

Mých prvních 5 let za volantem kamionu



O Martinovi

Jmenuji se Martin a je mi 26. Narodil jsem se v České republice, ale v roce 1998 jsme se s rodinou přestěhovali do Nizozemí a od té doby žiji tady. Celá rodina si tady zvykla, ale já docela často přemýšlím, že bych se přeci jen časem vrátil zpátky do Česka. Pátým rokem se živím jako řidič dálkových tras.

Martin, řidič firmy CN LoGSped

Jak jsi se dostal k dopravě?

Vyrůstal jsem na farmě a vždycky mě fascinovaly kamiony, které k nám na farmu jezdily. Sklápěče, cisterny a dokonce i obří nákladní jeřáby docela dráždily mojí dětskou fantazii. Dodnes si pamatuji hlavně na modrý Freightliner cabover, kterým přivázeli krmivo. Ten byl můj oblíbený. Rozhodl jsem se pro tuhle práci až když jsem odešel na vysokou a na víkendy se vracel domů. Musel jsem parkovat a posouvat všechny ty nákladáky a najednou mi došlo, že se sedět v nich mě baví o dost víc než sedět v lavici ve škole.

Jaké jsou nejčastější mylné představy o práci řidičů, na které narazíš?

Věc, na kterou hlavně tady v Nizozemí narážím dost často, je představa lidí, že kamionáři tady jedou ve velkém v drogách, že si tím přivydělávají a podobně. Absolutně nevím, kde se tahle představa vzala, ale je to strašný nesmysl. Další běžnou mylnou představou je úroveň svobody, kterou máme. Ano, jezdíme na velké vzdálenosti a vidíme zemi - ale je to v okně rychlostí 80 km za hodinu. Málokdy máme čas zastavit se. Jsme pořád na cestách, s rozplánovaným dnem a pořád v kontaktu s dispečinkem a zákazníky. Je to dost stresující práce s dlouhými hodinami od domova. Často nás tady lidé mají za drsňáky bez bázně, něco jako kovboje ve filmech, ale průměrný řidič je ve skutečnosti normální chlap a čistý profesionál.

Jakým druhem výcviku jsi prošel předtím, než jsi začal řídit?

Musel jsem projít šesti týdny autoškoly kvůli řidičáku, ale to jsem dělal už dřív, kvůli práci na farmě. Pak bylo nutné absolvovat další povinné profesní školení a další čtyři týdny výcviku u první firmy. Byl to takový zácvik. K tomu samozřejmě probíhá ještě školení bezpečnosti práce, dodržování předpisů a podobně.

Co tě na těch dálkových trasách nejvíc baví?

Pro mě je asi úplně nejlepší to, že můžu pracovat sám. Potkávám se neustále s novými lidmi, můžu vidět spoustu nových věcí a při tom si řídím tohle moje pěkné monstrum. Potom u toho musím dost přemýšlet a to mi vyhovuje. Neupadnu do stereotypu.

Bude to znít divně, ale docela mě baví popasovat se s tím, co po vás chce dispečink a tím, co vám ještě dovolí předpisy. S čím vedu trochu boj je zdravý životní styl. Ty dlouhé hodiny za volantem, nepravidelný spánek a špatné stravovací návyky člověku moc nepřidají, ale když se chce, tak se i tohle dá zvládnout.

Jak probíhá takový tvůj průměrný pracovní den?

Můj typický den začíná, jakmile se probudím na zastávce kamionu nebo na odpočívadle nebo na parkovišti zákazníka (mám tady velkou postel, ledničku, mikrovlnku, prostě malý domov na kolečkách). Musím prohlídnout auto, aktualizovat záznamy, dát si něco rychlého k jídlu a vyrážím na silnici. Obvykle dávám tři nebo čtyři nakládky nebo vykládky za den a ujeďu kolem 800 kilometrů denně, někdy i 1200. Můj pracovní den trvá obvykle kolem 10 hodin. Domů se dostanu jednou za 2-3 dny, ale jsou trasy, kdy nejsem doma i 10 dní. Víkendy mám potom krátké, v pátek nebo sobotu přijedu a většinou v pondělí ráno už zase vyrážím na trasu.

Jakou radu bys dal ostatním, kteří mají zájem stát se truckerem?

Jděte se podívat někam do firmy, abyste viděli, jak to opravdu funguje. Mezi lidmi koluje spousta neskutečných mýtů o dopravních firmách a řidičích. Udělejte si takový svůj malý průzkum. Ona co firma, to jiný druh a způsob přeprav a vždy je nutné to vidět. Je to práce, která vás bude bavit, bude vám přinášet pořád něco nového, ale současně na vás bude vyvíjet enormní tlak a nároky. Já už bych asi neměnil ani tady a nebo třeba časem v Česku, kde ale ta práce bude zase určitě trochu jiná.

"Nelituji toho, že jsem se rozhodl pro tuhle práci, ikdyž je to občas pořádná fuška"