

**Nové technologie zajistí efektivnější
čištění a ochranu životního prostředí.**

NOVINKY

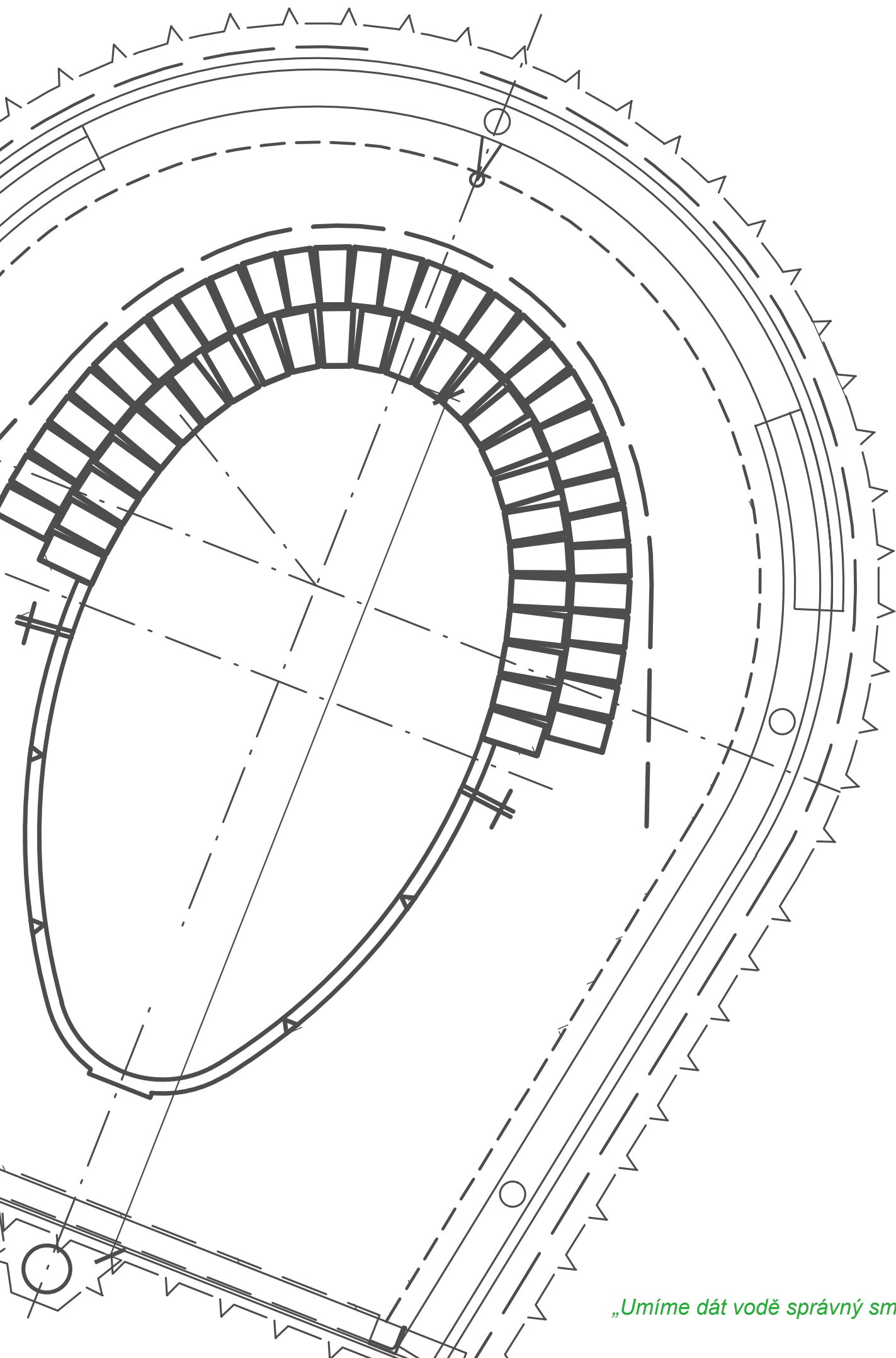
Razicí kombajn Famur
AM-50z-w

STAVBY

Dokončení páteřní stoky
A2 Cholupice

ROZHOVOR

Tomáš Stolař



„Umíme dát vodě správný směr.“ |



Vážené kolegyně a kolegové, milí přátelé,

některé události se těžko sdělují – a právě takové nás potkaly v prvních měsících tohoto roku. Odchody Miloše Hrachovce a Honzy Hlaváčka jsou pro nás velice bolestivé. Oba byli pro mnohé z nás kamarády a parťáky v časech dobrých i zlých. Zůstanou nám ale vzpomínky na hezké chvíle, které jsme spolu prožili. Pojďme společně naplňovat jejich odkaz, protože to je ta nejlepší náplast na smutek, a já věřím, že právě to by si oba také přáli.

Chtěl bych vás všechny ujistit, že odchodem Miloše Hrachovce se na našem strategickém směřování ani každodenním fungování nic nemění. I nadále budeme naplňovat stejné vize a cíle, které jsme si před sedmi lety společně stanovili.

Díky dobré práci každého jednoho z vás patříme už více než třicet let k absolutní špičce v oboru a já jsem přesvědčen, že v dalších letech budeme naši pozici dále posilovat.

Obrat našich společností roste a díky dosahování stanovených cílů vyplácíme zasloužené odměny a vytváříme dostatečné zdroje na další rozvoj firmy včetně investic do nejmodernější techniky. I s ohledem na zakázkovou naplněnost vidím naši budoucnost velice optimisticky.

Ještě jednou děkuji za vaši práci a přeji vám krásné jaro!

Ing. Martin Borovička
předseda představenstva



in Memory

Začátek tohoto roku přinesl dvě smutné zprávy.

V únoru nás opustil náš kolega Jan Hlaváček a krátce poté zemřel po těžké nemoci spoluzakladatel společnosti a místopředseda představenstva Ing. Miloš Hrachovec.



† **Miloš Hrachovec**

Ing. Miloš Hrachovec zasvětil celý svůj profesní život stavebnictví. Svou cestu zabývající se vodo-

hospodářstvím započal již na střední škole, když v roce 1973 nastoupil na obor Vodohospodářské stavby na Střední průmyslové škole stavební. Ve stejném oboru pokračoval i na Stavební fakultě ČVUT, kterou úspěšně dokončil v roce 1982.

První zkušenosti na trhu práce získal ve společnosti Pražské silniční a vodohospodářské stavby s. p., kde vedl technickou skupinu závodu a převáděl do praxe moderní metody používané ve světě. I proto se po pěti letech stal ve stejné firmě stavbyvedoucím a plně zodpovídal za průběh technicky i technologicky náročných staveb.

Po sametové revoluci se v roce 1990 rozhodl založit vlastní společnost, Miloš Hrachovec – provádění inženýrských staveb s.r.o. Po tři roky fun-

govala firma samostatně, pak ale nadstandardní obchodní i mezilidské vztahy s Vlastimilem Čermákem přivedly oba pány k myšlence založení společného podniku, který se díky synergii stane rovnocenným konkurentem zaběhnutých zahraničních firem.

V roce 1993 tedy založili společnost Čermák a Hrachovec s.r.o., kde Miloš Hrachovec zastával pozici obchodního ředitele. Společná firma si vybudovala velmi dobré jméno kvalitní prací, která je založena na efektivních a moderních metodách, které jdou ruku v ruce s nejmodernějšími trendy v oblasti provádění inženýrských a vodohospodářských staveb.

Sedm let úspěšného fungování přineslo společnosti nejen řadu významných zakázek, ale také opakované umístění mezi 100 nejlepšími českými firmami. V roce 2000 byla firma transformována na akciovou společnost, což jí umožnilo další rozvoj. Počet zaměstnanců přesáhl 300 a objem zakázek stále rostl. V roce 2006 prodali majitelé firmu nadnárodní společnosti Colas, přičemž oba zůstali v jejím vedení. V roce 2008 usedl Miloš Hrachovec do ředitelského křesla a rok poté pře-

konala společnost Čermák a Hrachovec milník v podobě obrátu 1 miliardy korun.

Firma si nadále udržovala vedoucí pozici na trhu a v roce 2013 jako první v České republice zavedla novou bezvýkopovou technologii. O rok později získala ocenění Stavební firma roku. V roce 2015 se Miloš Hrachovec vydal na dráhu OSVČ, o dva roky později se však vrátil jako jeden ze spoluzakladatelů zpět, když Colas prodal firmu Čermák a Hrachovec zpátky do českých rukou. Až do svého skonu působil ve společnosti Čermák a Hrachovec a.s. jako místopředseda představenstva.

Byl respektovaným odborníkem, jehož znalosti, pracovitost a vizionářský přístup měly zásadní vliv na rozvoj celého vodohospodářského oboru. Jeho nadšení pro nové technologie a inovace bylo hnacím motorem nejen pro naši společnost, ale také pro ty, kdo s ním měli tu čest spolupracovat.

Odchod Ing. Miloše Hrachovce je pro nás velkou ztrátou, avšak jeho odkaz a vize budou i nadále součástí naší společnosti. Jeho přístup a hodnoty jsou zakódovány ve všech našich projektech a stavbách, které pomáhal utvářet.



† **Jan Hlaváček**

Velkou ztrátou je pro nás i odchod Jana Hlaváčka, který byl jedním z prvních zaměstnanců naší společnosti. Nastoupil již

v roce 1992, kdy působil v tehdy ještě samostatné firmě Miloše Hrachovce. Po sloučení obou firem pokračoval na pozici technika správy majetku, kde

se podílel na správě a technickém zajištění firemní infrastruktury. V roce 2009 se přesunul na pozici přípraváře, kde pracoval až do svého odchodu.

Patřil k nepostradatelným členům technického úseku. Byl pečlivý, zodpovědný a vždy ochotný pomoci, což z něj činilo spolehlivou oporu týmu. Na starosti měl zejména stavby pro společnost Pražské vodovody a kanalizace a.s.

Mimo pracovní život byl vášnivým sportovcem, především tenistou. Jeho nadšení pro tento sport

sdílel i Miloš Hrachovec, a společně tak stáli u zrodu tradičního tenisového turnaje, který firma každoročně pořádá pro své obchodní partnery. Letos se uskuteční již 24. ročník tohoto turnaje.

V roce 2021 se stal historicky prvním a oprávněným držitelem Ocenění pro zaměstnance.

Jan Hlaváček zanechal významnou stopu nejen v naší společnosti. Byl to pracovitý a férový člověk, na kterého budeme vždy s úctou vzpomínat.

Zajišťujeme spolehlivější infrastrukturu

I nadále pokračujeme v modernizaci a rekonstrukci klíčové infrastruktury. Nově zahajujeme práce na opravách a přeložkách vodovodních a kanalizačních sítí v Praze i ve Středočeském kraji. Podívejte se na přehled aktuálních projektů.

Oprava kanalizace, ul. Na Pěšinách, Praha 8

Oprava stávající kanalizace v ulici Na pěšinách, Praha 8, kde bylo při kontrolních kamerových zkouškách zjištěno rozsáhlé poškození cihel a žlábků a vznik kaveren za ostěním stoky. Stoka bude opravena v profilu DN 700/1250 s čedičovým žlábkem, bočnicemi a zděnou klenbou. Obnoví se také celkem čtyři revizní šachty. Práce budou realizovány částečně činností prováděnou hornickým způsobem a částečně výkopem.

Investorem je PVK, a.s.

Oprava kanalizace, ul. U Třešňovky, Na Kopytárce, Na Stírce, Praha 8 – Kobylisy

Oprava stoky ve stávající trase a profilu, která bude prováděna buď z těžních šachet uvnitř

stávající stoky, nebo ze štoly. Částečně se bude provádět přeražbou (62 m) v ulici Na Stírce a částečně zevnitř stoky (315 m).

Investorem je PVK, a.s.

Rekonstrukce kanalizace a obnova vodovodních řadů, ul. Na Václavce a okolí, Praha 5 – I. etapa

Součástí stavby v ulici Na Václavce a jejím okolí bude jak rekonstrukce kanalizace, tak obnova vodovodních řadů.

Kanalizace v ul. Na Václavce v celkové délce 270 m bude řešena z kameninového potrubí DN 300, z toho 83 m se bude realizovat otevřeným paženým výkopem a 187 m hornickým způsobem – přeražbou. Součástí rekonstrukce je i přepojení domovních přípojek DN 200 v délce 47 m.

Obnova vodovodního řadu v ul. Na Václavce, U Santošky, Na Zatlane a U Smíchovského

hřbitova se bude provádět z litinového potrubí v dimenzi DN 150 až DN 400 otevřeným paženým výkopem v celkové délce 658 m, včetně přepojení domovních přípojek v délce 74 m.

Investorem je PVS, a.s.

Přeložka vodovodu Předměřice

Jedná se o přeložku stávajícího násoskového vodovodu DN 400 délky 62 m a svodného vodovodu DN 900 délky 66 m. Stávající vodovodní potrubí se nachází v inundačním území Jizery (území zaplavovaném při povodních) pod mostem v Předměřicích nad Jizerou, kde je z důvodu rekonstrukce mostu potřeba přeložit trasu vodovodu.

Objednatel je Skanska, a.s., investorem je Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o. ■

Nový vozíček pro paní Borovičkovou

V prosinci se podařilo uskutečnit krásný projekt, na který jsme všichni hrdí. Díky iniciativě našich zaměstnanců, podpoře firmy a spolupráci s Městskou částí Praha-Řeporyje jsme za účasti starosty Pavla Novotného a ředitele Milana Pavliče předali paní Borovičkové nový invalidní vozík, který jí pomůže zkvalitnit každodenní život.



Protože v Řeporyjích dlouhodobě sídlíme, je pro nás přirozené pomáhat právě tam, kde jsme doma. Kromě tradiční podpory místního fotbalu jsme se rozhodli zapojit do dalšího smysluplného projektu. Oslovili jsme MČ Řeporyje s žádostí o doporučení, a dozvěděli se tak o paní Borovičkové, která po autonehodě potřebovala nový, lépe přizpůsobený vozík.

Abychom pro tento účel získali potřebné prostředky a zároveň motivovali kolegy ke sportu, spustili jsme výzvu **Vyběháme na nový vozíček**. Princip byl jednoduchý – za každý uběhnutý kilometr zaměstnanců jsme připsali 3 Kč na tento dobročinný cíl. Díky nasazení kolegů jsme brzy dosáhli cílové částky 30 000 Kč, kterou firma následně zdvojnásobila. Celkově jsme tak přispěli 64 000 Kč a spolu s příspěvkem zdravotní pojišťovny se podařilo pokrýt celou částku 120 000 Kč potřebnou na nový vozík.

Tato iniciativa ukázala, jak dokážeme společně měnit věci k lepšímu. Děkuje všem, kteří se zapojili, a věříme, že i v tomto roce budeme společně pomáhat tam, kde je to potřeba. ■

Najděte nového kolegu a získejte odměnu

Rozšiřujeme tým a hledáme nové kolegy. Znáte někoho, kdo by k nám skvěle zapadl? Pokud doporučíte kandidáta, který úspěšně projde výběrovým řízením, uzavře pracovní smlouvu a nastoupí do zaměstnání, získáte finanční odměnu.

Od letošního roku jsme navýšili odměnu za doporučení na **30 000 Kč**. Tato částka je vyplácena ve dvou částech – první část obdržíte po pěti odpracovaných měsících doporučeného zaměstnance, druhou pak po deseti měsících.

Pokud máte ve svém okolí někoho, kdo by mohl být vhodným uchazečem, dejte mu vědět. Více informací vám poskytne personalistka Hedvika Mandátová na e-mailu hedvika.mandatova@cerhra.cz nebo na telefonu **251 091 336**. Případně se můžete obrátit na svého nadřízeného.

Hledáme tým specialistů pro razicí kombajn



Sestavujeme tým specialistů pro nový razicí kombajn Famur AM-50z-w, který posílil náš strojový park. Nabízíme odborné školení, stabilní zaměstnání a zajímavé finanční ohodnocení.

Na konci loňského roku jsme rozšířili náš strojový park o razicí kombajn Famur AM-50z-w, který představuje špičku v oblasti podzemních staveb. Tento moderní stroj navržený pro ražbu tunelů a štol nabízí vysoký výkon, spolehlivost a snadnou obsluhu. Abychom mohli naplno využít jeho potenciál, hledáme tým odborníků, kteří budou jeho součástí.

Rádi bychom tuto možnost nabídli zejména našim stávajícím pracovníkům, kteří mají chuť učit se novým dovednostem a pracovat s nejmodernější technikou. Pokud hledáte profesní výzvu a láká vás práce s novými technologiemi, neváhejte se přihlásit. Volné pozice jsou vhodné jak pro zkušené odborníky, tak i čerstvé absolventy s odpovídajícím vzděláním. Pro vybrané zájemce zajistíme odborné školení přímo od specialistů společnosti Famur, které se uskuteční letos v červnu.

Koho hledáme?

Pro obsluhu razicího kombajnu sestavujeme nový tým specialistů, který bude zahrnovat následující pozice:

Obsluha (řidič/strojník) kombajnu – řízení a údržba stroje, kontrola výkonu a základní opravy.

Navigátor – navigace při ražbě, obsluha odtěžovacího stroje Dumper a zástup za řidiče/strojníka.

Elektrikář – připojování a dohled nad elektrickým zapojením kombajnu během provozu.

Jedná se o pracovní místa s atraktivními pod-

mínkami a finančním ohodnocením. Podrobné informace o jednotlivých pozicích a požadavcích najdete na www.cerhra.cz nebo u vaší personálistky Hedviky Mandátové (hedvika.mandatova@cerhra.cz, 251 091 336). ■

Kdo si letos odnese titul Zaměstnanec roku?

Vyberte kolegu, který si podle vás zaslouží ocenění za svou práci a nasazení.

Už počtvrté máte možnost rozhodnout, kdo z vašich kolegů obdrží titul Zaměstnanec roku. Letošní hlasování proběhne v květnu a jeho výsledek bude i tentokrát zcela ve vašich rukou.

Každý zaměstnanec obdrží hlasovací lístek, který může odevzdat do určené schránky v budově A v Řeporyjích, předat stavbyvedoucímu nebo zaslat na adresu firmy.

Hlasování je anonymní a každý může hlasovat

pouze jednou. Abychom zajistili spravedlivý průběh hlasování, bude vydán přesný počet hlasovacích lístků. Hlasovat lze pro kteréhokoliv zaměstnance kromě členů vedení (Milan Pavlič, Petr Trejbal, Petr Lukeš, Ruda Lípa, František Kovalčík, Marek Štěpnička, Radek Vitvar). Vítěz získá odměnu 20 000 Kč.

Loňským držitelem ocenění Zaměstnanec roku se stal **Jiří Freudenfeld** z útvaru dopravy. ■

Dokončili jsme stavbu páteřní stoky pro odkanalizování Cholupic

V hlavním městě stále existují oblasti, kde se občané nemají možnost připojit na kanalizační síť z důvodu plné kapacity stávajících pobočných čistíren nebo úplně chybějící kanalizační sítě. Až donedávna mezi ně patřily také Cholupice.

Obyvatelé této části se však dočkali koncem loňského roku změny, když byla dokončena stavba nové splaškové kanalizace. Doposud přitom museli vyvážet své jímky pomocí odpadních vozů. Tato investice tak po mnoha letech usnadní život téměř deseti tisícům obyvatel. Odpadní vody z této oblasti jsou nově svedeny na Ústřední čistírnu odpadních vod v Praze – Bubenči.

Nová páteřní stoka vedoucí do Cholupic měří přibližně 2,5 kilometru, přičemž zhruba čtvrtina stavby byla realizována takzvanou bezvýkopovou metodou. Součástí stavby bylo vybudování gravitační stokové sítě o délce 745 metrů v ulicích V Hájkách, Točenská, Dolnobřežanská, Malá Lada a K Ladům a výtlačných řadů tlakové kanalizace o délce 746 metrů v ulicích Podchýšská a U Obce. Za účelem napojení a zprovoznění vybudované stoky A2 byla nově vystrojena stávající čerpací stanice v Cholupicích v ulici U Poustek. Kromě uvedení povrchů do původního stavu byla v ulicích Podchýšská a Hornocholupická provedena také kompletní rekonstrukce povrchů. V ulici Hornocholupická bylo rovněž vybudováno nové výpustní místo pro potřeby PVK. Součástí této stavby bylo i vybudování vodovodního řádu v ulici Podchýšská a U Obce o celkové délce 670 m.

Původní termín dokončení byl prodloužen kvůli extrémně nepříznivým geologickým podmínkám v úseku, kde byla použita bezvýkopová technologie, tzv. mikrotuneláž, při níž jsou roury protlačovány ze startovací jámy do cílové. V projektu se počítalo s horninami určité tvrdosti, na základě čehož byla zvolena technologie odpovídajícího typu. Po zahájení prací se však ukázalo, že horniny mají výrazně vyšší tvrdost, a proto bylo nutné provést další geologický průzkum a používanou technologii upravit. Nakonec byly práce prováděny dvěma způsoby: část pomocí trhačích prací a zatlačování ocelového potrubí DN 1000 (DN – vnitřní průměr potrubí udávaný v mm) a další úsek pak pokračoval metodou vrtání strojem Herrenknecht s betonovým potrubím DN 800. ■

Základní údaje o stavbě

Název stavby:

Prodloužení stoky A2, etapa č. 0004, část 01 – gravitační stoka z Cholupic do A2

Investor: PVS a.s.

Zhotovitel: Čermák a Hrachovec a.s.

Hlavní stavbyvedoucí: Jan Fröhlich

Stavbyvedoucí: Dominik Kotěšovský





Modernizace ČOV Kladno–Vrapice

Čistírna odpadních vod v Kladně–Vrapicích prošla modernizací a zvýšila svou kapacitu. Nové technologie zajistí efektivnější čištění a ochranu životního prostředí.

Základní údaje o stavbě

Název stavby:
ČOV Kladno–Vrapice,
rekonstrukce a intenzifikace na
99 tis. EO

Investor:
Vodárny Kladno–Mělník a.s.

Zhotovitel:
Čermák a Hrachovec a.s.

Hlavní stavbyvedoucí:
Ing. Zdeněk Svoboda

Stavbyvedoucí:
Petr Veselý

Zrealizovali jsme projekt intenzifikace a rekonstrukce ČOV Kladno–Vrapice.

Předmětem zakázky byly stavebně-montážní práce na rekonstrukci a intenzifikaci čistírny odpadních vod. Navrženým řešením došlo k navýšení průtoku odpadních vod čistírnou a zvýšení kapacity ze stávajících 76 000 na 99 900 ekvivalentních obyvatel (EO). Stavba zahrnovala rekonstrukci některých stávajících objektů a výstavbu nové, třetí linky biologického stupně čištění. Nová linka tvoří kombiblok dosazovací nádrže DN III, kolem níž jsou v prstenci uskupeny nádrže Denitrifikace I, Regenerace kalu, Denitrifikace II, Nitrifikace a sdružený objekt čerpací stanice přebytečného a vratného kalu, dmychárny a elektro rozvodny.

V rámci intenzifikace byl západně od usazovacích nádrží realizován objekt separace obsahu tlakových sacích vozů. Kalové hospodářství bylo doplněno o uskladňovací nádrž vyhnílého kalu, která slouží k vyrovnání přítoků z vyhnívacích nádrží na odvodnění kalu. Dále byla doplněna stavební elektroinstalace, osvětlení, měrný objekt na odtoku z retenční nádrže, technologická elektroinstalace a měření ASŘTP, rekonstrukce trafostanice, propojovací potrubí, areálové komunikace a byly provedeny terénní úpravy areálu. Celá stavba byla v listopadu 2024 předána objednateli Vodárny Kladno–Mělník a.s. Nyní probíhá roční zkušební provoz, v jehož rámci se vyhodnocuje plnění parametrů stanovených stavebním povolením. ▣

Rozhovor:

Kolega Tomáš Stolař na Dakaru

Když máte v týmu nadšence do aut a motorsportu, dříve nebo později přijde řeč na Dakar. Náš kolega Tomáš Stolař se letos této legendární rallye zúčastnil jako mechanik týmu Duckar, a protože fandíme podobným výzvám, rozhodli jsme se jejich cestu podpořit. Velice nás zajímalo zákulisí tohoto extrémního závodu, a tak jsme Tomáše vyzpovídali.



Jak ses dostal k účasti na Dakaru?

Od dětství mě baví stará auta a jejich opravy včetně renovací. Co se veteránů Citroën týče, tak jsem začal svým snem – Citroënem DS (Fantomasem). Pak jsme s manželkou omylem dojeli na sraz Citroënů 2CV, a protože tam byla dobrá banda lidí a hrozně se nám tam líbilo, tak jsem další rok postavil Kachnu a začali jsme jezdit na srazy 2CV. Tam už máme vytvořenou partu, se kterou jezdíme i na dovolené, na národní srazy a na celosvětové srazy.

Odtud mám kamaráda Tomáše Nerudu, kterému se říká guru přes Citroëny 2CV. Ten Dakar s holkami loni absolvoval poprvé, když si Bára Holická jako řidička vybrala, že by chtěla na Dakaru závodit s Kachnou 2CV a oslovila ho. Od roku 1978, kdy vyjela na Dakar první Kachna, totiž žádná nikdy nedojela, protože to auto se vždycky porouchalo a závod nedokončilo, takže to byla výzva a hlavní cíl.

Bára koupila Kachnu, Tomáš ji dal dohromady a ještě s navigátorkou Luckou Engovou, což je sestra Tomá-

še Engeho, vyrazili společně na Dakar. Tomáš k sobě vloni dostal ještě mladého kluka, který v automechanickém učňovském středisku vyhrál první místo v prospěchu, a za odměnu dostal možnost jet na Dakar a škola to za něj zaplatila. Akorát realita byla taková, že to Tomáš stejně musel všechno oddřít sám, protože ten kluk zatím nic neuměl. Když letos zmínil, že k sobě nikoho nemá, tak jsem se mu nabídl, že kdyžtak pojedou s ním. Takže takhle jsem se dostal na Dakar, protože jsem si říkal, že jednou za život to bude určitě skvělý zážitek. Nicméně ten tým neměl peníze, protože za Bárou nestojí žádný silný sponzor a platí si většinu věcí sama, tak jsem si tu účast musel zaplatit sám. Kromě zmíněných se k nám přidal ještě jeden kamarád z kruhu Kachňáků, neboli majitelů Kachen 2CV, který si to taky platil, takže mechanici jsme jeli tři.

Připravovali jste se nějak předem?

Ne, to nijak. S Tomášem se známe hodně dlouho a ví, že svoji Kachnu jsem si stavěl úplně sám a vím, kam

sáhnout a co dělat. Koupil jsem si starou za pár korun a musel jsem ji kompletně zrenovovat, čímž jsem se vlastně víc seznámil s Tomášem, který má jako jediný v naší republice e-shop na náhradní díly.

Jaké jste měli zázemí a kolik dílů jste s sebou vezli na opravy?

Bára sehnala od Citroënu za dumpingovou cenu nového Citroëna Jumpera. Ten se pak upravil na retro, kdy firma Caselani z Itálie dělá kity v retro stylu na různé Citroëny a ta jí dala asi dva roky starou sadu zadarmo a za reklamu. Tady jí to pak kluci z Brno Car zdarma nalepili, takže z toho vznikl model à la HY, což bylo francouzské auto 50.–80. let s designem vlnitého plechu. V tom autě byly svařené ocelové regály, kde byly naskládány přepravky na věci jak osobní, tak mraky dílů, pneumatik, motorů, převodovek a náprav. To vzal ze svého skladu Tomáš Neruda s tím, že co se použije, to pak vyfakturuje. On taky před Dakarem tu Kachnu přestavoval na dvoumotorovou.

Stalo se, že vám něco chybělo?

Stávalo se to ke konci, protože vloni, když to jeli, tak měli jednu poruchu na pneumatice. Pak jim odešla převodovka, nějaké soukolí na diferáku, ale převodovky s sebou měli, takže to vyměnili. To bylo jediné, co se stalo. Letos se tam sypalo úplně všechno, jednak tím, že etapy Dakaru byly hodně těžké, a taky z důvodu asi dvou konstrukčních vad. Cestou zpátky, když jsme z posledního bivaku přejížděli do přístavu v Džidě 1800 km po ose, jsme mysleli, že nedojedeme. Z mého pohledu to nebyl ze strany pořadatelů úplně dobrý tah. V předchozím ročníku byl cíl na místě, kde je přístav, kde se pak auta rovnou nakládala na lodě, a to bylo určitě lepší. Letošní závěrečný prejezd nám dal hodně zabrat, protože jsme jeli celou noc a celou dobu se to auto sypalo, takže jsme měli co dělat, abychom vůbec



dojeli zpátky. Ale zvládli jsme to. Hlavně, že Kachna ten závod i napodruhé dojela, i když se nakonec nejelo na umístění, což už letos Bára chtěla.

Jak se soutěž Classic vlastně hodnotí?

Normální Dakar je klasická soutěž na rychlost dojezdu, ale Dakar Classic je setinová soutěž. Tam jedeš na navigaci setinku, kdy dostáváš trestné body za předčasný nebo pozdní příjezd. Musí se dojet na vteřinu přesně, což se povede málokomu. Byli tam i takoví borci na těch prvních místech, kteří to třefovali plus minus jedna vteřina, přičemž nemůžeš zastavit a někde čekat – minimální rychlost průjezdu konečnou částí etapy je 30 km/h a tripmaster, který je v autě, dostává data, jak rychle jedeš a kde se nacházíš. To si musí posádka také ohlídat, protože za to jsou také penalizace (1 bod je jedna vteřina), takže nejde zastavit.

Už jsi popisoval, jak jste přejížděli z místa na místo. Jak tedy vypadal váš obvyklý den?

Holky přijely tak v šest, sedm hodin z etapy a buď byl jen lehčí servis, tak dvě až tři hodiny, kdy se jen něco lehce oservisovalo, aby se auto vrátilo do kondice, nebo byl velký servis, když se něco rozbilo, a to jsme třeba dělali celou noc. Pak byl problém, když se ráno skončilo a museli jsme skočit do auta a jet 600 kilometrů do dalšího bivaku, ale tím, že jsme byli tři, tak jsme se alespoň střídali.

Ve chvíli, kdy holky vyjely, jsme začali balit (stan se

střechou a s plentami, naše stany, karimatky a stany a věci holek). To všechno jsme naházeli do auta, což trvalo cca dvě hodiny, a potom jsme se přesouvali do dalšího bivaku, což bylo tak 6–8 hodin. Tam jsme po příjezdu zase všechno rozbalovali, aby to bylo připravené, než přijedou holky. Když dorazily, tak nám řekly, co je zlobí, a my jsme šli na servis a makali jsme, jak dlouho bylo potřeba. Holky si po příjezdu daly sprchu, večeři a šly spát, protože ty přece jen potřebovaly být víc vyspalé než my. Moc času na spánek většinou nebylo, ale v tom autě jsme měli jedno místo na spaní, tak se něco dalo dohnat i během přejezdu.

Asi 3× byl den, kdy se nepřejíždělo, a to pak bylo klidnější a deficit se dal trochu doplatit. Protože se stalo i to, že jsme skončili v půl 6 ráno a holky v 6 odjížděly na start další etapy a tu noc jsme nespali vůbec.

A pokud se s tím autem stane něco po cestě?

My auto dáme před etapou do kupy a po cestě už by měla posádka všechno řešit sama. Teoreticky. Ale protože toho holky samozřejmě moc neuměly, tak se například stalo, že jim upadla poloosa, kterou v autě ani neměly, protože by ji stejně neuměly vyměnit, tak se nechaly dotáhnout na silnici s penalizací za nedokončení etapy a my jsme se vraceli několik set kilometrů zpátky, protože už jsme skoro dojeli do dalšího bivaku. Vrátili jsme se, někde u pumpy jsme to za 20 minut vyměnili a jeli zpátky. Ale to byla naše chyba, že jsme nějak nevzali v úvahu, že se může něco řešit po cestě, a byli jsme

60 km do konce 550 km dlouhého přejezdu, když holky volaly, že nás potřebují.

Jak bivak vypadá?

Bivak byl na ploše asi 500×500 m, která byla plná stanů. První den při akreditaci jsme dostali pásky a čipy na jídlo a pak, když jsme přijeli do každého bivaku, tak nás sejmuli, řekli jsme, co jsme za tým, a pořadatelé měli plány, podle kterých nás nasměrovali na naše určené místo. Je tam hlavní páteřní komunikace a od ní nějakých 11 uliček. Bivaky byly na 95 % stejné a rozmístění se opakovalo – catering, sprchy a záchody, medical pointy, zázemí pořadatelů, když bylo potřeba něco nahlásit. Většinou byly stejné i ty uličky, takže člověk zhruba věděl, kam má jet. Pořadatelé to stěhovali tak, že bivaky měli dva, a když byl jeden obsazený, druhý se v tu chvíli rozebíral a přesouval na další místo, aby bylo všechno na další den 100% připravené. A například sociálky byly fakt dobré, fungovala tam 24hodinová služba, která to nepřetržitě uklízela a čistila, takže to kromě pisku bylo všechno čisté, akorát musel člověk trochu vychytat teplou vodu, která už večer, když se tam všichni navlíhli, obvykle nebyla.

Jaká byla atmosféra v týmu?

Atmosféra byla dobrá. Nebyla výborná, ale dobrá určitě. Jednou nebo dvakrát možná vznikla mezi holkami malá třenice, ale to hned zažehnaly a daly to. Ani my s kluky jsme se nerafli, neměli jsme žádnou ponorku, až jsem byl překvapený, že to bylo fakt v pohodě. Holky jely ze začátku tak, že se chtěly umístit, ale to by po dalších dvou až třech etapách skončilo, protože to auto dostávalo strašně zabrat. Spodní kryty, které chránily pérování a motory, byly úplně na maděru, zprohýbané, rozmlácené, oddělaly 3–4 gumičky za jeden den, přičemž jsme jich měli s sebou jen 16 náhradních, takže by to to auto nemohlo vydržet. Museli jsme jim říct: „Buď uberete, nebo nedoedete.“ Od té třetí etapy se snažily vyhýbat těm největším výmolům a kamenům a jet trochu s rozumem. A pak už to šlo a zničily tak jedno kolo denně. Ještě jsme si nechávali přivízt z Prahy šest gum přes lidi, co se jeli podívat na Dakar, abychom vydrželi. Pak se staly nějaké navigační chyby, že si na začátku nezapnuly stopky, takže pak neměly čas, podle kterého se jelo, a musely to dopočítávat, ale to se stane každému. Ti první nedělají chyby a mají to zmáknuté, ale z toho zbytku to potká každého. A kromě toho tam byly dvě konstrukční chyby, které se na tom podepsaly.

Konstrukční vady vznikly úpravou na dva motory?

Určitě, ale bylo to hlavně tím, že auto se po úpravě na dva motory málo otestovalo. Jak se nestíhalo, tak se to úplně nevyčtylo předem. Byly tam například silnější motory, které vydávaly o hodně víc tepla, a na to nebyly postavené výfuky a přehřívala se tam spojivá lanka, která jinak v těch autech normálně vydrží. V dů-



Citroën 2CV, lidově zvaný Kachna, bylo malé auto vyráběné značkou Citroën ve Francii v letech 1948–1990. Konstrukteři Citroënu dostali zadání vyvinout vozidlo schopné převézt 4 venkovany v dřevácích se slamáky na hlavě, 50 kg pytlek brambor a ošatku vajec na trh přes zorané pole, aniž by se jediné vejce rozbilo.

Sériově vyráběný Citroën 2CV byl představen na autosalonu v Paříži v říjnu 1948. Do roku 1968 bylo prodáno 2 a půl milionu vozů. O jeho nadčasové koncepci svědčí, že zásadnější změnou prošel až v sedmdesátých letech 20. století. Oficiálně byla výroba ukončena 27. července 1990. Celkově bylo vyrobeno přes 5 milionů 2CV.

sledku toho se začaly pálit uvnitř teflony, čímž se to lanko připeklo a okamžitě přestala fungovat spojka. To se opravovalo pořád dokola. 29. prosince. jsme odjeli na Dakar a teprve 10. ledna se nám podařilo dostat z Prahy bovdeny bez teflonů, aby se to už nepřipékalo. Jinak mraky písku ve všech motorech, ty jsme museli i vyndávat, protože se nám dostával písek pod lamely spojek, jak to tam bylo naváté, což jsme čistili ručně a až pak jsme zjistili, že se to dá vyfoukat přes díry v setrvačnicích, čímž jsme si pak pomáhali. Na druhou stranu ale dva motory přinesly velkou výhodu v tom, že vloni holky neustále kopaly, protože jak jely na jednu nápravu, tak byly neustále někde zahrabané, tzn. musely dávat vafle pod kola, vykopávat to a hrozně se u toho nadřely. To už se letos nestávalo, musely kopat jen jednou a trošku, jinak to auto všechno vyjelo.

Kdy se s úpravou auta začalo?

No, on ho vlastně Tomáš začal stavět, protože to byl úplný prototyp. Citroën v 50. letech vyrobil 700 ks Citroënu 2CV s označením Sahara pro těžaře v Severní Africe, kde měli Francouzi jako državu Alžír a Maroko a museli se tam nějak pohybovat. Těchto aut se dochovalo asi 100, jsou hodně ceněná a byla unikátní v tom, že měla náhon na všechna 4 kola a také 2 motory a každý motor měl svou nápravu. Tenhle model Tomáš okopíroval a nacpal tam silnější motory, které dělal nějaký pán v Belgii, aby to mělo výkon. Začalo se to stavět tak v dubnu, květnu, ale tím, že se pro to upravovaly ty motory v Belgii, tak se tam musely předejm nějaké motory s převodovkami dopravit, což také vzalo čas. V Belgii byli v červnu týden i Bára s Tomášem a společně to ladili. Pak se vymýšlelo řazení, jeho spřažení, aby řadily obě převodovky současně. To mu také dalo docela zabrat. A kromě toho má svůj servis, kde servisuje auta svým zákazníkům Kachnařům, takže neměl kapacitu jen na to.

Kolik bylo na Dakaru ženských posádek?

Vím akorát o té naší. Pak byly smíšené a pak byla jedna posádka holek, které jely kamionem, kde musí jet řidič, navigátor a mechanik, takže je posádka v kamionu vždycky tříčlenná. Holek je tam obecně minimum. I třeba na výdej jídla byli chlapi, i když ne Arabové, na tyhle práce tam byli většinou přistěhovalci, jako jsou Indové nebo Pákistánci. Ale myslím, že vařili francouzští kuchaři, protože Francouzů tam bylo nejvíce, jak organizátorů, tak závodníků, tím že je to francouzský závod. Jídlo bylo hlavně evropského typu. Ale vepřové jsme tam nepotkali. Hovězí jsem tipoval, že bylo spíš z velblouda, protože jako hovězí úplně nevypadalo, i když tam psali, že to je beef.

Jak to stravování funguje?

Je řešeno centrálně. Je tam 100×100 m obrovská rozebírací hala, kde přijdeš, načteš čip, kterým tě pustí



turniket dovnitř, a je to dělané formou bufetu, kdy říkáš co a kolik toho chceš. Vybírá se tak ze tří jídel, já jsem si bral raději míň a od všeho trochu, abych to ochutnal. Pití je v lednicích, kde jsou vody a různé druhy nealka. Pak jsou tam stanoviště, kde si natočíš kafe. Jinak je tam takové kontejnerové auto jako prodejna, kde je možnost si nějaké drobné věci nakoupit, třeba hygienické potřeby apod.

A alkohol tam byl k sehnání?

Tak ten samozřejmě ne. Měli jsme něco úplně málo s sebou v lahvičkách schovaných mezi díly, protože když tam v minulosti někoho z Čechů vyhmátlí, tak platil asi 10 000 eur pokutu. A pak jednou v Rijádu, když jsme se přesouvali do toho přístavu v Džidě, tak jsme na půlce cesty mohli přespat, což se nám nakonec z časových důvodů nepovedlo, jak jsme stále něco opravovali, a museli jsme jet přes noc. Když jsme začali snižovat podvozek auta, tak přišel nějaký Němec, koukal na nás, co děláme, ptal se, jestli jsme dojeli, a pak nám nabídl pivo a začal vytahovat plechovky, což jsme si samozřejmě rádi dali. Byl to někdo ze závodníků nebo doprovodu, takže si s sebou pivo vezli, ale to my jsme netáhli, měli jsme akorát něco tvrdého. Alkohol se tam každopádně koupit nedá a problém je i s cigaretami, ale ty jsem si vezl. Bral jsem si dva kartony, ale neuvědomil jsem si, že člověk kouří nejen ve dne jako normálně, ale i během noci v době, kdy doma spí. Ale tady se po nocích opravovalo, tzn. ta spotřeba byla větší, ale nakonec mi to stačilo.

Jak došlo k setkání s prezidentem Petrem Pavlem?

Jednou jsme si dali kafe a šli jsme si zakouřit ven na sluníčko před jídelní halu. Povídáme si a najednou nás mijelo nějakých 6–7 lidí, což byla ochranka a fotograf. Tak koukáme, že to je náš prezident, který miřil do vedlejšího menšího stanu, kde byl catering pro VIP hosty. Čekali jsme asi 40 minut. Když se vraceli, tak jsem se zvedl, ochranka trochu koukala, co se bude dít, ale když jsme ho oslovili, jestli bychom si mohli udělat společnou fotku, hrozně ochotně reagoval a vyptával se, s čím tam jsme atd. Když jsme zmínili, že s Kachnou, měl přehled a věděl, o jaký tým se jedná, a že máme nově ty dva motory. Pozvali jsme ho, že budeme rádi, když se zastaví



a on slíbil, že má určitě v plánu všechny české závodníky obejít a pozdravit. A opravdu, když pak holky přijely a už běžel servis, přišel s ochrankou a s fotografem, sedl si do auta, prohlédl si ho, byl tam s námi asi půl hodiny, ptal se, co a jak. Bylo to fajn setkání. Je vidět, že má motorismus taky v sobě, jak jezdí na motorkách a fakt se o to zajímá. Dalo se s ním normálně bavit.

Podporují se týmy mezi sebou, nebo jede každý za sebe?

Češi se určitě snaží si pomáhat. Když jsme sháněli ten bovdén, tak jsem obcházel ostatní a chtěli nám pomoci. Bavil jsem se tedy hlavně se servisáky a kluky, kteří mají na starosti sklad, protože jsou i týmy, které jsou tak vybavené, že na to mají auto a je tam kluk, který to vydává, když něco potřebují. To bylo i u těch zahraničních týmů, že měli obrovské nákladáky narvané díly. Ale motorkáři to mají jinak, protože si opravují motorky sami. Ti mají kartu od výrobce, např. KTM, a když něco potřebují, tak si tam dojdou, oni jim to vydají a pak vyfakturují.

Jinak jsou to ale uzavřené komunity a ti, co jedou na předních místech, nenechají ostatní koukat ani na to, jak opravují auta. Po dojezdu to mají pod stany, kde zavrou plenty. Tam jim jede muzika, lampy a oni makají. Zajímavé bylo třeba když Sainz jel s Fordem a převálil se přes střechu. Po dojetí etapy začali jejich kluci auto rozebírat docela hodně, i když všechny plasty zůstaly v poušti. Do toho mu komisaři od Francouzů začali laserem přeměřovat rám, a protože ho měl ohnutý o víc jak 1 mm (celkově to měl asi o 3 mm), tak byl diskvalifikovaný a nesměl pokračovat v závodě. Přeměřuje se to hlavně na těch předních místech, kde se bojuje o vítězství, tam je fakt velká konkurence a bojuje se o každý bod. Vím, že takhle třeba Martin Prokop napadl někoho z Buggyry, že nereagovali na signál tlačítkem Sentinel. To slouží k tomu, že když vidíš, že na toho před sebou máš a zvládněš ho předjet, tak zmáčkneš tohle tlačítko, které má dosah do 300 metrů, a to vydá posádce před tebou signál, na který jsou povinni uhnout a nechat místo na předjetí. Tímhle jsou vybavena auta v té Master kategorii. V kategorii Classic mají povinný tripmaster, který je od pořadatelů a každý si ho musí namontovat. V té souvislosti jsme

také museli jednou měnit anténu, protože přišli pořadatelé, že se s holkama nemůžou vůbec spojit, že jim neodpovídají. Po přeměření se ukázalo, že nefunguje. My jsme s nimi jinak komunikovali i přes WhatsApp, takže jsme věděli, že jsou v pořádku. Tou navigací musí být vybaveno i doprovodné auto. Když se před závodem předává v přístavu, tak to tam pořadatelé kontrolují a proměřují, že je tam stále napětí do jacku, kam se navigace připojuje, protože to nesmí vypadnout a je to podmínka přijetí obou aut – závodního i doprovodného. V doprovodném autě tahle navigace navádí i z bivaku do bivaku. Po celé trase jsou navíc policisté, kteří tě směřují. To byly fakt stovky policejních aut, která jsou po trase rozmístěna a když zastavíš kvůli nějaké poruše, tak tam jsou do tří minut a ptají se, jestli něco nepotřebuješ. Stejně tak bivaky jsou celé obšacované policisty, aby se tam nikdo neoprávněný nedostal, asi i z obav před možnými útoky.

Jak se auta na Dakar dopravují?

Dopravují se hromadně lodí. Auto se předávala už koncem listopadu v Barceloně, kde na to byly určené tři dny, kdy bylo potřeba tam obě auta dovézt. Tam také probíhá kontrola a přejímka. V každém autě se musí nechat klíčky a návod, jak se startuje, protože každé auto to má jinak a nejsou to klasická auta. Pak si to vozidlo vyzvedneš a přesouváš se do prvního bivaku. A při návratu je to podobně, v určený čas si musíš auto vyzvednout.

V jakém stavu Kachna závod dojele?

Před smrtí. Myslím, že žádnou další etapu by nezvládla, protože jsme neměli žádné díly. Tomáš Neruda už

z toho byl hodně nervózní, ale říkali jsme si, že cestou zpátky do přístavu bychom ji prostě nějak dotáhli. Nakonec ale dojele na poslední poloosy a poslední motor. Každopádně závěr byl i díky tomu hodně časově napjatý. Měli jsme letenky a bylo potřeba auto ještě přesunout 1 800 km zpátky do přístavu, tam ho předat a autobusem dojet na letiště.

Byl čas posedět s ostatními týmy?

Jako pokecali jsme třeba na půl hodiny nebo hodinu, ale vysloveně večer posedět, to vůbec. Na to tam není prostor. Zažili jsme tam ale hodně zajímavé situace. U jednoho týmu kluci zapomněli utáhnout při výměně oleje výpustný šroub na vaně, takže závodník při další etapě zadřel motor, protože mu olej vytekl, aniž by si toho všimnul. Tak u toho se mechanik, kterému mohlo být asi 45 let, rozbřečel, jak na něj majitel týmu řval. Pak jsme mu pomáhali dát do auta náhradní motor a když to nastartoval a ukázalo mu to dobrý tlak oleje a motor vrčel, tak si lehnul na blatník a brečel znova úlevou. V tu chvíli jsme si říkali, že to máme o hodně snazší, protože holky se nám do toho nepletly a byly rády, že můžou ráno vyjet.

Ale u těch malých týmů bych řekl, že je hlavním cílem dojet. Je to samozřejmě hodně o penězích. Víím, že Martin Macík zmiňoval, že ho účast stojí tak 1,5–2 milióny eur. Ale zase ty kamiony vloni i letos vyhrál.

Jak jste fungovali v písečné bouři?

To trvalo tak 3 dny, kdy furt foukalo a všude ve vzduchu byl úplně jemný písek. Vypadalo to jako mlha. Na to jsem měl s sebou připravené speciální brýle, které nám Bára napsala do seznamu věcí, které je potřeba si vzít

s sebou. Já jsem si chtěl vzít ty ledovcové, ale zapomněl jsem na to. Asi 3 dny před odjezdem, když jsem se po nich začal shánět, manželka doma vytáhla nějakou sadu na lití olova, kde byly takové, jako měl Kodet v Pelíškách. Tak jsem jel s nimi. Ale někteří, co už měli zkušenost z minula, tam nosili i lyžařské. K tomu jsme měli ještě nákrčníky přes pusy, abychom mohli normálně dýchat. V tom jsme tam fungovali i pracovali, protože písek byl fakt všude, i ve stanu a ve spacáku. Holky se sice pokoušely si zalepit takové ty průvanové díry ve stanu, ale to stejně nefungovalo. Jinak tam byly v noci tak 2 stupně a přes den 30.

Co na tom celém bylo nejtěžší?

Mně práce nevadí, ani to, že to bylo v noci, to se člověk na těch pár dní kousne. Takže nejtěžší pro mě nakonec bylo asi to, že ten náš kamarád Jarda na začátku prohlásil, že se nám nebude plést do motorů a bude řídit Jumpera, takže se furt cpal za volant. To jsem jako spolujezdec hodně trpěl, protože byl schopný jet 50 km za kamionem, místo aby ho předjel.

A co naopak nejlepší?

Asi ta celková atmosféra, jak si tam lidé pomáhají.

Jak tedy v mezidobí fungoval tvůj tým?

Dobře. Přes zimu toho na silnicích tolik není, takže se soustředili na práce, které máme v Holešovičské tržnici, kde se obnovují povrchy, takže výšky jsou dané. Mezitím se samozřejmě dělaly pro Pepu Němce poruchy, protože není asfalt, tak se to všechno dláždí a následně se to bude na jaře vyndávat a asfaltovat. ■



Rallye Dakar 2025 byla 47. ročníkem prestižního závodu, který se konal v Saúdské Arábii. Vytrvalostní závody začaly prologem 3. ledna 2025 v Biše a skončily po 12 etapách 17. ledna ve městě Zararah. Trať vedla územím Saúdské Arábie, přičemž byly zastoupeny etapy s různým povrchem. Na start se už tradičně postavili jezdci motocyklů, automobilů, speciálů, veteránů, prototypů a kamióňů.

Závod se poprvé jel v roce 1978, zakladatelem byl francouzský závodník Thierry Sabine. Tato extrémně dlouhá soutěž se za ty roky několikrát přestěhovala, a to

jak v rámci Afriky, tak i mezi kontinenty. Trasa závodu se měnila napřed proto, aby závodníci jeli po nových terénech, pak kvůli politické a bezpečnostní situaci na černém kontinentu. V roce 1994 se změnil i start závodu, protože starostovi Paříže vadil mumraj v centru města.

V roce 2007 se jel závod naposledy v Africe. Poslední ročníky se konaly v Maroku, západní Sahaře a v Mauretánii. Jinde nebylo pro posádky úplně bezpečno. Pořadatelé sice spolupracovali s armádou, ale stejně došlo opakovaně k přepadením. V roce 2009 se proto Dakar přestěhoval do Jižní Ameriky, konkrétně do Argentiny a Chile. Následně se přidaly Bolívie a Peru. Závodníci čekaly extrémně drsné podmínky, kdy se kromě závodů v poušti přidaly i vysoké hory a technika i účastníci závodu byli vystaveni extrémním výkyvům počasí i nadmořských výšek.

Poslední dva roky bylo jasné, že se závod opět přestěhuje. Zvažovala se Jižní Afrika, ale nakonec dostaly přednost terény a finanční podmínky Saúdské Arábie. Pořád však platí, že jde o nejtěžší terénní závod na světě.

Stejně jako se měnila trasa závodu, vyvíjela se i technika. Na začátku byly jen lehce upravené sériové stroje, zatímco v devadesátých letech už závodila monstra bez větších omezení. Aktuálně na Dakaru startují stroje v kategoriích motocykly, osobní vozy, buginy, čtyřkolky a kamiony. Novinkou je pak od roku 2021 třída Classic. Jde o samostatnou třídu historických aut s datem výroby do konce roku 1999. ■



PIVNÍ FESTIVAL



**Vážené kolegyně a kolegové, srdečně
vás zveme na CH PIVNÍ FESTIVAL.**

Čtvrtek 26. června 2025 | 14:00 hodin

hřiště Fotbalového klubu Řeporyje (Tělovýchovná 642, Praha 5 - Řeporyje)

**Přijďte si užít den plný
skvělé zábavy, hudby
a dobrého jídla!**

Na co se můžete těšit?

- **Několik druhů pív**
- **Grilovačka** – maso i sýry uzené v místní udírně
- **Živá kapela** – Kabát Revival West
- **Soutěže** – střílení na bránu, slalom mezi kužely, pití půllitru piva na čas

Těšíme se na Vás!

Konec roku ve znamení fotbalu

Jako společnost plná sportovních nadšenců máme fotbal rádi nejen na hřišti, ale také na tribuně. Tradiční Silvestrovské derby mezi Slavií a Spartou je proto událostí, kterou dlouhodobě podporujeme.



Silvestrovské derby je již od roku 1986 tradiční tečkou za sportovní sezónou. Tento souboj internacionálů a veteránů Slavie a Sparty patří k neodmyslitelným sportovním událostem konce roku a těší se velké oblibě mezi hráči i fanoušky.

První televizní přenos Silvestrovského derby se uskutečnil v roce 1990, kdy se hrálo na stadionu Čechie Karlín. Tehdy Slavia porazila Spartu 8:6. Od té doby se derby koná každoročně, s výjimkou roku 2020, kdy jeho konání znemožnila pandemie covid-19. O rok později se sice hrálo, ale kvůli vládním opatřením muselo utkání proběhnout bez diváků – ti si zápas mohli užít pouze na obrazovkách České televize.

Tradičně se 31. prosince odehrávají dvě utkání: duel internacionálů (hráčů nad 35 let) a zápas veteránů (nad 45 let), kteří v minulosti oblékali dres jednoho z těchto slavných klubů. Od roku 2003 se jako „předzápas“ hraje právě duel veteránů. Hrací doba je 2×25 minut pro internacionály a 2×20 minut pro veterány. ■

Obchodní úsek

Poznejte týmy v naší firmě

I v tomto čísle pokračujeme v seznamování s našimi kolegyněmi a kolegy. Tentokrát bychom vám rádi představili tým Obchodního úseku pod vedením Petra Trejbala a tým hlavního stavbyvedoucího Martina Karola.



Zleva: Petr Trejbal, Jakub Pařízek, Šárka Kubičková



Zleva: parťák Gabriel Hegeduš, Vyacheslav Vikuk, Robert Bordáš, stavbyvedoucí Jan Stránský



Zleva: stavbyvedoucí Roman Sulík, Vasil Yakimiv, parťák Miroslav Vaničko



Zleva: montéři Richard Koliandr, Pavel Fric, Jiří Musil, Milan Olšovský, parťák Jiří Hanzal, Petr Zachař

Pracovní výročí

Leden– červen 2025

Blahopřejeme k letům stráveným ve firmě Čermák a Hrachovec. Velmi si vážíme loajality všech našich kolegů a těšíme se na další společné roky!

V prvním pololetí tohoto roku slaví výročí ve firmě:

• 30 let ve firmě

Josef Horák
Rudolf Zorn

• 25 let ve firmě

Václav Adamec
Jiří Brůček
Pavel Hromas
Petr Hromas
Tomáš Chytrý
Jiří Karnet
Petr Kraus
Josef Němec
Zdeněk Nevím
Jindřich Smolák
Tomáš Stolař
Jiří Šterba
Ivan Vavruška

• 20 let ve firmě

Jozef Schwarz
Jaroslav Suchomel

• 15 let ve firmě

Vratislav Hurt
Václav Novák
Miroslav Sládek

• 10 let ve firmě

Radek Čech
Václav Kněžínek
Petr Konečný
Jan Markup
Květoslava Mašková
Petr Šíma
Eduard Veselý



Sledujte nás na sociálních sítích
@Čermák a Hrachovec a. s.



ČERMÁK A HRACHOVEC

ZPRÁVODAJ ČERMÁK A HRACHOVEC

Vydání: 01/2025 | Náklad: 400 ks

Evidenční číslo: MK ČR E 24393

Čermák a Hrachovec a. s., Smíchovská 31, 155 00 Praha 5 – Řeporyje
T: +420 251 091 311 | E: cerhra@cerhra.cz | www.cerhra.cz | IČ: 26212005 | DIČ: CZ26212005

Redakční rada: Čermák a Hrachovec a. s., BPR – Bohemia Public Relation s. r. o.

Grafika: BPR – Bohemia Public Relation s. r. o.