

NEJDŮLEŽITĚJŠÍ U ŘIDIČE KAMIONU JE ZODPOVĚDNOST A TRPĚLIVOST

Už šest let dělá Zdeněk Votoček řidiče kamionu u firmy KASPER TS. Ročně najezdí až 120 000 km. Odjakživa to byl jeho sen, který ho baví a naplňuje. Podle pana Votočka by řidič měl mít hlavně trpělivost a nerozčilovat se z věcí, které stejně ovlivnit nemůže.

Proč jste se rozhodl pro tohle povolání?

Já jsem odjakživa chtěl řídit něco velkého. To se mi splnilo hned na vojně, když jsem měl možnost jezdit s velkým truckem. Tahali jsme na tom tanky a veškerou vojenskou techniku. Po vojně jsem nejdřív šel dělat panského kočího a poté už jsem začal jezdit s nákladním autem. V té době se jezdilo jen s kamiony značky Liaz nebo Tatra - bez topení a dalšího vybavení. Když se na to podívám dnes, tak to tehdy byly dost spartánské podmínky. A tak se řízení se mnou neslo celý život. Nějakým způsobem mě to baví a naplňuje. Hlavně když to vychází, když se nemusí nikde dlouho stát.

Co je nejhorší pro řidiče kamionu?

Když si z kamionu dělají firmy skladiště a nechají mě dlouho čekat. Třeba proto, že nemají zrovna kam umístit zboží, tak zůstane na kamionu. Je to absolutní bezmoc, protože my máme nějaká pravidla a časy, které se musí dodržovat. Kdyby mě pak někdo chytil, že jsem ty časy porušil, tak to stojí hodně velké peníze. Takže je člověk ve stresu, protože vidí, že mu běží třináctihodinový výkon, po kterém už nesmí pracovat. A přitom stojím na nakládku a vidím, jak tikají ručičky, výkon končí a vykládka v nedohlednu. To jsou pak stresy a nejhorší momenty. Také samozřejmě kolony na dálnicích a podobně, ale u toho nemá cenu se nervovat.

Jak dlouho tedy smíte pracovat?

Je striktně daných třináct hodin práce a jedenáct hodin pauza. U řidičů se vše odvíjí ve čtyřadvacetihodinovém cyklu. Ať začne kdykoli, tak se vždy počítá čtyřadvacet hodin a v nich musí být třináct hodin práce, což je řízení a nakládání, a jedenáct hodin pauza. Existují pak i výjimky, ale tohle je základ. Devět hodin mohu řídit, 13 hodin celkem i s jízdou pracovat a 11 hodin odpočívat. Takže když někde čekám dlouho a už mi skončí těch 13 hodin, tak už bych vlastně správně vykládat neměl. Protože to už člověk přetahuje.



Pozorujete jako řidič nějaké rozdíly v různých zemích?

Určitě v tom, jak se lidé chovají. Nejhorší jsou Češi. A jak se člověk dostává dál za hranice – Německo, Holandsko, Francie, tak ti lidé jsou úplně jiní. Třeba řidič se splete, zajede někam špatně, potřebuje vycouvat a všichni v klidu počkají. Bez emocí a stresu. Tady u nás je to ale katastrofa. Třeba ve Švédsku, kam často jezdím, jsou úplně odlišní lidé i v těch fabrikách. Přijedu na bránu, tam je příjemný vrátný, všechno je v pořádku, vše funguje bez emocí a stresu. Takže v tom je velký rozdíl a pak v předpisech. V Německu se může jezdit šedesát kilometrů v hodině mimo vesnice, u nás osmdesát, v Polsku a Rakousku sedmdesát.

Je potřeba, aby řidič uměl cizí jazyky?

Není to až tak potřeba. Dříve, když nebyly navigace a chytré mobily, se člověk musel nějakým způsobem umět domluvit. Běžně se stalo, že se řidič musel zeptat lidí na ulici na cestu. Dneska nás navigační zařízení dovede prakticky až do firmy. Spousta nákladů je pod kódy, takže si stačí napsat na papír kód nakládky, a pak už je potřeba jen pár slov, které si člověk rychle osvojí i v různých jazycích.

A jaký tedy musí být člověk, co řídí kamion?

Nesmí se bát vydat se sám do světa. Musí být samostatný, protože jsou i případy, když řidiči třeba praskne pneumatika na návěsu a musí si sám poradit. Také je potřeba určitá zodpovědnost a disciplína k dodržování časů. Důležitá je i trpělivost, protože nemá cenu se rozčilovat a vždy platilo heslo – řeš to, co můžeš změnit. Počasí třeba nemá cenu řešit, kolony také ne.

Pamatuje si z cest nějakou příhodu?

Na trajektu při cestě do Švédska, kam kamiony najíždí do několika podlaží bud' na rampách, které se pak zvedají, nebo výtahy, jsem jednou vůbec nemohl najít auto. Prostě jsem absolutně ztratil orientaci. Pro auto jsem šel stejnou cestou, ale oni mezitím rampu, kde byly dveře, dali dolů a k mému autu se nedalo dostat. Potřeboval jsem na druhou stranu lodě. Námořníci mě vodili různými průlezy. A já jsem pořád jen říkal, že mám oranžový kamion asi v sedmém podlaží, ale že se tam nemůžu dostat. Tak jsme prolezli celou loď. Když jsme auto konečně našli, tak jsem od dalších řidičů sklídl velký potlesk, protože kvůli mně nemohli odjet. Takže i to se stane, i kamion se dá ztratit.