

Za pochodu sbírám zkušenosti

V minulém Truck magazínu jsme se s truckerem Michalem rozloučili ve chvíli, kdy poprvé usedl za volant amerického nákladáku. Jak sám přiznal, bylo to prvně a naposledy, kdy se s partákem střídal, když auto stálo. Od té doby probíhala výměna za jízdy. Ten, kdo zrovna měl řídit, si sednul na vedlejší sedačku, chytnul volant a ten, který dosud šoféroval, se musel co nejrychleji, pokud možno přes vrch sedadla, prosmýknout pryč. Druhý řidič pak vklouznul na uprázdněné místo, dupnul na plyn a jel dál. Jak je vidět, pravidla bezpečnosti se porušují všude.

Sednul jsem si za volant, podíval se do zpětných zrcadel a už jsem byl jednou nohou venku na útěku do pouště. To, co jsem uviděl, mi vzalo dech, vždyť málem nedohlédnou na konec té bestie!

Předtím už jsem se teoreticky naučil zacházet s třináctistupňovou převodovkou. To je celkem jednoduché – trochu jako ve Škodovce, ale ty H jsou dvě vedle sebe, tedy tři vidlice nahoru, tři dolů. Vlevo nahoře je zpátečka, vedle doprava je 2, pak 4. Vlevo dole 1, nebo LOW, to se ale nepoužívá, nebo jen zcela výjimečně. Potom 3 a 5. Až dojdete na tu pětku, přehodíte vzduchovou páčku vpředu na rukověti, a z 5 se řadí na 2, teď už je to ovšem 6. Pak přehodit další páčku, teď palcem na straně, dopředu, povolit plyn, přidat, a je tam 7. Pak tutéž páčku dozadu, přehodit na dříve 3, teď ale 8, páčku vlevo dopředu, ubrat, přidat, je tam 9. Takhle to jde až do té třináctky. Jednoduché, že?

Nějak jsem se tedy rozjel, nějak se mi dokonce podařilo strefit do jednoho pruhu, i když mi všechno říkalo, abych nebláznil a jel pěkně prostředkem nad tou bílou přerušovanou čarou uprostřed. Franta u mne seděl asi deset, možná patnáct minut, a pak povídá: „Docela ti to jde, vzbud' mě na hranicích, přes váhu musím sedět u tebe“ a zalezl dozadu do „sleepru“, tedy do postele.

Bylo 15. května 1988, pět hodin odpoledne, sluníčko svítilo a já vezl Newyorčanům jahody. Na hranice do Arizony to bylo 55 mil (krát 1,6, přibližně asi 90 kilometrů), záležitost na necelou hodinu. Nikoli však pro mne. Nicméně jsme tam dojeli a já doufal, že už bylo výuky dost a Franta si to zase vezme. On měl ale na věc jiný názor. Přejeli jsme váhu, říkal, že to se musím naučit také, a už byl zase v pelechu. Že ho mám vzbudit v Hollbrucku. Před tím mi ještě stačil říct na povzbuzenou, že za žádných okolností nesmím

sjet z dálnice. Měl prý předtím s sebou kluka, který v každém státě sjel z čtyřproudové freeway (neplacená dálnice) na exitu (výjezdu a nájezdu) číslo 40, protože jeli po Interstate 40, a on si ta čísla pletl.

Freeway je značená od západu na východ a od jihu na sever značkami, snad se to dá přeložit jako milovníky, v originále milemarker. Podle nich víte, kde jste, z rádia se dozvíte, kde se co událo, kde číhá policajt. Exit do truckstopu u Hollbrucku je na milemarkeru 292, což jsem ovšem na nulté míli netušil. Aby mi cesta ubíhala, strčil jsem do rádia kazetu od skupiny ABBA, vytáhnul krabičku cigaret, no a jel. Zatím se setmělo a mně se začalo zdát, že už jedu nějak dlouho, už jsem několikrát chtěl Frantu vzbudit, jestli jsem ten Hollbruck náhodou nepřejel, ale měl jsem strach. On když se Franta naštvál... Tachometr, který se dá vynulovat na začátku jízdy, v autě nebyl a na to, abych počítal, kolik jsem ujel, jsem stejně neměl ani pomyšlení. Oči jako tenisové míčky, vytřeštěné na silnici přede mnou, ABBA mi prozpěvovala a já se divil, jak je možné, že jedu tak strašně dlouho a kazeta přitom pořád hraje. Netušil jsem, že to rádio má kazeták, kde se směr přehazuje sám, když kazeta dojede na konec.

Stoupal jsem do hor, o kterých jsem předtím nevěděl, že vůbec existují, zápasil s převodovkou a snažil se zapamatovat si, kterou rychlost tam mám a připravit se duševně na další řazení. Bude to nahoru nebo dolů? Potom jsem sjížděl z těch hor, z kopců, o kterých jsem nevěděl, jak jsou dlouhé a jak prudké. Při tom jsem se snažil nemyslet na mnohá varování a hrůzostrašná vyprávění o těch, kteří z kopce brzdili a brzdili, až jim shořely brzdy, truck se rozjel a oni se zabili, ani na ty, kteří brzdy šetřili a zabili se také, protože zase jeli moc rychle.

Ve tři hodiny ráno jsem konečně uviděl to, o čem jsem dlouhé hodiny snil, truckstop v Hollbrucku. Pyšně budím Frantu, on mi vynadal, kde jsem se tak coural, vyměnili jsme se a já upadl do



bezvědomí. Pak si dlouho nepamatuji nic, potom jak jedu Texasem, ten horní cíp měří asi jenom 170 mil. Pak zas nevím, pak si vzpomínám, že jedu po turnpiku (placená dálnice) v Pensylvanii a pak jsme se konečně přiblížili k New Yorku. To už jsem byl děsnej mazák a moc se mne dotklo, že mi Franta poručil zajet na „rest areu“, to je takové odpočívadlo na dálnici, vybavené obvykle občerstvením, záchody a podobně, kde jsme se šli vyčůrat a pak si za volant sednul sám.

Na obrázku je náš truck, tedy on není náš, ani nebyl. Conventional (s čumákem, na rozdíl od cabover, správně cab over, čili kabina je přes motor, zkrátka trambus). Motor Caterpillar, 425 koní, sem kilowaty ještě nedorazily.

Vyjeli jsme z „rest arey“ a vyrazili na New York. Franta mi vyprávěl, spíše kladl na srdce, jak musím být opatrný a nesmím se splést, za žádnou cenu nesmím vjet do Lincoln nebo Holland tunelu, protože jsou pro nás nízké. Konečně byl před námi most George Washingtona. Koukal jsem na všechno jako zjara, myslel jsem si, že na mě zamává Socha Svobody, ale vlastně jsem ji neviděl dodnes. Hned za mostem se dálnice noří do tunelu a projíždí se několik bloků pod domy. Při výjezdu jsme viděli zajímavou věc. Zastavilo tam auto, zřejmě pro poruchu, a lidé od něj odcházeli pěšky. Když jsme za hodinu jeli zpátky, auto bylo v plamenech. Znova jsme tam přijeli asi za deset dní a ten ohořelý vrak tam ještě byl.

To ale předbímám. Podle pokynů jsme měli jet na exit číslo sedm a pak po ulici s kdovíjakým jménem a tak dál. Dojeli jsme na exit sedm, sjeli do města, ale ulice nikde. Franta zastavil u benzínové pumpy a šel se zeptat. Dlouho se nevracel, pak jsem viděl jak telefonuje, a když se vrátil, povídá mi, že jsme sice na správném exitu, ale ve špatném městě a státě. Máme být v New Jersey, bratru sto mil daleko. Otočili jsme se a uhaněli zpátky. To jsem ještě neřekl, že tenhle truck uměl s tím nákladem, celkem skoro 80,000 liber (36 tun) ujet 97 mil za hodinu (155 km/h). Dojeli jsme tam, chvíli jsme se dohadovali, proč jedeme pozdě, ale pak nás pustili dovnitř. Musím dodat, že tohle všechno se odehrávalo po půlnoci, protože podniky, které obchodují se zeleninou vždycky nejdříve naloží to, co jde ven ze skladu a potom teprve, na uprázdněné místo, začnou vykládat nové zboží.

Vytahali jsme z traileru náš náklad, při tom jsme jedli jahody a svět byl krásnej. Pak přišel kontrolor, kouknul na to a řekl nám, ať si to zase naložíme, že je to zkažené. Franta se s ním pokoušel hádat, jen ať se podívá na náš Ryan, že si je jistý, že jsme přeepsanou teplotu dodrželi. Přeepsaná přepravní teplota pro jahody je mezi 34 až 36 stupňů Farnheita (1,1 až 2,2°C). Tak zvaný Ryan, je automatický zapisovač teploty, vyráběný firmou Ryan. Žlutá krabíčka tak 10x8 cm, 5 cm vysoká, uvnitř je papírový pásek projíždějící pod ručičkou mechanického teploměru. Pohání to hodinový strojek, pero vydrží týden. Ryan neryan, vyhnali nás potupně ze vrat. Jeli jsme na nejbližší parkoviště, čekat až bude v Kalifornii ráno, abychom volali o pomoc. Pročekali jsme několik hodin, potom nám dali adresu na jiný velkoobchod, ti že si jahody vezmou. Dojeli jsme tam a jejich kontrolor jásal, jaké že to krásné jahody dostal, že prý to je ukázka, jak mají čerstvé prvotřídní jahody vypadat. Svěřili jsme se mu se svou anabází a on nám vysvětlil, že to je normální politika. Objednají hodně, (a to je pravda, my byli desátý truck s jahodami pro ten první sklad), aby dostali zboží za nižší cenu. Přitom ale nemají pro takové množství upotřebení a z nejrůznějších důvodů odmítnou dodávku převzít. Vína ovšem musí být někde jinde než u nich. Dostal jsem tedy velice užitečnou lekcí, jenomže tehdy jsem to ještě nevěděl.

Nakonec vše dobře dopadlo, zbavili jsme se jahod, dostali adresu pro zpáteční náklad a jeli tam. Bylo to někde v New Jersey, nevím už, které město, jen si pamatuju, že neměli na rozích bloků normální sloupky se jménem ulice, ale takové kamenné hrany jako jsou na Olšanech pomníky padlým Rudarmějcům. Protože byl večer, nebylo na ně vidět také proto, že byly zarostlé travou. Lezl jsem v dešti po čtyřech s baterkou v ruce a hledal naši ulici.

Bohužel byl pátek a ráno nás nenaložili, protože to, co jsme měli vézt, nebylo ještě vyrobeno a že musíme počkat do pondělka. Čekání je věc, kterou všichni řidiči přímo milují. Jsou placeni

za ujetou míli, takže čekání je zadarmo, jen se ještě více utratí. Pochopitelně jsme nechtěli a ani nemohli čekat tam, odpojili jsme trailer a jeli na nejbližší truckstop. Byli jsme špinaví a upocení, toužili jsme po vykoupaní a po něčem k jídlu. Oboje jsme našli, ale sprchy tam byly takové kvality, že bych tam svého psa nemyl, aby se mi neumazal. Protože nejsme psi a jinou možnost jsme neměli, vlezli jsme tam. Proseděli jsme na truckstopu víkend a když jsme v pondělí přijeli do továrny pro náklad, ptali se nás, kde jsme byli, že to v sobotu vyrobili a naložili, a my už jsme mohli být na půl cesty domů. I to se stane.

Na zpáteční cestě už se mně „mazákoví“ nic nestalo, jenom... Na hranicích z Nového Mexika do Arizony nás zastavili na váze, bylo to asi ve tři hodiny ráno a to je neobvyklé, protože v tu dobu oni normálně spí. S kontrolou by neměl být problém, byli jsme dva na střídání za volantem a to, že já měl jen žákovské povolení, je kupodivu nezajímalo. Pak ale ta milá paní, příslušnice DOT (Department of Transportation, horší mrchy než policie) začala počítat, jak dlouho jsme na cestě a kolik jsme ujeli a na závěr na nás přišla s otázkou: „Jak to, že jste tady, vždyť když spočítám, jak dlouho jedete a průměrnou rychlost, máte být touto dobou v Oklahoma City“. Na vysvětlenou, Oklahoma City je tak 700 mil zpět na východě. Mermomocí z nás chtěla vypáčit, jak je to možné, slibovala doživotní beztrestnost a modré z nebe k tomu, ale my se nedali. Já vůbec považoval za nejmoudřejší být zticha a Franta jen opakoval: „Vidíte mne? Tak jsem tady. Já nevím, jak jsem se sem dostal, jeli jsme a jeli...“ Když nás konečně propustila, Franta mi povídá: „To tak, já jí to řeknu a ona nám dá pokutu za rychlost“. Dnes už by nám tu pokutu dali. Už nepotřebují naše příznání, mají ten důkaz přímo v ruce. Naše palubní knihy (Log books). Do Los Angeles jsme dojeli za 49 hodin od odjezdu z východu, celkem 2,700 mil (4350 km) včetně zastávek na tankování a tu kontrolu.

Pokračování příště

