

NEUMORNI NA SVAKOM ZADATKU



Za Novi Pazar-Put, jedno od najvećih putarskih preduzeća u Srbiji, Volvo kamioni su strateški izbor: od 1991. do danas taj lojalan kupac je u nekoliko navrata preuzeo više od 60 Volvo vozila, a najviše ove godine – 10, koji su, kao i svi dosadašnji, dorasli najtežim iskušenjima u izgradnji i održavanju saobraćajnica.

Srpski Sibir – to je drugo ime za Peštersku visoravan, jugozapadni deo naše države sa najhladnijim i najdužim zimama u ovom delu Evrope. U zimskim mesecima, a zima ovde ume da traje i pola godine, nijedno preduzeće za puteve u Srbiji nema teži posao od novopazarskog, jer se treba izboriti sa smetovima, vejavicom, ledom... na skoro 1.000 kilometra magistralnih i regionalnih puteva, od kojih je oko 70 odsto na nadmorskim visinama većim od 1.000 metara - recimo, prevoj na

Kopaoniku je na 1.879 m.

„Volvo kamioni su nam u svim, a posebno u ovom, nadasve odgovornom poslu nezamenjivi već sedamnaest sezona, potvrđujući da je izbor tih vozila i za zimsku službu bio više nego opravdan“, kaže rukovodilac Radne jedinice Mehanizacija u Novi Pazar-Putu, dipl. inž. mašinstva, Sead Delimedac. „Do 2002-ge, kada su nam stigla prva dva Volvoa FM9 300 s pogonom 4x4, ili, kako ih mi putari popularno zovemo ‘duplaci’, sa zimskim čudima su se ‘borili’ kamioni domaće i istočnoevropske



proizvodnje, uz ‘saradnju’ buldožera i specijalnih mašina. Uključivanjem Volvo kamiona u ove poslove ne samo da je povećana efikasnost u čišćenju i posipanju kolovoza, već su drastično poboljšani uslovi rada – i vozača i putara.“

„Volvo kamioni su za vozače postali privilegija i čast, jer se najveći deo napornog posla uklanjanja snega i posipanja obavlja iz kabine – takoreći, samo pritiskom na prekidač“, kaže Mehdijs Huseinović, koji je od 33 godine staža u Volvo kamionima proveo punih 27.

Novi Pazar-Put je od 2006. u više navrata kupovao nove Volvo „duplake“, a 2011-te, prvi u Srbiji, preuzeo tada najnoviji kamion u Volvoovoj ponudi – FMX u verziji sa dve osovine (4x4), dnevnom kabinom i Euro V motorom od 410 KS.

I ove godine, među najvećom kupovinom do sada ponovo su bili FMX-ovi, čak devet: dva dvoosovinca (4x4) s 11-litarskim motorima i kiper sanducima zapremine 8 m³, četiri troosovinca (6x4) s motorima od 13 litara i kiper sanducima zapremine 13 m³ s trostranim kipovanjem i tri četvorosovinca (8x4), takođe s 13-litarskim motorima i kiper sanducima zapremine 20 m³ sa zadnjim kipovanjem. Prvi put svi su isključivo s automatizovanim I-Shift menjačima.

„Deseto vozilo iz ovogodišnje velike nabavke je troosovinski Volvo FH (6x4) s 13-litarskim motorom od 540 KS, takođe s I-Shiftom, ritarderom, bogato opremljenom kabinom s jednim ležajem, predviđen da vuče niskonoseću (plato) poluprikolicu i da se izbori s ukupnom masom od 80 tona. Poput prethodnika, pred

njim će, među mnogim, često biti i zadatak da se uz vrleti Peštera penje s drobilicom mase 50 tona, a neretko i pod težim opterećenjima. Njega je ‘zadužio’ Novak Simović, koji u našem preduzeću radi 11 godina i upravo s ovakvim modelom ima bogato iskustvo jer je ranije takođe upravljao Volvoovim četvorosovincem FH 8x4 kupljenim 2004. godine“, kaže gospodin Delimedac.

„Za 28 godina, koliko je Volvo prisutan u našem preduzeću, stekli smo zaista izvanredna iskustva s pouzdanosti, izdržljivošću, robusnošću, sjajnim tovarnim mogućnostima tih kamiona“, dodaje gosp. Delimedac. „Ako pitate čemu tako duga vernost ovom brendu, evo kratkog odgovora: 1991. smo kupili prvih sedam Volvoa, tada čuvene ‘njuškaše’ NL10 260; svih sedam su još u ‘životu’, a šest na svakodnevnom prevozu, neki i sa po dva miliona pređenih kilometara! A zadaci pred našom flotom od ukupno 87 teških kamiona, od kojih su 55 iz Volvo programa, nikako nisu laki – voze pod punim opterećenjem i zimi i leti, i to ne baš fini teret (kamen, agregate, pesak, asfaltnu smesu), kreću se putevima, ali

i bespućima, po dubokom snegu, blatu, vodi... Volvoi su u svemu dorasli svim tim, pa i težim izazovima“, uverava Sead Delimedac i dodaje: „I Volvo građevinske mašine su izvanredne: imamo po tri bagera i utovarne lopate; neke od tih mašina imaju i po 30.000 sati rada što je ekvivalent od 1,2 miliona prevaljenih kilometara. Nismo ih ‘otvarali’, rade besprekorno kao i kamioni. I da ne zaboravim u voznom parku od marta 2011. imamo i jedan midibus koji je nagrađen na Volvo šasiji. Naravno, da je i on još uvek u odličnoj formi.“

Novi Pazar-Put zapošljava 515 radnika; „pokriva“ (održava i gradi) kompletnu putnu mrežu u opštinama Novi Pazar, Kraljevo, Raška, Sjenica i Tutin, a po potrebi u drugde u Srbiji i Crnoj Gori. U ovoj godini najobimnije projekat su radovi na zahtevnoj rekonstrukciji puta Aljinovići-Sjenica (izvođeni bez prekida saobraćaja, zatvaranjem jedne kolovozne trake), na putu preko Golije koji bi trebalo da poveže Ivanjicu i Čačak, na rekonstrukciji puta Jošanička Banja-Kopaonik, na saobraćajnicama za fabriku LEONI u Kraljevu, na izgradnji lokalnih puteva u Tutinu, na putu Beranovac-Goč... Lane su novopazarski putari radili i na prvom autoputu u Crnoj Gori, na asfaltiranju saobraćajnice u kompleksu Beograd na vodi, na obilaznom putu oko Novog Pazara, na putu Sjenica-Bare... U jedan od najznačajnijih projekata u istoriji preduzeća ubrajaju radove na delu autoputa od 13,5 km na Koridoru 10: poslije dugo vremena Novi Pazar-Put je bio angažovan na takvom tipu saobraćajnice na kojoj su se vredni neimari iz Novog Pazara prvi put susreli s određenim vrstama do tada nekorišćenih materijala. I sve to su neumorno, pouzdano, besprekorno... opsluživali Volvo kamioni. ■