

## Eltodo se uchází o elektronické mýtné

Jak už jsme vás stručně informovali v minulém čísle Eltodo magazínu, naše společnost má zájem ucházet se o účast na budování systému elektronického mýtného, tedy vybírání poplatků za používání dálnic a dalších vybraných komunikací v České republice. Ty jsou stále více zatěžovány zejména tranzitem zahraničních dopravců přes naše území, prostředků na údržbu se přitom stále nedostává. Proto se vláda po vzoru dalších evropských zemí, například Německa nebo Rakouska, rozhodla pro zavedení elektronického mýtného.



Testovací portál na dálnici D5 u Rudné

### Máme zkušenosti i reference

Výběrové řízení na provozovatele elektronického mýtného by měla vláda vypsat v průběhu června. Zájem naší společnosti o účast v tomto projektu je logický: dceřiná společnost ELTODO dopravní systémy s.r.o. se již léta zabývá nejen řídicími systémy pro dopravu, ale například i telematickými aplikacemi, které umožňují rozpoznávání a klasifikaci vozidel. „Naše zkušenosti v oblasti telematických aplikací systémů řízení dopravy a také kontakty se subdodavateli z nás dělají velmi kvalifikovaného uchazeče o projekt zajištění elektronického mýtného v ČR,“ říká Ing. Martin Kučera, vedoucí střediska EFC (Electronic Fee Collection) společnosti ELTODO dopravní systémy s.r.o. „Můžeme se pochlubit například tím, že jsme vytvořili řadu dopravních informačních systémů ve spojení s parkovacími systémy, řadiči křižovatek nebo řídicí systémy již pro několik významných tunelů. Máme i zahraniční reference, navíc se můžeme opírat o spolupráci s panem profesorem Příbylem a kolektivem jeho spolupracovníků,“ dodává Ing. Kučera.

Právě své zkušenosti v oblasti zpracování dopravních dat by Eltodo

mohlo využít při budování systému elektronického mýtného. Nejdůležitější úkol naší společnosti v případném konsorciu by totiž bylo zajištění takzvaného enforcementu. „Jedná se o systém dohledu nad tím, zda konkrétní vozidla, která zpoplatněné úseky silnic a dálnic používají, mají mýtné zaplacené,“ vysvětluje Ing. Kučera.

### Enforcement pro satelit i mikrovlny

Pro výběr elektronického mýtného existuje několik technologií, nejvíce se mluví o satelitním a mikrovlnném systému. Hlavní předností systému mikrovlnného jsou nízké náklady na pořízení takzvané OBU jednotky (z anglického „On-Board Unit“).

dokončení na str. 3

### KOLEKTIVNÍ SMLOUVA na období 2005 - 06

Koncem února 2005 byla obvyklým způsobem zveřejněna kolektivní smlouva skupiny ELTODO pro roky 2005-2006, jejíž vyjednávání pro toto období bylo zahájeno v listopadu 2004. Vycházelo ze stávající smlouvy. Zaměstnanci bylo připomínkováno zejména ustanovení o podmínkách čerpání dovolené.

Pravidla v této oblasti jednoznačně stanoví zákoník práce. Nárok lze navýšit o týden, čerpání dovolené určuje zaměstnavatel dle pravidel. Obě strany se mohou dohodnout tak, aby nebyla dotčena práva zaměstnance a nebylo narušeno podnikání zaměstnavatele.

Pro dojednání některých ustanovení bylo nutno vyčkat na hospodářské výsledky a reálné zvážení možností zaměstnavatele v roce 2005. To se týká zejména příspěvku zaměstnavatele na obědy.

Limit je dán zákonem o daních z příjmů, ale také možnostmi zaměstnavatele.

Kolektivní vyjednávání probíhalo objektivně a kolektivní smlouva si zachovala dobrý standard.

Jan Zoubek

VZO OS ECHO ELTODO EG

## Rozsvítili jsme barokní klenot

V březnu 2005 dokončila firma ELTODO-CITELUM, s. r. o. nasvícení interiéru křižovnického kostela sv. Františka Serafínského v Praze. Kostel je významnou kulturní a historickou památkou, ukázkou architektury vrcholného baroka, která je i díky svému umístění přímo u jedné z dominant Prahy – Karlova mostu – pravidelnou zastávkou turistických procházek Prahou. Kromě náboženských obřadů navíc často hostí i kulturní akce, především koncerty vážné hudby.

Stávající osvětlení kostela realizované naší společností je instalováno do všech výškových úrovní kostela, tj. od přízemí až po hlavní kupoli, a bezpochyby přispívá k působivosti barokního interiéru kostela. Podrobnější informace o projektu osvětlení kostela sv. Františka Serafínského a další fotografie vám přineseme v následujícím čísle Eltodo magazínu.

(red)





# Na veřejném osvětlení se nevyplatí přehnaně šetřit

V minulém čísle Eltodo magazínu jsme přinesli krátkou správu o tom, že společnost Eltodo-Citelum získala významnou zakázku, když zvítězila ve veřejné soutěži na správu veřejného a slavnostního osvětlení v Ústí nad Labem. Řada obcí, v nichž Eltodo-Citelum správu osvětlení vykonává, se tak rozrostla o významné město s téměř 100 tisíci obyvatel a především více než deseti tisíci světelnými body – tedy světly. Ředitele společnosti Eltodo-Citelum, ing. Jaroslava Laňku, jsme tedy požádali o rozhovor, abychom se zeptali právě na správu veřejného osvětlení a na věci s ní související.



**Spravujete veřejné osvětlení ve více než dvou stech českých obcích ...**

Ano, je to momentálně asi 210 obcí a měst po celé republice, od těch největších, jako je třeba Praha, až po nejmenší vesničky, kde je třeba jen sedmnáct svítících míst. Působíme ale i mimo Českou republiku, na Slovensku, kde spravujeme veřejné osvětlení třeba v Košicích a v některých dalších lokalitách. Máme v plánu expandovat i do dalších zemí regionu střední a východní Evropy.

Pro správu veřejného osvětlení v České republice jsme vytvořili PPP projekt, který se nazývá Přenesená správa veřejného osvětlení (PSVO). Název projektu naznačuje, že se veškeré starosti s péčí o světlo přenesou z obecního úřadu na pověřenou firmu, kterou jsme v tomto případě my, a to většinou na základě dlouhodobé nájemní smlouvy. My pak do systému veřejného osvětlení v dané obci masivně investujeme – v Praze jsme tak například v průběhu pěti let investovali více než osm set milionů korun. Dáme celý systém do pořádku a pak ho udržujeme tak, aby splňoval veškeré normy, světla dobře svítla a samozřejmě také dobře vypadala.

**V čem je takový systém přenesené správy pro obce výhodný?**

Obce většinou nemají samy dost finančních zdrojů a zpravidla se vždy najdou jiné priority, jako jsou čistíčky odpadních vod nebo nutné opravy komunikací. Na světlo tak příliš prostředků nezbyvá – a je to na něm vidět. Buď je ve vyložené špatném provozním stavu, anebo

sice jakž takž svítí, ale nevypadá dobře, svítidla jsou zkorodovaná nebo jinak poškozená, protože jsou v provozu třeba třicet nebo čtyřicet let. Přitom světlo plní v obci celou řadu důležitých funkcí – kromě základního zajištění viditelnosti a významné estetické funkce také významně přispívá k bezpečnosti silniční dopravy i k obecné bezpečnosti ve městech a obcích – ne nadarmo se říká, že „světlo hlídá“.

My tedy obcím nabízíme to, že za stejné nebo jen mírně vyšší prostředky, které ročně vkládaly do systému veřejného osvětlení, jim zajistíme renovaci a kvalitní provoz veřejného osvětlení.

trola – a právě tu nabízíme obcím v rámci projektu PSVO.

**Mluvíme hlavně o správě veřejného osvětlení, ale to není jediná náplň činnosti společnosti Eltodo-Citelum.**

Svým způsobem příbuzná oblast je slavnostní osvětlení – tedy nasvícení různých historicky a kulturně významných objektů ve městech, ať už jsou to kostely, sochy a pomníky, mosty a jiné stavby. V Praze se jedná asi o sedmdesát objektů, například Vyšehrad, chrám Sv. Víta, Národní muzeum, Národní divadlo, Petřínskou rozhlednu a sochu Sv. Václava na Václavském náměstí. V současné době se buduje nové



**Jaká další rizika představuje zanedbání péče o systém veřejného osvětlení?**

Jednak hrozí nebezpečí úrazu elektrickým proudem. Veřejné osvětlení musí samozřejmě splňovat veškeré předpisy a normy a je třeba každé čtyři roky provádět revize, což se v málokteré obci dodržuje. Druhou otázkou je bezpečnost mechanická. Sloup veřejného osvětlení může být tak silně zkorodovaný, že při silnějším poryvu větru může padnout. My máme zařízení, které dokáže měřit stupeň koroze, ale v některých lokalitách, zejména venkovských, samozřejmě na takové věci nikdo ani nepomyslí.

**Přesto se něco podobného stalo relativně nedávno i v Praze. Jak je to možné?**

To byl přesně ten případ, kdy sloup veřejného osvětlení byl kvůli agresivnímu působení vnějších vlivů natolik zkorodovaný, že spadl. V dané ulici jsme již veškeré sloupy veřejného osvětlení vyměnili, jen na konci ulice, kde se uvažuje o celkové změně křižovatky, zůstaly stát sloupy staré. My máme k dispozici ultrazvukový měřič koroze, který nám umožňuje takové případy maximálně eliminovat. Navíc uvažujeme o koupi poměrně nákladného zařízení, které – zjednodušeně řečeno – umí sloup uchopit a zatřást jím, čímž prověří, jak je na tom konkrétní sloup po stránce mechanické pevnosti. Základem je ale systematická kon-

osvětlení pomníku Mistra Jana Husa na Staroměstském náměstí.

Poskytujeme i takzvané příležitostné osvětlení, například v době Vánoc a Velikonoc. V Praze máme ve správě také 444 veřejných hodin a 57 kusů věžních hodin, které samozřejmě není snadné udržovat, protože se často jedná o téměř muzeální kousky. Na jejich údržbu najímáme specialisty, kteří si s nimi umějí poradit.

**Na jiném místě tohoto magazínu píšeme o navázání spolupráce s Grupo Indal. Co si od této spolupráce slibujete?**

My deklarujeme, že vždy používáme špičkové výrobky, které jsou na trhu k dispozici. Skutečně není jedno, jaká svítidla se ve veřejném osvětlení používají. To, že jsme za přiměřené finanční prostředky schopni zajistit skutečně kvalitní osvětlení, je především díky tomu, že používáme špičkové komponenty, které mívají vyšší pořizovací cenu, ale na něž výrobce poskytuje dlouholeté záruky a mají nízké nároky na údržbu. To platí o svítidlech i dalších komponentech. Kromě vlastní výroby nebo montáže s dovezených komponent proto hledáme osvědčené výrobce – jako jsou například Schreder nebo Indal, které patří ke světové špičce. Spolupráce s Indalem tedy zajistí práci pro naše lidi při finální montáži svítidel a zlevní tyto špičkové komponenty, které nabízíme zákazníkům.

(red)





# Eltodo a Grupo Indal společně ve střední a východní Evropě

Prezident skupiny Eltodo Ing. Libor Hájek a prezident španělské společnosti Grupo Indal Sebastián Arias podepsali 9. května smlouvu o spolupráci na trzích ČR, Polska, Maďarska, Bulharska, Rumunska, Ruska, Ukrajiny a Moldávie.

Dohoda se týká společného postupu při prodeji technického osvětlení včetně pouličních a tunelových světelných systémů. „Součástí této smlouvy je i dohoda, že Eltodo bude montovat technická svítidla Indalux, která pak budou obě společnosti nabízet svým zákazníkům. Pokud se spolupráce osvědčí, uvažujeme o založení společného podniku,“ řekl nám provozní ředitel Eltodo EG, dr. Jan Rafaj.

Dohoda je vysoce výhodná pro obě strany. Grupo Indal získá přístup na český trh, protože společnost Eltodo-Citelum zajišťuje správu veřejného osvětlení ve více než dvou stech městech a obcích v České republice; Eltodo zase bude

moci svým zákazníkům nabízet svítidla na vysoké technické a estetické úrovni. Očekáváme, že výše prodeje pouličního a tunelového osvětlení se díky nové řadě svítidel Indalux ztrojnásobí a dosáhne téměř čtvrti miliardy korun.

Grupo Indal je španělský průmyslový holding, který zaujímá vedoucí postavení na evropském trhu technického osvětlení. Společnosti ze skupiny Grupo Indal působí ve 45 zemích světa, vytvářejí konsolidovaný obrát přes tři miliardy korun ročně a zaměstnávají přes 600 lidí. Produkty Grupo Indal se prodávají pod třemi různými značkami: Indalux, Sluz a 3e international.

(red)



Z jednání s představiteli španělské delegace

## Eltodo se uchází o elektronické mýtné pokračování ze strany 1

To je zařízení, které je instalováno ve vozidle a provozovateli systému umožňuje sledovat, kolik kilometrů po zpoplatněných trasách vozidlo

váží přímo v OBU jednotkách. To samozřejmě předpokládá složitější - a tedy dražší - OBU jednotku. Ta však na druhou stranu umožňuje tzv.

přidané hodnoty, tj. využívat funkcí satelitní navigace i pro další účely, které nemusí být svázány jen se systémem elektronického mýtného. Zjednodušeně lze říci, že pokud je zpoplatněno maximálně 800 až 900 kilometrů komunikací, je celkově lev-

nější systém mikrovlnný. Při zpoplatnění delších úseků se z finančního hlediska vyplatí systém satelitní.

„Ať už ale bude nakonec zvolena kterákoliv technologie, bez enforcementu se neobejde,“ vysvětluje ing. Kučera. A jak bude dohled v praxi probíhat? Na zpoplatněných úsecích bude postaveno několik desítek bran, které budou vybaveny řadou

technologií pro detekci vozidel, jejich klasifikaci a rozpoznávání SPZ. Jakmile nákladní vozidlo přijede do určité vzdálenosti před tento portál, portál naváže komunikaci s jeho OBU jednotkou.

Zařízení na portálu zjistí identifikační číslo OBU jednotky a informace o vozidle, které jsou v OBU jednotce nahrané: SPZ nebo registrační značku, maximální hmotnost, počet náprav a další údaje, například poslední projetí úsek. Tyto informace se doručí na bránu. Vozidlo je zároveň zepředu vyfoceno, systém „přečte“ jeho SPZ nebo registrační značku a vytvoří 3D model projíždějícího vozidla, na jehož základě určí jeho hmotnostní kategorii. Tak se prověří, jestli údaje z OBU jednotky souhlasí s realitou. Kromě SPZ systém vizuálně ověřuje také počet náprav, podle kterého je možné odhadnout hmotnost vozidla. Pokud je vše v pořádku a údaje z OBU jednotky souhlasí s údaji zjištěnými na místě, veškerá data jsou smazána. Pokud ne, je informace předána do enforcement centra, kde budou data manuálně zkontrolována a ověřeno, zda problém je například v chybném nastavení OBU jednotky, nebo zda se jedná o neplatiče. S těmi pak bude zahájeno přestupkové řízení.

Je také možné, že vybavení vozů OBU jednotkami nebude povinné. V takovém případě se údaje o vozidlech bez OBU jednotky budou porovnávat s údaji v centrálním registru systému elektronického mýta.

Účinnost výběru mýtného se dále zvyšuje ještě díky mobilnímu enforcementu, kdy je kontrola prováděna z jedoucího vozidla, nebo pomocí přenosného enforcementu, kdy se ke kontrole využívá přenosného zařízení.

### Testovací provoz v Rudné

Eltodo samozřejmě nespolehá jen na své dosavadní zkušenosti se systémy pro řízení dopravy. Na projekt elektronického mýtného se cíleně připravujeme. Jedním z kroků, který by k tomu měl přispět, je i vybudování testovacího portálu u Rudné na dálnici D5. „Abychom posílili naše šance, vybudovali jsme u Rudné demonstrační portál, kde si můžeme ladit softwarové záležitosti související s našimi telematickými aplikacemi, jako je rozpoznávání registrační značky, klasifikace vozidel, zjišťování profilu a počtu náprav. Tento portál nám umožňuje nejen demonstrovat, co umíme, ale také vyzkoušet potenciální subdodavatele a jejich možnosti,“ vysvětluje ing. Kučera.

(ln)



ujelo. To je však vyváženo nutností postavit podél zpoplatněných komunikací řádově stovky registračních bran, což systém prodražuje a znamená to také výrazný zásah do krajiny a řadu nezbytných administrativních kroků.

Systém satelitní funguje na základě bran virtuálních, které jsou prostřednictvím GPS souřadnic naprogramo-

## Eltodo pro švédskou firmu Arla Plast

Průmyslová zóna Královský vrch v Kadani, o které jsme psali v minulém čísle Eltodo magazínu v souvislosti s dostavbou haly pro japonskou společnost Kyocera, přivítala nového investora – švédskou společnost Arla Plast AB. Na stavbě výrobního závodu pro tohoto investora se – prostřednictvím své dceřiné společnosti SIR – bude opět podílet i Eltodo EG.

Společnost Arla Plast AB je jedním z největších evropských výrobců dutinkových polykarbonátových desek. Do vybudování závodu, jehož

výstavba byla slavnostně zahájena 9. května 2005, investuje 350 milionů českých korun. Vytvořeno tak bude nejméně 40 nových pracovních míst.

„Svou výrobní kapacitu v Evropě jsme se rozhodli zvýšit proto, abychom mohli uspokojit zdejší neustále rostoucí poptávku po našich výrobcích,“ řekl Kenneth Synnersten, majitel společnosti Arla Plast AB, a dodal: „Po rozsáhlém průzkumu jsme zvolili Českou republiku, protože nabízí zkušenou pracovní sílu i výbor-

nou dopravní infrastrukturu.“

„Pro nového investora budeme kompletně zajišťovat výstavbu výrobního závodu včetně zajištění kompletní inženýrské činnosti – územního rozhodnutí, stavebního povolení a projektové dokumentace,“ vysvětluje Michael Hubert, vedoucí developerské divize Eltodo EG, a dodává: „Hotový závod by měl být společnosti Arla Plast předán přibližně v polovině listopadu tohoto roku.“

(red)



# Eltodo se opět představilo na veletrhu AMPER

**Mezinárodní veletrh elektrotechniky a elektroniky AMPER patří k prestižním akcím v oboru a v Evropě je řazen významem hned za veletrh hannoverský. Má neustále vzrůstající úroveň, a to jak v počtu vystavovatelů (letos 738 z 21 zemí), tak i návštěvníků (49 000).**

Skupina Eltodo se této akce tradičně zúčastňuje již od roku 1996. Na letošním 13. ročníku, který proběhl ve dnech 5. až 8. dubna v Pražském veletržním areálu Letňany, byla expozice (plocha 60 m<sup>2</sup>) naší skupiny umístěna v hale 1, kde byli tematicky soustředěni téměř všichni vystavovatelé z oboru zařízení pro výrobu a rozvod elektrické energie a z oboru osvětlení.

V minulých ročnících se expozice skupiny Eltodo realizovala pomocí

výstavního systému Octanorm s důrazem na fyzické představení výrobků skupiny. Letos jsme přišli s novým designem expozice - maximální důraz byl kladen na estetické a netradiční provedení (využití velkoformátových fotografií). Hodnocení tohoto kroku bylo z řad návštěvníků i spolupracovníků z Eltoda veskrze kladné.

V rámci expozice zastupovali skupinu Eltodo pracovníci mateřské společnosti ELTODO EG, a.s., ELTODO Power, s.r.o. a ENEST, s.r.o. Návštěvnost veletrhu byla všeobecně vysoká a ti, kdo zavítali do naší expozice, byli převážně z řad projektantů, zástupců měst a obcí, pracovníků technických služeb a zástupců velkoobchodů.

*Radek Ošťádal*



## Pomáhali jsme maratoncům

Prague International Marathon, který se během předposledního květnového víkendu běžel v ulicích hlavního města, je jedním z nejprestižnějších závodů tohoto druhu na světě. Skupina Eltodo patří již pět let mezi oficiální dodavatele PIM. V průběhu maratону i dalších běhů, které PIM organizuje, pomáháme s koordinací dopravy – tedy například vypínáme a zapínáme světelnou signalizaci na křižovatkách, kterými peloton běžců probíhá. Organizátorům ale také umožňujeme napojení všech potřebných zařízení na elektřinu. Díky tomu je možné nejen chladit nápoje pro závodníky (což bylo zvláště důležité právě letos, kdy

teploty dosahovaly už letních hodnot), ale také provozovat časomíru v cíli i na mezičasech, kompresory pro nafukovací portály, kterými běžci probíhají, i pro nafukovací atrakce, které během maratónu pomáhají krátit čas těm nejmenším divákům. PIM navíc může využívat ke komunikaci s účastníky a návštěvníky maratónu reklamních ploch umístěných například na sloupech veřejného osvětlení. Běhu se zúčastnili i někteří zaměstnanci skupiny Eltodo, mezi nimi i pan Libor Holub ze společnosti ELTODO dopravní systémy, s.r.o., kterého vám představíme v dalším čísle Eltodo magazínu.

*(red)*



# ELTODO BLAHOPŘEJE

*Dovolujeme si tímto popřát našim jubilantům, kteří oslavili své životní jubileum v dubnu a květnu 2005, hodně zdraví do dalších let, štěstí a spokojenosti v osobním i pracovním životě.*

## ELTODO EG, a.s.

pí Ivana Kratochvílová, pí Dagmar Synková, p. Pavel Brichta, p. Antonín Cigánek, p. Ing. Otakar Kvapil, p. Marian Perůtka, p. Karel Šafrata, p. Ing. Jaroslav Vobořil

## ELTODO dopravní systémy, s.r.o.

p. Michal Hustoles, p. Ing. Petr Kolátek Csc., p. Jiří Novotný, p. Ing. Pavel Krésa, p. Ing. Zdeněk Stehlík, p. Martin Šírl, p. Ing. Ondřej Tupý

## ELTODO-CITELUM, s.r.o.,

pí Ing. Věra Bursíková, pí Jana Seltsamová, p. Martin Obr, p. Josef Pešek, p. Milan Štumpa, p. Josef Vích

## ELTODO Power, s.r.o.

pí Anna Šturmová

## ELTODO Parking, s.r.o.

p. Vítězslav Švestka

## ENEST, s.r.o.

p. Jiří Čejp

## ELEXA spol. s r.o.

p. Robin Günther

## Střední průmyslová škola a Střední odborné učiliště ELTODO, s.r.o.

pí Mgr. Jana Kopičová, p. Ing. Stanislav Kánský

## Slévárna a strojírna, a.s.

pí Věra Wolfová, p. Jiří Jeník, p. Jiří Prokopec, p. Petr Svoboda, p. Josef Voženílek



*Poděkování za vykonanou práci posíláme našim spolupracovníkům, kteří odešli do důchodu. Přejeme hodně zdraví a spokojenosti v osobním životě.*

ELTODO EG, a.s. p. Josef Řepa

ELTODO MIS-ELEKTROTECHNIKA, s.r.o.

pí Ludmila Chalachanová



## VOLNÁ MÍSTA V ELTODO

Eltodo v současné době hledá zájemce o zaměstnání na následující pozice:

- Systémový inženýr řídicích systémů
- Asistentka finančního ředitele
- Samostatný ekonom
- Svářeč hliníku

Bližší informace najdete na webu skupiny Eltodo ([www.eltodo.cz](http://www.eltodo.cz)) v sekci KARIÉRA.

POMŮCKA: AKUTY, TOUL	STAROSTA V RUSKÉM PROSTŘEDÍ	SÍT PRODEJEN NÁBYTKU	NANOMETR ZKR.	DANIEL DOMÁCKÝ	NEBO KNIŽNĚ		OPATŘIT KONĚ PODKOVAMI	ZESÍLENÝ ZÁPOR	SHÁNĚNÍM DOSTAT		MOŘSKÉ PISEČNÉ POBŘEŽÍ	KRÁL ZVÍŘAT	DLOUHÝ VOJENSKÝ POCHOD	TAKOVÉ MNOŽSTVÍ	VSTŘÍC- NOST
FANOUSEK						CESTOVNÍ DOKLAD				PODNOS					
TUREK						JEDNA ANGLICKY DULNÍ ŠACHTA				LÍNÝ ČLOVĚK ČÁST ÚST					
INICIÁLY HERCE KRAMPOLA		2. DÍL TAJENKY PLACENÝ POTLESK													
PROUD				PERO				SPOLKA				JEDNOTKA INFORMACE SPZ PRACHATIC			
	PARKOVAT LOD	ZNAČKA CIGARET 1. DÍL TAJENKY			ZNÍT JAKO TETŘEV ROVNĚŽ HOVOROVÉ			KRTEK KNIŽNĚ			JEDNODU- CHÝ STROJ OPUŠTĚNÍ JÍZDOU				
RYCHLOST HOVOROVÉ						SONDA				ODB. TECH. ZASOB. ZKR. VÍŘENÍ				BÝVALÝ PŘEDSEDA VLÁDY ČR	OSTRÉ PŘÍZVUKY
SKRABÁNÍM OČISTIT								RUDNÉ DOLY ZKR. BÝVALÝ POKRM. TUK				OSOBNOSTI			
ČAJOVÁ RŮŽE				POPRAVČÍ				ZÁK. SHROM. V POLSKU VLÁKNO K SÍTÍ					REALITNÍ KANCELÁŘ POLÉVKOVÝ KNEDLÍČEK		
INICIÁLY ŽOKÉJE CHALOUPKY			POLOVINA KMITU PŘEDLOŽKA ZASTAR.				3. DÍL TAJENKY VELKOOB- CHOD ZKR.								
ČLEN INDIÁNSKÉ- HO KMENE					OVINUTÍ					VZTEK					
POUZDRO NA ŠÍPY					VOJENSKÁ JEDNOTKA					MĚSTO U MÁCHOVA JEZERA					

**Isaac Newton: „Čas – to je prostě způsob, jakým příroda zajišťuje, aby se ...“**

„Bezradnost a nespokojenost jsou prvními předpoklady k pokroku,“ řekl prý T. A. Edison. Jeho citát byl obsahem tajenky minulé křížovky.

Tu nám mezi jinými poslala i Veronika Mezerová, ELTODO dopravní systémy s.r.o., kterou členové redakční rady vylosovali a dostane od nás slíbené tričko.

Znění červnové křížovky nám až do 15. července můžete posílat na adresu Ondřej S. Litecký, Eltodo EG, Novodvorská 1010/14 Praha 4 nebo na e-mail:

**liteckyo@eltodo.cz**

Vylosovaný luštitel tentokrát získá 500,- Kč.

A protože nespokojenost je podle Edisona předpokladem pokroku, uvítáme na stejné adrese i vaše postřehy a kritické poznámky k Eltodo magazínu.



# Propadl kouzlu prvorepublikových aerovek

Jaromír Nezval, vedoucí elektrovýroby v ELTODO Power, s.r.o., pracuje ve skupině Eltodo už osm let. Jeho prvním velkým úkolem krátce po nástupu byla montáž ve Strahovském tunelu. „Tři měsíce po nástupu do Eltoda jsme vlezli do tunelu a rok jsme z něj nevylezli,“ říká s nadsázkou o svých začátcích u společnosti. A co když zrovna není v tunelu – anebo nešéfuje elektrovýrobě v Eltodu? Většinu volného času mu zřejmě zabere jeho zajímavé, ale náročné hobby. Pan Nezval má totiž rád veterány.



Takže – sběratel aut? „No, sběratel... Dá se to tak říct?“ váhá. „Mám teď jen dva veterány, dvě aerovky – jednoválec Aero 500 z roku 1929 a Aero 750 z roku 1931. Veteránům se věnuji už od roku 1975, takže rukama mi prošlo víc aut. Ale tahle dvě provozuji dlouhodobě.“ Co to znamená? Rozhodně ne, že by ráno do jednoho ze svých veteránů sedl

a vydal se pražskou dopravní špičkou do Hvoždanské, kde elektrovýroba Eltodo Power sídlí. „Zúčastňuji se veteránských předháněk, a to jak u nás, tak v zahraničí,“ vysvětluje pan Nezval. „Navíc náš vlastní klub, Veteran Vintage Club Praha, pořádá také akce pro veterány, například děláme na klíč Štágl rallye, největší akci tohoto druhu v republice. Vypracujeme itinerář, navrhujeme a zpracujeme trať a zajišťujeme pořadatelskou službu, včetně časomíry, konečného vyhodnocení a vyhlášení výsledků.“ A co že to jsou ty předhánky? „Tak my říkáme těm našim závodům. To proto, že nejsou o absolutní rychlosti, my s těmi našimi autíčky ani nejsme schopni nějakých závratných rychlostí dosahovat,“ vysvětluje pan Nezval. Na svoje auta ale nedá dopustit. „Aerovka s motůrkem z roku 1929 má 499 kubíků, 8 koní, autíčko váží prázdné asi

po švýcarských horských silničkách a průsmycích v roce 1981, kterou absolvoval s kolegou Milošem Petříkem – dalším veteránistou z řad zaměstnanců Eltodo Power. „Z kopce dolů jsme pak museli jet na brzdy, protože auto je dvoutakt, takže motorem vůbec nebrzdí a hlavně nemá diferenciál a v ostrých zatáčkách by se tedy převrátilo. Tím samozřejmě brzdy shořely, takže na každém kopci bylo třeba je rozebrat a vyčistit...“

I zmíněné závody veteránů se tedy jezdí především tak, aby se neničila technika a lidi si neublížili. „Pokud se jezdí na veřejných komunikacích, nesmí se překročit určitá rychlost, takže to není závod v pravém slova smyslu, ten by vyžadoval podstatně náročnější zabezpečení trati i všech účastníků.“ Neznamená to ale, že by se s veterány rychlostní závody vůbec nejezdily. „Závody v pravém slova smyslu se jezdí na okruzích, například v Brně nebo v Mostě,“ vysvětluje pan Nezval.

Zatím poslední akci, kterou Veteran Vintage Club pořádá, byla květnová rallye po okolí Solenic u Orlické přehrady. Jen pro představu, při takové víkendové akci najedou

veteráni a jejich řidiči i tři sta kilometrů, takže se rozhodně nejedná pouze o nějakou společenskou událost. „Ještě před několika lety jsem každou sezonu najel deset tisíc kilometrů,“ potvrzuje pan Nezval, že veteráni rozhodně nejsou jen výstavní kousky.

Asi největším sportovním úspěchem pana Nezvala byla jízda do vrchu na Semmering, kde před čtyřmi lety – podle svých slov – utrpěl vítězství. Neznamená to, že by se svým přes sedmdesát let starým vozem dosáhl nejlepšího času, závod v Semmeringu se jel na přesnost. Účastníci tedy museli projet dvakrát po sobě identickou trasu a dosáhnout co nejmenšího časového rozdílu. „Je jedno, jak jedete rychle, ale nesmíte zastavit. Čas je přitom měřen velmi přesně, fotobuňkami. Mně se podařilo dosáhnout rozdílu 127 tisícin vteřiny a stát se tak absolutním vítězem. Elektronická časomíra, podle které by se řidič mohl orientovat, je zakázaná, a ani ji v autě nemám. Jel jsem podle mechanických ruských stopok, které se ještě zasekávaly. Takže to bylo spíš štěstí,“ zlehčuje pan Nezval svůj úspěch.

Jak už jsme zmínili v úvodu, věnovat se veteránům je samozřejmě koníček dost náročný, a to na čas i na finance. „Díly jsou nedostupné, a když se dají sehnat, tak za nepředstavitelné peníze – třeba odlitek bloku motoru na mojí aerovku stojí 50 tisíc. Doba, kdy jsem sehnal starou aerovku za flašku rumu je samozřejmě pryč. Tehdy o takové vraky nikdo nestál,“ vzpomíná pan Nezval. Nízké pořizovací náklady ale musely být stejně vyváženy hodinami a hodinami práce, díky které se z takového vraku stalo funkční, elegantní auto. „Za 250 korun jsem koupil karoserii, zavěšel se s tím do garáže a 713 a půl hodiny jsem na tom během půl roku odpracoval. A od té doby auto jezdí,“ uzavírá pan Nezval.

Přejeme mu s jeho aerovkami ještě hodně najetých kilometrů.

Lukáš Novák



450 kilo. Takže když jsme se tímhle autem vydali v roce 1980 ve dvou s naloženým stanem a spacákem na první výlet do Rakouska, na Semmering, tak těch osm koní táhlo osm set kilo. A to jsme ještě přes nízké Taury pokračovali na Salzburg a dojeli jsme bez jakékoliv poruchy.“ Takže závody jsou závody, ale záliba ve veteránech přináší i silné cestovatelské zážitky. „Do kopce jedete třeba tři hodiny na jedničku, to vaříte, protože auto nemá ani vrtuli ani čerpadlo, takže se musí nechat stát a ochladit. Pak se teprve jede dál,“ vzpomíná pan Nezval na cestu

*Takto probíhala proměna vozu Aero 750 ze zanedbané ruiny v nabýskanou krasavici*

