

Porušování předpisů

Možná nejsem sám, koho v minulém dílu překvapilo masivní porušování předpisů, ke kterému se truckeři v Americe osmdesátých let často uchylovali. Mezi nejčastější prohřešky tehdy patřila vysoká rychlost.

Policiisté mají velice přesně stanoveno, jak směji řidiče zastavovat. Vždycky zezadu, zapnou tu blikající parádu na střeše, co jí truckers říkají „bubble gum machine“, a vždy jedou za vámi až na místo, kde se dá bezpečně zastavit. Mají ve voze stejné rádio jako vy, tak je dobré ho použít a říct jim, že o nich víte a že zastavíte, jak jen to půjde. Jenomže američtí řidiči, nevychovaní „Veřejnou bezpečností“ k uctivosti, tohle nevědí, a tak platí víc. Stalo se, že jsme jeli tři pohromadě, já byl první, dva v závěsu za sebou, když na mě ten poslední volá: „Mike, slow down, we've got a company. (Majku, zpomal, máme společnost).“

Než jsem stačil něco udělat, ozval se cizí hlas: „Mike, you know what, don't slow down, rather pull it over. (Majku, víš co, nezpomaluj a radši zastav.)“

Zastavil jsem, i když vím, že po rádiu nás zastavit nesmí. Ale copak mu ujedeme? Přišel k nám, shromáždili jsme se za mým truckem a on povídá: „Jeli jste pánové 82, nebude Vám vadit, když tam napíšu, že to bylo jen 69? Já bych Vás jinak musel vzít do basy. Kam tak spěcháte?“

Já na to, že domů, byla totiž neděle. To už bylo jasné, že je v dobrém rozmaru, popovídali jsme si, pokuta byla padesát dolarů. Ti druhí dva mi pak říkali, že to bylo dobré zastavit, to že oni by neudělali a bylo by to mnohem horší. Vidíte, ona ta socialistická výchova nese ovoce i v Americe.

Rychlost, která byla na mezistátních silnicích a dálnicích regulována federálními zákony, je teď zcela na vůli států. Nevím, jaká je současná situace na východě, už tam nejezdím. Tady na západě je na dálnicích od 65 mil (Oregon) do 75 (Nevada), někde je pro truck nižší. Podle mnoha lidí je to úplná hovadina.



Dva různé limity na jedné silnici znamenají více předjíždění přímo nařízeného zákonem a přítom statistiky říkají, že každá změna pruhu je potenciální hazard. U nás v Idahu, kde byla donedávna rychlost pro všechny 75 mil (120 km/h), je teď pro auta pod 26 000 liber (asi 12 tun) stále 75, ale všechno přes tento limit má 65. Policiisti, jako kdyby se shodli, že je to nesmysl, kamionům tolerují 75 mil v hodině. Pokud je ovšem naštete, nebo uděláte ještě něco jiného, tak vám to překročení rychlosti připočítají.

Nakonec jsem si nechal log book, tedy palubní knihu.

Podle federálního zákona smí řidič pracovat 15 hodin bez přestávky, z toho 10 hodin smí jet. Pak musí mít 8 hodin volno na odpočinek. Pokud má sleeper, může být spaní rozděleno do dvou částí, ale nesmí být kratší než dvě hodiny. Každá změna musí být ihned zaznamenána do log booku. Celé počítání složitě, nejlepší je snad příklad.

Vyjedu v sedm ráno, jedu 6 hodin, na dvě hodiny zastavím a jdu buď do postele, nebo pryč od trucku. Pak jedu další čtyři hodiny, jsem v cíli a mohu ještě 5 hodin pracovat, ne však řídit. Potom musím jít na 2 - 8 hodin spát, nebo prostě jinam. Mimo službu. Po dvou hodinách mohu znova do práce, počet povolených hodin záleží na tom, kolik hodin jsem pracoval před posledním odpočinkem. Pokud jsem jen řídil, byly to 4 hodiny a já mohu jet 6 hodin, 4+6=10. Když jsem byl mimo službu celých 8 hodin, počítání začíná znova. Aby to nebylo tak jednoduché, čas tankování, kontrola soupravy, zkrátka cokoli, co je placeno, patří do rubriky „ve službě, ne řízení“ (on duty not driving). Všechno, co dělám pro sebe, mimo ležení ve sleeperu, je „mimo službu“ (off duty) a počítá se do odpočinku. Paráda, že? Zastavíte na truckstopu a v okamžiku, kdy opustíte kabinu, začíná vašich 8 hodin odpočinku: dojít do budovy, vyprat si, vykoupat se, najíst. Pak si chvíli zdřímnout a vašich osm hodin je pryč a znova za volant.

Je tam ještě jedno omezení, během posledních 8 dní smí řidič pracovat 70 hodin. Pak musí zůstat stát a smí pokračovat, až mu počet hodin za posledních 8 dní klesne pod tuto hranici. To se mimo jiné kontroluje hlavně na váhách (když už vás mají, tak to proberou všechno) a mají tam oplocené kusy parkoviště, kam vás i s truckem zamknou a nepustí ven, dokud neuplyne potřebný čas a nedostanete se pod limit. Policiisti na silnici to řeší tak, že Vám sebere klíčky a řidičák a nevrátí dokud, no to už víte. Případně to vše předá další směně a ti vás pak vysvobodí.

Pokuty za porušování těchto předpisů jsou vysoké, za falšování údajů ještě vyšší, pokud vám na to přijdou. Bohužel (nebo naštěstí?) mnoho amerických řidičů nechápe, že k tomu, aby mohli předpisy porušovat, je nejdřív musí perfektně znát. Našinec, vychovaný Švejkem, to ví.

Když jsem tahal mobile homes, jedním z častých dodacích míst byl Kalispell, Montana. Je to od Boise asi 800 mil (po dálnici), a tak jsme neměli šanci to za den legálně ujet. V praxi jsme nejen dojeli tam a odevzdali dům, ale ještě dojeli 200 mil zpátky do Missouly. To bylo celkem asi 1000 mil (1600 km), 16 - 17 hodin za volantem. Podle log booku jsem ale v Kalispell nikdy v životě nebyl, vždycky jen do Missouly, tam si pro dům někdo přijel, na parkovišti u motelu jsme to přepřáhli a já jel druhý den domů. Že si takhle lžu sám sobě je jasné, času na odpočinek moc nezbyvá a únava udělá svoje. Bránili jsme se my řidiči, jak jsme mohli, ale stáli jsme proti jednoduché hrozbě: když se Vám to nelíbí,



tak koukejte vypadnout, za bránou čekají další. Došlo to tak daleko, že naše delegace zašla do místní úřadovny Federálního Department of Transportation (řidiči obávané DOT) s udáním na podnik, s našimi vyhlanými a zfalšovanými log booky, se všemi podklady, jen abychom se zachránili od teroru. Dopadlo to tak, že do závodu přišla komise, která shledala vážná porušení zákona a závod dostal nejvyšší možnou pokutu - 100 dolarů. Vzhledem k tomu, že za falšování dostane řidič klidně 1500 pokuty, je to výsměch. Navíc jsme pak všichni dostali v závodě písemnou důtku za porušování předpisů. Tak tohle je také Amerika.

Protože jsem tohle povídání psal před lety, mnohé se od té doby změnilo. Já sám mám v trucku Freightliner motor Detroit 500 koní, s desetistupňovou převodovkou. Vše ovládá palubní computer, od pedálu plynu ani nevede táhlo, ale zase jen dráty k počítači. Vstříkovací trysky jsou elektronické, počítačem ovládané, ten ví nejlíp, kolik nafty je motor schopen spálit, a tak to nejen nekouří, ale i provoz je ekonomičtější. Firma Freightliner je součástí korporace Daimler-Chrysler, nejdřív ale patřila Mercedesu, který jí z pozadí dostal na špičku, dnes jsou Freightlinery nejobvyklejší, pro svou pořizovací cenu a spolehlivost.

I trailery se změnilly. Výrobci objevili díru v zákoně, pokud jsou nápravy návěšu vzdáleny od sebe 10 stop, už to není dvojice náprav (povolených 34 000 liber), ale dvě jednotlivé nápravy, čili každá 20 000 liber. To znamená, že není třeba podvozek přesouvat pro rozložení nákladu, při celkové povolené váze to prostě vždycky nějak vyjde. Hůř se s tím prý couvá, já sám zkušenost nemám, a pro manévrování na menších prostorách se ta přední náprava dá zvednout, dálkově, z místa řidiče.

Mohl bych mluvit dlouho o změnách, které přišly, poslední byla změna zákona o povolené době ve službě a za volantem, už je to tak komplikované, že řidiči dostávají pokuty spíše za početní chyby, než za skutečné a úmyslné překračování zákonů. Já sám používám notebook, na kterém mi běží program s log bookem a mohu říct, že když policajti vidí počítač, ani nekontrolují hodiny, protože dobře vědí, že tam početní chyba není.

Také už většina států nesleduje vstup a výstup na jejich území, přišli na to, že nula od nuly pojde a utvořili organizaci IFTA (International Fuel Tax



Agreement), silniční daň se platí jí a oni už to mezi státy, na základě mil ujetých všemi, také za celý rok urovnají. V podstatě dostane každý kousnout z krajice a je to. Ovšem nic není jednoduché, a tak třeba Oregon tohle neuznává a svou daň si vybírá sám. A je zatraceně drahej.

S tím souvisí další, pár let stará novinka, TRANSPONDERY. Kdosi mi říkal, že to vzniklo ze slov TRANSmitter, tedy vysílač, a ResPONDER, tedy něco jako „odpovídač“. Krabíčka přilepená na předním okně, v tom pasivní vysílač, s dosahem pár metrů. Na výzvu čidla nad silnicí vyšle digitální poznávací značku trucku, ten ji zaznamená v computeru, váha v silnici truck zvaží a počítač rozhodne, zda mohu projet kolem váhy bez zastavení, v kabině se mi rozsvítí zelené světýlko, nebo zda musím na váhu (červená). Aby to bylo ještě složitější, je systémů víc. Nejobvyklejší je PREPASS (Kdo má zájem, telefon je 1-800-PRE-PASS), funguje téměř v celé Americe, stojí to 15 dolarů měsíčně za každý tahač. Další je NORPASS, funguje v Utahu, Nevadě, Idahu a v Kentucky, ten je zdarma a lze ho zaregistrovat u Prepass, ovšem oni si svůj poplatek vyberou, a jde zaregistrovat i ve státě Washington, který má svůj vlastní systém a je téměř nemožné se u nich přihlásit. Totéž platí i pro Oregon.

Pokračování příště

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