

Sme spolu

20 rokov

strany 2 a 3



Predstavuje vám:

Ľubomíra Mikulku

strany 4 a 5



Mladý vodič:

Ideme vlastnou cestou

strany 12 a 13



Vítame vás

na DOK 2017



Vážené kolegyně, vážení kolegovia, minulý rok som si naozaj užíval Deň otvorených kamiónov. Tešil som sa, že podujatie oslovilo nielen našich zamestnancov, ale aj široké okolie. Osobitne som poctený, keď tam stretnem našich zamestnancov s manželkami, deťmi, priateľmi. Robíme to najmä pre nich. Som úprimne rád, keď im môžem podať ruku a poďakovať sa za všetko, čo pre značku NAD-RESS za ten rok urobili. Podnikám viac ako 25 rokov a veľmi si vážim dobrých ľudí a som rád, že takí pracujú v NAD-RESSe Senica. Na treťom ročníku DOK bude rezonovať hlavne 20. výročie NAD-RESS Senica. Keď sme 3. 9. 1997 začínali, vedeli sme, že úspech každej firmy ovplyvňuje viacero faktorov. So strategickými zámermi a rozhodnutiami majiteľov spoločnosti sa musia stotožniť všetci členovia manažmentu i všetci jej riadiaci pracovníci. A dlhodobé úspešné napredovanie firmy predpokladá aj efektívnu zainteresovanosť všetkých zamestnancov, ich

výchovu k lojálnosti a hrdosti na firmu, v ktorej pracujú. Dnes je vás vyše 270. Nadresácka rodina sa rozrástla za 20 rokov takmer na dvojnásobok, až 80 percent našich obchodných partnerov je s nami už viac ako 5 rokov, priemerný vek našich ťahačov je 1 rok. Som na každého nadresáka veľmi hrdý, lebo je to aj jeho výsledok.

Tretí rok sa stretneme na letisku v Senici. Pripravili sme opäť pestrý program pre deti, dámy a pánov. Ja osobne sa mimoriadne teším, keď na pódiu vystúpí moja obľúbená skupina No Name. Verím, že si aj vy koncert a autogramiádu užijete. Radi by sme si s vami pospomínali, ako to bolo voľakedy ešte v ČSAD alebo od roku 1997 v NAD-RESSe. V galérii starých fotografií a veteránov môžete vidieť, ako sme začínali, na čom sme jazdili, ako pózovali šoféri pri svojich autách, ako sa menil náš areál, autopark, aj ľudia. A verím, že sa všetci stretneme o 12.00 hodine pred hlavným pódium, kde máme pre vás ako vždy prekvapenia.

Miroslav Vepý,
predseda Predstavenstva

Zaradili sme to do histórie

Držite v rukách prvé číslo Nadresáčka v roku 2017. Zdá sa vám iný? Je. Sme hrubší a máme v sebe vložených 20 rokov histórie NAD-RESS v podobe prílohy. Aj celý tretí ročník Dňa otvorených kamiónov bude výnimočný svojou „patinou“. Pripravená je pre vás historická zóna, galéria starých fotografií a svoje prekvapenia pre vás má vedenie pripravené aj na pódiu na pravé popoludnie. My vás radi uvítame v stane Nadresáčka, kde sa budete môcť ofotiť s vystupujúcimi alebo si zobrať ich autogram. Zúčastní sa budú môcť viac dozvedieť o projekte Mladý vodič. Senické letisko bude opäť plné života, o ktorom vám naši redaktori prinesú reportáž v septembrovom Nadresáčkovi. Tento augustový je tiež veľmi inšpirujúci a plný noviniek z firmy. Prácu referenta dopravy predstaví Ľubomír Mikulka i vodič Mário Pagáč. Dozviete sa viac o Lucke, ktorá cestuje s NAD-RESSom, nájdete tu aj ekonomické ukazovatele za posledných 5 rokov. Redaktori navštívili aj nové priestory na parkovisku v Senci a povypytovali sa aj obdarených kúpeľmi, ako im bolo v Rajec-kých Tepliciach. Školitelia, žiaci a obchodný riaditeľ Pavol Kosík sa zamyslia nad budúcnosťou mladých vodičov.

Sme tu pre vás na letisku celý DOK. Zastavte sa na odpočívadle U Nadresáčka na kus reči.

Redakčná rada
novín Nadresáček



Lajkujte nás na Facebooku

**NAD-RESS
Senica, a.s.**

Prví ľudia NAD-RESSU



Máme už 20 rokov a sme dospelá prosperujúca firma

Človek v tomto veku má za sebou už vstup do sveta dospelých, našiel si prvé zamestnanie, získava životné skúsenosti, alebo študuje. Život každej firmy sa ubera rýchlejšie. Žiadne jasle, škôlka či predškolský rok. Rovnými nohami do života.

Čas a neraz aj turbulentná ekonomika krajiny, samozrejme, ukáže, či a kde a v akom rozsahu musí každý podnik urobiť korektúry biznisplánu, ale život žiadnej cieľavedomej a tobôž súkromnej firmy neznáša otáľanie. Sú veci, ktoré museli byť jasné už pred štartom. V NAD-RESS majitelia museli vykrovať, športovou terminológiou povedané, kvalitný realizačný tím. Vyhliadli si kvalitných pracovníkov, o ktorých sa dalo oprieť, mali prieskum trhu koľko, aké služby a kde bude od nich slovenská ekonomika potrebovať, mali jasno vo finančných zdrojoch a za sebou rokovania s prvými opatrnými klientmi, ktorí však novej firme uverili.

Spomienky viacerých skúsených majiteľov a topmanažérov mnohých firiem hovoria o plytčinách, ktorým sa bolo treba od vzniku vyhýbať, nášľapných mínach, uzde, ktorou bolo treba udržať nereálny optimizmus. Navyše bola potrebná aj nekompromisnosť pri odhaľovaní neseriózných postupov a partnerov. Ak o tom všetkom hovoríme, tak preto, že neprežila nejedna súkromná firma, ktorá vznikla v polovici deväťdesiatych rokov minulého storočia, v hektických časoch, ére, ktorá sa nazýva aj obdobím divokej privatizácie. Príčin bolo veľa. Objektívnych i subjektívnych. I nečestnosti.

PÝTALI SA, ČO BUDE

Väčšinový majiteľ a vtedajší i súčasný generálny riaditeľ Peter Halabrín si pamätá, že keď NAD-RESS vznikol, zamestnanci čakali, čo bude. O množstve rôznych otázok vie aj vtedajší technicko-dopravný riaditeľ Ján Gašpárek, jediný, kto priniesol peniaze po výzve upisovať akcie budúcej zamestnaneckej akciovej spoločnosti. Viacerí sa aj obávali, či noví majitelia jednoducho nerozpredajú všetko, čo sa dá a nebudú si iba užívať. Lebo aj také prípady sa na Slovensku stali.

NAD-RESS však napredoval, prakticky každý rok

a jeho výkony, počty zamestnancov i vozidiel rástli. Kým pri vzniku mal 97 zamestnancov a 54 zväčša značne starých vozidiel, vlni už zamestnával 272 ľudí, mal 215 moderných ťahačov a valníkov, 162 návesov a prívesov. Tržby predstavovali 20,85 milióna eur. Je teda dôležitým hráčom v slovenskej nákladnej cestnej medzinárodnej i vnútroštátnej doprave. Majitelia a topmanažéri tých dôležitých slovenských podnikov, ktoré NAD-RESS-u zverili prepravu svojich výrobkov či tovaru, vyjadrujú s kvalitou a spoľahlivosťou služieb spokojnosť.

Kým ekonóm si pred vyhláseniami o kvalite a zdraví firmy preštuduje výročné správy, štatistiky a rôzne analýzy, radovému zamestnancovi bez ekonomického vzdelania stačí, ak vidí, že dostáva výplatu každý mesiac a na deň presne, že jeho mzda rastie, cíti rozličné benefity a chodí do roboty rád, lebo sa tam cíti ako medzi svojimi.

PRAPREDKOM BOLA ČSAD

Štart NAD-RESS-u sa nekonal na zelenej lúke. Prapredka mal v ČSAD (Československej automobilovej doprave), spoločnosti, ktorú si pamätajú už iba skôr narodení. Vznikla v roku 1948, lebo podľa novej ústavy štát získal monopol na autobusovú dopravu a pravidelná cestná doprava mohla byť iba národným majetkom. Čoskoro sa názov zmenil na Československú štátnu automobilovú dopravu. Jej organizačná štruktúra sa viac razy menila, ale vždy šlo o národný a od roku 1989 štátny podnik na autobusovú pravidelnú i nepravidelnú dopravu i dopravu nákladov. Po páde socialistického režimu štátny monopol na tieto služby zanikol a v rámci liberalizácie trhu sa objavili prvé pokusy zakladať súkromné spoločnosti a aj úvahy, či po častiach ČSAD neprivatizovať.

Po rozpade Česko-Slovenska boli v roku 1994 slovenské podniky ČSAD rozdelené podľa druhu dopravy a premenované na Slovenskú autobusovú dopravu (SAD), ktorá zostáva doteraz v rukách štátu a Nákladnú dopravu (NAD), ktorá bola časom po jednotlivých závodoch privatizovaná. To bola aj cesta ku vzniku NAD-RESS.

Naši šoféri a dámy z ekonomického



Prvé náznaky novej cesty v porevolučných ekonomických podmienkach vznikali už v roku 1990 na pôde vtedajšej senickej akciovej spoločnosti Ress, ktorá sa začala zaoberať medzinárodnou dopravou a špedíciou. Bola jednou z prvých súkromných firiem, ktorá získala licenciu na vykonávanie medzinárodnej dopravy. „Už v prvopočiatkoch nášho podnikania v automobilovej doprave sme si vytýčili za cieľ vybudovať v našom meste stabilnú, modernú a perspektívnu dopravnú spoločnosť,“ spomína vtedajší majoritný akcionár Ressu Miroslav Vepý. A možnosť kúpiť po čase v privatizácii vtedajší štátny podnik ČSAD v Senici bola súčasťou premyslených rozvojových zámerov spoločnosti.

V roku 1993 vznikla Záhorácka leasingová spoločnosť, s. r. o., a rozhodnutím Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií bol v roku 1996 štátny podnik NAD v Senici zrušený a všetky práva prešli na Záhorácku leasingovú spoločnosť. Tá bola neskôr sprivatizovaná a 3. septembra 1997 vznikol NAD-RESS.

ĽUDIA PRIVATIZÁCIE

Na čele stál iba 26-ročný inžinier Peter Halabrín, ktorý ju vedie už celých dvadsať rokov a je aj jej väčšinovým majiteľom. Druhým najväčším medzi akcionármi je Miroslav Vepý, dnes predseda predstavenstva. Tím najbližších spolupracovníkov si Peter Halabrín vybral spomedzi ľudí, ktorí vyrástli zväčša ešte na pôde ČSAD a NAD, osvedčili sa v predprivatizačnom čase pri príprave nového modelu spoločnosti, boli oporou generálneho riaditeľa a myslením boli naladení na rovnakú vlnovú dĺžku ako on.

Ekonomickým riaditeľom sa stal Pavol Horeš, technicko-dopravným riaditeľom Ján Gašpárek, colné služby viedol Ján Boťánek, vedúcou informačnej sústavy bola Jozefína Moravanská, prvým vedúcim medzinárodnej dopravy Juraj Horkavý, vnútroštátnej Richard Kečkeš, zásobovania Marián Morávek, zbernej dopravy Ján Cíger a dielne František Orságh. Výber bol predvídavý, väčšina spoľahlivo pracovala v spoločnosti až do odchodu do dôchodku. Nahradila ich mladá, mladšia a stredná generácia – ekonomická riaditeľka Hana Búzeková so vzťahom k autodoprave aj prostredníctvom otca-vodiča, obchodný riaditeľ Pavol Kosík, technický riaditeľ Pavol Cibulka. Z prvej generácie nadresákov zostal doteraz akurát šéf dispečingu vnútroštátnej dopravy Richard Kečkeš. Ten totiž prišiel ešte do Záhoráckej leasingovej spoločnosti ako 22-ročný. Dispečerom medzinárodnej dopravy je Marián Sládeček a servisu velí Vladimír Jánošík.

Pavol Horeš síce odišiel pracovať inde, doteraz však

pôsobí v štruktúrach NAD-RESS-u ako predseda dozornej rady. V neformálnom kontakte s generálnym riaditeľom je stále aj Ján Boťánek, ktorý odišiel po vstupe Slovenska do Európskej únie, lebo v jednotnom priestore bez hraníc medzi krajinami EÚ už colné služby v dopravnej firme stratili opodstatnenie. Dnes pracuje v Skalici na správe mestského majetku.

VERNÍ FIRME

Pracujú tu aj celé rodinné generácie, otcovia i deti, manželia, súrodenci. Sládečkovci, Čobrdoci i Petrášovci, Jediní, Markovičovci, Oslejovci, Vojtekovi, Paračkovci... Dobré tri desiatky dnešných zamestnancov prišli do dopravníckej brandže najmenej pred štyrťástimi rokmi. Nezotrvali preto, že by nemali kam ísť, a nie preto, že sú z generácií, ktorá nerada menila zamestnanie, aby ich nepokladali za fluktuantov. Pri debatách so staršími počut, že načo by menili. NAD-RESS je stále firmou, ktorá sa podobá na rodinu. Každý každého pozná, aj rodinných príslušníkov, stretávajú sa, vedia sa zabaviť. Najstarším medzi vodičmi kamiónov je Pavol Gazda, za volantom v medzinárodnej doprave je už štyridsaťdva rokov a odjazdil už päť miliónov kilometrov.

Staršia generácia vodičov je oporou tímu vodičov. Tvrdí chlapi v povolani, ktoré patrí stále medzi najťažšie. Fyzickej práce za volantom je už oveľa menej než pred dvadsiatimi rokmi, súčasné autá majú komfort porovnateľný s osobným autom, no vodiči sú stále ľudia zväčša mlčanliví, ktorí musia zvládnuť hodiny jazdy osamote, ďaleko od rodiny. Mnohí sa s manželkou, deťmi či priateľkou nevidia aj týždeň, v kontakte sú akurát mobilom a večer trávajú osamote. Každý si dobíja fyzické i psychické baterky po svojom. Pavol Gazda víkendy v cudzine trávi bicyklovaním, Peter Paračka a mnohí ďalší nad detektívkami a Ján Vojtek, vášnivý šachista, hrá po večeroch šach proti počítaču. Náročnosť elektronického súpera si nastaví.

Tak ako si každý nadresák nastavuje náročnosť u seba. Pretože ju mala a má väčšina nastavenú vysoko, firma sa rýchle stabilizovala, vyrovnala dlhy a už roky 1998 a 1999 sa dali pokladať za roky stabilizácie. Odpovede na otázky, čo bude, si každý dávno zodpovedal a keď sa obzerá dozadu generálny riaditeľ, vraví, že najhlavnejšie, že sa všetci presvedčili – áno, ide to aj po novom a ide to dobre.

text: Ján Blažej, foto: archív Jána Cígera a NAD-RESS Senica

Budova NAD-RESS od čias ČSAD doteraz



Autopark za 20 rokov



V roku 1997 bolo v NAD-RESS deväťdesiat-sedem ľudí a náš park tvorilo päťdesiatštyri vozidiel s priemerným vekom 10,2 roka a priemernou spotrebou 36,5 litra nafty. Boli to zväčša liazky z Libereckých automobilových závodov a niekoľko švédskych scanií. Liazky i moderné švédske autá Scanie tvorili päť-nástčlenný park pre medzinárodnú dopravu. Vnútroštátnu obstarávalo dvadsaťšesť liazok a trinástimi sa vozili potraviny do obchodných sietí. Celkový majetok spoločnosti predstavoval v prepočte 426 tisíc eur a tržby boli na úrovni dvoch miliónov.





Každý deň zásobujeme predajne COOP Jednota na západnom Slovensku

Niektorých vodičov nevidí ani raz za týždeň, niektorých snáď ani za mesiac, lebo bývajú v Trnave a prácu tam začínajú aj končia. Hovorí s nimi však denne. Mobilom. Cez deň z pracoviska v centrále spoločnosti NAD-RESS Senica, a. s., keď však treba, komunikuje aj skoro ráno, ešte pred odchodom do roboty z domu v obci Prietrž pri Senici. Ak treba, aj neskoro večer, príležitostne i v noci. Mobil je už pätnásť rokov veľmi dôležitým pracovným nástrojom Ľubomíra Mikulku, pretože je v NAD-RESS referentom dopravy.

● Skutočne ho nikdy nevypínate?

Mobil si nikdy nenechávam na stole v kancelárii, mám ho pri sebe aj počas obeda. Akurát keď si idem s kamarátmi zahrať futbal, nechávam ho v šatni. Ale cez prestávku a ihneď po zápase automaticky skontrolujem odkazovač a esemesky. Zapnutý ho mám aj v noci, hoci vtedy zvyčajne nik nevolá, lebo väčšina vodičov dávno oddychuje doma v posteli. Ale zopár ich môže byť ešte na ceste. A čo keby bolo dačo treba?

● Napríklad?

Nečakané zdržanie na ceste, v zime aj kvôli závejom, porucha vozidla, problémy pri vykládke či nakládke. Alebo - nedajbože - nejaký zdravotný problém vodiča či nehoda.

● Stáva sa?

Občas. Nie vždy ide všetko ideálne, podľa plánu a predstáv.

● Čo potom?

Riešim. Podľa povahy problému, jeho vážnosti, miesta, kde vznikol, vzdialenosti. Niekedy treba upraviť plán jazdy, pri väčšom probléme aj vyslať náhradné vozidlo, preložiť náklad a odviezť do cieľa. Určite nikto nezostane v šticu. Ani vodič, ani firma, ktorá si od nás

prepravu objednala. Mojou dennou povinnosťou je, aby každé auto s nákladom ráno odchádzalo k odberateľovi podľa harmonogramu.

● Referentov dopravy je vo vašej spoločnosti viac. Je vaša práca toľkoľná?

Každý je zodpovedný za určitý osobitný úsek, jeden kolega napríklad za diaľkovú medzinárodnú dopravu, iný za dopravu pre sieť predajní Billa... Ja mám na starosti zásobovanie predajní COOP Jednota na západnom Slovensku a dopravu rozličných obalových materiálov zo skalického Grafobalu po Slovensku i do okolitých krajín firmám, ktoré do nich balia svoju produkciu. Pravidelne vozíme napríklad škatule pre skladačky Lego, ktoré sa vyrábajú v Kladne v Českej republike.

● Koľko máte na to áut a koľko vodičov?

Dvadsaťsedem nákladných áut Volvo, Mercedes a Iveco zásobuje širokým sortimentom tovaru predajne COOP Jednota. Pretože predajne sú v menších aj väčších mestách či dedinách, nie sú rovnako veľké, a tak používame autá s rozličnou nosnosťou - od osem

do pätnásť ton, ktoré odvezú od desať do dvadsať paliet s tovarom. Vozíme takmer celý sortiment predajní s výnimkou mäsa a pekárenských výrobkov, ktoré si nad ránom rozvážajú pekári sami. Pre Grafobal máme ďalších desať áut. A k nim štyridsaťštyri vodičov. Tých je, samozrejme, viac než áut, lebo ľudia majú nárok na dovolenky a na rozdiel od áut občas aj ochorejú.

Vozíme takmer celý sortiment predajní s výnimkou mäsa a pekárenských výrobkov, ktoré si nad ránom rozvážajú pekári sami.

● Kto rieši logistiku?

COOP Jednota má v Trnave pre západné Slovensko svoj veľkosklad aj s dispečerom, my im pristavujeme autá s vodičmi. My rozumieme doprave, oni zasa obchodu, majú vlastnú dlhé roky fungujúcu sieť predajní, vedia, čo miestni ľudia potrebujú. Sme si teda vzájomne potrební, spolupráca prináša vzájomný prospech a umožňuje rásť. Každý pôsobíme v inom meste, vzdialení od seba takmer päťdesiat

kilometrov. Pretože spolupracujeme, oni si v Trnave nepotrebovali budovať vlastný autopark, lebo my sme im autá dodali aj s vodičmi a údržbárskym servisom. My sme nepotrebovali rozširovať parkovacie priestory, pretože jednotári ho mali v Trnave dosť a poskytl nám ho. Nemuseli sme u nás okolo Senice hľadať vodičov pre Trnavu, lebo sme ich našli priamo v Trnave a na okolí. Vodiči sú spokojní, že majú prácu doma, nemusia za ňou cestovať. Skoro ráno naložia a vyrážajú do predajní. Druhá polovica áut, tie, čo zásobujú predovšetkým Záhorie, západnú i juhozápadnú časť kraja, parkuje v noci v našom areáli v Senici. Odtiaľto sú aj naši vodiči, ktorí večer môžu byť doma s rodinami. Autá majú naložené už od včerajšieho večera. Trasy sú vytýčené tak, aby autá s čo najmenším počtom kilometrov vykonali jeden i niekoľko dlhších či kratších zásobovacích okruhov. Podvečer prídu do Trnavy, naložia na ďalší deň a odídu do Senice. Je praktické, keď trnavská skupina nakladá ráno a senická podvečer. Šetria sa ľudia, čas, netreba zbytočne čakať.

● V Grafobale je to zrejme ináč...

Tam ide o dlhšie jazdy najmä s obalmi a zväčša iba k jednému odberateľovi. Kam sa jazdí, určujú objednávky a ich objem. Kým pri Jednote ide o rozvozy na kratšie vzdialenosti a na jedno miesto častejšie, aj niekoľkokrát do týždňa, pre Grafobal ide aj o jazdy na niekoľko sto kilometrov. Tam sa vyplatí mať autá vyťažené aj na späťocej

ceste. Ak máme menší náklad, komunikujem s kolegami v našej firme, či nemajú podobným smerom tiež polo-prázdné auto. Vtedy môžeme namiesto dvoch vypraviť iba jedno.

● **Ako sa zmenila práca vo firme za pätnásť rokov, čo tam pracujete?**

Začal som na poste dispečera, rozvážali sme najmä mlieko. Potom sme vyhrali výberové konanie a začali sme jazdiť pre COOP Jednota. Očividne sú s nami spokojní, pretože zmluva sa pravidelne obnovuje. Z čias, keď som sem prišiel, zostali už iba štyria vodiči. Viacerí už odišli do dôchodku, niektorí si našli prácu inde, napríklad aj bližšie k bydlisku. Ďalší chceli prejsť na diaľkovú dopravu, dakto aj do zahraničia. Boli aj takí, čo odišli a po čase, keď si všetko zrátali, sa vrátili nazad k nám. Navyše firma sa aj rozrastala, bolo treba prijímať ďalších vodičov.

” **Hoci máme každý svoju náтуру a občas vieme aj zdvihnúť hlas, vždy sa dohodneme.**

Ja si ich vážim, nedopustím stresy, chápem, aká je za volantom drina aj psychické vypätie.

● **Kto ich vyberá?**

Pri vstupnom pohovore je obchodný riaditeľ Pavol Kosík a ja. Uchádzač sa nám hlási sám.

● **Ako si vás nájde?**

Mnohí kontakt uvidia aj na našich autách. Popri názve spoločnosti je tam aj telefónne číslo. Nuž zavolajú, ak majú záujem o prácu.

● **Čo rozhoduje o prijatí?**

Debatujeme s nimi, aby sme zistili, či sa nám uchádzač hodí. Chceme vedieť, odkiaľ prichádza, akú má prax, prečo mení zamestnanie, či vie, aká práca ho u nás čaká. Ja sa pýtam, či pozná



niekoho z našej firmy a ak povie, áno, usudžujem, že vie, do čoho ide. To je preňho plus.

● **Vaše požiadavky?**

Vodič, ktorý má jazdiť pre COOP Jednotu, musí byť nielen dobrý vodič, ale aj fyzicky zdatný. Palety si totiž musí aj naložiť vo veľkosklade, aj vyložiť v predajni sám. Som rád, keď sa hlási človek, ktorý pracoval na dedine na družstve. Niekoľkých takých som poznal, sú zvyknutí z družstva fyzicky pracovať a robiť namáhavé práce.

● **Trafíte sa pri výbere?**

Zvyčajne. Občas sa však aj stane, že záujemca nemá celkom jasné, čo má robiť, a po čase zistí, že predstavy a očakávania boli inakšie, nuž ide skúšať inde. Hlásili sa mi aj chlapi, ktorí robili na kamiónoch, ale chceli byť doma. Potom však zistili, že zásobovací nákladník im nevyhovuje. Aj kvôli fyzickej námahe. Diaľkový vodič pristaví kamión a vykladajú iní. U nás musí palety s tovarom vykladať sám.

● **Neutekajú vám vodiči na diaľkové kamióny?**

Niektorých lákajú diaľky, život za volantom na cestách po celej Európe. Máme nováčikov, mladých ľudí, ktorí chcú okamžite na kamión a zvládnu to, iní sa potrebujú dáky čas rozkukať doma a potom sa rozhodnú. Vodiči v mojom tíme, ktorí jazdia pre COOP Jednota, si často cenia, že môžu byť každý večer doma, s rodinou, teplou večerou, vo svojej posteli.

● **Kto dáva výpoveď?**

Zo starších ročníkov prakticky nik. Ale mladý človek chce zmenu, keď má pocit, že ho niečo nebaví. Každý človek je iný. Nieкто môže byť výborný šofér, ale nedarí sa mu napríklad komunikácia s predavcami v obchodoch pri vykládke. Nieкто s firmou okamžite cíti, nieкто sa to musí naučiť. Dakto z cesty zavolá, že má teplotu, lezie naň chrípka, čo má robiť. Keď sa pýtam, či to ešte zvládne do podvečera a povie, dobre, dotiahnem to, som vďačný za ochotu.

Náhradu však musím nájsť na ďalšie dni. Viem, koho môžem kedykoľvek osloviť, aj keď je na dovolenke a neodmietne, iba ak by bol s rodinou ďakde mimo domova či pri mori.

● **Aký ste tím?**

Myslím že dobrý, hoci máme každý svoju náтуру a občas vieme aj zdvihnúť hlas. Vždy sa však dohodneme. Ja si ich vážim, nepúšťam k nim stresy, chápem ich, viem, aká je za volantom zodpovednosť, drina aj psychické vypätie, hoci mám vodičské oprávnenie iba na osobné auto.

● **Akú kvalifikáciu treba na váš post?**

Nijakú osobitnú, maturitu. Hoci výhodou by bola dopravná priemyslovka, nikomu z nadriadených neprekáža, že mám priemyslovku strojnícku na Myjave. Na túto prácu treba mať manažérske schopnosti, rýchlo reagovať, improvizovať, hľadať riešenia, nepanikáriť.

● **Prečo ste sa rozhodli pre NAD-RESS?**

Začas som pôsobil v Slovenskej armatúre na Myjave, bol som aj dispečerom v SAD. Z futbalu som sa poznal už snáď pätnásť rokov s tunajším riaditeľom Petrom Halabrinom a raz, v čase, keď sme doma uvažovali, ako sa dostať do Prietrže k rodičom, poprosil som ho, či by nevedel dať tip na prácu okolo Senice, poradiť. Povedal, že sa popýta. Nepripomínal som sa a on sa sám po nejakom čase ozval. U nich jeden človek odchádzal do penzie a ja som sa stal jeho nástupcom.

● **Neľutujete?**

Nemám dôvod, hoci tento post je aj hektický, stresový. Naučil som sa to však neprenášať do rodiny, na manželku, ani dcéru či syna. Dvakrát týždenne sa od stresujem s rovesníkmi, staršími pánmi pri futbale. Kedysi som bol aj útočníkom v Spartaku Myjava. Hral som aj sálový futbal a bol som aj členom slovenského tímu, ktorý vyhral v roku 1995 Majstrovstvá Európy.

Text a foto Ján Blažej



Náš náves sa zmenil na „aerodynamickú pokusnú myšku“

Spoločnosti NAD-RESS Senica sa naskytla v spolupráci so Žilinskou univerzitou, fakultou cestnej a mestskej dopravy, spoločnosťou WABCO a jej systémom OptiFlow (vývoj aerodynamických prvkov) a spoločnosťou HOCHSTAFFL Slovakia (ktorá náves prerobila na pojazdné laboratórium) jedinečná možnosť testovať v reálnych podmienkach aerodynamické doplnky na návese a ich vplyv na spotrebu. Nový projekt predstavuje technický riaditeľ Pavol Cibulka: „V tomto smere sa za roky vo svete vykonalo mnoho testov, testovacie návesy najazdili milióny kilometrov a výsledky vravia o približne 1 litre úspory na 100 km. Uvidíme, povedali sme si a začali sme pripravovať aerodynamický náves.“ Nadresácky náves bude v prvom kole ťahať ACTROS MP4 s telemetriou FLEETBOARD, neskôr VOLVO FH 500 s telemetriou DYNAFLEET. Vplyv na spotrebu je veľa: aerodynamika, výkon, váha, topografia, premávka, počasie a mnohé iné a preto v NAD-RESSe do testu nasadili vodičov, ktorí jazdia každý deň na najvyššej možnej úrovni, aby aspoň čiastočne eliminovali najpodstatnejší ľudský faktor. Fotografie v článku dokumentujú, ako sa bežný náves mení na „aerodynamickú pokusnú myšku“ s jedinečným dizajnom.

Žilinská univerzita pracovala pod vedením Prof. Ing. Jozefa Gnapa, PhD.

Hovorí Ing. Tomáš Skráčaný, PhD. zo Žilinskej univerzity: „Naša katedra testuje v spolupráci s dopravnými spoločnosťami, konkrétne AVE – moto, s. r. o., a NAD-RESS, vplyv aerodynamických prvkov na spotrebu paliva cestných nákladných vozidiel. Ide o novú technológiu, ktorá sa na základe minuloročnej zmeny legislatívy môže používať v cestnej premávke, čiže ide o aktuálnu vec. Testovanie sme začali už pred tromi rokmi, keď technológia nebola ešte prístupná verejnosti. Prvú sadu prvkov sme mali priamo z vývoja z Holandska, dnes sa tieto prvky stali dostupnými už aj pre verejnosť, aj vďaka spomínanej legislatíve.“ Tieto zariadenia sú technicky veľmi jednoduché, pracujú na princípe usmernenia vzduchu, konkrétne

prúdnic obtekajúcich okolo karosérie vozidla a tie usmerňujú vzduch za vozidlom tak, že nevznikajú turbulentné víry v rozsahu ako bežne za karosériou vozidla. Tieto víry vytvárajú podtlak, ktorý musí vozidlo ťahať za sebou. takže usmernením prúdnic sa znižuje odpor vzduchu počas jazdy vozidla a tým aj spotreba paliva motora, keďže musí vynaložiť menší výkon na jeho pohon. Táto technológia predstavuje jednorazovú investíciu na jej obstaranie a následne, pokiaľ nedôjde k nehode alebo hrubému poškodeniu, tak si nevyžaduje žiadnu ďalšiu údržbu, či ošetrovanie a s tým spojené náklady. „Keďže sa palivo na základe zníženia odporu vzduchu, znižovalo tak najväčší vplyv to má pri vysokých rýchlostiach, teda diaľničnej prevádzke návesových súprav. Dopravca vďaka tomu môže ušetriť najviac financií a dosiahnuť najrýchlejšiu návratnosť investície práve pri režime prevádzky svojich návesov na dlhých trasách po diaľniciach s veľkými jazdnými výkonmi. Vidíme perspektívu použitia týchto prvkov, keďže vďaka rozsiahlej pribúdajúcej diaľničnej sieti sa prepravná rýchlosť a vzdialenosť zvyšuje v cestnej doprave v rámci EÚ,“ dopĺňa Tomáš Skráčaný.

Zníženie paliva aj emisií

Spoločnosť WABCO intenzívne pracuje na nových technológiách, ktoré zvyšujú úspornosť prevádzky



cestných nákladných vozidiel a znižujú emisie CO₂. Jednou z týchto technológií je aj OptiFlow™ Tail, sústava aerodynamických prvkov namontovaná na zadnú časť návesu.

„Flotilový zákazník, spoločnosť NAD-RESS Senica, s viac ako stovkou návesov na cestách, sa rozhodol otestovať túto technológiu a overiť si nami deklarované úspory paliva. V spolupráci so Žilinskou univerzitou vo februári 2017 nainštalovali sústavu aerodynamických prvkov OptiFlow™ Tail na náves, ktorý odvtedy dôsledne monitorujú a analyzujú dosiahnuté výsledky v plnej prevádzke z dlhodobého hľadiska. Veľmi nás teší, že doterajšie výsledky z reálnej prevádzky vozidla spoločnosti NAD RESS potvrdzujú to, čo uvádzame v našich materiáloch,“ hovorí Radek Kocman, TRAMO Team Leader for Czech and Slovak Republic.

Hlavný princíp tejto jednoduchšej technológie spočíva v znížení odporu na konci návesu, čoho výsledkom je úspora paliva 1,1 l na 100 km počas jazdy na diaľnici a zníženie emisií až o 2,8 t za rok. OptiFlow™ Tail je dostupný nielen pre prvovýrobu, ale možno ho aj dodatočne nainštalovať na väčšinu návesov a tandemov s krídlami dverami. Dodatočnú inštaláciu má v ponuke niekoľko vybraných WABCO servisných partnerov. „OptiFlow™ Tail je certifikovaný ministerstvom dopravy a v súčasnosti sa v Česku a na Slovensku pohybuje 8 návesov s touto technológiou. Sme radi, že počet zákazníkov, ktorí to s úsporou paliva a zároveň aj ochranou životného prostredia v doprave myslia vážne, stále rastie a neboja sa skúšať nové technológie. Takéto projekty sú veľmi dôležité a zároveň nám pomáhajú ľahšie uvádzať novinky v doprave do bežnej prevádzky,“ uzatvára Radek Kocman.

Barbora Žiačiková

Priemerný vek ťahačov **NAD-RESS** je jeden rok

„Rok 2017 sme začali výmenou vozidiel v stredisku VND, MKD a aj zásobovania. Na stredisko VND prišlo 44 nových ťahačov VOLVO FH 500 a z toho jedno s dvojspojkou (DUAL CLUTCH) + 10 MB ACTROS 450 s najnovšou generáciou motorov. V máji pribudli dve tandemové súpravy MB ACTROS a dve sóla s chladiarenskou nadstavbou, takisto MB ACTROS 360. V MKD sme vymenili

päť vozidiel VOLVO 500 za MB ACTROS 450. Na zásobovanie išli úplne nové typy strojov MB Antos a Atego.

K novým vozidlám pribudlo aj dvadsaťpäť nových návesov od Kogel a Schmitz,“ predstavuje nové vozidlá v NAD-RESS Senica, a.s. v roku 2017 Pavol Cibulka, technický riaditeľ.

Oproti starým vozidlám disponujú nové dôležitými inováciami.

Sú vybavené geotempomatmi, ktoré hravo prejdú všetky kopce, keďže si načítajú všetky možnosti trás v okruhu troch kilometrov. Vozidlo je schopné nastaviť si, ako vyjde kopec, kedy vyradí prevodovku a následne si nastaviť brzdenie motorovou brzdou. Spĺňajú najnovšie legislatívne požiadavky na bezpečnosť, čiže majú systémy kontroly jazdných pruhov, monitorovanie únavy vodiča, automatické brzdenie v prípade ko-



líznej situácie. Štandardom sú možnosti prepojenia telefónov cez bluetooth, aby sa mohli plne venovať jazde. „Priemerný vek všetkých ťahačov bude teraz jeden rok, čo znamená, že všetci vodiči budú mať k dispozícii najnovšiu, najkrajšiu a najlepšiu techniku. Prajem všetkým veľa šťastných a hlavne bezpečných kilometrov,“ uzatvára Pavol Cibulka. **Michal Runák**





Tradičná a výnimočná cestuje s nami

Viac ako desať rokov prepravujeme „tekuté zlato“ spoločnosti VODAX.

O spolupráci, ale najmä o tom, čo ponúka známa značka LUCKA, sa rozprávame s Milanom Klandúchom, výrobným riaditeľom a členom predstavenstva VODAX, a. s.

• Spoločnosť VODAX nie je až taká známa, ako slovenská jednotka medzi dojčenskými vodami LUCKA. Je však medzi nimi silné spojenie. Aké?

Akciová spoločnosť VODAX vznikla v roku 2000 ako spoločnosť zaoberajúca sa výrobou a predajom nealkoholických nápojov a zároveň sa stala vlastníkom značky LUCKA. V roku 2003 sa stopercentným vlastníkom stal GRAFOBAL GROUP a.s. pána Ivana Kmotríka. VODAX a.s. prináša na trh všetky produkty pramenitých vôd a nealkoholických nápojov pod značkou LUCKA.

• LUCKA je naozaj silná značka. Z čoho jej sila pramení?

LUCKA, ako značka balených vôd, je na trhu už viac ako 25 rokov. To ju radí medzi naozaj tradičné a výnimočné značky. Najpevnejším základovým kameňom je jej stála a výnimočná kvalita. LUCKA má vynikajúce zloženie (pomer vápnik - horčík, nízky sodík, minimálne dusičnany a dusitany), nízku mineralizáciu a 100% mikrobiálnu čistotu.

Sila značky sa často posudzuje aj jej poznateľnosťou u spotrebiteľa, ktorú si podľa zistení v prieskumoch LUCKA dlhodobo udržiava na úrovni nad 90%, či podielom na trhu, v ktorom medzi pramenitými a dojčenskými vodami patri dlhodobo medzi TOP produkty.

Najväčšiu silu má však LUCKA v segmente dojčenských vôd. Bola prvou značkou ešte v bývalom Československu, ktorá pre svoje výnimočné kvalitatívne vlastnosti získala certifikát a mohla svoje výrobky označovať ako dojčenské vody. V tom období to bolo niečo výnimočné a pre mnohé značky nedosiahnuteľné. Dlhú dobu bola LUCKA dokonca jedinou s označením dojčenská.

• Je LUCKA určená len pre bábätká?

Časť zákazníkov, hlavne tých starších, si značku LUCKA spája predovšetkým s označením dojčenská voda. LUCKA je však moderná a dynamická značka, ktorá ponúka množstvo výrobkov. Odlišujú sa objemom balenia, obsahom CO₂ a tým, pre koho sú určené. LUCKA má aj úspešný rad ochutených produktov. Veľkým benefitom pramenitej vody LUCKA je jej vyvážené mineralogické zloženie. Predurčuje ju na každodenné pitie bez obmedzenia množstva a bez rizika zaťaženia organizmu nadmerným prísunom niektorých minerálov, ako je to pri minerálnych vodách. Zameriavame sa od tehotných a dojčiacich matiek, cez dojčatá a deti, až po mládež, dospelých a aj najstaršie skupiny obyvateľstva. Každý si vie u nás vybrať.

• Aké produkty teda ponúkate? Môžete nám ich predstaviť?

Naše produkty rozdeľujeme do dvoch základných skupín, a to na vody čisté pramenité a vody ochutené. Výrobky balíme do PET fliaš o objeme 1,5 l a 0,5 l, jeden druh aj do 0,75 l fliaše.

Najpredávanejšou je LUCKA – dojčenská voda, ktorú vyrábame v dvoch druhoch („bez CO₂“ a „s CO₂“), je primárne určená pre dojčatá, a samozrejme, pre tehotné a dojčiace matky.

Druhou skupinou čistých pramenitých vôd LUCKA sú tzv. vody pre dospelých, ktoré v závislosti od obsahu CO₂ delíme na perlivé, jemne perlivé a neperlivé. Špeciálnou skupinou je výrobok LUCKA – pre deti. Má krásny moderný dizajn, ktorý deti obľubujú – reflexnú zelenú farbu fľaše so špeciálnou „svetielkujúcou“ etiketou a IN športovým uzáverom na 0,5-litrovej fľaši. Je to neperlivá čistá voda, pretože naším zámerom je ponúknuť deťom zdravú alternatívu k sladkým kolovým nápojom.

Od roku 2009 sú v ponuke aj ochutené vody LUCKA, známe ako „Anjelské plody“. Nájdete ich vo viacerých príchuťach a ich sortiment sa mení a dopĺňa takmer každoročne. Momentálne sa vyrábajú príchuť malina – šípka, citrón – baza, pomaranč – grep, marhuľa – slivka. Novinkou pre tento rok je príchuť lesné plody.

Ochutené výrobky LUCKA lahodnú chuť a vôňu nemajú z farbív a umelých sladidiel, ale obsahujú pravý ovocný cukor – fruktózu. Samozrejme, v takom množstve, že energetická hodnota zodpovedá trendom a požiadavkám zdravej výživy a jedna porcia obsahuje iba 2% GDA – odporúčaného denného množstva energie. Pre úplnosť musím zdôrazniť, že všetky výrobky LUCKA majú rovnako kvalitnú základnú surovinu – pramenitú vodu. Pochádza z toho istého vodného zdroja. To dáva záruku, že kvalita všetkých výrobkov LUCKA, je rovnako vysoká a výnimočná.

Z počiatočných 3 - 4 výrobkov sa ponuka rozšírila na dnešných viac ako 20 výrobkov. Najväčší progres umožnila výstavba nového plniarskeho závodu v obci Lúka pri Piešťanoch. Nový závod sme uviedli do prevádzky v máji 2007. Vybudovali sa dva nové vodné zdroje. Dvestopäťdesiat metrov hlboké moderné vodné zdroje v katastri obce Hubina pri Piešťanoch sú náročnou vodovodnou trasou prepojené so závädom a plniacou linkou.

O vysokokvalitnú čistú vodu je čoraz väčší záujem. Ako zvládnete zásobovanie a dodávky vašich výrobkov k zákazníkom?

Zvládame, musíme a chceme. Samozrejme, základom je dostatočný počet všetkých výrobkov na skladoch. Naše výrobky máme umiestnené okrem centrálného skladu v závode v Lúke aj v skladoch v Bratislave a Prešove. Dnes nie je výnimočné, že odberatelia predkladajú objednávky s lehotou dodania kratšou ako 24 hodín.

Kvalitný obchodný a logistický tím zabezpečuje náročný proces od návštevy u zákazníka, cez spracovanie objednávok, prípravu tovaru až po jeho prepravu k zákazníkom. Tu do systému vstupuje aj náš partner na prepravu a časť zodpovednosti za včasné a kvalitné

dodanie tovaru odberateľovi odovzdávame do rúk spoločnosti NAD-RESS Spedit.

• Sú požiadavky na prevoz vody špeciálne? Môže voda stratiť kvalitu napríklad zlým skladovaním či prepravou, alebo je LUCKA nenáročný cestovateľ?

Balená voda je veľmi náročný artikel na skladovacie a prepravné podmienky. Preto je žiaduce počas celej doby trvanlivosti zabezpečiť a dodržiavať 3 hlavné zásady:

- skladovať v čistých a dobre vetraných priestoroch,
- skladovať v chlade, pri teplotách neprevyšujúcich 21°C,
- pri skladovaní a preprave chrániť pred priamym slnečným svetlom.

• Cestuje LUCKA aj do zahraničia?

Výrobky LUCKA sa predávajú takmer výlučne na slovenskom trhu. Naše exportné aktivity zatiaľ neboli veľmi úspešné. LUCKA sa objavila na trhoch v Českej republike, Poľsku, ale aj v Číne, či v Kalifornii – USA. Región Európy je pre tento typ výrobkov veľmi náročný, väčšina krajín má dostatočné prírodné zásoby vody, ktoré využíva a je sebestačná. Vzdialenejšie destinácie, kde je problém s vodou, sú veľmi náročné na dopravu.

• Skúsili ste niekedy zrátať, koľko kamiónov do vašej spoločnosti príde za mesiac, aby ste zabezpečili pravidelnú dodávku?

Samozrejme, tieto údaje a informácie sú k dispozícii, či už na našej strane, alebo na strane dopravcu. Nedá sa však hovoriť iba o kamiónoch. Naše výrobky sa distribujú do všetkých regiónov Slovenska, do celej maloobchodnej a veľkoobchodnej siete, vrátane všetkých reťazcov. Preto aj veľkosť a typ využívaných vozidiel spoločnosti NAD-RESS a jej partnerov je rôznorodá. Sú to určite stovky vozidiel za mesiac.

• Prečo ste si vybrali na prepravu LUCKY práve spoločnosť NAD-RESS?

Spoločnosť NAD-RESS Spedit je renomovanou dopravnou spoločnosťou s kvalitným a moderným vozovým parkom, ktorý je nevyhnutný na prepravu našich výrobkov. NAD-RESS Spedit a aj jeho zmluvní dopravcovia sú z blízkeho regiónu, čo významne napomáha operatívosti a aj k prijateľným cenovým a obchodným podmienkam.

• Ako hodnotí spoločnosť VODAX spoluprácu so spoločnosťou NAD-RESS?

Spoluprácu hodnotíme veľmi pozitívne a perspektívne do budúcnosti. Dôkazom je určite vyše 10 rokov trvajúca spolupráca.

• Čo považujete za najväčšie pozitíva spolupráce so spoločnosťou NAD-RESS?

NAD-RESS Spedit vnímam ako stabilnú, spoľahlivú, korektnú a perspektívnu dopravnú spoločnosť, pracujúcu v súlade so všetkými trendmi modernej prepravy. Vážim si, že dohodnuté podmienky a pravidlá spolupráce dlhodobo platia, nie sú účelovo menené a upravované. Cením si tiež, že vzájomné očakávania a požiadavky sú rešpektované a každá strana na ich dosiahnutie vynakladá maximálne úsilie. Každá spolupráca sa môže vždy ešte zlepšovať, a ja som presvedčený, že táto vôľa je na oboch stranách. To je veľmi dôležité pre pokračovanie dobrého partnerstva.

Jana Koziaková

Aký bol rok 2016?

Pokračujeme v nastavenom trende



Pravidelne sa vás snažíme informovať o výsledkoch a vývoji našej spoločnosti v základných parametroch, ako sú tržby, km výkony, spotreba a mzdy. Tržby a km výkony vozidiel spolu súvisia, aj keď ich často ovplyvňujú aj iné parametre, preto je dôležité, aby sme udržali ich zdravý rast a to sa nám každoročne darí.

Tržby a km výkony sú na jednej strane, ktorých rast je, samozrejme, pozitívny, no na druhej strane je nutné udržať, resp. znižovať nákladové položky. Aj keď zavádzanie určitých opatrení sa stretáva s istou nevoľou, všetci musíme pochopiť, že iná cesta v tejto pre dopravcu zložitej dobe nie je. Boj o zákazníka

je veľmi ťažký. Každý chce maximálny servis za čo najmenšie ceny za dopravu a je ochotný často riskovať kvalitu a to, že sa jeho tovar dostane k zákazníkovi vždy a načas, kvôli nižšej cene. My sa neustále snažíme, aby sa vaše pracovné podmienky zlepšovali a preto, ak chceme uspieť v boji na dopravnom trhu, musíme mať svoje náklady pod kontrolou a optimalizovať ich. Z tejto cesty nie je možné uhnúť ani o milimeter a som rád, že väčšina z vás to pochopila a motivuje vás to ešte k lepším výkonom. Súčasne ma veľmi teší, že sme dokázali nájsť spoločnú cestu aj u vodičov, kde sme mali dlhodobo rozdielne názory. Pre nás ste každý

jeden dôležitý a chceme, aby ste boli spokojní. No tu platí zákon akcie a reakcie – spokojné musia byť obe strany.

Je nám jasné, že pre vás – vaše rodiny je dôležité k spokojnosti mať nielen dobré pracovné prostredie, motiváciu, uznanie, ale aj finančné ohodnotenie. Aj preto sme v roku 2016, tretí rok po sebe, upravili platy smerom hore a nárast miezd, ktorý sa naplno prejaví v tomto roku, je značný.

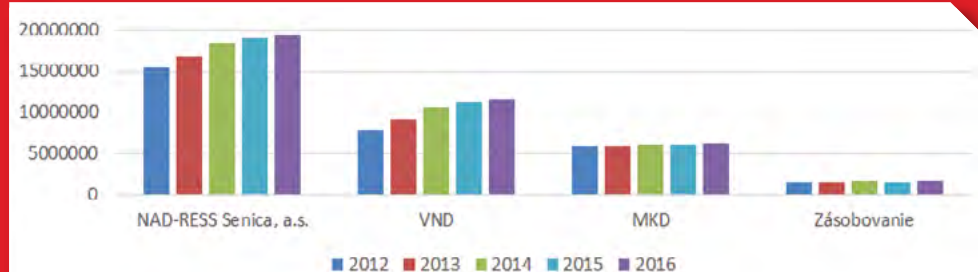
Verím, že ako v tomto roku 2017, aj v nasledujúcich rokoch udržíme a budeme pokračovať v nastavenom trende.

Vaše vedenie spoločnosti

TRŽBY ZA VÝKONY VLASTNÝCH VOZIDIEL



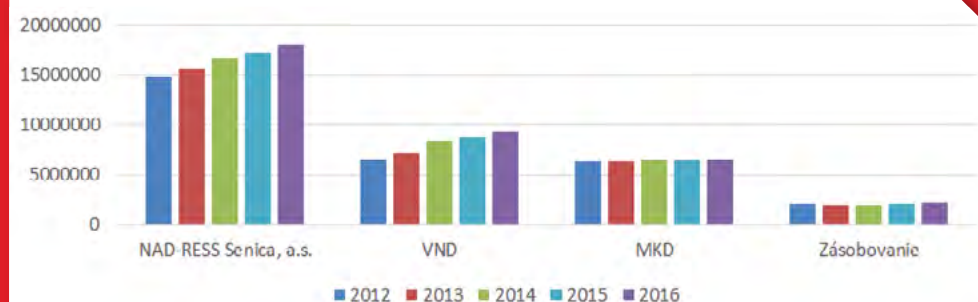
	NAD-RESS Senica, a.s.	VND	MKD	Zásobovanie
2012	15 549 000	7 982 000	5 917 000	1 620 000
2013	16 801 000	9 247 000	6 007 000	1 548 000
2014	18 442 000	10 643 000	6 177 000	1 623 000
2015	19 103 000	11 395 000	6 111 000	1 597 000
2016	19 574 000	11 636 000	6 233 000	1 705 000



VÝKONY VOZIDIEL V KILOMETROCH



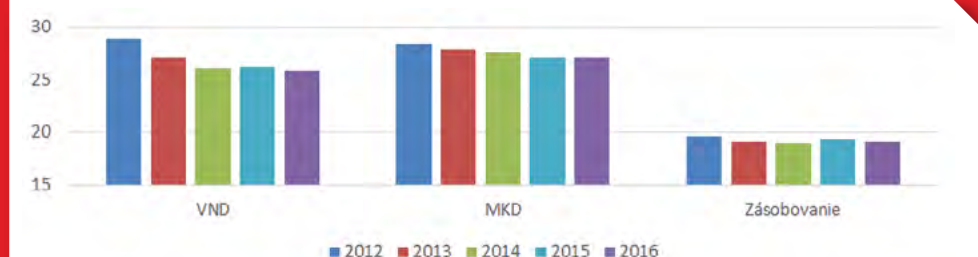
	NAD-RESS Senica, a.s.	VND	MKD	Zásobovanie
2012	14 904 000	6 561 000	6 332 000	2 011 000
2013	15 506 000	7 203 000	6 372 000	1 931 000
2014	16 640 000	8 282 000	6 440 000	1 918 000
2015	17 240 000	8 832 000	6 402 000	2 006 000
2016	18 088 000	9 267 000	6 595 000	2 226 000



SPOTREBA VOZIDIEL



	VND	MKD	Zásobovanie
2012	28,84	28,42	19,68
2013	27,21	27,88	19,17
2014	26,06	27,56	18,98
2015	26,14	27,15	19,34
2016	25,83	27,15	19,11



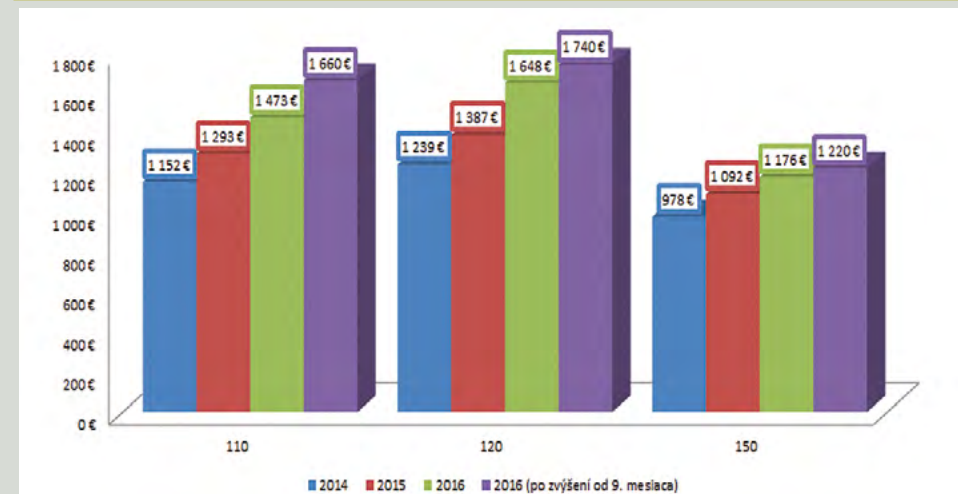
Mzdy naďalej rastú

Stredisko 110							
2014 rozpätie mzdy	počet vodičov	2015 rozpätie mzdy	počet vodičov	2016 rozpätie mzdy	počet vodičov	2016 (po zvýšení od 9. mesiaca)	počet vodičov
780-900	4						
900-100	11						
1000-1100	19	1000-1100	7	1100 - 1250	14	1100 - 1250	5
1101-1200	27	1101-1200	22	1251 - 1300	6	1251 - 1300	3
1201-1250	18	1201-1250	6	1301 - 1350	6	1301 - 1350	4
1251-1300	8	1251-1300	22	1351 - 1400	10	1351 - 1400	7
1301-1350	7	1301-1350	15	1401 - 1500	30	1401 - 1500	15
1351-1400	1	1351-1400	12	1501 - 1600	28	1501 - 1600	15
1401-1500	4	1401-1500	12	1601 - 1700	17	1601 - 1700	22
1501 a viac	1	1501 a viac	5	1701 - 2300	7	1701 - 1800	23
						1801 - 2000	31
						2001 - 2500	8
1 152,00 €	100	1 292,99 €	101	1 473,00 €	118	1 660,00 €	133

Stredisko 120							
2014 rozpätie mzdy	počet vodičov	2015 rozpätie mzdy	počet vodičov	2016 rozpätie mzdy	počet vodičov	2016 (po zvýšení od 9. mesiaca)	počet vodičov
1000-1100	8						
1101-1200	11						
1201-1300	15	1180-1300	12				
1301-1400	13	1301-1400	20	1360 - 1400	2		
1401-1500	2	1401-1500	12	1401 - 1500	7	1250 - 1500	3
1501 a viac	1	1501 a viac	8	1501 - 1600	12	1501 - 1600	9
				1601 - 1700	14	1601 - 1700	11
				1701 - 1800	13	1701 - 1800	11
				1801 - 2000	4	1801 - 2000	17
						2001 - 2200	3
1 239,04 €	50	1 386,99 €	52	1 648,00 €	52	1 740,00 €	54

Stredisko 150							
2014 rozpätie mzdy	počet vodičov	2015 rozpätie mzdy	počet vodičov	2016 rozpätie mzdy	počet vodičov	2016 (po zvýšení od 9. mesiaca)	počet vodičov
800-900	10	800-900	4				
901-1000	3	901-1000	6	900 - 1000	5	900 - 1000	3
1001-1100	13	1001-1100	1	1000 - 1100	4	1000 - 1100	7
1101-1200	2	1101-1200	11	1101 - 1200	9	1101 - 1200	7
1200 a viac	1	1200 a viac	6	1201 - 1300	14	1201 - 1300	11
				1301 - 1550	4	1301 - 1550	12
977,27 €	29	1 091,34 €	28	1 176,00 €	36	1 220,46 €	40

		porovnanie priemernej mzdy z roku 2014 s rokom 2017		porovnanie priemernej mzdy z roku 2015 s rokom 2017		porovnanie priemernej mzdy z roku 2016 s rokom 2017		priemerná mzda v roku 2017 podľa zvýšenia v septembri 2016
stredisko	priemerná mzda v roku 2014	nárast oproti 2014 v %	nárast oproti 2014 v EUR	priemerná mzda v roku 2015	nárast oproti 2015 v %	nárast oproti 2015 v EUR	priemerná mzda v roku 2016	nárast oproti 2016 v %
110	1 152,00	44,10	508,00	1 292,99	28,4	367,01	1 473,00	12,70
120	1 239,04	40,43	500,96	1 386,99	15,0	353,01	1 648,00	5,58
150	977,27	24,84	242,73	1 091,34	7,2	128,66	1 176,00	3,74
								44,00
								1 660,00
								1 740,00
								1 220,00



Miroslav Cisár je majster sveta



V máji 2017 sa začala MERCEDES DRIVERS LEAGUE 2017, kam NAD-RESS Senica prihlásil všetkých vodičov Mercedesov. Zmeny nastali v kilometrovom výkone, tento rok bola minimálna požiadavka 3000 km mesačne, čo znamená, že sa súťaže mohli zúčastniť aj rozvozové vozidlá ANTOS a ATEGO. Novinkou a výhodou tohto roku je, že každý vodič, ktorý bol zaregistrovaný, si mohol stiahnuť do svojho telefónu aplikáciu DRIVER APP a všetky svoje jazdy a aj techniku uvidí v reálnom čase a môže sa podľa nej zlepšovať. Súťaž trvala od mája do konca júla a keďže vodiči NAD-RESSu sú viacnásobní majstri

sveta v jazde na Mercedesoch, netrpezlivo sme čakali na výsledky.

Súťaže DRIVERS LEAGUE - Majstrovstiev sveta v jazde na vozidlách Mercedes sa NAD-RESS zúčastňuje od roku 2014. „Naši vodiči patria od začiatku medzi najlepších,“ hovorí technický riaditeľ Pavel Cibulka. V roku 2014 bol tím NAD-RESSu druhý na svete, v roku 2015 a 2016 prvý a aj v roku 2017 bude prvý alebo druhý. A vždy prvý na Slovensku. Po treťom mieste vodiča NAD-RESSu v roku 2015 máme tento rok majstra sveta. V roku 2017 je vodič Miroslav Cisár suverénnym majstrom sveta medzi jednotlivcami. Blahoželáme.

Podľa Pavla Cibulku, je Liga vodičov pre vodičov NAD-RESS atraktívna tým, že sa môžu porovnávať s ostatnými vodičmi a firmami z celého sveta. Najmä si chceme potvrdiť cestu, ktorou sme sa vydali. Je to pre nás aj vec prestíže, vedia o nás aj v zahraničí a ako firma sme rešpektovaní aj v samotnom Mercedes Benz, v konkurenčných firmách a dobré meno nám úspechy robia aj medzi našimi zákazníkmi.

Vodiči NAD-RESS sú často spomínaní na rôznych diskusných fórach, že nechodia rýchlosťou 90 ale 84 km/hod. Podstatné však je, že sú to väčšinou elitní vodiči a to tvrdím, nielen o tých na stupňoch víťazov. Nikde sa už nestretia a vždy sa uplatnia. Každá dopravná spoločnosť by ich chcela.



Minulý rok do Nemecka pozvali nadresákov ako víťazov tímovej časti Drivers League a zároveň pozvali troch najlepších vodičov zo Slovenska, čo boli tiež vodiči NAD-RESS (Cisár, Važan, Oslej). Navštívili výrobný závod MB a na druhý deň múzeum MB. Starali sa o nás ako o kráľov. Mnohí z nás sme prvýkrát leteli, tak to bol neskutočný zážitok,“ spomínajú. Tento rok ide víťaz v októbri na Nürburgring kde si zároveň preberie cenu a stráví príjemný víkend s ostatnými tromi top tímami sveta.



Za vernosť balzam na telo i dušu v kúpeľoch Rajecké Teplice

Dvadsať ôsmy august, Deň otvorených kamiónov na letisku v Senici. Na hlavnom pódiu stojí na pravé poludnie 20 pre NAD-RES vzácných ľudí. Najvernejších spoločnosti NAD-RESS Senica, a.s. V rukách držia obálky. O chvíľu sa dozvedia, že na jeseň zažijú jeden z najkrajších zážitkov svojho života. Pavol Gazda, Ján Straka, Ladislav Pánik, Jaroslav Kadlecík, Miroslav Ravas, Pavol Kobliška, Štefan Karaffa, Pavol Krč Turba, Elena Praženkova, Pavol Valášek, Peter Paračka, Slavomír Kovár, František Hrubša, Jozef Morávek, Alojz Oslej, Vladimír Petráš, Karol Dufek, Božena Marková, Ján Podzámsky a Jozef Vanek boli odmenení za svoju dôveru a vernosť. Od zamestnávateľa NAD-RESS Senica dostali exkluzívny štvordňový pobyt v úchvatnom kúpeľnom hoteli Aphrodite v Rajeckých Tepliciach. Zaspomínali sme si na to spolu s nimi.



Štefan Karaffa si oddýchol psychicky

Jedným z hostí kúpeľov v Rajeckých Tepliciach bol **Štefan Karaffa**, 57-ročný opravár, ktorý pracuje v spoločnosti NAD-RESS a jeho predchodcoch už 36 rokov. Ocenenie za svoju vernosť si veľmi vážil a svoju prvú dovolenku v živote si patrične vychutnal. „O tom, že pôjdem do kúpeľov, som sa dozvedel až na Dni otvorených kamiónov. Bol som veľmi milo prekvapený, nečakal som takýto darček.“ Štefan Karaffa s manželkou absolvovali posledný termín, v decembri. „Nemôžem povedať nič iné, len že to bolo perfektné. V okolí je veľmi veľa miest, kde sa dá ísť na výlety. Inšpirovali sme sa a tento rok v lete by sme sa tam radi vrátili. Chceli by sme ísť na turistiku spojenú s kúpeľmi,“ hovorí. Prvá návšteva kúpeľov v živote zanechala v Štefanovi Karaffovi pekné spomienky. Dopĺňa: „Bol som veľmi milo prekvapený, ako to tam všetko fungovalo. Najmä personál hotela bol veľmi príjemný. Ráno sme vstávali okolo siedmej, potom raňajky, ktoré trvali dve hodiny a človek tam mohol sedieť a jesť koľko vládal. O desiatej sme mali procedúry. Išli sme do mesta, kde sme sa naobedovali. Jednu polovicu mesta sme prešli doobeda, druhú poobede, aby sme si stihli všetko poobzerať. Poobede sme mali druhú procedúru a potom ešte večera a bazény.“ Štefanovi Karaffovi sa na dovolenke najviac páčila nekonečná pohoda. „Človek nemusel na nič myslieť, všetko tam bolo. Otvoril som dvere a na každej strane, kam som sa pozrel, bolo niečo zaujímavé. Bazény, sauny od výmyslu sveta... Prostredie hotela, to bolo niečo nádherné. Určite to bol pre mňa najlepší zážitok v poslednom čase. Stretol som sa tam s kolegom, lepšie



sme sa spolu s manželkami zoznámili. Celý tento pobyt mi pomohol najmä psychicky.“

Božena Marková si vychutnávala celý deň v župane

Aj pre fakturantku **Boženu Markovú**, ktorá v spoločnosti NAD-RESS a jeho predchodcoch odrobila 32 rokov, to bol prvý pobyt v kúpeľoch v živote. „Keď som na Dni otvorených kamiónov dostala obálku s poukážkou na zájazd, bola som veľmi milo prekvapená. Cítila som veľkú vďačnosť a vychutnávala som si, že som mohla stáť na pódiu. Bol to pre mňa zážitok. Tak sme sa s manželom tešili, že sme si ihneď objednávali termín. Vybrali sme si októbrový turnus, aby sme ešte využili teplé počasie. Bolo tam krásne, boli sme veľmi spokojní. Nebolo tomu čo vytknúť, či už v jedle, v službe, izbách, procedúrach... Ani sa nám nechcelo odtiaľ odísť, hneď by sme si to predĺžili. Veľmi sa nám páčil aj vonkajší bazén. Človek vôbec nemusel vyjsť z areálu, bolo v ňom všetko, čo sme potrebovali. Celý deň sme sa nemuseli vyzliecť zo županu.“ Božena Marková bola uchvátená aj z antickej architektúry hotela. „Tiež ma fascinovalo, že na každej večeri bol hudobník, ktorý hral na



husliach alebo na harfe. Ešte nikdy predtým som nevidela niekoho hrať na živo na harfe. Pri výbere jedál som len „vyvaľovala oči“, nechýbalo tam vôbec nič. Boli sme mimoriadne spokojní a som veľmi vďačná firme, že nás takto ohodnotila,“ hovorí. Božena Marková si vychutnala aj procedúry od výmyslu sveta. „Veľmi dobrá bola masáž chrbta. Bolo vidieť, že ju robí profesionál. Už veľakrát v živote som bola na masáži, ale takto kvalitne prevedenú som ešte nikdy nemala. Príjemná bola aj masáž nôh, z ktorej som predtým mala menší rešpekt. Aj perličkové kúpele boli veľmi fajn. Ako vyzeral kúpeľný deň manželov Markovcov? Ráno sme sa vyspali, išli sme hneď na raňajky, vyskúšali sme sa na procedúrach a potom sme sa stretli v bazéne. Cez obed sme sa išli prejsť do mestečka, dali sme si menší obed. Do večera sme boli v bazéne. Posedeli sme si na večeri, dokonca jeden večer bolo také teplo, že sme sa išli prejsť na čerstvý vzduch. Na dovolenke sme si veľmi oddýchlí, doteraz na to s úsmevom spomíname.“

Ladislav Pánik si oddýchol najmä vo vode

Obrovskú radosť spravilo kúpeľné prekvapenie aj **Ladislavovi Pánikovi**, 56-ročný vodič pracuje v spoločnosti NAD-RESS a jeho predchodcoch už 38 rokov. „V Rajeckých Tepliciach som bol až v polovici novembra, ale počasie nám vyšlo. Zaujala ma stavba hotela v antickom štýle. Z procedúr sme absolvovali masáž či olejový kúpeľ. Veľmi dobré boli aj bazény. Služby boli dobré, strava bola parádna. Nepáčila sa mi iba jediná vec, a to, že sme tam nemohli byť dva týždne. Veľké výlety sme vynechali, celé dni sme oddychovali vo vode. Troška sme si pozreli mesto. Ak sa naskytne príležitosť, rád by som sa do kúpeľov v Rajeckých Tepliciach vrátil znova. Ako vyzeral náš deň v kúpeľoch? Ráno raňajky, v kresle som si prečítal noviny a vybrali sme sa do bazénov. Na obed sme išli do mesta, popoludní znova do bazénov a nakoniec večera. Bol to dobrý darček od nášho zamestnávateľa,“ hovorí Ladislav Pánik.

Kobliškovci si užívali aj okolie Rajeckých Teplíc

Vodič **Pavol Kobliška** pracuje pre NAD-RESS a jeho predchodcoch 37 rokov a aj on bol jeden z verných zamestnancov, odmenených pobytom. Aj pre neho to bola prvá návšteva kúpeľov v živote. „Všetko tam bolo úžasné, strava na jednotku, ubytovanie, wellness... Najlepšie boli masáže, pokojne ich mohlo byť aj viac. Páčilo sa mi aj v horúcom, 42-stupňovom bazéne,“ hovorí. Kobliškovci využili aj dobrú polohu kúpeľného mesta. „Boli sme sa pozrieť v Čičmanoch či v rezbárskej dedine. Pobyt sme absolvovali v novembrovom termíne a stretli sme tam aj ďalších troch kolegov. Sedávali sme spolu, rozprávali sme sa, boli aj nejaké izbové párty. Medzi procedúrami, na obed sme sa chodievali prejsť k blízkemu rybníčku. Wellness sme využívali aj do desiatej večer. Všetko sme využili na 100%. Keď tam už človek je, musí si to poriadne užiť. Rovnako, ako aj viacero mojich kolegov, to miesto nás veľmi zaujalo a plánujeme sa tam v budúcnosti vrátiť,“ uzatvára Pavol Kobliška.

BARBORA ŽIAČIKOVÁ, ml.



Foto: www.spa.sk



V NAD-RESSe žijem svoj sen

V spoločnosti NAD-RESS Senica je zamestnaný ôsmy rok. Za ten čas najazdil približne 400-tisíc kilometrov. Vypracoval sa na šoféra malého nákladného vozidla. Rozváža tovar pre spoločnosť Jednota. Skromný, veselý a verný svojmu volant. Jeden z najlepších vodičov vo Fleetboard lige vodičov. Taký je Mário Pagáč. Prišli sme ho navštíviť do kabíny, aby sme sa o ňom dozvedeli viac.

● Čo sa vám na vašom povolání páči a nepáči?

Páči sa mi, že človek je tu voľný, slobodný, ničím viazaný. Samozrejme, že si musí splniť povinnosti, ktoré má, ale predsa sa len pohybuje na ceste a nie je zatvorený v jednej miestnosti. Nevie si predstaviť byť napríklad vo fabrike. Nepáči sa mi pevná pracovná doba, hoci táto práca je tiež neskutočne náročná na čas.

● Ako si spomínate na svoje začiatky?

Predtým som pracoval ako vedúci strediska obchodnej spoločnosti. Prešiel som do Jednoty, kde som začínal ako vodič. Odtiaľ do NAD-RESS Senica. Viac-menej som už bol hotový šofér, keď som prešiel z Jednoty do NAD-RESS. Bolo to niečo iné, nové, ako keď som bol zamestnaný v Jednote, zmenili sa ľudia vo vedení, ale partia vodičov zostala rovnaká. Som spokojný, je to pohodová robota.

● Bol to od malička váš sen, jazdiť na kamióne?

Áno, bol. Vždy som chcel robiť šoféra. Od malička som jazdieval na autách, pretože otec robil inštruktora v autoškole. Skúšal som to už od 5 - 6 rokov. Môžem teda povedať, že sa mi splnil sen.

● Ako vníma vaše zamestnanie vaša rodina a blízki?

Vidíme sa veľmi málo. Ráno vstanem a odchádzam do práce o 3:00 a večer prichádzam domov okolo 18:00. Je to veľmi náročné na čas. Keď prídem domov, najem sa, vyspím sa a ráno idem opäť do práce.

● Mali ste v mladosti vysnívané auto?

Nie, nemal som vysnívané auto. Moje prvé auto bol Mercedes. Počas mojej neprítomnosti, keď som bol na PN-ke, prišiel nový šofér a ten mi ho prevrátil. Potom som dostal nové Volvo, mám ho 4 roky a jazdím na ňom doteraz. Som s ním veľmi spokojný. Možno,

keby bola väčšia kabína, ale auto je výborné.

● Aké vylepšenia v technike očakávate v najbližších rokoch?

Autá sú už tak „našpičkované“, že snáď tam ani nemá čo nové pribudnúť. Pred tromi mesiacmi prišli nové Mercedesy a už tie sú „prešpičkované“ najnovšími technológiami. V autách je dnes už naozaj všetko, šofér len točí volantom, o chvíľu už ani to nebude musieť.

● Aký bol váš najlepší a najhorší zážitok v práci?

Najkrajší zážitok v práci? Keď ma vlni pred všetkými ľuďmi ocenili na Dni otvorených kamiónov na pódiu. Bolo to pre mňa dojemné a veľmi si to vážim.

Musím povedať, že nemám žiadny zlý zážitok. Sem-tam sa nahneváme, že sú ťažké palety. Pred niekoľkými týždňami sa mi jedna v aute prevrátila, no stalo sa mi to prvý raz v živote.

● Dokážete si poradiť v prípade poruchy?

Základné veci si dokážem opraviť aj sám – keď praskne nejaká hadica, alebo sa prihodí defekt. Zvyčajne ale zavolá-

me do firmy a oni nám pošlú chalanov z dielni a tí nám to opravajú priamo na mieste. Za mnou však nemuseli vyraziť mechanici ani raz. Raz mi praskla hadica, tú som si vymenil na dvore a inak chodím iba na výmenu oleja a servisné prehliadky.

● Existujú, fungujú priateľstvá medzi kamionistami?

Stretávam sa len s kamionistami z „Jednoty“, poznáme sa ešte s pár „Billákmi“, ktorí chodia vypomáhať, alebo ešte s chalanmi zo Samošky. Nechodievame spolu ani veľmi von, pretože keď už konečne máme voľno, chceme sa venovať rodine. Aj okolo rodinných domov je veľa práce, takže nemáme čas na stretávanie sa.

● Čím by ste chceli byť, keby ste nie ste kamionistom?

Nikdy som nad tým neuvažoval. Človek berie to, čo momentálne má. Aj som rozmýšľal nad tým, že to skončím, a nájdem si inú robotu, ale stále ma to tu drží, robím rád túto profesiu. Žiadna iná práca ma zatiaľ neoslovila, aj keď som mal iné ponuky, ale ja chcem byť verný. Už som zabehnutý v týchto koľajach.

● Akú hudbu v kamióne zvyčajne počúvate? Ktorá rozhlasová stanica vás najlepšie naladí?

Rádio Vlna. Počúvam ho celý deň, od rána až do konca služby.

● Čo rád čítate (časopisy, knihy)?

Záhradkára a časopisy o autách. Knihy nečítam.

● Ako trávite leto? Kam sa chystáte na dovolenku?

Tento rok sa na dovolenku nechystám. Minulý rok som v lete dovolenkoval. Tento rok som si ju ani nenahlasoval, pretože je veľmi veľký záujem. Robievam to tak, že každý druhý rok si zoberiem na dva týždne dovolenku, pretože si myslím, že týždeň je málo. Preto chodím každý druhý rok a až na dva týždne, aby som si trochu oddýchol. Okrem toho

Dotazník Mária Pagáča

● Hokej alebo futbal?

Hokej, je to slovenský národný šport. V Trnave momentálne dobré futbalové výsledky nemáme. Kedysi som chodieval pravidelne na zápasy, ešte za čias pána trénera Peczeho. Ale hokej je srdcovka asi každého Slováka.

● More alebo hory?

More – je to moja srdcová záležitosť. Chodievam aj do hôr, ale more je u mňa top.

● Rezeň alebo halušky?

Oboje. Najprv halušky a po nich rezeň.

● Pivo alebo víno?

Pivo. Víno som mal rád voľakedy, ale teraz si radšej kúpim plzeň.

● Kniha alebo film?

Určite film. Na knihu nemám čas. Pri filme si posedím a zaspím. Mám rád prírodovedné filmy a filmy o druhej svetovej vojne.

● Ovocie alebo zelenina?

Ovocie. Zeleninu príliš nemusím, ja radšej ten rezeň. Bez zeleniny.

● Sladké alebo slané?

Určite sladké, to môžem.

● Káva alebo čaj?

Káva. To je náš životabudič, to nás drží pri živote už od rána. Keď prídem do práce, hneď ideme na kávu a aj počas celého dňa je tých káv dosť, 4-5 určite.

● Biela alebo čierna?

Jednoznačne biela.

chodievam v máji a v septembri na týždeň do Tatier.

● Ako trávite voľný čas? Čo je pre vás najväčší relax?

Jednoznačne záhrada – pokosiť trávnik, postrihať stromy, postriekať, čo treba. Cez týždeň na to nemám čas, tak to robím v sobotu.

text a foto

Barbora Žiačiková ml.



Mário Pagáč a jeho kolegovia.





Vodič nákladného vozidla – ohrozený druh?

Vodič medzinárodnej dopravy, vodič nákladnej dopravy... Šoféri nákladákov stá- le a už dosť dlho chýbajú. Starí pomaly končia a mladí sa z rôznych dôvodov do tejto profesie nehrnú. Riešenia – presadiť dané odbory do školských programov alebo povoliť za určitých podmienok šoférovať nákladné auto už od 18 rokov – majú pred sebou ešte ďalekú cestu. A, žiaľ, v tomto čase ani nemajú reálny cieľ. V NAD-RESS Senica však potrebujú jazdiť, nechcú, aby ich nové autá stáli, tak hľadajú riešenia. Najmä Pavol Kosík, obchodný riaditeľ, sa snaží túto situáciu riešiť vlastnou cestou – projektom Mladý vodič. Počty nových vodičov v NAD-RESS nerastú prevratnou kvantitou. V projekte stavili na kvalitu, súčinnosť so zamestnancami a precízne školenia – teoretické aj praktické. Aby výber a investícia do projektu mala budúcnosť. Aby si mladí vodiči plnili svoje sny o tejto neľahkej profesii, práca ich bavila a školitelia si vychovávali svedomitých vodičov s dobrými návykmi. Či sa to darí, spýtali sme sa priamo v teréne – školiteľov, žiakov. A aj gestora celého projektu v NAD-RESS Pavla Kosíka.

Školitelia sa učia pri práci s mladými vodičmi trpezlivosti

Radoslav Martiš – školiteľ

● Skúste opísať, aký máte so svojim žiakom vzťah?

Záleží vždy na tom, ako sa ten žiak správa.

● Ako vychádzate spolu v kabíne?

Snažíme sa vychádzať v dobrom. Vždy preberieme veci ako rodina, porozprávame sa o práci, o frajerkách, o ženách. Klebetíme ako klebetné ženy.

● Ako sa vám zmenil život tým, že máte za niekoho zodpovednosť?

Zmenilo sa to v tom, že musím dávať pozor aj vtedy, keď nešoférujem.

● Čo je na školení najťažšie?

Najťažšie je naučiť žiaka novým pravidlám firmy, lebo všade sa jazdí inak. Napríklad, u nás sa dbá na spotrebu. Je dôležité aj dodržiavanie firemných pravidiel.

● Ako dlho to trvá naučiť? Ako ste začínali vy?

Veľa záleží od žiaka, ako to celé vníma. Podľa toho či má snahu, alebo to má „v paži“. Začínal som pred 20 rokmi a jazdil som do Ruska. Tam ma všetko naučil môj známy.

● Vraciate sa pri učení do svojich začiatkov?

Áno, vždy spomínam na to aké to bolo v začiatkoch a aké je to teraz, ako ide doba dopredu.

● Aký prístup používate? (otcovský, prísny, tolerantný, „mäkký“...)?

Všetko závisí od žiaka, či je arogantný alebo si nechá poradiť a je normálny. Niekedy musí byť človek aj prísny.

● Ako to podľa vás žiakom ide? S čím majú najväčší problém? Nerobí mu problém napríklad cúvanie?

Teraz školím šoféra, snaží sa a ide mu to veľmi dobre. Má trochu problém s tým, že často drží plyn a nevyužíva váhu kamióna na dojazd. Pri cúvaní ma problémy každý vodič, aj keď jazdí 20 rokov.

Dušan Mikula – žiak

● Prečo ste sa rozhodli pre toto povolanie?

Od malička to bol môj sen, keď som videl na ceste kamionistu, tak som vedel, že to chcem robiť.

● Aká bola cesta k vodičáku?

Veľmi jednoduchá. Na strednej škole som si urobil vodičák C-čko. Odjazdil som niečo na malých autách a potom som začal jazdiť na kamiónoch.

● Aká bola vaša motivácia? (sen už od detstva, peniaze, spoznať svet...)

Pred 11 rokmi to boli asi peniaze a motivácia spoznať svet.

● Čo bolo na učení najťažšie? Nemali ste problém s cúvaním?

Bolo ťažké zvyknúť si na tu výšku a veľkosť kamiónu. Je rozdiel jazdiť malým autom a 140 tonovým kolosom. Kamión má aj iné brzdné vlastnosti.

● Ako dlho vám to trvalo sa naučiť?

V začiatkoch asi mesiac. Prvá moja jazda bola do Talianska, bol to pekný zážitok. V NAD-RESS je to na vnútroštátnej doprave také pokojnejšie.

● Ako ste vychádzali so školiteľom v kabíne?

Super, je to dobrý chlap, rozumieme si.

● Ako sa vám zmenil život?

Človek vidí svet, čo je super, ale na úkor rodiny a priateľov, ktorých stráca.

● Ako vníma toto zamestnanie vaša rodina, okolie?

Rodina si zvykla, lebo s autami robím od malička. Okolie to vníma podobne, vždy keď niekde som, tak im zavolám, pošlem fotky.

Viliam Jediný – školiteľ

● Skúste opísať, aký máte so svojím žiakom vzťah?

Sme dobrí kamaráti. Poznáme sa asi 12 rokov, pracovali sme spolu v Novom Meste nad Váhom na linke vo firme Emerson.

● Ako vychádzate spolu v kabíne?

Vychádzame kamarátsky, navzájom sa tolerujeme. Keďže sme kamaráti, tak sa stravujeme spoločne.

● Ako sa vám zmenil život tým, že máte za niekoho zodpovednosť?

Zásadne sa nezmenil, skôr a rýchlejšie prejdem určenú trasu, viac som doma s rodinou. Nevýhodou je, že musím viac bdieť, mám väčšiu zodpovednosť.

● Čo je na školení najťažšie?

Školenie je náročné, tým že daný vodič musí nováčika naučiť veľa vecí za krátky čas a čo najkvalitnejšie.

● Ako dlho to trvá naučiť? Ako ste začínali vy?

Je to individuálne, nakoľko každý človek má inak danú schopnosť učiť sa. Niekomu to ide rýchlejšie, niekomu pomalšie a tiež je rozdiel či už predtým jazdil alebo nie. Ja som začínal pred 9 rokmi vo firme Sikotrans v Kútoch na 7,5-tonovom vozidle DAF a po 2 mesiacoch som prestúpil na kamión ku kamarátovi. O mesiac sa k nám do posádky pridal aj môj otec, a obaja ma veľmi

veľa naučili, nakoľko sú veľmi skúsení. Robil som 20 dní vonku a 10 doma – v Európskej únii a tie turnusy boli náročné, bol som preč od rodiny a kamarátov. Začiatky boli tiež ťažké najmä na orientáciu a cúvanie.

● Vraciate sa pri učení do svojich začiatkov?

Určite áno, tým, že si to opätovne opakujem.

● Aký prístup používate? (otcovský, prísny, tolerantný, „mäkký“...)?

Prístup je kamarátsky, ale keď treba musím byť profesionálnejší a ráznejší.

● Ako mu to podľa vás ide? S čím má najväčší problém? Nerobí mu problém cúvanie?

Keďže ho beriem ako úplného začiatníka, tak celkom v poriadku, ide mu to, zlepšuje sa, robí pokroky, ale je to ešte beh na dlhú trať. Je úplne nový vodič, treba zdokonaľovať všetko. Cúvanie je problém, ako pre nováčika, tak aj pre skúsených vodičov.

Michal Polák – žiak

● Prečo ste sa rozhodli pre toto povolanie?

Mojou najväčšou motiváciou bol vyšší plat. O možnosti zamestnania som sa dozvedel od bývalého kolegu z predchádzajúcej práce. Jeho otec aj brat pracujú v NAD-RESS Senica.

● Aká bola cesta k vodičáku?

Na dohode s obchodným riaditeľom a potom postupne cez autoškolu.

● Aká bola vaša motivácia? (sen už od detstva, peniaze, spoznať svet...)

Od malička som chcel jazdiť na kamióne. No potom prišla rodina, tak som tieto myšlienky zavrhol. Dozvedel som sa, že NAD-RESS ponúka prácu aj v čisto vnútroštátnej doprave, tak som šiel do toho.

● Čo bolo na učení najťažšie? Nemali ste problém s cúvaním?

Najťažšie je zapamätať si všetky filiálky. Každá filiálka má svoje číslo a musím vedieť, ktoré číslo ku ktorej patrí a v správnom poradí si naložiť tovar do auta.

● Ako dlho vám to trvalo sa naučiť?



Radoslav Martiš a Dušan Mikula

Čo sa týka šoférskeho zručnosti, tam som sa veľa učiť nemusel. Čo som ale musel doladiť, bola špeciálna nadresácka úsporná jazda. Popracovať musím na obchodoch, robím už dva mesiace a stále mám v tom nedostatky. Keď začnem robiť sám, asi sa budem musieť ešte kolegov pýtať, ako si mám tovar nakladať do auta.

● **Ako ste vychádzali so školiteľom v kabíne?**

Máme kamarátsky vzťah. Veľmi sme si sadli.

● **Ako sa vám zmenil život?**

Kvôli týždňovkám vidím rodinu iba cez víkend.

● **Ako vníma toto zamestnanie vaša rodina, okolie?**

Ešte robím krátko na to, aby začali kritizovať toto zamestnanie. Zatiaľ to berú bez problémov, pomaly si začínajú zvykať. Keď prídem v piatok na víkend domov, celý čas venujem synovi.

Jozef Mihalička – žiak

● **Prečo ste sa rozhodli pre toto povolanie?**

Pre toto povolanie som sa rozhodol už dávno, pretože ma šoférovanie baví a vždy som chcel byť vodičom kamiónu alebo autobusu. Bol to môj sen už od detstva.

● **Aká bola cesta k vodičáku?**

Moja cesta k vodičáku bola komplikovaná, pretože cena zaň je vysoká a vo fabrikách sa nedá tak dobre zarobiť. Chvalabohu, spoločnosť NAD RESS mi ponúkla, že mi ho zaplatí. Budem rád pre nich pracovať, lebo mi dali možnosť a podali pomocnú ruku.

● **Aká bola vaša motivácia? (sen už od detstva, peniaze, spoznať svet....)**

Mojou motiváciou bol sen byť profesionálnym šoferom a klamať by som, keby som nepovedal, že aj platové ohodnotenie.

Mladých vodičov si vychováваме vlastnou cestou

Pavol Kosík tvrdí, že pre každého, kto chce byť profesne vodičom vie nájsť v NAD-RESS miesto. Napríklad v zásobovaní, kde je potrebný dobrý fyzický fond, lebo vodiči pomáhajú s vykládkou, musia komunikovať s klientmi, ale zase večer môžu byť doma s rodinami. Miesto si nájdú aj mladí ľudia, ktorí radi cestujú, spoznávajú nové miesta, cesty, ale sú dlhé hodiny v kabíne sami. Mladý vodič je projekt pre všetkých, ktorí chcú aby im volant prirástol k srdcu.



● **Kedy ste reálne rozbehli projekt Mladý vodič?**

Dlhšie sa zaoberáme otázkou, ako riešiť nedostatok vodičov na pracovnom trhu. Už pred 7 rokmi začali spolupracovať so strednými priemyselnými školami, najprv v Trnave a potom to pokračovalo so Združenou priemyselnou školou tu v Senici. V rámci projektu sme spolupracovali s úradom práce na vyškolení vodičov. No nič nebolo také, čo by mohlo byť na dlhodobšej báze a preto sme sa rozhodli, že pôjdeme vlastnou cestou a vytvoríme projekt mladého vodiča. Mladí chalani, čo nemajú vodičské oprávnenie a majú chuť byť vodičmi, si môžu spraviť vodičský preukaz prakticky zadarmo a začnú pracovať v našej spoločnosti.

● **Koľko mladých potenciálnych vodičov ste prijali do projektu?**

Taká prvá várka mladých vodičov bola spolupráca s úradom práce, odkiaľ prišlo 20 potenciálnych uchádzačov, ktorí boli na úrade práce. Z tých u nás nastúpilo 13 a z nich 7 u nás momentálne pracuje. Neskôr, keď táto výzva z úradu práce skončila, tak sme išli vlastnou cestou a vychovávali sme si 6 takýchto vodičov a teraz si ďalší 6 robia vodičské oprávnenia a čakajú, kým môžu nastúpiť.

● **Ako sa vám hlásili?**

Všade, kde sa prezentujeme. Na webovej stránke, na podporných akciách, na úrade práce alebo v autoškolách u nás v regióne.

● **Ako prebiehal samotný výber? Bola to dilema, koho zobrať a koho nie?**

Prvá vec v celom projekte je, aby mali oni záujem a aby preto chceli aj niečo urobiť. Potom prebieha osobný pohovor s nami, na ktorom si vysvetlíme, čo možno od práce vodiča očakávať. Možno sme časť ľudí aj odradili hneď na začiatku, pretože ide o namáhavú prácu, či už fyzicky alebo psychicky. Tí, ktorí sa rozhodli, že budú pokračovať a po zaučení u nás určitý čas budú pracovať, tak tí sa zaradili do procesu. Proces nie je jednoduchý, robí sa vodičské oprávnenie na všetky kategórie + KKV nejakých 5 mesiacov, takže celý ten proces nástupu trvá minimálne pol roka a kým človek začne jazdiť, trvá ďalší polrok. Čiže hotového šoféra máme najskôr za rok. Nebrali sme každého záujemcu, snažili sme sa im vysvetliť, čo to prináša a samozrejme, že u mladého človeka bez praxe a bez nejakej predchádzajúcej skúsenosti si nevieme overiť, aké sú jeho návyky. Je to niekedy aj z našej strany risk. Časť z tých ľudí

sú známi našich vodičov, takže týmto smerom sme sa snažili vyberať. Aby vedeli, do čoho idú, čo tá práca znamená. Je dobré, keď im to predstaví niekto z firmy a takého nám aj odporučí.

● **Sú už nejaké konkrétne výsledky?**

Cez náš projekt Mladý vodič momentálne 6 vodičov už jazdí, ďalší 4 sa školia a ďalší 6 sú v autoškole. Prvé tri mesiace jazdia so školiteľom a potom sa rozhodneme, či sú potrebné ďalšie tri mesiace, alebo ich púšťame samých.

● **Splnila takáto forma výchovy si vlastných vodičov vaše očakávania?**

Máme z toho dobrý pocit, ale či to bude pre nás výhodné, uvidíme možno až o 5 rokov.

● **Kde sa môžu potenciálni záujemcovia prihlásiť?**

Treba nás kontaktovať. Prvotný je pohovor so mnou, kde si povieme všetky možnosti a veci, ktoré kurz obsahuje a v prípade, že je z oboch strán ochota, tak pokračujeme ďalej.

● **Budú sa môcť mladí ľudia viac dozvedieť o práci vodiča na DOK 2017?**

Bude tam určite stánok, ktorý bude informovať o práci vodiča, bude to v stane Nadresáčka. Najdôležitejšie je v prípade záujmu dostať kontakt na mňa a ja sa s nimi budem snažiť stretnúť. Vieme ušit pozíciu pre každého vodiča podľa toho, kde chce jazdiť, ako veľa času chce stráviť za volantom a podobne.

● **Viacero ľudí sa vyjadrilo, že chýba profesia vodič medzinárodnej dopravy. Aké je riešenie - zaviesť to ako odbor na strednej škole alebo napríklad ako nadstavbu?**

Určite je to krok, ktorý by zvýšil počet vodičov. Toto povolanie, podľa odchodu vodičov do dôchodku a počtu nových oprávnení, vymiera. Je potrebné nastaviť proces, aby sa adekvátne dopĺňal počet vodičov. Či už to bude cez školu, nadstavbu, alebo iné projekty. Vodičský preukaz stojí cca 2000 €, čo je veľká investícia a jeho čerstvý držiteľ nemá istú prácu, lebo ho nechcú prijať bez praxe, aj keď teraz sa tá situácia mení. Ďalší problém je v tom, že zo školy vychádzajú 18 - 19-roční študenti a jazdiť môžu až 21-roční. Dva - tri roky je tam prázdno a človek si hľadá uplatnenie a väčšina z nich sa posunie niekde inde a už sa potom k práci vodiča nevráti. Bude veľký tlak na prevoz materiálu a vodičov je stále menej a menej.

Barbora Žiačiková



Jozef Mihalička a Viliam Jediný.

● **Čo bolo na učení najťažšie? Nemali ste problém s cúvaním?**

Pre mňa je zatiaľ najťažšie cúvanie.

● **Ako dlho vám to trvalo sa naučiť?**

Jazdím krátko a zatiaľ si nemôžem povedať, že to už viem, práve naopak, mám veľké medzery.

● **Ako ste vychádzali so školiteľom v kabíne?**

Celkom dobre, pretože sa poznáme už roky. Som rád, že ma zaučá kamarát, uľahčuje to komunikáciu.

● **Ako sa vám zmenil život?**

Od základov. V minulosti, keď som robil vo fabrike, bol som každý deň doma a teraz prídem domov len na víkend. Aj pracovná doba u šoféra nie je daná, ale pohyblivá.

● **Ako vníma toto zamestnanie vaša rodina, okolie?**

Moja rodina to berie zle, hlavne moja mama, keď vidí v správach nehodu kamiónu... S priateľkou si pomaly zvykáme. Boli sme zvyknutí byť každý deň spolu, ale verím že to zvládneme a budeme si ešte vzácnejší ako doteraz.

Martin Vojtek – žiak

● **Prečo ste sa rozhodli pre toto povolanie?**

Pre toto povolanie som sa rozhodol už od detstva.

● **Aká bola cesta k vodičáku?**

Cesta k vodičáku bola náročnejšia najmä pri skúškach.

● **Aká bola vaša motivácia? (sen už v detstve, peniaze, spoznať svet...)**

Motivácia bola veľká, nakoľko to bol môj sen už od detstva a odmalička som pri kamióne vyrastal.

● **Čo bolo na učení najťažšie? Nemali ste problém s cúvaním?**

Na učení bola najťažšia, a ešte trochu aj je, orientácia vo svete. S cúvaním som až taký problém nemal, nakoľko som mal výborného učiteľa.

● **Ako dlho vám to trvalo sa naučiť?**

Po dva a pol mesiaca záučania som začal jazdiť sám. Ale pri tomto povolaní sa človek učí celý život.

● **Ako ste vychádzali so školiteľom v kabíne?**

So školiteľom som vychádzal veľmi dobre, nakoľko to bol môj otec.

● **Ako sa vám zmenil život?**

Po finančnej stránke určite k lepšiemu.

● **Ako vníma toto zamestnanie vaša rodina, okolie?**

Moja rodina a okolie vníma toto zamestnanie pozitívne, nakoľko ma táto práca baví. Podporujú ma v tom.

● **Bolo učenie iné tým, že ste boli dvojica otec - syn?**

Určite áno, nebolo také napätie z mojej strany. Určite by som nebol taký pokojný, keby ma zaučal niekto iný. Som šťastný, že ma zaučal práve môj otec.

Dvojstranu pripravili
Barbora Žiačiková ml. a Ján Hlava

ANKETA

Marek Pavlík

V NAD-RESS pracujem 13 rokov. My, čo rozvážame chladené sme tu v Senci každý deň a sme spokojní. Páči sa nám tu všetko. Vedeli sme, že sa niečo chystá a už sme boli aj nedočkaví. Myslím si, že je to super. Máme tu spoločenskú miestnosť, sprchu, toaletu a priestor na cvičenie vonku. Doteraz sme mali v prenájme len malú miestnosť. Mne už nič nechýba, takéto zázemie bolo najdôležitejšie.



Marek Krč-Turba

Je to dobré, je to nové, je to čisté, ale ja tu trávim aj tak málo času. Najpozitívnejšie hodnotím sprchu a toaletu, ostatné máme všetko v aute. V TV pozeráme takmer všetko, je mi to jedno, správy alebo prírodopisné alebo športové relácie. O ovládač sa už nebijeme. Výborná je aj kuchyňa, kde si môžem zohriať jedlo, čo mi manželka pripravila. Ja tu trávim tak jeden alebo dva dni do mesiaca.



Martin Novák

V NAD-RESS som od 1. októbra 2016. Nové priestory sú výborné, páčia sa mi. Jediné, čo mi chýba, je asi klimatizácia vnútri, hlavne cez leto. Tieto priestory využívam málo, lebo chodím z východu. Keď som tu, tak to využijem na sprchu, na ohriatie jedla, pozriem TV a oddýchnem si. Preliezky na cvičenie sú skôr pre mladších. V kuchynke si väčšinou prihrievam, čo si z domu priniesim. V TV pozerám to, čo chlapi zapnú.



Cyril Barták

Najlepšia je televízia a vybavenie kuchyne. Akurát som si dorobil škvarenicu (v preklade praženicu). Veci na cvičenie už nevyužívam, ale keby tu bol pingpongový stôl, isto by bol využitý. Som tu skoro každý deň. Sme tu už ako domáci a sme dobrá partia.



Na parkovisku v Senci ako doma

Nitrianska 1, parkovisko Senec – navigoval nás technický riaditeľ Pavol Cibulka pred reportážou do nového zázemia pre nadresáčskych vodičov. Tam sme našli 6 vodičov, ktorí oddychovali medzi prácou. „Áno, to je Cibulkova srdcovka, toto tu. Ale môžete napísať, že už aj naša,“ potvrdili dobrý úmysel vedenia spoločnosti pripraviť pre nich v čakaní na ďalšiu prácu kultúrnejšie podmienky.

„Parkovisko a odpočinková miestnosť je určená pre všetkých, ktorí parkujú v Senci, prípadne si tam robia pauzu. Navrhnutá je tak, aby tam mali maximálny komfort,“ predstavuje svoju srdcovku Pavol Cibulka. Keďže vodiči majú najčastejšie zdravotné problémy s chrbtom a kŕčmi, je tam vonkajšie fitnesko pre cvičenie s vlastnou váhou.

Odpočinková miestnosť má 3 sprchy a 3 toalety. Plne vybavenú kuchyňu zo stolmi na jedenie. Odpočinková časť má 2 sedačky a televízor s veľa programami a internetom. Pred budovou je spravené posedenie s parasólmi približne pre 20 miest na pohodlné sedenie a stolovanie. „Celé je to vybudované tak, aby čakanie na ďalšiu prácu nebolo v uzavretom kamióne, ale aby mali naši vodiči pocit domáceho zázemia, možnosti si navariť, pobaviť sa, zahrať si karty, pocvičiť, prípadne relaxovať pri televízore,“ uvádza dôvod výstavby zariadenia Pavol Cibulka. My sme sa – ako sa im páči, spýtali priamo oddychujúcich šoférov. Za ich čas im ďakujeme.

Text a foto Barbora Žiačiková ml., Ján Hlava



Čo vás čaká na Dni otvorených kamióňov 2017



No Name

14:30

The Pastels

11:50
14:15

Pódium:



Campana Batucada

10:00
11:55
13:30

Dámska zóna:

V dámskej zóne sa môžete tešiť na poradenstvo o dennom líčení, ktoré bude k dispozícii po celý deň. Kozmetické poradkyne Mary Kay vám ukážu, ako sa vhodne a hlavne rýchlo namaľovať na bežný deň a odporúčia vhodné produkty pre vašu pleť. Nebudú chýbať súťaže o kozmetické produkty.

Ak máte radšej vtipné obrázky, môžete si dať namaľovať svoju karikatúru u profesionálneho karikaturistu.

Na Deň otvorených kamióňov zavíta aj známa moderátorka a pekárika Adriana Poláková so svojou pekárskou šou a interaktívnymi pekárskymi workshopmi. Špeciálne na túto príležitosť a pre vás pripraví sladké pusinky.

Adriana
Poláková
10:00
13:00

Detská zóna:

Detská zóna ponúkne zábavu pre deti všetkých vekových kategórií: pre tvorivé typy budú pripravené kreatívne dielne, pre malých bádateľov vedecké hračky, ktoré všetkým dokážu, že aj fyzikálne zákony môžu byť zábavné.

La Portella
11:20

Ani tento rok nebudú chýbať nafukovacie atrakcie – tentoraz aj v tvare veľkého kamióňa – či obľúbená autodráha. Novinkou bude dopravné ihrisko, kde sa malí i väčší môžu naučiť základy pravidiel cestnej premávky.

Počas dňa sa budú v detskej zóne maľovať na tvár i súťažiť – v prípade záujmu aj s rodičmi. Za absolvovanie každej zo súťaží získajú deti pečiatku a tí, čo absolvujú všetky aktivity, budú odmenení veternou vrtuľkou alebo balónikom.

V detskej zóne sa deti osobne stretnú a pobavia s kúzelníkom Talostanom, s detským tanečným súborom La Portella a maskotmi Tárajkom a Popletajkou.

Chlapská zóna:

Páni sa vo svojej zóne aj tento rok poriadne vybláznia. Čaká ich niekoľko zaujímavých súťaží.

Talostan

11:25

Pravidlá súťaží
v chlupskej zóne:

Silná ruka

Súťaž v pretláčaní pravou rukou vyhráva ten, kto ako prvý položí súperov chrbát ruky

na stôl. Hrá sa vyraďovacím spôsobom (pavúk), do finále postúpi víťaz z každého predkola (4 predkola). V jednom predkole je maximálny počet súťažiacich 32 (muži) alebo 16 (ženy).

Registrácia do súťaže je každú celú hodinu od 10.00, súťaží sa každú pol hodinu od 10.30. Do finále o 15.30 postupujú víťazi jednotlivých kôl. Absolútnym víťazom je víťaz finálového kola.

Efektívna prekládka

Úlohou je v čo najkratšom čase premiestniť palety z jedného miesta na druhé a správne ich uložiť vo vyznačenom priestore. Za každú nesprávne uloženú paletu dostávajú súťažiaci trestné sekundy (1 paleta = 3 sekundy).

Bystrá myseľ

Súťažiaci odpovedá na 20 náhodných otázok z kvízu správneho kamionistu. O víťazovi rozhodne počet správnych odpovedí za čo najkratší čas.

Beh s manželkou na chrbte

Beh dvojice (muž a žena) na vyznačenej trati, žena musí byť na chrbte muža držiaca sa ho oboma rukami okolo krku, nohy musia obopínať partnera v úrovni pásu. Rozhoduje čas dvojice. V prípade, že sa partnerka zošmykne alebo iným spôsobom zmení predpísanú polohu, musia zastať, opäť naskočiť na chrbát a ďalej pokračovať v behu. Ak koordinátor rozhodne, že boli porušené pravidlá, dvojica musí beh opakovať od začiatku. Rozhoduje najrýchlejší čas.

Boj s pneumatikou

Súťažiaci musí zvládnuť nástrahy dráhy a boj s pneumatikou. Muži veľkú pneumatiku na vyznačenej trati prekládajú, ženy a deti menšiu pneumatiku kotúľajú. Rozhoduje dosiahnutý čas a správne absolvovaná trať.

Ťahanie kamióňa

Súťažiaci sa snaží čo najrýchlejšie dotiahnuť kamión do vyznačeného cieľa alebo čo najďalej na vyznačenej trati za pomoci lana. Rozhoduje vzdialenosť (celé metre) a čas.

Aj tento rok si návštevníci budú môcť nielen pozrieť kamióny znútra, ale si na nich i jazdiť. Na jazdy je nutné registrovať sa v zóne kamióňov.

Deň ukončíme leteckou šou a skvelou penovou párty.

Kyvadlová doprava pre firmu NAD RESS zo Senice na letisko Senica

ZASTÁVKA	ODCHOD	BUS
Autobusová stanica	9:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30	1
	10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00	2
Dlhá ul. 260	9:33, 10:33, 11:33, 12:33, 13:33, 14:33, 15:33	1
	10:03, 11:03, 12:03, 13:03, 14:03, 15:03	2
Čáčovská cesta	9:36, 10:36, 11:36, 12:36, 13:36, 14:36, 15:36	1
	10:06, 11:06, 12:06, 13:06, 14:06, 15:06	2

Kyvadlová doprava pre firmu NAD RESS z letiska Senica do Senice

* V Senici autobus stojí na zastávkach: Čáčovská cesta, Dlhá ul. 260, Autobusová stanica

ZASTÁVKA	ODCHOD	BUS
Letisko	10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00	1
	10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30	2

DEŇ OTVORENÝCH KAMIÓNOV

PROGRAM:

HLAVNÉ PÓDIUM

- 10:00 – 10:15 CAMPANA BATUCADA
- 10:15 – 10:30 OTVORENIE DOK 2017
- 10:30 – 11:20 TÁRAJKA A POPLETAJKA
- 11:20 – 11:25 LA PORTELA
- 11:25 – 11:50 KÚZELNÍK TALOSTAN
- 11:50 – 11:55 THE PASTELS
- 11:55 – 12:00 CAMPANA BATUCADA
- 12:00 – 13:00 20 ROKOV NAD-RESS
- 13:00 – 14:15 OCEŇOVANIE ZAMESTNANCOV
- 14:15 – 14:30 CAMPANA BATUCADA
- 14:30 – 14:35 THE PASTELS
- 14:30 – 15:30 KONCERT NO NAME

DÁMSKA ZÓNA

- 10:00 – 16:00 PORADENSTVO MARY KAY
- 10:00 – 16:00 DENNÉ LIČENIE
- 10:00 – 16:00 KARIKATURISTI
- 10:30 – 11:00 CUKRÁRSKY WORKSHOP
- 13:00 – 13:30 S ADRIANOU POLÁKOVOU
- 13:00 – 13:30 CUKRÁRSKY WORKSHOP
- 13:00 – 13:30 S ADRIANOU POLÁKOVOU

DETSKÁ ZÓNA

- 10:00 – 16:00 NAFUKOVACIE ATRAKCIE
- 10:00 – 16:00 DOPRAVNÉ IHRISKO
- 10:00 – 16:00 TVORIVÉ DIELNE
- 10:00 – 16:00 FACE-PAINTING
- 10:00 – 16:00 VEDECKÉ HRAČKY
- 10:00 – 16:00 FOTOKÚTIK
- 10:00 – 16:00 SÚŤAŽE
- 10:00 – 16:00 RODINNÁ STONOŽKA
- 10:00 – 16:00 CORNHOLE
- 10:00 – 16:00 LADDER GOLF
- 10:00 – 16:00 SKÁKANIE VO VRECI
- 11:40 – 12:00 STRETNUTIE S MASKOTMI
- 12:30 – 13:00 TÁRAJKA A POPLETAJKA
- 12:30 – 13:00 ZÁBAVA S KÚZELNÍK OM TALOSTANOM
- 13:00 – 13:30 PRETEKY LEZÚŇOV
- 13:30 – 14:00 ZÁBAVA S KÚZELNÍK OM TALOSTANOM
- 14:00 – 14:05 LA PORTELA

OBČERŠTENIE
PRE NÁVŠTEVNÍKOV

DÁMSKA ZÓNA

DÁMSKY STAN

STAN
KRÁSY

DETSKÉ AKTIVITY
A ART ZÓNA

DETSKÁ AUTODRÁHA

NAFUKOVAČKA
KAMIŇ A PARAŠUTISTA

HÁLEK
PRE "NAD-RESS"

REGISTRÁCIA:
LIETANIE

DOPRAVNÉ
IHRISKO

PREZENTAČNÝ KAMIŇ

HLAVNÝ VSTUP

NAD-RESS ZÓNA

LETISKO SENICA

20 ROKOV
NAD-RESS

NADRESÁČIK

BACKSTAGE

HLAVNÉ PÓDIUM

OBRAZOVKA

SEDENIE

RÉŽIA

SEDENIE

CHLAPSKÁ ZÓNA

SÚŤAŽE

KAMIŇOVÝ PARK

REGISTRÁCIA
CHLAPOV

REGISTRÁCIA

CHLAPOV

REGISTRÁCIA

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

JAZDY KAMIŇOM

CHLAPSKÁ ZÓNA

- 10:00 – 15:45 SÚŤAŽE
- SILNÁ RUKA
- EFEKTÍVNA PREKLÁDKA
- BYSTRÁ MYSEĽ
- BEH S MANŽELKOU NA CHRTE
- BOJ S PNEUMATIKOU
- ŤAHANIE KAMIŇA
- 15:45 – 16:00 VYHODNOTENIE SÚŤAŽÍ

KAMIŇOVÝ PARK

- 10:00 – 16:00 JAZDY NA KAMIŇOCH
- PREHĽADKA KAMIŇOV NAD-RESS

LETECKÁ ZÓNA

- 10:00 – 12:00 REGISTRÁČNÝ STAN
- VYHLADKOVÉ LETY NA REZERVÁCIU
- 13:00 – 15:00 REGISTRÁČNÝ STAN
- VYHLADKOVÉ LETY NA REZERVÁCIU
- 15:30 – 16:00 LETECKÁ SHOW

NADRESÁČIK

- 10:00 – 16:00 FOTOSTENA NAD-RESS
- 10:30 – 10:45 AUTOGRAMIADA
- STEFAN SKRÚCANÝ
- 13:00 – 13:15 AUTOGRAMIADA
- THE PASTELS
- 14:00 – 14:15 AUTOGRAMIADA
- AURIANA POLÁKOVÁ
- 15:40 – 16:00 AUTOGRAMIADA
- NO NAME

REGISTRÁCIA:

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM

- JAZDY KAMIŇOM



DŇA: 27. AUGUSTA 2017
MIESTO: LETISKO SENICA
VSTUPNÉ: ZA ÚSMEV
MODERUJE: ŠTEFAN SKRÚCANÝ
www.denotvorenýchkamionov.sk