

# Konečně mám řidičák

Okamžitě po absolvování zkoušky jsem dostal „bumážku“, pravý řidičák mi prý přijde později poštou. Jeli jsme zpět do podniku, dva z nás vítězně, třetí neuspěl. Šéf mi ukázal na truck, se kterým jsme se Zdeňkem přijeli, v kanceláři mi dal číslo prvního Comchecku a jel jsem. Comcheck je něco jako šek, který ale ve fyzické podobě neexistuje. Je vydáván bankou, už nevím kterou, na základě kreditu, který si musí podnik otevřít. Je to computerem generovaná dlouhá řada čísel a písmen, ve které je zakódováno vše.

Vlastně není. Tam, kde já kód předám, obvykle truckstop, opravářská dílna a tak, mají mašinku, kde kód vyčukají, ono se to spojí s computerem banky, řekne jim na jakou částku šek je, že je vše v pořádku, a mohou Michalu Málkovi vydat peníze. Praktická věcicka, dlouho byl Comcheck jediný, kdo tuhle službu zajišťoval. Dnes už je bank víc, předhánějí se v nabídce nižších poplatků a dalších služeb. Podniky, které je používají, už také neoperují s kódy, i když tahle možnost stále ještě existuje, ale řidič má u sebe kreditní kartu, kterou platí za naftu, za servis, a pokud potřebuje si z ní bere i peníze. Jednak na drobné výdaje, třeba na mýto a také pro sebe na útratu. V podniku mají řidičem podepsané prohlášení, které dovoluje strhnout bez ptaní z výplaty vše, co řidič použil pro sebe, respektive na co nedonesl doklad, že bylo pro podnik. Funguje to výborně, spousta starostí s penězi na cestách odpadla. Je to jako kdyby už byla všude v Evropě jednotná měna, takhle zatím vozí řidiči kamionů hromady různých peněz v hotovosti.

Dojel jsem, kam jsem měl, vyložil pytle se železnou rudou a jel do Salinas v Kalifornii pro zeleninu. Salinas je zelinářské centrum, kousek od Monterey, na jih od San Franciska. Pěstují tam téměř všechnu zeleninu pro východ Ameriky, celé léto odjíždí denně desítky trucků ze Salinas a okolí na východ. V zimě se tenhle provoz přesune do Nogales a Yumy v Arizoně, kde se překládá zelenina z Mexika. Zastavil jsem na dvoře, došel do kanceláře, ohlásil se a oni mi, jak jinak, řekli, že musím čekat: „Postav se támhle do řady, my tě zavoláme“. To „támhle“, byla řada více než padesáti vozů, motory běžící, aby mohli mít puštěnou klimatizaci, protože je tam pěkná výheň.

Pochopitelně, jinak by tam nerostlo tolik zeleniny. Uvnitř polehávají a podřimují řidiči, odejít nemohou, co kdyby je volali, spát taky nemohou, ze stejného důvodu. Volání pochopitelně není telefonem, ale CB rádiem, které musí mít každý zapnuté a poslouchat. Při tom nikdo neví, kdy ho budou volat a nedá se to odhadnout podle pořadí, v jakém přijeli. Já jsem CB rádio neměl, ale dovolili mi sedět na lavičce venku před kanceláří, že mně zavolají ze dveří. Seděl jsem na lavičce, taky trochu chodil kolem a hlavně obhlížel, co a jak dělají druzí řidiči, když je zavolají. Strašili mě před odjezdem, že když budu ve skladu zdržovat, tak mně taky mohou vyhodit. Bylo poledne, pak se s večerem konečně ochladilo, noc byla vlahá a ráno mě zavolali.

Vše záleží na tom, co kdo bude nakládat a co je připraveno. Když přivezou zeleninu z pole, musí ji kromě přendání do jiných

beden, očištění a zvážení nebo spočítání také vychladit na předepsanou přepravní teplotu, mezi 34 a 36 stupňů Fahrenheita (od 1 do 4 °C). Jednou mi naložili zeleninu teplejší a během hodiny mi z vlhkosti zamrzlo chlazení v traileru. Musel jsem zastavit, přepnout ručně na odmrazování. Trvalo skoro dvě hodiny, než ledovec uvnitř roztál, voda vytekla, a já mohl jet dál. Trailer má na přední straně vlevo krabičku s barevnými světýlky, které řidič vidí ve zpětném zrcátku. Když veze mražené výrobky, je to jednoduché, chlazení se nastaví na automatický provoz, který hlídá termostat. Když je potřeba chladit, nastartuje sám motor, mohutný diesel, když je vychlazen, zase se zastaví. U zeleniny je to jinak. Uvnitř je velký ventilátor, který nasává vzduch u podlahy, ta je v chladírenských trailerech hliníková, s 2,5 centimetru širokými a hlubokými drážkami. Těmi proudí vzduch





zezadu dopředu, je nasáván a vyfukován u stropu plátným tunelem, který se táhne asi doprospědl délky návěsu. Aby vzduch stále cirkuloval, motor chlazení jede bez zastávky, dokonce se nevypíná ani při tankování. Řidič sleduje světýlka, kde se musí střídat zelená (práve chladí) s bílou (volnoběh). Červená znamená odmrazovací cyklus, jako když doma odmrazujete lednici. Tady se přepnou uvnitř ventily a do výparníku místo studeného jde horké, to co jinak ohřívá radiátor za vaší ledničkou.

Můj náklad byla míchanice několika druhů zeleniny, bylo tam i několik palet jahod, pro které jsem musel jet zase jinam. K večeru jsem konečně vyjel a dojel jsem do Nevady, kde hned za Renem je město Sparks. Místní truckstop je první zastávka po přejezdu hor z Kalifornie. Byl čtvrtek večer, čtvrtý den na cestě a přitom jsem vlastně sotva vyjel. Na truckstopu jsem se potkal se Zdenkem, který také nakládal v Salinas, ale měl víc štěstí, vyjel až o den později než já a nemusel tak dlouho čekat. Zjistili jsme, že máme dlouhou společnou cestu. Já jel do New Yorku, on do Bostonu na Chelsey market a že tedy až skoro na konec Pennsylvanie pojedeme spolu. Měli jsme před sebou tři dny společné jízdy a přemluvil mě, abych obětoval trochu peněz a koupil za 35 dolarů to nejlevnější CB. Bylo mi líto peněz, doma neměli téměř co jíst, ale představa další noci na lavičce před kanceláří dost podpořila jeho přemlouvání. Anténa na autě byla, tu jsem kupovat a instalovat nemusel. Připojit provizorně těch pár drátů byla maličkost a tak jsme si popřáli dobrou noc už bezdrátově, jako praví „truckers“.

Když jsme se ráno probudili, svolali jsme se zase po rádiu, že už je čas na snídání a taky trochu té ranní hygieny. Hned když jsem do záchodů vstoupil jsem si uvědomil, že život „trakařský“ není ale vůbec snadný. Bože, tam to po ránu smrdělo. Bylo brzo a uklízeči ještě nepřišli do práce. Parkoviště je tam veliké i když jsem viděl větší. Sem se vejde jen asi 400 nákladáků. To je minimálně

čtyři sta lidí na šest záchodků. Díky, zuby jsem si ten den nečistil. Vlastně jsem se s tímhle setkal opravdu poprvé, předtím jsme byli dva řidiči, jeli jsme a jeli, na hlouposti jako je čištění zubů nebyl čas. Truckstop to byl kdysi parádní, než ho ohlodal svými zubisky čas. Spal jsem tam potom ještě mnohokrát, ale to už jsem sebou vozil kanistr s vodou na ranní mytí. Hned za vstupními dveřmi je obvyklá prodejna se vším, co může řidič na cestě potřebovat, od poznámkových bloků, přes základní nářadí jako je hasák a kladiivo, pak nejdůležitější kus nářadí - klíč 9/16 palce na seřizování brzd, až po náhradní televizi, kdyby vám ta vaše vypověděla službu. Protože jsme ale v Nevadě, je vše ladně promícháno hracími automaty, mezi regály je zasunut stůl na Black Jack, obdoba našeho oka. Restaurace je vyzdobena sbírkou zbraní Johna Waynea, stojí zato si je prohlédnout, až jednou bude čas.

Pojedli jsme po americku, čili hodně a vyjeli. Byl jsem poprvé na severní trase, na



Interstate 80. Viděl jsem poprvé nevadské pouště, konečně jsem uviděl Sierru Nevadu. Město Wandover stojí přímo na rozhraní Utahu a Nevady. V nevadské části jsou kasina a hotely, není tam snad jediný obytný dům a zaměstnanci chodí bydlet do Utahu. Koukal jsem na to, pak se podívám dopředu, protírám si oči a přelud nezmizel. Obrovská sněhová pláň. To by nebylo tak divné, ale ona byla polovina června, venku horko až praštělo, tak kde se tam k čertu bere sníh. To byla moje první reakce na velkou solnou pláň u Boneville. Bílo vpravo až do nedohledna, bílo vlevo a při pozorném pohledu je tam kdesi v dáli vidět proužek vody a z ní trčí hory. Silnice vede po nizoučkém náspu, jeden násep pro dva pruhy vpravo, druhý pro směr na západ vlevo. Občas jsou spojené úzkým proužkem, jako šprušle žebříku, to aby se policajti měli kde otočit. A hlavně rovně. Padesát dva mil (83,6 km) rovně jako podle pravítka. Žádné řidičské rovně, absolutně

rovně. Okolo nic než sůl a pak vítr. Bože, jak tam to umí foukat. Jel jsem tamtudy jednou směrem na západ, poměrně lehce naložený a fičelo to. Srovnal jsem si truck podle spáry v betonu a podvozek trajleru byl o dobrého půl metru stranou.

Pak přijde lehýnká zatáčka doleva a zase rovně, ale už jen asi 20 mil. Náhle se dálnice začne na místní zvyklosti podivně klikatit, po stranách už také není sůl, ale voda a jsme v Salt Lake City, měste nejhorších řidičů v Americe. Možná jsou jinde horší, nevím, ale každopádně se tady na Severozápadě říká o špatných řidičích, že snad musí být z Utahu, jinak to není možné. V Salt Lake City se naše I-80 kříží s I-15, vedoucí ze San Diega v Kalifornii přes Nevadu, Arizonu, Utah, Idaho a Montanu do Kanady. Zároveň s I-15 je to i I-84, jsme na jednom z mála vzácných míst, kde můžete jet na sever a na východ najednou. What a country. I-84 vede z Portlandu a kus za Salt Lake se spojuje s I-80.

Osmdesátka opouští Salt Lake do strmého kopce, projede Park City, známým lyžařským střediskem, a na druhé straně hor se spustí dolů, aby znovu stoupala na horskou pláň Wyomingu. Krajina je tu nádherná, lesy a louky a protože traky jedou opravdu pomalu, rychlost 15 mil za hodinu je asi tak vše, co se dá z motoru vymáčkat, je spousta času na obhlídku. Vyplatí se zajet si asi třicet mil na sever na I-84. Celkem je to asi o čtyřicet mil dál, ale o hodinu blíže. Vjezd do Wyomingu provází nezvyklá procedura, na váze se musí zastavit, zaparkovat, jít dovnitř a ukázat jim doklady. Wyoming ještě neobjevil výhodu nálepky zvenčí kabiny. Vy jim ukážete svoje doklady a oni vám dají papírek z bločku, s natištěným znakem Wyomingu - kovbojem na koni na zadních nohou, na to napíšou fixkou datum. To si musíte nalepit zevnitř na přední okno, dají vám na to i kousek průhledné pásky. Zvenčí je tak vidět, kdy jste do Wyomingu vjeli. Proč, to ovšem nevím.

*Pokračování příště*

