

## **Pravidla mají smysl**

*Robert Kotál zasvětil profesní život dopravě – učí řidiče, závodí v rally, pilotoval letadla, kromě přednášení se věnuje psaní, hudbě, divadlu, počítačům či psychologii. Jak se podle něj změnili řidiči za posledních 40 let a proč se pro ně snaží popularizovat pravidla silničního provozu?*

## **Jsem ze Škvorce a dorazila jsem do Třebohostic, které příliš neznám. Jak dlouho tu bydlíte?**

Bydlíme tady od roku 2013, už dvanáctým rokem, žije se nám tu dobře. Stěhovali jsme se sem s pěti dětmi - některé byly v mladším, jiné ve starším školním věku.

## **Děti už jsou teď asi odrostlejší ...**

Už tu s námi skoro nebydlí. Nejmladší dceři je 21 let, nejstaršímu 45 – ale moji starší dva synové tu s námi nebydleli nikdy.

## **O nápadu koupit školní autobus**

### **Školní autobus byl poměrně neobvyklá akce – jak ze strany městyse, tak i u Vás. Jak vlastně vznikl tento nápad?**

Je to velmi jednoduché. ROPID oznámil, že po dobu rekonstrukce komunikace do Třebohostic nebudou zajíždět autobusy, protože tam není vhodné místo k otočení. Úřad městysu tak řešil, jestli a jak zajistit náhradní autobusovou dopravu pro přepravu žáků mezi Třebohosticemi a Škvorcem. Oslovili několik dopravců a i já jsem některé doporučil. Nejlevnější dopravce nabídl cenu 6 000 korun za den plus DPH. Bylo nutné jezdit až 28 dní.

Nejdražší nabídka dosahovala až 11 000 korun za den. Starostka se se mnou o tom bavila a shodli jsme se, že čtvrt milionu za dvouměsíční provoz autobusu je nesmysl. Navrhl jsem jiné řešení: koupit levný autobus, využít ho pro přepravu dětí a poté ho prodat. Celkové náklady by pak byly jen na naftu, což je zanedbatelná položka. Starostka s tím souhlasila a do dvou dnů jsem přivezl autobus za velmi slušnou cenu. Společně s Honzou Pšeničkou jsme na něm provedli drobné opravy. Střídali jsme se v řízení – Honza, jako zaměstnanec obce, to měl v pracovní době, já jsem se zapojil dobrovolnicky.

Mezitím škvorecké spolky daly najevo, že se jim autobus líbí, a začaly plánovat různé zájezdy. Nakonec padlo rozhodnutí, že se autobus nechá alespoň půl roku v majetku obce a uvidí se, jak bude vytížen na další akce spolků.

### **Jak dlouho celá akce trvala? Zmiňoval jste, že jste autobus přivezli do dvou dnů, ale jak dlouho trvalo celé řešení od oznámení ROPIDu až po jeho realizaci?**

ROPID to oznámil krátce předtím, než do Třebohostic autobusy měly přestaly jezdit. Na reakci jsme měli asi deset dní, možná týden. Bylo to opravdu šibeniční.

**Na Facebooku jsem zaznamenala příspěvek Váš i příspěvky rodičů. Předpokládám, že neukázněnost a arogance některých řidičů byla jedinou negativní stránkou tohoto dobrovolnického počínu.**

Autobus byl označen vpředu i vzadu speciálním označením pro přepravu dětí. Podle pravidel silničního provozu se takový autobus nesmí v zastávce objíždět. Ani jednou se nestalo, že by za námi někdo zastavil a počkal, až odjedeme. Všichni nás vždy objeli, a to se netýkalo jen rodičů. Jednou se tu v Třebohosticích objevila Octavia, jejíž řidič skoro málem srazil dva malé školáky. Rozhodl se, že nás objede na plný plyn, právě když tam ty děti přecházely. To je přesně ten důvod, proč je objíždění zastaveného autobusu označeného přeprava dětí zakázáno.

**No to byla situace ... Ráno před školou je vždy chaos i bez školního autobusu.**

To je pořád stejné. A městská policie z Úval, která tam občas zajede, je skoro k ničemu. Rodiče přivázejí děti nepřipoutané, na předním sedadle, s taškou na zádech ... Zastaví své auto uprostřed křižovatky, nechají běžet motor, otevřené dveře a jdou s dítětem na pět minut do školy. Nad tím zůstává rozum stát.

**Souhlasím, že městská policie v tomto případě asi nefunguje tak, jak by měla.**

Policisté ani neznají pravidla. Stojí tam, vidí dítě nepřipoutané na předním sedadle a nijak nezasáhnou.

**Zmiňoval jste mi, že Vám školní autobus přinášel i velké pozitivní emoce.**

Při každé jízdě jsem minimálně třicetkrát odpověděl na „Dobrý den“ a za pět minut třicetkrát na „Na shledanou“. Děti byly skvělé. Měly radost, jak jim Pšenda (pozn. redakce Honza Pšenička) vyzdobil autobus vánočními světýlky.

**O chování řidičů: s vášní i zkušenostmi**

**Dopravním otázkám se věnujete velmi intenzivně. Jako ředitel Dopravní akademie se často objevujete v Televizních novinách, v Událostech a dalších pořadech. Natáčí se někdy tady ve Škvorci nebo v Třebohosticích?**

Většinou natáčíme u nás na zahradě. Někdy přijede televizní štáb, jindy rozhovor probíhá online přes Google Meet, a občas se s novináři setkám v Praze. Záleží na situaci. Když jsem doma, přijedou sem za mnou. Pamatuji si, že když jsme se sem nastěhovali a poprvé dorazil štáb, postavili kamery tak, že za plotem byl vidět sousedův modrý kajak. Soused pak přišel a s nadšením říkal: „To je skvělé, můj kajak byl v televizi!“ Pak jsem často říkal štábu, aby kajak do záběru nějak dostali.

**Vraťme se k vzdělávání řidičů. Jaké byly Vaše začátky?**

V autoškole učím od roku 1984. Loni na podzim to bylo 40 let. V roce 1990 jsem založil druhou soukromou autoškolu v republice, první v Praze. Firmu mám dodnes, jen změnila název. Dříve to byla Autoškola Kotál, dnes je to Dopravní akademie. Je to pořád jedno a totéž.

### **Jak se za ta léta změnil přístup k získání řidičského oprávnění?**

Dramaticky. Když jsem začínal, každý kluk někde jezdil na pionýru nebo pomáhal na autě svého otce. Dnes máme "dotykovou mládež", která si dělá řidičák spíš jako módní doplněk. A je to poznat i na silnicích. To je úplně jiná generace s odlišným přístupem k věci.

### **A vnímáte rozdíly mezi muži a ženami za volantem?**

Nikdy jsem to nerozlišoval.

### **Dá se na silnici poznat, zda řídí muž nebo žena?**

Ženy častěji neřeší světla. Můžete potkat řidičku, která jede v mlze na světla pro denní svícení. A jednoznačně více telefonují.

### **A co nešvary mužů?**

Agresivita. Ale i u žen je agresivita, což jsme rozebrali i v knize Agresivita na silnici, kterou jsme psali s kolegy z Filosofické fakulty UPOL, kde učím. Agresivita je u obou pohlaví v podobné míře.

### **To mě překvapuje. Je smutné, když řidiči nadávají v autě před dětmi, které si to pak berou jako normu.**

To je pravda. Byla na to i kampaň UAMK „Ty to děláš taky“. Děti přebírají vzorce chování, které odpozorují.

### **Souhlasím. Snažím se v autě nenadávat, ale občas si prostě neodpustím, když mě někdo opravdu vytočí.**

To není špatné. Dokonce to dopravní psychologové doporučují jako ventil. Je to nejrychlejší způsob, jak uvolnit napětí. Prostě si řeknete: "To je ale pěkný debil!" nebo "Co děláš, debile?!" Když jsem v autě sám nebo jen s dospělými, a mám vytažená okénka, aby mě ten druhý neslyšel a neměl pak tendenci se mi mstít. Člověk si to ale nemůže dovolit před dětmi. Jinak je to ideální způsob, jak uvolnit stres, který se v nás hromadí. Někdo naopak reaguje tím, že šlápne na plyn a honí se s ostatními.

### **To radši občas zanadávám, protože tohle je extrémně nebezpečné.**

To je jasné. Mám kamarádku, jejíž manžel takhle jednou někomu slušně řekl výtku, dokonce mu vykal, a probudil se v nemocnici pod Petřínem. Měl zavedené hadičky a dráty, strávil čtrnáct dní

v umělém spánku a pak ještě asi dva měsíce v nemocnici. Nějak ho zbili baseballovou pálkou, málem ho umlátili k smrti. Takže do otevřeného konfliktu bych se nikdy nepouštěl.

**To bych taky neriskovala. Když už se stanou nějaké nehody, zastupujete řidiče. Liší se nějak zastupování kamarádů nebo sousedů? Je to výhoda, nebo spíš nevýhoda?**

Je to jedno. Nezastupuji ale alkoholiky. Udělal jsem výjimku, zastupoval jsem sousedku, ale zkušenost byla otřesná a už to víckrát neudělám.

**Co se týká vzdělávání budoucích učitelů autoškol a profesionálních řidičů, mění se v tom něco?**

Ano, vyvíjí se to v čase, dokonce velmi pozitivně. Naše Dopravní akademie se věnuje přípravě učitelů autoškol 34 let, od okamžiku, kdy to zákon nařídil. Já jsem třeba v osmdesátkách získal průkaz učitele autoškoly tak, že jsem přišel jako zájemce o práci do autoškoly, položili mi pár otázek a řekli: "Super, příští týden přijď na zkoušky." A tím to skončilo.

Od 1. března 1991 je ale příprava učitelů povinná ze zákona. Kurz má buď 140, nebo 230 hodin podle rozsahu profesního osvědčení učitele. Dříve k nám chodili lidé, kteří nevěděli, co se sebou, hledali, na co se rekvafikovat. Ale Covidem se to výrazně změnilo. Autoškoly byly dva a půl měsíce zavřené, takže když otevřely, stály se na ně dlouhé fronty. Logicky tedy zdražily.

**No, zdražují každý rok, takže...**

Ne, ne, opravdu do covidového lockdownu měly autoškoly úplně absurdní ceny, za které se výcvik žáka vůbec nedal udělat kvalitně. Nízká cena byla postavena na tom, že autoškola okrade žáka - nedodrží účetní osnovu a bude mu krátit hodiny. Po lockdownu se ceny zvedly tak, že jsme se začali pomalu přibližovat standardu Evropské unie.

Ale stále máme daleko nižší průměrnou mzdu než v EU nebo třeba v Německu. Díky vyšším cenám si však autoškoly mohou dovolit platit kvalitní učitele. Dneska do kurzů pro učitele autoškol chodí opravdu kvalitní lidé, velmi často vysokoškoláci. Už to nejsou lidé, kteří by v tom viděli poslední zoufalý pokus o obživu, ale skutečně si to vybrali jako povolání. U nás v Dopravní akademii je každý druhý posluchač kurzu vysokoškolák. Takže v tomto směru se to velmi zlepšilo.

**Takže jsou kvalifikovanější instruktoři, ale mě jako běžnému řidiči přijde, že spíš jsou teď horší řidiči. Tak čím to je, jsou kvalifikovanější učitelé, ale řidiči, které pak potkám na silnici, dobře nejezdí ...**

Kvalifikované učitele produkujeme od lockdownu. To znamená, že mluvíme o nějakých třech letech. To se projeví až v mladších ročnících. Celkově ale vždy platí, že stav silničního provozu je otiskem společnosti. A u nás to není jiné – tak, jak se lidé chovají k sobě v běžném životě, tak se to promítá i do silničního provozu. A vztahy mezi lidmi se neustále zhoršují.

**Všímám si, že je mezi řidiči větší bezohlednost. Každý myslí jen na sebe – hlavně že jedu já, ostatní mě nezajímají. A ve společnosti to bohužel není jiné...**

To souvisí i s tím, že dříve neexistovaly pořádné asistenční služby, auta byla poruchová, ale zároveň natolik jednoduchá, že si je člověk dokázal opravit sám. Řidiči věděli, že mohou potřebovat pomoc od ostatních. Když se někomu auto zastavilo, někdo jiný u něj zastavil a pomohl mu. Řidiči se brali jako komunita. Dnes cizí auto na ulici pro pomoc zastavovat nebudete, a když už, tak si s problémem vašeho auta běžný kolemjedoucí řidič neporadí. Ani já ne, a to se celý život „hrabu“ v autech, ale když se mi zastaví současná oktávka, jediné, co mohu udělat, je zavolat odtahovku. Na ulici s problémem v autě nic neuděláte. A protože každý má v povinném ručení odtah a asistenční službu, řidiči se vzájemně nepotřebují. Dříve byl řidič motorista. Dnes je “motorista” každý, včetně lidí, kteří zaparkují a za půl hodiny nenajdou své auto, protože ani nevědí, čím jezdí.

**To se mi jednou stalo v nákupním centru. Uzavřeli vjezd, kterým jsem běžně jezdila, takže jsem musela vjet jiným, a pak jsem zoufale hledala auto.**

Existují dva způsoby, jak si s tím poradit. Pokud máte mobil s navigací, v okamžiku, kdy vypnete klíček, se odpojí bluetooth a poloha se uloží. V jakýchkoli mapách ji pak najdete. Samozřejmě v podzemních garážích to nemusí fungovat. Já si vždycky vyfotím číslo parkovacího stání.

**Já si vždycky říkám, že si to pamatuju, ale tentokrát to opravdu nevyšlo. Běhala jsem tam zoufale...**

Já si vyfotím to číslo stání. A když je nejhůř, najdu někoho, kdo mě nasměruje.

### **O autoškolství a komplikacích s šířením dopravní osvěty**

**Píšete učebnici pro žáky autoškoly, máte rozhlasový pořad, točíte podcasty. Víím, že píšete i blog pro řidiče. Jaké tam převažují články?**

Plošně určené řidičům. Je na iDnes, <https://blog.idnes.cz/robertkotal>, mám tam poměrně velkou čtenost.

**Tak to věřím, že si ho čtenáři rádi najdou. A co dopravní učebnice? Jak často se obměňují?**

Zákon se mění třikrát až pětkrát ročně. Dneska učebnice nikdo nemusí schvalovat a podle toho vypadají. Aktuálně není na trhu nic kvalitního. My dáváme žákům vlastní online učebnici, za jejíž správnost ručíme. Jsem jejím hlavním autorem. Ale v mnoha prodávaných učebnicích jsou často chyby až úplné nesmysly.

**To bych si vůbec nemyslela.**

Například učebnice vydaná Asociací autoškol obsahuje informace, které už 25 let neplatí. Když k nám přijde žák, rovnou mu řekneme, ať si žádnou učebnici nekupuje. Místo toho mu dáme online naši učebnici napsanou srozumitelným jazykem. V knihkupectví jsem vzal do ruky čtyři učebnice a do 20 vteřin jsem v každé našel totální nesmysl.

### **Ani dřív to nebylo schvalované?**

Před rokem 1989 ano. Dneska už není nikdo, kdo by to schvaloval. Asociace autoškol dostala 16 milionů korun na výrobu stovky nových testových otázek, ale jsou v nich chyby. Správná odpověď je občas jiná, než jak je to ve skutečnosti. Ministerstvo nemá lidi na validaci otázek, a tak ji prostě nedělá. Učitelé autoškol jsou tak v situaci, kdy žákovi musí říct správně je za a, ale v testu musíte odpovědět b, protože jinak ho neuděláte.

### **To jste mě trochu vyděsil. Syn se hlásil do autoškoly a učebnici ještě nemá.**

Kdyby se hlásil k nám, dostal by ji online a stoprocentně správnou.

### **Já jako běžný řidič vůbec netušíla, že je v tom taková benevolence.**

A je to opravdu strašné. Například co se týká techniky pro nákladáky nebo autobusy, tam učebnice existují a jsou docela kvalitní. Ale co se týká pravidel, v tomhle státě snad neexistuje nikdo, kdo by jim doopravdy rozuměl. Je to katastrofa.

Nedávno jsem se díval na web Zákruta.cz. Říkal jsem si: "Jé fajn web, mají tady pravidla, doporučení ..." Ale pak jsem se začel a zjistil jsem, že autoři tématu nerozumějí. Jakmile někde slyšíte "silniční zákon", je to signál, že ten člověk nemá ponětí, protože správný termín je "zákon o silničním provozu". Nebo třeba "strhnou vám čtyři body". Jak strhnou? Body se připisují, nestrhávají, evidují se. "Trestné body"? Nic takového neexistuje. Jsou to evidenční body, nemají s trestem nic společného.

Pak někdo vystoupí v televizi a řekne: "Chystá se novela silničního zákona a za tenhle přestupek vám strhnou čtyři trestné body." V jedné větě řekne tři totální nesmysly. Běžný divák to vezme jako fakt, ale kdo tomu rozumí, vidí, že ten člověk nemá tušení, o čem mluví.

### **Když jste zmínil Zákruta, pamatuji si, že kdysi býval pořad "Pozor, zákruta". Co to vlastně bylo?**

(RK hraje na klavír znělku Pozor, zákruta): To byl skvělý pořad, dělal ho pan Pecháček.

### **Matně si vzpomínám na znělku. Myslím, že tam byly zvuky brzd a řinčení skla, ale jinak už si moc nevybavuji.**

Bylo to už pěkně dávno. Dneska existuje web Zákruta.cz, který má dopravní informace, ty jsou fajn, ale pokud si tam něco chcete číst do hloubky, tak raději ne.

**Co se týká třeba právě těch novinek v tom zákoně o pozemních komu ..— říkám to zase špatně? Zákon o silničním provozu?**

Silničním provozu. Správně se jmenuje Zákon o provozu na pozemních komunikacích, ale běžně i u soudu se říká Zákon o silničním provozu.

**Co se týká novinek v dopravních předpisech, jsou podle vás dostatečně prezentované pro běžnou veřejnost? Protože předpokládám, že běžný řidič si nekoupí novou knihu nebo zákoník, aby si zjistil, co a jak.**

Pokud si někdo koupí knihu nebo zákoník, stejně se z toho moc nedozví. Například novela od 1. 1. 2024. Ministr dopravy Kupka, což je vystudovaný žurnalista, který dělal mluvčího úřadu vlády, tedy není to žádný odborník na dopravu, prohlašoval, že "zpřísnil bodový systém". Několikrát řekl v televizi, ale není to pravda. Zrušily se sedmibodové přestupky, největší je dnes šestibodový. Zrušil se také zákaz řízení za špatné předjíždění a za vjezd na železniční přejezd v okamžiku, kdy tam nesmíte. Počet nehod na přejezdech se zvýšil.

Pokuta nikoho nezajímá, body zajímají jen některé. Nejbolestivější trest je zákaz řízení.

**A co ten hodně diskutovaný zákaz průjezdu křižovatkou na oranžovou? To se teď hodně řeší.**

Já jsem o takové diskuzi neslyšel. Za prvé to není oranžová, ale žlutá, a za druhé se na tom nic nezměnilo. Význam žluté je už, řekněme, 60 let stejný. Vždy to znamenalo, blíží se červená, abyste nemusela prudce dupnout na brzdu – tím riskujete smyk nebo, pokud řídíte autobus, že vám popadají cestující. V takovém případě křižovátku na žlutou projedete. A trestat někoho jen za to, že projel na žlutou, to prostě nejde.

Další věc je, že by muselo být řidiči prokázáno, že byl schopen bezpečně zastavit. A to se prostě nedá objektivně posoudit, je to subjektivní. Pokud já budu tvrdit, že jsem byl přesvědčený, že bezpečně zastavit nemůžu, a proto jsem křižovatkou na žlutou projel, tak to prostě nejde nijak zpochybnit.

**Já nevím, už si nepamatuju, kde jsem tuhle diskuzi zaznamenala ...**

Já jsem ji nezaznamenal. Rozhodně na úrovni ministerstva ani v odborných kruzích se nic takového neřeší.

**Takže spíš taková bouře ve sklenici vody?**

Nebo nějaká reportáž, názor někoho, ale rozhodně to není na pořadu dne.

**Mluvilo se o tom jako o velké novince, velké změně, a že s tím lidé budou mít problém. Ale přiznám se, že kolikrát člověk prostě neodhadne... Jedu, pořád vidím zelenou, zelenou, a pak těsně před křižovatkou padne žlutá.**

Nesmíte to projet na červenou.

**To je jasné, o tom žádná. Ale když už vidím tu oranžovou...**

Žlutou. V autoškole učíme i řidiče nákladáků s vlekem s 22 metrů dlouhou jízdní soupravou. Úplně běžně se stane, že jsme metr před hranicí křižovatky, padne žlutá, a my logicky projedeme. Pokud by to bylo 5 metrů, tak vlek už dojde na červenou, protože než to celé projede, chvíli to trvá.

### **O závodění a detailech rally**

**To je pravda. A k vašemu řidičskému oprávnění – na co všechno máte řidičák?**

Mám řidičák na všechno, učitelské oprávnění na všechno a také komisařské oprávnění na všechno. A to už pěkně dlouho.

**Řídil jste někdy něco kuriózního? Nebo je nějaký dopravní prostředek, který byste chtěl řídit, ale zatím nemáte příležitost?**

Myslím, že jsem řídil snad všechno, včetně tramvaje. A stále často řídím – při učitelských zkouškách střídáme roli mezi řízením a výukou, zkouším i hraji zkoušenému učiteli žáka. Takže pravidelně sedím za volantem autobusu, nákladáku s vlekem, motorky... I z letadel jsem řídil všechno včetně dopravních letadel. Mám i oprávnění na loď a už jsem ji také řídil.

**A co vojenská technika? Třeba tank?**

Vůbec ne. Do tanku bych se asi ani nešel podívat, natož abych měl touhu ho řídit. Mám závodní auto, takže myslím, že není nic, co bych ještě neřídil nebo po čem bych toužil.

**Když už jsme zmínili závody, jak často závodíte?**

Loni jsem jel sedm závodů, letos máme v plánu sedm soutěží Českomoravského poháru v rally a dvě Rally legend, pokud všechno vyjde, jak chceme.

**A to všechno v rámci České republiky, nebo jezdíte i do zahraničí?**

V zahraničí jsem závodil hlavně v osmdesátých letech, v jejichž druhé půlce jsem jezdil Mistrovství Evropy. Teď se oficiálně účastníme Mistrovství republiky. Závody v zahraničí teď vypadají úplně jinak než u nás – zaplatíte astronomické startovné, musíte použít jejich pneumatiky... a často to ani není klasická rally, ale spíš jízda pravidelnosti. Například rally Monte Carlo pro historická auta je něco strašného, takže bych se toho v životě nechtěl zúčastnit. My se soustředíme na klasické ostré rally v rámci Mistrovství republiky s vozy z 80. let. Jinak je to úplně normální závod na čas a na konci se vyhlašuje Mistr republiky.

## **Rally znám jen z filmů – vždycky tam říkají něco jako „levá trojka, pravá dvojka“. Funguje to tak i ve skutečnosti?**

No jasně, takhle přesně se jede. (RK se usmívá se a poznamená) Černá zubatá chlupatá.

### **A co znamená ta „černá zubatá chlupatá“?**

To je z filmu *Tacho*, to nechme být. Princip rally funguje tak, že máme tři seznamovací jízdy. Každá rychlostní zkouška – a těch bývá na soutěži obvykle osm – se dá projet maximálně třikrát. Není to trénink, je to seznámení s tratí. Jedeme ho extrémně pomalu, většinou na jedničku.

Jako jezdec diktuji spolujezdci poznámky k trati. Každá posádka si dělá zápis trochu jinak, ale v podstatě se používá tzv. severský systém, což je desetistupňový rozpis. Základní údaje jsou: Vzdálenost: 100, 200, 300 metrů – tedy, kdy přijde zatáčka. Není to časový údaj, ale vzdálenost. Typ zatáčky: levá, pravá, jaký stupeň. Například: 1 = naplno vždy, 2 = naplno na suchu, ale na mokru už s lehkým bržděním, 3 = s brzdou, 4 = s podřazením, 5 = více než 90°, 10 = extrémně ostrá zatáčka. Dále zaznamenávají horizonty (stupeň 1–4, podle toho, jak rychle se přes ně dá jet) a směr (např. A = zleva, B = prostředek, C = zprava).

Při těch pomalých průjezdech si musím představit, jak zatáčka bude vypadat ve vysoké rychlosti – třeba při 180 km/h. Naše auto Škoda 130 LR má teoretickou maximálku 220 km/h, ale na rychlostních zkouškách takové rychlosti nedosahujeme. Například na 600 m rovince jedeme na konci kolem 190 km/h.

Při druhém průjezdu už poznámky čte spolujezdec a děláme korekce. Při třetím průjezdu to ještě zpřesníme. Navíc máme kameru, takže si záznam večer pouštíme a analyzujeme.

## **Tohle by určitě nebylo nic pro mě – taková rychlost! A co řídíte nejradši, kdy byste si mohl vybrat?**

Nejradši řídím závodní auto.

### **Umíte si je i sám opravit?**

Ano, stavím si auta sám. Posledních několik let mi pomáhá velmi šikovný spolujezdec, ale jinak jsem si většinu aut postavil sám. Teprve poslední dvě nebo tři sezóny jezdím s motorem, který postavil někdo jiný – konkrétně nejlepší závodní motorář v republice. To samé platí pro převodovku.

### **Jak dlouho trvá postavit závodní auto?**

Záleží, kolik máte času a peněz.

## **To chápu. Ale kdybyste chtěl postavit auto, se kterým se dá vyhrát?**

Záleží, jaké auto si vyberete. Například Mitsubishi Lancer Evo IX nebo Subaru Impreza jsou produkční auta, se kterými se dá závodit téměř bez úprav – stačí přidat ochranný rám. Sériová auta, jako třeba Škoda 130 L, se musí od základu přestavět na závodní verzi, což trvá minimálně rok, spíš dva.

### **A jak dlouho takové auto vydrží?**

Nekonečně dlouho, protože mezi sezónami ho vždycky úplně rozebereme do šroubku. Můžu vám to i ukázat – takhle vypadá naše auto teď. Všechno je vyndané, motor jde na kontrolu, převodovka také, nápravy se repasují. Pak se to všechno zase složí zpátky a auto je připravené. Když se o něj dobře staráte, vydrží vám v podstatě neomezeně dlouho.

### **Tak to jste mi odhalil netušené oblasti. Je na rally potřeba nějaká speciální výbava?**

Kromě helmy, nehořlavé kombinézy a rukavic nosím i nehořlavé prádlo. Ale v sériových závodech, kde nemusím mít nehořlavé oblečení, si беру tričko s nápisem „JZD Třebohostice“. Je to ale fikce – v Třebohosticích nikdy žádné JZD nebylo, tak jsme si ho vymysleli.

### **Takže hrdost na Třebohostice?**

Přesně tak, byla to spíš recese. Když jsme ale začali jezdit mistrovství, už jsme měli sponzory jako Bosch nebo Castrol, takže jsme museli nápis JZD Třebohostice z auta sundat. Ale pod kombinézou to nikdo nevidí – jen když si ji v depu rozepnu, když je mi horko.

### **Existují ještě dnes lidé, kteří si myslí, že přednost má ten, kdo si troufne jako první?**

Ano. A spousta lidí si také myslí, že má přednost ten, kdo „jede po hlavní silnici“. Ale to není pravda. Přednost má ten, kdo „do křižovatky přijel po hlavní“. Pokud někdo řeší dopravní situaci s mylným dojmem, že automaticky platí „jsem na hlavní, mám přednost“, tak ji obvykle vyřeší špatně.

### **O práci na záchrance**

#### **A teď k dalším oblastem vašeho působení. Mám tu napsáno: autoškolství, rally, kybernetika, psychologie, záchranka ... Jak to všechno souvisí?**

Psychologii jsem vystudoval na filozofické fakultě společně s andragogikou jako dvouobor (pozn. redakce: andragogika je obor zabývající se vzděláváním dospělých). Nejsem tedy klasický "jednooborový" psycholog, i když jednooborové psychology učím na vysoké škole. Pokud se chce někdo stát akreditovaným dopravním psychologem, musí absolvovat postgraduální studium – a právě tam vyučuji. A jednooborová psychologové si na své specializaci hodně zakládají. Předtím jsem vystudoval technickou kybernetiku na Elektrotechnické fakultě ČVUT. Programování nebo správu počítačů se věnuji dodnes.

## **A co záchranka?**

Na záchrance jsem pracoval v druhé polovině osmdesátých let, nejprve jako programátor. V té době se zaváděl tzv. "rendezvous" systém – malé auto s lékařem, které dorazí k pacientovi co nejrychleji, zatímco větší sanitka jede za ním. Pražská záchranka byla první v republice, která to zavedla. Měli jsme pět Tater 613 přestavěných pro potřeby záchranky.

Protože jsem už tehdy jezdil rally, nabídli mi, abych sloužil i jako řidič těchto sanitek. Ale ještě předtím jsem pracoval jako operátor na dispečinku na lince 155.

V Praze jsme měli pět stanovišť a vždy jsme se ke všem pacientům dostali do čtyř minut.

## **Dnes je ten limit ze zákona asi 15 minut, ne?**

Každý kraj to má jinak, ale realita je taková, že záchranka bývá na místě mnohem rychleji.

## **Prý jste na záchrance sloužil zrovna i 17. listopadu 1989.**

Ten den jsem měl odpolední službu na dispečinku ...

## **Jak to vypadalo?**

To byl zajímavý zážitek. Teprve tehdy jsem to viděl, co veřejná bezpečnost (hlavně STB) dokáže.

Policajti věděli, že na Národní třídě budou zranění, a tak si přesměrovali tísňovou linku 155 k sobě. Když někdo zavolal na 155 a oznámil zraněné na Národní, ministerstvo vnitra tam poslalo vlastní sanitku. Důvod byl jasný – aby se nevedla přesná čísla o počtu zraněných.

Pokud šlo o něco jiného, operátor řekl: „Moment, dávám kolegu,“ a připojil hovor k nám. My jsme ale o tomhle přesměrování vůbec nevěděli.

Lidé na Národní si ale začali všimnout, že tam neustále přijíždějí sanitky bez označení – jen s pruhy, ale bez nápisu. Naproti tomu my jsme měli jasně napsáno Záchraná služba Praha. Jeden pán to pochopil, šel do telefonní budky, zavolal na 155 a nahlásil adresu v boční ulici. Policajt, který hovor přebíral, byl zmatený, a místo aby ho přesměroval na ministerstvo, spojil ho k nám. My jsme tam hned poslali auto – a najednou se z vysílačky ozvalo: „Ježišmarja, na Národní je obrovská demonstrace!“ Tak jsme tam poslali všechno, co jsme mohli. Jenže už bylo skoro po všem. Celkem jsme odvezli 17 lidí.

Druhý den, v sobotu, když jsem měl opět službu, za mnou přišel policajt v civilu. Byl slušný a říká: „Dobrý den, prosím vás, kolik jste včera odvezli lidi z Národní?“ Odpověděl jsem, že sedmnáct. Poděkoval a odešel. Kvůli tomu pak skončil ředitel záchranky, protože se ukázalo, že zraněných bylo mnohem víc. Ale ředitel záchranky nelhal – pražská záchranka skutečně převezla jen těch sedmnáct lidí, ostatní odvezly sanitky ministerstva vnitra.

**K záchranným složkám máte blízko i teď. Pro místní hasiče připravujete školení.**

Ano, a to už léta, každý rok.

### **Jak často mají hasiči školení?**

Podle zákona to mají přesně dané, ale je to složitější, protože se na to vztahuje celá řada různých předpisů. Naše řídičské školení probíhá dvakrát ročně. Hasiči jsou dobrovolníci a i já je školím zdarma jako podporu jejich aktivit v rámci městysu.

### **O hudbě a divadelních představeních místních ochotníků**

#### **Pro městys jste složil a nahrál aktuální znělku obecního rozhlasu.**

Hudbě se věnuji od svých čtyř let – hraju na klavír, kytaru, akordeon, zpívám. Mám konzervatoř. Rád si zahraju se sousedy U Zálabských, v hostinci v Třebohosticích nebo i na osadě Old Wanderers. Organizoval jsem ve Škvorci i rockový a folkový koncert přátelských kapel, se kterými jsem si také zahrál. Teď připravujeme další rockový koncert.

#### **Když mluvíme o volném čase a kultuře – co vás ještě zajímá?**

Mám rád poezii. Píšu povídky. Teď mám pět nebo šest hotových a až jich bude víc, třeba je někde vydám.

#### **Jsou tematicky různorodé? Vychází z vlastních zážitků?**

Vycházím z reálných postav. Samozřejmě mají jiná jména, ale inspiraci беру od skutečných lidí.

#### **Povídky mám ráda, těším se, až nějaké vyjdou.**

Můžu nějaké dát k dispozici online.

**U povídek se mi líbí, když mají spád. Když si vzpomenu, že jsme na vysoké škole museli povinně číst *Moby Dicka*, některé pasáže byly dost natahované – třeba několik stran jen o velrybářství. To mě moc nebavilo.**

To chápu. Já se snažím, aby moje povídky byly maximálně na jednu, dvě stránky.

**Přesně tak, mám ráda, když je to zhuštěné a dobře odsýpá. A když má povídka navíc překvapivé rozuzlení nebo vtipnou zápletku, tak to se mi vždycky líbí. Určitě si ráda něco přečtu. A kdyby byl zájem, můžeme třeba něco otisknout i ve zpravodaji.**

Baví mě i divadlo. Už pátým nebo šestým rokem hraju ve Škvorci v ochotnickém souboru.

**Přiznám se, že *Společenstvo vlastníků* jsem chtěla vidět, ale po shlédnutí filmu jsem to nakonec nedokázala. Vyrůstala jsem v paneláku a bylo mi to až moc blízké.**

To chápu. Měli jsme kamarády, které jsme pozvali, a oni řekli: „Hele, sorry, my jsme byli v SVJ x let a na tohle prostě nepůjdeme.“ Takže tomu rozumím. Film byl depresivní, ale naše divadelní verze lidi opravdu rozesmála.

**Když jsem viděla film, hned se mi vybavily všechny ty schůze družstva. Všechny ty stejné řeči, které nikam nevedou...**

Přesně. Jiří Havelka to napsal, protože sám musel deset let chodit na tyhle schůze. A ty postavy a ten příběh jsou prostě autentické.

**To rozhodně. Jsou to unikátní figurky, které se tam sešly. Ale znovu bych si film asi nepustila – jednou stačilo. Zato vaše první představení *Proč muži neposlouchají a ženy neumí číst v mapách* jsem viděla dokonce dvakrát, protože mi styl humoru seděl víc.**

No jo, to byla veselohra se zpěvy a tanci. A i kdyby ne, tak to téma *muži versus ženy* je pořád zajímavé. Ale hlavně tam bylo zpívání a tancování, takže to bylo oddechové. Hráli jsme to asi dvacetkrát nebo dvaadvacetkrát – a vždycky jsme vyprodali sál. *Vlastníci* jsou samozřejmě úplně jiný žánr.

**To chápu. A jak si lidé na vaši verzi *Vlastníků* zvykli?**

Leccos jsme si upravili. Na premiéře byl i Jiří Havelka, kterého pozval Petr Krejčí, a trochu jsme se báli, jestli nám nepřijde vynadat, protože jsme si tam dost věcí přizpůsobili. Já třeba hraju toho šíleného komunistu, kterého v televizi hrál Jiří Lábus.

Například je tam replika: *Za socialismu se svítilo i prasklými žárovkami a taky to šlo*. My jsme si to upravili na: *Za socialismu se svítilo i prasklými žárovkami. Kdo chtěl, ten viděl*. Snažili jsme se to trochu vyšperkovat.

**Byl autor Jiří Havelka spokojený?**

Tvrdil, že to bylo nejlepší představení *Vlastníků*, které viděl. Ale samozřejmě to mohl říkat i ze zdvořilosti.

**Co byste vzkázal lidem, kteří by se chtěli více zapojit do místního dění, ale stále váhají? Vy se přece hodně angažujete.**

Co jim můžu radit? Ať do toho jdou.

**Máte nějaké životní motto?**

Tvrdím, že moje životní motto je skromnost a pokora. Ne každý to na mně vidí, ale rozhodně je to moje krédo. Myslím, že lidé by měli být pokorní a také dodržovat dohody a pravidla. Ať už hraju Člověče, nezlob se, nebo řídí auto, pravidla se mají dodržovat. Ne proto, že hrozí postih, ale protože mají smysl – někdo pravidla napsal v dobré víře, abychom se nepozabíjeli. Mně je

jedno, jestli mě někdo sleduje, já pravidla dodržuji pořád. Mám řidičák od roku 1975 a v evidenční kartě řidiče nemám ani jeden zápis.

### **O adrenalinu nejen za volantem a v kokpitu letadla**

**To je hezký výsledek. Víím, že jste zmínil, že jste létal s různými typy letadel. Kdy vás letectví potkalo? Nebo vás provází celý život?**

Bylo to krátce po revoluci. Seznámil jsem se s jedním zajímavým člověkem, který mě vzal na Točnou, kde jsme spolu letěli. Tehdy jsem měl finanční možnost zaplatit si soukromou pilotní licenci. V roce 2004 už jsem měl kvalifikaci obchodního pilota a během dvou let jsem udělal i licenci dopravního pilota. Mám tedy kvalifikaci dopravního pilota a všechny související kvalifikace. Samozřejmě existují ještě vyšší, jako instruktorská licence na dopravní letadla.

**Vozil jste také sousedy na vyhlídkové lety.**

Létali jsme z Benešova. Často vyhlídku i tady nad domy, objednávali si to lidé z Třebohostic i ze Škvorce. Létal jsem nejen vyhlídky, ale i jako aero taxi, například na business jetech. Vozil jsem i pasažéry na služební cesty do zahraničí.

**Co bylo lepší – létání, nebo závodění? Zmiňoval jste, že jste jezdil i evropská mistrovství.**

Nikdy jsem nebyl profesionální jezdec, ale závodění jsem měl jako vrcholový sport. Byl jsem v reprezentaci a měl jsem refundace, což znamenalo, že když jsem jel na závody, zaměstnavatel (autoškola) mi vyplácel mzdu a Svazarm mu mzdu za tyto dny kompenzoval. Jezdil jsem Evropu, Mitropa Cup, Alpe Adria Cup a Pohár míru a přátelství – to bylo takové mistrovství Evropy redukované na země RVHP. Byla to dobrá doba.

**Lákala Vás někdy rally Paříž-Dakar?**

Vůbec, trochu ty lidi považuji za blázný. V první řadě to ani není rally – je to jízda po pískových dunách, nemá to s klasickou rally nic společného. Říká se tomu rally, ale rally to není. Ani bych se na to nejel podívat. Je to extrémně náročné, a teď se to navíc jezdí v Saúdské Arábii.

**Bylo to kvůli bezpečnosti, že se musela změnit trasa, ne? Souhlasím, že ten název je trochu zavádějící.**

Ti závodníci spí ve spacácích, mají prach všude, nemají kam jít na záchod, jedou od rána do večera mimo silnice, jen po dunách. Nepovažují to za rally. Je to ohromně náročné, ale ta náročnost je úplně jiná než na mistrovství v rally. Už jen dopravit tam techniku musí být šílená logistika.

**To asi ano.**

Znám se s Bárou Holickou, která jela loni v ženské posádce s Engovou – to je dcera Břěti Engeho, který už dávno nežije. Měly s sebou jednoho mechanika, který auto připravoval. Když zjistil, že jim odešla převodovka a neměl náhradní, zavolał do Čech, někdo ji dopravil na letiště, poslali ji letadlem do závodu a on ji přes noc sám vyměnil, zatímco ony spaly ve spacáku. To si vůbec neumím představit.

**To je obrovské dobrodružství.**

Přesně tak. Je to hlavně o dobrodružství. U nás jde primárně o motorsport, tam je to o přežití a výdrži. A ti lidé to přiznávají – je to podobné jako horolezci, kteří lezou na osmitisícovky. Já bych to nikdy neudělal, ale pro ně je to cíl.

**Celou dobu přemýšlím, jak jste to všechno stihl. Můžu se zeptat, kolik je vám let?**

V březnu mi, dá-li Bůh, bude 65.

**Tak to za celou redakci vám přeji mnoho dalších naplněných let, závodů a úspěchů. Děkuji za rozhovor.**