

# LAVEX

*info*  
magazín

LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH  
MANAŽMENT • MARKETING



ROČNÍK XXXV • 3/2008



6-CLD  
Hachau



Doppelmayr®



## Silný a spoľahlivý partner

Drsná a ľadová klíma horského sveta stavia pred vodiča a vozidlo vždy nové výzvy. S novým PistenBully 400 spoločne zvládnú každú situáciu. Či v štandardnom prevedení, s navijakom alebo ako FunPark je vozidlo pre vodiča veľmi prijateľné, vynikajúco odhlučnené a jednoducho ovládateľné.

Nastúpte a presvedčte sa o tom sami!

### Termont s.r.o.

Nálepková 4419

036 01 MARTIN

tel.: 00421 43 4001004

00421 905 801065

fax: 00421 43 4001000

e-mail: [termont@termont.sk](mailto:termont@termont.sk)

[www.pistenbully.com](http://www.pistenbully.com)



# PistenBully®





# LAVEXinfo • ROČNÍK XXXV • 3/2008

## 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. J. Hulla, Ing. J. Križ, 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
DRUMET	25
GRASSTECHNIC	23
KÄSSBOHRER	ob. str. 2
KSB	14
OL TRADE	10
POMA	ob. str. 4
PRINOTH	ob. str. 3
1. TATRANSKÁ	26
TECHMONT HELICOPTER	2
TECHNOALPIN	31
ŽIVA - SK	23



# 5

## Z činnosti združenia



# 11

## Botanická záhradka na Lomnickom štíte



# 12

## Lanovkári, ako ich nepoznáme



# 28

## Poznatky zo zahraničia

## OBSAH

Príhovor ..... 2

Náš hosť ..... 3, 4

Z činnosti združenia ..... 5 - 7

Z kroniky lanovkárov ..... 8, 9

Oznamy a informácie ..... 11, 12

Lanovkári,  
ako ich nepoznáme ..... 12 - 14

Doppelmayr info ..... 15 - 17

Poma info ..... 18, 19

Tatrapoma informuje ..... 20

Kässbohrer informuje ..... 21, 22

Prinoth informuje ..... 24, 25

Snežné skútre  
s veľkou premenou ..... 27

Poznatky zo zahraničia  
Stredisko Mont Tremblant ..... 28

Neznáme ruské  
lyžiarske strediská ..... 29, 30

Zážitky z ciest  
po Nepále ..... 31, 32

Reklamné strany neprešli jazykovou úpravou v redakcii.



## Vážení čitatelia, členovia ZZ LAVEX, pracovníci v oblasti cestovného ruchu, lyžiari a obdivovatelia hôr!

**R**ok 2008 sa posúva k poslednému štvrtroku, čo je znamením, že sa blíži zimná sezóna 2008/2009. Zvykli sme si už, že tento fakt nám vždy pripomenú tradičné Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov, ktoré každoročne organizuje LAVEX – Záujmové združenie lanoviek a vlekov na Slovensku.

Máme za sebou 36. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, v rámci ktorého sa konala 11. medzinárodná výstava Interlavex 2007. Pokiaľ ide o počet zahraničných a domácich vystavovateľov, môžeme výstavu hodnotiť ako jednu z najúspešnejších. Jej rozsah už presahuje možnosti hotela Permon na Podbanskom. Preto sa ospravedľňujeme aj za drobné organizačné nedostatky, ktoré v tejto súvislosti vznikli.

Pred nami teraz stojí úloha prehodnotenia miesta konania výstavy, aby sme jej mohli dať taký dôstojný rámec, aký si svojím významom nesporne zasluhuje. Veríme, že sa nám podarí presvedčiť aj štátne orgány o podpore pri konaní tejto akcie.

V tomto roku sa konajú iba tzv. malé Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov bez medzinárodnej výstavy. Pre tohtoročné, už 37. Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov, sme sa rozhodli zaradiť do programu okrem zasadnutia predstavenstva, valného zhromaždenia členských organizácií a tlačovej besedy aj odborný seminár na tému: Nové trendy posudzovania prevádzky a bezpečnosti zariadení osobnej lanovej dopravy.

V poslednom období vstúpilo do platnosti viacero legislatívnych opatrení, ktoré sa bezprostredne dotýkajú problematiky zariadení osobnej lanovej dopravy u nás i v rámci EÚ. Preto sme do seminára v rámci Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov zaradili túto aktuálnu tému a snažili sme sa zabezpečiť odborníkov, ktorí by nám priblížili nové trendy vývoja v danej oblasti a oboznámili nás s tým, ako sa nás tieto otázky bezprostredne dotýkajú.

Bezpečnosť prepravy osôb na zariadeniach osobnej lanovej dopravy je jednou z najdôležitejších vecí, ktorú zabezpečujú zodpovední pracovníci prevádzkovateľa. Ich úloha nie je ľahká, nakoľko často sa vyskytujú snahy, že niektorí prevádzkovatelia niekedy z dôvodov neznalosti problematiky uprednostňujú komerčné záujmy pred bezpečnosťou prevádzky. Znalosť tejto problematiky sa snaží ZZ LAVEX prostredníctvom školení a skúšok udržať na požadovanej úrovni. Závažnosť problematiky bezpečnosti prevádzky si preto zaslúži pozornosť aj v rámci 37. ročníka



■ Ing. Ján Gavalier

Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, ktoré by sa mali v tomto roku niesť práve v tomto duchu.

Srdečne pozývame všetkých na naše podujatie, ktoré sa už tradične pred zim-

nou sezónou stalo stretnutím ľudí pracujúcich v oblasti zimného cestovného ruchu, je príležitosťou pre výmenu skúseností a vzájomnej informovanosti o nastávajúcej lyžiarskej sezóne v strediskách zimného cestovného ruchu na Slovensku.

Na záver môjho príhovoru chcel by som celej členskej základni popriať v zimnej sezóne 2008/2009 predovšetkým veľa snehu, spokojných lyžiarov, bezpečnú a bezporuchovú prevádzku zariadení osobnej lanovej dopravy, veľa úspechov pri rozširovaní možností lyžovania a budovania technológií pre rozvoj zimného cestovného ruchu.

Nech sa nám spoločne podarí využiť podmienky, ktoré pre rozvoj cestovného ruchu Slovensko nesporne má a doposiaľ ich nevyužíva v takej miere, ako by si táto oblasť zasluhovala.

Tešíme sa na stretnutia pri lyžovaní v zimnej sezóne 2008/2009 v lyžiarskych strediskách na Slovensku. ■

Ing. Ján Gavalier,  
predseda predstavenstva ZZ LAVEX

### MONTÁŽ SEDAČIEK 2007

- ČR Přemyslov 4-sedačka
- PL Laskowa 4-sedačka
- PL Kasprowy Wierch kabínová lanovka
- PL Swieradow 6-kabínka
- PL Czarna Gora 4-sedačka
- SK Jasná biela púť 4-sedačka
- PL Jurgow 4-sedačka
- PL Białka 4-sedačka
- SK Oravský Podzámok 4-sedačka
- SK Mýto pod Ďumbierom 4-sedačka
- ČR Ještěd 2-sedačka
- BG Rodopi 6-sedačka

### MONTÁŽ VLEKOV 2007

- SK Liptovský Hrádok
- PL Wierchomla
- PL Rziy

**TECHMONT**

Helicopter  
Company

tel./fax: +421 52 772 21 26  
[www.techmont.sk](http://www.techmont.sk)



# Náš hosť

**D**nes sme ako hosť do našej rubriky pozvali novo zvoleného prezidenta Zväzu hotelov a reštaurácií Ing. JOZEFA BENDŽALU, aby sme sa s ním pohovorili o poslaní a práci tejto významnej organizácie pôsobiacej v oblasti cestovného ruchu na Slovensku. Zaujímali nás aj jeho osobné názory na súčasné problémy, ktoré bránia intenzívnejšiemu rozvoju cestovného ruchu na Slovensku a zvyšovaniu úrovne poskytovaných služieb. A v neposlednom rade aj možnosti spolupráce našich profesijných organizácií pri spoločnom pôsobení na štátne orgány a samosprávu pri riešení všetkých problémov, s ktorými sa rozvoj cestovného ruchu stretáva.

■ Na úvod poprosíme, aby ste našim čitateľom stručne predstavili Zväz hotelov a reštaurácií a jeho prácu.

Zväz hotelov a reštaurácií vznikol v roku 1993 a práve v hoteli Patria na Štrbskom Plese bola jeho ustanovujúca schôdza. Naš profesijný zväz sa zaoberá problematikou členov, ktorí podnikajú v oblasti hotelierstva, gastronómie a pridružených služieb. Hlavným cieľom nášho zväzu je prinášať nové poznatky v oblasti hotelierstva z domova i zo zahraničia, nové smery v gastronómii, ale aj pripomienkovať jednotlivé zákony, ktoré sa našej činnosti dotýkajú, zákony, ktoré bezprostredne vplyvávajú na turizmus, ovplyvňujú služby a hotelierstvo ako také.

Pre našich členov organizujeme rôzne formy vzdelávania v rámci vylepšovania úrovne služieb, zabezpečujeme spoločnú propagáciu členských hotelov vydávaním propagačných materiálov a zúčastňujeme sa na workshopoch doma i v zahraničí. Je tu aj poradenská služba, ktorú poskytujeme pre svojich členov. Vo vzťahu k štátnym orgánom, samospráve, ako aj k ostatným branžovým zväzom alebo komisiám v rámci turizmu a hotelierstva na Slovensku zastupujeme záujmy našich členov.

■ Ste novozvoleným prezidentom Zväzu hotelov a reštaurácií. S akými zámermi a cieľmi, prípadne perspektívami ste vstupovali do tejto funkcie?

Funkcia prezidenta Zväzu hotelov a reštaurácií tým, že zastrešuje asi 250 členov v rámci Slovenska, je významná. Úroveň slovenského hotelierstva postupne napreduje do dôležitých destinácií, ako sú Vysoké a Nízke Tatry, Orava, prirodzene, aj Bratislava a všade, kde ide o pobytový cestovný ruch, prichádzajú veľké investície. Mojou úlohou alebo cieľom je, aby práca zväzu nabrala taký smer, že sa bude viac zameriavať na profesionálnu stránku hotelierstva. Vypracovali sme materiál – 15 dôvodov, prečo by sa tieto zariadenia mali stať členmi zväzu, čo im členstvo prináša, aby sme ich podnikli, motivovali k spájaniu, lebo čím je spoločnosť početnejšia, významnejšia, tým má väčšiu váhu. Obrat, ktorý v rámci Slovenska robíme, je pomerne vysoký a má multiplikačný efekt v nadväznosti na ďalšiu zamestnanosť, na ďalšie obraty v pridruženej výrobe a prináša rozvoj v daných

Foto: M. Grešo



■ Ing. Jozef Bendžala

regiónoch. Chcel by som teda viac profesionalitu vo vzťahu k členom, ale aj vo vzťahu k štátnym orgánom a samospráve pri tvorbe koncepcií a vylepšovania podnikateľského prostredia. Možno povedať, že 30 rokov, azda aj viac, najmä v horách, pri pobytových hoteloch, bol rozvoj služieb tabuizovaný, nemohlo sa stavať, zlepšovať služby. Preto aj úroveň služieb stagnovala, stagnovala zamestnanosť, veľa kvalifikovaných pracovníkov, ktorých sme v našich podnikoch pripravovali, odchádzalo do zahraničia. Dostali sme sa do začarovaného kruhu – úroveň služieb bola nízka, cenová úroveň tiež, pracovníkov sme nemohli lepšie zaplatiť, preto odchádzali a u nás nemal kto pracovať a hostia neboli spokojní...

Napríklad vo Vysokých Tatrách od r. 1970 v rámci výstavby a skvalitnenia služieb sa zastavil čas. Až teraz, v posledných rokoch, to naberá na obrátkach, ale v niektorých prípadoch mi to pripadá, že je to už nekontrolovateľné, rozvoj a riadenie nemajú dobrý systém. Podľa môjho názoru lôžka už ani tak nechýbajú, ale treba skvalitniť ubytovacie služby, doplniť produkt ponuky, aby hosť mal počas pobytu, či už týždenného alebo predĺženého víkendu, dostatočnú ponuku programov. Na to sa treba v jednotlivých regiónoch zamerať, pomôcť jednotlivým členom pri rokovaní so štátnymi orgánmi a samosprávou pri riešení ich zámerov a byť ich pomocníkom pri profesionalizácii úrovne služieb.

■ Úplne s vami súhlasíme, pretože kto iný ako profesionáli môžu fundovane do problematiky hovoriť. Je nám trochu ľúto, že nie vždy máme možnosť vyjadriť sa k danej problematike, diskutovať s najvyššími orgánmi a čelnými predstaviteľmi cestovného ruchu

na Slovensku. Poznáme vás ako jedného z mála hotelierov vo Vysokých Tatrách, ktorí pochopili, že hotel nie je pre návštevníka cieľom, ale prostriedkom. Cieľom by mal byť produkt, ktorý návštevníka priláka. Ako hodnotíte súčasnú situáciu vo Vysokých Tatrách, prípadne na Slovensku v tejto oblasti?

Vysoké Tatry majú obrovskú perspektívu pre rozvoj turizmu a služieb. V tejto súvislosti by som rád spomenul slová Pavla Barabáša, ktorý prešiel svet, navštívil mnohé destinácie, mnohé hory a môže porovnávať. On vyslovil názor, že Vysoké Tatry sú takou destináciou, kde je sústredené obrovské množstvo prírodných krás na takom malom mieste, že je to priam neporovnateľné so svetom. Ale my tieto krásy, tieto danosti, ktoré sú tu, nevyužívame tak, aby bola zabezpečená aj ochrana prírody, aj ekonomicko-sociálny vývoj a únosný rozvoj. Rozvoj treba robiť cieľavedome, pretože vývoj, ktorý sa začal v podhorí alebo blízkych lokalitách pod Tatranskou Lomnicou a ďalej, je nekontrolovateľným rozvojom obrovského množstva lôžok. Pre tento nárast ubytovania tu však nie je dostatok produktu, služieb, aktivít pre voľný čas. Treba to usmerniť a plánovane budovať služby pre zimný cestovný ruch, pretože väčšina hostí sem bude prichádzať v zime. Letný produkt je kratší. Výhodou Vysokých Tatier je, že majú celoročnú prevádzku, že je tu letná prevádzka, zimná aj mimosezónna pre kongresy, mitingy, predĺžené víkendy a pod.

■ Vráťme sa k zimnému cestovnému ruchu, k lyžovaniu. Poznáme vás ako vášnivého lyžiara, teraz už aj skialpistu. Pochodili ste v zahraničí veľa stredísk, lyžovali ste aj v Amerike. Má podľa vás Slovensko potenciál v oblasti zimného cestovného ruchu a čo bráni jeho ďalšiemu rozvoju?

Veľkou prednosťou je poloha Vysokých Tatier v strednej Európe. Ak si zoberieme okolité štáty – Česko, Poľsko, Maďarsko, ale aj Pobaltské štáty a časť Ukrajiny, nikto z nich nemá také podmienky na preferovanie zimných športov a, najmä, lyžovania, či už zjazdového alebo bežeckého ako Vysoké Tatry, ktoré majú obrovský potenciál. Určite, nikdy nebudeme môcť Vysoké Tatry porovnávať s alpskými strediskami, ale my to ani nechceme. Chcel by som, aby sa strediská dobudovali, aby tu bola garancia snehu – sú tu na to danosti: dostatok vody, nadmorská výška, dobré prúdenie vzduchu. Sú tu teda všetky predpoklady, aby zimný cestovný ruch vo Vysokých Tatrách napredoval. Treba si uvedomiť, že je to produkt s vysokou pridanou hodnotou a je záujem na trhu, či už z Poľska, kde je vyše 40 miliónový národ, ale aj z východu, z rusky hovoriacich krajín, z Maďarska, z Čiech... Dlho tu však bol rozvoj služieb minimálny. V súčasnosti sú všetky predpoklady pre rozvoj, najmä, keď po dlhých rokoch sa po prvý raz aj vláda o tento produkt začína zaujímať.





Vysoké i Nízke Tatry, Orava i ďalšie regióny majú predpoklady pre rozvoj zimných športov a zimného cestovného ruchu.

**■ Ako vieme, aktívne sa angažujete v rozvoji Vysokých Tatier a konkrétne aj v prepojení Štrbského Plesa a Štrby. Sú reálne možnosti realizácie tohto zámeru a aké sú časové horizonty?**

S touto myšlienkou sme prišli už pred piatimi rokmi, azda aj skôr. Veľmi dlho sme bojovali v rámci mesta, tento zámer nebol v územnom pláne a nevedeli sme sa dohodnúť. Teraz už tretí rok platíme urbárskemu spoločenstvu Štrba za prenájom dotknutých pozemkov. V súčasnosti, keďže sme v národnom parku, sa pripravuje správa posudzovania vplyvu na životné prostredie. Veríme, že zonácia, aspoň v tejto lokalite, bude ukončená v závere leta. Tak by už v priebehu dvoch rokov mohlo byť vidieť, že sa tento produkt rozširuje a nadväzuje na oblasť Soliska, Interski a Esička, je teda zaujímavější aj z hľadiska lyžiarskeho strediska, aj z možnosti rôznych kombinácií, dlhších tratí a pod. Predpokladám, že Štrbské Pleso sa v krátkom čase, približne dvoch – troch rokov, stane veľmi zaujímavým strediskom pre lyžiarov, ktorí začínajú, ktorí sa chcú naučiť lyžovať, pre rodiny s deťmi, ale aj pre náročnejších lyžiarov.

**■ Vieme, že poznáte činnosť ZZ LAVEX. Aké vidíte možnosti spolupráce Zväzu hotelov a reštaurácií s našim združením?**

Odkedy som sa stal členom Zväzu hotelov a reštaurácií, vždy som obdivoval prácu ZZ LAVEX, pretože to bola jediná profesijná organizácia, ktorá najviac presadzovala záujmy v oblasti zimného cestovného ruchu a skvalitňovania produktu pre lyžovanie. A v tom aj, prirodzene, záujmy hotelierov, lebo hotely sa v zime najlepšie naplňujú, hostia sú spokojní z dobrého lyžovania, z dobrých služieb, z dobre pripravených lyžiarskych tratí. Naša práca je veľmi prepojená. Veď tak ZZ LAVEX, ako aj Zväz hotelov a reštaurácií, v horských pobytových destináciách robia všetko preto, aby bol hosť spokojný, aby služby rástli a rozširovali sa. Vidím tu obrovské možnosti pre spoluprácu, napríklad aj vo vyvíjaní ešte väčšieho tlaku smerom k štátnym orgánom a samosprávam, kde profesionálnymi argumentmi môžeme zdôrazňovať, že táto činnosť v horách sa oplatí, že prináša prácu obyvateľstvu, región ekonomicky rastie. Je tu možnosť, ako sa spoločne môžeme podieľať na riešení mnohých problémov v záujme daného regiónu, v záujme obyvateľstva, zamestnanosti, ale najmä v záujme hostí, ktorí k nám prichádzajú.

**■ Vráťme sa ešte na chvíľu k poslaniu Zväzu hotelov a reštaurácií. Naše osobné skúsenosti, ale aj skúsenosti mnohých ľudí, ktorí často cestujú po Slovensku či do zahraničia hovoria, že úroveň gastroslužieb je veľmi nízka, a to nielen v strediskách cestovného**

**ruchu, ale aj v mestách, dedinách či pri diaľničných ťahoch. Kvalita jedál, tvorivosť pracovníkov, ktorí ich pripravujú, samotná obsluha, podávanie jedál, privetivosť k hosťovi a pod. sa nedá porovnávať so susednými krajinami – Českom, Rakúskom, Nemeckom a pod. Akým spôsobom Združenie hotelov a reštaurácií môže pôsobiť na školský proces prípravy týchto pracovníkov?**

Toto je veľmi vážna problematika, s ktorou sa náš zväz stále zaoberá, snaží sa to riešiť na zasadnutiach, konferenciách. Aj napriek tomu, že hovoríme, že Slovensko má tradíciu v dobrej gastronómii a snažíme sa to presadzovať, stáva sa, že to nie je vždy pravda. A ak máte hostí zo zahraničia, takmer sa bojíte do niektorého zariadenia ich pozvať z obavy, s čím sa tam môžu stretnúť a s akými pocitmi budú odchádzať. Ak by sme to porovnávali napríklad s Rakúskom, situácia u nás bola spôsobená tým, že roky dozadu sme tieto služby negarantovali, pohostinstvo a gastronómia sa vytratilí zo živnosti. V Rakúsku, ale aj v Poľsku tieto životnosti neboli v povojnovom období prerušené, všetko robili vlastníci, celé rodiny na rodinnom základe, nie tak ako je to u nás, kde zariadenia sú prenajaté, len zamestnávajú pracovníkov, majiteľ je niekde schovaný, zariadenie je aj dva - trikrát prenajaté. Chýba tu priamy kontakt zodpovednej osoby. Zamestnanci majú nízke platy, snažia sa niečo si bokom privyrobiť, a tak vznikajú problémy.

Najväčším problémom na Slovensku je fakt, že majitelia tam nežijú, fyzicky tam nepracujú, aby to celé cítili, aby mali spätnú väzbu. V zahraničí, keď hosť odchádza, spýtajú sa ho, či bol spokojný a pýtajú sa to každého hosťa. A ak je v niečom nespokojný, tak ho vrátia, alebo mu dajú niečo grátis. Urobia všetko pre to, aby sa hosť k nim ešte vrátil, neexistuje nejaká objednávka, nejaká požiadavka, ktorá by nebola splnená. U nás, napríklad pri diaľnici, ráno požiadate pri raňajkách o čaj a dostanete odpoveď, že čaj nemá. To je neprofesionálny nezmysel. V porovnateľných krajinách, alebo v krajinách, kde chceme s úrovňou služieb smerovať, to majú už dávno vyriešené. Náš zväz sa snaží tieto veci riešiť, aj pokiaľ ide o prípravu učňovského dorastu. Stretávame sa na rokovaníach s pracovníkmi hotelových škôl, chceme presadiť, aby študenti viac praxovali priamo v hoteloch, pretože sa nazdávame, že teórie je veľa a praxe málo. Ak si zoberieme veľkosť územia Slovenska, máme tu asi najviac hotelových škôl. Ale vytrácajú sa tie učňovské, tovarišské remeslá a vzťah k nim - ak sa vyučím za kuchára, chcem byť kuchárom. U nás sa vyučí za kuchára a potom chce ísť na vysokú školu. Ale s vysokou školou už nebude variť. Samozrejme, je v poriadku, ak tí lepší žiaci idú aj ďalej, nech si doplnia vyššie vzdelanie strednej školy s maturitou s tým, že majú perspektívu riadiť úsek, riadiť určitý kolektív pracovníkov v kulinárskej výrobe, v reštaurácii, že

budú napredovať, zavádzať nové trendy, že budú komunikovať so zahraničím, budú aj jazykovo zdatní či už pri predstavovaní jedál na rajóne, alebo ak hosť chce získať informácie. Aj v tomto smere sa snažíme pôsobiť na hotelové školy.

Odstániť bariéru, ktorá tu existuje medzi majiteľmi reštaurácií, majiteľmi hotelov a výkonným manažmentom a bežnými pracovníkmi je obrovský proces. Služby a ich úroveň napredujú len veľmi pomaly, kritizujeme to v rámci zväzu na rôznych konferenciách. Zväz hotelov a reštaurácií túto prácu profesionalizuje, chce zaviesť viac profesionality, robí rôzne tréningy pre svojich pracovníkov, pre členov, pre kuchárov, someliérov, zavádza nové trendy, vyhodnocuje ich. Ale v pôsobnosti nášho zväzu je len určité percento zariadení, čo je v rámci celého Slovenska málo. Aj preto zdôrazňujeme, prečo je dôležité stať sa členom zväzu. Ak profesionalita a úroveň služieb budú stúpať, vzrastú aj výnosy a efektívnosť tejto práce bude lepšia. Obrazne to možno povedať tak, že my nedávame ovocie, ale semená a chceme, aby tieto semená, to know-how prinášalo členom ovocie. Tento proces je dlhodobý, po troške to napreduje, zlepšuje sa. Možno o niekoľko rokov to bude mať rýchlejší, geometrický rast, dnes je ešte k službám veľa pripomienok, žiaľ, oprávnených.

**■ Potvrdili ste našu myšlienku, že hoci my sme z odlišnej branže, profesionalita ľudí, ktorí v tomto odbore robia, je prostriedkom, ktorý môže dvíhať latku úrovne cestovného ruchu na Slovensku vyššie. Domnievame sa, že štátne orgány i samospráva by mali týchto profesionálov viac využívať, aby sme sa spoločne zamýšľali nad riešeniami a produkt posúvali stále vyššie. Žiadny jednotlivý, hoci aj chýrny hotel, sám nedostane cestovný ruch na Slovensku vyššie, ak celkovo cestovný ruch nedostane od štátu, od štátnych orgánov a samosprávy podporu pre rozvoj. Preto aj my, v ZZ LAVEX, vidíme vo Zväze hotelov a reštaurácií silného partnera, s ktorým chceme spoločne, vplyvom na zainteresované orgány, odstrániť balvan problémov, ktorý už roky pred sebou tlačíme.**

Sme síce dva rozdielne obory, ale len v segmente, pretože máme spoločného zákazníka. Naše ekonomické výsledky sú závislé od toho istého hosťa, od služieb, ktoré mu poskytujeme v danom stredisku. Vy, ako poskytovatelia horských dopravných zariadení a my ako nadväzujúce služby, ktoré súvisia s pobytom hosťa v danom regióne.

**Ďakujeme za rozhovor. Ostáva nám už len veriť, že tieto myšlienky nezostanú nepovšimnuté a že v rámci spolupráce už v dohľadnom čase budeme môcť povedať - veci sa pohli, niektoré služby sa skvalitnili a rozvoj stredísk sa posunul vyššie.**

Ing. Ján Gavalier, Ing. Miroslav Grešo



## ZUSAMMENFASSUNG

Für die Rubrik „Unser Gast“ hat die Zeitschrift den Präsidenten des Slowakischen Hotel- und Restaurantverbandes Dipl. Ing. Jozef Bendžala eingeladen, um mit ihm über die Möglichkeiten der weiteren Entwicklung des Wintertourismus in der Slowakei, die Verbesserung der Dienstleistungen und die Zusammenarbeit der beiden Verbände zu sprechen.

## SUMMARY

For the column "Our Guest", the magazine has invited the chairman of the Slovak Hotel and Restaurant Association Dipl. Ing. Jozef Bendžala to talk with him about the possibilities of the further development of winter tourism in Slovakia, the improvement of services and the cooperation between both associations.

### Nová kategorizácia ubytovacích zariadení

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, v spolupráci so Zväzom hotelov a reštaurácií a Bratislavskou hotelovou asociáciou pripravilo novú vyhlášku o kategorizácii hotelov a ďalších ubytovacích zariadení. Vyhláška mení pravidlá priznávania hviezdíčiek, pribudli aj nové typy a označovanie hotelov.

Dôvodom na zmeny v označení hotelov boli požiadavky, aby označenie skutočne odzrkadľovalo typ a služby daného hotela. Napríklad hotel, ktorý sa označuje ako kúpeľný, musí ponúkať špeciálne služby, lekársku starostlivosť a nachádzať sa priamo v kúpeľnom meste. Hotely, ktoré majú napríklad iba jednu saunu a malý bazén, sa už nemôžu označovať ako wellness.

Nový je aj systém bodovania za konkrétne poskytované služby a vybavenosť. Kvôli piatim hviezdíčkam musí hotel získať 390 bodov, na 3 hviezdíčky už postačuje 100 bodov atď. Novinkou je aj označovanie niektorých typov hotelov. Napríklad označenie boutique hotel predstavuje luxusné bývanie pre zámožných návštevníkov. Novou kategóriou sú aj apartmánové domy s dvoj- až trojhviezdčkovými službami. Vyhláška upravuje aj podmienky pre kongresové hotely, ktoré musia mať dostatok zariadení a technickú vybavenosť pre hladký priebeh konferencií.

Vyhláška už neurčuje povinnosť televízorov v izbách, predpokladá sa však, že každý dobrý hotel televízor do izieb dá.

Rovnako vyhláška mení povinnosti aj pre získanie hviezdíčiek pre penzióny a kempingy.

# Z činnosti združenia

## Zo zasadnutia predstavenstva a dozornej rady

V poradí už tretie tohtoročné zasadnutie predstavenstva a dozornej rady ZZ LAVEX sa uskutočnilo 17. júna 2008 v lyžiarskom stredisku Meander Ski park Oravice. Hlavným programom rokovania bola príprava XXXVII. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, ktoré sa uskutočnia na jeseň tohto roka a prerokovanie možnosti zorganizovania budúcoročnej medzinárodnej výstavy horskej techniky Interlavex v inom zariadení ako doteraz – t. j. mimo hotela Permon na Podbanskom.

Rokovanie predstavenstva otvoril a privítal prítomných členov predseda združenia Ing. Ján Gavalier, ktorý na úvod poskytol priestor zástupcom spoločnosti Meander Ski park Oravice – riaditeľovi spoločnosti Ivanovi Adámkovi a zástupcovi náčelníka lanovej dráhy Rudovi Chomovi, ktorí zhodnotili posledné dve sezóny v novovybudovanom stredisku a predstavili ďalšie investičné zámery strediska.

Po schválení programu rokovania riaditeľ združenia Ing. Miroslav Grešo vykonal kontrolu plnenia uznesení:

- K uzneseniu č. 2/4/2007 – riaditeľ ZZ LAVEX informoval, že sekretariát združenia získal štyri stanoviská z lyžiarskych stredísk vo veci neprimeranej výšky distribučných poplatkov za dojednaný odber elektrickej energie, čo neúnosne zaťažuje hospodárenie stredísk. Na základe toho sa uskutočnilo rokovanie na Ministerstve hospodárstva SR – sekcie energetiky s riaditeľom Ing. Miroslavom Jarabekom o možnostiach zníženia predmetného poplatku. K tejto problematike je však potrebné vypracovať podrobnejší materiál so všetkými negatívnymi dopadmi pre strediská a navrhnúť spôsoby dojednávania a spoplatňovania odberu el. energie. Ministerstvo hospodárstva SR potom vyvolá rokovanie s Úradom pre reguláciu sieťových odvetví, na ktorom sa predmetná záležitosť prerokuje. Ostatné uznesenia boli vyhodnotené ako splnené.

V ďalšom bode rokovania Ing. Miroslav Grešo – riaditeľ ZZ LAVEX informoval

o príprave XXXVII. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov. Už v minulosti bolo schválené, že tzv. malé Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov sa budú organizovať v stredisku Jasná. Keďže v tomto stredisku pribudli nové ubytovacie a reštauračné zariadenia, Miroslav Grešo odporučil usporiadať tohtoročné podujatie lanovkárov v hoteli Družba, kde sa už urobili predbežné rokovania o možných termínoch a, predovšetkým, o cenovej ponuke za služby. Členovia predstavenstva na základe prednesených informácií odporučili usporiadať tohtoročné Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov v hoteli Družba v termíne 21.- 22. októbra 2008.

V nadväznosti na predchádzajúci bod rokovania riaditeľ združenia oboznámil členov predstavenstva s možnosťami organizovania budúcoročných Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov spojených s medzinárodnou výstavou horskej techniky Interlavex. S ohľadom na zníženú kvalitu služieb počas podujatia Interlavex 2008 v hoteli Permon, uskutočnili predseda združenia Ján Gavalier a riaditeľ združenia Miroslav Grešo rokovanie v hoteli Bellevue v Starom Smokovci, ktorý vykazuje dostatočné kvantitatívne aj kvalitatívne možnosti pre toto podujatie. Taktiež sa začalo s prieskumom nového dodávateľa výstavných prác, ktorý by spĺňal všetky kritériá pre včasné a kvalitné zabezpečenie výstavniska počas medzinárodnej výstavy.

Zástupca Ministerstva hospodárstva SR Ing. Marián Bujna prítomných informoval o schéme štátnej pomoci pre podporu podnikateľských aktivít v cestovnom ruchu do ucelených produktov v cestovnom ruchu s celoročným využitím aktivít v cestovnom ruchu – schéme pomoci de minimis. Súčasne členov predstavenstva informoval aj o pripravovanom zákone o turizme a vyzval zástupcov ZZ LAVEX k aktívnej účasti pri príprave predmetného zákona.

Predseda združenia Ing. Ján Gavalier navrhol využiť spoluprácu so Zväzom hotelov a reštaurácií, ktorý zastupuje no-vo zvolený prezident zväzu Ing. Jozef Bendžala, najmä pri presadzovaní zásadných požiadaviek pre riešenie problémov zimného cestovného ruchu.

Rokovanie predstavenstva a dozornej



rady ZZ LAVEX ukončil a prítomným členom a hosťom poďakoval za aktívnu účasť predseda Ján Gavalier.

M. G.

**ZUSAMMENFASSUNG**

*Der Vorstand des Interessenverbandes LAVEX hat bei seiner dritten diesjährigen Sitzung die wichtigsten Fragen, die in diesem Jahr gelöst werden müssen, besprochen. Es handelte sich um die Vorbereitung der diesjährigen Tage der Seilbahnen und Skilifte, und vor allem des Fachseminars, das auf „Neue Trends in der Begutachtung des Betriebs und der Sicherheit im Seilbahnverkehr“ orientiert wird.*

**SUMMARY**

*The executive board of the interest association LAVEX discussed at its this year's third meeting the most important questions which have to be solved by the end of the year, namely the preparation of this year's Days of Cableways and Ski-lifts, and especially the preparation of expert seminar, which will focus on „New trends in the assessment of operation and safety in cable transport“.*

## Školenia pracovníkov s elektrotechnickou kvalifikáciou

- 16. 4. 2008 – Sekretariát ZZ LAVEX Liptovský Mikuláš - aktualizácia odborná príprava elektro
- 18. – 19. 6. 2008 – Hotel Bystrina, Demänovská Dolina – školenie elektrikárov lanových dráh

Dôležitým termínom, o ktorom predpokladáme, že ho zaznamenali všetci držiteľia osvedčení o odbornej spôsobilosti pre vykonávanie určených činností na elektrických zariadeniach, teda elektrikári s odborným vzdelaním elektro, praxou a príslušnými dokladmi, bol 30. apríl 2008. Do tohto dátumu podľa paragr. 39 odst. 5 zákona č. 124/2006 Z. z. (nový zákon o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci) platili ich osvedčenia pre výkon určených činností, ktoré boli vydané podľa doterajších starých predpisov – vyhl. č. 74/96 Z. z. a vyhl. č. 718/2002 Z. z.

**Aktualizačná odborná príprava elektro**

Podmienkou predĺženia platnosti osvedčení, a tým aj udržanie si odbornej spôsobilosti pre elektrikárov bolo absolvovanie aktualizácie odbornej prípravy, ktorú

podľa paragr. 16 zákona č. 124/2006 Z. z. môže vykonávať len oprávnená osoba.

Základnou zmenou, ktorú zákon zaviedol, je povinnosť každých 5 rokov absolvovať aktualizáciu odbornú prípravu. V tejto súvislosti pripomíname, že táto povinnosť platí tak pre elektrikárov, ako aj ostatných pracovníkov s príslušným osvedčením alebo preukazom pre činnosť na technických zariadeniach tlakových, plynových, zdvihacích a elektrických, z čoho vyplýva podľa vyhl. č. 718/2002 Z. z., že sa to konkrétne vzťahuje aj na pracovníkov obsluhy lyžiarskych vlekov.

ZZ LAVEX reagujúc na ustanovenie zákona č. 124/2002 Z. z. získalo ešte v roku 2006 od Národného inšpektorátu práce oprávnenie na výchovu a vzdelávanie v oblasti ochrany zdravia pri práci v rozsahu všetkých činností – druhov školení, ktoré do tých čias pre členov združenia – prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk vykonávalo, čím sa táto služba v združení v celom rozsahu zachovala, dokonca bola o dva druhy školení rozšírená.

V nadväznosti na požiadavky uvedených právnych predpisov a termín 30. 4. 2008 uskutočnila sa na sekretariáte ZZ LAVEX v Liptovskom Mikuláši 16. 4. 2008 prvý raz aktualizácia odborná príprava pre elektrikárov za účasti 16 pracovníkov zo 6 organizácií väčšinou pôsobiacich v lyžiarskych strediskách. Išlo o pracovníkov, ktorí si potrebovali udržať odbornú spôsobilosť pre výkon činnosti podľa paragr. 21, 22, 23 vyhl. č. 718/2002 Z. z. na iných elektrických zariadeniach (el. zariadenia objektov, ubytovacích a stravovacích zariadení, lyžiarskych vlekov, zasněžovania a pod.) mimo elektrických zariadení lanových dráh.

Pre spresnenie pripomíname, že na tejto aktualizácii odbornej príprave elektro nebola možnosť získať odbornú spôsobilosť pre činnosť na elektrickom zariadení lanových dráh, pre získanie ktorej platí na Slovensku stále Úprava FMD č. 19 022/78 Zb. predpisujúca vzdelanie, prax, spôsob a organizáciu preskúšania, ako aj povinnosť 30-dňovej oznamovacej lehoty príslušnému úradu.

Azda pre nezainteresovaných je to zložitá problematika, ale v praxi zatiaľ platí: elektrikár, ktorý pracuje v lyžiarskom stredisku – t. zn. vykonáva samostatnú činnosť na elektrickom zariadení lyžiarskeho vleku a tiež aj na elektrickom zariadení lanovej dráhy, musí mať na tieto v podstate zhodné činnosti dve osvedčenia: pre EZ LV osvedčenie podľa príslušného paragr. vyhl. č. 718/2002 Z. z. a pre EZ LD osvedčenie podľa príslušného paragr. Úpravy FMD č. 19 022/78 Zb.

Samotná aktualizácia príprava bolo zorganizovaná a prebehla podľa požiadaviek vyhlášky č. 356/2007 Z. z. s tým, že na úvod podľa vzoru obdobných školení v Česku, ktoré organizuje Ing. J. Matejka (určite si ho mnohí pamätajú ako pracovníka FMD bývalej spoločnej republiky), si

Foto: P. Gries

**Účastníci aktualizácie odbornej prípravy**

účastníci svoje odborné vedomosti overili 50 otázkami písomného testu.

Po krátkej diskusii k testom a ich vyhodnoteniu nasledovali prednášky a informácie o nových predpisoch, normách a ich zmenách. Práve v poslednom období registrujeme dosť podstatné zmeny v technických normách. V októbri 2007 došlo k vydaniu novej STN 33 2000-4-41 a STN 332000-6, v marci 2008 k vydaniu novej STN 33 2000-5-54, čo sú základné normy pre zaistenie bezpečnosti a ochrany pred zásahom elektrickým prúdom.

Rovnako dôležitou, ale najmä rozsiahlou zmenou je súbor nových noriem STN EN 62 305-1-4 Ochrana pred bleskom, ktoré nahrádzajú normu STN 34 1390. Rozsiahlosť súboru 4 nových noriem spočíva v tom, že obsahuje 400 strán formátu A/4, pričom stará norma mala 70 strán formátu A/5. (Uvádzame to iba na ilustráciu, ako v súčasnosti vyzerá preberanie EN noriem – niečo podobné ako normy pre lanové dráhy, kedy v roku 2005 bolo nahradených 6 pôvodných noriem 22 novými EN.)

V rámci prednášok odzneli aj informácie o ďalších aktuálnych normách, ktoré sa týkajú elektrických zariadení a činnosti na týchto zariadeniach. Na záver aktualizácie odbornej prípravy elektro získali všetci účastníci potvrdenie o predĺžení 5-ročnej platnosti pôvodných osvedčení o odbornej spôsobilosti.

**Školenie elektrikárov lanových dráh**

Ďalším druhom školenia, ktoré ZZ LAVEX organizovalo, bolo školenie elektrikárov lanových dráh, ktoré sa konalo v dňoch 18. – 19. 6. 2008 v hoteli Bystrina v ATC Demänovská Dolina za účasti 31 pracovníkov z 3 organizácií.

Tento druh školenia združenie organizuje ako jedno zo základných školení v rámci poskytovania služieb členským organizáciami pravidelne každý rok v jeseňnom termíne prakticky od vzniku združenia. Iba toto jediné školenie sa konalo v jarnom termíne, a to pre opatrenia uložené Štátnym odborným dozorom niekto-





rým prevádzkovateľom LD, ktorí museli, v prípade, že majú viacerých elektrikárov s rovnakým stupňom kvalifikácie, zabezpečiť aspoň pri jednom z nich kvalifikáciu s vyšším stupňom odbornej spôsobilosti.

Školenie plní požiadavku paragr. 7 Úpravy FMD č. 019 22/78 Zb. – t. j. pravidelné trojročné preskúšanie pracovníkov, ktorí vykonávajú činnosť na elektrických zariadeniach na dráhach podľa paragr. 4 až 6 citovanej úpravy. Z 31 pracovníkov sa 26 tohto preskúšania zúčastnilo už viackrát, 5 pracovníkov bolo nových, na skúškach pre EZ LD boli prvý raz.

Podľa skúseností z minulých školení sa v posledných rokoch zaviedlo pravidlo, že samotnému preskúšanému predchádza minimálne jednodňové školenie, kde sa pracovníci v rámci prednášok oboznámia s novými aktuálnymi predpismi, normami a ich zmenami, zopakujú si základné požiadavky na ochranu pred zásahom elektrickým prúdom, ako aj ďalšie dôležité ustanovenia týkajúce sa elektrických zariadení, vrátane predpisov a noriem pre elektrické zariadenie LD.

V súčasnosti riešime otázku rozšírenia školenia ešte o ďalší deň, s ohľadom na množstvo zmien v právnych predpisoch, v technických normách, ale najmä preto, že elektrotechnika má široký rozsah a uplatnenie a podrobné vedomosti o používaných elektrických zariadeniach, ich obsluhu a údržbe sú pre elektrikárov nevyhnutné.

V organizačných pokynoch školení uvádzame, že samotná príprava na skúšky je aj individuálnou vecou každého účastníka, ale je našou snahou k odbornej príprave určitým spôsobom prispieť, a preto v rámci skvalitnenia a zjednodušenia prípravy na skúšky v úvode realizovaných školení každý účastník dostáva praktickú pomôcku – Elektro príručku, ktorá obsahuje výber základných pravidiel ochrany, vrátane výberu ustanovení niektorých noriem, ako aj praktické prílohy a tabuľky.

Elektro príručka vyšla prvý raz v máji 2005 a každý rok sa aktualizuje. V poslednom 60-stranovom vydaní boli vynechané niektoré tabuľkové prílohy, ale na základe požiadaviek je tu uvedené úplné znenie Úpravy FMD č. 019 22/78 Zb. Vzhľadom na to, že hneď v roku 2005 účastníci školenia príručku kladne prijali, stala sa štartovacou inšpiráciou pre spracovanie Príručiek LD I. a II., ktoré vyšli v septembri 2005 a 2006 ako pomôcky k odbornej spôsobilosti pre pracovníkov obslúh LD. Veríme, že viacerí lanovkári na Slovensku sa s nimi už stretli a určitým spôsobom ich aj využili.

Ak porovnáваме júnové školenie elektrikárov LD s aktualizácnou odbornou prípravou elektro, môžeme konštatovať, že školenie elektrikárov LD je náročnejšie najmä v tom, že počas celého druhého dňa prebieha vlastné preskúšanie – písomný test pozostávajúci zo 70 otázok a individuálne ústne preskúšanie

každého účastníka trojčlennou komisiou vymenovanou podľa požiadaviek Úpravy FMD č. 019 22/78 Zb. Pre dané školenie z dôvodu väčšieho počtu účastníkov boli vymenované dve skúšobné komisie, každá zložená z 2 revízných technikov elektrických zariadení LD a jedným revíznym technikovi strojných zariadení LD.

Náročnejším prvkom je aj skutočnosť, že v rámci jedného školenia sú v podstate organizované školenia dve (pripomíname, že za jeden účastnícky poplatok).

Prvým je školenie podľa Úpravy FMD pre činnosť na elektrických zariadeniach LD podľa paragr. 4 – samostatná činnosť, paragr. 5 – riadenie činnosti a paragr. 6 – riadenie činnosti dodávateľským spôsobom s vydaním zápisu o skúške pre každého účastníka.

Druhým je školenie podľa vyhlášky č. 718/2002 Z. z. pre získanie odbornej spôsobilosti podľa paragr. 21 – Elektrotechnik, paragr. 22 – samostatný elektrotechnik a paragr. 23 – Elektrotechnik na riadenie činnosti alebo na riadenie prevádzky pre činnosť na elektrických zariadeniach do 1000 V v objektoch triedy A a bleskozvodoch s vydaním príslušného osvedčenia podľa zákona č. 124/2006 Z. z. a vyhlášky č. 718/2002 Z. z.

Na spomínanom školení elektrikárov LD bolo okrem zápisov o skúške vydaných aj 17 osvedčení podľa vyhl. č. 718/2002 Z. z., čo kladie zvýšené nároky na organizáciu a administráciu školenia. Treba pripomenúť, že všetci účastníci školenia skúškam vyhovelí a ak mali v poriadku potrebné doklady (vzdelanie, prax, lekárska prehliadka) dostali zápisy a osvedčenia.

Vzhľadom na to, že ZZ LAVEX má oprávnenie na výchovu a vzdelávanie, čím spĺňa požiadavky zákona č. 124/2006 Z. z.

a vyhl. č. 718/2002 Z. z. ako oprávnená osoba a rovnako spĺňa aj požiadavky Úpravy FMD pre zloženie skúšobnej komisie tým, že má pracovníkov s odbornou spôsobilosťou – revízných technikov elektrických zariadení LD, do budúcnosti plánuje pokračovať v organizovaní tradičných školení pre elektrikárov lanových dráh, v rámci ktorých sa vykoná aj aktualizácná odborná príprava elektrikárov. Pritom sa musí vyriešiť problém 5-ročnej a 3-ročnej lehoty, ktoré stanovujú dva rôzne právne predpisy. Rozumnejším je prechod na 3-ročný cyklus, keď pri preskúšaní podľa úpravy FMD bude možnosť predĺženia kvalifikácie aj podľa vyhl. č. 718/2002 Z. z.

Prírodzene, je možné, že všetko bude úplne inakšie, pretože trvácnosť niektorých právnych predpisov na Slovensku je veľmi krátka a pri niektorých zasa naopak, veľmi dlhá. Veď napríklad o zmene vyhl. č. 718/2002 Z. z. sa hovorí prakticky od jej vstupu do platnosti, od roku 2002. Nehovoriac o tom, že od roku 1996 sa čaká na vykonávacie vyhlášky k zákonu o dráhach (s jeho 12 zmenami), ktoré by mali pomôcť a spresniť ustanovenia zákona. Azda sa už pri niektorých zákonoch často opakujúca formulácia pri niektorých paragrafoch: ...ministerstvo ustanoví všeobecne záväzným právnym predpisom... konečne začne aj naplňať. Napríklad existuje už návrh vyhlášky o odbornej spôsobilosti osôb, ktoré zabezpečujú prevádzkovanie dráhy a prevádzkovanie dopravy na dráhe a vyhláška č. 499/2007 Z. z. o zdravotnej, zmyslovej a psychologickej spôsobilosti platí už od októbra 2007.

Peter Griess



■ Pohľad na účastníkov školenia elektrikárov lanových dráh



# Z kroniky lanovkárov

## Naši jubilanti

### Šesťdesiatnik JOZEF ŠURIŇÁK

Prvý augustový deň – 1. augusta 2008, oslávil významné životné jubileum 60 rokov člen predstavenstva a dlhoročný veľmi aktívny spolupracovník ZZ LAVEX Jozef Šuriňák.



■ Jubilant Jozef Šuriňák prijíma gratulácie zástupcov ZZ LAVEX

Je členom dozornej rady a spolumajiteľom lyžiarskeho strediska Spálená, konateľom a spolumajiteľom lyžiarskeho strediska Milotín a majiteľom rekreačného zariadenia Josu v Zuberi.

Už niekoľko desaťročí sa Jozef Šuriňák aktívne podieľa na rozvoji cestovného ruchu v krásnom oravskom prostredí pod Roháčom. V roku 1969 začínal ako pracovník obsluhy lyžiarskych vlekov v lyžiarskom stredisku Spálená, v roku 1978 sa podieľal na výstavbe lyžiarskeho vleku v stredisku Janovky. Keď v roku 1992 spolu so spoločníkmi založil spoločnosť Tatrwest, s. r. o., Zuberec, pod jej hlavičkou sa podieľal v rokoch 1992 a 1993 na výstavbe troch lyžiarskych vlekov v stredisku Spálená a v roku 2002 aj na výstavbe 4-miestnej sedačkovej lanovky Tatrapoma.

Súčasne však skúsenosti rozdával aj pri výstavbe strediska Milotín, v ktorom sa v roku 1997 začal budovať lyžiarsky vlek. V tom istom čase bol nápomocný aj pri výstavbe zasnežovacieho systému v Spálenej, ktoré sa budovalo v troch etapách od roku 1993 do roku 2007. V posledných rokoch významne prispel k tomu, že v stredisku Spálená bola v roku 2006 otvorená nová zjazdová trať Spálená II.

V Zuberi začal v roku 2001 budovať vlastné rekreačné zariadenie – Kolíbu Josu, v ktorej poskytuje stravovacie a ubytovacie služby a v roku 2008 uviedol do prevádzky Penzión Josu, v ktorom

okrem ubytovania je k dispozícii aj wellness, bowling a tenisový kurt.

Svoj vzťah k horám a k návštevníkom hôr dlhé roky preukazoval aj tým, že v roku 1973 sa stal dobrovoľným členom horskej služby v oblasti Západné Tatry – sever.

Nemožno obísť ani jeho dlhoročnú spoluprácu a podporu nášmu združeniu ZZ LAVEX, ktorá spočívala aj v zabezpečovaní výroby prvkov doplnkového vybavenia lyžiarskych stredísk v rámci programu rozvoja cestovného ruchu realizovaného bývalým Vládnym výborom pre cestovný ruch SR.

**Jožkovi Šuriňákovi srdečne blahoželáme, prajeme mu veľa zdravia, síl a trpezlivosti v jeho zásluhnej práci nielen pri rozvoji cestovného ruchu v Zuberi, ale aj pri rozvoji cestovného ruchu na Slovensku.**



■ Na oslavách bola aj známa ľudová hudba Muchovcov

### Päťdesiatnik Ing. PETER TOMKO

V spoločnosti svojich spolupracovníkov a priateľov oslávil na Štrbskom Plese 8. júna 2008 životné jubileum – 50 rokov významný lanovkár a známy horal Ing. Peter Tomko. Skúsený odborník v oblasti lanových dráh a lyžiarskych vlekov, výborný lyžiar, záchranár a medzinárodný horský vodca je dlhé roky prínosom pri riešení najrôznejších problémov v oblasti zimné-



ho cestovného ruchu aj v spolupráci so ZZ LAVEX. Vždy ochotný, kreatívny a zodpovedný aj napriek nedostatku času.

Po ukončení štúdia na Strojnickej fakulte Vysoké školy technickej v Košiciach nastúpil Peter Tomko pracovať na Tatranskú správu účelových zariadení SO ČSZTV v Novom Smokovci, do závodu osobných horských dopravných zariadení. Pod vedením skúsených lanovkárov – Jozefa Valkoša, Emila Chorváta a Jozefa Jackoviča absolvoval zácviak na staničného pracovníka pre lanové dráhy Skalnate Pleso – Lomnické sedlo, Štrbské Pleso – Solisko a Štrbské Pleso – Mostíky. Po návrate z vojenskej základnej služby začal v roku 1983 pracovať ako technik strojných zariadení v závode OHDZ pod vedením Ing. Jána Gavaliera pri rekonštrukciách trás lanových dráh Mostíky a Solisko. V roku 1984 si rozšíril odbornú kvalifikáciu, keď absolvoval na Federálnom ministerstve dopravy v Prahe odbornú skúšku pre výkon revízií strojných zariadení lanových dráh. V roku 1994 absolvoval základný kurz splietania oceľových šesťpramenných lán, na základe čoho mu o rok neskôr vydalo Ministerstvo dopravy a spojov SR oprávnenie samostatne vykonávať a riadiť práce pri splietaní oceľových šesťpramenných lán na lanových dráhach a lyžiarskych vlekoch. Od tých čias zabezpečuje pre ZZ LAVEX odborného inštruktora pri štátnych skúškach spletačov oceľových lán.

V rokoch 1983 až 1995 pracoval Peter Tomko na lanových dráhach Tatranskej správy účelových zariadení SO ČSZTV, neskôr Slovakoturistu Bratislava a Slovenského zväzu telesnej kultúry Bratislava ako technik strojných zariadení, od roku 1995 – po vzniku 1. Tatranskej, a. s., pracuje vo funkcii náčelníka lanovej dráhy Solisko a Mostíky a zároveň vo funkcii vedúceho strediska Štrbské Pleso. Počas 25-ročnej práce v oblasti výstavby a prevádzky zariadení osobnej lanovej dopravy sa tiež podieľal na výstavbe lyžiarskeho vleku na Geravách v roku 1987, rekonštrukcii lanových dráh Mostíky a Solisko, pri výstavbe zasnežovacieho zariadenia na Štrbskom Plese. Praktické skúsenosti však získaval aj pri výstavbe kabínkovej lanovej dráhy v Turkmenistane (2005) a pri montáži dopravného lana na lanovej dráhe v Oravskom Podzámku a Mýte pod Ďumbierom (2007).

**Ing. Petrovi Tomkovi srdečne blaho-**





želáme, prajeme mu veľa zdravia a sil pri zdolávaní náročných horských masívov a veľa úspechov v pracovnom i osobnom živote.

## DUŠAN ŠIMKO – tiež päťdesiatnik



Významné životné jubileum – 50 rokov, oslávil 4. októbra 2008 aj bývalý člen predstavenstva ZZ LAVEX (1998 – 2001) Dušan Šimko. Je významným aktivistom v rozvoji cestovného ruchu v lyžiarskom stredisku Drienica – Lysá a organizátorom verejného života vo svojej obci Drienica, kde vykonáva nielen funkciu poslancu, ale aj zástupcu starostu.

Dušan Šimko je spoluzakladateľom a riaditeľom spoločnosti Besna, s. r. o., ktorá prevádzkuje lyžiarske stredisko SKI Drienica. V stredisku vykonáva aj funkciu vedúceho prevádzky.

V rokoch 1989 – 1990 začínal ako pracovník obsluhy lyžiarskeho vleku v stredisku Drienica. V roku 1990 začal aj s podnikaním ako živnostník v oblasti výškových prác. V roku 1994 prevádzkoval reštauráciu v Tatranskej Lomnici, kde získaval prvé skúsenosti z podnikania v cestovnom ruchu. A tak v roku 1998 spolu so spoločníkmi založil spoločnosť Besna, ktorá začala prevádzkovať dve hotelové zariadenia a lyžiarske vleky na Lysej. V tom istom roku sa podieľal aj na výstavbe dvoch nových lyžiarskych vlekov Tatrapoma na Lysej. V roku 2000 spoločnosť Besna začala prevádzkovať aj hotel Javorná, krytý bazén a lanovú dráhu na Drienici.

Po predaji hotelových zariadení sa Dušan Šimko od roku 2002 venoval výlučne prevádzke lyžiarskeho strediska. V rokoch 2002 – 2006 sa podieľal na výstavbe novej lyžiarskej trate Starého Kira z Lysej na Drienicu, dvoch bufetových zariadení priamo v stredisku a výstavbe nového lyžiarskeho vleku H 130 v Drienici. V roku 2006 tiež zabezpečoval výstavbu vodnej nádrže pre zasnežovacie zariadenie a modernizáciu zasnežovacieho systému. Okrem vysokej pracovnej angažovanosti si Dušan Šimko nájde čas

aj na svoje koničky. Ešte v mladšom veku sa aktívne venoval behom na dlhé trate, absolvoval niekoľko maratónov (Košický maratón, Liptovský maratón a iné), 6 ráz sa zúčastnil Bielej stopy SNP a v súčasnosti sa aktívne venuje cyklistike a motokrosu (napr. účasť na cyklomaratóne Salzkammergut 2008 v Rakúsku).

**Pri jeho jubileu symbolicky dvíhame pohár pri úprimnom blahoželaní veľa zdravia, sil a vytrvalosti nielen pri budovaní lyžiarskeho strediska SKI Drienica, ale aj pri jeho športových výkonoch.**

## † Odišiel vzácný človek



Dňa 30. júna 2008 sa v Liptovskom Mikuláši najbližšia rodina, pracovníci ZZ LAVEX a mnohí priatelia zúčastnili na smútočnom akte pri rozlúčke s Ing. **JOZEFOM KUSÝM**, ktorý nás opustil vo veku 57 rokov plodného života.

Po skončení SPŠE v Liptovskom Hrádku pokračoval v štúdiu na Vysokej škole dopravnej v Žiline a po absolvovaní základnej vojenskej služby v roku 1976 nastúpil pracovať do organizácie Lanovky a vleky, záujmové združenie na Slovensku.

V začiatkoch svojej lanovkárskej praxe sa zúčastňoval výstavby sedačkovej lanovky Poma II. Rovná hoľa – Kónský Grúň. V roku 1978 sa po úspešnom absolvovaní odbornej skúšky na Inšpektoráte bezpečnosti práce v Banskej Bystrici stal revíznym technikom pre výkon revízií el. zariadení LV a v tom istom roku vykonal kvalifikačnú skúšku na ŠOTD FMD v Prahe. Po úspešnom absolvovaní tejto skúšky získal kvalifikáciu revízneho technika elektrických zariadení do 1000 V elektrických zariadení na lanových dráhach.

Po ukončení montáže lanovej dráhy Poma II. v Demänovskej doline sa podieľal na výstavbe sedačkovej lanovky Poma Skalnaté Pleso.

Keď bola podpísaná licenčná zmluva medzi francúzskou firmou Poma a Ta-

tranským podnikom miestneho priemyslu v Kežmarku, bol v roku 1974 v spolupráci s Ing. V. Droppom poverený vedením technického dozoru pre technológiu elektrického zariadenia počas výroby a montáže prvého licenčne vyrobeného lyžiarskeho vleku na Slovensku H 210 Tatrapoma – Záhradky, ktorý bol uvedený do prevádzky v roku 1977.

Počas rokov 1976-1978 pracoval ako samostatný pracovník a oponent na vývoji nového lyžiarskeho vleku vo Výskumnom ústave dopravnom v Žiline, kde v spolupráci s pracovníkmi VÚD sa podieľal na projektovaní elektrického zariadenia vyvíjaného prenosného lyžiarskeho vleku typu EPV.

V tom istom období spoločne s ďalšími revíznymi technikmi združenia spracovali návrh pravidiel technickej prevádzky lanoviek, ktoré zostali dôležitým technickým predpisom až po súčasnosť.

Po zverejnení vyhlášky SÚBP č. 51/1978, výnosu FMD č. 33/1978 získal na MV SR v Bratislave kvalifikáciu Predseda komisie pre skúšky pracovníkov v elektrotechnike na dráhach. Podieľal sa aj na pripravách rôznych druhov školení a bol dobrým lektorom pre školenia obslúh lyžiarskych vlekov, elektrikárov – pracovníkov s elektrotechnickou kvalifikáciou na dráhach. Uskutočnil veľa revízií na lyžiarskych vlekoch a lanových dráhach po celej vtedajšej ČSSR. Až do roku 1981 pracoval ako revízny technik elektrických zariadení. Práca, náročná na čas a ustavičné cestovanie, ho po založení rodiny prinútila zmeniť zamestnanie. Nastúpil pracovať ako profesor na SPŠE v Liptovskom Hrádku.

Náš bývalý spolupracovník bol veľmi skromným, statočným a poctivým človekom. Svoju pozornosť zameriaval na profesionalitu a vysokú odbornosť v problematike lanových dráh a lyžiarskych vlekov. Pre všetkých spolupracovníkov v združení bol vzorom. Bol to človek, ktorý svojou prácou prinášal radosť a potešenie nielen medzi revíznymi technikmi, ale medzi všetkými ľuďmi, s ktorými pri výkone povolania prichádzal do styku. Mal veľmi láskavú, prívetivú povahu, rád pomáhal aj mladším spolupracovníkom.

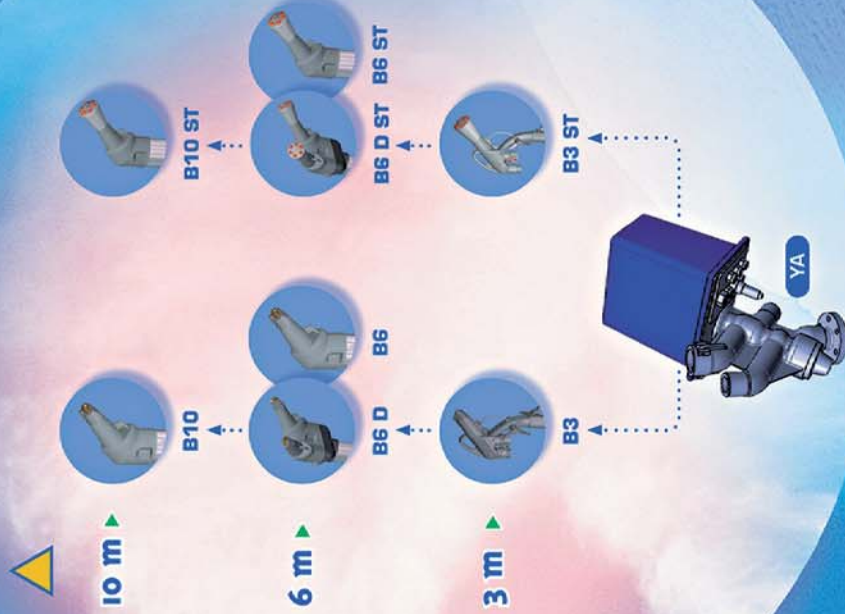
Svedomitú a kvalifikovanú prácu v ďalšom pôsobení na SPŠE v Liptovskom Hrádku prerušila zákerná choroba, v závere svojho života musel prijať ťažký údel. Žiaľ, nik mu nedokázal počas jeho choroby nájsť liek na jeho ubolenú dušu a telo.

**Pracovníci ZZ LAVEX, Lanovky a vleky na Slovensku mu aj touto cestou ďakujú za jeho dlhoročnú spoluprácu. Vieme, že v spomienkach zostane stále s nami. Česť jeho pamiatke!**

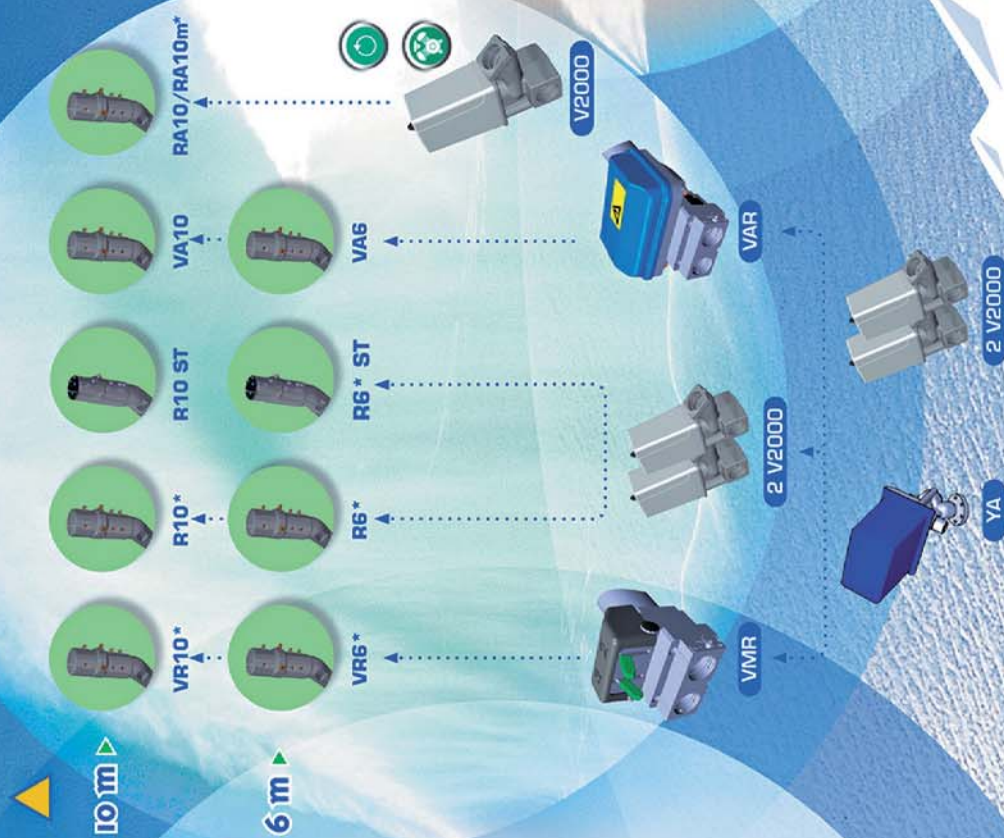
2008



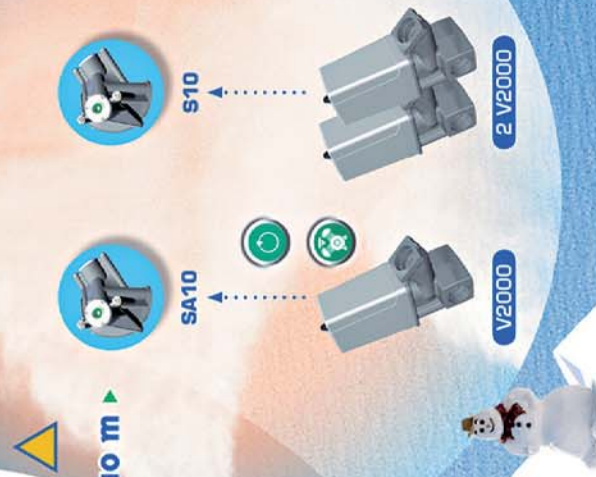
# Borax



# Rubis



# Safyr







# Oznamy a informácie

## Čínske výstavné podujatia

**ALPITEC CHINA 2009 – 1. medzinárodný odborný veľtrh horských a zimných technológií spoločne s ISPO CHINA 2009 – 5. medzinárodným odborným veľtrhom pre šport, módu a životný štýl v Ázii**

V Pekingu sa v dňoch 19. – 21. februára 2009 uskutoční výstavné podujatie Alpitem China 2009. Organizátori Messe Bozen (Bolzano) a Messe München International (Mníchov) vytvoria novým dvojitým podujatím ISPO China/Alpitem China v Pekingu absolútne kompetentné centrum zimných športov na čínskom trhu.

Správu o novom odbornom veľtrhu zverejnili vo februári 2008 počas tlačovej konferencie pri príležitosti výstavy ISPO China 2008 v Pekingu. Cieľom tohto dvojitého podujatia je otvoriť celé odvetvie zimných športov v rozsahu 360 stupňov tak, aby sa tu prepojili všetky skupiny predajcov a zákazníkov na čínskom trhu. ISPO China pokryje oblasť športového oblečenia, výstroja tak pre športovcov, ako aj pre požičovne lyží a od Alpitem China sa očakáva ponuka zasnežovacej techniky, zariadení na úpravu trati, pokladničných a kontrolných systémov a osobných horských dopravných zariadení.

Výstavnisko Bozen (Bolzano) sa po úspešnom priebehu jarného veľtrhu Alpitem/Prowinter 2008, ktorý je tiež symbiózou dvoch odborných veľtrhov, pevne chopilo budúceho projektu ISPO China/Alpitem China 2009 v spolupráci v mníchovskom výstavnískom Messe München a obaja organizátori sú presvedčení o úspešnosti podujatia. Mnohí vystavovatelia z Alpitem/Prowinter už prejavili záujem o vstup na čínsky trh a v každom prípade chcú na veľtrhu prezentovať svoje produkty.

Lyžovanie a priemysel športových artiklov v Číne prežíva boom. S rýchlym hospodárskym rastom Číny a narastajúcou životnou úrovňou Číňanov priťahujú zimné športy stále viac priaznivcov. Tým aj razantne rastie počet lyžiarskych stredísk a športujúcich. V súčasnom období je po celej krajine, aj keď predbežne malých, viac ako 200 lyžiarskych stredísk. Pre európske odvetvie zimných športov je to najvhodnejší okamih na objavenie čínskeho trhu,

nasadenie nových modulov, ktoré sú celosvetovo zamerané na budúcnosť. ■

Z tlačovej správy Messe Bozen preložila Eva Bajčiová

## Prírodná botanická záhradka na Lomnickom štíte

**V tohtoročnej letnej turistickej sezóne pribudlo vo Vysokých Tatrách niekoľko nových atraktivít, ktoré potešia návštevníkov. Popri obnovení možnosti člnkovania na hladine Štrbského plesa je to predovšetkým prírodná botanická záhradka a nová visutá terasa, ktoré 27. júna 2008 sprístupnili na Lomnickom štíte.**

Turistom, ktorí sa lanovkou vyvezú na Lomnický štít, ponúka vyhladková visutá terasa nekonečné výhľady na panorámu Tatier. A vďaka botanikom, ktorí sledujú vzácne rastliny na Lomnickom štíte už vyše 50 rokov, mohli Štátne lesy TANAP-u v spolupráci s TLD ponúknuť turistom, ktorí sa lanovkou vyvezú na druhý najvyšší vrch Vysokých Tatier (2 634 m), jedinečný zážitok – spoznať v okolí vrcholového chodníka prírodu Tatier opísanú na niekoľkých informačných tabuliach.

Zaujímavosťou Lomnického štítu je okrem prekrásnych výhľadov aj rôznorodosť rastlínstva na samotnom vrchole, kde doteraz zaznamenali vyše 100 druhov lišajníkov, 40 druhov machorasťov a jeden papraďorast. Z kvitnúcich rastlín osídľuje vrcholovú časť štítu 34 druhov, teda takmer všetky rastliny, ktoré sa vyskytujú na desiatich štítoch a vežiach Tatier, presahujúcich výšku 2 600 m.

Rastliny sú nielen krásne, ale aj vzácne. Majú reliktný charakter (zvyšky kveteny minulého geologického obdobia) a až 10 druhov z nich má endemický charakter (endemit sa vyskytuje len na určitom ohraničenom mieste a nikde inde na svete), napríklad lyžičník tatranský (*Cochlearia tatrae*) rastie iba v Tatrách.

Veľmi náročná bola aj výstavba vyhladkovej terasy. Všetky časti visutej terasy na Lomnický štít vyviezol vrtuľník počas 4 letov. Visutá terasa má nosnosť 1,5 tony na m<sup>2</sup> a garantuje stabilitu až do rýchlosti vetra 252 km/h. ■



■ Odhalenie tabule prírodnej botanickej záhradky



■ Nekonečný výhľad z visutej terasy

### ZUSAMMENFASSUNG

Im Juni laufenden Jahres wurden auf der Lomnitzer Spitze (2634 m), dem zweithöchsten Berg der Hohen Tatra, ein natürlicher botanischer Garten und neue Schwebeterrasse zugänglich gemacht. Touristen, die mit der Seilbahn auf den Gipfel hinauffahren, können sich von der Terrasse am wunderschönen Panorama der Tatra vergnügen und der botanische Garten entlang des Gipfelpfades gibt ihnen die Möglichkeit, die Natur der Tatra und die Verschiedenartigkeit der raren Pflanzen, die über 2600 m Höhe wachsen, kennenzulernen.

### SUMMARY

In June this year, a natural botanical garden and new suspension terrace were made accessible on the Lomnický Peak (2634 m), the second highest mountain peak in the High Tatras mountains. Tourists who drive up the peak by cableway can feast their eyes on the panorama of the Tatras from the terrace, and the botanical garden along the peak path makes it possible to become acquainted with the nature of the Tatras and the variety of rare plants which vegetate at the height above 2600 m.



## Jazdecké pólo obnovuje tradíciu na Slovensku

**P**ri vyslovení názvu športu pólo sa nám zväčša vybaví plavecký bazén a s ním spojené vodné pólo. To klasické, jazdecké pólo, poznáme iba zo zahraničných športových prenosov, prípadne z filmov. Pritom málokto vie, že jazdecké pólo má svoju tradíciu aj na Slovensku.

Už v roku 1910 vznikol prvý pólo klub vo Viedni. Gróf Károly založil neďaleko Bratislavy, v lokalite Šúr, prvú dostihovú dráhu, na ktorej sa odohrávali aj stretnutia v póle.

Na túto tradíciu nadviazal pred dvoma rokmi po niekoľkých desaťročiach založený I. Pólo klub Bratislava 1888, ktorý reprezentuje Slovensko v medzinárodných štruktúrach svetového pólo športu. K jeho zakladateľom medzi inými patria aj známa slovenská tenistka Henrieta Nagyová, hráč póla a reprezentant Slovenskej republiky Peter Godányi a mnohé ďalšie osobnosti.

I. Pólo klub Bratislava 1888 ako nositeľ tradície už v máji 2007 usporiadal historicky prvý medzinárodný turnaj v jazdeckom póle. Keďže na Slovensku ešte nemáme štandardné ihrisko pre tento šport, podujatie sa uskutočnilo v priestoroch rakúskeho pólo klubu Schloss Ebreichdorf. Tu sa v júli 2008 uskutočnil aj druhý ročník slovenského šampionátu Polo Slovakia Open 2008, ktorý bol vyvrcholením streoeurópskej Polo Tour CEPT, na ktorom v konkurencii hráčov z Rakúska, Nemecka, Ruska, Egypta a Argentíny sa slovenského tímu (Chivas Life/Puli Slovakia Polo team) podarilo zvíťaziť a získať titul šampióna otvorených medzinárodných majstrovstiev Slovenska. Obhajcovi titulu - tímu Lexus Bratislava sa podarilo vybojovať 3. miesto.

Veríme, že snaha predstaviteľov I. Pólo klubu Bratislava 1888 najšť vhodne priestory na vybudovanie areálu na Slovensku sa zrealizuje, čím sa tento, aj divácky veľmi príťažlivý šport, u nás udomácní. ■



■ *Hráči póla v bojovom zápale*

# Lanovkáři, ako ich nepoznáme

**D**nes chceme v našej rubrike predstaviť človeka, ktorý nie je typickým lanovkárom, pracuje v úplne odlišnom sektore – vo vodo-hospodárskej oblasti. V popredí jeho záľub sú práve lanovky, ktoré sa postupne stali jeho druhou odbornou profesiou. Nie je to nik iný ako Ing. ROMAN GRIC, korešpondent medzinárodného lanovkárskoho časopisu ISR pre Česko, Slovensko a Poľsko. Mnohí pracovníci slovenských lyžiarskych stredísk ho osobne poznajú, jednak z jeho pravidelnej účasti na medzinárodnej výstave Interlavex, kde zastupuje časopis ISR, ale aj z jeho osobných návštev jednotlivých lanových zariadení v našich strediskách. A, navyše, patrí aj k dlhoročným spolupracovníkom časopisu LAVEX-info.

■ **Ako sme už v úvode uviedli, profesijne ste zameraný na vodu – rieky, priehrady a pod. Kedy ste sa začali zaujímať o lanové dráhy a čo vás k tomu viedlo?**

Jsem přesvědčený, že mimořádné zážitky prožité v dětství dokážou ovlivnit člověka na celý život. Tak tomu bylo i v mém případě. V roce 1972, to mi bylo 12, jsem byl s rodiči na dovolené v Belianskych Tatrách ve Ždiaru. Tehdy, stejně jako dnes, bylo přáním snad každého návštěvníka Vysokých Tater svést se pokud možno za pěkného počasí lanovkou na Lomnický štít. Kdo si pamatuje předrevolučné nájezdy východoněmeckých turistů do Vysokých Tater ví, že to byl sen zpravidla nespílitelný. Již několik hodin před zahájením provozu lanovky se u dolní stanice v Tatranské Lomnici tvořily fronty na místěnky. Němci většinou brali místěnky po desítkách pro celou skupinu a celodenní kapacita lanovky na štít tak byla vyprodaná ještě před zahájením provozu. Ja jsem se už v té době dokázal domluvit německy, a tak mně Němci pustili mezi sebe a tři místěnky pro rodiče a pro mně na kabínu na Lomnický štít jsem vybojoval.

Celá visutá lanovka, především pak ale jízda nad 250 m propastí na 2. úseku a stanice přilepená jako orlí hnízdo k vrcholu hory, dvanáctiletého kluka tak fascinovaly, že pro něj od té chvíle neexistovalo žádné auto nebo motorka, veškerý zájem směřoval už jen k lanovkám a horským dráham (také ozubnicovým, částečně i adhezním horským železnicím, jako jsou např. TEŽ). Dnes v době internetu si nikdo už nedokáže představit mou radost



■ *Ing. Roman Gric ako sprievodca na lanovke Col Verde – Rosetta (foto archív R. Grica)*

nad obyčejným prospektem lanovky na Schilthorn nebo na Aiguille de Midi, jaké mi tehdy přivezl jeden privilegovaný spolužák, jehož rodiče sa občas mohli podívat na západ. Tím, že jsem dodnes navštívil asi většinu významnějších evropských lanovek, si vlastně plním dětský sen...

Snad proto, že jsem od samého začátku jakékoliv materiály relevantní k tématu lanové dopravy považoval za téměř posvátné, začal jsem je systematicky sbírat. Nejen prospekty, pohlednice a vlastní fotografie, ale i časopisy a především knihy s tematikou lanové dopravy, kterých existuje jen velmi málo. Pani šéfredaktorka Čerňanská si dobře pamatuje studentika, co za ní někdy začátkem 80. let přijel do redakce Panoráma Slovenska v bratislavském Erpu a vybral jí z archivu všechny starší Spravodaje lanovky a vleky. Dnes mám ve svém archivu na 15 tisíc vlastních fotografií, několik tisíc pohlednic, 194 knih, přes 700 složek tematicky tříděných podle provozovatelů a výrobců, desítky Festschriftů (publikací vydávaných k jubileu té či oné lanovky) a víceméně kompletní ročníky časopisů Internationale Seilbahn-Rundschau, Seilbahnen International, Mountain Manager (dříve Motor im Schnee), Quota Neve a, samozřejmě, Lavex-info a Informační bulletin SPLV. Od roku 1991 natáčím navštívené lanovky i na video, takže do mé sbírky patří i desítky videokazet a DVD.

■ **Ktoré lanové dráhy na Slovensku ste osobne navštívili? Sú aj také, ktoré ešte nepoznáte?**

Z významných slovenských lanovek jsem navštívil, samozřejmě, téměř všechny, mnohé z nich jsem zažil už i ve dvou ge-





neracích jejich proměny (např. Lomnický štít, Hrebienok, Málinô, Chleb, Solisko, Donovaly, Velká Rača, Jasná atd.) Je ještě ale několik málo sedačkových lanovek na Slovensku, které jsem nenavštívil a doufám, že tento nedostatek brzo napravím. Především je to funitel v bratislavském Volkswagenu, kam není snadné se dostat a už vůbec není možné jej nafotit, snad jen zvenčí. Jak ale vysvětlit vedení firmy, že mne opravdu jejich Touaregy vůbec nezajímají?

■ **Odkedy ste redakčným spolupracovníkom – korešpondentom medzinárodného lanovkárskeho časopisu Internationale Seilbahn-Rundschau ISR?**

Mezinárodní lanovkářský časopis ISR jsem objevil už během studia na vysoké škole, když jsem měl možnost prostřednictvím meziknihovni výpůjční služby si jej půjčovat z technické knihovny v pražském Klementinu. Začátkem 80. let jsem do vídeňské redakce tohoto časopisu napsal dopis, kde jsem popsal svůj zájem o lanovou dopravu a dopis jsem ukončil formulací, že prosím o sdělení, za jakých podmínek bych sa mohl stát odběratelem ich časopisu. Tehdejší technický redaktor ISR, jinak v té době vedoucí státního dozoru lanových dráh na rakouském Spolkovém ministerstvu dopravy Prof. Dr. Ing. Karl Bittner, si túto větu vyložil naprosto správně, a tak mi od roku 1980 začalo ISR chodit domů, samozřejmě, bezplatně. Chtěl jsem se za to revanšovat zasláním nějakých obecně známých a tedy snad z pohledu tehdejších cenzorů nezávadných informací o našich lanovkách. S článkem jsem pak běhal na katedře Konstrukcí a dopravních staveb VUT FAST Brno od jednoho profesora či docenta ke druhému. Každý moudře pokýval hlavou, ale potřebné prohlášení, že text není předmětem státního ani služebního tajemství mi, samozřejmě, nedal nikdo z nich.

Článek s názvem Seilbahnen in der ČSSR jsem proto oprášil, aktualizoval a poslal do redakce až po letech, vyšel v ISR č. 6/1988. V té době, tedy ještě před revolucí, ISR hledalo někoho v tehdejší východní Evropě, kdo by jim psal o pro ně do té doby téměř neznámých lanovkách a střediscích za železnou oponou. Tak jsem se tedy stal korespondentem ISR, letos je to přesně 20 let a jsem tak nejdéle sloužícím dopisovatelem ISR. Od té doby mám na svém kontě (po ISR 3/2008) přesně 150 zveřejněných článků (nepočítaje různé jazykové mutace stejného článku).

■ **Předpokládáme, že váš zájem sa nesústredoval iba na lyžiarske zariadenia v Česku, na Slovensku či v Poľsku. V ktorých ďalších krajinách ste**

**navštívili lyžiarske strediská s cieľom oboznámiť sa s ich vybavením horskými dopravnými zariadeniami, ich technickou úrovňou, prevádzkou?**

Troufnu si tvrdit, že jsem za 19 let od revoluce procestoval snad s výjimkou Balkánu, Ukrajiny a Turecka všechna významnější střediska disponujícími lanovou dopravou v Evropě. Tedy především alpské země a Pyreneje. Většinu svých cest ale podnikám paradoxně v létě, takže trochu postrádám pohled na horská střediska v jejich plné zimní kráse a provozu. Má to několik důvodů – jednak je cestování v létě pohodlnější, jednak mají provozovatelé na novináře většinou více času a kromě toho tahat sebou na lyžích dva fotoaparáty (z toho jednu zrcadlovku s více objektivy a s velkým bleskem) a kameru by bylo obtížné. Do ISR i dalších časopisů tak píšu nejen o lanovkách v Česku, Slovensku a Polsku, ale velmi často právě o lanovkách v Alpách.

Obecně v prozování alpských středisek a k technologii lanové dopravy bych přístup provozovatelů asi zásadně rozdělil na germánský a románský. Zatímco Germáni (tedy Rakušané včetně Jihotyrolů, Němci a Švýcaři) většinou pečlivě udržují a postupně modernizují své technologie, což sice způsobuje vyšší náklady na údržbu, ale zároveň oddaluje potřebu nových investic, v románsky mluvících zemích (ve Francii a Itálii) se peníze vydávají skutečně jen na nezbytnou a předepsanou údržbu a technologie se pak musí měnit častěji. Oba přístupy mají, samozřejmě, své klady i zápory a také neplatí vždy a všude. Určite bych sa ještě v životě rád podíval na některé lanovky v Severní Americe nebo v Ázii – tam je nejvíce lanovek v Japonsku a poslední době přibývá lanovek i v Číně.

■ **Ktoré horské dopravné zariadenie vás najviac upútalo?**

Každá lanovka, i ta nejjednodušší fixní sedačka, je svým způsobem jedinečná, má své kouzlo a pro mně je i po letech každá jízda lanovkou zážitkem. Za nejjednodušší lanovku v Evropě považuji kyvadlovou lanovku ze Chamonix na 3 848 m vysokou skalní jehlu Aiguille de Midi v masivu Mont Blancu. Nikde jinde v Evropě ani na světě není odvážnější stavba s horní stanicí připevněnou doslova na špičce svislé skalní stěny a propojenou můstkem, systémem chodeb a svislým výtahem se sousedními skálami.

K mým nejzajímavějším lanovkářským zážitkům patří i jízda na Klein Matterhorn ve švýcarském Zermattu v roce 1999. Toto středisko i zmíněnou lanovku (nejvyšší v Evropě) jsem sice navštívil vícekrát, ale právě při návštěvě v roce 1999 mi technik, který nás provázal, nabídl na Malý Matterhorn kvůli lepším fotkám mis-



■ **Za najodvážnejšiu a najzaujímavejšiu lanovku považuje dráhu na Aiguille de Midi z francúzskeho Chamonix (foto R. Gric)**

to uvnitř na střeše stomístné kabiny. To byla samozřejmě nabídka, jaká se neodmítá.

■ **Keďže dobre poznáte súčasný rozvoj a modernizáciu lyžiarskych stredísk v Čechách a na Slovensku, môžete porovnávať. Kde je podľa vášho názoru súčasný trend rozvoja lyžiarskych stredísk masívnejší?**

Osobně se nedomnívám, že by byl v jedné zemi trend rozvoje lyžařských středisek masivnější než ve druhé, spíš se dá říct, že některá úplně nová nebo původně



■ **Tento zdanlivo normálny záber protiúcej kabíny najvyššej európskej lanovky na Klein Matterhorn bol urobený v roku 1999 zo strechy protiúcej kabíny (foto R. Gric)**





■ Zberateľská vášeň Romana Grica sa čiastočne premietla aj do oblasti fúkania harmonika. Harmonikový kufrík a niekoľko málo z 366 cédečiek s touto tematikou (foto R. Gric)

jen málo významná strediska se v obou zemích rozvíjejí velmi intenzivně a, naopak, u některých tradičních středisek (rozhodně ne u všech) lze pozorovat určitou stagnaci. Souvisí to samozřejmě s různými způsoby financování, s územními možnostmi rozvoje a s omezeními, danými různými stupni ochrany přírody té- které lokality. To asi platí o Česku stejně jako o Slovensku a konkrétní příklady příslušných středisek si jistě každý dokáže doplnit sám.

■ Ako z vášho pohľadu hodnotíte význam činnosti a práce ZZ LAVEX pre rozvoj cestovného ruchu na Slovensku, prípadne aj v porovnaní s poslaním sesterského združenia SPLV v Českej republike?

Ve všech vyspělých lanovkářských zemích existují profesní svazy, které prosazují a hájí zájmy provozovatelů, v tom se mi jeví práce ZZ LAVEX jako nenahraditelná. Výhodu slovenského ZZ LAVEX vidím navíc v tom, že disponuje vlastním týmem školených specialistů, fungujících jako lektoři na nejrůznějších svazem pořádaných školeních, případně přímo provádějících revizní práce s kulatým razítkem.

Neexistence lanovkářského svazu nebo jeho nedostatečná činnost může vést k nekoordinování postupů a rozmnění aktivit jednotlivých středisek, jak tomu je do jisté míry v sousedním Polsku.

■ Dovoľte na záver aj jednu osobnejšiu otázku – kde zvyknete tráviť letné a zimné dovolenky? Zostáva vám čas aj na iné záľuby? Aké?

Profesi jsem vodohospodář a pracuji od školy na Povodí Moravy v Brně, kde zastupuji zájmy firmy v česko-rakouské Komisi hraničních vod, což je činnost pestrá a zajímavá a je s ní spojená i řada vícedenních služebních cest. Bohužel se ale na česko-rakouských hranicích v působnosti Povodí Moravy žádná lanovka nenachází, lanovkám sa tak môžu venovať jen ve svém volném čase. Zpravidla celá moje dovolená padne vždy na cesty po lanovkách nebo po lanovkářských veletzích.

Během stúdia a v době do roku 1990 jsem se jako nadšený amatérský muzikant a milovník country hudby věnoval i hře na jeden z nejmenších hudebních nástrojů na světě – na diatonickou (bluesovou) foukací harmoniku. Působil jsem tehdy v několika brněnských country kapelách. Techniku hry na nástroj, v polovině 19. století zkonstruovaného jako jednoduchý lidový nástroj, kterému navíc chybí do kompletní chromatické stupnice několik púltónů, dokázali někteří současní špičkoví hráči přivést metodou tzv. bendingu (ohýbání tónů) a overblowingu (přefukování tónů) k takové dokonalosti, že existuje dokonce koncert pro diatonickou foukací

harmoniku doprovázenou symfonickým orchestrem, na který jsem, mimochodem, neváhal před dvěma lety cestovat z Brna až do německého Bal Elsteru.

Po převratu ustoupil tento můj zájem trochu do pozadí, vrátil jsem se k němu až někdy kolem roku 2001. Ale už ne hraním v kapele, spíš sbíráním a, hlavně, posloucháním cédeček, doplňováním sortimentu harmonik a jak jsem se zmínil, občasnými návštěvami koncertů světových hvězd tohoto nástroje.

Rozhovor pripravila Miroslava Čerňanská

ZUSAMMENFASSUNG

In der Rubrik „Seilbahner, wie wir sie nicht kennen“ stellen wir Ing. Roman Gric, den Korrespondenten der internationalen Seilbahnzeitschrift ISR und seine Hobbys vor.

SUMMARY

In the column "Cableway workers as we don't know them", we introduce Ing. Roman Gric, a correspondent of the international cableway magazine ISR and his hobbies.

Zasnežovacie systémy



Výhodná investícia prináša zisk. Kvalitný výrobok dlhoročnú spokojnosť!

Postavte svoj úspech na koncepcii KSB čerpadiel a armatúr!



KSB ČERPADLÁ A ARMATÚRY, s.r.o.

Gagarinova 7/C, 821 03 Bratislava

Tel: +421(2) 433 33 916, Fax: +421(2) 433 37 444

E-mail: ksb@ksb.sk www.ksb.sk





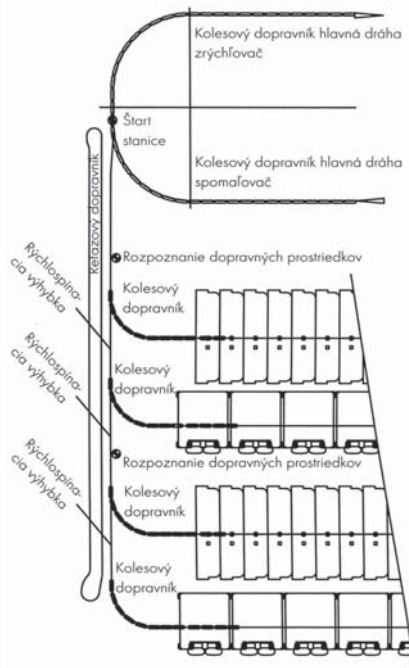
# Doppelmayr®

# info

## Svetová novinka – kombilanovka s automatickým triedením dopravných prostriedkov

**N**a okraji oblasti Tiroler Zugspitz-Arena sa nachádza lyžiarska kôliska Berwangertal s 13 lyžiarskymi vlekami a 40 km zjazdoviek, z ktorých je 12 km zasnežovaných.

V uplynulej lyžiarskej sezóne tu v časti Ausserfern dali do prevádzky novú kombilanovku Almkopfbahn so 6-miestnymi sedačkami a 8-miestnymi kabínkami, ktorú vybudovala firma Doppelmayr. Nová lanovka nahradila pôvodnú dvojmiestnu sedačkovú lanovku Doppelmayr z roku 1977, ktorá prepravila počas svojej prevádzky približne 10 miliónov cestujúcich.



do kolesového dopravníka hlavnej dráhy, v ktorom je integrovaný zrýchľovač. Pri garážovaní prebieha tento proces v opačnom poradí.

Dopravné prostriedky posúva kolesový dopravník hlavnej dráhy na reťazový dopravník v stanici. Rozpoznávač dopravných prostriedkov umiestnený pred odstavnými koľajnicami zabezpečuje správny prívod dopravných prostriedkov – kabínok na koľajnicu pre kabínky a sedačiek na koľajnicu pre sedačky.

### Technické údaje

6/8-CGD Almkopfbahn	
Prepravný výkon	2 000 os/h
Čas jazdy	6,5 min.
Jazdná rýchlosť	5,0 m/s
Sedačky + gondoly	44 + 22
Interval	11,7 s
Šikmá dĺžka	1 662 m
Prevýšenie	571 m
Podpery	19
Pohon	vrchol. st.
Napínanie	údol. st.



Foto: Doppelmayr

Firma Doppelmayr bola zodpovedná za mechanickú a elektrickú časť lanovkovej techniky, za stavebné práce – základy na trase, káblovú ryhu, prestavbu staníc zodpovedali tírolské firmy. Staré staničné budovy zostali zväčša zachované, doplnili ich však prístavby. V údolnej stanici pribudla stanica pre dopravné prostriedky a bola podpivničená podzemnou garážou. Na prízemí je predaj lístkov, kancelárie a vedľajšie priestory, na poschodí je reštaurácia.

### Automatické triedenie vozňov

V údolnej stanici sa nachádza priestor so zariadením na automatické triedenie dopravných prostriedkov s rýchlospínacími výhybkami. Dopravné prostriedky sú rozdelené na štyri koľajnice, pričom sa každá koľajnica striedavo plní sedačkami, prípadne kabínkami. Lanovka môže podľa voľby premávať ako kombilanovka alebo ako kabínková lanovka.

V garáži sa dopravné prostriedky pohybujú veľmi nízkou rýchlosťou (0,3 m/s). Na začiatku prevádzky prináša kolesový dopravník dopravné prostriedky k reťazovému dopravníku už v správnom takte. Odstupy dopravných prostriedkov sú kontrolované elektricky. Reťazový dopravník odovzdáva dopravné prostriedky

## Najrýchlejšia kyvadlová lanovka vo Švajčiarsku

**P**o šesťmesačnej prestavbe sa v decembri 2007 opäť začala prevádzka kyvadlovej lanovky Disentis – Caischavedra, v kantóne Graubünden, vo Švajčiarsku.

Lanovka s rýchlosťou 11 m/s je najrýchlejšou visutou lanovkou vo Švajčiarsku a je jedinou prístupovou komunikáciou do lyžiarskeho a turistického strediska Disentis. Kabínky sa môžu používať bez sprievodcu.

Kyvadlová lanovka Disentis – Caischavedra je prvou kyvadlovou lanovkou, ktorú prevzali podľa nového zákona o lanovkách vo Švajčiarsku prispôbeného predpisom EN. Montáž lanovkárskej techniky realizovala Garaventa, za celkovú koordináciu stavebného projektu zodpovedali budúci prevádzkovatelia.

(Poznámka: renovácia sa v podstate plánovacími prácami začala už v roku 2003. V roku 2005 bola prebudovaná údolná stanica, v roku 2006 vrcholová stanica. V roku 2007 nasledovali práce na trati.)

■ Kabínka kombilanovky Almkopfbahn na trati



■ **Kyvadlová lanovka Disentis je prvou kyvadlovou lanovkou v Švajčiarsku certifikovaná podľa EN, kyvadlovou lanovkou bez koľajovej brzdy**

#### Technické údaje

90-ATW Disentis-Caischedra	
Prepravný výkon	940 os/h
Čas jazdy	4,5 min.
Rýchlosť jazdy max.	11 m/s*
Rýchlosť jazdy nad podperami	8 m/s*
Kapacita kabiny	90
Čas státia v staniciach	68 s
Šikmá dĺžka	2 059 m
Prevýšenie	636 m
Podpery	2
Pohon 697/560 kW	vrchol. st.
Napínanie závažia ťažné lano	údol. st.
Napínanie závažia nosné lano	údol. st.
Nástupište údol. stanica	1 227 m n. m.
Nástupište vrchol. stanica	1 863 m n. m.

\*) rýchlosť jazdy 11 m/s, príp. 8 m/s bola vo Švajčiarsku schválená po prvý raz

## Čokoládová lanovka Zotter

**V**ýrobná čokolády Zotter Schokoladen Manufaktur GmbH v Riegersburgu v Štajersku vyrába exkluzívnu čokoládu. Šéf firmy Josef Zotter je preslávený svojou kreativitou, a to sa netýka len čokolády.

Od augusta 2007 obsluhuje svojich hostí v značkovej predajni čokoládovou lanovkou. Takpovediac čokoláda on-line. V koncepte jeho obchodu sa osvedčili ochutnávka v hodinovom intervale s odbornými vedenými prehliadkami fabriky pre široké publikum. Prehliadka má 6 zastávok, každá vysvetľuje postup výroby od kakaového bôbu až po čokoládu hotovú na predaj. Návštevníci v galérii môžu cez veľké okná do výroby sledovať celý



■ **Čokoládový expres návštevníkov zaujal**



postup. Na najvyššom poschodí sa nachádza kulinárikum. Tu popri stene jazdí v nekonečnej slučke sedačková lanovka v mierke 1 : 10. Zo sedačiek sa odobierajú čokoládové nápoje (alternatívne sa dodávajú ako čokoládové tyčinky na prípravu čokolády na pitie, horúce mlieko sa podáva na podnosoch). Kým návštevníci uchlipkávajú čokoládu, majú zo zasklenej terasy výhľad na rozsiahlu krajinu alebo oproti do oddelenia logistiky a zásielok.

Čokoládová lanovka je z technického hľadiska imitáciou pevne uchytenej 4-miestnej sedačkovej lanovky. Pohon a spínacie zariadenie sú umiestnené v osobitnej miestnosti, kde sú aj osadené sedačky. Zariadenie skonštruovali, postavili a inštalovali učni spoločnosti Doppelmayr pod vedením Hansa Kalchera, vedúceho manažmentu kvality firmy Doppelmayr.

#### Technické údaje

On-line-Express pre čokoládové nápoje	
Prepravný výkon	2 592 pohárov/h
Čas jazdy	3,8 min.
Dopravná rýchlosť plynu	
regulovateľná	0-0,2 m/s
Počet sedačiek	60

Odstup sedačiek	80 cm
Lanový kotúč pohon	600 mm
Vratný lanový kotúč	400 mm
Dĺžka	50 m
Dopravné lano	5,2 mm
Otočné podpery	5
Kladkové batérie	9
Lanové kladky	80 mm
Pohon	1,1 kW

## Jediná kyvadlová lanovka Poľska je od spoločnosti Garaventa

**J**ediná kyvadlová lanovka v Poľsku sa nachádza pri Zakopanom. Postavili ju v roku 1936 a v roku 2007 ju Garaventa, ako generálna spoločnosť, od základu zrenovovala.

Údolná stanica lanovky na 1 987 m vysokej hore Kasprowy Wierch sa nachádza v Kuzmice, 5 km od Zakopaného, hlavného zimného centra Poľska.

Lanovka má dve sekcie, jednu brzdú nosného lana a 16-kladkovú hrazdenú konštrukciu. Do nosného lana je integrovaný optický kábel na prenos údajov. Kabinky sú veľmi pohodlné; každý cestujúci má k dispozícii minimálne 0,25 m<sup>2</sup>. Stavba bola už dlho potrebná, pretože Kasprowy Wierch je najznámejším lyžiarskym strediskom Poľska a príliv návštevníkov je veľký. V špičkových dňoch sa čakalo až tri hodiny. Kapacita novej lanovky s kabínami pre 60 osôb je s 360 osobami za hodinu dva razy taká veľká ako pri starej kyvadlovej lanovke s kabínami pre 35 osôb.





■ **Kyvadlová lanovka na Kasprowy Wierch. Krakovský biskup Karol Wojtyła, neskorší pápež Ján Pavol II., tu býval ako lyžiar pravidelným hosťom**

#### Technické údaje

##### 60-ATW Kasprowy Wierch

	1. sekcia Kuzmice -Myslenickie Turnie	2. sekcia Myslenickie Turnie -Kasprowy Wierch
Prepravný výkon	360 os/h	360 os/h
Čas jazdy	6,1 min.	6,1 min.
Prepravná rýchlosť max.	7,0 m/s	8,0 m/s
Prepravná rýchlosť nad podperami	5,5 m/s	6,0 m/s
Kabíny pre 60 osôb	2	2
Čas státia v staniách	4 min.	4 min.
Šikmá dĺžka	1 984 m	2 279 m
Prevýšenie	325 m	606 m
Počet podpier	3	3
Pohon	vrchol. st.	údol. st.
Napínanie záväžia ťažné lano	údol. st.	vrchol. st.
Nosné laná pevne ukotvené	vrchol. st. + údol. st.	vrchol. st. + údol. st.
Nástupište údolná stanica	1 030 m	1 355 m
Nástupište vrcholová stanica	1 355 m	1 960 m

## Ďalšia svetová novinka

### Prevádzka kabínkovej lanovky bez obsluhy

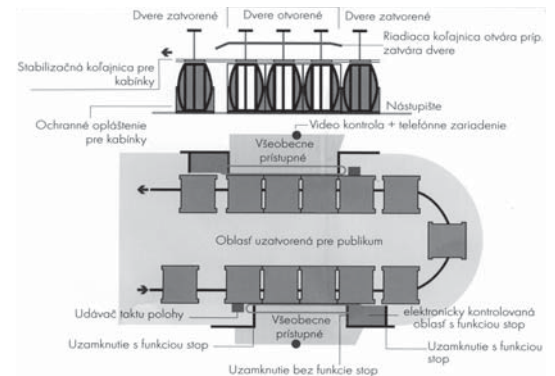
Obe kabínkové lanovky s 8-miestnymi kabínkami, ktoré vychádzajú z tej istej staničnej budovy Cairn a Caron v lyžiarskom stredisku Val Thorens vo francúzskych Alpách, možno prevádzkovať podľa voľby tradične alebo z vrcholovej stanice Caron len jedným vedúcim prevádzky. Firma Doppelmayr vyvinula pre tento druh prevádzky bez obsluhy jednoduchý, ale aj bezpečný systém.

Kabíny sa radia v oblasti nástupu a výstupu úplne tesne k sebe, až kým sa nedotýkajú. Postranné doplnkové steny na vonkajších hranách kabíny robia dojem

kompaktného čela dopravných prostriedkov. Na ochranu kabínok pred poškodením sú hrany opláštené mäkkým plastom absorbujúcim nárazy.

Kabíny sú elektronickým riadením pri vjazde presne taktované. Riadiaca koľajnica otvára v oblasti nástupu dvere; pri opúšťaní oblasti výstupu sa dvere taktiež zatvárajú pomocou koľajnice. V oblasti nástupu, prípadne výstupu, je použitý reťazový dopravník (ten fixuje presný odstup medzi kabínami: odstup unášača = dĺžka vozidiel). Na zabránenie vibráciám kabín sú vo výške striech kabín umiestnené stabilizačné koľajnice, na ktorých sa kľúzu kabíny pomocou plastových kladiek.

Stanice sú kontrolované videom a sú vybavené telefónnym systémom na vyžia-



■ **Prevádzka bez obsluhy pri kabínkových lanovkách - Systém E. S. O.**

danie pomoci. V oboch staniách zariadenia Cairn a v údolnej stanici zariadenia Caron sú kontrolné obrazovky. Hlásenia prostredníctvom reproduktorov sú možné vo všetkých staniách.

## Záujem o školenia

Školenia, ktoré firma Doppelmayr sponúka, sa tešia veľkej obľube. V roku 2008 bolo vo Wolfurte naplánovaných 24 kurzov pre prevádzkovateľov lanoviek.

Prednášky sa tlmočili do 12 jazykov. K tomu Wolfurt ešte poskytuje aj skupinové kurzy v piatich krajinách, a to nezávisle od zaškolení spojených s uvádzaním zariadení do prevádzky alebo servisu v rámci montáže pri nových alebo obnovených zariadeniach. Kurzy sa organizujú v prehľadných skupinách, trvajú tri až päť dní. V roku 2007 sa v samotnom Wolfurte na kurzoch zúčastnilo celkom 250 osôb, pre ktoré bolo zabezpečených 1 000 prenocovaní, obedov a večerí.

Dodatočne k týmto kurzom usporiadali rôzne spoločnosti v zahraničí v spolupráci s firmou Doppelmayr kurzy pre svojich zákazníkov. Garaventa organizuje školenia pre zákazníkov podľa potreby. Školenia sú cenné pre všetkých partnerov aj preto, že v ich rámci prebieha živá výmena myšlienok, nápadov a skúseností.



■ **Účastníci školenia vo Wolfurte**

## Poma v kolumbijskom Medelline

**M**nohí z účastníkov tohtoročného veľtrhu SAM – v domovskom prístave firmy Poma v Grenobli, si určite nenechali ujsť možnosť vyviezť sa tunajším historickým vajíčkom na Bastillu – historickú pevnosť nad mestom.

Ťažko tu hovoriť o prepravnej kapacite alebo o supermoderných vymoženostiach lanovky, ale pre tých, ktorí sa nechali zlákať vajíčkom v neskorých večerných hodinách, sa naskytol krásny pohľad na večerný Grenoble vo veľmi príjemnej atmosfére. Kto to nestihol v tomto roku, SAM 2010 (v termíne 21. – 23. apríla 2010) v sídle firmy Poma mu túto príležitosť určite znovu ponúkne.

Ten, kto by si chcel vyskúšať mestskú lanovku Poma vo veľkom štýle, musel by zájsť už trochu ďalej. V predchádzajúcom čísle (Lavex-info 2/2008) sme predstavili realizovaný projekt kabínkovej Tchaj-pejskej MHD La Mucha Line s piatimi úsekmi, celkovou dĺžkou 4 km a prepravnou kapacitou 2 400 os/h v oboch smeroch.

Dnes chceme pokračovať v predstavení ďalšej realizácie zo série kabínkových lanových dráh s využitím v mestskej doprave. Predstavíme pokračovanie úspešnej implantácie MetroCable 1 v kolumbijskom Medelline.

**44 miliónov cestujúcich \* 19 hodín denne \* 7 minút lanovou dráhou namiesto 2 hodín autobusom – to je výsledok MetroCable1 v Medelline \* A odpoveď na otázku budúcnosti? Jednoznačne MetroCable 2**

Po 4 rokoch spoľahlivých služieb, ktoré preukazovala MetroCable 1 hornatým častiam Medellinu (mesto sa nachádza v nadmorskej výške 1 538 m) sa tunajšia samospráva rozhodla pokračovať v implantácii les Paisas, ako tunajší obyvatelia nazývajú 8/10-miestne odpojiteľné kabínky Diamond kabínkového metra pod názvom MetroCable 2. Kabínkové metro sa ukázalo ako výnimočný prostriedok spájania znevýhodnených štvrtí Medellinu postavených na šikminách medellinských pahorkov zvaných Les Landeras. Populárne kabínkové metro svojou kon-



■ Stanica MetroCable



■ MetroCable 2 v prevádzke

cepciou umožnilo užiť sociálny kontakt mestských štvrtí, ktoré nemajú veľmi dobrú povest'. Miliómy cestujúcich sa tak môžu spoľahnúť na istý spôsob prepravy. Medellín MetroCable 2 predstavuje kabínkovú lanovú dráhu so 119 odpojiteľnými 8/10-miestnymi vozňami typu Diamond. MetroCable 2 je priamo napojené na klasické metro v stanici San Javier. Pri celkovej dĺžke 2 790 m prekonáva prevýšenie 309 m s prepravnou kapacitou

3 000 os/h. Pri výstavbe MetroCable sa naplno využili všetky výhody, skúsenosti a profesionalita, ktoré Poma získala pri výstavbe zimných lyžiarskych stredísk. Avšak bez podpory a profesionalizmu klienta sa takáto realizácia v rekordne krátkom čase nemohla uskutočniť.

O jeho profesionálnom prístupe svedčí aj skutočnosť, akým spôsobom berie kabínky ako skutočnú trasu metra so všetkou serióznosťou, presnosťou a čistotou.





Tak ako Poma, aj klienti si totiž uvedomujú všetky výhody a prednosti, ktoré táto a jej podobné realizácie v hornatom prostredí Kolumbie dosahujú. Ďalšia realizácia Pomy v Kolumbii pred ukončením je po úspechu v Medelline kaňon Chicamocha.

Samotná kvalita technológie použitá v Medelline nebola jediným rozhodujúcim parametrom. Bolo potrebné vyriešiť závažnú otázku – údržbu a pravidelné kontroly. Keďže kabínkové metro premáva celoročne, všetky kontroly a činnosti spojené s údržbou zariadenia musia byť vykonané počas niekoľkých hodín, kedy sa mesto ponori do nočného spánku. Výborná spolupráca firmy Poma so svojimi zákazníkmi priniesla Pome v oblasti mestskej dopravy lanovými dráhami pozíciu svetového lídra.



■ *Kabínky na trati*

#### Technické údaje

	<b>MetroCable 1 Medellin</b>	<b>MetroCable 2 Medellin</b>	<b>Maokong Tchaj-pej Tchaj-wan</b>
Rok výstavby	2004	2007	2006
Typ stanice	Satellit	Satellit	Multix-2 sekcie
Dĺžka trate	2 061 m v 3 úsekoch	2 790 m	1 867 / 2 238 m
Prevýšenie	400 m	309 m	149 / 113 m
Dopravná rýchlosť	5,0 m/s	5,0 m/s	6,0 m/s
Preprav. kapacita	2 820 os/h	3 000 os/h	2 400 os/h
Trafové podpory	20 ks	31 ks	13 ks
Počet vozňov	90+3 v garáži	119	67 / 77
Výkon hlav. motora	2x 456 kW	2x 630 kW	840 / 1043 kW
Poháňacia stanica	údolná	vrcholová	vrcholová/údolná
Napínacia stanica	vrcholová	údolná	údolná

## Poma sa etabluje na Balkáne

**P**re globálnu firmu, akou je Poma, neexistujú nezaujímavé trhy. **Tobôž nie, ak ide o európsky región, aj keď ešte donedávna politicky nestabilný. Balkán sa však zotavuje, dôkazom čoho sú investície do turizmu. Nielen zrealizovaný Multix 4 v Bulharsku, ale aj Multix 6 v Srbsku, sú prvými lastovičkami.**

### Tornik, Srbsko – renesancia zimného turizmu vo veľkom štýle

Dlhé hodiny rokovania s firmou Poma po výzve srbského ministerstva obchodu, turizmu a služieb na vybudovanie lyžiarskeho strediska Tornik priniesli ovocie. Tento úspech znamená súčasne návrat Pomy na územie Srbska a perspektívu nového rozvoja. Tornik patrí k štyrom lyžiarskym strediskám, ktoré spravuje štátny podnik Ski Resort of Serbia v pôsobnosti spomínaného ministerstva. V júli 2007 p. Dmitrijevic, minister obchodu, turizmu a služieb, položil základný kameň (lepšie

povedané 5m<sup>3</sup> betónu) novej lanovej dráhy. O sedem mesiacov neskôr privítalo stredisko Tornik sedačkovú lanovku so 6-miestnymi odpojiteľnými vozňami typu Multix.

Voľba lanovky vyššej triedy (nie priemernej, resp. inštalácia staršieho repasovaného zariadenia) svedčí o serióznom pláne investičného rozvoja strediska, ktoré sa nachádza v hornatom teréne vzdialenom od Belehradu približne 4 hodiny cesty. Stredisko Tornik zatiaľ nemá vlastné ubytovacie kapacity, ani technické zariadenie, avšak v blízkom Zlaribore je lyžiarom k dispozícii 20 000 lôžok. Treba vyzdvihnúť aj spoluprácu samotných Srbov. Po krátkych 7 mesiacoch obdivuhodne

zvládnutých tak stavebných, ako aj montážnych prác, Multix 6 mohla privítať svojich prvých pasážierov.

#### Technické údaje Multix 6 Tornik

Dĺžka LD	1 845 m
Prevýšenie	374 m
Dopravná rýchlosť	5 m/s
Počet podpier	18
Prepravná kapacita	3 000 os/h



■ *Stanica sedačkovej lanovky Tornik*



## Poma Multix 6 – Avoriaz Francúzsko – ideálna stavba

„Nestihli sme zaznamenať ani jeden úsmevný príbeh, všetko, skutočne všetko išlo ako v rulete“, spomína Michel Richter. Demontáž starej lanovky Combe des Machons z roku 1986 a jej nahradenie sedačkovou lanovkou Grandes Combes typu Multix so 6-miestnymi odpojiteľnými vozňami, prepravnou kapacitou 2 640 os/h, prebehli bez najmenšieho zaváhania či problému.

Práce sa začali prvým vzlietnutím helikoptéry 5. septembra 2007 a skončili odovzdaním lanovky do užívania 20. novembra 2007 – naozaj ideálna stavba. Ak berieme do úvahy charakteristiky novej sedačky – dĺžku trate 1 950 m, prevýšenie 703 m, dopravnú rýchlosť 5,5 m/s so štandardnou stanicou Multix a už spomínanou prepravnou kapacitou, je to skutočne slušný výkon.

Výstavbou Grandes Combes stredisko začalo rozsiahlejšie práce terasovania a úprav zjazdoviek s cieľom umožniť súčasne obnovenie výtoku z jazera Intret. Pekný spoločný darček firmy Poma a Avoriazu k 40. narodeninám lyžiarskeho strediska.



■ Údolná stanica lanovky



■ Vrcholová stanica

# TATRAPOMA

## Nové realizácie na slovenskom a poľskom trhu

Rok 2008 je pre firmu Tatrapoma Ropät' úspešným v realizácii lanových dráh s pevným uchytením typového označenia TS 4p na Slovensku i v Poľsku.

### SLOVENSKO

Spôľahlivosť technológie lanovej dráhy TS 4 dodanej firmou Tatrapoma v roku 2002 v lokalite Spálená presvedčila akcionárov spoločnosti Tatrwest o realizácii ďalšej lanovej dráhy typu TS 4p v tej istej lokalite. Poháňacia stanica s napínaním typu Gama bude umiestnená dole, v hornej časti je umiestnený vratný lanový kotúč.

#### Technické údaje

Typ lanovej dráhy	TS 4p
Dĺžka (m)	989
Prevýšenie (m)	211,1
Prepravná kapacita (os/h)	2 400
Prepravná rýchlosť (m/s)	2,6
Pohon (kW)	205

### POLSKO

V tomto roku spoločnosť Tatrapoma realizuje v Poľsku tri nové lanové dráhy typu TS 4p.

#### Wisla – Soszow

Ako prvá bola podpísaná zmluva so spoločnosťou Wagart Warszawa Sp. Z o.o. v lokalite Wisla Soszow. V tejto lokalite je to druhá realizácia, kde v roku 2004 bol postavený lyžiarsky vlek Tatrapoma typu H 130. Lanová dráha by mala byť po odbornej skúške TDT odovzdaná 31. 10. 2008.

#### Technické údaje

Typ lanovej dráhy	TS 4p
Dĺžka (m)	611,6
Prevýšenie (m)	186,1
Prepravná kapacita (os/h)	2 400
Prepravná rýchlosť (m/s)	2,6
Pohon (kW)	155

#### Krynicka

Druhou realizáciou v poradí je taktiež 4-miestna sedačková lanovka typu Tatrapoma TS 4p v lokalite Krynicka, ktorú



■ Poháňacia – napínacia stanica Gama

financuje akciová spoločnosť Kolej Gondolow Jaworzyna Krynicka S.A. Uvedená spoločnosť začala svoju činnosť rozvoja strediska zameraného na letnú aj zimnú turistiku v roku 1996. V súčasnosti sa v tomto stredisku nachádza sedem lyžiarskych vlekov spoločnosti Tatrapoma a teraz k nim pribudne aj lanová dráha.

#### Technické údaje

Typ lanovej dráhy	TS-4p
Dĺžka (m)	954
Prevýšenie (m)	255,6
Prepravná kapacita (os/h)	2 400
Prepravná rýchlosť (m/s)	0 – 2,6
Pohon (kW)	235

#### Istebna

V poradí treťou realizáciou je 4-miestna sedačková lanová dráha TS 4p v krásnej časti poľských Beskýd v lokalite Istebna. Je to malá obec, ktorá patrí svojou živou kultúrou a športovým a rekreačným strediskom k turisticky atraktívnym obciam v Poľsku.

#### Technické údaje

Typ lanovej dráhy	TS-4p
Dĺžka (m)	794
Prevýšenie (m)	146
Prepravná kapacita (os/h)	2 400
Prepravná rýchlosť (m/s)	0-2,3
Pohon (kW)	160

Ing. Jaroslav Mačičák,  
projektový manažér Tatrapoma

Predám lyžiarsky vlek H 130 po  
GO, dĺžka 900 m, 80 unášačov.  
Cena 1 milión Sk + DPH.  
Kontakt: 0905 706 273  
JUDr. Vladimír Urblik  
SKI Krahule





# KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG

## informuje

### Zamieriť, skoncentrovať sa a trafiť...

#### Druhá AfterWork Party Kässbohrer v Laupheime opäť úspešná

**M**noho slnka a trochu snehu. To boli ideálne podmienky na oslavu ukončenia zimnej sezóny – 2. AfterWork Party s vyše 1 000 účastníkmi. Aj v tomto roku bol medzi zákazníkmi veľký záujem spoločne osláviť ukončenie zimnej sezóny v Laupheime.

Zákazníci zo Slovenska tvoria už tradične na všetkých kässbohreráckych podujatiach jednu z najväčších skupín, najmä najveselejšiu. Úžasné prostredie, výborná organizácia a predĺženie pobytu o jeden deň prilákalo viac ako 90 pracovníkov z 35 lyžiarskych stredísk Slovenska na toto športovo-spoločenské podujatie.

Firma Kässbohrer prezentovala v priestoroch závodu komplexnú výrobnú paletu vozidiel. Záujem bol predovšetkým o najmladšie, a teda aj najmenej známe kádre – vozidlá Formatic 350, PistenBully Paana a transportné vozidlo PistenBully Scout. Stredobodom pozornosti však zostala novinka PistenBully 400, ktorú všetci hostia hodnotili veľmi vysoko.

Súčasťou 2. AfterWork Party bola aj predajná výstava starších a ojazdených PistenBully. V ponuke bolo vyše 50 vozidiel rôznych typov, z ktorých v priebehu akcie 13 zmenilo majiteľov. Nás môže tešiť, že jedno vozidlo PistenBully 300 W bude aktívne pracovať aj na strmých lyžiarskych svahoch Čertovice.

Odborní pracovníci firmy boli každému zákazníkovi k dispozícii, poradili pri výbere a zodpovedali na prípadné otázky. Všetky vozidlá z kategórie Economy, Standard alebo Premium mali vystavený skúšobný protokol, ktorý presne charakterizoval jeho technický stav. Každý zákazník si mohol vybrať svoje PistenBully podľa toho, či si bude jeho technický stav vylepšovať sám, alebo uprednostní kvalitu odborných dielenských opráv priamo vo firme Kässbohrer, pričom, samozrejme, získa na vozidlo záruku.

Ako úplnú novinku predviedol Kässboh-

Foto: Kässbohrer



■ Bohatá návšteva na AfterWork Party 2008



■ Náročná biatlonová dráha so stúpaním a trestným kolom

rer tzv. AutoWinch – systém automatického zapínania navijaka na závesný bod. Závesný bod tvorí zvislo napnuté lano na stípe pevného bodu, ktorý musí vydržať záťaž 15 ton. Akonáhle vodič po približnej háke ku kotviacemu lanu zapne spätný chod vozidla a lano navijaka sa začne odvíjať, hák sa zapne o kotviace lano. Na uzamknutie háka navijaka stačí spätný pohyb vozidla v dĺžke len 5 cm. Takto si vodič ušetrí vystupovanie a nastupovanie do vozidla najmä v noci, za zlého počasia alebo v zle prístupnom teréne. Kässbohrer tím v jednom ponúka vodičovi zvýšenie komfortu a, najmä, zvýšenie bezpečnosti. AutoWinch je možné dokúpiť aj dodatočne ako prídavné zariadenie k štandardne vyrábanému vozidlu.

V plne funkčnej demokabíne vozidla PistenBully 600 mali zákazníci možnosť vyskúšať si všetky obslužné funkcie vozidla – ručné ovládanie tlačidlami, dotyko-

Foto: D. Mikloš



■ Súťaživosť a ambície ovládli bežcov, ktorí vydali zo seba všetko...



vou obrazovkou, TerminalCenter Control integrovaným v opierke sedadla, nastavenie jednotlivých prvkov a parametrov vozidla. Každý si mohol vyskúšať a predviesť rozsiahlu inteligentnú diagnostiku porúch.

V oblasti náhradných dielcov firma predstavila a ponúkala aktuálne opotrebovateľné dielce, ktoré sú potrebné vymeniť pri letných predsezónnych údržbách vozidiel. Okrem upínacieho zariadenia AutoWinch je úplnou novinkou aj montážny set zariadenia na rýchly a jednoduchý transport snežných kanónov, vyvinutý v spolupráci s firmou TechnoAlpin. Je určený prakticky pre všetky typy zasnežovacích kanónov. Pomocou tohto zariadenia možno na radlici prepravovať kanóny bez toho, aby vodič musel vystúpiť z kabíny.

V školiacom stredisku firmy na modeli hydrostatického systému pojazdu mohli návštevníci osobne vidieť a vyskúšať si rôzne nevyhnutné servisné nastavenia – od mechanického vynulovania hydraulických čerpadiel, cez nastavenie servo-regulátorov a obmedzovacích ventilov, až po nastavenie stand by čerpadla prídavnej hydrauliky a jeho pracovného tlaku. Na prierezovom modeli bolo možné pochopiť dušu hydrostatického pojazdu, aby vodič lepšie rozumel a ovládal svoje vozidlo. Samozrejme, všetci servisní mechanici firmy Kässbohrer a jej zastúpení z celého sveta boli každému k dispozícii na konzultáciu

Foto: Kässbohrer



■ **Rozsiahla diagnostika stavov a porúch v PistenBully 600**

problémov, poskytovanie rád a informácií o správnom používaní vozidiel a ich kontrolách a údržbe. Veľa návštevníkov využilo ponuku na prehliadku výrobných priestorov závodu. Vrcholom programu každého dňa bol, samozrejme, **PistenBully Biathlon**. Aby bolo všetko objektívne, zástupcovia jednotlivých lyžiarskych stredísk boli rozdelení do dvoch pretekárskych skupín - na alpské a bežecké strediská. Na štart nastúpilo takmer 170 družstiev. S veľkým nadšením, ba priamo v olympijskom súťažnom duchu, nastupovali družstvá do súbojov. Súťažilo sa voľným štýlom na trati dlhej 280 m. Chcelo to rýchlo vyštartovať, ešte rýchlejšie bežať, potom rýchlo znížiť pulz, zaľahnúť, zadržať dych a laserovou puškou rýchlo päťkrát trafiť do čierneho. A väčšinou práve streľba ovplyvnila výsledky biatlonu. Za každý neúspešný výstrel bolo treba obehnúť 40 m dlhé trestné kolo. Mnohí účastníci meter po metri bojovali s ťažkou traťou. O každú pozíciu sa viedol tvrdý boj. Niektorých porážal na trati najmä humor, iní predviedli výkon svetovej úrovne. Ved' prišli z 25 krajín. Najpočetnejšie boli skupiny z Nemecka, Rakúska, Švajčiarska, Francúzska, Talianska, Česka, Slovenska, Poľska, Nórska, Švédska, Fínska, Islandu, Rumunska, Bulharska, Slovinska, Nového Zélandu, Ukrajiny, Ruska, Škótska a Španielska. PistenBully Biathlonu sa v tomto roku zúčastnilo aj osem žien - a veľmi úspešne. Okrem nich ukázali extrémnu snahu a výdrž aj štyri deti, za čo od početných divákov zožali obrovský potlesk.

Na úpravu biatlonovej trate sa počas noci pred prvým súťažným dňom použilo viac ako 900 m<sup>3</sup> technicky vyrobeného snehu. Na udržanie dobrého stavu trate sa na každý ďalší deň použilo ďalších 250 m<sup>3</sup>. S výrobou snehu sa začalo 10 dní pred prvým biatlonovým dňom. Takto sa udržala vysoká kvalita trate počas všetkých

troch dní. Skihalle Neuss, Biathloncamp Fritz Fischer a Salomon sa postarali o profesionálny priebeh PistenBully Biathlonu. Celkové víťazstvo v kategórii alpských lyžiarskych stredísk získalo české družstvo Sportcentrum Bournak. V hodnotení bežeckých lyžiarskych stredísk bol opäť najlepší minuloročný víťaz Gemeinde Ruhpolding z Horného Bavorska. Víťazné strediská dostanú, tak ako v minulom roku, na štyri týždne vybrané vozidlá PistenBully na bezplatné používanie. Okrem hodnotných osobných cien pre tri prvé družstvá v každej kategórii v jednotlivých dňoch dostali aj strediská, ktoré vyslali svojich zástupcov do firmy Kässbohrer, veľmi atraktívne ceny. Čo je veľmi potešujúce, aj my, Slováci, sme opäť úspešne zasiahli do bojov o prvenstvá. V minulom roku družstvo lyžiarskeho strediska Park Snow Štrbské Pleso v zložení Ján Gavalier a Jaroslav Sokol obsadilo pekné tretie miesto. V tomto roku Ján Gavalier s novým súťažným partnerom Branislavom Blaškom obhájili svoje pozície, za čo im právom patrí srdečné blahoželanie.

Nuž, a po všetkých technických a športových akciách bol každý deň zaslúžene zavŕšený dobrou spoločnou zábavou a pohostením. Medzinárodná kuchyňa špičkovej úrovne s rôznymi špecialitami, široký sortiment nápojov a, najmä, dobrá muzika, nenechali nikoho chladným. Aj tento rok, popri výbornej domácej kapele, sa o dobrú náladu postarala ľudová hudba zo Slovenska. A keďže nás, Slovákov, v prvý deň bolo až za dva plné autobusy, často mal v sále slovenský spev prim. Ved' kässbohrerácka partia sa po dobre odvedenej práci vie aj zaslúžene dobre zabávať...

**Bol to skutočne vydarený záver zimnej sezóny s puncom PistenBully!**

Ing. Dušan Mikloš



■ **Napätie na strelnici...**



■ **Jednoduchá preprava snehových kanónov nielen firmy TechnoAlpin na radlici PistenBully**



# REFORM

DLHOROČNÁ TRADÍCIA PRÁCE V NAJŤAŽŠÍCH PODMIENKACH - V ZIME AJ V LETE



Predaj nových strojov, záručný a pozáručný servis, náhradné diely aj na staršie stroje

Živa-SK, spol. s r.o., Kolárovska cesta 786, 946 14, Zemianska Oľča  
tel.: +421 35 7896 600, fax.: +421 35 7796 342,  
mobil: +421 905 878 439 www.reform-sk.sk, e-mail: info@ziva-sk.sk

# GRASSTECHNIC

D. Makovického 1612/55, 034 01 Ružomberok

HYDROOSEV

POVRCHOVÉ ODVODNENIE

REKULTIVÁCIA

info@grasstechnic.sk  
www.grasstechnic.sk  
0908 525 232, 0905 414 394







# Prinoth® informuje

## Prinoth - oficiálny technický partner MS 2009



Foto: Prinoth

*Perfektná kvalita zjazdovky: Leitwolf vo svojom živle*

**S**tredisko Val d'Isère (F) bude absolútne napínavé. Zjazdovka La Face de Bellevarde ponúkne pravé vydráždenie nervov pre zjazdárov, ako aj pre snežné pásové vozidlá Prinoth, ktoré sú tu exkluzívne nasadené.

Val d'Isère patrí k najväčším a najznámejším lyžiarskym strediskám vo Francúzsku. Nachádza sa vo výške 1 850 m a je rodiskom najväčšieho francúzskeho alpského športovca Jean-Claude Killyho. Doposiaľ sa vo Val d'Isère konalo viac ako 150 svetových pohárov v lyžovaní a 4 preteky v rámci ZOH 1992 v Albertville. V roku 2009 sa vo Val d'Isère uskutočnia majstrovstvá sveta v alpskom lyžovaní.

### Výzva zjazdov - tvárou v tvár

Z dvoch strán sa nad oblasťou týčia masívy Solaise a Bellevarde. Stoja oproti sebe, takpovediac tvárou v tvár. Tak je formulované aj motto majstrovstiev sveta 2009: Face to Face. Zjazdovka pre ženy Rhône Alpes leží na Solaise, prebudovali ju pre účely MS. Zjazdová trať pre mužov sa nachádza na Bellevarde. Nesie meno La Face de Bellevarde (tvár Bellevardu)

a dosiahla slávu už počas zjazdov pri ZOH v roku 1992, ktoré vyhral rakúsky pretekár Patrik Ortlieb pred francúzskym pretekárom F. Piccardom. Autor trate Bernhard Russi vtedy na svahu postavil mimoriadne ťažkú a extrémne točivú trať zjazdu. Najväčší sklon je tu 71 %, ten spolu s priemerným sklonom od 31 % hovorí sám za seba. Od ZOH 1992 sa už na tomto úseku nekonali žiadne preteky. A keďže sa odvtedy z dôvodov nových technológií a materiálov rýchlosť lyžiarov v zákrutách ešte zvýšila, museli sa najťažšie úseky zjazdových trati prebudovať tak, aby sa ich tempo redukovalo. Strmina ale zostala a predstavuje osobitné požiadavky na úpravu.

### Leitwolf sa presadil

Na zjazdovkách Val d'Isère je nasadených 19 snežných pásových vozidiel Prinoth, 13 z nich je značky Leitwolf. V súvislosti s prípravou na MS 2009 bolo na zjazdovkách majstrovstiev sveta testovaných niekoľko rôznych snežných pásových vozidiel. Skúšali sa - fréza, a tým kvalita zjazdovky, výkon, hmotnosť a stúpavosť zariadení v extrémnych podmien-

kach. Ako jasný víťaz sa ukázal Prinoth Leitwolf.

Prinoth je teda exkluzívnym oficiálnym technickým partnerom Majstrovstiev sveta v alpskom lyžovaní 2009 vo Val d'Isère. Pre Prinoth sú majstrovstvá sveta dobrou príležitosťou presvedčiť svetovú verejnosť technológiou svetovej triedy.

## Vynovená power fréza Prinoth

Meradlo v technike úpravy zjazdoviek

**P**erfektný vzhľad zjazdovky sa pozná. Už od uvedenia na trh predstavuje Prinoth svojou power frézou nový štandard v úprave zjazdoviek. Na celkom bežnej zjazdovke alebo vo funparku, či pri extrémnych snehových podmienkach alebo na ľadovom podklade - inteligentná technika urobila z power frézy lídra na trhu a stala sa vzorom pre mnohé vývojové typy.





Prinoth však vo vývoji svojho originálu nezastal. Pokrok vidno na detailoch. Zatiaľ čo podstatné funkcie zostali nezmenené, vývojové oddelenie Prinoth sa zameralo na nové formy a povrchové materiály.

Na Prinoth power fréze je viditeľná nová, mäkká stavba. Ľahko oblúkovito formovaná konštrukcia lapača snehu optimalizuje zorné pole vzadu a garantuje vodičovi voľný pohľad v každom okamihu. Novo vyvinuté snehové protektory výrazne zabraňujú usadaniu snehu na fréze a tvoreniu nežiaducich snehových hrúd. Vývojoví inžinieri zvolili za nový povrchový materiál polyetylén, ktorý výborne odrádza sneh a nahodená snehová vrstva sa z chrbta frézy jednoducho zošmykne, bráni to zachyteniu a kumulovaniu väčšieho množstva snehu.

Argumenty zavádzania noviniek sú poruke: Jeden kubický meter snehu váži do 700 kg a 25 centimetrová vrstva snehu na 5 metrovej ploche vytvorí aj jednu tonu nadbytočného zaťaženia. Veľmi veľa snehu na fréze nielen znižuje viditeľnosť a manérovateľnosť, ale aj značne zvyšuje spotrebu paliva.

Pri rozsiahlych testoch bola nová power fréza skutočne presvedčivá. Zbytočné zaťaženie snehom bolo značne znížené a dosiahol sa optimálny vzhľad zjazdovky. Nižšia spotreba nafty je ekonomickým prínosom. Pre vodiča sa očistenie stroja stáva jednoduchou a rýchlou záležitosťou, pre prevádzku je to menej prestojov a nižšie prevádzkové náklady.



■ Osvedčený v novom dizajne: power fréza s optimálnou ochranou snehu

#### Technické údaje

Šírka – cez frézové valce	4,4 m
Šírka cez finišéry	6,3 m
Počet valcov frézy	2
Počet zubov	252
Hĺbka preparácie snehu	do 7 cm (podľa uhla rezu a snehových podmienok)
Počet otáčok frézy	s CSD (Constant Speed Drive) až do 1450 ot./min.
Motor frézy	2x63 m <sup>3</sup> – hydraulické tlakové pásmo pri 430 baroch

**DRUMET, s.r.o.**  
 920 01 Hlohovec, SR  
[www.drumet.sk](http://www.drumet.sk)  
[drumet@drumet.sk](mailto:drumet@drumet.sk)  
 tel: +421 33 7320507



NOVÁ ZJAZDOVKA NOVÁ ZJAZDOVKA NOVÁ ZJAZDOVKA NOVÁ ZJAZDOVKA

**new**

# NOVÁ ZJAZDOVKA

1600 - 1950 m n.m., dĺžka 1850 m

## ŠTRBSKÉ PLESO

1400 - 1950 m n.m.

najvyššie položená, technicky zasnežovaná lyžiarska trať na Slovensku

**Kde inde môžete zažiť 184 dní vysokohorskej lyžovačky?**

**JEDINE U NÁS**



1.TATRANSKÁ a.s.  
059 85 Štrbské Pleso

telefón: +421-52-4492 343  
fax: +421-52-4492 440  
www.parksnow.sk/tatry  
e-mail: infotatry@parksnow.sk





# Snežné skútre Arctic Cat s veľkou premenou



**M**odelový rad snežných skútrov pre rok 2009 od spoločnosti Arctic Cat určite šokuje všetkých konkurentov a privádza do úžasu nových šťastných majiteľov skútrov.

Najmä v segmente pracovných snežných skútrov sa objavili bezkonkurenčné technické novinky, ktoré posúvajú tieto výrobky opäť na najvyššiu priečku. Zákazník si môže vybrať medzi pracovným skútrom s dvojtaktným alebo štvortaktným motorom.

Teraz sa budeme venovať štvortaktnej 6verzii – absolútne výnimočnej novinke, vlnkovej loďi, ktorou nesporne je Bearcat Z1 XT. Tento model s predchádzajúcimi nemá takmer nič spoločné.

Už na prvý pohľad upúta svojim moderným nadčasovým dizajnom a, najmä, celkovo prepracovanou novou konštrukciou. Významnou mierou k užitočnej hodnote tohto skútra prispieva 4-taktný motor Suzuki.

## Základné parametre

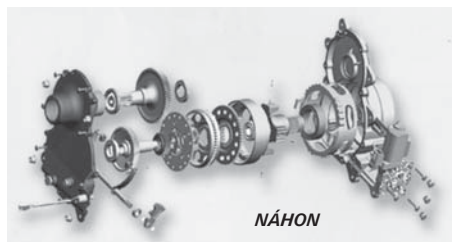
- 10 566 cm<sup>3</sup>, 123 PS, kvapalinou chladený
- 2-valec so 4 ventilmi na valec
- elektronicky riadené vstrekovanie

S týmto motorom cítite výkon a akceleráciu rovnako ako pri dvojtaktoch. Komfort jazdy je však exkluzívny. Tichý chod, mäkký plynulý rozbeh na jednej strane, avšak s obrovskou silou a húževnatosťou na strane druhej. Nízka hladina splodín a, predovšetkým, nízka spotreba poteší každého.

## Ďalšie benefity motora

- 50 % vyšší výkon magnetu pre zlepšenie funkcie elektrického systému
- vyššia spaľovacia energia sviečok zapalovania kompresie 12:1
- 48 mm vrtanie
- dva protibežné hriadele zabezpečujú bezvibračnú prevádzku

Ku komfortu a, najmä, k vysokej spoľahlivosti výrazne prispieva nová, elektronicky riadená planétová prevodovka. Tá je skutočne revolučným riešením úspešne vyskúšaným na pretekárskych modeloch. Už žiadna reťaz! Už žiadne manuálne radenie! Stačí stlačiť gombík na riadidlách a elektronika všetko zariadi. Stlačím raz – idem dozadu, stlačím druhý raz – idem dopredu... Jednoduché,



NÁHON



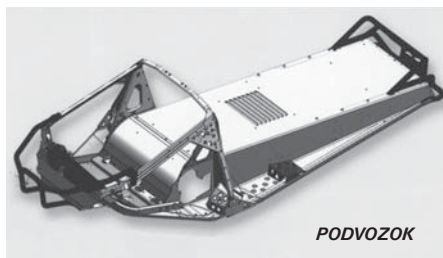
rýchle a bezporuchové!

Náhon priamo na hriadeľ pásu je patentovaný. Menej ložísk, žiadna reťaz, robustná konštrukcia sú zárukou vysokej spoľahlivosti, ľahkého rozbehu i s ťažkým nákladom a efektívneho brzdenia dole kopcom.

Nová konštrukcia variátora zvyšuje množstvo prúdenia vzduchu, čo predlžuje životnosť variátorového remeňa a samotnej spojky.

Motor je umiestnený na spevnenom šasi tak, že nedochádza pri rozbehu k žiadnym akceleračným rázom či vibráciám. Nové šasi sú o 40 % robustnejšie, stabilné a pevné, vďaka čomu všetky závesy sú stále na stabilných miestach. Nová konštrukcia podvozku tlačí lyže viac na terén a dáva skútru väčšiu stabilitu v zákrutách, lepšie ovládanie pri zmenách smeru. Nižšie ťažisko znižuje tiež vplyv otrasov na vodiča.

Hydraulické kotúčové brzdy priamo na pohonnej osi sú zárukou vysoko účinného a spoľahlivého brzdenia.

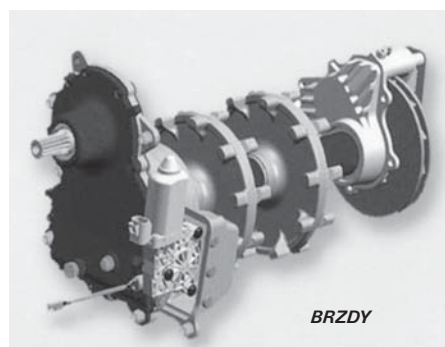


PODVOZOK

Sedadlo jazdca (7 polôh), stúpačky (3 polohy) možno optimálne nastaviť, a tak prispôbiť každému jazdcovi. To umožní pohodlný posed s 90 stupňovým uhlom dolných končatín, ľahké a bezpečné ovládanie skútra.

## Ďalšie vylepšenia a parametre

- kapota zo štyroch samostatných častí (pri poškodení netreba meniť všetko)
- nízke ťažisko – vysoká stabilita
- elektronické vstrekovanie Lambda automaticky optimalizuje prímes vzduchu do paliva v každej nadmorskej výške
- nastaviteľné riadidlá (11 polôh), vyhrievané rukoväte

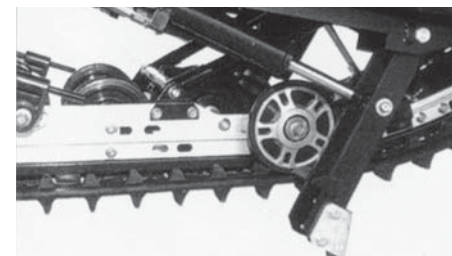


BRZDY

- prestaviteľná vzdialenosť lyží (šírka stopy), nový typ širokých lyží
- ťažné zariadenie
- sedadlo pre tretiu osobu
- univerzálny digitálny tachometer s množstvom potrebných informácií
- zadné LED svetlo, spätné zrkadlá
- objem palivovej nádrže 66 l
- šírka pásu 508 mm
- dĺžka pásu 3 962 mm
- šírka skútra 1 320 mm
- dĺžka skútra 3 480 mm

## S ďalšími doplnkami chýbajú mu už len krídla

- elektrohydraulická prídavná brzda do extrémnych terénov
- rádiokomunikačná súprava
- bezpečnostná konzola s majákom
- akustická húkačka
- protišmykové hroty
- prídavné batožinové koše
- diaľkové štartovanie
- navijak



## BEARCAT Z1 XT

JE SILNÝ • PRACOVITÝ • RÝCHLY • SPOĽAHLIVÝ • MODERNÝ • BEZPEČNÝ • REPREZENTAČNÝ  
PRISPŮSOBIVÝ • ELEGANTNÝ • KROTKÝ • PRIATEĽSKÝ A ZA VYNIKAJÚCU CENU!!!

Na požiadanie prideme do ktoréhokoľvek lyžiarskeho strediska na predvedenie skútra. Pre členov ZZ LAVEX sú pripravené rôzne výhody.  
Ing. Peter Erdely, Autoraster, s. r. o., 960 01 Zvolen • servis@autoraster.sk • www.autoraster.sk • tel.: 045 5324003, nonstop zimný servis: 0903 810 150



# Poznatky zo zahraničia

## Stredisko Mont Tremblant, Ontario, Kanada

**L**ýžiarske stredisko Mont Tremblant patrí k najväčším, najnavštevovanejším a najmodernejším strediskám vo východnej časti Kanady. Stredisko je situované severne od Montrealu, v srdci Laurentských hôr v Národnom parku Mont Tremblant s rozlohou 1 500 km<sup>2</sup>.

Ponúka vynikajúce podmienky na strávenie dovolenky v zimných, ale aj letných mesiacoch. Každoročne ho navštevujú tisíce turistov, ktorí obľubujú aktívny odych v krásnom prírodnom a rozmanitom prostredí.

Z Montrealu sa do Mont Tremblant dostanete za jeden a pol hodiny. Z Toronta cesta trvá šesť a pol hodiny a z Otavy sú to dve hodiny cesty autom. Mont Tremblant má svoje vlastné malé letisko. Parkovanie v okolí strediska má dostatočnú kapacitu a na rozdiel od slovenských lyžiarskych stredísk nie je spoplatnené. Medzi parkoviskami a centrom strediska prenáša kyvadlová autobusová doprava každých 10 minút. Zaujímavosťou je gondolová lanovka, ktorá slúži ako približovadlo k veľkokapacitnej kabínovej lanovke, ktorá dopravuje turistov až na vrchol, odkiaľ je možnosť výberu lyžovania na 94 zjazdovkách na južných i severných svahoch. Súčasťou zjazdoviek je aj snowpark. Technické parametre zjazdoviek uvádzajú až 50 % zjazdoviek pre náročných lyžiarov, čo sa mi v porovnaní so slovenským strediskom Jasná vidí trochu prehnané. Samozrejmosťou je večerné a nočné lyžovanie, lyžiarska škola i škôlka. Obrovská rozloha strediska, množstvo tratí a hodinová kapacita vlekov (27 230 osôb) vytvára podmienky, že aj pri vysokej návštevnosti sa na vleky čaká

maximálne 10 - 15 minút. Denný lístok pre dospelých stojí približne v novembri - decembri v prepočte 1 200 Sk a januári - apríli 1 600 Sk. Iné vekové kategórie, viacdenné lístky alebo sezónny lístok sú finančne výhodnejšie.

### Technické parametre strediska

Najvyšší vrch	875 m n.m.
Prevýšenie	645 m
Počet tratí	94
Najdlhšia zjazdovka	6 km
Celková plocha tratí	253 ha
Priemerné ročné zrážky	382 cm
Počet snehových diel	912

### Rozdelenie tratí

Zjazdovky pre začiatočníkov	17 %
Pre stredne pokročilých	33 %
Pre pokročilých	50 %
Prepravná kapacita celkom	27 230 os/h

Priamo v stredisku Mont Tremblant a jeho okolí sú veľmi dobré možnosti ubytovania. Od vysokého štandardu hotelového typu so všetkým, čo k tomu patrí (stravovanie, sauna, bazén, diskotéky a rôzne špeciálne služby), až po ubytovanie v jednoduchých chatkách v širšom okolí strediska. Záleží len na tom, aké sú nároky a finančné možnosti návštevníkov. Napriek tomu, že ubytovacia kapacita je pomerne široká, treba si ubytovanie zabezpečiť v predstihu, najmä v období školských prázdnin a sviatkov.

Rovnako dobré sú aj stravovacie možnosti. V centre strediska je dostatok malých i väčších reštaurácií s možnosťou rýchleho občerstvenia alebo útulných kaviarničiek, kde si možno oddýchnuť pri šálke kávy či teplého čaju. Na vrchole Mont Tremblant je veľkokapacitná reštaurácia, ktorá ponúka okrem fast food aj pomerne široký sortiment teplých jedál a nápojov. Časť priestorov reštaurácie je vyhradená aj pre lyžiarov, ktorí konzumujú vlastnú, so sebou prinesenú stravu, prípadne je tu možné len tak v teple relaxovať bez toho, aby si návštevník musel niečo objednať.

V lyžiarskom stredisku Mont Tremblant si okrem zjazdových a bežeckých lyžiarskych aktivít možno vychutnať pešiu turistiku v snežniciach, korčuľovanie na zamrznutom jazere, zimnú rybačku, psie záprahy, vyhladkové lety helikoptérou, jazdu na snežnom skútri alebo jazdu na na-



■ Kabínová lanovka na trase

fukovacom člne v snehovom tobogáne. Bohatý zimný program je pripravený aj pre deti. V poslednom období je tu veľmi populárny tzv. ski-gliding. Je to lyžovanie na zasneženej ploche jazera s využitím vetra, kde lyžiar ovláda svoju jazdu manévrou zavesného padáka.

### Hodnotenie

Mont Tremblant patrí nesporne medzi najlepšie lyžiarske strediská na východnom pobreží Kanady. Je vhodným miestom pre strávenie zimnej rodinnej dovolenky najmä pre rodiny s deťmi, pre začiatočníkov a pokročilých lyžiarov. Nároční lyžiar majú trochu obmedzené možnosti. Ubytovanie a stravovanie sú na dobrej úrovni. Veľmi dobrá je široká ponuka ostatných športových a relaxačných služieb. Cena patrí stredisko do vyššej kategórie, čo však zodpovedá jeho kvalite. ■

M. Chomová



■ Lyžiarske stredisko Mont Tremblant

### Predáme

#### Lyžiarsky vlek H - 130

- rok výroby 1979
  - dĺžka 670 m
  - motor 45 kW
  - podpery 8x
  - šikmá podpera (vratná) 1x
  - 130 závesov
- kontakt: Miro Martinček  
+421 903 705 931  
miro@holubyhochata.sk





# Neznáme ruské lyžiarske strediská

## Pokračovanie seriálu

### Kirovsk - Murmansk

Lyžiarske strediská, ktoré sa nachádzajú v tesnej blízkosti mesta Kirovsk, patria v Rusku k najstarším. Sú tu dva areály. V jednom je cieľ trate priamo na okraji mesta a v druhom, pod exotickým názvom Aiguiwentschor, je viacero tratí, lyžiarskych vlekov a sedačková lanovka vlastnej výroby.

Po svahu sú rozmiestnené obrovské osvetľovacie stĺpy, pretože oblasť sa nachádza na ďalekom severe za polárnym kruhom a v zime je tu aj cez deň nedostatok svetla, takže bez osvetlenia by lyžiari nemohli trénovať. V meste sú lyžiarske školy s vyše 700 žiakmi. Najvýznamnejšie je biatlonové centrum s trvalo udržiavanými traťami. Povrch hory je v podstate bezlesie, s porastom tenkého brezového krovia, takže sa možno v teréne na lyžiach voľne pohybovať. Zaujímavosťou sú tu dva mostíky, ktoré postavili podľa mostíkov ZOH v Sarajeve, s presnými parametrami, ako boli tam. Takto mali ich pretekári kvalitnú prípravu v špeciálnych podmienkach na vlastnom snehu.

Mesto Kirovsk i neďaleké Apatity sú známe ako mimoriadne bohaté náleziská minerálov a rúd. Ťažia sa tu najmä fosfáty na výrobu umelých hnojív. Vo všeobec-



■ Skokanské mostíky postavené podľa parametrov ZOH Sarajevo



■ Prekrásna krajina pri Bielom mori



Foto: L. Harvan

■ Vojak Aljoša - pamätník druhej svetovej vojny

nosti sú tu povrchové bane. Vyťažené suroviny vlakmi prevážajú na brehy Bieleho mora (asi 60 km) a odtiaľ loďami do celého sveta. Je tu najväčšia ťažba fosfátov na svete.

Novým strediskom budovaným asi 15 km od Kirovska je Poliarny. Buduje ho ťažobná spoločnosť, ktorá má 12 tisíc zamestnancov v rámci sociálneho programu pre svojich pracovníkov. Stredisko je vybavené modernými zariadeniami, lanovkami, pásovými vozidlami, dobre vybavenými bufetmi, sociálnymi zariadeniami, ako aj dobrou orientáciou pre lyžiarov.

A čo bolo podnetom k vzniku takéhoto strediska? Ekonomický námestník tejto obrovskej ťažobnej spoločnosti je fanatický lyžiar a podarilo sa mu v Murmansku, ktorý je teraz sídlom gubernie, presadiť a vybudovať lyžiarske stredisko, keďže sú tu ideálne podmienky. Mal aj veľký záujem o návštevu slovenských hôr.

Počas môjho pobytu mi umožnili návštevu prekladiska rún pri Bielom mori, ktoré je z Kirovska vzdialené asi 60 km. Viezli sme sa prekrásnou krajinou s čarovnými zákutiami na brehoch Bieleho mora. Samozrejme, čakala nás malá výletná loď s prehliadkou pobrežia a s typickou ruskou pohostinnosťou.

Na ceste z Kirovska do Murmanska, čo je asi 180 km (v týchto podmienkach sú to minimálne vzdialenosti), sme prechádzali krajinou s veľkými kontrastmi. Boli časti, v ktorých bola krajina zničená exhalátmi, ale okolo jazera dlhého asi 40 km, sme prechádzali zasa prekrásnou scenériou. Pri mori je postavená atómová elektrárňa, kde na chladenie používajú morskú vodu a nie chladiace veže. Voda po ohriatí vy-

teká kanálom voľne do mora. Zaujímavosťou tu je veľký chov rýb – farma, ktorá využíva zohriatu morskú vodu.

Samotný Murmansk je pekné výstavné mesto aj s kvalitnými reštauráciami osobitného secesného štýlu. Vo veľkom zálive, ktorý je prístupný len námornému vojsku, sa podľa zverejnených informácií nachádza množstvo atómových ponoriek. Nad mestom na návrší stojí pamätník druhej svetovej vojny – betónový vojak Aljoša hľadiaci do Murmanskej zátoky, ktorý je vraj vyšší ako socha Slobody.

### Kamčatka

Je to mimoriadne zaujímavá časť Ruska na Ďalekom východe. Z Moskvy trvá let viac ako 12 hodín. Pri mojej návšteve som tu zažil niekoľko prekvapení.

Prvé prekvapenie – na letisku čakala delegácia športovcov a funkcionárov s autom pri schodíkoch lietadla.

Druhé prekvapenie – letisko je v nadmorskej výške 15 m a blízka sopka má takmer 2 500 m, takže pohľad na ňu je taký, ako keď stojíte tesne pod veľkou kostolnou vežou. O ďalších prekvapeniach neskôr.

Do obdobia perestrojky nebol na Kamčatku voľný prístup ani pre bežných občanov, museli mať osobitné povolenie. Určite aj to je jedným z dôvodov, že príroda je tam taká krásna, prirodzene, okrem zálivu v blízkosti mesta Petropavlovsk Kamčatskij, kde boli rozmiestnené vojenské a námorné základne ako ochrana pred Japonskom a prípadná ochrana Kurilských ostrovov. Miestni tréneri hovorili, že v zálive je toľko atómových ponoriek ako rýb. Celý polostrov, ktorý meria asi 1 700 km je, okrem niekoľkých miest na morských brehoch, málo urbanizovaný. Podstatnú časť územia pokrývajú hory s výškou asi 2 000 m, ale jednotlivé vrcholy sú podstatne vyššie. Napríklad sopka Kľučevskaja dosahuje 4 688 m. Pre časté zemetrasenia a sopečnú činnosť nazývajú Kamčatku aj nespokojnou zemou. Na polostrove sa nachádza približne 300 sopiek, z nich je 29 činných. Počas erupcie vyvrhujú veľké množstvo vulkanických hmôt, v období pokoja vydychujú horúce plyny alebo pary. Takýto úkaz som počas môjho pobytu videl na dvoch sopkách. Sopky, ktoré sú pokryté ľadovcovými čiapkami, odpočívajú. Zaujímavosťou sú aj rôzne hydrotermálne činnosti, akými sú horúce pramene, gejzíry, horúce riečky. Je tu aj



■ **Sopka Avača, na jej svahoch v lete trénujú lyžiari**



■ **Populárne lyžiarske stredisko Moroznaja**

veľké množstvo minerálnych prameňov, veľké bohatstvo najrôznejších rúd, čierne uhlie, síra i ropa, ktorú tam ešte neťažia. V oblasti vulkánov sa tvorí zlato a platina, pracuje tu aj geotermálna elektrárň Naužetskaja.

Pôvodní obyvatelia polostrova – Koriaki a Čukči sa živili rybolovom a lovením zveri. Aj terajší obyvatelia sa podobne živia. Hlavným vývozným artiklom je lososie mäso, červený kaviár a kraby.

Na Kamčatke dominujú dve športové odvetvia – biatlon a zjazdové lyžovanie. Dôkazom toho je aj skutočnosť, že podstatná časť reprezentácie - zbornej v týchto športoch pochádza z Kamčatky. V hlavnom meste sú tri lyžiarske školy s počtom žiakov do 700 pre oba športy. Majú podporu vedenia kamčatskej guber-



■ **Tisíce 5-6 kg lososov tiahne z Tichého oceána do miestnej riečky**

nie a vedúcej osobnosti školstva a športu, vynikajúceho biatlonistu Vladimíra Ščerbakova. Tréningy v zimnom období organizujú na veľmi strmých svahoch, rozhodujúci je však letný tréning na snehu. V polovici júla, kedy som Kamčatku navštívil, bola pod sopkou Avača až 6 m hrubá vrstva snehu. Tréningový tábor je od mesta vzdialený asi 20 km. Tréningy organizujú v trojdňových cykloch len v letných mesiacoch, pretože bývanie v tábore je veľmi primitívne. Na sústreďenie pretekárov vozia obrovskými nákladnými autami Kamaz, ktoré sú upravené na prevoz osôb. Cesta z mesta trvala takmer 2 hodiny, pretože sa ide tzv. suchou riekou, čo sa na cestu vôbec nepodobá. V takýchto podmienkach sa tréningov zúčastňuje kompletne reprezentačné družstvo. Na svahu sa lyžiari prepravujú kotvičkovými vlekmí postavenými do radu za sebou. Po trojdňovom intenzívnom tréningu celá skupina odchádza na rehabilitáciu do mesta a súčasne prichádza ďalšia. Obdivuhodný je tu prístup radových zamestnancov športových škôl k práci, vyznačujúci sa veľkou hrdosťou na úspechy svojich športovcov.

V okolí hlavného mesta sú tri lyžiarske strediská s primeranou vybavenosťou. Najlepšie vybavené stredisko je Moroznaja so zjazdovou traťou, ktorá spĺňa podmienky FIS, v princípe však ide o ľahkú trať. Pri schvaľovaní som si všimol, že všetky trate majú cieľový priestor vo výške asi 30 m n. m. V tunajších strediskách, podobne ako aj inde v Rusku, boli rámové vleky z Transporty a jedna domácky vyrobená sedačková lanovka.

Tretím prekvapením bolo ubytovanie v novo rekonštruovanom hoteliku. Veľká izba s dvoma veľkými skriňami, pianinom, maličkým stolíkom, na ktorý sa nezmestili ani dva papiere formátu A/4. Izba bez umývadla a sociálneho zariadenia, ktoré bolo na konci chodby. Treba povedať, že bolo kvalitatívne, ale ďaleko od izby. Kuchynka vedľa sociálneho zariadenia bola však vybavená exkluzívne. Raňajky sa podávali v objekte vzdialenom asi 500 m a v termine, ktorý určovala správkyňa. A najväčšie prekvapenie – cena za jednu noc viac ako 120 USD. Z mojich zážitkov spomeniem ešte rybolov, na ktorom som sa zúčastnil bez väčšieho záujmu. Na moju počesť, alebo azda využili moju prítomnosť a objednali slušne veľkú, dobre vybavenú súkromnú loď, schopnú plavby po mori. Z lode ste chytali morské ryby vo veľkom zálive pri meste Petropavlovsk, kde sa Tichý oceán vlieva do zátoky pri tzv. Troch bratoch, čo sú samostatne vyčnievajúce tri bralá ako strážcovia zálivu. Boli sme traja nerybári a dvaja rybári. V priebehu dvoch hodín sme ulovili asi 300 rýb s hmotnosťou 2 – 6 kg (jedna ryba). Celkom to bolo 7 vriec. Na jednej krátkej udici boli 3 – 4

háčiky s červenými handričkami zo silného plátna. Pravidelne sa chytili 3- 4 ryby na jednu udicu.

A ešte jeden zážitok spojený tiež s rybolovom. Niekoľko dní som čakal na prislúbený vrtuľník, ktorý bol potvrdený faxom ešte pred mojim príchodom na Kamčatku. Mal som za úlohu prezrieť vzdialenejšie miesta na výber zjazdových tratí. Od skorého rána sme sa s mojim sprievodcom snažili, aby sme vyleteli. Ruské síčas, o minútočku spôsobilo, že sme vyleteli až tesne pred poludním. Po ceste k vrtuľníku sme museli piť najlepší čaj na ostrove, čaj od najkrajšej kuchárky a podobne. Keď sme už konečne vyleteli do výšky asi 1 800 m, hory zahalila hmla a museli sme pod sopkou pristáť. Po krátkej porade odznelo rozhodnutie vedúceho: „Ničeho, letím na rybalku!“ Možno si predstaviť, ako mi bolo, pretože to bola posledná možnosť splniť moju úlohu. Let jednej hodiny vrtuľníka vtedy stál asi 1 000 USD. Leteli sme krásnou prírodou asi 140 km na pobrežie Tichého oceána, kde sa doň vlieva stredne veľká riečka. Pristáli sme v malej súkromnej rybárskej osade. V tom čase začali do riečky z oceána tiahnuť lososy. Podľa majiteľa osady do riečky pritiahne viac ako milión lososov, pričom má povolené odloviť asi 200 tisíc. Okrem vynikajúceho lososieho mäsa, hlavným produktom je veľmi hľadaný červený kaviár. Tento vyrábajú priamo na mieste. Spracované lososy ukladajú do vriec a spolu s kaviárom dávajú do primitívnej chladničky zo snehu a raz za týždeň odvážajú vrtuľníkom do Petropavlovsk a odtiaľ do Moskvy.

Kamčatka je krásna krajina, niektoré časti sa slovami ani nedajú opísať. Predbežne však neodporúčam vybrať sa tam s lyžami na dovolenku. Celkom určite je tam v súčasnosti lepšie rybáriť, alebo aj poľovať.

Aj takéto sú príhody inšpektora FIS pri schvaľovaní zjazdových tratí. Našťastie, vo väčšine prípadov boli príjemné, o čom som sa takmer vo všetkých ruských strediskách presvedčil. Ruský človek žijúci v horách je príjemný a má rád hosti.

Ing. Ladislav Harvan

**SNOWWORK**

sa postará o vašu zjazdovku aj v lete. Rovnejší terén znamená menej dosnežovania. Ponúkame kosenie a mulčovanie zjazdoviek. Naša technika: u.k.t. Steyer maxima, š.k.t. Reform 3000  
**Info na: 053/449 31 33. GSM 0905/291 333**  
**e-mail: snowwork@trojka.sk**





# Zážitky z ciest po Nepále

**S**ny malého chlapca, ktorý prežil detstvo v cestopisných a objaviteľských knihách, sa postupne stávajú skutočnosťou. Niektoré skôr, niektoré neskôr a iné zostanú navždy snami a plánmi. Veď bez nich by sa človek v staršom veku nemal na čo tešiť.

Moje himalájske ciele sa s pribúdajúcim vekom postupne strácali. Zo skúsenosti z mladosti som vedel, že pravidelne sa opakuje noc a deň, ročné obdobie, ale šance hocikakého druhu jednoducho prídu a odídu. A tak nad možnosťou vycestovať do Nepálu, ktorá prišla počas tohtoročnej zimy, som dlho neváhal. Cieľ bol jasný – 6 856 m vysoký Ama Dablam, často prezývaný aj himalájsky Matterhorn. Cesta za takýmto dobrodružstvom je vždy spojená s objavovaním nového, nepoznaného. A pre mňa a môjho parťáka Igora Oberta, takouto krajinou Nepál bol a je. Krajina budhizmu, hinduizmu a islamu.

Po bezpečnom pristáti v Káthmandú a dlhom čakaní na batožinu nás privítali zástupcovia cestovnej agentúry Cho-pyu Trekking. Vence z kvetov, ktorými nás dekorovali pri uvítaní, nám mali dodať odvalu na cestu autom z letiska do hotela Harati. Jazdou po ľavej strane cez úzke uličky sme sa dostali do hotela Harati v štvrti Thamel, kde je sústredený turistický ruch hlavného mesta. Je tu množstvo hotelov a hotelíkov, obchodov so suvenírmi, ošatením, športovými potrebami, ktoré vo veľkej miere predávajú čínske napodobeniny športových potrieb, reštaurácie, krajčíri, ktorí na starých singerkách predvádzajú svoje majstrovstvá, cestovné agentúry

Foto: P. Tomko



■ Swayambhunath - posvätné miesto budhistov

ponúkajúce outdoorové programy (trekking, rafting, prechádzky džungľou, lety na lietadlách pomedzi himalájske veľikáry). Každé opustenie ulíc Thamelu nás upozorňuje, že krajina je chudobná. Po zašpinených uličkách, ale bez smradu (nenastal ešte letný monzún) sa dostávame na jednu z najslávnejších budhistických stavieb Swayambhunath, v okolí ktorej sa usídlili opice. Často sa preto táto pamiatka označuje aj ako Monkey Temple (Opíčia svätyňa). Ďalšiu organizáciu presunu medzi himalájske veľikáry ovplyvnili voľby, ktoré sa mali uskutočniť 10. apríla 2008. Urýchľujeme náš pobyt v hlavnom meste, lebo aj tu v krajine veľkých



■ Ama Dablam 6 856 m - na jeho vrchole stál Peter Tomko



**TECHNOALPIN®**  
Snow experts

**Optimálne rozprašovanie počas celej životnosti.**

**T60** | Nízko opotrebovateľné dýzy Quadrijet s keramikou vložkou sú s dlhou životnosťou, nenáročné na údržbu, odolné – tiež pri agresívnej vode – a garantujú optimálne rozprašovanie.



NOVÉ DIMENZIE ZASNEŽOVANIA  
[www.technoalpin.com](http://www.technoalpin.com)





■ Jeden z mnohých lanových mostov nad riekou Duthkoshi

politických zmien sa v deň volieb okrem chodu hodinových ručičiek zastaví všetko. Zvláštnu atmosféru mal náš odlet z Káthmandú do Lukly, vstupnej brány Národného parku Sagarmatha. Vybavenosť letiska pre vnútroštátnu prepravu malo nádhých čias Saint Exupéryho. Organizácia preletu, prekrikovanie personálu, agentov cestovných organizácií, cestujúcich, pôsobili chaotickým dojmom a vzbudzovali v nás obavu, že nikam nepoletíme. Po 20-30 minútach letu pristávame na letisku v Lukle, kde už čakajú šerpovia. Údolie rieky Duthkoshi, ktorým budeme postupovať, je už poznačené turizmom. Tisíce trekárov dávajú prácu nosičom, majiteľom malých ubytovacích zariadení, reštaurácií, pestovateľom zemiakov a inej zeleniny. Skromnosť domáceho obyvateľstva a jeho potreby sú vo veľkom rozpore s požiadavkami návštevníkov. Nie je tu problém kúpiť coca-cola, holandské pivo alebo červené víno z francúzskych viníc. Heslo náš zákazník náš pán sa tu začína udomácnovať. Po dvoch dňoch pochodu sme sa dostali do dediny Namche Bazar. Je to malé obchodné centrum. Stavebný ruch, ktorý sme tu našli, svedčí o rýchlo sa rozvíjajúcom turizme. So svetom vás spojí satelitný telefón, internet. Môžete si tu dokúpiť potrebný materiál pre pobyt. Opustený bager, ktorý sme našli pri rozostavanom letisku, vzbudil moju zvedavosť. Na jednoduchú otázku som dostal jednoduchú odpoveď. Postavením letiska a presmerovaním dopravy z Lukly do Namche Bazar stratia ľudia z údolia prácu, a tak na rozostavanom letisku pristávajú len vrtníky.

Na piaty deň pochodu sme dorazili pod Ama Dablam. O náš základný tábor sa starali dvaja šerpovia. Bal Bahadur a Kul Bahadur, sidar a kuchár, osoby, ktoré sa dva týždne starali o náš žalúdok a komfort v základnom tábore, a tým dopomohli

k dosiahnutiu úspechu. Návrat do Káthmandú mal podobný scenár a voľný čas do odletu nám umožnil spoznávať historické pamiatky. Z veľkej ponuky sme si vybrali Pashupatinath, chrám, ktorý leží na brehu rieky Bagmati. Je to posvätné



■ Pashupatinath, posvätné miesto hinduistov



■ Namche Bazar, rýchlo sa rozvíjajúca dedina vo výške 3 440 m

miesto hinduistov. Vstup do chrámu strážia policajti, aby zabránili vstupu osobám iného vyznania. Na brehu rieky hinduisti spaľujú svojich zosnulých a vo viere, že posvätná rieka Bagmati odplaví ich popol do rieky Indus, sypú popol pozostalých do vody. Pochopíť správanie sa veriacich bez znalosti hinduistického náboženstva sa nám nepodarilo, a tak sa premiestňujeme k ďalšej významnej pamiatke. Zmenili sme náboženstvo a navštívili sme Boudanat. Je to stredoveká najväčšia budhistická stúpa. Jej vrchol tvorí štvorhranná veža, kde na každej stene sú Budhove oči. Vrchol veže sa zbieha prostredníctvom 8 stupňov do vrcholu takzvanej nirvány.

Strácame sa Budhovým očiam. V pláne máme ešte navštíviť staré kráľovské mesto Patan s nádhernými drevorezbami. Je to mesto živé, kde okrem návštevníkov žije domáce obyvateľstvo, ktoré okolo historických pamiatok vytvára atmosféru oddychujúcich ľudí po práci.

Za ten krátky čas, čo som bol v Nepále, som pochopil, že táto krajina má veľkú budúcnosť v oblasti turizmu. Je tu široké spektrum možností ako prežiť dovolenku. Od adrenalínových aktivít pri splavovaní divokých riek, cez niekoľkodňové trekkingy do základných táborov pod jednotlivými vrcholmi, cez výstupy na vrcholy, až po spoznávanie historických pamiatok a kultúry dobrosrdečného obyvateľstva. Treba si len vybrať správne obdobie tak, aby počasie a klíma najviac vyhovovala našim zvyklostiam.

PS: Fakt, že Nepál už nie je pre nás až taká exotická krajina je skutočnosť, že v reštaurácii v Káthmandú sme počuli ľubozvučnú slovenčinu od susedného stola...

Ing. Peter Tomko



Nový BISON,  
silný ako jeho dizajn.



SNOWWORK · Havrania Dolina, 063 76 Mlynky · SLOVAKIA · Tel. +421 53 449 31 33



LEITNER  
TECHNOLOGIES

Nič ho nemôže zadržať: Či sneh alebo ľad, strmé kopce alebo údolia - nový Bison a Bison X od PRINOTH® si razí svoju cestu. Prežijete ohromujúci výkon a inováčnú technológiu v dizajne Pininfarina, ktorý Vám vyrazí dych. Starostlivosť o zjazdové dráhy nebola ešte nikdy elegantnejšia. [www.pinoth.com](http://www.pinoth.com)

**Pinnoth®**

Ak je Vašou prioritou tak lyžiar ako aj peší cestujúci, Vašou správnou voľbou je otvorenosť pre všetkých : výsledok je racionálne a trvácne uspořádanie prostredia staníc. Ak je súčasne Vašou prioritou optimálne umiestnenie zariadenia s minimálnym dopadom na životné prostredie, Vašou správnou voľbou je Télémix®: inovatívna modularita, trvácna a stále nová. Spoločne k ideálnym riešeniam.

# La Clusaz, Savojsko

Télémix®... Stále nový.

[www.poma.net](http://www.poma.net)



**POMA**