



Budú z amatérov profesionáli?

Také školské trampoty...

Najvzácnejším nákladom sú ľudia. O tom vari nik nepochybuje. Preto by ich mali vozíť jedine elitní vodiči, však? Mnohí vodiči hromadnej dopravy takí naozaj sú a ich umenie, rozvahu i vernosť volantú si treba maximálne vážiť. Lenže ani všetci profesionáli nie sú profesionáli v tom dobrom zmysle slova. Tak ako v škole nie je každý žiak jednotkár, hoci učitelia robia všetko možné, aby im vštepili maximum vedomostí. Ako to je v autoškole pre profesionálov? Je tam veľa „trojkárov“? Často niekto prepadne? Pozrime sa pod pokrievku Autoškoly koncernu Dopravné podniky hlavného mesta SSR Bratislavy.

Ak chcem o niečom písať, musím najprv poznať základné údaje. Tie mi poskytol Jaroslav Konečný, vedúci Autoškoly bratislavských Dopravných podnikov. Asi mohol začať aj úspechmi, pochváliť sa kusom dobre vykonanej práce, ktorú dosahuje spolu s jedenástimi kolegami. Ale pustil sa do témy radšej z druhého konca, od problémov, ktoré autoškolu tlačia.

„Ročne nám prejde rukami 120 frekvenciantov. Taký bol vlnajší plán. V skutočnosti sme však vyškolili oveľa viac: 78 vodičov, ktorí si rozširovali osvedčenie zo skupiny C na D, 49 frekvenciantov v kurze z B na C. Samotné „céčko“ robilo 69 vodičov, trolejbusový kurz 55, električkový 87... Na klbový trolejbus Sanos sme preškoľovali 37 pracovníkov. Lenže pomaly už nemáme na čom jazdiť,“ vzdychne si vedúci autoškoly. „Na praktický výcvik máme síce 6 vozidiel, ale polovica je zrelá na vyradenie. Používame všetky typy autobusov, aké

jazdia na linkách mestskej hromadnej dopravy. Číže máme jeden klbový íkarus, jeden autobus ŠL 11 s mechanickým zaraďovaním prevodových stupňov, jednu „ešemku“ s automatickou prevodovkou. Už si veľa pamätajú a sú stále častejšie pokazené. Relatívne najmladšie sú dve karosy.

Okrem toho jazdíme s nákladným automobilom Š 706. A to je vrátane Škody 120 všetko. Autobusy sme zdedili z liniek, takže už majú svoje odrobené. Pri výcviku nováčikov dostanú tiež riadne „do tela“. Lenže keď sa niečo pokazí, sme vedľa. Nemáme kde robiť ani základnú údržbu. Dostali sme sa do paradoxnej situácie — vychovávame kádre pre dopravné závody, ale keďže v rámci koncernu patríme inej zložke, výchovno-vzdelávacím a sociálnym službám, ostali sme na druhej kofaji. O opravu každej poruchy sa musíme prosiť, čakať, kým sa uvoľní nejaká kapacita. Zachránili by nás

◀ **Vodiči mestskej hromadnej dopravy musia zvládnuť i jazdu v krajne ťažkých podmienkach. I v takých, aké boli počas vlnajšej kalamity**

aspoň dva nové autobusy. Jeden máme sľúbený. Už tri roky.

S vyučovaním teórie to nie je oveľa lepšie. Dve miestnosti má autoškola vlastné v budove závodu v Krasňanoch, ostatné priestory si požičiava. Technické vybavenie zastarané. Ale vraj sa blýska na časy. V novej vozovni, ktorá bude v Petržalke, má mať autoškola 4 miestnosti s kompletným moderným vybavením, videoučebňou. Iste ju plne využijú.

„Keď sa pritrafí viac porúch naraz, hrozí, že inštruktorom nebudem môcť dať prácu... Nuž a keď niet s čím jazdiť, kurzy sa predlžujú a visí nad nami Damoklov meč, že sotva vyškolíme toľko vodičov ako vlni...“ končí svoje úvahy Jaroslav Konečný.

ZA 1 340 ČISTÉHO

Kým nový zamestnanec absolvuje vodičský kurz, dočasne je zaradený do dielne ako pomocný robotník. Čistá mzda = 1340 korún. Ide do najbližšieho kurzu, v ktorom je ďalších 15 až 35 uchádzačov, budúcich vodičov. Teória, vyhláška, konštrukcia vozidiel, zdravotná príprava. Jazdy. A medzitým monotónna a väčšinou neatraktívna práca v dielni. Tento prvý krajec vodičského chlebaka je horký.

Neverili by ste, kto všetko chce pracovať ako vodič autobusu. Autoškolou prešli pekári, doktori práv, inžinieri, ba i akademický sochár. Každý si chcel upraviť životný štandard. Ale málokto si uvedomil, čo ho čaká, že do práce treba vstávať i o tretej ráno a krútiť volantom budú musieť aj v sobotu, nedeľu. Mnohí, ktorí k tomuto remeslu priľuchli, po dvoch-troch mesiacoch dali výpoveď. Prirodzene, nik nemôže druhému zazlievať, ak si chce dobre zarobiť. A jazdiť v mestskej doprave, to sú veru statočne odkrútené peniaze. Lenže túto zodpovednú prácu by mali robiť ľudia, ktorí ju v prvom rade chcú robiť a majú pre ňu predpoklady. V praxi to nie je vždy tak.

Časť uchádzačov príde do podniku s vodičským preukazom, v ktorom majú pečiatiť iba na vedenie osobných automobilov — minimálne 2 roky, najnižší vek — 21 rokov. Takí si musia najprv spraviť „céčko“. Začínajú jazdiť s karosou s automatickou prevodovkou. Koľko? Dvanásť hodín. Potom, podobne ako frekvencianti, ktorí už majú vodičský preukaz skupiny C, absolvujú 30 hodín praxe na skupinu D. Za ten čas je problém naučiť nových vodičov jazdiť s prázdny autobusom, nieto s plným ľudí. Pravda, potom ešte jazdia 200 hodín na linkách v zácviku so starším kolegom. Ale ten už môže pomôcť iba radou, zoznámi ich s trasou, režimom vodiča. Kritické situácie však už musí riešiť nový kolega sám.

CVIČNÉ JAZDY

O dva dni som v autoškole znova. Chcem vidieť praktický výcvik. Na modrom klbo-

vom ikaruse mladý muž utiera okná. Frekventant.

„Tak ideme na to?“ vraví mu inštruktor Jozef Polák. „Všetko si si pripravil?“ „Áno.“ Inštruktor pozrie kritickým okom na zrkadlá, sadne si za volant a ešte raz ich skontroluje. „Ale, ale. Pôjdeme po ceste, teda aj zrkadlá treba nastaviť tak, aby sme videli na cestu. Nebudeme pozorovať lietadlá... Už si s tým jazdil?“ „Nie.“ „Ale všetko ti je jasné?“ „Áno.“ „A toto je čo?“ ukáže inštruktor na jedno z tlačidiel na prístrojovom paneli. „Parkovačky...“ „Ja ti dám parkovačky!“ Inštruktor vidí, že treba zopakovať funkciu všetkých tlačidiel. „A vieš, kde sa nalieva olej do riadenia?“ opáči na záver stručné preskúšanie. Pokrčenie plic. „Kofko si u nás?“ „Päť mesiacov.“ Inštruktor prevráti oči a nekomentuje. „Tak poďme.“ Ale nejdeme, pretože motor treba pretočiť železnou žrdou na prehadzovanie výhybiek elektrických. Chlapci z autoškoly si nevymýšľali — ich autobusy sú naozaj tesne pred penziou.

„Pôjdeme na Trávku, premysli si cestu,“ vraví „veliteľ“ autobusu a sadá si na sedadlo primontované vedľa vodičovho. Pravú nohu kladie k prídavnému brzdomu pedálu. Je to záchranná brzda, ktorou sa v najhoršom môže pokúsiť vytiahnuť autobus z kaše.

Frekventant je očividne nervózny. Napokon, nečudo. Prvý raz vieť takéto monštrum... Vedľa neho znejú povel: Smerovku. Vypni smerovku! Daj tam trojku. Teraz štvorku. V zákrute si nadbehni. Uber plyn, uber! Choď viac k pravému okraju.

Budúci vodič mestskej hromadnej dopravy má 24 rokov a jazdil 2 roky ako vodič z povolania. Lenže s osobným automobilom. A ten sa s ikarusom nedá porovnať.

PENIAZE ALEBO LÁSKA K PRÁCI?

Posledné informácie získam v učebni. Šestnásť frekventantov dostanú lístky so štyrmi otázkami: Vek, pôvodné povolanie, najazdené kilometre a prečo sa chcem stať vodičom bratislavských Dopravných podnikov? O päť minút mám odpovede zozbierané, vyučovanie môže pokračovať. A ja som zase o niečo múdrejší: Najmladší frekventant rozširovacieho kurzu z vozidla skupiny B na C mal 21 rokov, najstarší 38 rokov. V kurze boli dve ženy. Vekový priemer bol nízky — 25 rokov. Povolania, ktoré frekventanti opustili pre profesionálny volant, boli najrozmanitejšie: Robotník, chemička, murár, posunovač ČSD, letecký mechanik, poštová doručovateľka, agronóm, zámočník, geodet, spojár, traktorista... Kilometrov najazdených za volantom osobného automobilu mali tiež porôzne. Dvaja frekventanti uviedli 150 000, väčšina okolo 50 000 až 80 000. Jedna frekventantka však hodlala vozíť ľudí, hoci má najazdených iba 3 000 km, dvaja uchádzači o autobusový volant mali tiež minimálne skúsenosti — 4 000 a 12 000 najazdených kilometrov.

A posledná otázka — prečo sa chcete stať vodičom mestskej hromadnej dopravy? Z lístkov vznikli podľa odpovedí dve približne rovnaké kôpky. V prvej boli odpovede typu „Zaujímava práca. Pretože ma baví jazdiť. Práca okolo áut a vedenie vozidla mi je koníčkom.“ V druhej hromádke boli takéto dôvody: „Zvýšiť si životnú úroveň. Z finančných dôvodov. Lepšia možnosť zarábku ako v predošlom zamestnaní.“ Skóre bolo 9:7 v prospech tých, ktorí majú v prvom rade záujem o prácu. Aspoň podľa odpovedí z tejto miniankety.

pribehy učiteľov o ich žiakoch sú do popuku. Žiaľ.

„Občas máme frekventantov, z ktorých sme zúfalí,“ tvrdí inštruktor Jozef Polák. „Mal som jedného a ten ma hneď na prvej jazde dostal takmer do maléru, keď sa po pár metroch skoro zrazil s elektrickou, pretože vôbec nevedel viesť vozidlo. Keď som sa ho spýtal, koľko má najazdených kilometrov, priznal sa, že asi 700... Uznáte, že je to priam opovážlivosť, ak takíto ľudia chcú jazdiť s autobusom a vozíť ľudí! Iní kandidáti na profesionálny volant zase nemajú ani potuchy o motore. Raz som postavil na stôl piest a spýtal sa jedného takéhoto experta, čo je to za súčiastku. Myslíte si, že vedel?“

Michal Zdarilek pridáva tiež čosi zo svojich skúseností: „Chlapec mi sedí za volantom, chystáme sa na jazdu. Vysvetľujem, kde si má dávať pozor, na čo sa má v prvom rade sústrediť. Zrazu vidím, že má nejaký sklenený pohľad a zrejme ma nevníma. Na čo myslíš? pýtam sa. Strhol sa a potom bez rozpakov priznal, že na frajerku... Tým iba ilustrujem, že mnohí uchádzači majú pred očami jedine dobrý zárobok. Takí tu ostanú rok, dva aby splatili mladomanželské pôžičky a — zbohom, dopravný podnik.“

Zaujímá ma, čo robí frekventantom pri jazdách najväčšie problémy. „Na prvom mieste sú to rozmery, dĺžka a šírka vozidla,“ vysvetľuje Jozef Fúška. „Vodič musí dostať do krvi, že keď jazdí s ikarusom, má za sebou 16 metrov. Vozidlo má tri nápravy a on sedí vlastne ešte pred prvou, riadenou. Mnohí si ťažko zvykajú na zaraďovanie prevodových stupňov s dvojnásobným vyšliapávaním spojky. Tak veľmi sa na to sústredia, že sú schopní prejsť na červenú. Oproti osobnému autu majú autobusy celkom inú brzdnú dráhu. Skúsených vodičov treba zase odnaučiť zvyky z osobného automobilu. Napríklad dojazd na neutrál.“

Je toho veľa, čo sa musia nováčikovia naučiť, kým z nich inštruktori spravia profesionálov. A nemajú na to veľa času. Kurz trvá minimálne 6 týždňov, maximálne pol roka. Zväčša však tri až štyri mesiace. To je málo. Veď napríklad v ZSSR trvá výcvik vodiča trolejbusu rok. Pritom naučiť sa viesť trolejbus je jednoduchšie ako zvládnuť autobus...

● ● ●

Záver z niekoľkých návštev autoškoly pre profesionálov nie sú veľmi ružové. Tam, kde by mali jazdiť naozaj vyberaní vodiči, si často nemajú z čoho vyberať. Inštruktori musia pracovať s tým, koho prijmú do podniku na funkciu vodiča mestskej hromadnej dopravy. A keďže vodičov má podnik chronicky málo, nové sily treba stále. Nuž, a z nedostatku vodičov vyplýva možnosť zarábať si slušný peniaz nadčasmi. Takáto motivácia však málokomu vydrží dlho. V Autoškole Dopravných podnikov ukončí ročne výcvik okolo 120 vodičov autobusov, lenže za rok ich asi 100 podnik aj opusti... A tak to ide dokola.

PhDr. Peter Hargaš
Snímky: autor



Keď dokončí jazdu, pôjde naspäť do dielne. Opravovať defekty, sťahovať prerazené pneumatiky z ráfov. Ale koncom apríla by už mal ísť jazdiť na linky. Vydrží mu nadšenie pre profesionálny volant?

Konečná. Sme opäť na dvore Dopravných podnikov. „Ako mu to išlo?“ pýtam sa teraz pre zmenu ja. „Na prvýkrát bol celkom šikovný. Ale na to, že je v podniku skoro pol roka, mohol autobus poznať lepšie,“ zhodnotil frekventantove vedomosti inštruktor.

Lenže inštruktori mi tento výsledok trochu spochybnil. Podľa ich skúseností väčšina záujemcov sa hlási do Dopravných podnikov len pre peniaze. Vidina dobrého zárobku je u niektorých dokonca taká silná, že sú k sebe a svojim vodičským schopnostiam (či skôr neschopnostiam) úplne nekritickí.

PRIHODY AKO Z GROTESKY

Z miestnosti inštruktorov zaznieva vrava a chvilami smiech. Ten smiech patrí mne. Nie, nerozprávame si vtipy. No niektoré