

V červnovém čísle Truck magazínu jste se poprvé seznámili s truckerem Michalem, který emigroval v polovině osmdesátých let se svou manželkou do Spojených států. Postupně vystřídal různé profese, až se jednoho dne ocitnul za volantem nákladáku. Díky poznámkám, které si vedl, mohlo vzniknout tohle fascinující povídání o pestrém a zajímavém, zároveň však nelehkém životě za „velkou louží.“

Poprvé řídím truck

Jednoho dne jsme se vypravili z Los Angeles za známými do San Diega a tam se nám tak zalíbilo, že když mi ještě ke všemu nabídli práci, bylo rozhodnuto. Spravoval jsem mašiny v podniku, který obchodoval s betonářskou ocelí a také vyráběl armatury. Bohužel o půl roku později zavřeli dílnu, kde jsem pracoval, že si budou najímat opraváře zvenčí. A byl jsem bez místa.

Pomohli mi místní Češi, takže jsem brzy začal dělat pomocníka u firmy, která pokládala kachlíky v nově postavených domech. Za nějaký čas mi přidali peníze a ubrali práci. A navíc mi ještě poskytli auto. Jezdil jsem s ním nakupovat materiál, dovážel ho do domů, kde se obkládalo, a pak jsem odvážel to, co se nezpracovalo. Dostal jsem ještě jeden úkol. Měl jsem vždy na místě zkontrolovat, jestli je všechno bez chyb. Pak jsem začal také opravovat některé objevené nedostatky, až přišel den, kdy mě šéf a majitel firmy



poslal, abych ukázal kachličkáři - profesionálovi, jak se obkládají schody. Zpychnul jsem tak, že jsem si málem začal vykat.

Už, už to začalo vypadat, že se náš život konečně stabilizuje, vždyť jsme v Americe byli již tříletí „starousedlíci“.

Jenže, člověk se asi nemá nikdy z ničeho radovat. Stalo se zkrátka, že jsem byl opět bez práce. Firma pokládající kachlíky skončila činnost z typicky amerického důvodu. Majitel se rozvedl a manželka po něm chtěla takové alimony, (tady se platí i dospělým), že už se mu nevyplatilo dál se honit. Co teď? Kde mám honem sehnat něco jiného? Dobrá duše, kamarád Franta, který právě v tu dobu jezdil s truckem, mi nabídl, že mě to také naučí. Ty nádherné mašiny se mi sice líbily a často jsem po nich pokukoval, ale nějak jsem se necítil na to, abych se stal jejich šoférem. V životě jsem neřídil nic většího než Škodu 1203, blahé paměti.

Tady musím trochu odbočit, nic se nebojte, bude to ještě mnohokrát. Když si



Jasná volba pro řidiče profesionály
TRUCKER
magazín **KING**

chcete udělat v USA řidičák, tak se nikdo nezajímá, jak se to naučíte. Dojete si na Department of Motor Vehicles a napíšete test. To je vše. Dostanete Learner Permit, něco jako povolení pro žáka a na základě toho můžete v doprovodu jiného řidiče jezdit. Když si myslíte, že to umíte, jdete udělat jízdní zkoušku. Při té vám ale neodpustí nic, žádné ohledy na začátečníka. Umíte nebo neumíte, nic mezi. Tohle platí dnes už jen pro osobní auta, ale v době, o které píšu to bylo stejné pro všechna vozidla. Školy pro řidiče z povolání sice byly, ale kdo by platil za něco, co není nutné.

Naučil jsem se, co se dalo, ale hlavně jsem si do slovníku vypsál to, co se při mě, tehdy chatrné, angličtině naučit nedalo. Výsledkem byl zbrusu nový a krásný Learner Permit, který mne opravňoval řídit vozidla první třídy v přítomnosti jiného řidiče. První třída, dnes A, je pro vozidla s trailery a vzduchovými brzdami, no zkrátka pro trucky.

Pak přišel slavný den D, já se rozloučil doma, nasedl k Frantovi do auta, a jeli jsme. Bydleli jsme tehdy oba v El Cajonu, v takovém malém městečku (150,000 obyvatel) na kraji San Diega v Kalifornii. Podnik, kde Franta pracoval, se nacházel tři hodiny jízdy od nás, na severu Los Angeles, a patřil slovenskému majiteli. V areálu firmy jsme přesedli do té krásné a velké věci a jeli nejdřív vyložit, co přivezla z východu. Už nevím přesně, co to bylo, kam jsme to vezli, ale pamatuju si věc, která mne poznamenala na zbytek mého „trakařského“ života.

Přijeli jsme do podniku, Franta šel dovnitř s papíry a když se vrátil, povídá, že máme nacouvat k vratům číslo 3. Bylo tam místa, inu jak fotbalové hřiště, ale bez hráčů, ani žádný další truck tam nebyl, zkrátka prázdko. Franta povídá, jak je to výborné nemuset se zase jednou proplétat davem. Otevřeli jsme vrata na našem trajleru a začalo couvání. Nevím už, jak dlouho se snažil, nepamatuju si, kolikrát popojížděl dopředu, aby si to celé srovnal, ale na konci dlouhého úsilí jsme stáli ve vratech číslo 1, mírně nakřivo, a Franta, aby neztratil glanc, povídá: „Oni tam mají prázdko a říkali, že na tom zas tak nezáleží“. Byl jsem mu dobrým žákem; dodnes mám potíže se trefit, když je prostor volný a rozlehlý. Prý je to tím, že tam není nějaké vodítko, něco, co by pomohlo udržet směr. Pohled do zrcadel zkresluje, a mít



někoho na navádění, to už by se ostatní řidiči a zaměstnanci svolávali a smáli se. To je úplně pod úroveň. Možná mají pravdu, jim to snad zkreslují zrcadla. Ale mě to takhle naučil Franta.

Potom jsme jeli někam na sever, myslím, že to byl Oxnard, naložit náklad jahod. V životě jsem tolik jahod najednou neviděl. Kolik toho mohlo být? Hádám tak 25 tun. S tím jsme vyrazili směrem na východ, náš cíl byl New York. Těšil jsem se jako malý kluk, uvidím New York, teď jako starej mazák, ne jako když nás po příjezdu do Ameriky převáželi z Kennedyho letiště na La Guardia. Co na tom, že to ještě chvíli potrvá, než tam dojedeme, co na tom, že mi už Franta začal pro jistotu vyprávět, jak hrozná místo ten New York je. Seděl jsem vedle něj, koukal se, co dělá a klepal se strachy, že si za ten volant budu muset sednout. Zvenčí se ta potvora zdála mnohem menší. Jeli jsme po dvouproudých US highways, pak jsme se dostali na čtyřproudou freeway, tedy česky dálnici, v tomto případě neplace-nou, na rozdíl od jiných, zvaných turnpike, kde se platí mýto. Kdesi, jmenovalo se to Barstow, jsme zajeli k truckstopu, natan-kovali, Franta najel zpátky na freeway, zastavil a povídá: „Tak si to zkus“. To jsme byli stále ještě v Kalifornii.

Teď znovu odbočuji, protože truckstop

v americkém provedení, není v Evropě zatím k vidění. Je to benzínová a hlavně naftová pumpa. Někdy pěkně veliká. Ta největší, kterou jsem viděl, měla 60 tankovacích míst. Stojany z obou stran, protože nádrže vozů jsou také po obou stranách, výkonná rychločerpádky, protože normální velikost nádrže je 300 galonů (1125 litrů). Samozřejmě, že to nikdo netankuje celé najednou, protože za načerpání jsou kupóny na sprchu zdarma. Jinak stojí sprcha pět dolarů. V přilehlé budově je restaurace, obchod s důležitostmi pro řidiče, dílny (náradí se nevozí, kromě jediného klíče 9/16 palce na seřizování brzd) a také sprchy, protože řidiči se pořád koupou. Parkoviště pojmu až několik set trucků, znám místo, kde je to ze vzdáleného kouta ke sprše 15 minut chůze.

Přesunul jsem se na místo řidiče, tentokrát poprvé a naposledy, když auto stálo. Od té doby už jsme při střídání nezastavovali, Franta říkal, že je to ztráta času a nikdo to nedělá. Ten, kdo leze za volant si sedne na vedlejší sedačku, chytne volant, ten co řídil doposud má za úkol co nejrychleji a hadím pohybem, pokud možno přes vrch sedadla, vylézt. Ten druhý pak sklouzne na uprázdněné místo, dupne na plyn a jede se dál.

Pokračování příště