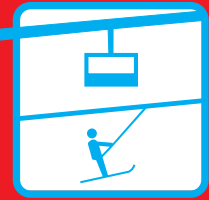


LAVEX info

ROČNÍK XXXIV • 4/2007

magazín

LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH
MANAŽMENT • MARKETING



160-FUL Starý Smokovec - Hrebienok

 Doppelmayr®


GARAVENTA



“Nieкто to rád horúce!” PistenBully 600

Budúcnosť v úprave lyžiarskych tratí je tu!

“**FIRE IN RED**” - najnovšia technológia v kombinácii s ohnivým dizajnom.

Dotkni sa ohňa! Čo chýba? Len Ty! Inak nič!

www.pistenbully.com

Generálne zastúpenie pre Slovensko:

TERMONT s.r.o.

Nálepkova 4419
SK-03601 MARTIN

Ing. Dušan MIKLOŠ
Tel: +421 43 400 1004
Fax: +421 43 400 1000
e-mail: termont@termont.sk



PistenBully®



LAVEXinfo • ROČNÍK XXXIV • 4/2007

Vydáva

LAVEX, Lanovky a vleky,
záujmové združenie na Slovensku,
Liptovský Mikuláš vo vydavateľskej
a reklamnej agentúre STEFANI,
Junácka 6, Bratislava.
tel./fax: 02/49249590
mobil: 0903 165 032
e-mail: m.stefanickova@zoznam.sk

Šéfredaktorka

Miroslava Čerňanská

Redakčná rada

Ing. M. Grešo – predseda
členovia: M. Čerňanská,
A. Červenková, Ing. J. Gavalier,
Ing. arch. V. Horák, Ing. J. Hulla,
Ing. J. Kríž, CSc., Ing. L. Mačičák,
Ing. V. Obdržálek, M. Sumka,
M. Štefaničková

Adresa redakcie

LAVEX, Ul. M. Pišúta č. 5,
031 01 Liptovský Mikuláš
tel.: 044/5520 460, 5621 682
fax: 044/5522 017
e-mail: lavex@slovanet.sk
internet: www.lavex.sk

Tlač

REPROservis
Liptovský Mikuláš
www.repro.sk

Registračné číslo

396/91

Ročné predplatné na 4 čísla:

300 Sk

ISSN č. 1336-1953

Inzerenti čísla:

DOPPELMAYR	ob. str. 1
KÄSSBOHRER	ob. str. 2
OL TRADE	16, 17
POMA	ob. str. 4
PRINOTH	ob. str. 3
TATRAPOMA	24
TECHMONT HELICOPTER	6
TECHNOALPIN EAST EUROPE	27
WIEGAND	9



5 Z činnosti združenia



7 INTERLAVEX 2007



20 Zo života našich stredísk



21 Lanovkári, ako ich nepoznáme

OBSAH

Príhovor 2

Náš hosť 3, 4

Z činnosti združenia 5, 6

INTERLAVEX 7 - 15

Oznamy a informácie 18, 19

Zo života našich stredísk 20 - 21

Lanovkári,
ako ich nepoznáme 21 - 23

Tatrapoma informuje 25

Kässbohrer informuje 26, 27

Poma info 28, 29

Doppelmayr info 30 - 32

Funitel – výmena lana 32

Reklamné strany neprešli jazykovou úpravou v redakcii.



Obzretie sa za rokom 2007

Záujmové združenie Lanovky a vleky na Slovensku – LAVEX má za sebou bohatý rok činnosti. Nechcem spomínať to, čo je jeho náplňou od začiatku jeho existencie, ako sú školenia, revízie, technická pomoc a pod. Rok 2007 bol dôležitý preto, lebo bol rokom jubilejným, združenie oslávilo 40. výročie svojho založenia.

V roku 1967 sa skupina nadšencov lyžovania, hôr, zimného cestovného ruchu rozhodla založiť združenie, ktoré by napomáhalo rozvoj lanovej dopravy na Slovensku a cestovného ruchu. Na tú dobu, v tých spoločensko-politických podmienkach, to bol priekopnícky čin. Zakladatelia, na čele s Ing. Ivanom Sutórisom, poznali Slovensko, jeho hory, prírodu a, najmä, možnosti pre rozvoj zimného cestovného ruchu. Poznali úroveň stredísk v zahraničí v alpských krajinách a videli nevyužitý potenciál na Slovensku. Vznik združenia bol veľkým impulzom v oblasti výstavby stredísk, budovania lyžiarskych tratí, lanoviek, lyžiarskych vlekov a služieb s tým spojených.

Sme radi, že celá členská základňa, predstavenstvo i pracovníci ZZ LAVEX, si mohli v tomto roku dôstojne a s úctou pripomenúť a osláviť toto výročie. Naďalej chceme aktívne pokračovať v tejto činnosti v nových podmienkach, ktoré prináša čas, v nových trendoch rozvoja zimného cestovného ruchu, ktorého príkladom sú pre nás najmä alpské krajiny.

Do významného jubilea zapadol aj 36. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, v rámci ktorého sa konala už 11. medzinárodná výstava horskej techniky Interlavex. Tridsiate šieste Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov ukončili jedno volebné obdobie orgánov združenia a po volebnom akte sú začiatkom práce pre nových členov predstavenstva a dozornej rady.

Aj touto cestou blahoželáme novozvolenému predstavenstvu a prajeme veľa chuti do práce a veľa úspechov v ďalšej činnosti.

V súčasnosti hodnotíme aj 11. ročník medzinárodnej výstavy Interlavex. Aj keď ho môžeme považovať za úspešný,

veď sa ho zúčastnilo sto firiem ako vystavovatelia či spoluvystavovatelia, z toho polovica bola zo zahraničia, predsa sa vyskytli aj nejaké chybičky, ktoré nás trápili,

mrzeli a do budúcnosti im chceme zabrániť. Ukazuje sa aj potreba prehodnotenia miesta konania podujatia. Dôvodom je narastajúci záujem vystavovateľov a priestorové možnosti hotela Permon sú už na tieto požiadavky nepostačujúce.

Taktiež ďalšie služby pre sprievodné podujatia si vyžadujú prehodnotiť možnosti tejto výstavy, ktorá je jedinou svojho druhu na Slovensku.

Po vzore krajín - Rakúska, Francúzska, Talianska a ďalších, kde sa obdobné výstavy konajú, je potrebné aj našej výstave dať taký dôstojný rámec, aký si svojim významom nesporne zasluhuje. Veríme, že vzhľadom na vážnosť podujatia sa nám podarí presvedčiť aj štátne orgány o potrebe podpory pri konaní tejto akcie.

Ďalšou oblasťou, ktorú treba v činnosti ZZ LAVEX za posledné obdobie zdôrazniť, je normotvorná a legislatívna činnosť. Do platnosti vstúpili predpisy a normy Európskej únie týkajúce sa výstavby, prevádzky, údržby a bezpečnosti prevádzky lanových dráh a lyžiarskych vlekov. ZZ LAVEX v tejto oblasti vykonal obrovský kus práce a rovnako veľa práce ho v danej oblasti ešte čaká.

Aj pri prevádzke lyžiarskych tratí muselo sa združenie aktívne zapojiť do riešenia problematiky bezpečnosti. Zákon o Horskej záchrannej službe vo svojich paragrafoch spomína (hoci podľa nášho názoru to tam nepatrí) lyžiarske trate, lanovky a vleky, pričom tieto otázky vôbec nerieši, naopak ich komplikuje. Preto sa ZZ LAVEX ujal iniciatívy, vydali sa pravidlá správania sa na lyžiarskej trati a bol spracovaný



Ján Gavalier
predseda predstavenstva
ZZ LAVEX

predpis pre bezpečnú prevádzku na lyžiarskych tratiach.

Najdôležitejším predpisom však je norma Označovanie a zabezpečenie lyžiarskych tratí a trás STN 01 80 27. Normu začalo združenie spracúvať v spolupráci s firmou Sitour ešte v roku 2006 a v novembri 2007 ju vydal Slovenský ústav technickej normalizácie. Na záver príhovoru chcel by som celej členskej základni ZZ LAVEX popriať v zimnej sezóne 2007/2008 veľa snehu, spokojných návštevníkov a veľa úspechov do ďalšej výstavby lyžiarskych tratí, rekonštrukcii technológií a služieb v oblasti zimného cestovného ruchu. Nech sa nám spoločne darí latku úrovne zimných stredísk stále posúvať vyššie, tak ako si to Slovensko so svojimi podmienkami určite zaslúži!

ZUSAMMENFASSUNG

Ansprache des Vorsitzenden des Interessenverbandes LAVEX Dipl. Ing. Ján Gavalier, in der er das Jahr 2007, das 40. Jahr der Tätigkeit des Verbandes, bewertet. In diesem Jubiläumsjahr fanden auch die erfolgreichen 36. Tage der Seilbahnen und Skilifte und die 11. internationale Ausstellung INTERLAVEX statt. Ján Gavalier bewertet auch die ganzjährige Arbeit des Verbandes im Bereich der an Skizentren gerichteten technischen Hilfe, aber vor allem im legislativen Bereich, nämlich bei der Umsetzung von Vorschriften und Normen der Europäischen Union in der Slowakei.

SUMMARY

Statement of the chairman of the interest association LAVEX Dipl. Ing. Ján Gavalier in which he evaluates the year 2007, the 40th year of the association's activities. In this jubilee year, also the successful 36th Days of Cableways and Ski-Lifts and the 11th international exhibition INTERLAVEX took place. Ján Gavalier evaluates also the all-year work of the association in the field of technical assistance for ski resorts, but mainly in the field of legislation, namely the implementation of rules and norms of the European Union in Slovakia.



Náš hosť

Dnešným našim hosťom je významná osobnosť z lyžiarskeho diania na Slovensku. Rodom Tatranec, lyžiar, tréner, odborník na výstavbu lyžiarskych tratí, dlhoročný predseda Slovenského lyžiarskeho zväzu, technický delegát FIS...

Ešte dlho by sme mohli vymenúvať všetky jeho funkcie, ale sme presvedčení, že naši čitatelia už určite poznali, že našim hosťom nie je nik iný ako Ing. LADISLAV HARVAN.

■ Vaši priatelia často zvyknú hovoriť, že ste sa narodili už s lyžami na nohách, pretože celý život Vás sprevádzalo lyžovanie, ktorému ste dodnes zostali verný. Preto Vás chceme poprosiť, aby ste sa trochu obzreli do minulosti, spomenuli si na určité historické medzníky, ktoré na Váš život najviac zapôsobili.

Vyrastal som na Kežmarských Žľaboch a chodil som do jednotriednej Ľudovej školy v Tatranskej Lomnici. V lete pešo ale v zime na lyžiach, pretože autobusy vtedy nechodili. Po vyučovaní sme 4 – 5 chlapci v zime šli na lanovku, kde nás ujo Tomáš či Karol Bruk vyviezli na štart, niekedy i zo dva razy a odtiaľ dolu na lyžiach. Boli to pekné chvíle. Niekedy sa nám podarilo z Grandhotela „požičať si“ boby, ktoré tam boli priviazané a spustiť sa dolu. Často boby i s nami zostali v dolnej časti cesty v priekope. Boli to také chlapčenské hriechy, za ktoré sme doma nedostali pochvalu. Niekoľkokrát za zimu sa zorganizovali lyžiarske preteky, na ktorých sme nemohli chýbať. Nuž, taký bol v časoch mojej mladosti život v Tatranskej Lomnici. Lyžovanie ma potom sprevádzalo po celý život.

■ Vieme o Vás, že ste prežili aj pád lavíny v Lomnickom sedle, kde ste vtedy trénovali. Ako si spomínate na túto smutnú udalosť?

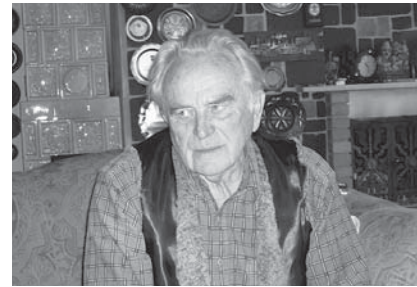
Šestnásť december 1958 bol čiernym dňom slovenského lyžovania. Na Skalnatom Plese sa uskutočnilo sústredenie lyžiarskych reprezentačných družstiev všetkých kategórií, vrátane dorasteneckých. V tom čase bolo v Lomnickom sedle veľmi málo snehu, preto sme nechali dorastencov trénovať na naviatkej veľkej ploche v strede sedla, kde to mali mať najbezpečnejšie, lebo tam bolo málo kameňov. Medzi dorastencami bola aj Evka Sigotská, hluchonemá dievčina. Stál som nad ňou asi 10 metrov a upevňoval som si na jednej lyži viazanie. V tej chvíľke vietor odtrhol z Lomnického hrebeňa veľkú vrstvu, zahučalo to a začali sa valiť kusy snehu na nás veľkou rýchlosťou. Evka nepočula krik. Pustil som sa k nej na jednej lyži a snažil som sa ju vytlačiť smerom dolu. Vtom nás zrazili veľké kusy snehu a rútili sme sa dolu smerom k jazeru. Skupina dospelých bola nad Lievikom a mala čas odlyžovať. V lavíne vtedy zahynuli 4 mladí lyžiar. Od tých čias verím na osud. Chceli sme, aby trénovali na najbezpečnejšom mieste a oni sa dostali do centra lavíny. Osobne som mal zlomenú krčnú chrbticu, narazil som v lavíne na úpon stozáira vleku Turdus, ktorý na Skalnatom Plese nikdy nefungoval. Mal som pritom šťastie a po viacerých týždňoch

v nemocnici sa mi podarilo prežiť. Tento príbeh som ešte nikde nezverejnil, pretože je mi pri ňom vždy smutno.

■ Vráťme sa však k Vášmu pôsobeniu v lyžiarskom športe. Dlhé roky ste boli predsedom lyžiarskeho zväzu, členom FIS, ako jediný na Slovensku ešte stále máte oprávnenie na homologizáciu lyžiarskych zjazdových tratí.

Od môjho nástupu do zamestnania na Správe Tatranského národného parku, stále som mal do činenia so športom, najmä s lyžovaním. Spolu s pánom Müllerom sme robili v lyžiarskom oddiele, ktorý bol vtedy najsilnejší na Slovensku. Neskôr som dlho vykonával funkciu predsedu TJ Vysoké Tatry. A v lyžiarskom zväze som postupne bol ústredným rozhodcom, trénerom, členom predsedníctva Československého lyžiarskeho zväzu. Do Prahy som cestoval dlhých 17 rokov, v noci do Prahy, zasadnutie a druhú noc domov a ráno z Popradu od vlaku do práce. Dlhé roky som bol predsedom Slovenského lyžiarskeho zväzu, bolo to v čase, keď sa nám v práci zväzu darilo. Mali sme športové výsledky i vážne postavenie v Československom lyžiarskom zväze. Pre Slovensko sa nám podarilo získať viacero významných medzinárodných podujatí, napr. Tatranský pohár, Veľká cena Slovenska a pod. Žiaľ, je to už len nostalgická história so spomienkami napríklad na finále Svetového pohára za účasti vtedy najväčších lyžiarov sveta a za prítomnosti najvyšších predstaviteľov Medzinárodnej lyžiarskej federácie FIS. Pri majstrovstvách sveta, ktoré boli u nás v roku 1970, som bol podpredsedom organizačného výboru. Pokiaľ ide o Medzinárodnú lyžiarsku federáciu FIS, to je pre mňa osobitná životná kapitola. Pre FIS som 17 rokov robil technického delegáta s účasťou na ZOH v Calgary, na dvoch majstrovstvách sveta a viacerých svetových pohároch a iných medzinárodných pretekoch. Ale najmä 33 rokov som bol členom komisie pre stavbu a schvaľovanie zjazdových tratí. Za toto obdobie som vykonal inšpekciu v rôznych strediskách v Európe, najmä takmer vo všetkých zimných strediskách v Rusku. Celkove som schválil viac ako 340 tratí, posledné symbolicky na ďalekom ruskom Sibíri v Šeregeši a, prirodzene, na Solisku na Štrbskom Plese. Svoju činnosť, ako čestný člen tejto komisie, som oficiálnym rozlúčením ukončil na kongrese FIS v minulom roku v Portugalsku.

■ Vy však patríte aj medzi nadšencov, ktorí v roku 1967 zakladali Záujmové združenie lanoviek a vlekov na Slovensku. Môžete nám



■ Ing. Ladislav Harvan

priblížiť tú dobu a atmosféru, za ktorej sa združenie zakladalo?

Pri zakladaní Záujmového združenia lanoviek a vlekov nás bolo málo. Vtedy pre rozvoj cestovného ruchu a pokusy o výstavbu zariadení v lyžiarskych strediskách neboli ľahké časy. U mnohých funkcionárov nebola takáto činnosť politicky dostatočne hodnotená, čo v jednotlivých strediskách spôsobovalo problémy. Našťastie, vtedajšiemu Vládnemu výboru pre cestovný ruch SR s Ing. Ivanom Sutórisom a niekoľkými jeho spolupracovníkmi sa podarilo dať dokopy skupinu záujemcov o rozvoj lanoviek a lyžiarskych vlekov a združenie založiť. Snahou združenia bolo získať kontakty v zahraničí, najmä získať určité postavenie na domácej pôde. Výsledok – po niekoľkoročnej činnosti vstup do medzinárodnej lanovkárskej organizácie OITAF, návštevy zahraničných lanovkárov na Slovensku, osvetová činnosť a, najmä, technická pomoc začínajúcim lanovkárom.

Zostala mi jedna milá spomienka na oficiálnu návštevu členov OITAF-u na Štrbskom Plese. Nebolo veľa prostriedkov, ale každý sme niečím prispeli na pohostenie v kolibe na dolnej stanici sedačky. Zástupcom zo Švajčiarska sa tak páčilo opekanie slaniny v krbe, masť s oškvarkami, predovšetkým náš ovčí syr, že nám povedali: Ak ho chceme exportovať, oni nám ho budú predávať.

■ Dlhé roky ste pracovali v telovýchove, boli ste riaditeľom Tatranskej správy účelových zariadení. Aký máte pohľad na terajšiu situáciu v telovýchove?

Do Tatranskej správy účelových zariadení vo Vysokých Tatrách som nastúpil pracovať po roku 1969, po tzv. normalizácii. Keď som tam začal pracovať, mali sme 219 zamestnancov a keď nás slovenská telovýchova likvidovala, mal podnik 627 pracovníkov. Spravovali sme viaceré zariadenia, ktoré nikto v Tatrách nechcel, napr. tatranské chaty, ale aj športový areál na Štrbskom Plese. Zriadili sme stavebnú skupinu so 100 ľuďmi, s ktorou sme stavali a opravovali to, čo veľké firmy, napríklad Pozemné stavby, robiť nechceli. Boli to rekonštrukcie chat, výstavba vlekov a pod. Vybudovali sme lanovku na Skalnatom Plese, v Bachledovej doline, pripravili sme výstavbu sedačky k mostíkom na Štrbskom Plese.

V porevolučnej dobe vedenie telovýchovy v Bratislave začalo urýchlene rozdávať a čiastočne predávať naše zariadenia, pritom najmenej pre domáce telovýchovné jednoty. Zrušenie Správy účelových zariadení bolo veľkou chybou, ale nezaujím úradníkov sa nedal zlomiť. Vo Vysokých Tatrách, ale



aj v iných oblastiach, kde boli kedysi tieto správy, prestala starostlivosť o telovýchovné objekty, ktoré všade začali chátrať, ako napr. skokanské mostíky v Tatranskej Lomnici a na Štrbskom Plese, sánkarská dráha a pod.

Múdrejšie vedenie v Čechách i v Poľsku si správy síce zreformovali, ale ponechali. Dnes úspešne prosperujú a budujú napríklad v Zakopanem, kde prestavali skokanský areál na svetovú úroveň. Výstavbou ďalších športových zariadení kandidujú na usporiadanie majstrovstiev sveta v klasickom lyžovaní. Špindlerov Mlyn v Čechách má pravidelne pretek svetového pohára atď.

■ Ako rodený Tatranec ste pracovali aj v Správe Tatranského národného parku. Ako sa pozeráte na súčasnú situáciu v ochrane prírody? Bolo podľa Vášho názoru rozčlenenia TANAP-u na Štátne lesy a na Správu TANAP-u správnym krokom?

Na Správe Tatranského národného parku som začal pracovať najeseň 1954 poskončení vysokej školy. Až do núteného odchodu zastával som funkciu vedúceho odd. ochrany prírody. V 60. – 70. rokoch bol Tatranský národný park v Európe považovaný za vzorne vedený s dobrou organizáciou práce, chodili k nám návštevy, exkurzie. Boli to lesníci, ktorí národný park realizovali, spravovali a zveľaďovali. Strážcovia síce nemali vysokoškolské vzdelanie, ale poznali svoje územie, venovali sa zveri, prírode i návštevníkom v ich usmerňovaní. Zrazu prišli tzv. ochranári, ktorí dosiaľ pre park nič neurobili a vniesli kritiku bez zodpovednosti s tým, že budú riadiť a spravovať územie, ktoré doteraz dobre fungovalo.

Rozdelenie jedného objektu na dvoch správcoch je nešťastné a nesprávne. Jedno územie nemôžu spravovať dvaja s rozdielnymi a nie vždy čistými záujmami. Tzv. ochranárske záujmové skupiny, ktoré lesu vôbec nerozumejú, žiaľ, v médiách nesprávne ovplyvňovali verejnú mienku. Nemali a nemajú záujem v národnom parku riešiť vážne problémy, ale iba sa zviditeľňovať. Výsledok tejto činnosti je jasný a v najbližších 2 - 3 rokoch bude pre tatranský les beznádejný, vo veľkej časti národného parku vo Vysokých Tatrách nezostane ani jeden zelený smrek.

■ Boli ste aj predsedom Dobrovoľného zboru Tatranskej horskej služby. Ako sa pozeráte na vznik celoslovenskej Horskej záchrannej služby vo vzťahu k Tatranskej horskej službe?

Dobrovoľným členom Tatranskej horskej služby som sa stal v roku 1954. Takmer 22 rokov som robil predsedu Oblastného výboru horskej služby vo Vysokých Tatrách. Okrem funkcie predsedu najväčšej oblasti HS som bol aj členom Slovenského výboru HS. Budovali sme zariadenia – Domy HS ako dobrovoľníci v horách po celom Slovensku. Zmenou v organizácii HS, ktorú vymysleli jednotlivci a zhltili to úradníci na ministerstve vnútra, bolo poškodené dlhodobou činnosťou dobré meno a postavenie Horskej služby na Slovensku.

Čo povedať o Horskej záchrannej službe vo Vysokých Tatrách? Žiaľ, niektorí jej členovia, zdôrazňujem nie všetci, ale značné

percento, vie veľmi málo o Vysokých Tatrách. Horská služba nerobí základnú činnosť, ktorú je povinná robiť, a to prevenciu predchádzania úrazov a tragédií v horách. Znášanie, resp. dnes už zväzanie ľudských trupov, nie je dobrá práca. Neuznávanie a podceňovanie dobrovoľnej základne, členov ktorej bolo na Slovensku viac ako 500 a viac ako 300 členov organizovaných v klube seniorov HS, je viac ako smutné.

Aj tu je a bude zmena nutná, ale musia ju pochopiť súčasní vedúci HZS, ale aj úradníci nadriadených orgánov.

■ Pôsobili ste aj v Slovenskom olympijskom výbore?

Priamo v SOV som nepracoval, robil som však na príprave oboch kandidatúr na usporiadanie ZOH v našom regióne. A zasa je tu určitá symbolika. Záver a hodnotenie Majstrovstiev sveta v klasických disciplínach v roku 1970 vyústilo vtedy do možnosti usporiadať v budúcnosti aj ZOH vo Vysokých Tatrách. Podrobný návrh vtedy spracoval Ing. Vladimír Šimo. V prvom prípade sme mali smolu v tom, že Prof. Čerňušák nesmel odovzdať prihlášku na kandidatúru MOV. A možno sme mali vtedy aj šancu. Druhá kandidatúra dopadla tak, ako dopadla, za veľkej pomoci Bratislavy.

Pokiaľ ide o spoluprácu s MOV, pracoval som v komisii životného prostredia, ktorá sa zriadila po kongrese MOV v Paríži, keď sa súčasťou práce MOV stal aj vážny záujem o životné prostredie, keďže veľké gigantické stavby pre šport by mohli vážne ovplyvniť životné prostredie.

Významnou akciou v našom regióne bola tzv. Zimná olympiáda mládeže EYOD v roku 1999 za účasti takmer 1 200 športovcov z 21 krajín Európy. Bola to veľmi aktívna práca celého organizačného výboru aj s dobrým ekonomickým výsledkom. V organizačnom výbore som robil generálneho sekretára, za čo som bol odmenený Striebornými olympijskými kruhmi Slovenským olympijským výborom.

■ Ako sa pozeráte na súčasnú situáciu vo Vysokých Tatrách pokiaľ ide o rozvoj cestovného ruchu, najmä zimného a lyžovania?

Je to pre mňa najťažšia otázka, ktorú ste mi dali. Vo Vysokých Tatrách som odpracoval 38 rokov. Kedysi mi môj otec zdôrazňoval: Rob v živote vždy tak, aby si sa mohol za sebou obzrieť. Myslím si, že sa v Tatrách za svojou prácou mám za čím obzrieť.

Mrzí ma, že Tatry pre svoje činnosti nemajú koncepciu, nemajú smerný územný plán. Činnosť a vývoj územia ovplyvňujú finančné skupiny. Staré heslo, že Tatry patria pracujúcim dnes nemôže platiť, ale aj rozvoj a perspektíva cestovného ruchu sa nemôže robiť tak, že sa v centre Smokovcov i inde postaví apartmánové domy, ktoré okrem niekoľkých týždňov v roku budú živať prázdnotou a spôsobia, že mesto Vysoké Tatry bude mŕtve. Podobné je to aj s liečebnými ústavmi. Na Slovensku už nemáme choré deti a chorých občanov? Tu už nejde o rozvoj Vysokých Tatier, ale o získanie pozemkov a postavenie objektov na predaj za výhodných podmienok, najmä teraz, keď sa chystáme na euro.

Napríklad v Rakúsku, ktoré ako krajina cestovného ruchu by mohla byť pre nás príkladom, nepovolili výstavbu apartmánových domov v žiadnom stredisku cestovného ruchu. Ani v zimnom cestovnom ruchu a jeho rozvoji to nie je oveľa lepšie. Žiadna nová lanovka, lyžiarsky vleč, úprava zjazdoviek v centre... Na Slovensku, okrem Vysokých Tatier a Martinských holí, sa všade strediská zveľaďujú.

V princípe nie som pesimista, ale žiaľ, blízku budúcnosť vidím dosť čiernu. Chcel by som veriť, že noví prevádzkovatelia a správcovia ukážu, že to vedia lepšie a majú aj snahu. Dúfam, že aj poslanci budú svoju činnosť a právomoc v budúcnosti využívať pre správny rozvoj Vysokých Tatier. A že bude tu aj nejaké domáce obyvatelstvo, ktoré bude pracovať pre Tatry s láskou, aby sa Tatrám vrátilo ich dobré meno.

Ďakujeme nášmu hosťovi za poskytnutý rozhovor a do ďalších rokov mu prajeme veľa zdravia na prežitie mnohých krásnych chvíľ v našich horách.

Rozhovor viedli Ing. Ján Gavalier a Ing. Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

In der Rubrik „Unser Gast“ bringen wir ein Gespräch mit Dipl. Ing. Ladislav Harvan. Er ist eine bedeutende Skipersönlichkeit in der Slowakei, Fachmann für den Ausbau von Abfahrtsbahnen, langjähriger Vorsitzende des Slowakischen Skiverbandes und Mitglied des Internationalen olympischen Komitees. Viele Jahre war er als technischer Delegierter in der Internationalen Skiföderation tätig. Als Mitglied der Kommission für Ausbau und Bewilligung von Abfahrtsbahnen, in der er 33 Jahre lang arbeitete, führte er Inspektionen in vielen Skizentren in Europa und in fast allen Skizentren in Rußland durch. Insgesamt bewilligte er mehr als 340 Abfahrtsbahnen.

SUMMARY

In the section "Our Guest", we bring an interview with Dipl. Ing. Ladislav Harvan, a famous ski personality of Slovakia, expert for building of downhill courses, long-term chairman of the Slovak Ski Association and member of the Slovak Olympic Committee. For many years, he worked as technical delegate to the International Ski Federation. As a member of the Committee for building and improvement of downhill courses, in which he worked for 33 years, he made inspections in many ski resorts in Europe and almost all ski resorts in Russia. Altogether he approved more than 340 downhill courses.



Z činnosti združenia

Zo zasadnutia predstavenstva a dozornej rady

Vpredvečer otvorenia 36. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov a 11. medzinárodnej výstavy horskej techniky Interlavex 2007, sa 15. októbra 2007 v hoteli Permon na Podbanskom uskutočnilo aj 6. tohtoročné zasadnutie predstavenstva a dozornej rady ZZ LAVEX. Zasadnutie otvoril a prítomných členov privítal predseda združenia Ing. Ján Gavalier, ktorý úvodom poďakoval pracovníkom sekretariátu združenia za prípravu celého podujatia.

Riaditeľ združenia Ing. Miroslav Grešo vykonal kontrolu plnenia uznesení prijatých na poslednom zasadnutí predstavenstva:

- **K uzneseniu č. 3/2/2002**, ktoré je dlhodobého charakteru a týka sa tvorby predpisov, príručiek a vzdelávacích projektov pre vzdelávanie pracovníkov lyžiarskych stredísk konštatoval, že v priebehu roku 2007 boli vypracované nové vzdelávacie projekty pre školenia zamestnancov a vedúcich zamestnancov v zmysle zák. č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a spolu so žiadosťou boli zaslané na Národný inšpektorát práce. V mesiaci október príslušná akreditačná komisia NIP žiadosť schválila a oprávnenie zaslala na sekretariát združenia. Na základe toho je ZZ LAVEX oprávnené školiť pracovníkov lyžiarskych stredísk aj v oblasti BOZP.

- **K uzneseniu č. 2/4/2007** týkajúceho sa zabezpečenia účasti zástupcu Ústavu súdneho inžinierstva na valnom zhromaždení počas 36. Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov k problematike postupu pri prenajímaní pôdy vo vlastníctve štátu pre účely využívania pre lyžiarske trate, riaditeľ združenia informoval, že zástupca ÚSI Žilina z dôvodu zahraničnej cesty ospravedlnil svoju neúčast na valnom zhromaždení, prisľúbil však pomoc pri riešení problému po získaní potrebných podkladových materiálov.

Ostatné uznesenia boli splnené.

V ďalšom bode programu rokovania predstavenstva riaditeľ združenia podrobne informoval o organizačno-technickom zabezpečení Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov a výstavy Interlavex. Z pohľadu prípravy jednotlivých odborných podujatí, ktoré sa konajú v prvý deň, infor-

moval o zabezpečení aktu významenia zaslúžilých pracovníkov, ktorým bude udeľený zlatý odznak Za zásluhy o rozvoj zariadení osobnej lanovej dopravy a Čestné uznanie za dlhoročný prínos v rozvoji zimného cestovného ruchu na Slovensku. Informoval tiež o zabezpečení priebehu voľieb – prihlásených kandidátoch do orgánov združenia, príprave volebných listkov a potrebe navrhnutia a schválenia jednotlivých komisií. K príprave odborného seminára Miroslav Grešo informoval, že všetci prednášatelia, ktorí boli oslovení na prednesenie referátov ku schválenej hlavnej téme seminára potvrdili účasť, rovnako aj moderátor tlačovej konferencie. Tlačové správy s akreditačnou pozvánkou a informáciami o cenách listkov vo vybraných lyžiarskych strediskách sekretariát vopred zaslal médiám. Na záver skonštatoval, že sa očakáva veľmi dobrá účasť návštevníkov podujatia.

Pokiaľ ide o organizáciu medzinárodnej výstavy Interlavex, podal Ing. Grešo informáciu o účasti oficiálnych hostí na slávnostné otvorenie výstavy. Konštatoval, že počet vystavovateľských firiem a veľkosť výstavnej plochy na 11. výstave je na úrovni uplynulej výstavy, avšak v porovnaní s predchádzajúcou výstavou je avizovaný väčší počet výstavných exponátov, ktoré budú umiestnené na voľnej ploche, čo môže do určitej miery zhoršiť situáciu s parkovaním motorových vozidiel účastníkov výstavy.

V bode rôzne Ing. Peter Nanky informoval o probléme stabilizácie odborných pracovníkov najmä v oblasti obsluhy lanových dopravných zariadení, kde dochádza k veľkej migrácii pracovníkov do iných lyžiarskych stredísk z dôvodu vyššieho platového ohodnotenia. Čiastočným riešením by bolo zaviazat' si kvalifikovaných pracovníkov uhradením nákladov za získanie odbornej spôsobilosti.

Rovnaký problém potvrdil aj Ing. Peter Patúš v profesiách kuchár a čašník v prevádzke hotelov a reštaurácií a súčasne navrhol, aby sa tejto problematike venovala väčšia pozornosť, napr. aj na úrovni odborného seminára počas Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov.

Po skončení diskusie predseda predstavenstva Ing. Ján Gavalier poďakoval prítomným za aktívnu účasť na rokovaní a zasadnutie ukončil so želaním príjemného pobytu na Dňoch lanoviek a lyžiarskych vlekov a medzinárodnej výstavy Interlavex 2007.

Kvalifikačné skúšky náčelníkov lanoviek

Posledné kvalifikačné skúšky pre náčelníkov lanoviek a ich zástupcov sa konali pred dvoma rokmi. Ako ten čas letí - povzdychli si náčelníci, keď sa znovu stretli, teraz v známom lyžiarskom stredisku na východe Slovenska v SKI Relax Center Plejsy.

Školenie a skúšky sa konali v dňoch 11. - 13. septembra 2007. Pôvodne plánovaný termín sa posunul o dva týždne skôr, a to najmä preto, aby náčelníci mali čas zabezpečiť všetky nevyhnutné práce na lanovkách a aj z toho dôvodu, aby sa v čo najväčšom počte mohli zúčastniť medzinárodnej výstavy INTERLAVEX.

Školenia spojeného so skúškami sa zúčastnil rekordný počet účastníkov. Celkovo bolo preskúšaných 45 náčelníkov a ich zástupcov. V roku 2005 bolo vydaných 37 preukazov o odbornej spôsobilosti. Školenia sa zúčastnili aj zástupcovia prevádzkovateľov, ktorí plánujú účasť do prevádzky nové lanovky v roku 2007.

Už pri prípravách školenia sa uvažovalo o tom, aká bude organizácia celého priebehu, termín konania sme prediskutovali priamo na Plejsoch s vedúcim prevádzky Št. Želaskom a s vedením hotela, prirodzene, odkonzultovali sme ho aj s pracovníkmi ÚRŽD Bratislava.

Stredisko Plejsy bolo vybrané aj na základe požiadaviek niektorých náčelníkov lanoviek, ktorí toto stredisko ešte nenaštívili. Veľkou škodou bolo, že v prvý deň školenia, kedy bola naplánovaná exkurzia po stredisku, sme pre nepriaznivé počasie museli zmeniť program. Vzhľadom na to, že od novembra 2005 vstúpili do platnosti nové európske normy týkajúce sa zariadení osobnej lanovej dopravy, musel sa tejto skutočnosti prispôsobiť aj program



Foto: I. Dzúrník

■ Skúšobná komisia



Foto: I. Dzúrník

■ Účastníci skúšok náčelníkov a ich zástupcov

M. G.



školenia. Samotné školenia bolo rozdelené do troch blokov prednášok. V prvom bloku vystúpili zástupcovia notifikovaných osôb – TSÚ Košice, VÚD Žilina, ktorí prítomných oboznámili s najnovšími informáciami v oblasti technickej normalizácie platnej pre zariadenia osobnej lanovej dopravy /ďalej ZOLD).

V ďalšom bloku prednášok boli účastníci školenia podrobne oboznámení s novou technickou normou Označovanie a zabezpečovanie lyžiarskych tratí a trás STN 01 80 27. V poslednom bloku prednášok boli oboznámení s novými zákonmi, nariadeniami vlády, vyhláškami a normami, ktoré sa týkajú prevádzky ZOLD, ktoré vyšli v poslednom období. Už počas prvého dňa sa rozhodlo o tom, že vzhľadom na veľký počet účastníkov bude časť z nich mimoriadne preskúšaná o deň neskôr, 14. 9. 2007 v Tatranskej Lomnici. Keďže hotel Relax Center je novým zariadením, niektorí účastníci využili možnosť navštíviť aj Vodný svet v priestoroch hotela, aby sa príjemne osviežili. A ako to už pri podobných akciách býva zvykom, nechýbali ani odborné diskusie, odovzdávanie si skúseností z prevádzky lanových dráh i lyžiarskych vlekov.

Na druhý deň ráno účastníci dostali písomné testy, ktoré boli prispôbené novým požiadavkám vyplývajúcich z nových legislatívnych predpisov. Po vyhodnotení testov sa pristúpilo k ústnym skúškam. Napriek tomu, že dve skúšobné komisie pracovali nepretržite po oba dni, časť účastníkov, ako sme už vyššie uviedli, bola preskúšaná 14. 9. 2007 v Tatranskej Lomnici.

Po vyhodnotení písomných testov a ústnych skúškach sme mohli konštatovať, že všetci prítomní preukázali potrebné vedomosti a sú odborne spôsobilí vykonávať funkciu náčelník lanovky, resp. zástupca náčelníka.

Na záver dovoľte niekoľko postrehov a myšlienok zo samotného priebehu školenia a skúšok. Je nesporné, že situácia v odbornej spôsobilosti sa za posledné obdobia veľmi zlepšila. Vzhľadom na narastajúci počet náčelníkov bude do budúcnosti potrebné považovať o celkovej zmene a organizácii školenia. Sme presvedčení, že aj tieto školenia veľkou mierou prispievajú k väčšej spokojnosti a bezpečnosti návštevníkov našich lyžiarskych stredísk. A ešte jedna poznámka: Už v roku 2005 sme uvažovali o tom, že školenie sa bude konať v stredisku Plejsy. Žiaľ, vtedy nám to nevyšlo. Teraz sme boli veľmi milo prekvapení celkovým prístupom vedenia hotela, že všetky naše, a nie vždy jednoduché požiadavky promptne a k spokojnosti splnili. Preto chcem touto cestou poďakovať zástupcom SKI Relax Center Plejsy i všetkým zainteresovaným za aktívny a veľmi zodpovedný prístup. Aj samotní účastníci svorne konštatovali, že školenie a skúšky splnili svoj účel a stali sa jednoznačnej prínosom pre ich ďalšiu prácu.

Ivan Dzúrik

Z kroniky lanovkárov

Posledná rozlúčka s Pavlom Lazišťanom

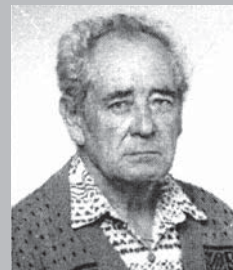
Dňa 13. novembra 2007 sa v kultúrnom dome v obci Ploštín zišla blízka i vzdialenejšia rodina, priatelia, spolupracovníci lanových dráh v Jasnej, pracovníci doplnkových služieb z bufetov, reštaurácií a hotelov pod Chopkom, pracovníci ZZ LAVEX a mnohí lanovkári z lyžiarskych stredísk, súčasní i bývalí členovia horskej služby v Jasnej, aby sa na smútočnom akte rozlúčili s Pavlom Lazišťanom, ktorý nečakane zomrel 11. novembra 2007.

Pavol Lazišťan hneď po získaní kvalifikácie strojného zámočníka ako mladý chlapec nastúpil v roku 1954 pracovať na lanové dráhy Chopok. Počas svojho pôsobenia prešiel takmer všetkými pracoviskami a strediskami na Chopku a v Jasnej. Svojím záujmom o túto prácu a nesmiernou vôľou a húževnatosťou sa vypracoval na jedného z najlepších odborníkov v oblasti lanovej dopravy

na Slovensku. Svoje poznatky a skúsenosti si nenechával iba pre seba, ale s radosťou ich odovzdával mladším spolupracovníkom. Jeho nápady

a technické riešenia dodnes slúžia na lanovkách a prispievajú k bezpečnosti cestujúcich.

Na lanových dráhach pracoval až do odchodu na dôchodok v roku 1997. Pri prevádzke OHDZ odpracoval 43 rokov. Ani po odchode do zasluženého dôchodku nemohol žiť bez svojich lanoviek a ešte 5 rokov počas zimných sezón pracoval ako brigádnik.



Češť jeho pamiatke!



REFERENCIE 2006

sedačkové lanovky: 16x

1. Bíla CZ
2. Rokytnice n./J. CZ
3. Herlíkovice CZ
4. Říčky CZ
5. Opalisko SK
6. Ještěd Černý Vrch CZ
7. Deštné CZ
8. Zlaté Hory CZ
9. Ještěd Skalka CZ
10. Benecko CZ
11. Krahule SK
12. Ustroň PL
13. Zadov CZ
14. Oravská Lesná SK
15. Kasiná PL
16. Laskowa PL

TECHMONT

Helicopter
Companytel./fax: +421 52 772 21 26
www.techmont.sk

INTERLAVEX

2007

Slnkom zaliaty symbol Slovenska, Kriváň, radostne vítal v dňoch 16. až 18. októbra 2007 účastníkov 36. Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov a návštevníkov 11. medzinárodnej výstavy horskej techniky Interlavex 2007, ktorí prišli do hotela Permon na Podbanskom. A nebolo ich málo, veď počet vystavovateľských firiem sa vyšplhal až na dosiaľ nebývalé číslo 100, z čoho celú polovicu predstavovali zahraniční vystavovatelia. Rovnako aj počet odborných návštevníkov, ktorí prišli na výstavu, aby sa oboznámili s poslednými novinkami v horskej technike, vysoko prevyšil počty návštevníkov predchádzajúcich výstav. V deň otvorenia výstavy parkujúce autobusy, mikrobuses a autá privádzajúce záujemcov o výstavu z mnohých lyžiarskych stredísk na Slovensku, ale i zo zahraničia, z Českej republiky a Poľska, lemovali prízazdovú cestu k hotelu už od odbočky zo štátnej cesty.

Úspešné zavŕšenie 40-ročnej činnosti združenia

Podujatie s bohatým programom – valným zhromaždením členských organizácií, odborným seminárom, tlačovou besedou a medzinárodnou výstavou – sa nieslo v znamení významného jubilea 40 rokov, ktoré uplynuli od založenia Záujmového združenia Lanovky a vleky na Slovensku a zhodnotenia práce, ktoré združenie za toto obdobie vykonalo v prospech rozvoja zimného cestovného ruchu na Slovensku, v širokom spektre jeho činnosti. Pôsobenie združenia nespočíva iba v konkrétnej technickej pomoci strediskám pri výstavbe, prevádzke revíziách a skúškach horských dopravných zariadení, ale aj vo veľmi dôležitej práci pri výchove a vzdelávaní pracovníkov stredísk, pri tvorbe a posudzovaní noriem, smerníc a ďalších legislatívnych úprav, ktoré sa bytostne dotýkajú existencie a ďalšieho rozvoja lyžiarskych stredísk a vôbec rozvoja cestovného ruchu na Slovensku.

Valné zhromaždenie s voľbou nových orgánov združenia

Výročné zasadnutie valného zhromaždenia členských organizácií otvoril predseda združenia Ing. Ján Gavalier, ktorý privítal vzácnych hostí – zakladateľa a čestného predsedu združenia Ing. Ivana Sutórisa, predsedu Úradu pre reguláciu železničnej dopravy Ing. Petra Vrátneho, generálneho riaditeľa sekcie cestovného ruchu Ing. Gabriela Kuliffaya a zástupcov členských organizácií. Vo svojom príhovore pripomenul založenie združenia v roku 1967, kedy Slovensko, napriek dobrým podmienkam pre zimný cestovný ruch, disponovalo len malým

počtom horských dopravných zariadení – 11 lanovkami a 38 lyžiarskymi vlekami, a práve vznikom združenia nastal prudký rozvoj budovania týchto zariadení. Založenie združenia bolo na tú dobu a politicko-spoločenské podmienky priam priekopníckym činom. A fakt, že združenie prežilo do dneška len potvrdzuje, že stále má svoje opodstatnenie a význam v rozvoji cestovného ruchu.

Okrem iného povedal: „... Ako sa rokmi menila doba, menili sa aj požiadavky na činnosť združenia, ktoré už pred viac ako 10 rokmi pochopilo, že sa nemôže uzatvárať iba do ulity technických otázok prevádzky, revízií dopravných zariadení a školení pracovníkov stredísk, ale že sú tu mnohé problémy, ktoré bránia ďalšiemu rozvoju, najmä z hľadiska nepriaznivej legislatívy zo strany ochrany prírody a že sa musí zapojiť do diania, ktoré chce umožniť ďalší rozvoj našich stredísk. Som rád, že môžem konštatovať, že v poslednom období sa nám podarilo v rôznych inštitúciách nastoliť otázky týchto problémov a že sa už aj začali črtáť signály riešení. Sú to signály z rezortu Ministerstva životného prostredia SR, kde si uvedomili, že mať na Slovensku 25 % územia chráneného v rámci národných parkov a CHKO je neúnosné a že pochopili princípy toho, že strediská, ktoré existovali už pred vznikom národných parkov nemožno zakonzervovať a prístupilo sa k zónácii, ktorá okrem iného umožní už existujúcim strediskám možnosť trvale udržateľného rozvoja do budúcnosti...“

Podakovanie za dlhoročnú záslužnú prácu

Po voľbe pracovného predsedníctva, komisií a kontrole plnenia uznesení z predchádzajúceho valného zhromaždenia, ktoré urobil riaditeľ združenia Ing. Miroslav Grešo, prišlo na program tradičné ocenenie práce pracovníkov za ich dlhoročnú obetavú a nenahraditeľnú prácu pri rozvoji lyžiarskych stredísk a rozvoja cestovného ruchu na Slovensku. Zlatý odznak za zásluhy dostalo 7 pracovníkov, čestné uznanie za dlhoročnú spoluprácu odovzdali 3 pracovníkom.



■ Snežné delá zaplnili terasu hotela



■ Predsedníctvo pri zasadaní valného zhromaždenia členských organizácií

Valné zhromaždenie s voľbou nových orgánov združenia

Po voľbe pracovného predsedníctva, komisií a kontrole plnenia uznesení z predchádzajúceho valného zhromaždenia, ktoré urobil riaditeľ združenia Ing. Miroslav Grešo, prišlo na program tradičné ocenenie práce pracovníkov za ich dlhoročnú obetavú a nenahraditeľnú prácu pri rozvoji lyžiarskych stredísk a rozvoja cestovného ruchu na Slovensku. Zlatý odznak za zásluhy dostalo 7 pracovníkov, čestné uznanie za dlhoročnú spoluprácu odovzdali 3 pracovníkom.

Zlatý odznak za zásluhy o rozvoji lanovej dopravy na Slovensku obdržali:

Matilda Štefaničková, konateľka vydavateľskej agentúry STEFANI. Do roku 1990 vychádzal odborný časopis pre lanovkárov ako Spravodajvo vydavateľstve ERPO, neskôr vydavateľstve Šport. V roku 1991 sa zmenila celková úprava časopisu, zvýšila sa kvalita tlače a pravidelnosť vychádzania, a to všetko už v novej vydavateľskej agentúre STEFANI. Tlač sa realizovala najskôr v tlačiarňach TELEM v Liptovskom Mikuláši, neskôr v tlačiarňach Typopress a v súčasnosti sa tlačí v Reproservise v Liptovskom Mikuláši. V agentúre STEFANI prešiel časopis ďalšími zmenami a grafickými úpravami a veríme, že sa mu v tejto agentúre bude naďalej daríť.

Vyznamenanie sa Matilde Štefaničkovej udeľuje pri príležitosti významného životného jubilea.



■ Zástupcovia členských organizácií na valnom zhromaždení si so záujmom vypočuli i správu o činnosti združenia



Lubomír Kolár, Termont, s. r. o., Martin. Po vytvorení výhradného zastúpenia firmy Kässbohrer na Slovensku pracoval Lubomír Kolár najskôr ako brigádnik a od mája 1997 ako stály pracovník vo funkcii servisný mechanik firmy pre pásové vozidlá PistenBully. Je kvalifikovaným odborníkom, ktorého poznajú takmer vo všetkých lyžiarskych strediskách na Slovensku. Okrem opravárenských a servisných prác zaškoľuje vodičov na všetky typy vozidiel Kässbohrer, ktoré sa v lyžiarskych strediskách nachádzajú. Kvalifikáciu si stále zvyšuje priamo v materskej firme Kässbohrer, kde sa pravidelne zúčastňuje všetkých praktických a teoretických školení.

Vyznamenanie sa menovanému udeľuje pri príležitosti významného životného jubilea 50 rokov.

Emília Nováková, Jasná Nízke Tatry, a. s. Na lanovú dráhu Chopok-sever nastúpila pracovať v roku 1968 vo funkcii vedúcej ekonómky závodu Lanové dráhy Jasná, kde pracovala do marca 2007. Dlhoročnou svedomitou prácou sa výraznou mierou zaslúžila o všestranný rozvoj lanovej dopravy v stredisku Jasná.

Vyznamenanie sa menovanej udeľuje pri príležitosti blížiaceho sa významného životného jubilea.

Ján Krajčí, Úrad pre reguláciu železničnej dopravy. Ján Krajčí absolvoval Odborné železničné učilište a Strednú priemyselnú školu dopravnú vo Zvolene. V rokoch 1965 – 1976 bol zamestnaný v Elektrouseku Zvolen, v rokoch 1976 – 1989 na ČSD-Správa východnej dráhy Bratislava ako inšpektor Štátneho odborného technického dozoru, v rokoch 1990-1992 na Ústrednom riaditeľstve ČSD, Štátna dráhová technická inspekcia Praha ako inšpektor ŠOTD pre zdvíhacie a dopravné zariadenia. Po vzniku samostatnej Slovenskej republiky pôsobil na Štátnej dráhovej inšpekcii v Bratislave a po vzniku Úradu pre reguláciu železničnej dopravy Bratislava pracuje vo funkcii vedúceho oddelenia bezpečnosti a štátneho dozoru na lanových, špeciálnych, električkových a trolejových dráhach. Treba povedať, že lanová doprava mu veľmi prirástla k srdcu, pretože je blízky, najmä, veľmi erudovaným spolupracovníkom ZZ LAVEX pri riešení akýchkoľvek problémov v oblasti lanovej dopravy. Veríme, že tomu tak bude ešte dlhé roky.

Vyznamenanie sa menovanému udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.



■ Z udeľovania ocenení zaslúžilým pracovníkom

Ing. Peter Vrátny, Úrad pre reguláciu železničnej dopravy. Ing. Peter Vrátny sa k problematike lanovej dopravy dostal v roku 1985, keď nastúpil do funkcie náčelníka Štátneho odborného technického dozoru bývalej Správy východnej dráhy v Bratislave. Neskôr pôsobil v riadiacich funkciách ŠOTD v rámci Štátnej dráhovej inšpekcie. Od r. 1992 zastával funkciu riaditeľa Štátneho dráhového úradu až do 1. októbra 2005, kedy ho vláda SR vymenovala do funkcie predsedu Úradu pre reguláciu železničnej dopravy. V celom spomínanom období pôsobil vo funkciách, útvaroch a inštitúciách, ktoré ako orgány vo veciach štátnej správy dráh pôsobili a rozhodovali o záležitostiach v oblasti výkonu štátneho odborného technického dozoru pre stavby lanových dráh. Ing. Vrátny vytváral podmienky a úzko spolupracoval s výrobcami a dodávateľmi lanových dráh, aktívne pôsobil pri riešení problematiky a usmerňovaní výkonu činnosti ním riadených inštitúcií a počas celého obdobia úzko spolupracoval so ZZ LAVEX pri riešení aktuálnej problematiky v oblasti lanových dráh.

Vyznamenanie sa menovanému udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.

Ján Šipka, Lyžiarske stredisko Šachtičky, a. s. Do rodiny lanovkárov prišiel ako 22-ročný v roku 1969. Výrazne sa podieľal na budovaní lyžiarskeho strediska Podkonice, kde do roku 1994 pracoval v rôznych profesiách ako správca strediska, strojník lyžiarskych vlekov, vodič SPV. V roku 1994 prišiel do strediska Šachtičky, kde pôsobil dosiaľ ako strojník lyžiarskych vlekov. V stredisku Šachtičky je jedným z najskúsenejších pracovníkov a patrí k oporám tohto strediska.

Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.

Ing. Peter Zahatňanský, VÚD Žilina. Vyštudoval Elektrotechnickú priemyselnú školu a Vysokú školu dopravnú v Žiline, odbor zabezpečovacej techniky. Najskôr pracoval na odbore technického dozoru na Správe východnej dráhy v Bratislave. V roku 1988 sa stal riaditeľom ZZ LAVEX, kde pôsobil do roku 1989, kedy nastúpil pracovať na Výskumný ústav dopravný, kde pôsobil až do roku 2007. Počas pôsobnosti na VÚD sa veľmi aktívne spolupodieľal na príprave zákonov o dráhach, neskôr na nariadení vlády č. 183, ktorým sa aproximovala európska smernica 2000/9 pre zariadenia osobnej lanovej dopravy. Je jedným zo zakladajúcich členov technicko-normalizačnej komisie pre lanovú dopravu, ktorú aj niekoľko rokov viedol ako jej predseda. Rovnako je jedným zo zakladajúcich členov skupiny notifikovaných osôb pre zariadenia lanovej dopravy na Slovensku.

Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.

Predstavenstvo ZZ LAVEX udelilo „Čestné uznanie za dlhoročnú spoluprácu pri rozvoji zariadení osobnej lanovej dopravy“, ktoré získali:

Miroslava Čerňanská, šéfredaktorka odborného časopisu Lavex-info. V roku 1974 predstavenstvo združenia rozhodlo o potrebe vydávania Spravodaja Lanovky a vleků. Vtedy Ing. I. Sutóris požiadal Miroslavu Čerňanskú, ktorá v tom čase bola šéfredaktorkou

časopisu Vládneho výboru pre cestovný ruch Panoráma Slovenska, aby vypomohla pri vydávaní Spravodaja aspoň do tých čias, kým si združenie nájde niekoho iného. A tak už v máji 1974 vyšlo prvé číslo Spravodaja. Pôvodne vychádzal v jednoduchej čierno-bielej úprave 3 – 4 krát do roka. Pri 10. výročí založenia združenia v roku 1977 vyšiel po prvý raz s farebnou obálkou, ktorú M. Čerňanská zabezpečovala súťažou s časopisom Panoráma Slovenska.

Postupom času časopis zaznamenal mnohé zmeny, zmenil sa rozsah, obsahové zameranie, grafická úprava. Napriek tomu, že pôvodne mala zabezpečiť iba rozbeh vydávania, zostala mu verná aj po svojom odchode z redakcie Panoráma Slovenska do dôchodku. Aj na tom, že sa z pôvodne jednoduchej formy Spravodaj zmenil na súčasný odborný časopis Lavex-info, má svoj podiel Miroslava Čerňanská.

Čestné uznanie sa menovanej udeľuje pri príležitosti blížiaceho sa životného jubilea.

Juraj Jančík, Tatranské lanové dráhy, Tatranská Lomnica. Juraj Jančík sa vyučil za automechanika, určitý čas pracoval ako vysokohorský nosič, väčšinu svojho života sa pohyboval okolo lanoviek a lyžiarskych vlekov. Začínal v roku 1969 ako staničný pracovník na sedačkovej lanovke Skalnaté Pleso – Lomnické sedlo v TJ Slovan Smokovec. Od r. 1972 na pôvodnej lanovej dráhe vykonával funkciu strojníka, po rekonštrukcii lanovky zastával funkciu zástupcu náčelníka. Od r. 1997 až do súčasnosti vykonáva na lanovej dráhe Skalnaté Pleso – Lomnický štít funkciu náčelníka.

Čestné uznanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.

Miloslav Klínko, Starý Smokovec. Miloslav Klínko vyštudoval Strednú priemyselnú školu strojnícku v Košiciach, odbor dopravy. Od roku 1967 pracoval ako rušňovodič elektrickej a nezávislej trakcie na Železničniciach SR. Od roku 1973 pracoval ako strojník kabinkovej lanovej dráhy Tatranská Lomnica a od roku 1974 ako vedúci pozemnej lanovej dráhy v Smokovci. Od roku 1975 až do súčasnosti pracuje ako náčelník pozemnej lanovej dráhy Smokovec – Hrebienok. Možno povedať, že Miloslav Klínko k svojej práci pristupoval vždy s maximálnou zodpovednosťou k zaisteniu bezpečnosti osôb a bezpečnosti prevádzky lanovej dráhy, k dodržiavaniu predpisov súvisiacich a prevádzkou lanových dráh a dodržiavaniu technologických postupov pri kontrolách, skúškach a opravách lanoviek.

Čestné uznanie sa menovanému udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.

Vyznamenania a upomienkové darčeky oceneným odovzdali čestný predseda združenia Ing. Ivan Sutóris spolu s predsedom združenia Ing. Jánom Gavalierom.

Širší záber činnosti združenia

So správou o činnosti združenia za rok 2006 vystúpil riaditeľ sekretariátu Ing. Miroslav Grešo, ktorý zdôraznil, že činnosť združenia je z roka na rok rozmanitejšia a širšia. Kým v uplynulých rokoch sa združenie orientovalo viac na problematiku bezpečnosti prevádzky zariadení osobnej lanovej dopravy, aby sa

návštevníci stredísk cítili bezpečne, v posledných rokoch sa vo väčšej miere venuje aj problematike, ktorá je z oblasti legislatívy, právnych otázok a iných odborných koncepčných úloh, ktoré súvisia so zmenami nielen našej, ale predovšetkým európskej legislatívy.

Keďže všetky členské organizácie dostali písomne správu o činnosti združenia, zameril sa iba na niektoré najdôležitejšie činnosti v práci združenia. Pri hodnotení ekonomických ukazovateľov z pohľadu výnosov a nákladov a platobnej disciplíny konštatoval, že rok 2006 žiadnym spôsobom nevybočil do nejakých extrémov. Určite k tomu prispela aj skutočnosť, že zimná sezóna 2005/2006 bola mimoriadne dobrá, čím rozsah služieb, ktoré si strediská od združenia objednávali a následne aj úhrada za vykonané služby, bola takmer vzorová. Aj napriek tomu, že v roku 2006 sa nekonala medzinárodná výstava, združenie dosiahlo mierny zisk.

V oblasti výnosov najvyššiu položku činili príjmy za odborné činnosti – revízie, odborné prehliadky a skúšky, druhou významnou výnosovou položkou boli odborné školenia, o ktoré záujem z roka na rok narastá. Združenie poskytuje 10 druhov školení, na výkon ktorých má poverenia. Sledovaný ukazovateľ – produktivita práce na jedného revízneho technika za odbornú technickú činnosť v porovnaní s rokom 2005 vzrástla o 121 %, avšak celkový podiel výnosov na 1 pracovníka združenia klesol z dôvodu, že v párných rokoch sa nekoná medzinárodná výstava.

V roku 2006 vykonali pracovníci združenia celkom 319 odborných prehliadok, skúšok a revízií zariadení pre lanovú dopravu. V rámci odborných školení v 10 druhoch vzdelávacích kurzov celkovo v roku 2006 vyškolili 973 pracovníkov stredísk. Treba zdôrazniť skutočnosť, že v súvislosti s nadobúdaním účinnosti nových európskych noriem, ako aj zákona č. 124 o bezpečnosti práce, muselo združenie pre všetky druhy školení pracovníkov lyžiarskych stredísk vypracovať nové vzdelávacie projekty a získať nové poverenia pre výkon školení. Navyše, pracovníci sekretariátu združenia museli absolvovať množstvo doplňujúcich odborných kurzov, a to najmä v oblasti bezpečnosti práce a pedagogiky.

Vo vydavateľskej činnosti je to predovšetkým vydávanie odborného časopisu Lavex-info, ktorý vychádza 4 razy do roka. Opätovne požiadal zástupcov lyžiarskych stredísk o aktívnu spoluprácu s časopisom, o zasielanie informácií o podujatiach v stredisku, o nových zariadeniach, ale aj o pracovníkoch strediska, ich životných jubileách, ktorí v tejto oblasti pracujú celé roky. Veď aj krátka informácia o ich zásluhnej práci je istou formou uznania. V spolupráci so Slovenskou agentúrou pre cestovný ruch sa vydali dve časti SkiAtlasov I. II. V prvej časti boli lyžiarske strediská 5-hviezdičkové, v druhej 4- a 3-hviezdičkové. Atlasy sa pripravovali urychlenou, neštandardnou formou, a tým nemožno vysloviť spokojnosť ani s formou spolupráce, ani s úrovňou SkiAtlasov.

V r. 2006 združenie pripravilo a vydalo aj odborné učebné materiály pre vzdelávanie pracovníkov stredísk, a to už druhú časť tzv. Príručky pre pracovníkov obsluhy lanových

dráh. Je to materiál, ktorý veľmi dobre poslúži pracovníkom, ktorí majú vysokú zodpovednosť v prevádzke lanových dráh, je tam výber najdôležitejších predpisov a ustanovení.

Poslednou činnosťou v tejto oblasti bolo spracovanie národnej normy O18027 – Označovanie a zabezpečenie lyžiarskych tratí a trás, pri ktorej bolo veľkým problémom spracovanie grafickej časti, ktorá tvorí normatívnu prílohu danej normy. Tu veľký kus práce odvedli pracovníci firmy Sitour, ktorým patrí poďakovanie za ich účinnú pomoc.

Norma bola prijatá, v najbližšom Vestníku normalizácie bude zverejnená. Je rozsiahla, pričom najväčšiu časť tvorí normatívna príloha, čiže značky. Možno si ju objednať priamo v predajni Slovenského ústavu normalizácie v Bratislave, Karloveská cesta na CD-nosiči. Na záver svojho vystúpenia poďakoval všetkým, ktorí už roky spolupracujú so združením, či už profesionálne v rámci svojich pracovných funkcií alebo osobne vo svojom voľnom čase. Predovšetkým sú to pracovníci Ministerstva hospodárstva SR, Ministerstva dopravy, pošty a telekomunikácií SR, Úradu pre reguláciu železničnej dopravy, Slovenského ústavu pre technickú normalizáciu, Inšpektorátu bezpečnosti práce a mnohí ďalší, ktorí nám vychádzajú v ústrety a pomáhajú nám riešiť problémy.

Zo správy o hospodárení združenia za rok 2006, ktorú predniesol predseda dozornej rady Ján Bulík vyplynulo, že dozorná rada kontrolou účtovnej evidencie ZZ LAVEX k 31. 12. 2006 podľa jednotlivých účtov nezistila žiadne nedostatky. Účtovníctvo je vedené v zmysle zákona č. 431/2002 Z. z. a zdanenie hospodárskeho výsledku za rok 2006 je v súlade so zákonom č. 595/2003 o daní z príjmu a neskorších zákonov. Na základe uvedeného bol predstavenstvu predložený návrh na rozdelenie zisku.

V rámci diskusie podpredseda predstavenstva Ing. Dušan Mikloš oboznámil zástupcov členských organizácií s pôsobením ZZ LAVEX v medzinárodnej organizácii lanovej dopravy OITAF. Jeho vystúpenie prinášame v rámci rubriky OZNAMY A INFORMÁCIE na str. 19.

S vážnym problémom, ktorý sa týka mnohých lyžiarskych stredísk, vystúpil zástupca lyžiarskeho strediska Závažná Poruba Daniel Debnár. Ide o odber elektrickej energie a požadované zmluvné podmienky zo strany energetických rozvodných závodov, ktoré sú pre strediská veľmi nevhodné, v mnohých prípadoch priam likvidačné. Strediská musia mesiac dopredu nahlásiť spotrebu elektrickej energie, za ktorú musia zaplatiť aj v prípade, že ju neodoberú, vrátane pokuty za neodobraté množstvo (ak napríklad plánujú zasnežovať, ale poveternostné podmienky to nedovolia). Požiadal ZZ LAVEX, aby pomohol riešiť túto situáciu. Po širšej diskusii, nakoľko ide o celoslovenský problém, sa rozhodlo, že jednotlivé strediská, ktorých sa to týka, pripraví konkrétne podklady, aby zástupcovia združenia mohli iniciovať rokovanie na Ministerstve hospodárstva SR a Úrade pre reguláciu sieťových odvetví.

Účastníci valného zhromaždenia boli oboznámení so znením "Vyhlásenia...", ktoré sa na tlačovej konferencii dá k dispozícii zástupcom masovo-komunikačných prostried-

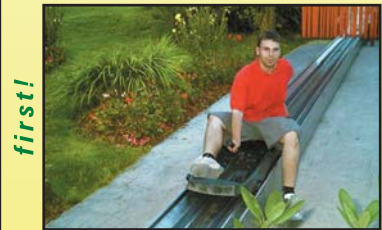
Wiegand

30 Years of Innovation



first!

summer use for ski-lifts



first!

brake belt, centrifugal brakes



first!

automatic Lifter system



first!

toboggan run on two rails: the "Alpine Coaster"



first!

automatic toboggan transport on chairlifts



first!

Wie-Li® people mover

first stainless steel toboggan runs with wet weather usage
first two-seater toboggans
first electro-magnetic braking system to control speeding
first electrically powered toboggan run: the Bobkart®

Custom built to suit your site

kov. Plné znenie "Vyhlásenia" uverejňujeme v ďalšej časti časopisu.

Po skončení volebného aktu predseda volebnej komisie Ing. Peter Nanky oboznámil prítomných s výsledkami volieb členov predstavenstva a dozornej rady pre ďalšie obdobie: Na základe sčítania hlasov boli do predstavenstva a dozornej rady zvolení títo navrhnutí kandidáti – Ján Gavalier, Dušan Mikloš, Ladislav Jurdík, Štefan Želasko, Ján Kristofík, Milan Sumka, Pavol Skovajsa, Ján Bulík, Ladislav Tesárik, Ladislav Mačičák, Ján Kubík. Nakoľko na 12. a 13. mieste sa umiestnili dvaja kandidáti s rovnakým počtom hlasov – Peter Patuš a Jozef Šuriňák - podľa volebného poriadku predstavenstvo na svojom prvom zasadnutí rozhodne, ktorý z týchto dvoch kandidátov bude členom predstavenstva.

Výsledky volieb boli potvrdené všetkými členmi volebnej komisie, volebné listky sú archivované na sekretariáte združenia, kde sú k dispozícii pre prípadné nahliadnutie alebo kontrolu. Predseda návrhovej komisie Ing. Pavol Skovajsa predniesol návrh uznesenia: Uznesenie zo zasadnutia valného zhromaždenia členských organizácií ZZ LAVEX, ktoré sa konalo dňa 16. 10. 2007 v hoteli Permon na Podbanskom pri príležitosti 36. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov: Valné zhromaždenie

A. Berie na vedomie:

1. Vyhodnotenie plnenia úloh uložených uznesením valného zhromaždenia zo dňa 25. 10. 2006;
2. Voľbu členov pracovného predsedníctva, návrhovej, mandátovej a volebnej komisie;
3. Odovzdanie vyznamenaní oceneným pracovníkom;
4. Prednesenú správu o činnosti ZZ LAVEX za rok 2006 a prvý polrok 2007.

B. Schvaľuje:

1. Správu dozornej rady o kontrole hospodárenia a účtovnej uzávierky za rok 2006 a rozdelenie zisku podľa uznesenia predstavenstva z marca 2007;
2. Voľbu členov predstavenstva a dozornej rady na obdobie rokov 2007 - 2010;
3. Schvaľuje znenie vyhlásenia z valného zhromaždenia, ktoré sa predkladá masovo-komunikačným prostriedkom.

C. Ukladá:

1. Pokračovať v aktívnej činnosti v medzinárodnej organizácii OITAF;
2. Sekretariátu a predstavenstvu ZZ LAVEX pokračovať v spolupráci s Ministerstvom hospodárstva SR pri realizácii prijatej stratégie rozvoja cestovného ruchu na Slovensku;
3. ZZ LAVEX ukladá získať od stredísk relevantné podklady týkajúce sa problémov pri odbere elektrickej energie pri prevádzke lyžiarskych stredísk a po vyhodnotení podnietiť rokovanie s Ministerstvom hospodárstva SR a Úradom pre reguláciu sieťových odvetví. O výsledkoch rokovania informovať členskú základňu.

Návrh uznesenia bol jednohlasne prijatý.

Blýska sa na Slovensku v zimnom cestovnom ruchu na lepšie časy?!

Táto veta s otáznikom i vykričníkom bola mottom odborného seminára silne zastúpeného osobnosťami, ktoré k danej téme majú skutočne čo povedať. Popri domácich organizátoroch – čestnom predsedovi a zakladateľovi združenia Ing. Ivanovi Sutórisovi a predsedovi predstavenstva Ing. Jánovi Gavalierovi na seminári so svojimi príspevkami vystúpili generálny riaditeľ sekcie ochrany prírody a krajiny Ministerstva životného prostredia SR Dr. Stanislav Klaučo, generálny riaditeľ sekcie cestovného ruchu Ministerstva hospodárstva SR Ing. Gabriel Kuliffay, predseda ZMOS-u Michal Sýkora, odborník na právne otázky JUDr. Dušan Macko a primátor mesta Vysoké Tatry Ing. Ján Mokoš. Dr. Stanislav Klaučo vo svojom vystúpení poďakoval za možnosť, že môže na takomto fóre predniesť a osvetliť niektoré myšlienky, ktoré sa teraz rozpracúvajú na Ministerstve životného prostredia SR a Štátnej ochrane prírody. Nadviazal na príhovor Ing. Gavaliera, ktorý naznačil problémy, ktoré ochrana prírody zdedila a ktoré teraz musí ťažko riešiť. Ako uviedol: „...hlavným problémom je, že z minulosti sme zdedili chránené územia s vysokými stupňami ochrany, v ktorých sú situované aj lyžiarske strediská alebo centrá cestovného ruchu. Tieto anomálie sú vám všetkým známe a my sa pokúšame zvoliť riešenie tohto problému systémovým prístupom, a ten v našom prípade znamená tzv. zonácia, ktorá je v poslednom období skloňovaná vo všetkých pádoch, veľa je jej vyčítané, ale mnohé veci sa pokúša aj reálne riešiť. Vyčítky pochádzajú skôr z toho „zeleného spektra“ spoločnosti, v niektorých prípadoch sú aj oprávnené. Berieme tieto pripomienky konštruktívne a snažíme sa ich akceptovať. Proces zonácie vám priblížim podrobnejšie, pretože je to skutočne kľúč, ktorý bude pre mnohých vlastne riešením...“

Predseda ZMOS-u Michal Sýkora osvetlil niektoré socio-ekonomické aspekty rozvoja cestovného ruchu v horských a podhorských obciach. Zdôraznil, že proces odstraňovania

zábran, ktoré sťažujú rozvoj stredísk a pomoc zo strany štátnych orgánov, by mali byť dynamickejšie. Treba, aby cestovný ruch dostal konečne zelenú, aby sa stal jednou z priorit agendy vlády.

Generálny riaditeľ sekcie cestovného ruchu Ministerstva hospodárstva SR Ing. Gabriel Kuliffay informoval o nových krokoch ministerstva v nadväznosti na rozvoj cestovného ruchu: „...Vela tu už odznelo o tom, či cestovný ruch na Slovensku napreduje alebo stagnuje, pohľady môžu byť rôzne. Treba však jednoznačne povedať, že vo vzťahu k ochrane prírody sme od roku 2004, kedy sme na Ministerstve hospodárstva SR iniciovali vytvorenie medzirezortnej pracovnej skupiny na zmapovanie požiadaviek a problémov, ktoré sa týkajú rozvoja stredísk, sme určitým spôsobom pokročili dopredu. Vtedy sme na základe niekoľkomesačnej intenzívnej a náročnej práce v spolupráci sVÚC spracovali 101 požiadaviek na zmenu chránených území, a tento materiál je súčasťou posudzovania v procese prípravy zonácie... Dôkazom toho, že táto vláda sa venuje otázkam rozvoja cestovného ruchu viac ako kedykoľvek predtým je skutočnosť, že v máji 2007 bola schválená nová stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2013 a 9. septembra 2007 vláda schválila štátnu politiku rozvoja cestovného ruchu, kde v prílohe je veľmi konkrétne definované, kto má akú kompetenciu, kto má akú zodpovednosť a z čoho sa majú financovať jednotlivé zložky cestovného ruchu...“

Právny expert JUDr. Dušan Macko podrobne vo svojom vystúpení osvetlil všetky právne aspekty, ktoré sa týkajú zonácie, obmedzenia výkonu vlastníckych práv, náhrad za ujmu, výšky nájmu za pozemky, neústavnosti niektorých legislatívnych úprav a pod.

Seminár výberom témy, obsažnými vystúpeniami prednášajúcich poskytol účastníkom množstvo cenných informácií, odpovedí na otázky i podnetov na postup pri riešení problémov, s ktorými sa v súčasnosti stretávajú, alebo sa v budúcnosti môžu stretnúť pri ďalšom rozvoji stredísk. Podstatnú časť referátov odborného seminára prinesieme v č. 1/2008



Na odbornom seminári vystúpili: zľava Michal Sýkora, Stanislav Klaučo, Ján Gavalier, Ivan Sutóris, Gabriel Kuliffay a Dušan Macko



Záujem o problematiku aj zo strany médií

Tlačovej konferencie, ktorú moderoval známy novinár Ľubomír Motyčka, sa zúčastnilo viac ako 30 zástupcov tlače, rozhlasu, televízie a tlačovej agentúry. Organizátori pre novinárov pripravili cenníky prepravného na OHZD v sezóne 2007/2008 vo vybraných lyžiarskych strediskách, tlačovú správu so základnými informáciami o 40-ročnej činnosti ZZ LAVEX, o témach odborného seminára i o výrazných investíciách v lyžiarskych strediskách, kde pribudne 5 nových lanových dráh, ďalšie stroje na úpravy lyžiarskych tratí, rozšíri sa počet tratí technicky zasnežovaných atď. Novinári dostali k dispozícii aj text vyhlásenia, ktoré schválilo valné zhromaždenie členských organizácií o potrebe urýchlenej zmeny legislatívy, ktorá bráni potrebnému zmysluplnému a trvalo udržateľnému rozvoju zimných stredísk. Množstvo informácií získali novinári od generálneho riaditeľa sekcie ochrany prírody a krajiny MŽP SR Dr. Stanislava Klauča, generálneho riaditeľa sekcie cestovného ruchu MH SR Ing. Gabriela Kuliffaya, riaditeľa Štátnej ochrany prírody Ing. Jána Mizeráka, predsedu združenia Ing. Jána Gavaliere a prítomných zástupcov stredísk, ktorí im zodpovedali všetky ich otázky. Treba veriť, že všetky tieto informácie sa odzrkadlia aj v uverejnených materiáloch a ich čitatelia, poslucháči či televízni diváci budú informovaní aj o tom, s čím strediská a ich investori musia bojovať, keď sa snažia rozširovať služby podľa požiadaviek návštevníkov, že rozvoj vybavenosti stredísk nie je vždy iba v ich rukách.

Výstava opäť s rekordným počtom vystavovateľov

Keď sme pred dvoma rokmi hodnotili jubilejnú 10. medzinárodnú výstavu Interlavex a vysoký počet zúčastnených vystavovateľov, nepredpokladali sme, že ho možno prekonať. A stalo sa! Na tohtoročnej výstave sa predstavilo celkovo 100 vystavovateľských firiem, z ktorých presná polovica bola zo zahraničia. A samotná výstava zaznamenala ešte jeden, priam symbolický jav – výstavu slávnostne otvoril štátny tajomník Ministerstva životného prostredia SR Ing. Jaroslav Jaduš spolu s predsedom združenia Ing. Jánom Gavalirom. Tento fakt bol vyjadrením zmeny postoja zo strany ochrany prírody k oprávneným požiadavkám pre umožnenie rozvoja cestovného ruchu a k hľadaniu spoločnej cesty pri odstraňovaní chýb a nedostatkov v doteraz platnej legislatíve. Štátny tajomník Ing. Jaduš vo svojom príhovore

okrem iného zdôraznil: „...Pripravovaná zóna je veľmi potrebná pre efektívnu ochranu prírody, ale súčasne je to aj nástroj pre budúci rozvoj horských a podhorských oblastí...“ Nový vzťah medzi ochranou prírody a rozvojom cestovného ruchu na Slovensku hodnotil vo svojom príhovore predseda SPLV Českej republiky Ing. Jiří Bělounek, keď konštatoval: „Vidíme, že na Slovensku ste opäť o krok ďalej pred nami...“

Výstavné priestory s rozlohou 2 000 m² vnútornej a vonkajšej plochy boli plne využité. Časť parkoviska pred hotelom zabrali pre seba snežné pásové vozidlá výrobcu Prinoth a Kässbohrer. Dva vystavené exponáty firmy Kässbohrer PistenBully 600W a PistenBully 200 si od zástupcov firmy slávnostne – symbolickým kľúčom prevzali zástupcovia Tatranských lanových dráh a lyžiarskeho strediska SKI Plejsy. Takže oba exponáty poputujú priamo z výstavy do stredísk, kde už v tejto sezóne budú upravovať svahy. Hotelovú terasu zaplnili snežné skútre a terénne štvorkolky, zariadenia pre zimné služby, rôzne typy snehových fréz a ďalšej komunálnej techniky, ako aj servisné stroje pre lyže a snoubordy, snehové delá a ďalšia technika.

Vnútorom priestore patrili pre expozície uznávaných výrobcov horských dopravných zariadení, kde nechýbali tradiční vystavovatelia ako firmy Doppelmayr, Poma, Tatrapoma, ponuku ktorých dopĺňali výrobcovia menších lyžiarskych vlekov a bobových dráh. Prírodzene, nechýbali ani firmy, ktoré ponúkajú doplnkové predmety pre vybavenosť stredísk – pokladničné a turniketové systémy, informačné systémy, výrobcovia lán, olejov a mazacích prípravkov, čerpadiel, ochranných prostriedkov – sietí, matracov a pod. Pribudlo viacero vystavovateľov, ktorí sa na výstave predstavili prvý raz.

Úspešné završenie jubilea združenia

Ak hodnotíme celý priebeh 36. Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov a 11. medzinárodnej výstavy horskej techniky Interlavex, všetky jeho súčasti – valným zhromaždením a voľbou nového predstavenstva počnúc, obsahovo hodnotným odborným seminárom, dobre zastúpenou tlačovou besedou pokračujúc a rekordným počtom vystavovateľov končiac, možno to právom označiť za veľmi úspešné završenie jubilea, ktorým si ZZ LAVEX pripomínal 40 rokov prospešnej činnosti pre rozvoj cestovného ruchu na Slovensku, ktorú za toto obdobie vykonalo. Napokon, nie je to iba náš názor, podobne sa vyslovovali aj mnohí účastníci pri rozhovoroch a hodnoteniach počas záverečného spoločenského večera, ktorý bol bodkou za celou akciou. A treba povedať, že príjemnou, spestrenou country muzikou, vystúpením tanečníkov s typickými westemovými tancami a vtipnými scénkami známeho mima Miroslava Kasprzyka. Jeho vystúpenie účastníkom podujatia ako svoju pozornosť venovala firma Snowwork.

Pri priateľských rozhovoroch a dobrej nálade záverečného



■ Prípítok pri preberaní PistenBully od zástupcov výrobcu Kässbohrer

večera sa čiastočne pozabudlo aj na niektoré nedostatky a nepríjemnosti, ktoré boli spôsobené nedôslednou prácou firmy, ktorá inštalovala jednotlivé expozície, nepripravila všetko v požadovanom predstihu a nedodala všetky objednané komponenty.

Napriek tomu, podujatie ako celok opätovne posunulo latku úrovne vyššie, preto prajeme organizátorom – už 40-ročnému združeniu, aby svoj pracovný elán a nadšenie pre vec si zachovali do ďalších úspešných rokov. ■

Miroslava Čerňanská

ZUSAMMENFASSUNG

Am 16. – 18. Oktober 2007 fanden im Hotel Permon in Podbanské die 36. Tage der Seilbahnen und Skilifte und die 11. internationale Ausstellung der Bergtechnik INTERLAVEX statt. Das Programm bestand aus der Generalversammlung der Mitgliedsorganisationen verbunden mit der Wahl von Organen des Verbandes für die nächste Wahlperiode, aus dem Fachseminar über die Zusammenarbeit zwischen Umweltschutz und Entwicklung von Skizentren und aus der internationalen Ausstellung Interlavex, die die Rekordzahl von 100 Ausstellern und Mitausstellern erreichte, wobei die Hälfte aus dem Ausland war.

SUMMARY

On 16th – 18th October 2007, the 36th Days of Cableways and Ski-Lifts and the 11th international exhibition of mountain equipment INTERLAVEX took place in Hotel Permon in Podbanské. The programme included the general meeting of the member organizations combined with the election of the association's bodies for the next election period, expert seminar on the cooperation between environmental protection and development of ski resorts and the international exhibition Interlavex, which reached the record number of 100 exhibitors and co-exhibitors, whereby half of them were from abroad.



■ Prednesené referáty účastníkov seminára zaujali



Expozícia firmy SUFAG ■



■ Slávnostné otvorenie 11. výstavy horskej techniky INTERLAVEX 2007 - zľava Ing. Ivan Sutóris, čestný predseda združenia, Ing. Ján Gavalier, Ing. Jaroslav Jadaš, štát. tajomník MŽP SR, Dr. Stanislav Klaučo, MŽP SR, Ing. Gabriel Kuliffay, MH SR, Jiří Bělunek, SPLV ČR



■ Zástupcovia firmy Snowtech sa na nezáujem o ich expozíciu nemohli sťažovať



■ Rokovanie so zástupcami slovenského výrobcu lanoviek a lyžiarskych vlekov Tatrápoma



■ Ako každoročne, aj v tomto roku bolo v stánku firmy Doppelmayer stále rušno



■ Pohľad do expozície firmy Gemini



■ Spoločná expozícia firiem Techmont, Pomagalski, Snowstar a Gespi



■ Do expozície firmy Prinoth pozýval "ľadový muž" v podaní známeho míma



■ Firma Wiegand predstavila na výstave bobové dráhy



■ Česká firma Michálek je tradičním vystavovateľom na INTERLAVEXE



■ Odbavovacie systémy firmy Nessy poznajú lyžiari v mnohých lyžiarskych strediskách



■ "Kde Perinbaba nemôže, OI Trade pomôže", bolo mottom expozície firmy OI Trade



■ Pohľady mnohých návštevníkov priťahovala expozícia snežných skútrov firmy Arctic Cat



■ O novinky z produkcie SPV Kässbohrer sa zaujímali mnohí zástupcovia lyžiarskych stredísk



■ Zástupcovia firmy ARECO SNOW pri prezentácii svojich systémov



■ Výstavný stánok firmy Sitour bol stále v popredí záujmu



■ Firma Nils sa predstavila na výstave prvý raz

Zaznamenali sme pre vás...

V rámci vystúpení a diskusných príspevkov počas zasadnutia valného zhromaždenia, odborného seminára či tlačovej konferencie odznelo viacero zaujímavých informácií, názorov alebo myšlienok, ktoré sme pre našich čitateľov zaznamenali:

K bezpečnosti na lyžiarskych svahoch

(Ing. Ján Gavalier) Chcem upozorniť na jednu skutočnosť, ktorá tu bola už v minulom roku. Poisťovne veľmi aktívne a dosť často chodia za predstaviteľmi zimných stredísk cestovného ruchu a z pochopiteľných dôvodov chcú poisťovať lyžiarov podľa zákona o Horskej záchrannej službe – poistenie v horách. Preto chcem zdôrazniť, že lyžiar, ktorý lyžuje na oficiálnych vyznačených lyžiarskych tratiach, nepotrebuje poistenie tohto druhu o bezpečnosti v horách. Tam vyplýva povinnosť prevádzkovateľa lyžiarskej trate v prípade úrazu poskytnúť mu prvú pomoc, dopraviť ho na bezpečné miesto, kde sa o neho postará zdravotná služba, príp. sanitka a odvoz do nemocnice. Na vyznačených lyžiarskych tratiach teda toto poistenie nie je potrebné. Treba však venovať veľkú pozornosť na dodržiavanie normy pre značenie lyžiarskych tratí a pokynov tzv. desatora pre lyžiarov, prípadne iné okolnosti bezpečnosti na lyžiarskych tratiach. Úrazy na lyžiarskych tratiach sa množia, majú narastajúci trend. Súvisí to aj so snoubordovým lyžovaním aj carvingovým charakterom lyžovania, pri ktorom lyžiar potrebuje viac priestoru na zjazdovke. Právne povedomie ľudí narastá a v prípade úrazu môžu vzniknúť nepríjemné situácie, ak dotýčny lyžiar začne vymáhať odškodnenie s poukazovaním na neupravené alebo neoznačené zjazdovky. To je oblasť, ktorá býva niekedy v strediskách podceňovaná. Podobne povinnosťou lyžiarskych stredísk je aj mať lyžiarsku záchrannú službu, prevádzkovateľ lyžiarskej trate musí mať vyškolených ľudí, ktorí poskytnú prvú pomoc a odvezú zraneného na miesto, kde mu bude poskytnutá neodkladná zdravotná pomoc, príp. odvoz sanitkou, vo vážnych prípadoch vrtníkom, do zdravotníckeho zariadenia.

Členenie územia v rámci zonácie

(Dr. Stanislav Klaučo)

Základná schéma zonácie – sú vyčlenené zóny A, B, C, D. Zóna A – je najprísnejšia ochrana prírody, je to ako podľa súčasne platnej legislatívy 5. stupeň ochrany prírody. B – je tímiaca zóna medzi zónou A a C. D – sú intravilány obcí pokiaľ existujú a sú včlenené do územia tak, aby mali svoj odlišný režim.

Zákon č. 287/1994 o ochrane prírody a krajiny (Ing. Ján Gavalier)

Chcem by som ešte povedať poznámku k zákonu č. 287/1994. Nemôžem sa ubrániť dojmu, a určite to môžu mnohí z prítomných potvrdiť, ako by to bolo účelovo urobené iba preto, aby sa Správa Národného parku Vysoké Tatry rozčlenila na Správu Národného parku a Štátne lesy TANAP-u. Vznikli z toho nekonečné problémy a v procese tvorby zákona nebola absolútne žiadna možnosť vystúpiť s pripomienkami. Keď sa ohradili aj renomované organizácie, ktorých satobezpro-

stredne dotýkalo, dostali odpoveď, že návrh zákona bol 3 dni na internete. Aj takéto forma diskusie o tom, aké bude znenie zákona, bola v roku 1994. Keby v alpských krajinách vyšiel taký zákon o ochrane prírody a krajiny, ktorý by obmedzoval vlastnícke práva pôvodných obyvateľov, tak by boli prinajmenšom regionálne referendá a zákon by nemohol prejsť.

Aj v alpských krajinách bolo obdobie, kedy ľudia utekali z hôr do miest, kde boli lepšie podmienky zamestnanosti a pod. Napríklad Savojské Alpy si uvedomili vznikajúci problém, preto v roku 1960 vyšiel vo Francúzsku zákon Plan de Neige – plán snehu, na základe ktorého štát určitým percentom financoval vybudovanie infraštruktúry v Savojských Alpách, pretože si uvedomili, že Savojské Alpy majú vynikajúce podmienky pre zimný cestovný ruch a čo to priniesie pre celú krajinu. Štát takouto formou naštartoval cestovný ruch. U nás však takéto naštartovanie cestovného ruchu ešte nenastalo.

Príklad – Národný park Poloniny

(Dr. Stanislav Klaučo)

K tej ochranárskej zlovi, ktorá tu bola spomínaná, uvediem príklad Národného parku Poloniny, ktorý v roku 1997 bol vyhlásený ako jeden z posledných. Dnes výsledkom tohto procesu je, že máme na stole petície 28 starostov obcí, ktoré jednoducho nesúhlasia s národným parkom, považujú sa za občanov druhej kategórie, pretože ich ochrana prírody obmedzuje v ich bežných činnostiach takým spôsobom, že sa to dostáva do neutržateľného stavu. Aj takéto prípady musíme dnes riešiť a nie je to jednoduché.

Pokiaľ ide o porovnanie postupu s alpskými krajinami a naštartovanie cestovného ruchu u nás, myslím si, že kľúčom k tomu, okrem zonácie, bude aj koncepcia rozvoja cestovného ruchu. V dnešnom našom prostredí musíme tieto dve koncepcie zosúladať. V koexistencii týchto dvoch programoch, ktoré bežia na jednom i druhom ministerstve súčasne, bude závisieť, ako sa budú rozvíjať strediská cestovného ruchu.

Akú pozornosť rozvoju cestovného ruchu venuje vláda SR? (Ing. Gabriel Kuliffay)

Na septembrovom zasadnutí vlády som dostal od predsedu vlády otázku ako sa plnia úlohy, ktoré sme v máji prijali. Priradené, niektoré tieto úlohy sú termínované až do roku 2008 – 2009. Pri mojej odpovedi, že pracujeme na tom a niektoré z nich chceme zhodnotiť v polovici roku 2008, mi predseda vlády povedal: „...som veľmi netrpezlivý človek a preto chcem, aby ste mi do 15. novembra t. r. predložili prvé zhodnotenie plnenia úloh z mája.“ Svedčí to o tom, že predseda vlády bude pozorne sledovať cestovný ruch. Určite to bude pre nás náročnejšie, lebo niektoré úlohy ešte nie sú splnené tak, ako sme chceli, napr. nemáme spracovanú marketingovú stratégiu SACR, veľmi málo sme pokročili v príprave

satelitného účtu, aby sme vedeli vláde povedať, čo cestovný ruch vlastne prináša pre ekonomiku Slovenskej republiky. Vláda SR si zoberie cestovný ruch ešte v novembri t. r. na mušku a potom pravidelne každý rok v máji budeme hodnotiť plnenie úloh. Aj toto je dôkazom toho, že vláda sa otázkam cestovného ruchu bude pravidelne venovať.

Ochrana prírody a verejný záujem

(Ing. Ján Mizerák, generálny riaditeľ ŠOP)

Treba zdôrazniť základnú otázku – ochrana prírody je v každej modernej kultúrnej spoločnosti a demokratickej krajine verejným záujmom. Keďže my si uvedomujeme, že verejným záujmom je aj rozvoj regiónov a mikroregiónov, tak máme záujem na tom, aby sme spoločne hľadali priesečník záujmov ochrany a rozvoja regiónov tak, aby mohla ísť ruka v ruku príroda aj s turistickým ruchom, ktorý neodmysliteľne súčasťou patrí aj do horských oblastí, ako je napr. Tatranský národný park, NAPANT, Veľká a Malá Fatra a pod. To je jedna vec, druhou je skutočnosť, že momentálne ideme aktívne do tohto procesu tým, že ideme riešiť zónovanie územia nielen TANAP-u, ale aj ďalších národných parkov. Zonácia nám povie, akým spôsobom to môžeme vyriešiť, t. zn. oddeliť to, čo má hodnoty od toho, čo hodnoty nemá a postaviť tieto záležitosti takým spôsobom, aby sme kvantitu vymenili za kvalitu v ochrane prírody a aby sme v podstate boli v súlade aj so základnými princípmi a právnymi rámcami legislatívy EÚ, aj legislatívy SR...

Proces zonácie je vlastne inventúrou daného územia, ktoré sa zónuje. V rámci tejto inventúry sa posudzujú biotopy podľa toho, akú majú prirodzenosť a v akom sú priaznivom stave. Zostaví sa stupnica, na základe ktorej sa rozlišujú zóny A, B, C a D. Vzhľadom na to, že v súčasnosti sú v národných parkoch zahrnuté územia, ktoré sú využívané na rôzne aktivity, preto sme už v procese zonácie začali vytvárať určité priestory na to, kde sa budú môcť tieto strediská dobudovať na určitý štandard. Ale aby to bolo všeobecne jasné, treba zdôrazniť, že územia, ktoré sa vyčlenia, sa budú môcť využívať iba v súlade s tým, čo povie EIA. To znamená, že každá činnosť, ktorá bude na vymedzenom území, ktoré sa vyčlení ako najvhodnejšie na rozvojové aktivity v oblasti cestovného ruchu, sa musí



■ Na výstave sa predstavili aj firmy ponúkajúce športový výstroj a oblečenie



posúdiť podľa EIA, ktorá určí, aká tam bude zaťaženosť a aké aktivity tam budú možné. V podstate, v procese zonácie sa nevytvoria určité priestory na priame využitie, zábery využitia sa musia posúdiť podľa EIA. V nadväznosti na uvedené je tu ešte jedna informácia - pripravuje sa novelizácia stavebného zákona, ktorý by mal vstúpiť do účinnosti 1. januára 2009.

Samospráva a rozvoj cestovného ruchu (Michal Sýkora, predseda ZMOS-u)

Pokiaľ ide o samosprávy, sme v pozícii, kedy prebehla reforma verejnej správy, vytvorila sa regionálna samospráva, došlo k deleniu kompetencií medzi regionálnou samosprávnou a miestnou samosprávou aj čo sa týka rozvoja cestovného ruchu. Rozvoj cestovného ruchu úzko súvisí s rozvojom miest, obcí a regiónov, čo si plne uvedomujeme. V minulosti sme patrili k tým, ktorí iniciovali niekoľko stretnutí všetkých zainteresovaných subjektov, ktoré pôsobia v cestovnom ruchu, aby sme túto problematiku nejakým spôsobom zdynamizovali, aby sa začala výraznejším spôsobom riešiť.

Na seminári sme hovorili o tom, čo všetko bráni rozvoju cestovného ruchu. Treba povedať, že v poslednom roku sme sa často stretávali s predstaviteľmi Ministerstva hospodárstva SR pri riešení týchto otázok. Často sme sa stretali aj s predstaviteľmi Ministerstva životného prostredia SR a Ministerstva pôdohospodárstva SR pri riešení otázok zonácie. To všetko sú veci, ktoré úzko súvisia s rozvojom cestovného ruchu. Ak sa celý proces zdynamizuje tak, aby v budúcom roku už prišli aj hmatateľné výsledky aj v oblasti legislatívy a umožnia sa aktivity, ktoré majú v plánoch územné samosprávy a regionálne samosprávy, určite to bude na prospech nielen obyvateľstva obcí, miest a regiónov, ale aj na prospech návštevníkov, ktorí chodia do horských stredísk.

Štyri ciele štátnej politiky cestovného ruchu (Ing. Gabriel Kuliffay)

V štátnej politike cestovného ruchu definujeme 4 ciele, ktoré štátna politika sleduje. V prvom rade je to vytvorenie nových pracovných príležitostí v regiónoch, ďalej je to hospodársky rozvoj regiónov, dynamizácia sociálno-ekonomického rozmachu a v neposlednom rade propagácia Slovenska ako krajiny cestovného ruchu.

Samozrejme, žiadna krajina nedokáže zdynamizovať cestovný ruch len jednou štátnou politikou na centrálnej úrovni. Preto vyzývame všetky VÚC v regiónoch, aby spracovali svoje regionálne politiky rozvoja cestovného ruchu, pretože cestovný ruch je jav, ktorý sa deje v regióne a nie je možné z Bratislavy podchytiť všetky aspekty pri takej veľkej rozmanitosti, ktoré Slovensko má pri obrovskom potenciáli podmienok pre cestovný ruch. Prílohou štátnej politiky cestovného ruchu je na jednej strane stanovenie a vymedzenie konkrétnej zodpovednosti a kompetencie každého orgánu na miestnej, regionálnej alebo centrálnej úrovni za rozvoj cestovného ruchu. Rovnako je tam načrtnuté, kto by mal čo financovať. Malo by to slúžiť aj ako určitá smernica pre regionálne samosprávy pri definovaní stratégie rozvoja cestovného ruchu. ■

Ohlasy niektorých vystavovateľov

Počas výstavy sme oslovili niektorých vystavovateľov, aby sme sa ich spýtali na ich dojmy a spokojnosť s priebehom podujatia a návštevnosťou. Zamerali sme sa na firmy, ktoré sa výstavy Interlavex zúčastnili po prvý raz, ako aj na tradičných vystavovateľov, ktorí môžu výstavu hodnotiť a porovnávať aj z pohľadu minulých výstav. Treba povedať, že ich hodnotenia boli v podstate takmer zhodné, nových vystavovateľov prevapil veľký počet zúčastnených firiem i vysoký počet odborných návštevníkov a ich záujem o získanie informácií ponúkaných produktov. Aj tradiční vystavovatelia vyjadrovali spokojnosť s návštevnosťou, ale vyslovili aj niektoré kritické pripomienky k zabezpečeniu a pripravenosti expozícií, ktoré v porovnaní s predchádzajúcimi výstavami neboli také perfektné. Z viacerých rozhovorov s vystavovateľmi sme vybrali:

Valman SK, s. r. o., Banská Bystrica, ktorá má zastúpenie talianskej firmy NILS SpA, predstaviteľ firmy Robert Tomiška: „Zastupujeme na Slovensku medzinárodnú spoločnosť NILS SpA, ktorá vyrába vysokokvalitné mazivá používané v mnohých priemyselných odvetviach a rovnako aj v zimnej technike. Preto sme sa rozhodli predstaviť sa aj na výstave Interlavex. S našou účasťou sme spokojní, splnila naše očakávania, prišlo veľa ľudí, ktorým sme podali všetky potrebné informácie a veríme, že čoskoro nadviažeme aj konkrétne obchodné kontakty...“

NAVARIS, s. r. o., Ústí na Orlicí, ČR – predstaviteľ firmy Vítězslav Vašek: „Áno, sme tu po prvý raz a prišli sme na Interlavex predstaviť slovenským prevádzkovateľom lyžiarskych stredísk naše služby, ktoré spočívajú najmä v elektromontážnych prácach. Horských stredísk sa predovšetkým týka náš program horských technológií, v ktorom sú zahrnuté najmä elektroinštalácie napájania lanových dráh, lyžiarskych vlekov a zariadení pre technické zasnežovanie, ďalej osvetlenie zjazdových tratí a snoubordových parkov, ako aj komplexná energetika lyžiarskych areálov. S priebehom výstavy sme spokojní, domnievame sa, že náš zámer, s ktorým sme na výstavu prišli, sa naplní...“

Michálek, s. r. o., Chrudim, dodávateľ lyžiarskych vlekov, lanoviek a bobových dráh. Firma patrí k tradičným vystavovateľom na Interlavexe. V tomto roku je to jeho už 4. účasť. O spolupráci so slovenskými lyžiarskymi strediskami nás informoval Ing. Peter Malý, riaditeľ oddelenia lanovej dopravy: „Po prvý raz sme sa na Interlavexe zúčastnili v roku 2001 a odvtedy sme nevynechali ani jeden ročník. Vždy sme tu boli spokojní s organizáciou, návštevnosťou a záujmom o naše produkty. Prvý lyžiarsky vlek na Slovensku sme realizovali v stredisku SKI centrum Kálnica v roku 2004. O rok neskôr, v roku 2005, sme vybudovali 2 lyžiarske vleky v stredisku Žiarce -

Pavčina Lehota. Dobrá spolupráca s vedením tohto strediska vyústila do užšej spolupráce a to tak, že Dr. Ján Šebo sa stal našim výhradným zástupcom pre teritórium Slovenska.

Z ďalších akcií pre slovenské lyžiarske strediská bola, okrem repasácie starších lyžiarskych vlekov v niektorých strediskách, predovšetkým výstavba 2 lyžiarskych vlekov pre stredisko Liptovské Revúce, ako aj bobová dráha v stredisku Žiarce - Pavčina Lehota na jar 2007. Rozpracované máme objednávky ďalších lyžiarskych vlekov.“

V expozícii firmy OL TRADE, s. r. o., nás zaujalo motto: Kde Perinbaba nemá moc, príde YORK na pomoc. A keďže v predchádzajúcej zimnej sezóne Perinbaba mnohé lyžiarske strediská sklámala, zaujímali sme sa, kde všade firma OL TRADE inštalovala systémy pre technické zasnežovanie pred nastávajúcou novou zimnou sezónou. A tu je stručná, ale jasná informácia od riaditeľa spoločnosti OL TRADE, Ondreja Lörinčika: „Pre zimnú sezónu 2007/2008 je to predovšetkým stredisko Jasná - Chopok-up-grade systému zasnežovania, čo okrem iného predstavuje 50 ks kanónov typu Rubis a 6 ks typu Safyr. V Hriňovej - Ski centre Košútka inštalácia 11 ks snehových kanónov Rubis, v lyžiarskom stredisku Spálená-Roháče I. etapa tretieho plnoautomatického systému zasnežovania YORK Neige na Slovensku so 14 kanónmi Rubis a ukončenie I. etapy druhého plnoautomatického systému zasnežovania YORK Neige na Slovensku v Banskej Štiavnici.“

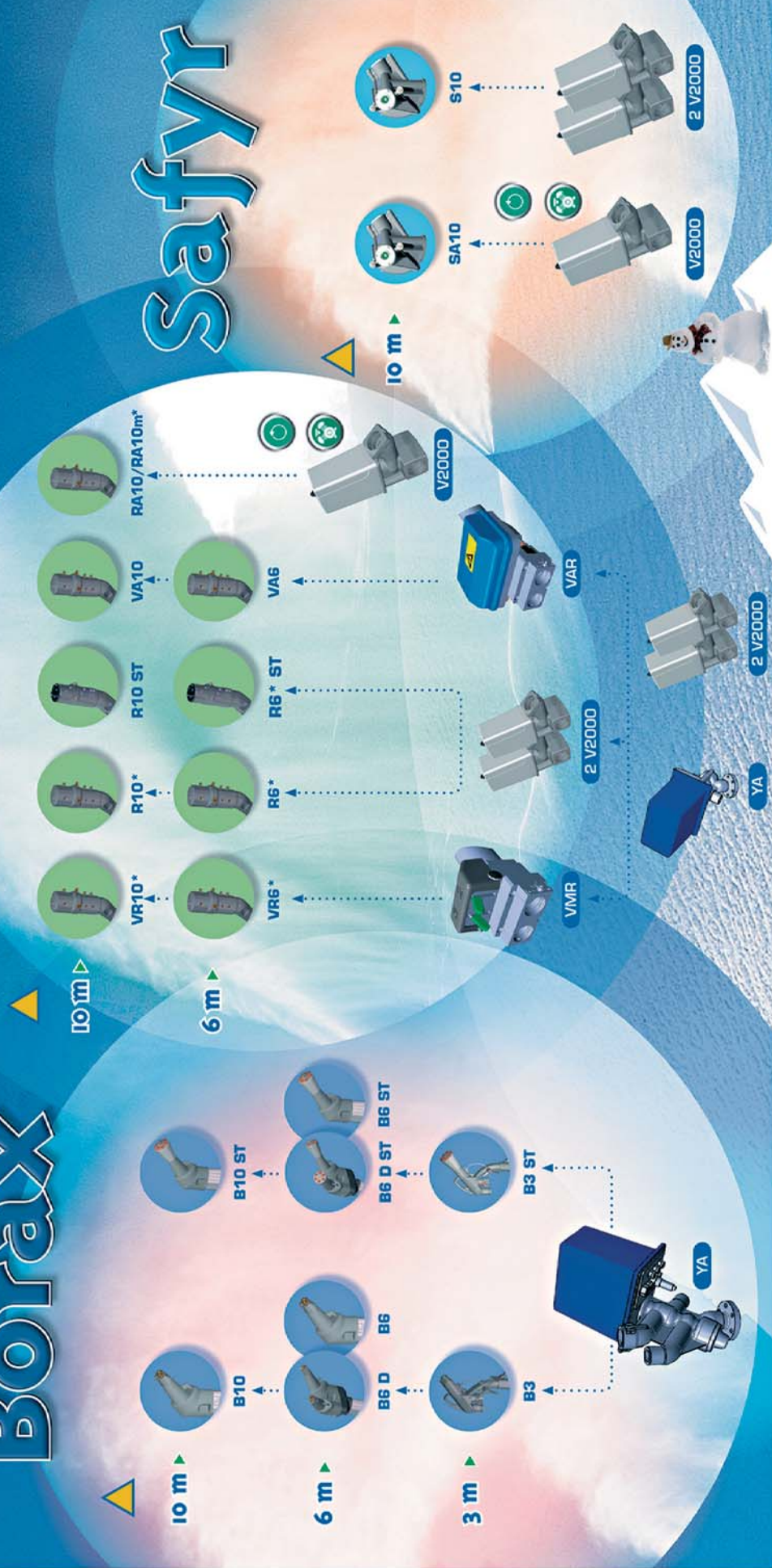
V priestorovo veľkej expozícii firiem **Poma - Techmont - Snowstar** sme vyspovedali Ing. Vladimíra Štefunka, ktorý nám prezradil, že firma okrem výhradného zastúpenia spoločnosti Poma pre Slovensko a Českú republiku a výstavby lanových dráh tejto značky, rozšírila svoju pôsobnosť aj v oblasti technického zasnežovania zastupovaním firmy Snowstar SpA, ktorá združuje asi 5 firiem z tejto oblasti a dáva veľké prostriedky do vývoja celej škály technického zasnežovania. Prevzala aj zastúpenie firmy GESPI, ktorá dodáva doplnky pre lyžiarske strediská ako sú matrace, siete, tyče a pod. Pred zimnou sezónou 2007/2008 okrem iného odovzdali do prevádzky lanové dráhy v lyžiarskom stredisku Mýto pod Ďumbierom, Oravský Podzámok, systémy technického zasnežovania vo Vysokých Tatrách - lyžiarsky areál Jakubkova lúka v Smokovci a areál Jamy v Tatranskej Lomnici, v lyžiarskom stredisku Kremnica - Skalka a lyžiarske stredisko Kubínska hoľa. Pokiaľ ide o výstavu Interlavex, Ing. V. Štefunko vyslovil zaujímavý názor, že podľa jeho mienky jesenný termín konania výstavy nie je najvyhovujúcejší, pretože všade sa pred sezónou usilovne pracuje, šturmuje. Myslí si, že jarný termín po skončení zimnej sezóny by bol oveľa lepší. Možno by to mohol byť podnet pre organizátorov na zamyslenie sa. ■

-mč-

Rubis

Borax

Safyr



Illegible small text, likely a copyright notice or disclaimer.



ALVENIUS®
SNOWLINE



NOVINKA

Vysokopevnostná
ocel' (až 80 barov)
Teraz ešte ľahšia

potrubie
na zasnežovanie



OL TRADE

Distribútor v SR: OL TRADE s.r.o., Galvaniho 12, 821 04 Bratislava

Tel.: 00421 2 4341 40 39, Fax: 00421 2 4341 40 43

E-mail: oltrade@oltrade.sk, www.oltrade.sk



Oznamy a informácie

Uznesenie z valného zhromaždenia ZZ LAVEX, Lanovky a vleky na Slovensku

Valné zhromaždenie členských organizácií ZZ LAVEX sa na svojom zasadnutí 16. 10. 2007 uznieslo predniesť na celoslovenskej tlačovej konferencii konanej v rámci medzinárodnej výstavy Interlavex 2007 a 36. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov toto vyhlásenie:

S potešením prijímame v poslednom období správy zo štátnych aj samosprávnych orgánov na Slovensku o podpore rozvoja cestovného ruchu. Slovensko má po alpských krajinách jedny z najlepších podmienok pre rozvoj zimného cestovného ruchu. Tieto podmienky však zďaleka nevyužíva, o čom svedčí aj nízky podiel cestovného ruchu na tvorbe hrubého domáceho produktu. Jedným z faktorov, ktoré bránia jeho rozvoju, je existujúca legislatíva.

Takmer 25 % územia Slovenska tvoria národné parky a chránené krajinné oblasti. Do národných parkov a chránených krajinných oblastí boli zahrnuté aj také územia, ktoré nespĺňajú kritériá pre ich zaradenie do siete národných parkov a CHKO. Napríklad vo Vysokých Tatrách boli do najvyšších stupňov ochrany (národných prírodných rezervácií) zahrnuté aj lokality, ktoré boli urbanizované už v čase pred vyhlásením Tatranského národného parku. Tento rozsah chráneného územia je neudržateľný, nakoľko aj pre ochranu prírody sú potrebné značné finančné prostriedky, ktoré naša spoločnosť nemá k dispozícii.

Vo Vysokých Tatrách, Nízkych Tatrách, Malej a Veľkej Fatre, v Roháčoch, v Slovenskom raji a v ďalších strediskách cestovného ruchu existovali lyžiarske trate, lanovky a lyžiarske vleky dávno pred vznikom národných parkov. Terajšia legislatíva bráni zmysluplnému a trvalo udržateľnému rozvoju zimných stredísk v uvedených pohorách, a tým aj v širšom podhorskom regióne.

Zimný cestovný ruch sa však môže rozvíjať len v horských oblastiach od určitej nadmorskej výšky. Práve tu spôsobuje platná legislatíva cestovnému ruchu najväčšie problémy.

Žiadame preto prehodnotiť rozsah a hranice národných parkov a existujúce stupne ochrany prírody tak, aby sa mohol rozvíjať v týchto oblastiach aj cestovný ruch. Prínosom by mala byť zonácia.

Sme presvedčení, že práve rozvoj cestovného ruchu môže priniesť nemalé finančné prostriedky, ktoré by mohli ísť transparentne na regionálnej báze na ochranu prírody a krajiny tak, ako je to v iných krajinách. Rozvoj zimného cestovného ruchu rieši aj socio-ekonomické otázky obyvateľstva v horách a v podhorí, kde práve z dôvodov ochrany prírody sa nemôže rozvíjať priemysel. Spravidla tieto horské a podhorské regióny na Slovensku majú vysokú nezamestnanosť.

Členský základňa Záujmového združenia

lanoviek a vlekov na Slovensku, LAVEX, ktorú tvorí takmer 200 organizácií, poverila predstavenstvo vydaním tohto vyhlásenia. Zaviazala ho intenzívne spolupracovať so všetkými štátnymi orgánmi, ako aj so samosprávou pri podpore rozvoja zimného cestovného ruchu, pri rozširovaní a skvalitňovaní služieb v tejto oblasti, a tým prispieť k šíreniu dobrého mena Slovenska v zahraničí.

Predstavenstvo ZZ LAVEX

K zákonu č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci

V našom časopise LAVEX-info č. 3/2007 str. 19 sme už písali o problematike bezpečnosti práce najmä v súvislosti s novinkami v oblasti výchovy a vzdelávania pracovníkov zamestnávateľa tak, ako to ukladá zákon č. 124/2006 Z. z. v paragrafe 27. Do pozornosti prevádzkovateľom lyžiarskych stredísk si však dovoľujeme dať aj viaceré medializované povinnosti zamestnávateľov, uložené paragrafom 21 predmetného zákona, ktoré sa týkajú preventívnych a ochranných služieb.

Ide o odborné služby poskytované zamestnávateľovi, ktoré súvisia s výberom, organizovaním a vykonávaním odborných úloh pri zaisťovaní bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, predovšetkým s prevenciou rizík vrátane psychosociálnych rizík a ochranou pred nimi.

Na vykonávanie preventívnych a ochranných služieb, ktorými sú bezpečnostno-technická služba a pracovná zdravotná služba, je zamestnávateľ povinný určiť dostatočný počet odborných zamestnancov, ktorí sú s ním v pracovnom pomere alebo v obdobnom pracovnom vzťahu. Ak zamestnávateľ nemá dostatok odborných pracovníkov, je povinný zmluvne dohodnúť vykonávanie preventívnych a ochranných služieb dodávateľským spôsobom. Bezpečnostno-technickú službu alebo pracovnú zdravotnú službu môže dodávateľským spôsobom vykonávať len fyzická osoba, ktorá je podnikateľom alebo právnická osoba, ak majú na výkon bezpečnostno-technickej služby oprávnenie vydané Národným inšpektorátom práce a na výkon pracovnej zdravotnej služby oprávnenie vydané Úradom verejného zdravotníctva.

Bezpečnostno-technická služba poskytuje zamestnávateľovi poradenské služby v oblasti odborných, metodických, organizačných, kontrolných, vzdelávacích a iných úloh pri zaisťovaní bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a úlohy bezpečnostno-technickej služby vykonáva bezpečnostný technik a autorizovaný

bezpečnostný technik.

Pracovná zdravotná služba u zamestnávateľa zisťuje nebezpečenstvá a hodnotí zdravotné riziká, dohliada na faktory pracovného prostredia, podporuje prispôbenie práce zamestnancom, poskytuje poradenstvo zamestnávateľovi aj zamestnancom, školí zamestnancov na poskytovanie prvej pomoci, dohliada na zdravie zamestnancov v súvislosti s prácou a ďalšie.

Úlohy pracovnej zdravotnej služby plnia odborní zdravotnícki pracovníci kvalifikovaní na výkon pracovnej zdravotnej služby.

M.G.

Legislatíva v lanovej doprave opäť bohatšia

Prevádzkovateľov lanových dráh upozorňujeme na nové právne predpisy, ktoré sa týkajú prevádzky lanových dráh a prevádzky dopravy na lanových dráhach. S účinnosťou od 15. novembra 2007 je v platnosti vyhláška č. 499/2007 Z. z. o zdravotnej, zmyslovej a psychologickú spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe, ktorú vydalo Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikácií SR po dohode s Ministerstvom zdravotníctva SR podľa paragr. 46, odst. 5 zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach.

Posudzovanie zdravotnej, zmyslovej a psychologickú spôsobilosti sa vzťahuje na osoby, ktoré vykonávajú pracovné činnosti, ktorými sa zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje doprava na dráhe alebo sa vykonávajú činnosti, predmetom ktorých je preprava osôb, zvierat a vecí. Zdravotnú spôsobilosť posudzuje pracovná zdravotná služba. Posudzujúci lekár pracovnej zdravotnej služby s príslušnou špecializáciou a posudzujúci psychológ s certifikátom na certifikovanú pracovnú službu dopravná psychológia posudzujú zdravotnú spôsobilosť osôb lekárskou preventívnou prehliadkou a psychologickým vyšetrením. (Bližšie informácie sú v citovanej vyhláške). Súčasne upozorňujeme na zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave, ktorý nadobudol účinnosť 1. 11. 2007. Tento zákon upravuje minimálne požiadavky na organizáciu pracovného času v doprave, vykonávanie cestných kontrol a kontrol v priestoroch dopravných podnikov a pôsobnosť orgánov štítnej správy vo veciach kontroly organizácie pracovného času v doprave. Zamestnanec v doprave na účely tohto zákona je o. i. (paragr. 2, odst. 3): pism. d) zamestnanec zabezpečujúci alebo vykonávajúci prevádzkovanie



na dráhe;
písm. f) zamestnanec zabezpečujúci prevádzku, údržbu alebo opravy dráhových vozidiel.

(Podrobnejšie v zákone č. 462/207 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave.)

M. G

Pôsobenie ZZ LAVEX v medzinárodnej organizácii OITAF

V medzinárodnej organizácii lanovej dopravy OITAF zastupuje ZZ LAVEX podpredseda predstavenstva Ing. Dušan Mikloš, ktorý bol menovaný aj do výkonného výboru tejto organizácie. V roku 2006 sa zástupca združenia zúčastnil dvoch zasadnutí výkonného výboru, a to v apríli 2006, kedy sa zasadnutie konalo v rámci medzinárodného veľtrhu Alpexpo v Grenobli, druhé zasadnutie bolo v septembri v Mnichove.

Rozhodnutie združenia stať sa nielen členom OITAF, ale prijať aj výzvu pracovať priamo vo výkonnom výbore, bolo veľmi správnym krokom. Dostali sme tým možnosť okamžite získať všetky informácie o veciach, ktoré sa ešte len pripravujú v oblasti lanovej dopravy, a to tak v technických otázkach, ako aj legislatívnych a pod. Každý člen výkonného výboru má právo nastoliť akýkoľvek problém, ktorý sa v danej členskej krajine vyskytuje a výkonný výbor je povinný cez svoje študijné výbory tieto otázky riešiť.

OITAF a jeho činnosť

Vznik

OITAF je medzinárodná organizácia pre lanovú dopravu, ktorá vznikla v roku 1959 z podnetu všetkých prevádzkovateľov lanovej dopravy, ktorých možno rozdeliť do 3 kategórií:

1. prevádzkovatelia a podnikatelia v lanovej doprave,
2. výrobcovia zariadení lanovej dopravy,
3. dozorné orgány – štátne alebo zvolené prevádzkovateľmi.

Podstatou vzniku OITAF bolo vytvoriť jednotnú organizáciu, ktorá by pomáhala tak rozvoju, ako aj efektnej prevádzke lanovej dopravy na celom svete. Dnes má OITAF viac ako 30 členov, predpokladá sa, že v tomto roku už dosiahne, prípadne aj prekročí číslo 40 a to z toho dôvodu, že do nej začínajú vstupovať aj severské krajiny, ktoré ju dosiaľ ignorovali.

Ciele

Hlavným cieľom organizácie je predovšetkým podpora vývoja a pokroku v lanovej doprave, podpora jednotlivých štúdií a výskumov, ktoré podporujú výskum, vývoj a pokrok v lanovej doprave. Dôležitou činnosťou je podpora harmonizácie národných noriem spojených s výrobou a prevádzkou zariadení lanovej dopravy, rozpracovanie jednotlivých medzinárodných predpisov pre projektovanie, výstavbu, prevádzku, údržbu a kontrolu zariadení

lanovej dopravy na celom svete, prirodzene, najmä pre členské štáty OITAF. Predpisy, ktoré vznikajú v rámci OITAF, sú väčšinou odporúčané predpisy, ktoré jednotlivým členským štátom odporúča, aby prostredníctvom vlastnej legislatívy ich zapracovali do národných predpisov.

Činnosť spočíva aj v organizovaní medzinárodných kongresov, ktoré sa konajú raz za 6 rokov a v organizovaní ročných odborných seminárov. Seminára sa spravidla konajú v rámci medzinárodných výstav horskej techniky pravidelne v Grenobli a v Innsbrucku.

Ako pracuje OITAF

Orgánmi sú: valné zhromaždenie členských organizácií a riadiaci výbor, ktorý má 18 členov, ktorých volí valné zhromaždenie + 5 členov zo štátov, ktoré sú členmi OITAF, ale predbežne nemajú vo výbore hlasovacie právo. Takéto postavenie má v súčasnosti aj Slovensko. V súčasnosti z týchto 5 členov sú obsadené 3 miesta, a to Poľskom, Slovinskom a Slovenskom. Na dve voľné miesta sa počítalo s Českom, ktoré predbežne neprejavilo jednotný záujem najmä z toho dôvodu, že ich organizácia SPLV nie je ešte taká pevná a jednotná ako napríklad ZZ LAVEX. Počíta sa s tým, že by mohli pribudnúť niektoré zo štátov – Rusko, Bulharsko alebo Rumunsko, podľa toho, ako v tom-ktorom štáte bude pokračovať lanová doprava.

Kto môže byť členom?

Prakticky všetky právnické alebo fyzické osoby, ktoré majú spoločne niečo s prevádzkou lanovej dopravy, je to otvorená organizácia. Na zasadnutiach výkonného výboru sa pravidelne zaznamenávajú zmeny, odchádzajú napr. malé lyžiarske strediská, ktoré vyhlásili úpadok a odišli z tejto činnosti. Na druhej strane vstupuje viac štátnych orgánov z jednotlivých štátov, ktoré chcú byť členmi OITAF.

Činnosť

Samotná činnosť je rozdelená do viacerých skupín:

- technika lanovej dopravy a odporúčania,
- preprava tovaru a lanové žeriavy, vlastnosti a skúšanie lán,
- elektrotechnické zariadenia, príp. stavebné skupiny jednotlivých lanových dráh,
- právne, administratívne, výskumné a štatistické záležitosti,
- optimalizácia prevádzky lanoviek a lyžiarskych vlekov,
- preprava na zariadeniach, do tejto skupiny patrí napr. aj problematika prepravy detí menších ako 125 cm na sedačkových lanovkách a rad ďalších rozpracovaných smerníc.

V súčasnosti vydal OITAF rozsiahly materiál, ktorý spracúva odporúčanie pre bezpečnostné analýzy, ktoré sa majú vykonávať na lanových zariadeniach. Je to odporúčací materiál, na spracovaní ktorého sa podieľalo 12 odborníkov z významných lanovkárskeho firiem, zástupcov jednotlivých dozorných a kontrolných úradov a vedeckí pracovníci.

Ide o rozsiahly materiál, po jeho preložení jeho podstatné časti zverejníme v našom časopise.

V súčasnosti sú rozpracované dve smernice, jedna už má konkrétnu technickú podobu, je to odporúčanie pre dodatočné mazanie lán pre všetky dopravné zariadenia, ktorá presne rozpisuje, čo, akým spôsobom, akým mazacím prostriedkom sa má vykonávať. Druhá smernica, ktorá sa spracúva, sa dotýka možnosti použitia ojazdených alebo použitých horských dopravných zariadení. Ako vieme, proti tomu je aj smernica 2000/9 EÚ. Samotný OITAF iniciuje, aby bol spracovaný dodatok k tejto smernici, avšak bruselská centrála sa stavia k tomu tak, že použité horské dopravné zariadenia ju nezaujímajú. Napriek tomu OITAF chce, aby sa dodatok spracoval, kde by boli jednoznačne vymedzené podmienky a možnosti, za ktorých môžu byť zabudované aj použité HDZ. Najmä v štátoch, ktoré začínajú rozvíjať zimný cestovný ruch, je veľká snaha inštalovať aj použité HDZ, ako napr. v Rumunsku a pod. Na Slovensku takáto prax nie je až taká rozsiahla, postavili sa asi 2 použité lanovky. U nás zatiaľ nie sú v rámci našej legislatívy stanovené žiadne podmienky, prirodzene, to čo výrobca pôvodne stanovil, to sa musí plne aplikovať, či budú kladené aj ďalšie nároky v rámci toho, čo určuje smernica 2000/9 EÚ, bude zrejme predmetom ešte viacerých diskusií.

Ing. Dušan Mikloš

OITAF informuje

Jednou z dôležitých úloh organizácie OITAF je vypracovanie záväzných a odporúčajúcich smerníc pre výrobu, prevádzku a bezpečnosť lanových dopravných zariadení.

Vytvorenie Európskej únie určilo nové podmienky v uplatňovaní spoločných legislatívnych noriem, ktoré by sa mali postupne stať záväznými pre všetky členské štáty. OITAF vytvoril viaceré pracovné výbory, ktoré podľa vopred vypracovaných tém tvoria podklady pre záväzné a odporúčajúce smernice, ktoré by postupne mali byť aplikované vo všetkých členských štátoch.

Jednu z veľmi dôležitých smerníc vydal OITAF v mesiaci október. Má názov Určenie nebezpečností, ktoré je potrebné sledovať pri bezpečnostnej analýze lanoviek v priebehu prevádzky.

Ďalšou odporúčanou smernicou, ktorá má technický charakter, je smernica Návod na mazanie dopravných lán.

Obe tieto smernice sa nachádzajú na sekretariáte ZZ LAVEX, kde na požiadanie budú záujemcom postúpené v originálnom znení.

Ing. Dušan Mikloš, TERMONT, s. r. o.



Alpitem/Prowinter 2008 – pohľad do minulosti

Alpitem 2008 – 6. medzinárodný odborný veľtrh horských a zimných technológií Prowinter 2008 – 8. medzinárodný odborný veľtrh pre požičovne a servis v zimných športoch

Keď sa v dňoch 9. – 11. apríla 2008 otvoria brány 6. medzinárodného veľtrhu horských a zimných technológií Alpitem 2008, prípadne tento dátum takmer presne na jedno z najvýznamnejších výročí v danom odbore. Pred sto rokmi, v júni 1908, bola v Bolzane uvedená do prevádzky lanovka (Kohlern-Seilbahn) na prepravu osôb ako prvá tohto druhu na svete, ktorá svojím charakterom výletnej trate mala už v tom čase jasné turistické vybavenie. Tento smelý projekt znamenal začiatok technických dejín, bez ktorého by sa priebeh hospodárskeho vývoja v horských oblastiach možno uberal celkom iným smerom. Aj toto stelesňuje Alpitem 2008. V osvedčenej kombinácii s veľtrhom vybavenosti pre zimné športy a horskú turistiku je Prowinter 2008 ukázkou siete jednotlivých branží, ktoré sú dnes nevyhnutným predpokladom pre úspešnosť horských a zimných turistických destinácií.

Bolzano: 100 rokov kompetencií v lanovej doprave

Kde inde, ak nie v Bolzane, v samotnom rodisku lanovej dopravy a v bezprostrednej blízkosti svetovo najväčšieho lyžiarskeho kolotoča by sa mali lepšie analyzovať trendy a tendencie medzinárodného horského, zimného a lyžiarskeho turizmu? A ktoré pódium by bolo vhodnejšie ako Alpitem/Prowinter 2008, ktorých inovačnú výstavnú kombináciu medzičasom uznala aj medzinárodná odborná verejnosť?

Stabilnou časťou rámcového programu je sprievodný Alpitem/Prowinter-Kongres 2008 v príslušnom kongresovom centre výstaviska Bolzano v znamení nových trendov pre zimu a hory. Počas všetkých troch výstavných dní, vždy dopoludnia, načrtnú uznávaní experti vo svojich prednáškach a pódiových diskusiách rôzne vývojové modely a projekty, ktoré budú v nasledujúcom roku výrazne ovplyvňovať zimný cestovný ruch. Kým prvý deň bude venovaný predovšetkým základnej výbave pre horskú turistiku a zimný cestovný ruch, druhý deň sa budú odborníci zaoberať praktickými otázkami poskytovania služieb návštevníkom. Tretí kongresový blok je určený výhradne technickej problematike v lanovej doprave. Vedúci vývojoví pracovníci firiem Doppelmayr a Leitner predstavujú popri moderných lanovkových zariadeniach pre osobnú horskú dopravu alternatívy zábavných tratí pre letnú sezónu, ale aj najnovšie ambiciózne vysoko technické riešenia v lanovej doprave. Zástupcom mesta Bolzano v spolupráci s organizáciami činnými v oblasti cestovného ruchu sa podarilo zabezpečiť renomovaných prednášateľov.

Aj príprave sprievodnej akcie veľtrhu Alpitem/Prowinter-Forum 2008, ktorá je pódium zaujímavých podujatí, sa venuje osobitná pozornosť.

Bránu do sveta nových možností v oblasti zimného cestovného ruchu otvorí ponuka s názvom China-Lounge. Ako oficiálna návšteva zavítajú na veľtrh zástupcovia z vyše štyridsiatich lyžiarskych stredísk Číny, teda viac ako reprezentatívny prierez branže zimných športov, ktoré tu zaznamenali v posledných rokoch mimoriadny rozvoj.

Vyhovujúca ponuka veľtrhu

Výstavisko Bolzano spojením oboch odborných veľtrhov Alpitem a Prowinter v roku 2006 vyhovelo želaniu viacerých medzinárodných dodávateľov horských zimných technológií a výstroja pre zimné športy vytvorí vysoko koncentrovanú výstavnú platformu, avšak orientovanú na celú šírku záujmov. Už teraz stav prihlášok na Alpitem potvrdzuje, že tento koncept je aj dlhodobou úspešný. Podľa počtu doposiaľ prihlásených a ďalších požiadaviek sa očakáva, že bude vypredaná celá rezervovaná výstavná plocha v halách (Alpitem asi 8 000 m², Prowinter 14 000 m²). Je reálny predpoklad, že Alpitem 2008 ponúkne v jednotlivých technických sektoroch kompletnú ponuku exponátov a služieb.

Všetky informácie o programe podujatia, účasti a lehotách nájdete na www.alpitem.it

Tlačová správa: Výstavisko Bolzano – preklad Eva Bajčiová

Zo života našich stredísk

Pohľad do strediska Selce – Čachovo

Pri potulkách po našich lyžiarskych strediskách sme sa tentoraz pristavili pri Banskej Bystrici. Len niekoľko kilometrov ďalej od rušných mestských ulíc sa nachádza príjemné miesto na spoločnú rodinnú lyžovačku v pokojnom prostredí slovenskej prírody. Vitajte v stredisku Selce – Čachovo.

Privítal nás Dušan Mesík – riaditeľ strediska a usadil v teplom zrubu dolu pod svahom. „Toto je naša denná miestnosť. Vlekári sem chodievajú na obed, v druhej časti je bežná prevádzka, kde sa môžu občerstviť aj návštevníci,“ hovorí na úvod pán Mesík a pripravuje kávu.

Cez oblok vidieť prvý sneh na svahu a vonku sa už začína zhnáť prípravy na novú lyžiarsku sezónu. „Tá predchádzajúca sezóna nevyšla podľa našich predstáv, ale to nie je len náš prípad, ani jedno lyžiarske stredisko nebude na minulé zimnú sezónu spomínať v dobrom,“ uviedol Dušan Mesík, doniesol šálky s kávou a pustili sme sa do rozhovoru.

Lyžiarske stredisko Selce – Čachovo je v prevádzke od roku 1986. V podobe, v akej ho môžeme vidieť teraz, funguje od roku 1997. Nachádza sa vo výške 470 až 650 m n. m., desať kilometrov od centra najbližšieho mesta Banskej Bystrice. Na ploche dvanástich hektárov sú počas prevádzky k dispozícii štyri lyžiarske vleky – Doppelmayr 2, detský lanový vlek EPV-300 SL, Doppelmayr 1, Tatrapoma F-10. Na úpravu tratí sa využívajú dva stroje Kässbohrer s označením PB 200 a PB 260 DW. Na bezpečnosť návštevníkov lyžiarskeho strediska dozerá horská záchranná služba.

O spokojnosť návštevníkov sa starajú aj viaceré prevádzky s občerstvením. Najesť a občerstviť sa možno nielen dolu pod svahom, ale rovnako pri výstupnej stanici vleku hore na kopci. Pre náročnejších je k dispozícii reštaurácia. Hotely v bezprostrednej blízkosti vlekov poskytujú asi dvesto postelí.

V stredisku sa popri zjazdovom lyžovaní možno vyžiť aj na bežkách – v okolí Čachova je približne 30 kilometrov udržiavaných bežkových tratí. „Tieto trate naše stredisko upravnú dobrovoľne, sú určené nielen pre našich návštevníkov, ale aj pre širokú verejnosť z okolia. Stopu na týchto tratiach robím ja, po nociach,“ hovorí s úsmevom Dušan Mesík. Zvláštnosťou tiež je, že v blízkosti vlekov sa nachádzajú dva skokanské mostíky. Z miestnej TJ vyšli viacerí slovenskí reprezentanti a podľa slov Dušana Mesíka uspeli aj na medzinárodnej úrovni.

„V budúcnosti máme záujem predĺžiť stredisko v hornej časti,



■ Lyžiarska zjazdovka v stredisku Selce – Čachovo



čo by znamenalo zhruba 1,5 km dlhú zjazdovku. Okrem toho v pláne je vybudovanie dvoch sedačkových lanoviek, čo by umožnilo z vrcholu prepojiť naše stredisko so Šachtičkami a predstavovalo by to vznik strediska väčšieho významu. V budúcnosti tiež uvažujeme o založení združenia cestovného ruchu v spolupráci s obcou a podnikateľskými subjektmi z okolia strediska“, prezradil o plánoch do budúcnosti Dušan Mesík a ukázal nám celé stredisko aj z hornej stanice vleku, odkiaľ je krásny výhľad do celého okolia.

Novinkou pre nastavujúcu zimnú sezónu je skibus vo forme vláčika, ktorý na trase medzi Banskou Bystricou a lyžiarskym strediskom Selce - Čachovo bude premávať štyrikrát denne - dvakrát doobeda a dvakrát poobede.

Okrem zimy sa v Selciach zameriavajú aj na letnú sezónu. „V stredisku máme antukové volejbalové ihrisko, tenisový kurt a minifutbalové ihrisko, z ktorého v zime urobíme klzisko a so „starými pánmi“ hrávame hokej,“ s úsmevom na záver hovorí Dušan Mesík. Odchádzame po novej príjazdovej ceste, ktorá stredisko stála vyše milióna korún. V okolí zjazdovky vidíme niekoľko nových, rozostavaných budov, čo je znamením, že stredisko sa rozvíja a buduje infraštruktúru do ďalších rokov činnosti. Držme im palce!

Michal Badin

(Pohľad do strediska Selce - Čachovo pripravil pre náš časopis náš nový prispievateľ študent žurnalistiky.)

ZUSAMMENFASSUNG

Das Skizentrum Selce - Čachovo liegt nur 10 Kilometer vom Zentrum der Mittelslowakei, Banská Bystrica, am Fuß der Niederen Tatra. Es hat eine lange Skitradition, schon in den 40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts war dort ein sehr aktiver Skiklub. Im Skizentrum befinden sich außer Abfahrtsbahnen, die besonders für Familienski fahren geeignet sind, auch zwei Sprungschanzen, auf denen mehrere erfolgreiche slowakische Skispringer aufgewachsen sind. Die nahe Gegend bietet 30 Kilometer Loipen in wunderschöner natürlicher Umgebung.

SUMMARY

The ski resort Selce - Čachovo is situated only 10 kilometers from the centre of the Central Slovakia, Banská Bystrica, at the foot of the Lower Tatras. The ski resort has a long ski tradition, there was a very active ski club as early as in the 1940s. Besides downhill courses, which are particularly suitable for family skiing, there are also two ski jumps, where also several successful Slovak ski jumpers grew up. The near surroundings offers 30 kilometers of cross-country ski runs in a beautiful natural environment.

Lanovkáři, ako ich nepoznáme

Dnes v našej rubrike Lanovkáři, ako ich nepoznáme vypovedáme osobu, ktorá je všetkým lanovkárom, ale aj ostatným pracovníkom lyžiarskych stredísk veľmi dobre známa. Je to predseda poradného zboru náčelníkov lanoviek, dlhoročný člen predstavenstva združenia Ing. PETER NANKY, ktorý pracoval už na niekoľkých postoch náčelníka lanových dráh, možno spomenúť LS Martinské hole, Jasnú, Malú Lučivnú a ďalšie.

■ Na začiatok prezrad' našim čitateľom ako a kedy si sa dostal do lanovkárskej branže a čo Ťa viedlo k tomu, aby si pracoval v cestovnom ruchu a konkrétne v prevádzke lyžiarskych stredísk?

Možno povedať, že prvým podnetom, ktorý ma oslovil, bolo vysokoškolské štúdium, kde som študoval odbor dopravná a manipulačná technika, ktorý zahŕňal aj lanové dopravné zariadenia. Mali sme aj predmet hydraulické zariadenia a hydraulika, ktorú nám prednášal externý pracovník, bývalý generálny riaditeľ Martinexu a pri ňom som sa dostal bližšie k snežným pásovým vozidlám.

V tom čase Martinské strojárne viacmenej vyvíjali nám dobre známu Muldu, ktorý mala vo vtedajšom východnom bloku nahradiť výrobky západných firiem Kässbohrer a ďalších. To bol moment, že pred skončením štúdia som rozoslal prihlášky do zamestnania na viaceré firmy, počnúc LAVEX-om, PCR Javorina, Interhotel Ružomberok a pod. Kladné odpovede mi prišli z Javoriny a z Interhotelov Ružomberok.

Rozhodol som sa pre Javorinu, ktorá v tom období zažívala pomerne veľký rozmach a realizovala dosť veľkú investičnú výstavbu. Nastúpil som tam ešte pred vojenskou základnou službou, a tak som na 3 mesiace odišiel na Donovaly, kde sa vtedy stavala 3-miestna sedačková lanovka Tatrapoma. Po ZVS som dostal na výber - vrátiť sa na Donovaly a robiť tam náčelníka LD, alebo ísť na Martinské hole, kde sa uvoľnil post náčelníka s tým, že tam bola schválená projektová úloha na výstavbu novej lanovky. Žiaľ, dodnes nová lanovka nie je a stará už je zrušená.

Pracoval som tam od r. 1981 do r. 1990, kedy som sa prihlásil do konkurzu na náčelníka na LD Chopok-sever. Tu som pôsobil v rámci Interhotelov, neskôr v rámci SKI Jasná až do roku 2001, kedy som opäť menil pozíciu a na prechodný čas som nastúpil do Malej Lučivnej. V septembri 2001 som zakotvil v SKI PARKU Ružomberok, kde pôsobím až doposiaľ.



■ Ing. Peter Nanky, lanovkár, ako ho nepoznáme

■ Z návštev zahraničných lyžiarskych stredísk, ktoré si navštívil v rámci spoločných zájazdov alebo individuálne si získal veľa poznatkov z ich organizácie, prevádzky. Poznáš dobre aj situáciu v našich strediskách. Ako by si zhodnotil úroveň kvality prevádzky a služieb v zahraničných strediskách a u nás doma? Porovnaj stav našich stredísk v čase, keď si začínal v tejto oblasti pracovať so súčasným, čo sa zmenilo a čo ešte chýba k tomu, aby sme sa aspoň čiastočne priblížili k úrovni zahraničných stredísk.

Tato problematika je pomerne obsiahla, začal by som skúsenosťami, ktoré sa týkajú techniky. Je faktom, že v 80. rokoch, keď som začínal a po prvý raz som sa dostal do zahraničia, videl som technické zariadenia, ktoré boli podstatne modernejšie ako tie, ktoré sme mali u nás. Ved' v tom čase som pracoval na LD Martinské hole, ktorá bola vyrobená v r. 1972 a tam som videl nové 2-, 3- a 4-miestne sedačky. Bolo to niečo fascinujúce. Faktom je, že sme zaspali vývoj. Ved' v určitom období firma Transporta, možno povedať, bola jednou z najlepších lanovkárskeho firiem v Európe a keby bola pokračovala vo vývoji, určite by sme ten vývoj nezmeškali. Žiaľ, nestalo sa, zamernie firmy sa zmenilo v rámci východného bloku na niečo iné a lanovky sa dostali na vedľajšiu koľaj.

Treba skutočne vyzdvihnúť iniciatívu Vládneho výboru pre cestovný ruch a ZZ LAVEX, že sa podarilo pre terajší podnik Tatrapoma získať licenciu na výrobu vlekov a lanoviek, čo v tomto smere znamenalo veľký pokrok v našich strediskách. Ten rozvoj po technickej stránke stále dobiehame, v súčasnosti staviame už veľmi kvalitné zariadenia v našich strediskách, napriek tomu, že pre našich investorov sú investície, ktoré musia vynaložiť podstatne nevýhodnejšie ako pre podnikateľov na západných trhoch, ktorí majú trochu iné východiskové podmienky vychádzajúce z cien prepravného a pod.

Zmienil by som sa ešte k personálnej problematike. V období, keď som začal v tomto odbore pracovať, možno povedať,



■ ...v časoch cyklistickej "slávy" - (druhý sprava)

že lanovkáři nemali dobré meno. Väčšina stredísk v obsluhu zariadení bola obsadená staršími pracovníkmi, sice skúsenými, ale bolo veľa negatívnych ohlasov na ich vystupovanie a na ich kladný vzťah k alkoholu. Väčšina stredísk trpela tým, že hoci títo ľudia, pokiaľ ide o ich odbornosť, mohli byť najlepší, ale pre stredisko ich vzťah a vystupovanie voči klientom boli negatívnymi faktormi.

Nedalo sa to porovnávať s pracovníkmi v zahraničných strediskách, ktorých vystupovanie charakterizovala ochota pomôcť, poskytnúť žiadané informácie, poradiť atď. Dnes už aj u nás je situácia podstatne iná, svoje urobili generáčnej výmeny a celková zmena klímy v našej spoločnosti a je predpoklad, že aj u nás bude obslužný personál na úrovni ich zahraničných kolegov. U nás je ešte jeden nepriaznivý moment, a to je pomerne veľká fluktuácia pracovníkov v strediskách, ktorá spočíva aj vo finančnom ohodnotení. Ale to je problém celospoločenský, v celej ekonomike, nielen v cestovnom ruchu.

V každom prípade však možno povedať, že sa rozbiehame veľmi dobrým smerom, budujú sa nové kvalitné zariadenia, zvyšuje sa úroveň upravovania lyžiarskych svahov, máme obrovský boom v zasnežovaní, a to všetko sa prejavuje aj v náraste kvality poskytovaných služieb. Samozrejme, ešte je veľa ľudí, ktorí porovnávajú alpské strediská s našimi, len si stále nechcú uvedomiť, že nie za všetko môže technika a človek. Dôležité sú aj prírodné podmienky, ktoré sú v našich zemepisných šírkach podstatne rozdielne od alpských. Porovnávať napríklad stredisko Jasná s 2000 m n. m. so strediskom v podob-



■ ... vo futbalovom klube ŠK Bobrovec - (dolný rad tretí zľava)

nej nadmorskej výške v Alpách možno z pohľadu technického zabezpečenia lanovkami, vlekmi, strojov na úpravu trati, ale klimatické podmienky sú podstatne iné a z toho vyplýva aj udržateľnosť kvality upravenosti trati, podmienky zasnežovania, tvorenie námraz atď.

■ Zastupuješ všetkých náčelníkov lanových dráh na Slovensku, si predsedom poradného zboru náčelníkov a aj preto poznáš dobre všetky problémy v strediskách. V súčasnosti sa pripravuje vyhláška o odbornej spôsobilosti pracovníkov, ktorí obsluhujú lanové dráhy. Poznáš problém fluktuácie pracovníkov, ktorý pretrváva aj z dôvodu finančného ohodnotenia a pod. V čom vidíš riešenie, ako možno získať a udržať v lyžiarskych strediskách vzdelaných, kvalitných ľudí, ktorým bude na tejto práci záležať, bude ich baviť a budú ochotní plniť ešte prísnejšie kritériá podľa nových európskych predpisov?

Predovšetkým je veľmi dôležité robiť veľmi zodpovedný výber ľudí, ktorých chceme v stredisku zamestnať, čo je prvou vecou. Nehovorím teraz iba o odbornej stránke, ale aj o stránke vzťahovej, či majú vzťah k lyžovaniu, k technickým zariadeniam, alebo idú len za zárobkom. Treba ich posudzovať aj z tejto stránky. Osobne sa domnievam, že odborne vzdelaných ľudí schopných zastávať funkcie v lanovkářskom odbore, bude dostatok. Horšie už je týchto ľudí, keď získajú prax, aj v stredisku udržať. Finančná otázka sa odvíja od celkovej ekonomickej situácie, v akej sa nachádza celá naša spoločnosť. Aby sme si udržali pracovníkov, musíme im vytvárať kvalitné podmienky na pracoviskách. To znamená nielen to, že budú pekne oblečení, keď budú stáť pri obsluhu zariadenia, ale dobré podmienky musia mať najmä vtedy, keď robia práce, ktoré klienti priamo nevidia, keď sa robí údržba, oprava, keď sa v noci zasnežuje, keď sa upravujú trate. Treba, aby mali také sociálne zázemie, že keď v noci hodiny zasnežujú, alebo upravujú svahy, aby mali kam prísť, prezliecť sa, zohriať sa, najesť sa, oddychnúť si, zregenerovať sa trochu, aby prípadne ráno o 4. hodine, ak sneží, mohol znovu vyraziť

na svah. To vždy bolo prvou vecou, ktorú som chcel vidieť na tematických zájazdoch a exkurziách do alpských stredísk. A musím priznať, že ma vždy ma udivovalo vo výške 700 či 2 500 m n. m., aké mali tam pracovníci zázemie. Neexistuje, aby tam bola stanica lanovky alebo vleku, kde by obsluha mrzla, že by nemala možnosť použiť WC, nemala sa kde v teple najesť a pod. Aj tieto veci vplyvajú na to, či ľudia chcú na našich zariadeniach pracovať. Väčšina stredísk u nás sú zimné strediská. Už aj v zahraničí je snaha vytvárať predpoklady, aby strediská boli celoročné, pretože aj z pohľadu sezónnosti je veľká fluktuácia zamestnancov. Myslím si, že do budúcnosti by to malo byť trochu inak a personálna politika v našich strediskách by sa mala orientovať na celoročných zamestnancov. Určite sa nevyhne tomu, aby sme mali aj sezónnych pracovníkov, ale aj tí musia spĺňať určité kvalifikačné podmienky, aby sme ich mohli primerane finančne ohodnotiť. Dnes je situácia taká, že určité percento sezónnych ľudí sme nútení, ako



■ ...a ako nádejný hokejista - (dolný rad druhý zľava)

sa hovorí, brať priamo z ulice alebo z pracovného úradu, a to nie je dobrý smer. Technické zariadenia potrebujú ľudí, ktorí sa budú o ne starať kvalitne. Ten, kto príde iba na sezónu, si vzťah nevybuduje.

■ Teraz by sme už mohli prejsť k tomu, čo bolo vlastne zámerom nášho rozhovoru, a to sú záľuby - koničky. Vieme, že od mladosti si veľa športoval, inklinoval si k futbalu, cyklistike a, najmä, k lyžovaniu, ktoré bolo aj dôvodom výberu celoživotného pracovného zamerania. Vraj Tvojím najväčším koničkom je zberateľská vášeň - zbieranie modelov autíčok. Porozprávaj nám, ako si sa k tomu všetkému dostal.

Najskôr poviem azda niečo k mojim športovým záľubám. Ako každému chlapcovi, ktorý vyrastal na dedine, ani mne pohyb nerobil žiadny problém. Vždy to bolo tak, že len čo sme prišli zo školy, tašky sme odložili do kúta a už sme boli na ihrisku, v lete sme hrávali futbal, v zime na močiari sme si odpratali sneh a hral sa hokej. Moja láska čo sme prišli zo školy, aj zo strany rodičov, otec bol aktívny futbalista, on ma viedol k futbalu. Venoval som sa mu od prvých školských rokov, cez



■ Pohľad na časť zbierky modelov autíčok

stredoškolské štúdium a dokonca aj počas vysokej školy som si išiel zahrať futbal. Nebolo to na žiadnej vysokej úrovni, bolo to iba pre pohyb, radosť a zábavu. Rovnako v zime to bolo s hokejom, bolo to tiež na úrovni nejakej okresnej ligy. V zime pribudlo lyžovanie, keďže vtedy ešte boli podmienky dosť biedne, nebolo toľko lyžiarskych vlekov viac som inklinoval k bežeckému lyžovaniu. Pravidelne som sa zúčastňoval bežeckých lyžiarskych podujatí, ako boli napríklad Biela stopa SNP, lyžiarske pochody zo Štrbského Plesa do Žiarskej doliny a rôzne iné. Krátkou epizódou v mojom športovom živote bola aj cyklistika, ku ktorej som sa dostal náhodou. Za dobré vysvedčenie som dostal bicykel a kamarát, ktorý už bol v cyklistickom klube, ma nahovoril, aby som išiel na akési náborové preteky. Tie som jednoznačne vyhral, a tak ma hneď vzali do klubu. V cyklistike som dosiahol aj celkom slušné výsledky, v rámci Slovenska som bol na 4. – 5. mieste v mojej kategórii, dokonca raz som vyhral aj majstrovstvá Slovenska v kategórii žiakov. Lenže v tom období sme menili bydlisko, presťahovali sme sa a možnosti klubu boli predsa len obmedzené, tak som sa od cyklistiky vrátil späť k futbalu.

A teraz – zbieranie autíčok. To je vec, ktorá ma drží od detských rokov. Ako každý chlapec, rád som sa hrával s autíčkami, vláčikmi. Ale v tej dobe, pokiaľ ide o zberateľstvo, nebolo až tak veľa možností. Vtedy boli v obľube také mini autíčka - angličáky, ktoré ma veľmi neoslovovali, pretože nespĺňali tie kritériá spracovania detailov atď. Takže k tomuto koničku som sa vrátil až v období, keď už som mal deti a začali sme sa so synom zaoberať určitou zručnosťou, ktorú som chcel u neho rozvinúť tým, že sme začali robiť plastové modely lietadiel, áut, postupne sme prešli ku kovovým modelom v mierke 1:24 a neskôr k mierke 1:18, zbierku ktorých budujeme stále. Zameriavame sa na nákup, zbieranie, skladanie modelov, ktoré sú niečím zaujímavé, výnimočné. Možno povedať, že tento koniček nás stál dosť času a aj dosť peňazí, nie je to najlacnejšie hobby.

Momentálne v zbierke, ktorú už v poslednom čase obhospodarujem sám,

pretože syn odišiel študovať do zahraničia na vysokú školu, máme viac ako 120 modelov v mierke 1:18, ďalších zhruba 60 modelov v mierke 1:24 a asi 100 modelov rôznych veľkostí už plastových alebo kovových.

Môj záujem o autá pramení síce v detstve, ale stále u mňa pretrváva. Zaujímam sa o preteky majstrovstiev sveta v rallye, o preteky Formule 1, odoberám rôzne motoristické časopisy, venujem sa tomu stále.

A je tu ešte jedna zbierka. V súvislosti s kontaktmi s rôznymi firmami, alebo keď chodím na rôzne výstavy doma alebo v zahraničí, v rámci prezentácií som získal rôzne upomienkové predmety, z ktorých prevažnú časť tvorili čiapky – šiltovky, obľúbené medzi lanovkári. A keď už ich bolo veľa a nevedel som čo s nimi, tak som ich vystavil v mojej kancelárii. Teraz, ak nejaká návšteva vidí, že tam nie je čiapka ich firmy, snaží sa doručiť mi ju, a tak sa zbierka rozrastá. Teraz je ich asi 50, niektoré ešte nie sú na stene, takže kým pôjdem do dôchodku, tak už nebude na stenách žiadne voľné miesto.

■ Ako je to na Slovensku s podobnými zberateľmi? Je ich viac? Fungujú medzi vami nejaké kontakty, výmeny modelov? Konajú sa nejaké burzy?

Prírodné, existuje veľa zberateľov, niektorí majú oveľa viac týchto autíčok. Dokonca v televízii som zaregistroval zberateľa, ktorý sa mohol pochváliť, že má viac ako 2 000 autíčok vo svojej zbierke, ale rôznych veľkostí – od miery 1:63 až po tie 1:18 a 1:12, teda už veľmi detailné modely. Väčšina kontaktov sa robí cez internet, kde prebiehajú burzy, dajú sa kúpiť zaujímavé modely, aj staršie, ale aj za veľmi zaujímavé ceny. Dnes zberateľstvo nie je len o nakupovaní, skôr sa zháňajú určité špeciality, ktoré už bežne nedostať. Výrobcom modelov je už veľa a občas sa stane, že niektorá z firiem urobí sériu modelov zo staršieho obdobia, ktoré sú už na trhu nedostatkové a je po nich dopyt. Väčšina modelov sa teda kupuje a predáva cez burzy, rôzne internetové stránky. Konkrétne kontakty s inými zberateľmi nemám. Času mi zasa až tak veľa nezostáva. Robím to len pre radosť a ak mám pocit, že nejaký model ma tak oslovil, že by som ho chcel, tak ho zháňam. Ak sa to podarí, som rád, ale nevenujem tomu celé týždne. Zameriavam sa na športovejšie typy áut, rallye, Ferrari a prototypy, ktoré sú na trhu skôr preto, že nejaká firma sa tým chce pochváliť, vyrobí určitý počet, ale do sériovej výroby sa nikdy nedostali. Na trhu sú dnes aj také modely, ktoré boli vyrobené v počte 8 – 10 kusov, to sú veľmi veľké rarity, ale sú neskutočne



■ Šiltovky zaplňajú steny jeho pracovne

drahé. Ako príklad môžem uviesť, že bežný model v mierke 1:18 sa cenovo pohybuje od 900 asi do 6000 Sk, pri raritných kusoch vyrobených v malých sériách viackrát menej ručne vychádzajú na 15 až 20 000 Sk. Čo je pre normálneho smrteľníka, medzi ktorých sa rátam, dosť neprijateľná cena.

Ďakujeme za množstvo informácií a prajeme nášmu dnešnému lanovkárovi Ing. Petrovi Nankymu veľa úspechov v práci i pri jeho zberateľskom koničku.

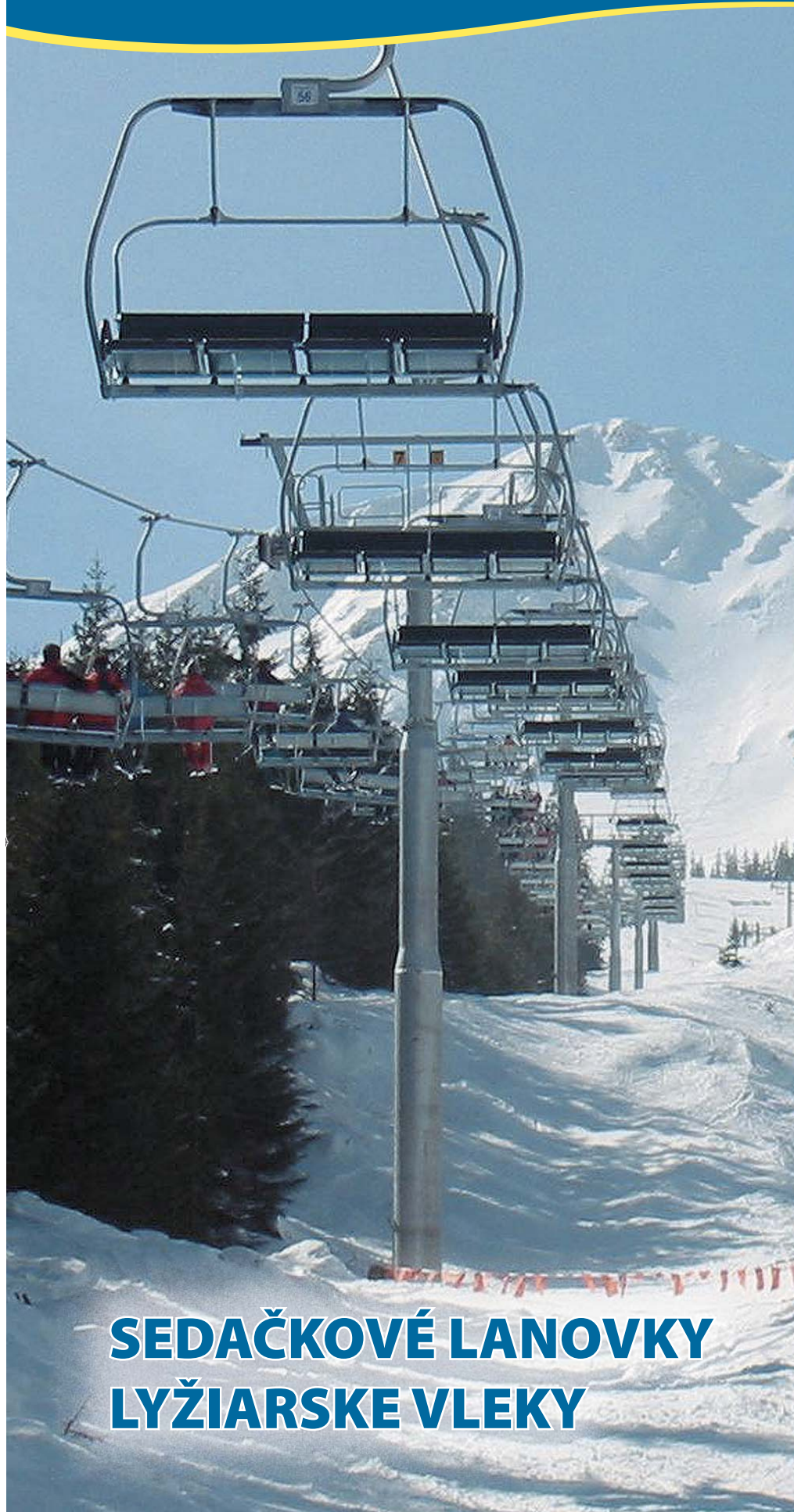
Rozhovor pripravil Ing. M. Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

In der Rubrik „Seilbahnleute, wie wir sie nicht kennen“ bringen wir Artikel über Arbeiter im Bereich des Seilbahnverkehrs in der Slowakei nicht nur in Bezug auf ihre verdienstvolle Arbeit, sondern wir präsentieren auch ihre Hobbys. Diesmal stellen wir den langjährigen Vorsitzenden des Beirats der Seilbahnvorsteher in der Slowakei, Dipl. Ing. Peter Nanky, vor. Neben Seilbahnen und Skifahren widmet er sich auch dem Sammeln von Automobilmodellen. Seine Sammlung enthält schon einige Hundert Modelle und nimmt einen großen Teil seiner Wohnung ein. Außerdem sind die Wände seines Büros im Skizentrum SKIPARK Ružomberok mit Werbekappen bedeckt.

SUMMARY

In the section “Cableway workers as we don't know them”, we bring articles about workers in the field of cableway transport in Slovakia not only in respect of their deserving work, but we present also their hobbies. This time, we introduce Dipl. Ing. Peter Nanky, long-term chairman of the advisory board of cableway heads in Slovakia. Besides cableways and skiing, he devotes himself also to collecting of automobile models. His collection includes some hundreds of models and takes up a large part of his flat. Moreover, the walls of his office in the ski resort SKIPARK Ružomberok are covered with advertising caps.



SEDAČKOVÉ LANOVKY LYŽIARSKÉ VLEKY



TATRAPONA

Adresa: Polná 4 • 060 01 Kežmarok • Slovakia
Tel.: +421 52 787 76 11 - 12 • Fax: +421 52 787 76 61
e-mail: service@tatrapoma.sk, office@tatrapoma.sk • www.tatrapoma.sk



TATRAPOMA informuje

Nové lanovky Tatrapoma v Poľsku a Česku

Nebývalý rozvoj zimného turistického ruchu a príslušnej infraštruktúry v Poľsku zasiahol už do vidieckych usadlostí – do oblasti bezprostredne susediacich so Slovenskou republikou.

V teritóriu Jurgowa, bezprostredne za hraničným prechodom Podspady, vyrastá perspektívne lyžiarske stredisko. V pláne strediska je vybudovať 6 lyžiarskych vlekov a 4-miestnu sedačkovú lanovku s pevným uchytením na dopravné lano. Investor sa rozhodol pre zariadenia z produkcie Tatrapoma, a. s. V tomto roku do prevádzky uviedli lyžiarsky vlek H 130 s odpojiteľnými uchyteniami vlečných zariadení a vratnou – napínacou stanicou vybavenou odpájacím zariadením DDH, ktoré umožňuje lyžiarom odpojiť sa až vo vratnej stanici, čím sa maximálne využije dĺžka svahu. V štádiu montáže je aj 4-miestna sedačková lanovka Tatrapoma TS 4p s nástupným pásom, poháňacou a zároveň napínacou stanicou typu Gama umiestnenou v údolnej stanici. Lanovka bude slúžiť lyžiarskej verejnosti už v tejto zimnej sezóne.

Dalšie zimné stredisko v blízkosti hraničných prechodov zo Slovenskom – Podspady, resp. Lysá Poľana, sa nachádza v oblasti Czarna Góra v lokalite Kozińec. Tu je taktiež v štádiu dokončovacích montážnych prác a skúšok 4-miestna sedačková lanovka s pevným uchytením vozňov na dopravné lano s nástupným pásom typu Tatrapoma TS 4p.

Pôsobenie a. s. Tatrapoma v Čechách v posledných rokoch v dôsledku orientovania sa českého trhu na konkurenčné firmy bolo obmedzené prevažne na dodávky malých lyžiarskych vlekov a výstavbu starších rekonštruovaných lanoviek z výroby Tatrapoma. V auguste 2007 bol podpísaný kontrakt na dodávku a montáž technológie lanovej dráhy Tatrapoma TS 4p do novo budovaného strediska cestovného ruchu v severovýchodnej časti Čiech, v oblasti Jeseníkov, lokalita Horní Václavov. Výstavba lanovej dráhy má byť ukončená

Foto: L. Mačičák



■ Vratná stanica LV H100 v stredisku Jurgow



■ Vrtuľník pomáhal pri montáži vratnej stanice LD Czarna Gora

do začiatku tohtoročnej zimnej sezóny, závisí to však od stavebnej pripravenosti investora. Lanovka má netypické usporiadanie – pohon s napínaním dopravného lana bude umiestnený na vrcholovej stanici a pevná vratná stanica s nástupným pásom je situovaná v údolnej stanici.

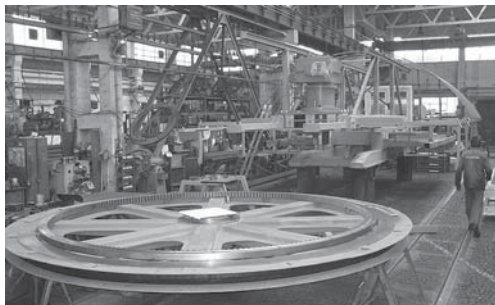
Ing. L. Mačičák



■ Montáž podpier pre LD v stredisku Czarna Gora

Technické parametre:

Lokalita	Czarna Góra	Jurgow/TS4	Jurgow LV	Horní Václavov
Šikmá dĺžka (m)	647,8	756,3	642	695,2
Prevýšenie (m)	128,7	196,95	142	92,6
Prepravná rýchlosť (m/s)	2,6	2,6	3,5	2,6
Prepravná kapacita (os/h)	2 400	2 400	900	2400
Počet vozňov (ks)	84	99	-	90
Kapacita vozňa (os)	4	4	-	4
Počet vlečných zariadení (ks)	-	-	92	-
Hlavný pohon LD	Elektrický jednosmerný so statickým tyristorovým meničom			
Pohon LV	Elektrický striedavý s frekvenčným meničom			
Núdzový pohon LD NP 1	Vznetový motor a hydrostatický prevodník cez hlavnú prevodovku			
Núdzový pohon LD NP 2	Vznetový motor a hydrostatický prevodník priamo na poháňací kotúč			
Výkon el. motora	134	195	55	125
Riadenie a ovládanie LD	Digitálne zobraz. okamžitých a poruchových stavov na displeji			
Priemer hnacieho kotúča (m)	4,5	4,5	1,65	4,5
Priemer vratného kotúča (m)	4,9	4,9	3,5	4,9
Rozchod lán v trati (m)	4,9	4,9	3,5	4,9
Napínanie dopravného lana	hydraulické	hydraulické	hydraulické	hydraulické
Napínací ťah (kN)	322	342	57	334



■ Dielenská montáž LD TS 4p pre stredisko H. Václavov, ČR



KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG

informuje

PistenBully Paana dobýja lyžiarske bežecké stopy na celom svete

V Škandinávii, na trhu snežných pásových vozidiel v segmente strojov na úpravu lyžiarskych bežeckých tratí sa už 25 rokov presadzujú vozidlá Paana. Ako sme informovali v predchádzajúcom čísle, firma Kässbohrer Geländefahrzeug AG prevzala doterajšieho výrobcu fínsku firmu Keiteleen Latukone Oy.

Firma Kässbohrer aj v segmente úpravy bežeckých tratí je na svetovom trhu číslom 1. Rozšírením svojho výrobného sortimentu o vozidlo PistenBully Paana, môže teraz ponúkať vhodné vozidlo pre akékoľvek nasadenie. PistenBully Paana svojimi tromi rozličnými pracovnými šírkami optimálne dopĺňa výrobný sortiment firmy Kässbohrer. Špeciálne pre extrémne prírodné klimatické podmienky severných štátov je PistenBully Paana vybavené robustnou technikou a zaručuje tak najvyššiu spoľahlivosť. Veľmi dobrý pomer cena – výkon, ako aj nízke prevádzkové a servisné náklady, hovoria v prospech PistenBully Paana. Vďaka dvojitupňovému frézovaciemu systému na jeden záber možno urobiť bežecké stopy, ktoré zodpovedajú pravidlám FIS. Snehová fréza spracuje len vrchnú snehovú vrstvu (0 – 40 mm). Tzv. stopovacia fréza prepravuje len úzky pás pred stopovacou platňou a môže byť nastavená na pracovnú hĺbku 0-60 mm. Týmto systémom dosiahne PistenBully Paana mimoriadne trvácne stopy



■ Prvotriedne lyžiarske bežecké stopy s extrémne dlhou trvácnosťou v každom snehu

Foto: Kässbohrer



■ PistenBully Paana - doteraz na trhu známa ako Paana 125 - pre lyžiarske bežecké trate na celom svete



■ Hannu Levinheimo prevádzkuje v stredisku Levi (Fínsko) viac ako 15 rokov stroje Paana na úpravu lyžiarskych bežeckých tratí a trás pre snežné skútre

v každom druhu snehu. Podľa želania možno dodať – dvojitupňovú Paana Competition so stopovacou frézou pred pravou stopovacou platňou, s možnosťou nastavenia šírky medzi stopami a s hydraulickým ovládaním pravej stopovacej platne. Takto vybaveným vozidlom možno preparovať všetky varianty bežeckých tratí.

PistenBully Paana sa vyrába v troch šírkových variantoch. Vozidlo so šírkou 2,20 m je určené špeciálne pre úzke trate prechádzajúce lesom alebo pre turistické bežecké trate a úpravu turistických chodníkov v zime. V ďalších alternatívach si môže zákazník zvoliť PistenBully Paana s pracovnou šírkou 2,80 m alebo 3,10 m.

Jednomiestna kabína je vykurovaná a odhlučnená, veľké okná umožňujú dobrý výhľad na všetky strany. Obslu-

ha vozidla je veľmi jednoduchá. Pásky sú konštruované špeciálne na bežecké trate a umožňujú úpravu aj pri tenkej snehovej pokrývke.

Pre zaistenie vysokej odolnosti voči opotrebeniu sú otvorené profily lišt pásov vyrobené z kalenej ocele. Výška lišt je 78 mm. Pre citlivé podklady, ako aj pre nízke snehové vrstvy možno dodať aj profily s výškou 65 mm.

Odporúčania verných zákazníkov

Už v roku 1987 vo fínskom meste Kuusamo boli organizátori pretekov a otvorenia podujatí svetového pohára v severných disciplínach prekvapení kvalitou tratí, ktoré upravili vozidlá Paana. Štyri vozidlá tu ročne odjazdia od 500 do 800 motohodín a upraví až 500 km tratí. Väino Määttä – manažér Kuusamo chváli predovšetkým stopovače, špeciálne stopovaciu frézu. „So strojmi Paana možno aj pri veľmi tvrdom snehu ľahko a rýchlo tahať kvalitné bežecké stopy na jeden pracovný záber“.

Aj lyžiarske stredisko Levi vo Fínsku – známe ako miesto konania pretekov svetového pohára v slalome, je zanietým zákazníkom vozidiel Paana. Už 15 rokov slúžia tieto vozidlá na úpravu 250 km bežeckých tratí a 750 km tratí pre snežné skútre. Hannu Levinheimo, ktorý zodpovedá za celú sieť týchto tratí, oceňuje na strojoch Paana najmä ich silu a dlhú životnosť: „Dvojitupňový frézovací systém – silná fréza v kombinácii so stopovacou frézou umožňujú jednoduchú a rýchlu úpravu bežeckých tratí“. Šesť vozidiel Paana v stredisku Levi počas šiestich mesiacov najazdí približne 1 000 motohodín ročne.

Svojich fanúšikov má PistenBully Paana už nielen v Škandinávii, ale aj v Rakúsku, kde je v prevádzke už 13 vozidiel. Prostredníctvom jestvujúcej predajnej a servisnej siete firmy Kässbohrer v celom svete, získal PistenBully Paana celosvetový úspech.

Niečo pre každého • Na 8. medzinárodnej výstave ojazdených vozidiel PistenBully

Laupheim, 21. september 2007. Nehľadajte ďalej! To bolo nevyslovené motto 8. medzinárodnej výstavy ojazdených vozidiel Kässbohrer. V Laupheime našiel každý svoje nové ojazdené vozidlo, ktoré hľadal.

Tí, ktorí sa 21. septembra 2007 dostali do firmy Kässbohrer skôr, mohli si dôkladne prezrieť rozsiahly výber ojazdených vozidiel PistenBully v pokojnom prostredí. Približne 130 modelov ojazdených vozidiel PistenBully za atraktívne ceny bolo pripravených a čakalo na zákazníkov z celého sveta. Nikde inde ste nemohli byť svedkami takej rozsiahlej kolekcie ojazdených vozidiel PistenBully zodpovedajúcej potvrdeným štandardom kvality spoločnosti Kässbohrer. Pre tých zákazníkov, ktorí si vybrali svoje vozidlá priamo v deň výstavy, boli dokonca pripravené špeciálne zľavy z ceny.

Na medzinárodnej výstave ojazdených vozidiel spoločnosti Kässbohrer, ktorá sa uskutočnila už po 8. raz, sa stretlo viac ako 350 zákazníkov. Svojich majiteľov zmenilo 58 ojazdených PistenBully rôznych typov. Ako býva zvykom, boli to práve zákazníci z východnej Európy, ktorí mali najväčší podiel na tomto jedinečnom trhu. Ale rovnako aj zákazníci zo Švajčiarska, Rakúska, Francúzska a Talianska, dokonca aj zákazníci z Libanonu a Saudskej Arábie, využili výhodu tejto ponuky.

O ojazdené vozidlá PistenBully je na trhu obrovský záujem, pretože aj po rokoch používania je ich spoľahlivosť pravdepodobne najpresvedčivším argumentom ich obľúbenosti. Ojazdené vozidlá PistenBully sú ideálne pre vytvorenie nových podmienok

v lyžiarskej oblasti, rovnako ako sú najlepšou voľbou pre špeciálne a neštandardné prevádzkovanie a úkony.

Firma Kässbohrer zostavila ojazdené vozidlá PistenBully tak, aby vyhovovali individuálnym potrebám a prednostiam zákazníka, buď vozidlá technickej úrovne Economy, Standard alebo Premium. Potreby zákazníkov ojazdených vozidiel sa nesmierne odlišujú – niekto môže realizovať prevažnú časť úpravy PistenBully sám, kým iný si vyberie kvalitu dielni PistenBully a kúpi vozidlo v záruke. Navyše zákazníci, ktorí si kúpili ojazdené vozidlá PistenBully, majú stále výhodu vysokej úrovne servisnej dostupnosti – najrýchlejšia možná podpora



■ **Viac ako 350 zákazníkov navštívili 8. medzinárodnú výstavu ojazdených vozidiel**

a dodanie náhradných častí je garantovaná 24 hodín denne, dokonca aj čo sa týka údržby častí a opotrebovaných dielcov pre vozidlá PistenBully, ktoré boli v prevádzke už viac ako 15 rokov.

Odborný personál spoločnosti Kässbohrer bol naporúdzi pomocť zákazníkovi vybrať si vhodné vozidlo z palety ponúkaných typov PistenBully a skúsení mechanici ponúkali praktické technické rady. Na výstave ojazdených vozidiel spoločnosť Kässbohrer ponúkala tiež náhradné dielce a kompletne balíky údržby za výnimočne nízke ceny. Informatívna prehliadka výrobných a ostatných priestorov firmy Kässbohrer a zábavný večerný program završili výstavu ojazdených vozidiel.

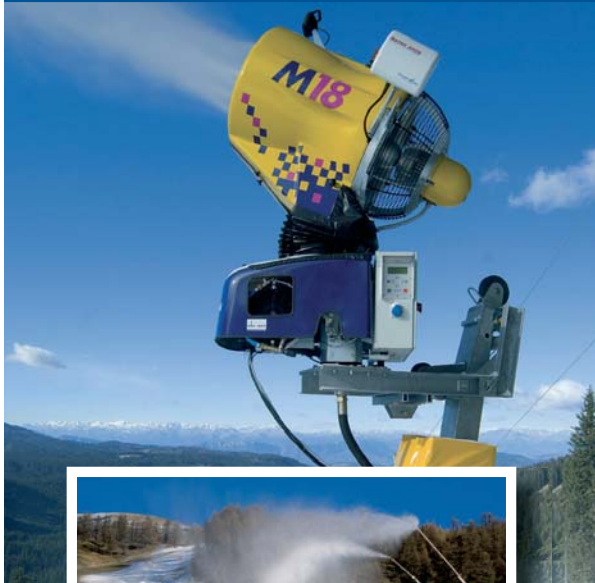
Nemali ste možnosť prísť do Laupheimu na 8. medzinárodnú výstavu ojazdených vozidiel? Všetko o nej a najnovšie celoročné ponuky môžete nájsť na www.pistenbully.com na stránke Top selection, resp. Top Gebrauchte.



■ **PistenBully vozidlá najvyššej kvality majú už nový domov**

www.technoalpin.sk

TECHNOALPIN®
Snow experts



- ✕ **PORADENSTVO**
- ✕ **PROJEKTOVANIE**
- ✕ **INŽINIERING**
- ✕ **REALIZÁCIE A SERVIS**

TechnoAlpin East Europe, s.r.o.,
Riečna 31, 010 04 Žilina
e-mail: technoalpin@technoalpin.sk
Tel.: 041 700 26 44 - 45
Fax: 041 700 26 46

Arcabulle – doprajte si jazdu v krištáľovej guli po balkónoch Európy

Váša šťastná voľba? Predsa Arcabulle! To je jediná odpoveď, ktorá sa natíska pri pohľade z vrtníka a pri neopakovateľnom zážitku z jazdy na sedačkovej lanovej dráhe s odpojiteľnými 6-miestnymi vozňami v známom francúzskom lyžiarskom stredisku Les Arcs.

Prečo práve krištáľová guľa? Čistý a nerušený výhľad na alpskú zasneženú nádheru umožní dokonalý komfort sedačiek s uspôsobeným krytom, ktorý nenaruší ani takmer stále fúkajúci vietor. „Nemohli sme si vybrať lepšie miesto pre umiestnenie tohto typu lanovky“, hovorí Bernard Chapuis a Damien Commandon na lanovku, ktorá po prvý raz roztočila lanom 20. januára 2006.

Vrcholová stanica – miesto odjazdu lyžiarov na zjazd sa nachádza v nadmorskej výške 2 600 m n. m. Arcabulle je situovaná v prostredí s takmer stálym južným protivetrom, ktorý ovieva horský hrebeň. A prečo práve Arcabulle? Vybudovanie infraštruktúry v stredisku Arc 1950 spôsobilo stopercentnú vyťaženosť existujúcej lanovej dráhy Plagnettes s kapacitou približne 1,2 milióna cestujúcich ročne a výstavba novej lanovky bola veľkou výzvou. Dve muchy jednou ranou, aj tak by sa dal zhodnotiť zámer spoločnosti Société des Arcs postaviť lanovku

s vyššou prepravnou kapacitou a umožniť rovnomernejšie rozloženie lyžiarov na svahoch strediska. Tento cieľ sa splnil skrátením existujúcej LD Plagnette a paralelnou výstavbou LD Arcabulle.

Čím je lanová dráha Arcabulle taká príťažlivá? Umiestnenie v krásnom prostredí, prepravnou rýchlosťou 5 m/s, pohodlie sedačiek zabezpečené zdvojenými tlmičmi a, najmä, priehladným ochranným krytom, ktorý udržiava pasažierov v teple.

Ako sa dostať na vrchol? Úplne jednoducho, stačí nastúpiť na lanovú dráhu TransArc zo strediska Arc 1800 a po príchode na vrchol a niekoľkých krokoch po snehu sa ocitnete vo vrcholovej stanici Arcabulle, ktorá je v tesnej blízkosti. Obe lanovky majú svoje vrcholové stanice tesne vedľa seba, avšak vychádzajú z dvoch rôznych východiskových bodov – TransArc zo strediska Arc 1800 a Arcabulle zo strediska Arc 1950. Vo výške 2 600 m n. m vás ovanie čerstvý vietor a navyše k tomu vás poteší poletujúci sneh. Aké sú pocity po prvej jazde? Obsluhujúci personál to komentuje jednoznačne: „Keby ste počuli tie privlastky, ktoré lanová dráha dostáva od návštevníkov – je to Rolls Royce medzi lanovkami; keď je pekne, je fantastická lanovka, keď je vonku nepriaznivo, víťazí krištáľová guľa. A keď vonku poriadne fučí, všetci do jedného sa utiekajú k Arcabulle.“

Pozorujeme prichádzajúcich cestujúcich a presvedčame sa, že obsluha neklamala. Vidíme nadšených, žiariacich lyžiarov, ktorí sa vydávajú na zjazdovku. Tá rýchlosť, svižnosť a poddajnosť, to je paráda... Veru, nie je ľahké chytiť aspoň jedného lyžiara na lyžiach alebo na snouborde

Foto: POMA



Vozeň s krytom a pohodlne usadení lyžiari

a zachytiť autentické svedectvo. Unesení elánom a natešení, sotva zosadnú zo sedačky a už sa strácajú vo svojom živle. Našťastie, ako všade, aj tu sa nájdu takí, ktorí sa tak neponáhľajú, sú to dokonalí kandidáti pre náš mikrofón. Všetci radi odpovedia na naše otázky a po hodine otázok a odpovedí sme prekvapení jednoduchosťou odpovedí, ktoré nepoznajú žiadnu výnimku. Násť lyžiara, ktorému by sa Arcabulla nepáčila je jednoducho nemožné!

A čo hovoria? „Superkomfort – Je to fantázia – V Paradiski je jediná, keby všade boli také ako je táto – Je to rýchle, dobre sa nám sedí – Je to super trieda, pri dnešnom vetre a snehu je krištáľová guľa fantastická – Pripadali sme si, že sme v helikoptére – Nájdem to ešte niekde inde?“ Narátali sme asi 20 super, viac ako desať fantastické asi toľko veľmi dobré a navyše sme zozbierali celý balík veľavravných úsmevov. Čo z toho vyplýva? Iba jedno – Arcabulle – vaša šťastná voľba!

Poma v Kórei Lyžovanie na kórejský spôsob

Vivaldi park (skupina Daemyung), Oak Valley (Dubové údolie – skupina Hansol) patria k pojmom, ktoré rezonujú v ušiach takmer každého obyvateľa ako hlavné mesto amatérskeho lyžovania v krajine.



Údolná stanica Arcabulle, ARC 1950



■ Údolná stanica kabínkovej lanovky

Prekvitajúce hlavné mesto plné radosti v srdci Južnej Kóree... Vivaldi park sa stal najnavštevovanejším miestom oddychu v Kórejskej republike. Len dve hodiny autom zo skutočného hlavného mesta Soulu delia od kráľovstva golfo a vodných radovánok, ktoré sa v zime mení na rišu lyžovania. A to nie hocijakého! Jemne kľučkujete na zjazdovkách vytvorených na základe štandardizovaných profilov.

Lyžovanie je v Kórei naozajstná atrakcia

Snehových chumelic si veru vo Vivaldi parku neužívate, zato však stabilne nízka teplota v zimnom období umožňuje naplno využiť, ako všade v Kórei, technické zasnežovanie. Lyžovanie v parku sa skôr ponáša na život v zábavnom parku. Kórejčania sa radi zabávajú kĺzaním na lyžiach za zvuku všadeprítomnej hudby, s množstvom megaobrazoviek plných klipov a reklám a pri večernom osvetlení sa môžete lyžovať do hlbokaj noci. Lyžiarsky areál jestvuje už takmer 15 rokov a firma Poma ho s jej zariadeniami sprevádza od úplného začiatku. Je to skutočný príbeh lásky! Jej najnovším prejavom bolo v roku 2006 nahradenie 6-miestnej kabinky z roku 1996 novou 8-miestnou kabínkovou lanovkou typu Multix vybavenou unikátnymi kabínkami typu Diamond.

Postaviť novú a nerozobrať starú, je to vôbec možné?

Ako využijete to, čo tu už je? Tento problém

1 700 m, s 300 m prevýšením a prepravnou kapacitou 2 400 os/h. Celkovo je vo Vivaldi parku asi 15 lanových zariadení a firma Poma sa každoročne predstaví s obnovenou alebo novopostavenou lanovou dráhou. Najnovšie to bola tohtoročná príprava novej lanovky typu Multix s odpojiteľnými 6-miestnymi vozňami.

Po golfe lyžovanie? Dobrá stávka!

Oak Valley bol vybudovaný v dvoch etapách. Najskôr boli vybudované golfové plochy s ubytovacími a reštauračnými zariadeniami a potom, o niekoľko rokov neskôr, dostal zelenú projekt lyžovania. V rámci minuloročných aktivít, firma Poma vybudovala v stredisku 3 nové zariadenia: sedačkovú lanovku so 4-miestnymi, 6-miestnymi a 8-miestnymi odpojiteľnými vozňami.

Nové a nové a stále nové...

Všetko tu bolo nové. „Nový bol aj samotný terén!“ dodáva Luc Marnas. Ešte stále má v živej pamäti buldozéry ako vykresávajú zjazdovku novú tvár. „Museli sme sa prispôbovať terénym úpravám. Stala sa aj taká vec, že úprava zjazdovky a postavenie lanovky boli skončené súčasne, ale vrátilo sa nám to v podobe dokonalého výsledku!“ A ešte jeden malý detail, ktorý charakterizuje lyžovanie v Kórei. Ich silnou stránkou je služba v prospech zákazníka. Predstavte si, že sprievodcovia automaticky pozdravia každého klienta...

Snowstar

predstavuje nové tyčové snežné delo Taurus

Od svojho vzniku v roku 2000, kedy divízia zasnežovania spoločnosti Leitner prevzala päť menších firiem a vytvorila spoločnosť Snowstar, sa rýchlo prepracovala medzi špičku dodávateľov zasnežovacej techniky.

Snowstar sa od začiatku zameriaval na dodávky zasnežovacích systémov s

sa ukázal ako najťažší stavebný oriešok. Ako nahradiť starú stanicu novou G2 a nepoškodiť pritom múzeum, na ktorom má byť umiestnená? „Nebolo to ľahké“, hovorí Luc Marnas, „bolo potrebné využiť základy nad základovou doskou prvého poschodia.“ Nová lanová dráha je dlhá

najvyšším stupňom automatizácie a vďaka intenzívnemu vývoju stále vykazuje vysokú mieru inovácie. V súčasnosti nemá konkurenciu v automatizácii a modernizácii starších systémov inštalovaných inými dodávateľmi. Za tri roky svojho pôsobenia na Slovensku Snowstar vybudoval päť zasnežovacích systémov, z toho štyri plnoautomatické.

Po zásadnej modifikácii dela Crystal, ktorá priniesla zníženie jeho hmotnosti, umožnila transport tohto najvýkonnejšieho dela na trhu na radlici snežného vozidla. Realizovali sa aj vylepšenia dela Vega, ktoré umožnili zvýšiť štartovaciu teplotu na 2,6° C vlhkej teploty a znížiť namrzanie na korune trysiek.

V roku 2007 uviedol Snowstar na trh nové tyčové delo Taurus, ktoré je nasledovníkom úspešného modelu Pegasus. Taurus je snežné delo s externou nukleáciou. Ojedinelá 7-stupňová regulácia prítoku zabezpečuje precízne stupňovanie výkonu v závislosti od teploty. Takáto plynulosť riadenia zabezpečuje konštantnú kvalitu snehu pri všetkých teplotách bez strát výkonu medzi medznými hodnotami teplôt. Delo sa vyznačuje vynikajúcou kvalitou snehu pri marginálnych teplotách a vysokým výkonom až 25 m³ vody za hodinu. Má vysokú odolnosť voči zmenám smeru vetra, čo často býva slabinou tyčových diel. Tvar hlavice a povrchová úprava prešli pri vývoji rozsiahlym testovaním, výsledkom čoho je hlavica s malým namrzaním ľadu aj pri veľmi nízkych prevádzkových teplotách.

Spoločnosť Snowstar tyčové delo Taurus dodáva ako automatický autonómny alebo automatický model určený do systému s centrálnym počítačom.

Základné parametre dela Taurus

Prietok vody	5 – 25 ,3/h
Tlak vody	15 – 60 Bar
Výška	6,5 a 9,5 m
Štartovacia „vlhká“ teplota	
- typ TN	- 3° C
- typ TM	- 2° C
Spotreba vzduchu (7 Bar)	36 Nm ³ /h
Fixné trysky	2
Riadené trysky	6
Nukleátory	4
Dosah prúdu snehu	10 – 20 m
Hlučnosť (50 m)	31 – 50 dB
Hmotnosť	do 120 kg



■ Tyčové snežné delo Taurus



■ Vrcholová stanica s 8-miestnymi kabínkami



Doppelmayr®

info

Prestavba pozemnej lanovky Smokovec - Hrebienok

V polovici septembra 2007 sa ukončila prevádzka starej pozemnej lanovky, ktorá premávala medzi Smokovcom a Hrebienkom od 12. februára 1970. Na svoju poslednú jazdu sa vydala 16. septembra 2007.

Tridsaťsedemročná, z hľadiska lanoviek už babička, si iste zaslúži našu spomienku, preto o nej uvedieme aspoň niekoľko údajov. Výstavba tejto lanovky trvala od r. 1967 do r. 1970. Mala prepravnú kapacitu 900 os/h. Vozne boli dimenzované na kapacitu asi 130 osôb, v prevádzke však prepravovali maximálne 100 osôb. Dĺžku trate 1 937 m prešli vozne pri max. rýchlosti 5 m/s za 7 minút.

Spoločnosť TLD sa rozhodla rekonštruovať túto lanovku a na základe predložených ponúk vybrali ako dodávateľa tech-



■ Pri rekonštruovanej výhybke pozemnej lanovky šéfmanažér firmy Garaventa Nikolaus Moser (vľavo) a šéfmontér Marcel Julier (vpravo)

nológie firmu Doppelmayr-Garaventa.

Už 11. septembra 2007 prišiel do strediska šéfmontér firmy Doppelmayr-Garaventa Marcel Julier, aby od začiatku koordinoval všetky demontážne a montážne práce.

Pri prestavbe tejto lanovky nešlo len o zmenu technológie, ale aj o rekonštrukciu stanic, podložia trate, vyrovnanie koľají, rozšírenie výhybky...Celá rekonštrukcia bola plánovaná tak, aby nová lanovka mohla začať svoju prevádzku už pred tohtoročnými vianočnými sviatkami. Komplexná rekonštrukcia musí teda prebehnúť približne za 3 mesiace.

V čase pred uzávierkou tohto čísla všetko prebiehalo podľa vypracovaného harmonogramu, napríklad presne na deň boli privezené do strediska a uložené na koľaje nové vozne. Celý proces ich príjazdu a ukladania bol vo veľkej pozornosti tlače a televízií.

V budúcom čísle nášho časopisu sa k ukončeniu prestavby a technickým parametrom novej pozemnej lanovky vrátíme aj fotodokumentáciou z otvorenia jej prevádzky.

Ing. J. Hulla

Belgicko - prvý Mountain Glider na svete

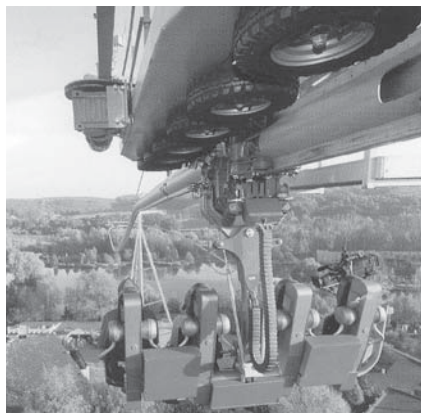
Zábavný park Walibi pri Bruseli je bohatší o ďalšiu atrakciu - prvý Mountain Glider na svete. Od 16. júna 2007 si návštevníci parku Walibi môžu splniť odveký sen ľudí a zažiť svet z vtáčej perspektívy.

Razantný výstup...

Už začiatok zážitku je razantný, štvormiestnej sedačke podobné dopravné prostriedky idú rýchlosťou 5,5 m/s na vertikálny výťah a na 55 m vysokú štartovaciu vežu. Pre tento účel sa používajú dve zdvihacie zariadenia. Dopravný prostriedok s pasažiermi sa dopraví nahor, prázdny zdvihák ide opäť dole. V strede zdvihacej dráhy sa vykloní každé z oboch prepravných ramien trochu smerom von, aby urobilo miesto pre oproti prichádzajúce. Súčasne sa vozidlo otočí o 110°, čo poskytne cestujúcemu veľkolepý panoramatický výhľad.

...rýchly kĺzavý let

Potom sa začína samotná jazda na okruhu viac ako 700 m pri rýchlosti presahujúcej 70 km/h. Päť podpier, ktoré podpierajú jazdnú dráhu, sa využíva súčasne pre letecké vložky. Jedna podpera je vyhotovená ako Korkscrew (závitový otvárač na korkové zátky) so 720° špirálou, pri ostatných sa postarajú o pošteklenie nervov Kamelpacks (vedenie



■ Zariadenie Mountain Glider sa ponúka na celoročné využitie horských regiónov. Možno ho integrovať aj do súčasnej infraštruktúry lanoviek a zlepšiť vyťaženie v lete i v zime



■ Transport pozemnej lanovky do Vysokých Tatier



■ Osádzanie vozňa pozemnej lanovky na koľaje



lana v tvare ťavieho hrbu). To, že pasažieri zažívajú pocity razantného kúzavého letu, má na svedomí konštrukcia zariadenia. Dopravné prostriedky sa vykyvujú dopredu a dozadu, ako aj do strany, čím je možné zabrániť nepríjemným, zo strany pôsobiacim silám. Skutočnosť, že pre zabezpečenie pasažierov stačí ochranný bezpečnostný rám a sedačky sú otvorené, zosilňuje ešte viac ilúziu letu.

Zábavné parky a hory

Mountain Glider sprístupňuje dva svety. Po prvé dobrodružný park, po druhé je vhodný ako zábavné zariadenie pre obohatenie turistickej ponuky v horách.

Intenzívna fáza vývoja

Všetko sa začalo v roku 1998 nápadom vytvoriť nové zariadenie na voľný čas na princípe kĺzania dopravného prostriedku po ocelovom lane do údolia. Od zrodu prvej myšlienky až po zasvätenie zariadenia MountainGlider nazvaného Vertigo v parku Walibi prešlo veľa času. Dôvodom bol, ako je to vo firme Doppelmayr zvykom, najvyšší dôraz na maximálnu možnú bezpečnosť a spoľahlivosť. Skôr ako sa začalo s realizáciou, boli postavené dve testovacie dráhy a uskutočnilo sa nespočetné množstvo skúšobných jazd. Prikladom veľkej pozornosti je bezpečnostný systém, kde centrálny počítač kontroluje odstup vozidiel, aby sa predišlo prípadným zrážkam.

Technické údaje

Prepravný výkon	800 os/h
Čas jazdy	1,6 min.
Max. rýchlosť	74 km/h
Štvsedačky	8 ks
Interval	18 s
Dĺžka trasy (okružná cesta)	720 m
Výška štartovacej veže	55 m
Podpery	5 ks

Najdlhšia 3-lanová dráha na svete

Kanadské lyžiarske stredisko Whistler Blackcomb dostane kabínkovú dráhu superlatívov: najdlhšiu 3-lanovú dráhu sveta s najväčším odstupom od zeme, aký kabínková lanovka kedy mala. Dokončenie je plánované na rok 2008.

Na Whistler Blackcomb sa návštevníci dostanú pomocou Sea-to-Sky-Highway z Vancouveru za necelé dve hodiny a zo Seattle za štyri hodiny. Oficiálnym olympijským mestom ZOH 2010 je síce Vancouver, ale alpské a severské lyžiarske preteky, ako aj preteky na saniach a boboch a skeleton sa konajú v stredisku Whistler. Diváci a športovci sa už tešia na novú 3-lanovú dráhu, ktorá spojí obe lyžiarske hory Whistler a Blackcomb v dĺžke 4,4 km, preto ju aj nazvali Peak to Peak (z vrcholu na vrchol). Má najdlhšie rozpätie lán na svete s dĺžkou lana medzi podperami 3 028 m a nad Fitzsimmons Creek najväčší odstup od zeme u kabínkovej lanovky o dĺžke 415 m.

Rýchlo z jednej hory na druhú

Veľkou výhodou pre lyžiarov bude rýchle



■ Lanovka Peak-to-Peak-Bahn bude využívaná celoročne lyžiarimi, turistami a priaznivcami horskej cyklistiky. Lanovka má rozpätie dlhé tri kilometre, odstup od zeme je väčší ako najvyššia budova v New Yorku

spojenie medzi oboma lyžiarskymi horami pomocou novej lanovky. Teraz možno prejsť na druhú horu len zostupom do údolia, spojenie, ktoré sa dá zvládnuť v jednom dni len s námahou.

To, že investor Intrawest Corp. – jeden z veľkých hráčov medzi prevádzkovateľmi severoamerických lyžiarskych stredísk – vybral práve lanovku Doppelmayr CTEC 35, nebolo náhodou. Po tom, čo Intrawest vyhodnotil najväčšiu kyvadlovú lanovku na svete v Les Arcs pre svoje použitie ako nerentabilnú a ako si prezrel lanovku 3S v stredisku Kitzbühel, rozhodnutie padlo ľahko. V apríli 2005 bola o výstavbe informovaná tlač, nasledovala inžinierska štúdia firmy Doppelmayr. Potom pre zmenu vlastníka v Intraweste nastalo prerušenie prác. Napokon vo februári 2007 prišlo konečne ku schváleniu projektu. Intrawest zabezpečuje civilné stavebné práce, Doppelmayr CTEC je zodpovedný za lanovkársko-technickú časť.

Novodobá konštrukcia podpier

Pri projekte sú po prvý raz použité nové okrúhle rúrové podpery z hrazdenej konštrukcie. Celkom sú štyri, dve najvyššie sú vysoké 65 m. Veľké rozpätie pre enormný odstup od zeme dostane vyprostovacia lanovka, ktorá sa pomocou gravitačnej sily dostane ku kabínke, tam zakotví a po prestupe pasažierov a odkotvení bude pritiahnutá pomocou lanového navijaka k jednej z podpier. Na podperách je inštalovaný aj moderný radarový výstražný systém pre lietadlá. Ak sa priblíži lietadlo, zapnú sa blikajúce stroboskopové svetlá. Ak pilot nezareaguje, vyšle sa na všetky rádiové frekvencie varovné hlásenie.

So základnými prácami sa začalo v máji 2007, v septembri 2007 sa začalo so stavbou podpier. Na december 2008 je naplánované slávnostné otvorenie.

Technické údaje

Typ lanovky 28-TGD Peak to Peak

Kapacita	2 050 os/h
Čas jazdy	10,4 min
Jazdná rýchlosť	7,5 m/s
Kabínky	28
Interval	49,2 s
Šikmá dĺžka	4 363 m
Prevýšenie	36,2 m
Podpery	4
Pohon	Whistler/údolná stanica
Napínanie	Blackcomb/vrcholová stanica

Zariadenie Gazprom v olympijskom stredisku

Gazprom je najväčším producentom zemného plynu na svete. V olympijskom lyžiarskom stredisku Soči buduje táto spoločnosť turistické stredisko, v ktorom je už v súčasnosti šesť zariadení Doppelmayr.

V zázemí Soči, dejisku ZOH 2014, sa nachádza 8 lyžiarskych stredísk. Jedno



■ Lanovka 8-MGD privádza lyžiarov z hotelov do lyžiarskeho strediska



z nich, Krasnaja Poľana, buduje Gazprom. Vznikajú tu zjazdovky, dopravné zariadenia, parkoviská, hotely, reštaurácie a zariadenia pre voľný čas pre zimný a letný turizmus. Prítom ide o jadro fázy dvojstupňovej výstavby pre stredisko Krasnaja Poľana, ktorá má za cieľ hodinovú prepravnú kapacitu 7 500 lyžiarov. V ďalšej fáze by malo ešte pribudnúť kapacita 4 000 os/h.

Zariadenie 8-MGD A je prístupovou komunikáciou a lanovkou pre opakované jazdy. V stredisku sú ďalšie lanovky poprepájané navzájom zjazdovkami: 6-CLD, 4-CLD, 4-CLF a dva tanierové vleky. Firma Doppelmayr tento veľký projekt získala v tvrdej konkurencii. Rozhodujúcim bol vynikajúci imidž značky Doppelmayr. Aj v Rusku je synonymom pre kvalitu produktov a vynikajúci výkon. Okrem toho je fabrika Doppelmayr SKADO v meste Volgy Samara uznávaná ako vynikajúce servisné stredisko.

Technické údaje

OHDZ - Krasnaja Poľana

	8-MGD zar. A	6-CLD zar. F
Prepravný výkon os/h	2000	3000
Čas jazdy v min.	9,4	5,6
Jazdná rýchlosť m/s	6,0	5,0
Dopravné prostriedky	78	93
Interval v s	14,4	7,2
Šikmá dĺžka m	3015	1581
Prevýšenie m	889	526
Podpery ks	19	14
Pohon	vrcholová stanica	
Napínanie	údolná stanica	

	4-CLD zar. B	4-CLF zar. D
Prepravný výkon os/h	2400	1000
Čas jazdy v min.	3,6	8,9
Jazdná rýchlosť m/s	5,0	2,3
Dopravné prostriedky	70	75
Interval v s	6,0	14,4
Šikmá dĺžka m	977	1230
Prevýšenie m	197	192
Podpery ks	10	11
Pohon	vrcholová stanica	
Napínanie	údolná stanica	

	1-SL zar. E 1	2-SL zar. C
Prepravný výkon os/h	700	704
Čas jazdy v min.	4,4	2,8
Jazdná rýchlosť m/s	2,4	2,0
Dopravné prostriedky	105	67
Interval v s	5,1	5,1
Šikmá dĺžka m	638	333
Prevýšenie m	66	26
Podpery ks	6	4
Pohon	údolná stanica	
Napínanie	vrcholová stanica	

Funitel – výmena lana

V lyžiarskom stredisku Ischgl prišlo po deviatich rokoch prevádzky k výmene lana na oboch úsekoch Silvrettabahn – Funitelu.

Zdalo by sa, že to nemôže byť žiadny problém – výmena ako výmena. Lenže na takom zariadení ako je Funitel, kde dopravná a vratná vetva pozostáva z dvoch lán, je výmena zložitejšia. Len samotná dĺžka lana jedného úseku je 8 km. Aj bubon s novým lanom je poriadnym kolosom. Celkovo mal hmotnosť 77,5 tony, z toho samotné lano v dĺžke 8 km a priemeru 47 mm malo 73,5 tony.

Pri takomto kolose musí byť predpráprava dôkladne premyslená. V prvom rade bolo potrebné spevniť spodné podlažie pod lanom v údolnej stanici, keďže sa tu nachádzajú podzemné parkoviská. Dve spodné podlažia boli pre každý prípad podpulcované. Až potom mohli prísť na túto plochu dopravné stroje a zariadenia, ako aj hlavné lano. Príprava bola náročná, pod lano bolo treba dať do línie dva bubny – jeden plný a druhý prázdny a keďže išlo o štvortonové kolosy, museli pritom pomáhať žeriavy.

Na výmene sa podieľali firmy Silvretta Seilbahn, Doppelmayr, Sebastian Kogler a Fatzer. Po upevnení bubnov do stojanov a zapojení hydraulického pohonu pre navíjací bubon pre staré lano bolo ďalším krokom upevnenie čelustí na lano číslo 3. Nebolo to jednoduché, pretože lano bolo vo výške približne 15 m. Na tento úkon bolo potrebné použiť plošinu upevnenú na autožeriave. Na čeluste sa upevnili sťahovacie kladky, cez ktoré sa 4x pretiahlo lano a prvá spodná kladka sa pomocou žeriava spustila nadol na zem, kde sa upevnila cez oko na napinák. Navíjací bubon začal pomaly šponovať do seba, čím sa nosné lano začalo uvoľňovať a pomaly klesať na zem. Na zemi bez rozpletania bolo prepílené. Jedna časť lana, ktorá išla zo stanice, sa upevnila na

prázdny bubon a druhá časť idúca do trate sa zaplietla do nového lana. Nové lano je zapletené do starého lana č. 3.

Postup

Lano sa pomocou lanovky ťahalo na spiatocku, staré lano vychádzajúce zo stanice sa pomocou hydrauliky navíjalo na pripravený bubon. Nové lano prechádzalo úsekom s označením lana tri až po medzistanicu prvého úseku a na vratnom lanáči sa vracalo cez úsek s označením lana jedna až do údolnej stanice, kde prechádzalo na lano s označením štyri, potom pokračovalo smerom nahor až po medzistanicu, kde prešlo na lano s označením dva, postupuje smerom nadol do napínacej stanice a prechádzalo na lano s označením tri. Tým sa vlastne uzavrel okruh lana s dĺžkou 8 km.

V skratke: z lana tri na lano jedna, z lana jedna na lano štyri, z lana štyri na lano dva, z lana dva na lano tri.

Ako pri každej výmene, aj pri tejto vznikali rôzne prekážky a problémy. Ako prvé sa ukázali previsy medzi podperami, nakoľko údolná stanica sa nachádza na okraji obce a popri nej prechádzajú komunikácie, preto bolo potrebné lano zavesiť na kladku, ktorú držal autožeriav. V polovici trate sa nachádzajú protilavinové zábrany, ktoré bolo treba obaliť doskami, aby sa nové lano nepoškodilo. Pred medzistanicou sa museli vybudovať pomocné podpery, aby stavebné stroje mohli popod lano prechádzať. Navíjacie bubny pre staré lano boli malé, museli sa trikrát prestavovať, aby sa 8 km dlhé lano s priemerom 47 mm celé navilo. Na údolnej stanici bolo tiež treba postaviť 60 m dlhé lešenie o výške 2,5 m pre záplet lana. Avšak aj napriek všetkým týmto prekážkam sa lano podarilo vymeniť a zaplietť v priebehu 10 dní. ■

Spracoval a nafotil
Ján Antoška

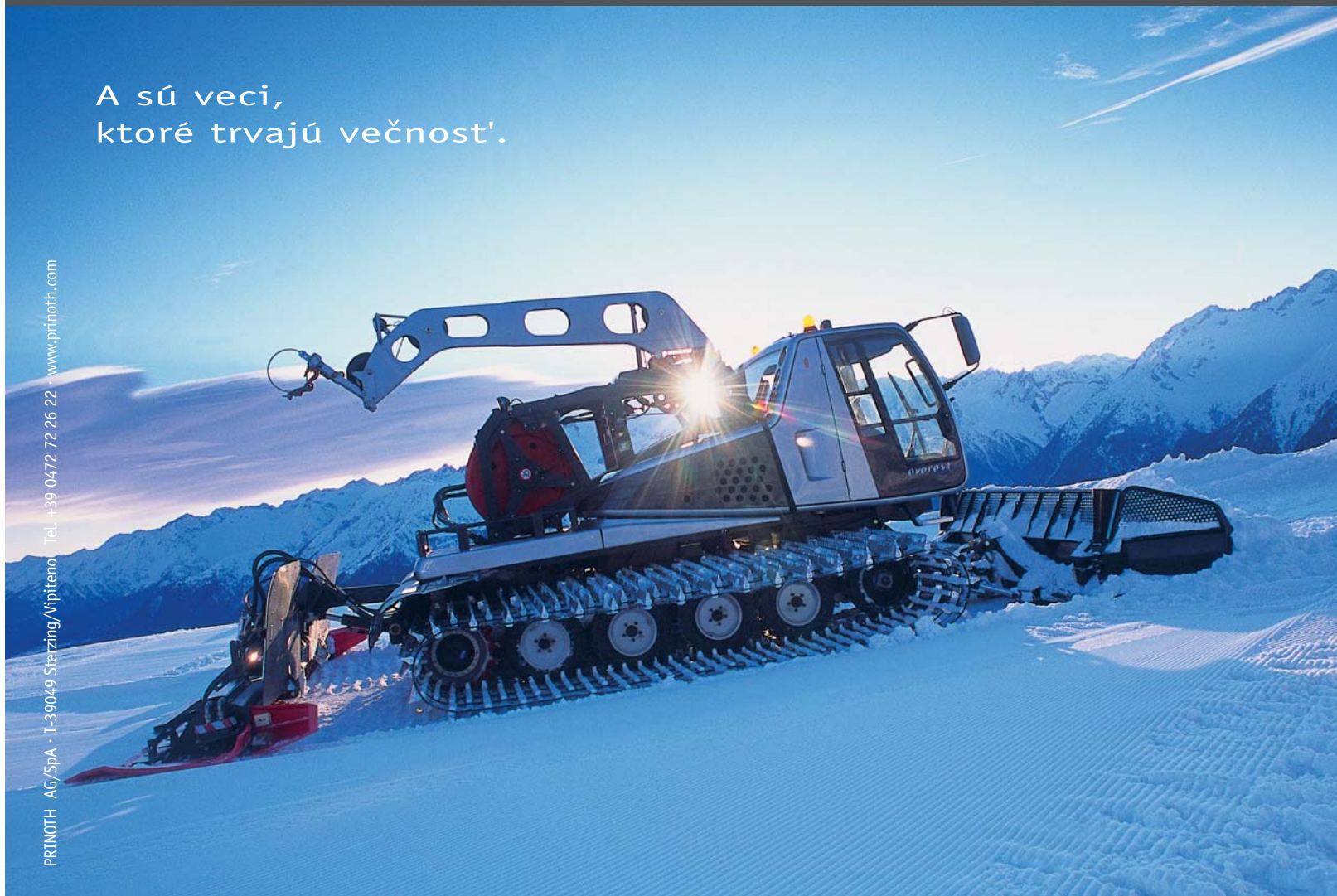


■ Výmena lana na Silvrettabahn - Funitel v stredisku Ischgl

Existujú hodnoty,
ktoré nikdy nezanikajú.



A sú veci,
ktoré trvajú večne!



PRINOTH AG/SpA - I-39049 Sterzing/Vipiteno - Tel. +39 0472 72 26 22 - www.priboth.com



Trvácnosť hodnôt, odolnosť, dokonalosť tvarov. Snežné pásové vozidlá PRINOTH dodržiať sľuby: inovatívna technika, vysokohodnotné materiály, perfektné spracovanie, výkonné motory. Aj po rokoch!

Prinoth

www.hmc.it

Hlavnou výzvou projektu veľkolepého komplexu Oak Valley bola schopnosť ponúknuť celostné riešenie dopravných zariadení. To sa podarilo i vďaka elegantnej voľbe 3 sedačkových lanových dráh s odpojiteľnými 4, 6 a 8-miestnymi vozňami. Výsledný efekt použitia sedačiek celého výrobného radu znamená súlad a ideálne prispôsobenie Vaším potrebám. Spoločným znakom odpojiteľných lanoviek je použitie štandardizovaných komponentov, čo pre Vás prináša dvojitú výhodu: modularita koncepcie umožňuje ušetriť na mieru špecifické zariadenie, pričom homogenita dielcov zaručuje racionalizáciu prevádzky... Získavate body.

Oak Valley - J. Kórea

SLD 8,6,4... VÍTAZNÉ TRIO

www.poma.net

