

Nejraději bych toho nechal

Minule jsme Michala zastihli na pokraji zhroucení. Nedostatek spánku, dlouhé řízení v kuse a permanentní stres vykonaly svoje. Organismus se prostě vzbouřil. Pamětliv této lekce, dal si Michal předsevzetí, že na hranici rizika už dále jezdit nebude. Buráky, které měl dovést do Oaklandu, doručí jen za předpokladu, že nebude riskovat život. Tohle dobré předsevzetí mu však dlouho nevydrželo a zase jel na doraz.

Je nedělní ráno, přede mnou jsou Wyoming, Utah a Nevada. Chci dojet na truckstop ve Sparks, ke kterému je to 1015 mil (1630 km). Zvládnul jsem to, ale unavený tak, že už jsem na silnici neviděl, jen se držel mezi bílými čarami. Zajel jsem na parkoviště a jezdil dokola tak dlouho, až jsem našel místo, kam jsem mohl najet popředu. Kdepak couvat, já už neviděl ani zrcadla, natož něco v nich.

Ráno jsem vyjel brzo, před sebou už jen asi 250 mil do Oaklandu, s nadějí, že to možná stihnu. Před Sacramentem je nejhorší váha, kterou znám. Slyšel jsem, že jsou i horší, nevím, má zkušenost je tato. Samozřejmě, že mě tam zastavili a začala prohlídka trucku. Dopadlo to dobře pře-

sto, že mě kontrolovala ta nejprotivnější inspektorka v severní Americe. Naštěstí, díky Bohu, tam byl také hodný dědoušek, který obsluhoval váhu. Rozhodl se mi pomoci, vzal můj deník (log book), otevřel ho, zalpal po dechu, otočil oči k nebesům a honem deník zase zavřel. Když inspektorka natáhla ruku po logu, on povídá: „To už jsem kontroloval, je to v pořádku.“ V tu chvíli jsem mu chtěl políbit zadnici, nebo alespoň ruku, ale nemohl jsem udělat nic, než se na něj podívat. On ten pohled pochopil, usmál se, a protože stál za inspektorkou, a ta na něj neviděla, pohrozil mi prstíkem.

Do přístavu jsem dojel nakonec včas, vyložil jsem tři palety buráků pro americkou ambasádu

v Hongkongu a hurá do Los Angeles, kde jsem měl následující ráno vykládat zbytek. Cestou mě zastavili ještě na jiné váze. Zeptali se, kdy mne kontrolovali naposledy, a když jsem jim řekl a ukázal papír, že ten den ráno, nechali mě jet.

V úterý ráno, když jsem stál u rampy a skladníci vykládali návěs, tak vidím, jak z tahače hned vedle vykládají stejný náklad jako můj. Dal jsem se do řeči s řidičem a dověděl se zajímavé věci. Oni byli v Kometu v Bostonu, odkud byl i můj náklad, ve středu, o den dříve než já. Píšu oni, protože v trucku byli dva řidiči, kteří mohou jet takřka nepřetržitě a ty palety s buráky už tam u vrat stály. Proč, když to tolik spěchalo a bylo třeba stihnout loď, ty zatracené buráky nenalo-

Z Blue Mountains do Pendletonu v Oregonu.

Silnice prudce a dlouze klesá, vpravo je záchranná rampa pro ty, kterým selžou brzdy.





žili jim? Vrtalo mi to hlavou, ptal jsem se, kde se dalo a brzo jsem znal odpověď. Za náklady do oblasti San Francisca se platí víc, než do Los Angeles a okolí. Nevím proč, ale je to tak. Tak já se ženu, div se u toho nezabiju, aby můj šéf vydělal víc? Proto jsem seděl v neděli za volantem osmnáct hodin? Já riskuji pokutu na váze za hodiny ve službě jen pro něj? Pokuty nejsou malé, známý platil za falšování, a to jsme dělali všichni, 1600,- \$. Za cestu na východ a zpět jsem dostával 850 dolarů bez ohledu na to, jak dlouho mi to trvá a kolik zastávek mám. Tak takhle tedy ne. Ale kde vzít honem jinou práci?

Na chvíli přeruším vyprávění mých řídicích příběhů, mám takový dojem, že povídání o jízdách sem a tam a různých problémech, které mě potkaly, bylo zatím dost a že bych měl napsat také něco o technice (autor popisuje stav vozového parku na konci 80. let – pozn. redakce).

Je několik hlavních výrobců: Peterbilt, uznávaný jako nejluxusnější, je také nejdražší a cena 100,000 dolarů za tahač bez návěsu není neobvyklá. Potom Kenworth, Freightliner, International a GMC Volvo. Trochu stranou stojí Ford, není o něj zájem, i když jsou lidé, kteří mají rádi zvláštnosti. Kapitola zcela odlišnou je Mack, ten sice také stále stojí stranou, ale je oblíbený, a to především na východním pobřeží. Jezdí po městech a mezi nimi na krátké vzdálenosti. Jako „transkontinentál“ ho téměř neuvídníte. Pak je tu ještě Western Star - není oblíbený, protože je to kovářská práce a tudíž je moc těžký. Tam, kde se musí šetřit váhou pro placený náklad, to má své opodstatnění. Poslední je Marmon, kdysi nejlepší a nejluxusnější. Pro svou vysokou cenu a dlouhou dodací lhůtu je vidět opravdu málo.

Tito hlavní výrobci v podstatě vyrábějí jen kabiny a skládají vše modulárně dohromady.

U značkového obchodníka lze koupit průměrný truck tak, jak jej objednávají dopředu. Kdo má své speciální požadavky a ví, co chce, objedná si vůz s vybavením podle svého vlastního návrhu. Dodací lhůty překvapivě nejsou dlouhé, měsíc, dva. Motory běžně používané jsou Caterpillar a Cummins. K nim patří ještě Detroit, kdysi vidlicový šesti a osmiválec, velmi neoblíbený a všeobecně známý spotřebou oleje, ten z něj

tekl všude. Potom firma vyvinula řadový šestiválec OHV série 60, který se ihned dostal na špičku. Vybavený elektronickým vstřikováním a cruise control (tempomat) stojí to, co prostý Caterpillar. Provozní otáčky motoru mají u ostatních značek rozsah minimum/maximum 350 otáček, a proto se používají tolikastupňové převodovky. Ono to jede i s devítistupňovou, ale motor na to není dost pružný a trvá dlouho, než se po řazení rozjede. Detroit jede v rozsahu 700 otáček, a proto mu devítistupňová převodovka stačí. Je levnější a méně poruchová. Je jasné, že se všem líbí, že nemusí tolik řídit, pořád hlídat tachometr a ostatní „budíky“. Computer to ohlí-

dá za Vás. Před nástupem Detroitu byl nejoblíbenější Cummins, který najede hravě 600 000 mil do generálky. Caterpillar je nejvykonnější, ale snadno se porouchá, přitom díly jsou opravdu drahé a životnost je podstatně nižší. Pochopitelně Ford používá svůj vlastní motor, tak jako Mack.

Kapitola převodovek je jednoduchá. Fuller Roadrunner. Tytéž převodovky vyrábí ještě firma Meritor, ale kromě jména v nich není rozdíl. Liší se podle počtu stupňů, od 9 do 18. O té 18 vím, že je, ale nikdy jsem se s ní nesetkal. Pak ještě existuje automatická převodovka Allison, ale není oblíbená. Další podnik pak dodává pérování, jiný brzdy, atd.

Důležitou částí tahače je řídicí ložnice, sleeper. To je výrobek dalšího výrobce, ale už se liší podle finálního jména trucku. Ty tam jsou doby jednotlivých hrobečků-rakví, do kterých se prolézalo dírou v zadní stěně kabiny. Příšly sleepy delší, pohodlnější. Také vyšší, s patrovou palandou, takže týmy mají každý svou postel. Pak nastoupilo Volvo s integrovanou kabinou, kde už není zadní stěna dělící sleeper od řídicího prostoru. Ve vyšší dvojpostelové verzi je to už docela slušný životní prostor. V zimě i v létě trucky parkují s běžícím motorem, to kvůli klimatizaci a motory se vypínají jen na chvíli, při tankování.

Palubní deska se také liší podle objednávky. Potřebných měřičů není moc, tachometr, otáčkoměr, to kvůli řazení. Měřič tlaku vzduchu, teploty vody, pyrometr měřící teplotu turba. Ovšem na přání lze mít měřiče tlaku vzduchu v pérování, teploty oleje v motoru, převodovce a diferenciálech, měřič hladiny vody v chladiči... Výsledek je, že se tam člověk radší ani nekouká. Řada vypínačů, kromě běžných světel a ovládání topení a klimatizace ještě dva vypínače motorové brzdy. Jeden, kterým se zapíná, druhý na volbu brzdění dvěma, čtyřmi nebo šesti válci.

Motorové brzdy nejsou běžné, hodně podniků věří, že to ničí motory. Dva knoflíky parkovacích brzd, jeden jen pro návěs, druhý pro truck. Zabrzdění vozu zabrzdí i návěs. Brzdy, samozřejmě vzduchové, se konstrukcí zcela liší od brzd doma. Hlavní rozdíl je v tom, že když evropskému tahači dojde z jakýchkoli důvodů vzduch, nic ho neza-

stává. Když se to stane americkému, brzdy se zablokuje a nic s tím nehne. Jedna náprava na tahači a jedna na traileru má u brzd válec s membránou navíc, je tam „osmitunová“ pružina, která drží brzdy zabrzděné. Teprve tlak vzduchu způsobí otevření čelistí. Je to komplikované, protože u této nápravy se brzdy tak, že se vzduch ze systému odpouští, zatímco u ostatních brzd naopak dodává. Výsledek – bezpečnost, což stojí zato.

Poslední částí popisu je spojka. Je to zvláštní, všechno se dělá pro pohodlí, servořízení je běžné i u osobních aut, ale spojka u trucku je důsledně mechanická, žádné posilovače, ale mohutný pedál s táhlem. Šlapat na to, to už člověk něco cítí, a tak jedna z prvních věcí, kterou se každý učí, je řídit beze spojky. Převodovky jsou důsledně bez synchronů a spojka se musí sešlapovat dvakrát, při řazení dolů s mezilyneem. Kdo tohle ještě nematuje u osobních aut? Řadit bez spojky ale není těžké, je jen potřeba dobře zvolit otáčky motoru a mít cit, netlačit na řadící páku, jen jemný tlak. Jde to dokonce překvapivě snáz, než se spojkou, a jak se to člověk naučí, používá spojku už jen na rozjezd.

Hmotnost se v Americe důsledně hlídá, na přední nápravu je povoleno 12 500 liber (5 690 kg), ostatní nápravy 20 000 (9 070 kg) pro jednoduché, 34 000 (15 420 kg) pro dvojmontáž. Vše je ještě složitější, protože jednotlivé státy mají své úpravy a zákony. Pokud chcete přejet celou Ameriku, platí toto, celková maximální hmotnost je 80 000 liber (36 290 kg).

Abyste vůbec dalo bez přesouvání nákladu těmto podmínkám vyhovět, mají trailery posuvný podvozek, rozsah vpřed/vzad je tři metry. Čím víc jsou kola vzadu, tím víc váhy je na trucku a méně na trailerovém podvozku. Odblokování je jednoduché, bez nářadí. Dojete k návěsu, zatáhnete za táhlo, pak do kabiny, zabrzdíte návěs a popojedete nebo couvnete, podle toho. Podvozek stojí a tělo popojede v kolejničkách. Pak už zase jen dát táhlo do původní polohy, zaškubát s celou věcí, aby se člověk ujistil, že zuby zapadly a je to. Maličkost. Točna je také posuvná, ale jen asi metr, posunutí mění poměr hmotností na přední a dvou zadních nápravách. Západky jsou ovládány vzduchem, z kabiny, páčka vypadá jako vypínač a je tradičně hned vedle uzávěrky diferenciálu. Připadá mi to trochu nebezpečné.

Právě jsem se zmínil o uzávěrce diferenciálu. Používá se na kluzkých silnicích, je to ale něco jiného než známe z terénních aut. Ze zadních dvou náprav je normálně poháněná jen jedna, přední či zadní, podle výrobce, a je tam vlastně jen pro zvýšení povolené váhy. Uzávěrka zapíná pohon i pro tu druhou nápravu. Tady na severozápadě máme povolené váhy vyšší, maximum pro soupravu je 118 000 liber (53,5 tuny), ovšem povolené hmotnosti na nápravu jsou stejné. Proto mají trailery a tahače o jednu nápravu víc, ta ale není instalována napevno. Dá se stlačením vzduchem zvedat a spouštět podle potřeby.

Tak jsem probral leccos a málem jsem zapomněl na rozměry tě obľudy. Výška je 13 stop a 6 palců, to je 412 centimetrů. Šířka 8 stop a 6 palců, 260 cm. Délka, to je moc různé. Normální návěsy mají zásadně délku 27 stop, pak 39; 45; 48; a 53 stop. To je 8,23; 11,89; 13,72; 14,63 a 16,15 m.

Pokračování příště