bezprostředního a náhlého ohrožení. Proud tekutiny míří na hrudník agresora, trefí ho lépe než obličej. Oslepeného agresora vystrčí z vozu, zavře a zavolá pomoc.



Za volantem

Je-li řidič napaden, pokusí se vstát, aby nebyl ve výškové nevýhodě. Na odražení útoku použije úder pěstí a pokračuje dalšími údery či kopy. I samotný úder se lépe provede ze stoje, lépe se do něj položíte i s rotací boků. Není třeba útočníka „dobíjet“ do bezvědomí, řidič by pak musel vysvětlovat přiměřenost obrany. Myslí na bezpečí své a cestujících. Nedoporučujeme pokoušet se o nasazování jakýchkoliv pák. Ty vyžadují mnohaletý trénink, naprostý klid myslí a silovou převahu. Ve stresu platí co nejjednodušší řešení, na ta složitější ostatně nebudete mít ani pomyšlení.

Chcete-li si vyzkoušet bojový systém krav maga, můžete se obrátit na Choketopus Gym, kde působí poradci k tomuto článku.



V tělocvičnách v Praze 3, 7 a 9 nabízejí širokou škálu kurzů pro muže i ženy všech věkových kategorií a tréninkových ambic. Pořádají i specializované tréninky sebeobrany ve vozích hromadné dopravy. Web: choketopusgym.cz. Telefon: 776 575 590.





Text: Lukáš Třešňák
Foto: Archiv autora

FOTBALISTÉ ARRIVY V ANGLII

Fotbalový tým ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY vybojoval vítězství v české části turnaje Arriva Cup, což amatérským sportovcům umožnilo zúčastnit se mezinárodní části poháru v britském Birminghamu. Cestu tam a zpátky pro ArRevue popsal přímý účastník Lukáš Třešňák.

Naše cesta do Birminghamu v Anglii začala 26. června na trávníku ve Zdicích. Tamější turnaj byl kvalitní a velmi náročný jednak kvůli velmi dobrým soupeřům, ale také kvůli počasí, které bylo spíše na odpočinek u vody než na celodenní sportování. Po výhře v posledním zápase, kdy jsme se štěstím porazili tým Teplic, jsme pomalu začali zjišťovat, že jsme skutečně první a že vidina evropského turnaje v Birminghamu se stala skutečností. Vyčerpání vystřídala euforie

a radost. Nadšení netrvalo ani pár hodin, když si někteří hráči začali uvědomovat, že budou muset poprvé ve svém životě vstoupit na palubu letadla a vznést se do výše několika kilometrů. Už to samo o sobě bylo pro některé účastníky stresující. Čím víc se blížil odlet, tím víc nervozita stoupala. Nutno dodat, že ani „dobráčtí“ kolegové těmto hráčům k překonání strachu historikami o leteckých katastrofách příliš nepomáhali, spíše naopak.

Den D

Nastal den D – odlet. Jako správní zaměstnanci dopravní společnosti jsme se dostavili načas do areálu společnosti, kde jsme měli přistavený VIP autobus, který nás odvezl na letiště do Prahy. Nervozita se stupňovala. Odlet měl být ve 13 hodin našeho času, ale kvůli technickým potížím byl odložen o hodinu. Bohužel ani ve 14 hodin jsme se odletu nedočkali. V ten čas už začal stres opadávat a všichni jsme začali očima posunovat čas na 16. hodinu, na kterou byl náš let přesunut. V průběhu dlouhého čekání jsme si museli připomenout



chuť českého piva, abychom měli srovnání s tím anglickým... Vzlet proběhl velmi příjemně a celý let probíhal v poklidu bez turbulencí. V 17 hodin anglického času jsme přistáli na letišti v Birminghamu. Po přistání se náš kamarád a spoluhráč Martin Zázvorka mohl podívat do pilotní kabiny za kapitánem, kde si ve velmi přátelském rozhovoru vyměnili zkušenosti z řízení letadla a autobusu. Na závěr si oba muži na znamení respektu



Tým ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY

potřásli pravicemi a zvěčnili se na fotografii. Na letiště pro nás přijel minibus s řidičem, který na první pohled vypadal jako skvělý španělský hráč a fotbalový trenér Manchester City Josep Guardiola. Naše cesta z letiště vedla přímo do hotelu JURYS INN, kde jsme byli ubytováni. Náročný den jsme ukončili procházkou po městě, ochutnávkou anglického piva a přípravou taktiky na sobotní turnaj.

Zápas

Sobotní den začal skvělou snídaní a kolem desáté jsme spolu s dalšími evropskými týmy (Slovinci, Italové a Poláci) vyjeli autobusem na hřiště. Počasí slibovalo „osvěžujících“ 28 stupňů a slunečné nebe bez mráčku – takže skvělé podmínky pro fotbalový turnaj. Po úvodní povinné rozcvičce, při které jsme rozcvičili i svaly, které do té doby klidně dřímaly, jsme začali hrát zápasy základní skupiny. První zápas pro nás nedopadl moc dobře, bylo vidět, že umělý povrch, na kterém jsme hráli, má jiné vlastnosti než travnaté hřiště, na které jsme zvyklí. Další zápasy jsme bojovali statečně, bohužel soupeři byli opravdu velmi dobře



sehraní a fyzicky zdatnější. V osmifinále nás vyřadil tým „psů baskervillských“, a tak jsme skončili ve stejné fázi šampionátu jako tentýž den tým Argentiny či Portugalska na probíhajícím fotbalovém mistrovství světa v Rusku. Celý turnaj jsme si však užili, zahráli jsme si proti zkušenějším týmům, nevyhráli jsme, ale odcházeli jsme s hlavou vztyčenou. Cesta zpět na hotel byla v režii národních písní, kdy italský tým začal těmi svými bavit celý autobus, přidali se Slovinci i Poláci a následně jsme zazářili i my. Večer jsme trávili odpočinkem a důkladným rozбором jednotlivých zápasů při vychutnávání místní kuchyně.

Goodbye, Birmingham

V neděli jsme šli na poznávací procházku po městě, kde jsme objevili i lodní kanál, který protíná část města. Kolem 15 hodin anglického času jsme přijeli na letiště a v 17 hodin jsme odlétali. Celý tým ve složení Vladimír Káš, Martin Abrahám, Milan Fuksa, Pavel Kalina, Lukáš Třešňák, Martin Zázvorka, Zdeněk Dubský, František Galek, Vlastimil Procházka a psychická podpora Pavlína Kesslová si turnaj užil a byla to dobrá zkušenost. Děkujeme vedení společnosti za možnost reprezentovat ARRIVU ČESKÁ REPUBLIKA na mezinárodním turnaji.



Společná rozcvička

Text: Hynek Adámek
Foto: archiv autora a iStock

LANOVKOU K CÍLI CESTY

Film Kam orli nelétají mám rád, a nejen kvůli Clintu Eastwoodovi v jedné z hlavních rolí. Pokaždé mě dostane atmosféra a hlavně akční scéna na lanovce... Nemusíte ale být fanoušky stříbrného plátna, a přece si myslím, že vás jakákoliv lanovka v krajině vždycky na chvíli zaujme.





Pod lanovkou na Lipně si můžete užít downhillovou trať na kole

Mažná proto, že je to fenomén, který bereme jako důkaz našich technických dovedností. Nejde přitom o nic nového. Lanovky už ve 4. století před naším letopočtem využívali Číňané k přepravě stavebního materiálu. Lana byla pouze rostlinného původu, ale fungovalo to. Opravdovou revoluci v oboru přinesl až rok 1834, kdy německý důlní rada Wilhelm Albert vynalezl ocelové lano. Poté nastal rychlý rozvoj průmyslových lanovek. Převážet lanovkami lidi se ale začalo teprve ve druhé půlce 19. století. První osobní sedačková lanovka na světě vznikla v USA v roce 1936 (Sun Valley, stát Idaho). Málokdo už ale ví, že naše nejstarší sedačková lanovka je zároveň nejstarší osobní lanovka v Evropě a že svězt se na ní není ani dnes žádný problém.

Musíte však do Beskyd. Tady začala v roce 1940 stavba lanovky z Ráztoky na Pustevny. Rozjela se už za dva měsíce, 4. března 1940. Měla převýšení 304 metrů a 81 sedaček z dubových prken, s košíkem a hákem po straně pro uložení lyží. Po rekonstrukcích zde

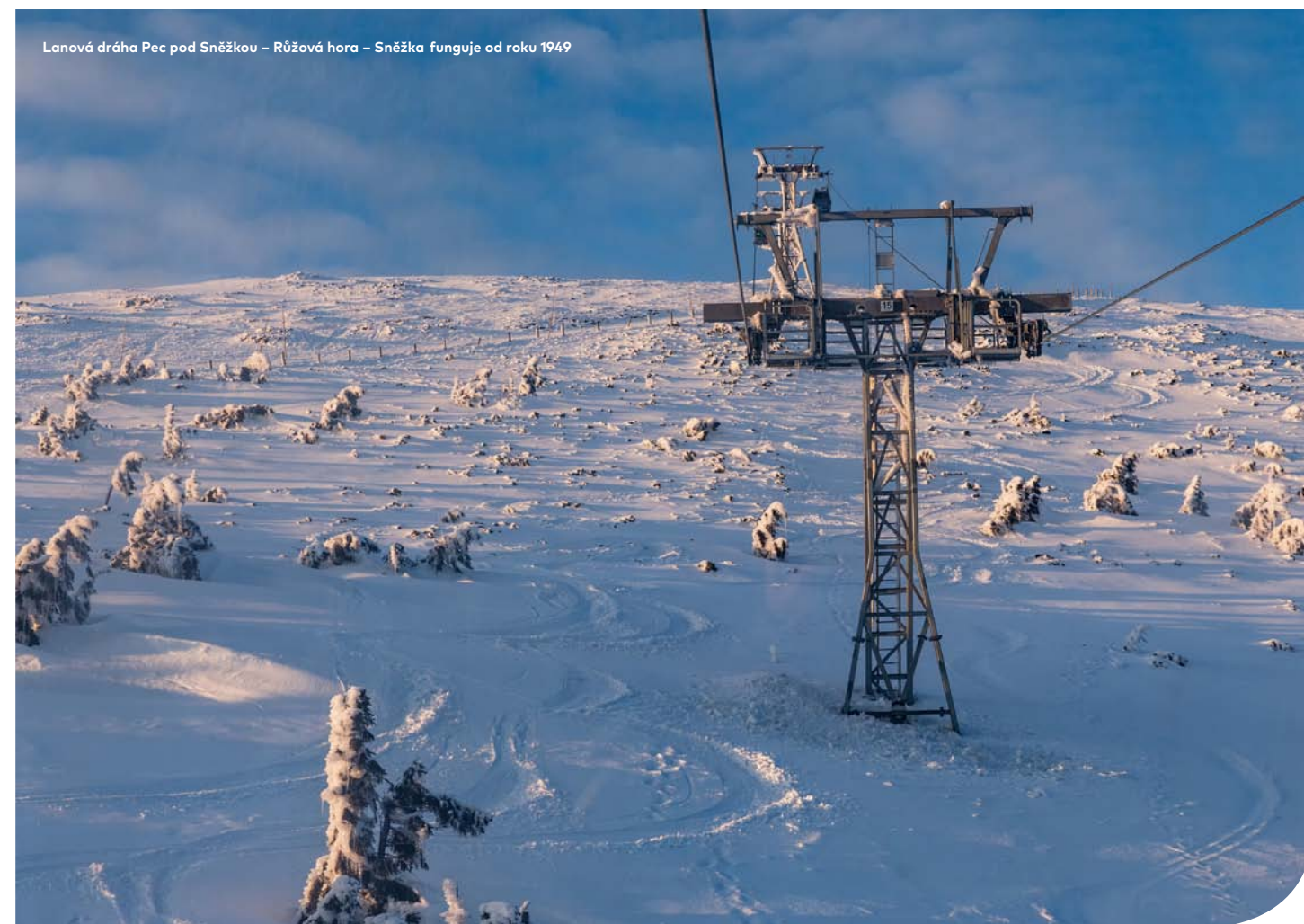
dosud funguje lanovka s délkou 1 637 metrů, v cíli na Pustevnách (1 018 m n. m) budete za 11 minut a záleží jen na vás, zda vyrazíte k soše boha Radegasta, nebo ke zdejšímu dřevěným stavbám. Dnes už ikonická socha Radegasta, slovanského boha úrody, sklizně, hojnosti a pohostinnosti, slunce a ohně, je umístěna na hřebeni mezi poutní kaplí sv. Cyrila a Metoděje a Pustevnami. V roce 1929 ji



Pustevny

v USA vytvořil sochař Albin Polášek, rodák z nedalekého Frenštátu pod Radhoštěm. Původní socha z umělého kamene s přísadou žulové drti obtížně odolávala drsnému počasí, a tak zde byla nakonec instalována její žulová kopie od Jana Sobka z Leskocve. Originál zdobí vestibul frenštátské radnice. Dřevěné stavby Maměnka a Libušín byly na Pustevnách vybudovány podle projektu architekta Dušana Jurkoviče ve stylu lidové architektury. Na výzdobě interiéru se podíleli malíři Mikoláš Aleš a Karel Štapfer. Bohužel 3. března 2014 byla budova Libušína zasažena požárem, který poničil unikátní jídelnu a nástěnné malby. Celý areál Pusteven je národní kulturní památkou.

Ani na nejvyšší vrchol republiky nemusíte po svých. Od roku 1949 tady funguje lanová dráha Pec pod Sněžkou – Růžová hora – Sněžka. Původně byla stanice Růžová hora přestupní, sedačky lanovky jen dvomístné a sedělo se bokem po směru jízdy. Po modernizaci v roce 2014 se



Lanová dráha Pec pod Sněžkou – Růžová hora – Sněžka funguje od roku 1949



Modernizovaná lanovka na Sněžku

svezete kabinkovou lanovkou s převýšením 760 metrů. Nejvyšší hora je fenoménem v každém státě, takže v letní sezoně počítejte s frontami u dolní stanice v Peci pod Sněžkou. Hodinová kapacita lanovky zůstala na 250 lidech, což často kvůli velkému zájmu nestačí. Doporučuji před výletem sledovat předpověď počasí. Sněžka je větrná hora, a když začne pořádně foukat, může být v provozu jen dolní úsek lanové dráhy. Každopádně lanovkou na Sněžku a dolů pěšky je příjemný celodenní výlet.

Když vystoupíte z lanovky, nemusíte vždycky počítat jen s další cestou po hřebeni nebo s místem dalekého rozhledu s restaurací. K atypickým atrakcím v cíli

lanovky patří stezka v korunách stromů, ke které se dostanete z Lipna nad Vltavou. Lanovka se čtyřmístnými sedačkami je dlouhá 1 190 metrů a překonává převýšení 161 metrů. Stezka korunami stromů Lipno je unikátní a první svého druhu v České republice. Otevřena byla 10. července 2012. Po 303 metrů dlouhé lávce můžete z netradiční perspektivy sledovat různé životní formy, od kmenů stromů až po jejich vrcholky. Na konci stezky narazíte na čtyřicet metrů vysokou vyhlídkovou věž. Odtud dohlédnete na vrcholky Alp a Novohradských hor a pod vámi bude téměř celá údolní nádrž Lipno s šumavským okolím.



Lipno

Doprava

Autobusy Arriva jezdí do Peci pod Sněžkou po trase: Pardubice – Hradec Králové – Dvůr Králové n. L. – Trutnov – Pec pod Sněžkou; nebo: Praha – Mladá Boleslav – Jičín – Dvůr Králové n. L./ Nová Paka – Trutnov – Pec pod Sněžkou.

Cestu lanovkou na Pustevny je výborné spojit s cyklovýletem.

Na trase Nový Jičín – Kopřivnice – Frenštát pod Radhoštěm – Čeladná – Bílá jezdí v létě Arriva cyklobus.

Z Frenštátu pod Radhoštěm je to na dolní stanici lanovky jen 5,5 km. Kolo si lanovkou vyvezete na Pustevny a záleží už jen na vás, kterým směrem se vydáte dolů.

Do oblasti Lipna jezdí dálková linka autobusu Arriva:

Praha – Strakonice – Písek – Prachatice – Černá v Pošumaví. Odtud si už cestu do Lipna nad Vltavou můžete rozvrhnout sami podle délky pobytu.

Text: Pavel Hruža
Foto: archiv Karla Lopraise

KAREL LOPRAIS – PÁN DAKARU

Šestinásobný vítěz Rallye Dakar patří k největším legendám dálkových soutěží vůbec. Jeho jméno je úzce spjato se značkou Tatra, ale prozradil nám, v kterých dalších vozích rád jezdil a jestli to zkusil i za volantem autobusu.

Kdy vás začala zajímat auta?

To bylo jednoduché, začalo to už v nejnižším věku. Když mi byl rok a dokázal jsem se postavit, už jsem stál za volantem vozidla Jawa Minor 1. To bylo první auto, u kterého jsem stál, samozřejmě jsem neřídil. Měl jsem možnost pohybovat se kolem aut od mládí, to byla výhoda.

Které auto u vás zapálilo vášeň pro motorismus?

Moje řidičské zážitky začaly asi tak v svých dvanácti letech, kdy jsem měl možnost jezdit s tátovou Ifou F9. Pak si můj kamarád koupil fungl novou Felicii Supra. Na těchto dvou autech jsem se začal učit jezdit. Obě auta mají odlišnou koncepci, IFA měla přední náhon, Felicia zadní, byl to vlastně sporták kabriolet.

Závodění začalo až Dakarem, nebo jste seděl v závodním autě už dříve?

První ostré závody jsem zažil až na Dakaru, ale předtím jsem s bráchou jezdil „BOASky“ – branně-orientační automobilové soutěže. To vy už nemůžete znát. Byly to orientační soutěže, plnění různých prvků.

S jakým autem jste tyto soutěže absolvoval?

Hlavně s Ifou, to bylo moje srdce auto.

Pak jste začal pracovat v Tatře.

Začínal jsem na výrobní lince, pak jsem se dostal na zkušebnu, kde jsem měl možnost testovat nově vyráběné vzorky.

To muselo být zajímavé.

To bylo, každé auto jezdilo jinak, každé

mělo jiný program, něco se jezdilo v terénu, něco na silnici, něco na polygonu, který se v té době budoval.

Jak moc mohl testovací jezdec ovlivnit budoucí podobu vozu?

Zkoušely se nové věci, hodnotily se různé parametry, pak se z toho psaly protokoly. Spousta věcí bylo dobrých, spousta ale nevyhovělo. O tom vývoj je, musíte zkoušet, nemáte šanci vymyslet hned něco na sto procent.

Jak jste se vlastně dostal na svůj první Dakar?

Tatra rozhodla, že pojede Dakar, protože měla zastoupení ve Francii a místní zástupce to prosazoval, navíc rok předtím už jela Liazka. Tatra v té době ještě dělala



Karel Loprais v kabině svého závodního vozu

model 148, nabíhal model 815 a firma chtěla jet už s novým modelem. Připravily se dva vozy v podstatě v sériovém provedení i s nástavbou. Přibýly jen prvky potřebné pro bezpečnost a homologaci, jako ochranné rámy a podobně.

Věděli jste, do čeho jdete, nebo vás Dakar něčím překvapil?

Už před těmi dvěma ostrými stroji jsme testovali auta tady na Moravě v místních podmínkách ve vojenském prostoru u Vyskova, v Bzenci, v pískovně Hodonín... Podmínky byly samozřejmě jiné, než jsou v Africe. Sice jsme už v Africe dříve byli, ale písky, co nás čekaly v prvním ročníku, jsme nikdy dřív neprojížděli.

Takže jste se učili za pochodu?

Nejdříve jsme zašli na zkušenou za klukama z Liazu, protože tam byli o rok dřív a řekli nám spoustu věcí, které si náš inženýr Slávek Krpec, který jel s námi v kabině, vzal k srdci. Stejně jsme ale všechno poznávali až na místě.

Následovala spousta úspěchů a slávy, na co vzpomínáte nejraději?

Určitě to bylo první vítězství, kde se nám podařilo porazit zbytek světa, to je úžasná věc. A potom třeba rok 1994, kdy se jelo z Paříže do Dakaru a cíl byl taky v Paříži. Takže to byl jediný ročník, kdy se jelo Paříž–Dakar–Paříž. Jeli jsme s kamionem Tatra 815 v provedení „hasičák“ s dlouhou kabinou. Dosáhli jsme v celkovém hodnocení aut i kamionů šestého místa. To dodnes žádný kamion nepřekonal. Blíží se tomu ale synovec Aleš, který letos v Marocké rallye s kamionem vyhrál celkově. To se zatím nikomu nepodařilo.

Bylo na Dakaru hodně rivality, nebo se našel prostor pro přátelství?

Bylo to přátelské, ale současně tam byla rivalita. Když se závodí, tak se závodí. Těžko vám někdo pomůže v poslední etapě, kdyby měl přijít o první místo. Ale během etap si kamiony pomáhají, protože když zapadnou, nebo se převrátí, těžko jim pomůže osobák nebo motocyklista.

Trvají některá přátelství dosud?

Letos jsem měl pěkné setkání, kdy tady byl sedminásobný vítěz Dakaru pan Čagin. Přijel se podívat do Kopřivnice, chtěl v muzeu vidět Pumu, kterou zná, naše nejúspěšnější auto, vlastně nejúspěšnější kamion v celé historii Dakaru. Když zjistil, že není v muzeu, přijel k nám na dílnu a potkali jsme se u nás. To bylo krásné setkání.

Byl to vlastně v té době váš největší konkurent.

V té době byl, prali jsme se spolu o vítězství, jednou jsme to byli my, jednou on, nakonec má o jedno vítězství víc. Tak to v životě je. Všichni nemůžou být první.

Jak se díváte na dnešní podobu dakarského závodu v Jižní Americe?

Nechci říct, že je náročnější, ale v určitých sférách má navrch oproti Africe. Jednak teplotně – Dakar má daný termín a to je zrovna v Americe léto, takže tam teploty dosahují přes den 50 stupňů ve stínu a v noci 30. Tam se člověk nezchladí. Zchladí se jen při přejezdu hor, ale tam se nezavádí, tam je zase zima. Ve dvou až třech kilometrech výšky už motory moc nejezdou a ani posádky nemají dost kyslíku. Těžké terény tam jsou, obrovské pouště, včetně Atakamy, nejsušší pouště na světě, i velké duny. Závodit tam je kde, ale počasí si nevybírá. Je tam třeba trasa přes vyschlá koryta řek, v noci zaprší a ráno pojedou jen motorky, protože je tam metr vody. Ta vlna trvá půl dne nebo den.

Zúčastnil jste se i dalších dálkových soutěží?

Ano, třeba Paříž–Moskva–Peking, nejdelší soutěž, co jsem jel. Trvala 28 dnů a měřila 16 000 kilometrů. Pak jsme byli dvakrát ve Spojených arabských emirátech. Obrovské horko, velké duny, i když dál od hlavních měst. Stojí za to tam jet. Skončili jsme jednou čtvrtí a jednou druhí.

To je pěkné. Myslíte, že se někdy v Dakaru Tatra vrátí na stupně vítězů?

Určitě! Myslím, že už příští rok.

Dostanete se ještě k autům?

Někdy ano, provozujeme naši Pumu, zúčastňujeme se různých předváděček a různých promoakcí, tak se sem tam svezu. Jinak už závodní auta nechávám mladým. Dnes jsou auta úplně jiná, navíc dělaná na míru řidičům a Aleš je o hodně menší než já. (smích) Ale někdy to zkusím a dám jim vědět, jak se auto chová po určité změně a podobně.

Jaký řidič jste v civilu?

Dřív jsem tomu dokázal šlápnout za krk, ale dnes už není kam spěchat. Jednak je všude spousta kontrol a také je mi skoro sedmdesát.



Kterými auty jste rád jezdil mimo závody?

Začal jsem jezdit před více než padesáti lety, takže těch aut byla spousta. Ifu už jsem zmínil, pak to byl Wartburg, různé škodovky, prakticky celá modelová řada, teď je doba SUV, tak jsem jezdil hodně s Nissanem Patrol nebo Mercedesem R. Taková větší auta, se kterými se člověk dostane i do terénu.

Řídil jste někdy autobus?

Měli jsme v týmu autobus, kterým jsme jezdili na Dakar. Rád jsem si od řízení odpočinul, takže jsem jeho řízení nevyhledával, ale zkusil jsem to. Řidičák na autobus mám.

Máte nějaký nesplněný automobilový sen?

Takových aut je dnes tolik... Vždy se mi líbilo Porsche. Dnes je pro mě klasické Porsche moc nízké, potřebuji spíš nějaké SUV. O rychlosti to už není, v provozu se moc rychle jezdit nedá, okruhy nechávám mladým... Takové Porsche Cayenne by se mi ale určitě líbilo.



DOBE(A)R TEK

Text: Jitka Volnerová

ANEB KULINÁŘSKÉ SPECIALITY CHORVATSKA A SLOVINSKA

Chorvatsko je tradiční letní destinací desetitisíců českých turistů. V poslední době se jako cíl dovolených prosazuje i sousední Slovinsko, které má sice krátké pobřeží, zato autentičtější atmosféru. Kromě moře lidé na jihovýchod kontinentu jezdí také za skvělým jídlem a vínem. My jsme se podívali na podklady lokální gastronomie, které byste na dovolené v Chorvatsku a Slovinsku neměli vynechat.

CHORVATSKO

Jazyky máme podobné, kuchyně už tolik ne. Kulinařsky je Chorvatsko výrazně ovlivněno historií lokality, na níž se podílela celá řada balkánských národů, a také dlouhým pobřežím, takže ryby jsou tady na talíři jako doma. Za lahůdku z lokálních vod je považována ropušnice – Chorvaté jí říkají škarpina a připravují z ní místní obdobu guláše, brodet. Jeho základem je rybí maso, rajčata, cibule a česnek, vše dohromady dušené do podoby husté voňavé směsi. Brodet je možné připravovat i z jiných druhů ryb, přičemž vhodné jsou ty tučnější, jako je úhoř, a dokonce se vaří i z žabího masa. Typickou přílohou k podobným jídlům je polenta, kukuřičná krupice. Nejlépe



ale jadranské ryby chutnají klasicky „na žaru“, tedy grilované. Kromě ryb Chorvaté tímto způsobem zpracovávají i ligně,

tedy kalamáry, a škampi, tedy krevety. Chorvatské kalamáry ocení i ti, kdo obvykle dávají před rybami přednost masu. Jejich chuť je velmi jemná a nenáročná, a když si je dáte plněné špenátem, nebudete litovat. Pokud byste si na návštěvě Chorvatska chtěli kalamáry připravit sami, základem dobrého výsledku je jejich dokonalé očištění, pak už postačí jen špetka soli, pár kapek místního olivového oleje a krajíc čerstvého chleba.

Na buzaru a pod peku

Dalšími často využívanými dary moře jsou v Chorvatsku chobotnice a mušle, typicky slávky. Chobotnice se často vaří takzvaně pod peku, tedy pod poklicí v těžké



smaltované nebo kovové nádobě zajištěné obručí a následně vložené do žhavých uhlíků. Příprava pod peku zajistí uchování všech chutí a vůní jídla, které navíc zůstane díky utěsnění šťavnaté. Kromě chobotnice se v Chorvatsku takto dělá i jehněčí nebo další druhy masa, ale byla by škoda vynechat právě chobotnici. Specialitou Balkánu jsou slávky nebo krevety na buzaru, tedy dušené obvykle na kořenové zelenině a víně s trochou strouhanky na zahuštění a česnekem. Ke krevetám se někdy přidávají i rajčata, pak je řeč o červeném buzaru. Národní vinnou odrůdou Chorvatů je graševina, která k mořským plodům na buzaru báječně ladí. S přílohami je v tomto případě nejlepší udělat krátký proces a zvolit bílý chléb, který se nemusíte stydět namáčet do omáčky.



Pljeskavica a kremšnita

Pokud byste přece jen ryby a mořské plody chtěli v Chorvatsku úplně vynechat, místní kuchyně má pro vás připravenou pljeskavici, směs jehněčího, vepřového, telecího a hovězího masa s cibulí opečenou ve formě placek na grilu. K pljeskavici se perfektně hodí ajvar, čalamáda z paprik a lilku s česnekem a chilli. Ajvar tedy není v Chorvatsku úplně doma, pochází ze srbské kulinařské kultury, nicméně v chutích té chorvatské už zdomácněl. Co se týče sladkostí, asi nejnámějším chorvatským dezertem je kremšnita, řez z křehkého listového těsta s velkorysou porcí šlehačky a žloutkového vanilkového krému. Chorvatská kremšnita se dělí na dva typy, samoborskou a záhřebskou, přičemž v záhřebské najdete navíc čokoládu jako polevu na vrchu porce. Kremšnita opět není spojena jen s Chorvatskem, coby typický dezert si ji nárokuje i Slovinsko nebo třeba ještě východnější Bosna.

Nastudeno

Co se týče studené kuchyně, nesmíte vynechat tradiční chorvatský pršut, tedy dvanáct až osmnáct měsíců zrající nasolenou sušenou šunku z vepřové kýty. Chorvaté pršut krájejí ručně, takže jde o malý rituál, bez něž se těžko obejde



večerní posezení u vína na chorvatském pobřeží i ve vnitrozemí. Pestrý je i výběr lokálních sýrů, ať už kravských, ovčích, nebo kozích, a za nejlepší se považují ty z ostrova Pag, které sbírají i světová ocenění.

SLOVINSKO



Slovinská kuchyně se od té chorvatské poměrně liší, což je dáno i geografickou podobou obou zemí. Slovinci mají rádi maso a nebrání se ani u nás netradičním druhům, takže si tady běžně můžete objednat koňský steak, nebo dokonce medvědinu. Typickou polévkou je tady hustá jota, která obsahuje fazole, brambory, kysané zelí a uzené, takže s přehledem nahradí lehké hlavní jídlo. Pokud chcete něco netradičtějšího, najdete si podnik, kde se podávají usukanci (zamiřte za nimi do okolí Celje), což je mléčná polévka se švestkami a nočky.



Dopřejte si lanýže



Slovinská kuchyně je poměrně dost ovlivněna nedalekou Itálií, takže na jídelnících nesmí chybět plněné žlikrofi, což jsou vlastně v podstatě ravioli s náplní z masa nebo sýra, případně hub – ty jsou tady podobně oblíbenou ingrediencí jako u nás. Těstoviny také často suplují roli přílohy k masům a omáčkám. Další častou přílohou, ale i samostatným jídlem jsou žginci, pohanková kaše, podávaná nasladko i naslano. Když byla řeč o houbách, ve Slovinsku se v sezoně často používají také luxusní lanýže, které tady, speciálně v oblasti Istrie, rostou. Připravují se často s těstovinami, čerstvě strouhané na tenké plátky a zamíchané ideálně do lehké smetanové omáčky. Nezapomenutelný zážitek. Na pobřeží je tradiční gastronomie ovlivněná samozřejmě i dary moře, takže si tady můžete dát třeba lehký a velmi aromatický bakalar, což je drcená treska s olivovým olejem a česnekem.

Víno ve sklenici i na talíři

Když se zeptáte Slovinců, jaká je jejich národní specialita, pravděpodobně se dozvíte, že gibanica. Jde o dezert, který skutečně stojí za ochutnání. Skládá se z vrstev jemného těsta prokládaného



mákem, ořechy, tvarohem a medem. Ze sladkých jídel byste neměli vynechat ani poticu, štědře plněnou ořechovou roládu. K zákuskům se tady pije káva, doma obvykle silný sladký turek, v restauracích a cukrárnách ctí tradici dobrého italského espressa. Pokud jde o nápoje, Slovinsko není na vinařské mapě Evropy zanedbatelným koutem a najdete tady i několik nezvyklých odrůd, jako je třeba Malvazija nebo Rebula – rozhodně je ochutnejte. Slovinci mají víno tak rádi, že z něj dělají i polévku, speciálně v regionu Štajerska.



Stavbou El Camello se Kuba vyhnula nutnosti nakoupit nové autobusy, ne však na dlouho

VELBLOUDÍ AUTOBUSY NA KUBĚ

Text: Pavel Hřůza
Foto: iStock

Když v dopravě nejsou peníze, mohou vyvstat projekty připomínající svou úrovní spíše lidovou tvořivost. Komfort pasažérů pak rozhodně nepatří mezi priority, jak ukazuje jedna raritní zajímavost z Kubu.

Ještě do osmdesátých let 20. století zajišťovaly většinu autobusové dopravy v Havaně autobusy Leyland, importované z Velké Británie. Začaly však dosluhovat v době postupujících hospodářských problémů Kubu, které se projeví i v nedostatku vozidel veřejné dopravy. Kvůli izolovanosti „ostrova svobody“ i chybějícím financím tak museli kubánští dopravci sáhnout po domácím řešení. Tím bylo zkonstruování jednoduchých návěsů pro tahače (většinou amerických značek). Pro jejich vzhled, kdy byla kvůli těžišti střední část návěsu pod úrovní přední a zadní části, se návěsům přezdívalo „El Camello“, což je španělský výraz pro velblouda. I když byly plánovány jako provizorium, patřily „Camellos“ dlouhá léta ke koloritu Havany. Turisté si je rádi fotografovali, pro obyvatele Havany však byly nepříjemnou připomínkou přidělového hospodářství.

Byly nepohodlné, bez klimatizace a věčně přeplněné. Oficiálně měly 58 míst k sezení, ale běžně převážely i 400 osob. Od roku

2005 je nahrazovaly jiné autobusy, většinou od čínského výrobce YUTONG. Poslední „velbloudí“ návěs dosloužil v roce 2008.



Známa historka

Oba pánové se seznámili a často se spolu procházeli, což k lázeňskému životu patří. Jednou šli v družném rozhovoru parkem a potkali Marii Ludoviku, manželku císaře Františka I. Goethe se jí běžel uctivě uklonit, ale Beethoven si to rázoval dál, jako by ji neviděl*. Pak se na básníka zlobil, že podlézá nějaké korunované hlavě. Jeden malíř tohle setkání nakreslil a pak jeho obrázek vyšel na pohlednici. Najdete mezi dvěma pohledy 10 rozdílů?

**Kdo ví, třeba to Beethoven udělal proto, že císařovna prý neměla ráda německé opery.*



NADSTANDARD PRO BOLESTÍNA



Píše: Život Kreslí: Michal Menšík

POMŮČKA: ELATINY IOSM KETA, TATU	SETRÍT	GRIMASY A GESTA	TAMTA	ZNAČKA GERMANIA	* KULEČNÍ- KOVÉ ÚDERY	AMERICKÝ PAPOUŠEK	OPUŠTĚNO	* ZHOTOVIT JEHLOU A NITÍ	BŘÍŠNÍ ORGÁNY	TRHAVINA	CITO- SLOVCE BOLESTI	KLICPE- ROVY INICIÁLY	JMÉNO ZPĚVAČKY CSAKOVÉ	PÍPÁT
MLHA S KOUŘEM					NĚMEC JEMNÁ OMÍTKA			ZALOŽIT						
???							???	KOSTKOVY INICIÁLY						
JAPONSKÁ POTAPEČ- KA				TREMPOVÉ ???							KULOVITÁ BAKTERIE ???			
INICIÁLY BAVIČE IZERA			LISTNATÝ STROM KORÁLOVÝ OSTROV			KOMORNÍ TELESO						TUMÁŠ TÁTOVA MÁTI		
AKVARIJNÍ RYBKY								AUSTRAL- SKY VAČNATEC						
RUSKÉ DIVČI VOKÁLNÍ DÚO					RABOVÉ	LISTOVÝ ÚTVAR			PAMÁT- NIKY				UVRHNOUT	OTVORY VZNIKLE VYSEKA- NÍM
* ROKLINY		ZN. ZUBNÍ PASTY CESTOVNÍ VAK						* PRACKA		BOTY DRUH LOSOSA				
ZMĚTI							ZÁMEZÍ	SPZ TEPLIC	VSTUPNÍ SERVISNÍ MODUL (zkratka)	DOJÍMAVÝ				
TIHLE			HRÁTI TRSÁTKEM DRUH PEPŘE						MUŽSKÉ JMÉNO SLOVENSKY „VEN“			SNAD BA		
RIBO- NUKLEOVÁ KYSSELINA (zkratka)				ZBAVOVAT OSTŘÍ ZNAČKA ASTATU							AVŠAK ZNAČKA RADONU			
???								???						
ALKALOIDY VE STRACČE								INU (řídce)			ZNAČKY PRO TŇNY			

V tajence této křížovky jsou názvy chorvatských jídel. Správné řešení tajenky v minulém čísle: SVĚTLUŠKA, ASISTENCE, RUBIKON, ARRIVA POMÁHÁ. Výhercem je Libuše Procházková. Termín pro zaslání nové tajenky je 31. srpna. Adresa: arrevue@arriva.cz. Vylosovaný výherce obdrží luxusní dárkový balíček Arriva.

OTEVŘENO

od nevidim do nevidim

29. 6. Pardubice
30. 6.–1. 7. Litomyšl
20.–22. 7. Ostrava

27.–29. 7. Uherské Hradiště
18.–19. 8. Osek
31. 8.–2. 9. Poděbrady

13. 9. Praha
14.–16. 9. Jičín

Kavárna POTMĚ

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

*změna programu vyhrazena

www.svetluska.net



generální partner



zřizovatel a mediální partner



hlavní partner



mediální partner



partneři





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