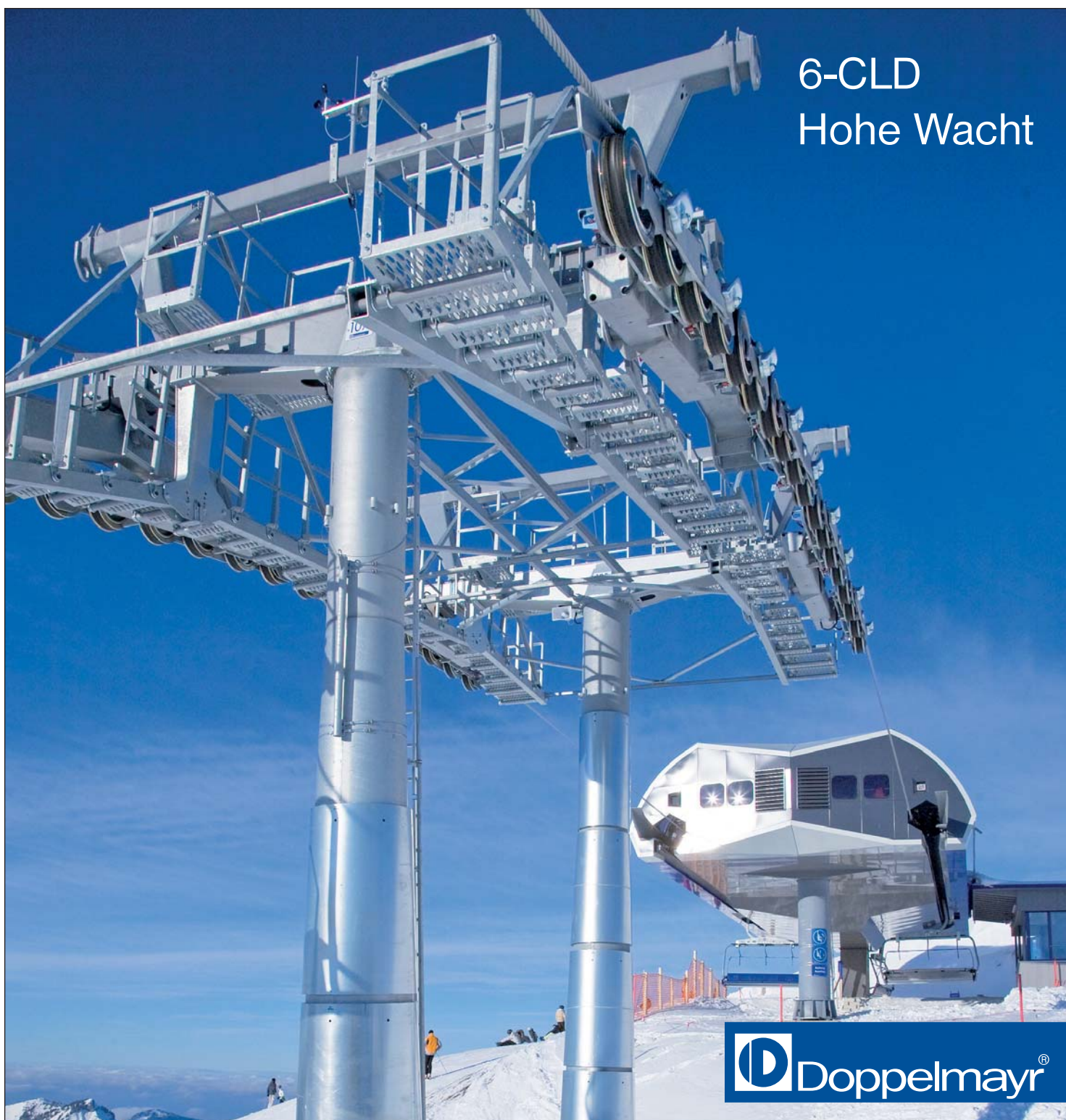
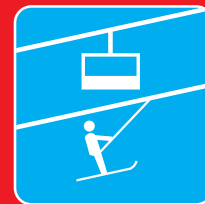


LAVEX

info
magazín

LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH
MANAŽMENT • MARKETING

ROČNÍK XXXV • 4/2008



6-CLD
Hohe Wacht

 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

www.pistenbully.com



PistenBully®



LAVEXinfo • ROČNÍK XXXV • 4/2008

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. Kríž, CSc.,
Ing. L. Mačičák, Ing. V. Obdržálek,
M. Sumka, M. Štefaničková

Adresa redakcie

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

Tlač

REPROservis
Liptovský Mikuláš
www.repro.sk

Registračné číslo

396/91

Ročné predplatné na 4 čísla:

300 Sk

ISSN č. 1336-1953

Inzerenti čísla:

AUTORASTER	31
DOPPELMAYR	ob. str. 1
JASED	15
KÄSSBOHRER	ob. str. 2
OL TRADE	10
PARK SNOW	18
POMA	ob. str. 4
PRINOTH	ob. str. 3
SNOMAX	19, 31
TECHMONT HELICOPTER	4
TECHNOALPIN EAST EUROPE	35



6 Dni lanoviek a vlekov



20 InterMountain



21 Zo života našich stredísk



23 Lanovkári, ako ich nepoznáme



35 Zážitky z ciest po Nepále

OBSAH

Príhovor	2
Náš hosť	3, 4
Z činnosti združenia	5
Dni lanoviek a vlekov	6 - 13
XV. Medzinárodná konferencia o lanách	14, 15
Deň horskej záchrannej služby	16
Evakuácia cestujúcich	16
Anglická kráľovná Alžbeta II. v Tatrách	17
Novinky zimnej sezóny v stredisku PARK SNOW	18
InterMountain	20, 21
Zo života našich stredísk	21 - 23
Lanovkári, ako ich nepoznáme	23, 24
Informácie z firiem	
Prinoth	25, 26
Kässbohrer	27
POMA	28, 29
TATRAPOMA	30
Doppelmayr	32 - 34
Zážitky z ciest po Nepále	35, 36

Reklamné strany neprešli jazykovou úpravou v redakcii.



Milí čitatelia časopisu LAVEX-info

Naše najväčšie lyžiarske stredisko Jasná bolo v dňoch 21. a 22. októbra miestom konania už XXXVII. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, ktorými ZZ každoročne vstupuje do finále svojho celoročného snaženia.

Je to finále v pravom zmysle slova, pretože mesiace október, november a december sú nepochybne v priebehu roka najväčšou záťažou pre našich pracovníkov, ktorí musia preveriť nielen lanovky a lyžiarske vleky z hľadiska ich bezpečnej prevádzky pre ďalšiu sezónu, ale musia preveriť aj odbornú spôsobilosť stoviek pracovníkov obsluhy, keďže migrácia personálu v lyžiarskych strediskách je každoročne mimoriadne vysoká. Keď sa k tomu pridá situácia, že je potrebné pomôcť pri uvedení väčšieho počtu nových lanoviek a pripraviť ich prevádzkový personál, ktorý zvyčajne nemá s takouto prácou žiadne skúsenosti, stáva sa, že finále je skutočným bojom o každú hodinu. Bezpečnosť prevádzky lanoviek a lyžiarskych vlekov je však pre ZZ LAVEX fenoménom, ktorý má najvyššiu prioritu, preto aj týmto činnostiam prispôbujeme všetky ostatné úlohy.

Zdôraznili sme to aj zvolenou témou odborného seminára v rámci tohtoročných Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, ktorou boli Nové trendy posudzovania prevádzky a bezpečnosti zariadení osobnej lanovej dopravy, na ktorom odzneli zo strany dozorných a inšpekčných orgánov vo veci lanoviek a lyžiarskych vlekov, ako aj od výrobcu lanoviek nielen všetky podstatné informácie platnej legislatívy, ale aj dôležité upozornenia na nedostatky, zistené pri výkone dozoru. Je len na škodu veci, že ani takáto zaujímavá téma a renomovaní prednášatelia nepriťahli na seminár viac zástupcov lyžiarskych stredísk.

Ďalší ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov sa uskutoční súčasne s medzinárodnou výstavou horskej techniky Interlavex, pravdepodobne v dňoch 13. - 15. októbra 2009 v hoteli Permon na Podbanskom. Príprava podujatia je už v plnom prúde, pretože miesto konania treba rezervovať rok vopred a súčasne treba zabezpečiť nového dodávateľa vybavenia výstavných priestorov, keďže počas uplynulého ročníka výstavy sa objavili v tejto práci výrazné nedostatky. Súčasne už teraz hľadáme motívy, ktoré by nás privedli k aktuálnej téme odborného seminára, aby sme účastníkom podujatia poskytli všetky dôležité informácie, ktoré im pomôžu pri zabezpečovaní prevádzky lyžiarskych stredísk. Veľmi radi by sme uvítali a potešili by nás návrhy práve od vás - prevádzkovateľov, ktorí najlepšie viete, čím sa treba práve teraz zao-



■ Ing. Miroslav Grešo

berať. Nie všetky strediská riešia rovnaké problémy a to, čo trápi jedného, má možno inteligentne vyriešené niekto iný. Keďže sme na prahu novej lyžiarskej sezóny i na prahu nového roka, chcem všetkým zaželať príjemné a bezstarostné prežitie zimnej sezóny, veľa snehu a zimu, akú si všetci prajeme.

Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

Der Leiter des Interessenverbandes Seilbahnen und Skilifte in der Slowakei (LAVEX), Dipl. Ing. Miroslav Grešo, faßt an der Schwelle der neuen Skisaison das vergangene Jahr zusammen, vor allem in Hinsicht auf die Tätigkeit des Verbandes sowie die Entwicklung der Skizentren in der Slowakei. Im Jahr 2008 wurden zum Beispiel neben anderen Dienstleistungen sechs neue Seilbahnen in Betrieb gesetzt.

SUMMARY

On the threshold of new ski season, the director of the interest association Cableways and Ski-lifts in Slovakia (LAVEX), Dipl. Ing. Miroslav Grešo, resumes the past year with regard to the activities of the association as well as the development of ski resorts in Slovakia. In 2008, for example six new cableways were put into operation in addition to other services.

Všimli ste si

v predchádzajúcom čísle farebnú propagačnú upútavku strediska Štrbské Pleso?

Aj vaše stredisko sa môže farebnou celostránkovou alebo polstránkovou propagačnou reklamou zviditeľniť a upútať na seba pozornosť! Lyžiarska a turistická verejnosť sa o vás viac dozvie, čo prispeje k vyššej návštevnosti strediska.



Bližšie informácie o podmienkach a cene získate na sekretariáte ZZ Lavex, Liptovský Mikuláš



Náš hosť

Dnešným našim hosťom je významná osobnosť, priekopník z oblasti výskumu a výroby oceľových lán na Slovensku, Prof. Ing. Ján Boroška, CSc., bývalý prodekan Fakulty BERG a predseda senátu Fakulty BERG Technickej univerzity v Košiciach, dnes profesor emeritus na Ústave logistiky priemyslu a dopravy, ktorý za významnú pedagogickú a výskumnú prácu získal mnohé ocenenia doma i v zahraničí.

■ Pán profesor, predstavte čitateľom Fakultu BERG Technickej univerzity v Košiciach, jej študijné odbory a záujem mladých ľudí o štúdium v tomto odbore.

Naša fakulta, v súčasnosti Fakulta BERG, predtým banícka fakulta, pôsobí v Košiciach už od roku 1952. Za toto obdobie vychovala niekoľko tisíc odborníkov. Spočiatku to boli zamerania predovšetkým na dobývanie a úpravu nerastných surovín, v súčasnosti je pôsobenie fakulty širšie. Podľa nového vysokoškolského zákona máme na fakulte 3 stupne štúdia – štúdium bakalárske, inžinierske a doktorandské. Študenti na našej fakulte študujú približne 20 študijných programov. Niektoré z nich spomeniem.

Najväčší záujem v súčasnosti je o študijný program Krajinná geopropagácia. Je to vlastne cestovný ruch, kam sa nám každoročne hlási niekoľko stoviek študentov, žiaľ z kapacitných dôvodov, prijímame 60 až 80 študentov. Veľký záujem je tiež o štúdium geodézie a kartografie. Zaujímavé študijné odbory máme aj na Ústave logistiky priemyslu a dopravy, kde máme program priemyselnej logistiky a program riadenia dopravy. Pokiaľ ide o záujem o štúdium, hlásia sa nám každoročne 2 až 3 tisícky študentov, pričom prijímame asi 800, takže máme si z čoho vyberať. Na fakulte nie sú prijímacie pohovory, študentov prijímame na základe výsledkov zo stredoškolského štúdia, ktoré nám vyhodnotí počítač. Nemáme teda žiadne problémy s protekciou, korupciou či úplatkárstvom. V súčasnosti študuje u nás asi 3 200 študentov v dennej alebo externej forme štúdia.

■ Ako vidieť, máte veľa študijných programov. Máte aj dostatok akademických pracovníkov?

Treba povedať, že učitelia sú veľmi zaťažení, pretože prostriedky, ktoré fakulta a vysoké školy u nás vo všeobecnosti dostávajú, nie sú dostatočné. Percento HDP, ktoré vysoké školy dostávajú, je približne 0,7 %, pričom vyspelé krajiny dávajú na vysoké školy 1,2 % HDP. Trochu nám pomáha to, že študenti, ktorí študujú dlhšie, ako je určená dĺžka štúdia (bakalári 3 roky, inžinieri ďalšie 2 roky), musia za predĺžené štúdium platiť. Vyplýva to zo zákona a hoci tie počty nie sú až také veľké, trochu nám to pomáha.

■ Rozhovor prebieha pri stretnutí na

15. konferencii o oceľových lanách, preto by sme prešli aj na túto tému. Aké sú v posledných rokoch trendy skúmania oceľových lán, čo možno na oceľových lanách ešte vylepšovať najmä z hľadiska ich bezpečnosti, prípadne času ich použiteľnosti a aké sú teraz základné kritériá, ktoré sa na oceľových lanách skúmajú?

Oceľové lano, ako už v úvode dnešnej konferencie odznelo, je veľmi zložitý konštrukčný prvok a z hľadiska tejto zložitosti, hoci má lano viac ako 160 rokov, stále nepoznáme všetky jeho vlastnosti, všetky pôsobenia, ktoré na lano v priebehu prevádzky pôsobia. Z týchto dôvodov je pre užívateľa hlavnou požiadavkou na oceľové lano jeho životnosť, aby pre neho čo najdlhšie pracovalo, pretože ceny lán sa v poslednom čase zvýšili, či už sú to laná ťažné na lanovke alebo vleku. Preto práve životnosť je jedným z problémov, ktorými sa zaoberáme. Životnosť lán ovplyvňuje viacero činiteľov, a preto z hľadiska užívateľa je prvým dôležitým krokom, aby si vybral dobrú konštrukciu lana. To je základným cieľom našich výskumných projektov – optimalizovať geometriu oceľového lana tak, aby dosiahlo dobrú životnosť.

Táto optimalizácia je v súčasnosti uľahčená tým, že máme počítače, takže konštrukciu – geometriu lana riešime na počítačoch, čo predtým bola nadľudská práca počítať ručne takéto zložené systavy. Optimalizácia spočíva aj v tom, že riešime optimálny priemer prameňov lán a drôtov tak, aby sa zvýšil oceľový prierez lana, tým sa zvýšila jeho hmotnosť a zvýšením hmotnosti sa zvyšuje bezpečnosť lana, čo je pre prevádzku tiež veľmi dôležité. Ďalším problémom je tiež ochrana lana proti korózii, otázka posudzovania mazadiel, pozinkovania a používanie konštrukcie nielen z okrúhlych prameňov, s väčším počtom prameňov, laná trojboké a pod., teda pre každú prevádzku sú vhodné určité konštrukcie lán a toto sa snažíme prevádzkovateľom akosi nalinkovať, aké lano by mali používať. Robili sme, konkrétne na Slovensku, typizáciu lán pre ťažné laná zariadení, kde niektoré laná sa používali nevhodne, a tým bola aj nízka životnosť.

■ V posledných rokoch sa výrobcovia lán používaných v lanovej doprave orientujú na výrobu 8-pramenných lán. Ako by ste charakterizovali tento trend, v čom sú výhody 8-pramenných



■ Prof. Ing. Ján Boroška, CSc.

lán v porovnaní so 6-pramennými?

S 8-pramennými lanami sme sa na našom pracovisku zapodievali pred niekoľkými rokmi v spolupráci s Drôtovňou Hlohovec, niekoľko takýchto 8-pramenných lán sme aj vyrobili a boli odskúšané v prevádzke. Výhoda 8-pramenných lán spočíva najmä v tom, že majú vyšší kovový prierez a súčasne je povrch 8-pramenných oceľových lán dotykovo výhodnejší pri prechádzaní cez kotúčové bubny, pretože sa väčšia plocha dotýka obloženia lanovnice alebo bubna a väčšia plocha potom znižuje tlaky, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú životnosť. Teda 8-pramenné laná sú výhodné, skúšali sme ich aj na únavaťom stroji, a tam životnosť lán, počet únavaťových cyklov bol zhruba o 25 % vyšší oproti 6-pramenným lanám. Na druhej strane je tu však aj vyššia cena lana a užívateľa nie vždy vedú posúdiť, či je lepšie mať drahšie lano s väčšou životnosťou alebo lacnejšie lano s nižšou životnosťou. V súčasnosti ekonomika zohráva dôležitú úlohu. Samozrejme, 8-pramenné laná sú tuhšie, čo je dôležité najmä pri vlekoch, kde úchyty na lanách lepšie držia, je to na väčšej ploche, kde je trenie menšie a je tam aj menšia možnosť preklzavania.

■ V úvode som spomínal, že náš rozhovor sa odohráva práve pri príležitosti konania 15. medzinárodnej konferencie zameranej na výskum, výrobu a použitie oceľových lán. Ako a kedy vznikla myšlienka organizovať medzinárodné konferencie s týmto zameraním?

Práve pre 15. medzinárodnú konferenciu o oceľových lanách sme s kolegom prof. Ing. Štofekom, CSc. pripravili prednášku, ktorá sa týka celej histórie konferencie, ktorej prvý ročník sa konal v roku 1974. A prečo tieto konferencie organizujeme? Usporadúvame ich preto, že je potrebné, aby tak výrobcovia, ako aj užívatelia a výskumní pracovníci mali možnosť vymeniť si skúsenosti a získať nové poznatky, ktoré autori prednášok prinášajú. Rozhodli sme sa pre organizovanie aj preto, že v strednej Európe boli 2 - 3 konferencie s týmto zameraním, ale neboli pravidelné. My sme sa od r. 1974 na katedre zaoberali výskumom lán, mali



sme skúšobňu lán, ktorá pracuje dodnes, je akreditovaná a vykonávame skúšky mechanických vlastností drôtov lán. Máme možnosť trhania oceľových lán vcelku až do nosnosti 200 t, čo je vlastne najväčšia trhačka, ktorá tu existuje. A tak sme konferencie začali organizovať v dvoj-, niekedy trojročných cykloch. O konferencie je veľký záujem a ako sme aj v spomínanej prednáške uviedli, doteraz sa na konferenciách zúčastnili pracovníci zo 16 rôznych krajín, odznelo tu viac ako 500 odborných prednášok, z toho 200 predniesli zahraniční účastníci. To všetko dokazuje, že o konferenciu je záujem a aj na 15. konferencii máme viac ako 150 účastníkov. Od roku 1994 sa tieto konferencie konajú v Grand hoteli Permon na Podbanskom. A, prirodzene, tieto konferencie by sme nezvládli sami, keby sme nemali dobrých spolupracovníkov, medzi ktorých patrí aj ZZ LAVEX.

■ **Ste jedným zo zakladateľov týchto konferencií, aj v úvodnom prejave dnešnej konferencie odznelo na vašu adresu množstvo poďakovaní. Ako vidíte perspektívu ďalšej generácie, bude mať kto pokračovať v tejto tradícii?**

Na tejto konferencii sme sa zišli siedmi, ktorí sme boli na prvej konferencii. Faktom je, že už máme svoj vek, 70 a viac. Ale môžem povedať, že aj túto konferenciu i predchádzajúce v r. 2004 a 2006 už vo veľkej miere pomáhali organizovať mladí spolupracovníci, napríklad Ing. Fedorko, ktorý je predsedom organizačného výboru a ďalší. Som presvedčený, že konferencie budú pokračovať. Veď aj dnes bolo povedané, že o dva roky sa opäť stretneme v Permon, ktorý sa stal akýmsi prechodným domovom nás, lanárov. Dobrou tradíciou týchto konferencií je, práve vďaka spolupráci s lanovkármi a vlečkármi, že vždy v posledný deň konferencie organizujeme nejakú exkurziu. Boli sme už na Skalnatom Plese, na Chopku a pod. a aj teraz ideme novou lanovkou na Hrebienok, kde sa prihlásilo 90 účastníkov konferencie. Snažíme sa účastníkom nielen hovoriť o lanách a zariadeniach, ktoré ich využívajú, ale tiež im niečo ukázať z konkrétnej prevádzky lán.

■ **Osobne ste sa viac ráz zúčastnili podujatí, ktoré organizuje ZZ LAVEX, napríklad na Dňoch lanoviek a lyžiarskych vlekov, ktoré sú každé dva roky spojené s medzinárodnou výstavou Interlavex, prednášali ste na školeniach pracovníkov pre zapletanie oceľových lán, ktoré v pravidelných intervaloch tiež naše združenie organizuje. Ako by ste zhodnotili doterajšiu spoluprácu Technickej univerzity Fakulty BERG v Košiciach so ZZ LAVEX?**

Už som spomínal, že práve ZZ LAVEX je dlhé roky spoluorganizátorom konferencií a pomáha nám najmä pri organizovaní záverečných exkurzií. Túto spoluprácu však

nevidíme iba pri organizovaní konferencií, ale aj v osobných kontaktoch medzi pracovníkmi. Veľmi zaujímavá je vždy účasť na Dňoch lanoviek a lyžiarskych vlekov, najmä pri spojení s výstavou, kde sa pravidelne zúčastňujeme, a túto spoluprácu udržiavame aj medzi Ústavom logistiky priemyslu a dopravy a ZZ LAVEX. Keďže by sme pre budúcnosť chceli niečo urobiť aj pre propagáciu lanových dopravných zariadení, spoločne so ZZ LAVEX a Slovenským technickým múzeom by sme chceli vytvoriť určitú expozíciu tak, aby ľudia mali prehľad nielen o nových zariadeniach, na ktorých sa v súčasnosti vozia, ale aj o vývoji týchto zariadení. Už sme o tom spoločne predbežne rokovali s riaditeľom múzea Ing. Hlavaničom. Domnievam sa, že je to zaujímavá myšlienka, ktorá, ak sa nám ju podarí zrealizovať, bude prínosom tak pre našich študentov, ktorí budú mať možnosť vidieť históriu lanovej dopravy, ako aj pre lanovkárov, ktorí si tu budú môcť zaspomínať...

Ďakujeme za rozhovor a prajeme nášmu hosťovi veľa zdravia a osobných úspechov, aby sme sa ešte dlho mohli

spoločne stretávať na lanovkárskech podujatiach.

Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

Ein Gespräch mit einer bedeutenden Persönlichkeit, einem Wegbereiter im Bereich der Forschung und Entwicklung von Stahlseilen in der Slowakei, Prof. Dipl. Ing. Ján Boroš, CSc. aus der Fakultät für Bergbau, Ökologie, Steuerung und Geotechnologie an der Technischen Universität in Košice.

SUMMARY

An interview with an outstanding personality, a pioneer in the field of research and development of wire cables in Slovakia, Prof. Dipl. Ing. Ján Boroš, CSc. from the Faculty for Mining, Ecology, Regulation and Geotechnology at the Technical University in Košice.



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 Rziky



Helicopter
Company

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



Z činnosti združenia

Zasadnutie predstavenstva a dozornej rady ZZ LAVEX

Už tradičným otváracím podujatím každoročných Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov je zasadnutie predstavenstva a dozornej rady ZZ LAVEX, na ktorom sa bilancujú úlohy, prijaté v priebehu roka a súčasne sa zhodnotí príprava organizačného a technického zabezpečenia stretnutia lanovkárov. Nebolo tomu inak ani v tomto roku, keď pred otvorením XXXVII. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov sa 21. októbra 2008 dopoludnia stretli v hoteli Družba v Jasnej členovia predstavenstva a dozornej rady. Bolo to už piate zasadnutie v tomto kalendárnom roku.

Zasadnutie otvoril a prítomných privítal predseda predstavenstva Ing. Ján Gavalier, ktorý v úvodnom príhovore vyzdvihol tradíciu konania Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov v 40-ročnej histórii činnosti združenia a vyzval členov predstavenstva k aktívnej účasti počas jednotlivých podujatí v rámci Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov.

Riaditeľ ZZ LAVEX Ing. Miroslav Grešo vykonal kontrolu plnenia uznesení prijatých na poslednom zasadnutí predstavenstva, ktoré sa konalo 8. septembra 2008 vo Vitanovej.

K uzneseniu č.3/2/2002 týkajúceho sa tvorby prevádzkových a legislatívnych predpisov uviedol, že sa zatiaľ nepodarilo zistiť, v akom stave sa nachádza pripravovaná vyhláška Ministerstva dopravy, pošta a telekomunikácií SR o odbornej spôsobilosti pracovníkov dráh, ku ktorej združenie zaslalo pripomienky. Informoval, že v posledných rokoch sú veľké problémy so získaním odbornej spôsobilosti pre pracovníkov, ktorí začínajú pracovať na novo postavených lanovkách, nakoľko títo pracovníci neabsolvovali požadovanú prax na lanovkách podobného typu, prípadne majú problémy s nastudovaním príslušných právnych a technických predpisov. Predmetná vyhláška by mala tieto požiadavky ešte sprísniť.

K uzneseniu č. 2/4/2007, ktoré sa týka prerokovania možnosti zníženia distribučného poplatku pri dohadovaní odberu elektrickej energie pre lyžiarske strediská na Ministerstve hospodárska SR Ing.

Grešo informoval, že sa uskutočnilo rokovanie zástupcov lyžiarskych stredísk na MH SR s riaditeľom odboru energetiky a surovínovej základne Ing. Jarábkom za prítomnosti zástupcu sekcie turizmu Ing. M. Ševčíka, kde sa uvedená problematika podrobne prerokovala. Výsledkom bolo, že ďalšie rokovania sa už musia konať priamo so zástupcami distribučných spoločností Stredoslovenskej, resp. Východoslovenskej energetiky, pričom MH SR podporí zaslaním listu príslušným distribučným spoločnostiam našu snahu o zníženie poplatkov, resp. vytvorenie novej tarify.

K uzneseniu č.1/4/2008 riaditeľ združenia konštatoval schválenie programu XXXVII. Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov a tému odborného seminára, ktorý sa uskutoční v ich rámci.

Ostatné uznesenia boli splnené.

V ďalšom bode rokovania predstavenstva odznela podrobná informácia o príprave a zabezpečení XXXVII. Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov. Ing. Miroslav Grešo uviedol program jednotlivých zasadnutí podľa schváleného programu, pričom zdôraznil potrebu aktívnej spolupráce účastníkov podujatia pri jednotlivých vystúpeniach v rámci plánovaných diskusií. K zabezpečeniu prednášok odborného seminára s témou Nové trendy posudzovania prevádzky a bezpečnosti zariadení osobnej lanovej dopravy informoval o zmene, keďže sa pre chorobu ospravedlnil vrchný inšpektor bezpečnosti práce z IP Žilina JUDr. Rudolf Kubica. Jeho prednášku operatívne nahradí vystúpenie ústredného inšpektora Technickej inšpekcie Bratislava Ing. Jozefa Lohyňa.

K ďalšiemu programu – k tlačovej konferencii, ktorá nasleduje po odbornom seminári, riaditeľ združenia vyslovil potrebu informovať zástupcov médií v úvodných vystúpeniach tlačovej konferencie o pripravovanom projekte 3. etapy Kategorizácie lyžiarskych stredísk, ako aj o prebiehajúcich výzvach programov podpory rozvoja cestovného ruchu z európskych fondov. Vyjadril aj obavu z účasti novinárov, keďže sekretariát ZZ LAVEX nedostal žiadne písomné prihlášky zo strany zástupcov médií, ktorí sa pravidelne zúčastňujú na Dňoch lanoviek a lyžiarskych vlekov.

Pokiaľ ide o valné zhromaždenie členských organizácií ZZ LAVEX, ktoré sa tradične uskutočňuje na záver Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, Miroslav Grešo informoval o slávnostnom akte odovzdávania vyznamenaní zaslúžilým pracovní-

kom a o počte prihlásených účastníkov a hostí. Konštatoval nižšiu účasť prihlásených zástupcov z členských organizácií združenia.

V poslednom bode programu rokovania predstavenstva Ing. Ladislav Jurdík zhodnotil prvé dve etapy projektu Kategorizácia lyžiarskych stredísk SR, ktoré sa realizovali v rokoch 2003 - 2006 a pre roky 2006 - 2009, pričom zdôraznil, že hlavnou myšlienkou projektu je seriózne a jednotné hodnotenie slovenských lyžiarskych stredísk s využitím európskych kritérií. Upozornil tiež na to, že hodnotenie má veľký význam aj pre štátny a verejný sektor, nakoľko kvalita strediska zohráva úlohu aj pri pridelovaní prostriedkov zo štátnej pomoci. V závere svojho vystúpenia upozornil na niektoré skutočnosti, ktoré by mali viesť ku zmene niektorých kritérií, pričom vyzval členské organizácie, aby zaslali svoje názory a pripomienky k projektu na základe materiálov, ktoré im budú rozoslané do 15. novembra 2008. V závere rokovania predstavenstva a dozornej rady ZZ LAVEX predseda predstavenstva Ján Gavalier poďakoval členom predstavenstva za aktívnu účasť počas rokovania.

-mg-

Školenie pracovníkov lyžiarskych vlekov

V dňoch 28. a 29. októbra 2008 zorganizovalo ZZ LAVEX základné školenie pre pracovníkov na opravy lyžiarskych vlekov.

Školenie, ktoré sa uskutočnilo v lyžiarskom stredisku Valčianska dolina, sa zúčastnilo 19 pracovníkov od 10 prevádzkovateľov lyžiarskych vlekov. Školenie sa uskutočnilo v súlade s paragrafom 16 zákona NR SR č.124/2006 Z. z. a bolo zamerané na výcvik nových pracovníkov pre opravy lyžiarskych vlekov. Nosnú časť školenia tvorili praktické ukážky a nácvik pracovných postupov pri opravách, údržbe a nastavení jednotlivých častí lyžiarskych vlekov pri dodržiavaní bezpečnostných predpisov v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Na záver, po overení vedomostí zúčastnených pracovníkov písomným testom a ústnou skúškou z praktickej časti, dostali pracovníci osvedčenia na opravy lyžiarskych vlekov.



Aké boli tohtoročné Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov?

Krásne jesenné počasie, celkom nová, práve dokončená vstupná brána do Demänovskej doliny a zrekonštruovaný hotel Družba víтали v dňoch 21. a 22. októbra 2008 všetkých účastníkov 37. Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov. Program tohto tradičného lanovkárskoho podujatia bol, ako vždy, bohatý. Ved' už v prvý deň predpoludním sa konalo zasadnutie predstavenstva a dozornej rady ZZ LAVEX, na ktoré v odpoledňajších hodinách nadväzoval odborný seminár a tlačová beseda. Druhý deň bol vyhradený valnému zhromaždeniu členských organizácií združenia.

Bezpečnosť prevádzky lanových zariadení

Témou odborného seminára boli Nové trendy posudzovania prevádzky a bezpečnosti zariadení osobnej lanovej dopravy (ZOLD). Predseda ZZ LAVEX Ing. Ján Gavalier po privítaní a predstavení hostí, ktorými boli Ing. Marián Bujna, riaditeľ odboru politiky a regionálneho rozvoja turizmu na Ministerstve hospodárstva SR, Ján Krajčí, vedúci odd. bezpečnosti a štátneho dozoru pri Úrade pre reguláciu železničnej dopravy SR, Ing. Ján Lohyňa, ústredný inšpektor zdvíhacích zariadení a metrológie Technickej inšpekcie, Bratislava a Ing. Ladislav Mačičák, technický asistent riaditeľa licenčného výrobcu lanoviek a vlekov na Slovensku Tatrapoma Kežmarok, vysvetlil, prečo sa predstavenstvo združenia rozhodlo práve pre túto tému, keď okrem iného povedal: Viac rokov dozadu sme si považovali za svoju povinnosť zapájať sa aktívne do riešenia veľkého problému, ktorý na Slovensku máme pri rozvoji zimného cestovného ruchu. Spočíva v tom, že takmer 25 % územia je zaradené pod národné parky a CHKO a, žiaľ, legislatíva je preto veľmi macošská k snahám o rozvoj lyžiarskych stredísk. Tejto problematiky sa nevzdávame ani do budúcnosti, budeme sa jej aj naďalej venovať, ale aj techniko-prevádzkové otázky sú pre nás rovnako veľmi dôležité, a preto sme pre dnešný seminár zvolili práve túto tému.

Téma o bezpečnosti prevádzky lanových zariadení bola zvolená aj preto, že na Slovensku každoročne pribúdajú nové lanové dopravné zariadenia, noví prevádzkovatelia i noví pracovníci pre obsluhu týchto zariadení, ktorým treba priblížiť nové názory a prístupy pri posudzovaní bezpečnosti ich prevádzky. Z tohto dôvodu boli zvolení jednotliví prednášatelia z najkompetentnejších inštitúcií, ktoré vykonávajú dozor a sledujú dopravné zariadenia z hľadiska bezpečnosti a spoľahlivosti tak pred ich uvedením do prevádzky, ako aj počas prevádzky. **Vedúci odboru bezpečnosti a štátneho dozoru Úradu pre reguláciu železničnej dopravy (ďalej**

ÚRŽD) Ján Krajčí - na úvod prednášky vysvetlil pozíciu ÚRŽD, ktorý vykonáva podľa zákona o dráhach pôsobnosť štátnej správy vo vzťahu k dráhám, teda aj k lanovým dráhám a takisto vykonáva aj štátny dozor na dráhach. Okrem výkonu štátneho dozoru je tu ešte činnosť tzv. špeciálneho stavebného úradu vo vzťahu k lanovým dráhám - vydávanie povolení, kolaudácia lanovej dráhy a pod.

V ďalšej časti vystúpenia sa podrobne zaoberal platnými legislatívnymi predpismi, ktoré sa týkajú lanových dráh a ich prevádzky. Podstatné časti z jeho referátu prinášame v ďalšej časti časopisu, v rubrike Zaznamenali sme pre vás. **Ing. Ján Lohyňa, Technická inšpekcia** - predstavil činnosť Technickej inšpekcie, sieť ich pracovísk a pôsobnosť, legislatívne predpisy, z ktorých činnosť Technickej inšpekcie vychádza, najmä nariadenie vlády č. 183/2002, v novom znení NV č. 78/2004, ktoré je vykonávacím predpisom k zákonu o technických požiadavkách na výrobu a posudzovanie zhody a čo z toho vyplýva vo vzťahu k lyžiarskym vlekom a spomenul aj poznatky, ktoré Technická inšpekcia má zo skúšok lyžiarskych vlekov. Rovnako aj najdôležitejšie časti vystúpenia Ing. Jána Lohyňa uverejňujeme v rubrike Zaznamenali sme pre vás.

Ing. Ladislav Mačičák, Tatrapoma, Kežmarok - sa vo vystúpení zamerl predovšetkým na Smernicu ES 2009. S celým znením jeho vystúpenia sa môžete zoznámiť v rubrike Zaznamenali sme pre vás.

Po vystúpení jednotlivých prednášateľov viercerí účastníci seminára mali dotazy a pripomienky, a to najmä k vyhláske Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 499/2007, ktorá zaviedla nové pravidlá pri overovaní zdravotnej, zmyslovej a psychologickkej spôsobilosti a problémov s jej zabezpečením, pretože ju môžu vykonávať len zdravotné pracoviská, ktoré na to majú poverenie Ministerstva dopravy. Niekoľko otázok smerovalo aj na problematiku skúšok a kontrol na lyžiarskych vlekoch. Otázky i odpovede sú v rubrike Zaznamenali sme pre vás.



■ Zrenovaný hotel Družba, miesto konania tohtoročných Dni lanoviek a vlekov

Tlačová beseda

Treba hneď na úvod povedať, že tlačová beseda bola pre organizátorov určitým sklamaním, ktoré im pripravila malá účasť zo strany zástupcov masmédií. Hoci sekretariát združenia včas rozoslal vyše 30 pozvánok na konkrétne redakcie či priamo na novinárov, ktorí sa tematikou cestovného ruchu zaoberajú, zostali bez odozvy. Treba konštatovať, že predovšetkým na škodu médií a čitateľov, ktorí mohli byť pohoťovo informovaní o pripravenosti lyžiarskych stredísk na Slovensku na novú zimnú sezónu, ale aj samotných novinárov, pre ktorých bola pripravená obsiahla tlačová správa a priamo od účastníkov podujatia sa mohli dozvedieť veľa presných informácií.

Určite by si však vypočuli aj kritiku na svoju prácu, ved' často dávajú priestor len jednej (v danom prípade ochranárskej) strane, neoverujú si informácie a pod. Len pre ilustráciu uvedieme niektoré z kritik: v denniku Pravda z 13. októbra t. r. boli uverejnené úplne nesprávne ceny lyžiarskych lístkov pre novú sezónu, ktoré čitateľov zavádzajú; Hospodárske noviny uverejnili rozsiahly článok o tom, ako sa na Štrbskom Plese vyrubuje kosodrevina pre novú zjazdovku, a to v 5. ochrannom pásme. Pritom vôbec nejde o novú, ale o obnovovanú zjazdovku, ktorá tu bola vybudovaná už v rokoch 1942-43, kedy bol postavený aj najdlhší lyžiarsky vlek na Slovensku, takmer 3 000 m dlhý. A Tat-



ranský národný park vznikol až v r. 1949, teda zjazdovka tu bola už pred vznikom národného parku, do ktorého vôbec nemali byť zahrnuté už urbanizované časti. Pritom zjazdovka sa využívala až do r. 1970, neskôr sa prestala upravovať, preto zarástla, teraz sa obnovuje... V tlači sa objavujú bombastické titulky typu: Svet má strach o Tatry, TANAP príde o štatút národného parku a pod. Občania sú niektorými médiami jednostranne ovplyvňovaní.

Vráťme sa však k priebehu tlačovej besedy, ktorú viedol **Dr. Jozef Ivan z časopisu Cestovateľ**, ktorý vyzdvihol tradíciu organizovania tlačových besied v rámci podujatia Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov, na ktorej chce ZZ LAVEX prostredníctvom masovo-komunikačných prostriedkov informovať verejnosť o prípravách lyžiarskych stredísk pred novou zimnou sezónou. Základné informácie o pripravenosti stredísk, nových zariadeniach, ktoré pribudnú, ale aj o problémoch, s ktorými strediská cestovného ruchu zápasia, predniesol predseda predstavenstva ZZ LAVEX Ing. Ján Gavalier.

Ing. Ladislav Jurdík zo spoločnosti Sitour Banská Bystrica predstavil pripravovanú, už tretiu etapu Kategorizácie lyžiarskych stredísk na Slovensku pre roky 2009 - 2012. Do súčasnej druhej etapy pre roky 2006-2009 sa pôvodne zapojilo 75 stredísk, z ktorých 6 stredísk získalo 5 hviezdíčiek; 8 stredísk 4 hviezdíčky, 33 stredísk 3 hviezdíčky, 22 stredísk 2 hviezdíčky a 6 stredísk jednu hviezdíčku. V roku 2007 požiadalo o dodatočnú kategorizáciu ďalších päť stredísk. Všetky hodnotené strediská dostali plakety s grafickým formátom na CD-nosiči na použitie pri propagácii. Hlavnou myšlienkou projektu kategorizácie bolo ich jednotné hodnotenie podľa európskych kritérií. Kategorizácia sa stretla s úspechom, strediská toto hodnotenie využívajú na svoju propagáciu, na internetových stránkach, v prospektoch, na lyžiarskych lístkoch a pod. Informoval tiež o niektorých novinkách v informačných systémoch a o spolupráci s televíziou v Poľsku, Česku a Maďarsku pre informovanosť tamojších potenciálnych klientov.

Zástupca sekcie turizmu na Ministerstve hospodárstva SR Ing. Marián Bujna, riaditeľ odboru politiky a regionálneho rozvoja, informoval o programoch, v rámci ktorých môžu podnikatelia v cestovnom ruchu získať finančné prostriedky z európskych štrukturálnych fondov.

Bilancia celoročnej práce

Tak by sa stručne mohlo charakterizovať zasadnutie valného zhromaždenia členských organizácií ZZ LAVEX, ktorému bol venovaný druhý deň podujatia. Rokovanie otvoril predseda predstavenstva združenia Ing. Ján Gavalier, ktorý privítal všetkých zástupcov členských organizácií a hostí, ktorí sa podujatia zúčastňovali. V úvodnom príhovore pripomenul minulé jubileum – 40 rokov od založenia združenia, prvého profesijného združenia na Slovensku a význam práce, ktorú združenie od svojho vzniku vykonalo pri riešení mnohých problémov v rozvoji cestovného ruchu na Slovensku.

Po schválení programu, voľbe pracovného predstavenstva a mandátovej a návrhovej komi-

sie vykonali riaditeľ sekretariátu združenia kontroly plnenia uznesení z valného zhromaždenia, ktoré sa uskutočnilo 16. októbra 2007 na Podbanskom a ktoré sekretariátu a predstavenstvu ZZ LAVEX uložilo:

1. Pokračovať v aktívnej činnosti v medzinárodnej organizácii lanovej dopravy OITAF – ZZ LAVEX má zastúpenie priamo v riadiacej činnosti tejto inštitúcie a aktívne s OITAF-om spolupracuje. Podrobnejšie informácie podá Ing. Dušan Mikloš, podpredseda predstavenstva ZZ LAVEX, ktorý je zastúpený v riadiacom výbore OITAF-u.

2. Sekretariátu a predstavenstvu ZZ LAVEX pokračovať v spolupráci s Ministerstvom hospodárstva SR pri realizácii prijatej stratégie rozvoja cestovného ruchu na Slovensku – združenie aktívne spolupracovalo pri projekte posúdenia zónácie chránených území v rámci Natura 2000, kde sme v letnom období vyzvali všetky strediská, aby opätovne posúdili všetky investičné aktivity, pokiaľ ide o rozvoj stredísk. Získané podklady boli zaslané na Ministerstvo životného prostredia SR, ktoré je garantom projektu Natura 2000.

3. Získať od stredísk podklady týkajúce sa problémov pri odbere elektrickej energie pri prevádzke lyžiarskych stredísk a podnikatelia rokovanie s MH SR a Úradom pre reguláciu sieťových odvetví. Pri riešení tohto problému sa uskutočnilo viacero rokovaní na MH SR, so sekciou turizmu, začiatkom januára rokovanie so zástupcom odboru energetiky a surovínovej základne Ing. Jarábkom, bola zvolaná pracovná skupina, ktorá spracovala odborné stanovisko, boli oslovené spoločnosti Stredoslovenská a Východoslovenská energetika. V najbližších dňoch by sa malo uskutočniť stretnutie s predstaviteľom predstavenstva Stredoslovenskej energetiky. Sekretariát združenia aktívne pracuje na vyriešení tohto problému a o výsledkoch bude členskú základňu informovať.

Ocenenie zaslúžilých pracovníkov

Tradičným a veľmi milým okamihom rokovania valného zhromaždenia je odovzdávanie vyznamenaní pracovníkom za ich dlhoročnú a veľmi záslužnú prácu. V tomto roku bolo zlatým odznakom Za zásluhy v odbore osobných hor-

ských dopravných zariadení ocenených 10 pracovníkov lyžiarskych stredísk, dvaja pracovníci získali Čestné uznanie.

Zlatý odznak získali

Lubomír Veverica – Jasná Nízke Tatry, Demänovská Dolina. V oblasti OHDZ začal pracovať v roku 1969 v podniku IH Ružomberok na LD Chopok-sever. Od roku 1978 pracoval v PZ-CR Javorína v LS Záhradky. V tomto stredisku pracuje ako strojník LD dodnes. Pracoval pri výstavbe nových zariadení – LV H 130 Záhradky – Vyhliadka, F 10 Lúčky, KLD Otupné, SL Donovaly. Okrem strojníka lanovej dráhy vykonával aj funkciu zástupcu náčelníka na lanovej dráhe Poma II, úsek Záhradky. Ocenenie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.

Jozef Šuriňák, LS Roháče – Spálená, Tatrawest Zuberec. Významná osobnosť v oblasti lyžovania, rozvoja cestovného ruchu a výstavby OHDZ v Zuberca a okolí. V oblasti lyžovania pôsobil ako pretekár od žiackych kategórií a od roku 1972 už ako tréner, kde so svojimi zverencami dosiahol výrazné úspechy v rámci Slovenskej republiky. Bol pri všetkých rozvojových aktivitách lyžiarskeho strediska Roháče Spálená. V roku 1978 aktívne pracoval pri výstavbe LV Tatrapoma v stredisku a takisto aj v rokoch 2001-2002 pri výstavbe lanovej dráhy, ako aj zasnežovania, stravovacích a ubytovacích zariadení. Ťažko je vyrátať všetky jeho aktivity, pôsobí v oblasti podnikania vo viacerých firmách. Z posledných aktivít, ktoré sa mu podarilo v Spálenej úspešne presadiť, je výstavba novej zjazdovky a príprava prác na výstavbe novej lanovky. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.

Jozef Gurtler – I. Tatranská, Štrbské Pleso. Už 34 rokov pracuje na lanových dráhach a lyžiarskych vlekoch. V roku 1973 nastúpil pracovať na starú sedačkovú lanovku na Solisko ako staničný. V roku 1978 absolvoval skúšky ako strojník a strojný údržbár na LD Mostíky. Bol pri výstavbe lyžiarskeho vleku Poma na svahu Interski v roku 1974, lyžiarskeho vleku na Gerách v roku 1987, lanovej dráhy Mostíky v roku 1993 a lanovej dráhy Solisko v roku 2002. Zúčastňoval sa prác aj pri výstavbe zasnežovania

Foto: P. Griš



■ Z odborného seminára – zľava Ing. M. Grešo, Ing. L. Mačičák, Ing. M. Bujna, Ing. J. Gavalier a J. Krajčí



■ **Odvzdávanie vyznamenaní zaslúžilým pracovníkom**

v stredisku Štrbské Pleso. V súčasnosti pracuje ako strojník na lanovej dráhe Mostíky a ako obsluha lyžiarskeho vleku. Je jedným zo služobne najstarších pracovníkov v stredisku. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.

Pavol Pavela – I. Tatranská, a. s. Štrbské Pleso. Pri prevádzke OHDZ má už 26-ročnú prax. Na Štrbské Pleso prišiel pracovať v roku 1982, kde na starej lanovke na Solisko pracoval najskôr ako staničný, neskôr ako strojník, určitý čas aj ako zástupca náčelníka. Pracoval a pracuje aj ako obsluha lyžiarskych vlekov. Bol pri výstavbe vleku na Geravách v roku 1987, lanovej dráhy Mostíky 1993 a lanovej dráhy Solisko v roku 2002 i zasnežovacieho zariadenia v lyžiarskom stredisku Štrbské Pleso. V súčasnosti pracuje ako strojník a strojný údržbár na lanovej dráhe a ako obsluha lyžiarskeho vleku. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 50 rokov.

Ing. Peter Tomko – I. Tatranská, Štrbské Pleso. V oblasti horských dopravných zariadení začal pracovať hneď po ukončení vysokoškolského štúdia v roku 1982, keď do zamestnania nastúpil v Tatranskej správe účelových zariadení na Štrbskom Plese. Od roku 1983 pracuje ako technik strojného zariadenia, od roku 1984 je revíznym technikom strojných zariadení LD, má štátne skúšky spletača ocelových lán. Je horským vodcom – aktívne sprevádza klientov v horách na Slovensku i v zahraničí. Počas 26-ročnej práce bol pri všetkých rozhodujúcich aktivitách výstavby v lyžiarskom stredisku Štrbské Pleso, t. j. výstavba LV Geravy 1987, LD Mostíky 1993, LD Solisko 2002, zasnežovacie zariadenie v LS Štrbské Pleso. Okrem toho pracoval pri montáži lanovej dráhy firmy Poma v Turkmenistane. V súčasnosti je náčelníkom na LD Solisko a vedúcim strediska Štrbské Pleso. Ocenenie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 50 rokov.

Dušan Šimko – LS Drienica – Lysá (Besna). Svoju činnosť v oblasti OHDZ začal v roku 1989 v LS Drienica ako pracovník obsluhy LV. Po úspešnom podnikaní založil firmu Besna Drienica a stal sa spolujiteľom strediska na Drienici. V roku 1998 spoločnosť začala prevádz-

kovat dve hotelové zariadenia a dva LV. V roku 1998 sa podieľal na výstavbe dvoch nových LV na Drienici – Lysá a súčasne od roku 2000 prevádzkuje LD Drienica – Lysá. Je významným aktivistom v rozvoji cestovného ruchu v stredisku Drienica – Lysá a organizátorom verejného života v Drienici. V rokoch 1998 – 2001 bol členom predstavenstva ZZ LAVEX. Ocenenie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 50 rokov.

Milan Legutky – SKI CHEM Svit – LS Lopušná Dolina. Aktívne celé roky pomáhal pri vybudovaní lyžiarskeho strediska v Lopušnej Doline. Aj v oblasti lyžovania má svoje zásluhy – pôsobil ako tréner mladých lyžiarov, neskôr ako medzinárodný rozhodca. Podieľal sa na organizácii všetkých významných lyžiarskych pretekov vo Vysokých Tatrách. V minulosti pracoval pri obsluhu LV v stredisku Lopušná Dolina a bol aj vedúcim lyžiarskeho strediska. Ocenenie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 70 rokov.

Miroslav Hudák – SKI CHEM Svit – LS Lopušná Dolina. Dlhoročný pracovník v LS Lopušná Dolina ako obsluha LV. Zúčastnil sa výstavby LV Tatrapoma a zasnežovacieho systému v stredisku. Aktívne pracoval pri organizácii lyžiarskych pretekov v rámci Zimnej univerziády v roku 1999. V súčasnosti pôsobí ako obsluha LV a ako člen lyžiarskej služby v tomto stredisku. Ocenenie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 50 rokov.

Ing. Daniel Uhrin – Tatrapoma, Kežmarok. V oblasti OHDZ pôsobil od roku 1983 ako projektant elektrov v TPMP Kežmarok, kde s malou prestávkou vo firme Komi Stropkov, pracuje dodnes. Je hlavným projektantom elektro v oblasti LD. Je prakticky pri všetkých montážach el. zariadení LD, ktoré sám navrhol – vyprojektoval a ktoré za posledných 20 rokov Tatrapoma na Slovensku, ale aj v zahraničí postavila. Ocenenie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 50 rokov.

Ing. Miroslav Schmidt – Tatrapoma, Kežmarok. Od roku 1982 pracoval ako konštruktér v TPMP v Kežmarku. Prešiel viacerými funkciami – vedúci technológie, vedúci prípravy výroby, vedúci výroby a montáže. V súčasnosti je výrobným riaditeľom Tatrapomy. Bol pri všetkých rozhodujúcich udalostiach vo firme Tatrapoma Kežmarok v posledných rokoch. Okrem samotnej výroby LD dohliada aj na montáž a odovzdávanie LD do prevádzky doma i v zahraničí. Ocenenie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 50 rokov.

Čestné uznanie dostali

František Veselovský – SKI CHEM Svit – LS Lopušná Dolina. Aktivity menovaného sú spojené najmä s lyžovaním, bol aktívnym členom lyžiarskeho oddielu a trénerom združenárov. Bol pri výstavbe skokanských mostíkov na Štrbskom Plese a v Tatranskej Lomnici. Pôsobil aj ako medzinárodný rozhodca v tejto disciplíne. Aktívne sa zapájal do vybudovania lyžiarskeho strediska Lopušná Dolina, zúčastnil sa výstav-

by LV a zasnežovacieho systému. V súčasnosti pôsobí ako vedúci zasnežovania a má na starosti úpravu lyžiarskych tratí. Čestné uznanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 70 rokov.

Jozef Slabý – Jasná Nízke Tatry, Demänovská dolina. V oblasti OHDZ začal pracovať v roku 1973 v PZCR Javorina v stredisku Záhradky. Podieľal sa na výstavbe LD Poma I. a Poma II. v tomto stredisku. Po dokončení výstavby LD začal pracovať ako náčelník LD a v tejto funkcii pôsobil viac ako 20 rokov. Bol pri výstavbe všetkých LV v stredisku a zúčastnil sa všetkých aktivít strediska. Spomenúť treba aj jeho pôsobenie ako zástupcu zamestnancov v odboroch, ako aj jeho pôsobenie v dozornej rade spoločnosti SKI Jasná. Aktívne sa zapájal pri organizovaní lyžiarskych pretekov, či už išlo o Veľkú cenu Demänovských jaskýň, preteky Svetového pohára, Univerziády a ďalších, ktoré sa v stredisku konali. Dodnes pracuje ako strojník LD na Záhradkách. Čestné uznanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.

Vyznamenania a upomienkové darčeky oceneným odovzdali predseda predstavenstva Ing. Ján Gavalier a zástupca MH SR Ing. Marián Bujna. Za vyznamenaných sa srdečne poďakoval Milan Legutky zo strediska Lopušná Dolina. Ocenil, že združenie si vie uctiť dlhoročných pracovníkov a ich prácu. Sekretariátu združenia odovzdal svoju fotografickú publikáciu o Vysokých Tatrách.

Zhodnotenie práce združenia za uplynulý rok

So správou o činnosti združenia od posledného zasadnutia valného zhromaždenia vystúpil riaditeľ sekretariátu ZZ LAVEX Ing. Miroslav Grešo. Keďže všetky členské organizácie dostali písomnú správu, zameral sa vo vystúpení predovšetkým na najdôležitejšie činnosti združenia, ktorými sú zabezpečovať pre členské organizácie, ale rovnako aj pre tých, ktorí nie sú členmi združenia služby, ktoré sú nevyhnutné pre výstavbu a prevádzku zariadení v lyžiarskych strediskách, aby táto prevádzka bola bezpečná a spoľahlivá. Predovšetkým sú to odborné technické služby, revízie, kontroly a skúšky zariadení, ďalej výchova a vzdelávanie pracovníkov, ktorí pracujú a obsluhujú dopravné a ďalšie zariadenia v strediskách, združenie zabezpečuje vyše 10 druhov odborných školení. V uplynulom roku pracovníci združenia v rámci odbornej technickej činnosti vykonali 112 odborných prehliadok a skúšok strojných zariadení lyžiarskych vlekov, 40 revízných skúšok strojno-technologických častí lanoviek, 38 revízných skúšok elektrických zariadení lanoviek, 100 odborných prehliadok a skúšok elektrických zariadení lyžiarskych vlekov. V rámci výchovy a vzdelávania bolo v roku 2007 celkovo odborne vyškolených 1 056 pracovníkov z prevádzky lyžiarskych stredísk, čo je absolútny počet v doterajšej činnosti združenia.

Zmienil sa aj o 40. výročí založenia združenia, kde sa uskutočnilo spomienkové stretnu-



tie osobností, ktoré stáli pri vzniku združenia a o 36. Dňoch lanoviek a lyžiarskych vlekov, v rámci ktorých sa konala aj 11. medzinárodná výstava horskej techniky Interlavex 2007.

Informoval aj o práci na novelizácii normy STN 018027 k značeniu a zabezpečovaniu lyžiarskych tratí, na ktorej sa ZZ LAVEX spolupodieľalo so spoločnosťou Sitour na zosúladiení všetkých bezpečnostných značiek s medzinárodnými normami pre grafické značenie. Od novembra 2007 je norma v platnosti.

Zaoberal sa aj vydávaním časopisu LAVEX-info, kde opätovne požiadal zástupcov lyžiarskych stredísk o zasielanie informácií zo stredísk, o ich zámeroch, novinách a pod. Stačia strohé základné informácie, ktoré už redakcia sama upraví pre zverejnenie. Informoval aj o rozhodnutí predstavovať v časopise lyžiarske strediská formou reklamy. V č. 4/2008 bolo takto predstavené stredisko Snow Park Štrbské Pleso – nová zjazdovka. Máme schválený ceník za reklamu, ale keďže ide trochu o propagandistický krok a o obchodný vzťah s členskou organizáciou, možno sa na cene za takúto reklamu dohodnúť. Je možnosť aj takouto formou sa spropagovať, dať o sebe vedieť, ale súčasne pomôcť čiastočne ekonomike časopisu, umožniť jeho spestrenie a obohatenie o väčší rozsah a väčšiu farebnosť.

Hospodárenie združenia

Predseda dozornej rady Ján Bulík predniesol správu dozornej rady o práci dozornej rady a o kontrole hospodárenia združenia za rok 2007. Dozorná rada sa pravidelne schádza raz za štvrtok spolu so zasadnutím predstavenstva, takže získava prehľad o činnosti združenia a jeho hospodárení a ekonomických výsledkoch. V správe o činnosti, ktorú členské organizácie dostali v písomnej forme, boli podrobne analyzované výnosy a náklady za rok 2007. Na zasadnutí predstavenstva ZZ LAVEX a dozornej rady 10. 3. 2008 bol schválený predložený hospodársky výsledok za účtovné obdobie roku 2007 a návrh na rozdelenie zisku.

Dozorná rada kontrolou účtovnej evidencie ZZ LAVEX k 31. 12. 2007 nezistila žiadne nedostatky.

Bohatá diskusia

Na úvod diskusie vystúpil pracovník Slovenskej agentúry pre cestovný ruch Mgr. Boris Huslica, ktorý informoval o vyhlasovaných výzvach na predkladanie žiadostí o finančné prostriedky zo štrukturálnych fondov, poukázal na chyby, ktorých sa predkladatelia žiadostí najviac dopúšťajú. Upozornil, že všetky informácie o štrukturálnych fondoch možno nájsť na webových stránkach MH SR www.ekonom.gov.sk a na www.sacr.sk alebo www.slovakiatourism.sk, kde záujemcovia nájdu formulár žiadosti i príručku ako žiadosť vyplniť.

Ing. Sitek vo svojom vystúpení predstavil nové lyžiarske stredisko, ktoré sa buduje na Orave vo Vitanovej. Rozhovor o tomto stredisku prinášame v ďalšej časti nášho časopisu.

V rámci diskusie vystúpilo viacero zástupcov lyžiarskych stredísk, ktorí poukazovali na veľké

problémy, s ktorými sa stretávajú pri vybavovaní predpísaných zdravotných, zmyslových a psychologických prehliadok, kde sú prehnane požiadavky, pričom je iba niekoľko certifikovaných pracovísk, ktoré tieto prehliadky môžu vykonať.

Riaditeľ sekretariátu združenia informoval, že už o tom rokovali aj s vedúcim odborom bezpečnosti a štátneho dozoru Úradu pre reguláciu železničnej dopravy SR Jánom Krajčím a združenie sa bude týmto problémom zaoberať. Upozornil, že tu ani nejde o vyhlášku o odbornej spôsobilosti, problém je skôr v zákone o dráhach, kde je zapracovaná požiadavka, že pracovník, ktorý vykonáva činnosť na lanovej dráhe, musí okrem odbornej spôsobilosti preukázať aj zdravotnú, zmyslovú a psychickú spôsobilosť, ktoré môžu overovať len tie zdravotnícke zariadenia, ktoré majú na to oprávnenie Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR.

V diskusii vystúpil Ing. Dušan Mikloš, ktorý informoval o zasadnutí riadiacej rady medzinárodnej lanovkárskej organizácii OITAF. Informácia je v rubrike Zaznamenali sme pre vás. Ing. Marián Bujna z MH SR predniesol niekoľko poznámok k legislatíve. V predchádzajúcom i tomto roku bol v legislatívnom procese návrh zákona o združeníach v cestovnom ruchu. Tento legislatívny proces bol ukončený neúspešne, zákon neprešiel, ale s tým, že sa pripravuje nová legislatívna norma, a to zákon o turizme. Vyzval ZZ LAVEX, ale aj zástupcov stredísk, aby porozmýšľali nad tým, čo z ich hľadiska by mal tento zákon obsahovať, čo z ich pohľadu by mal riešiť. Zákon by nemal ísť do nejakých technických noriem, ale skôr do služieb, ktoré priamo ovplyvňujú zákazníkov v tom-ktorom stredisku. Proces prebieha tak, že do konca t. r. by mal byť spracovaný zámer a v budúcom roku sa pristúpi už k spracovaniu znenia tohto zákona. Nosnou myšlienkou zákona by malo byť aj vytvorenie finančných tokov v cestovnom ruchu.

Po správe mandátovej komisie predniesol predseda návrhovej komisie Ing. Peter Nanky návrh na uznesenie valného zhromaždenia. Valné zhromaždenie členských organizácií ZZ LAVEX, ktoré sa konalo 22. októbra 2008 pri príležitosti 37. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov v hoteli Družba v Jasnej:

A. Berie na vedomie:

1. Vyhodnotenie plnenia úloh uložených uznesením valného zhromaždenia zo dňa 16. 10. 2007;
2. Voľbu pracovného predsedníctva, návrhovej a mandátovej komisie;
3. Odovzdanie vyznamenani zaslúžilým pracovníkom;
4. Prednesenú správu o činnosti ZZ LAVEX za rok 2007.

B. Schvaľuje:

1. Správu dozornej rady o kontrole hospodárenia a účtovnej uzávierky za rok 2007 a rozdelenie zisku podľa uznesenia predstavenstva zo dňa 10. 3. 2008;

C. Ukladá:

1. Sekretariátu ZZ LAVEX pokračovať v aktívnej činnosti v rámci medzinárodnej organizácie OITAF;
2. Sekretariátu a predstavenstvu ZZ LAVEX pokračovať v spolupráci s Ministerstvom hospodárstva SR pri realizácii prijatej Stratégie

rozvoja cestovného ruchu na Slovensku;

3. Sekretariátu ZZ LAVEX uskutočniť rokovanie s predstavenstvom spoločnosti Stredoslovenská energetika ohľadom riešenia odberových diagramov a o výsledku informovať členskú základňu prostredníctvom časopisu LAVEX-info;

4. Aktívne sa zaujímať o problematiku zdravotnej, zmyslovej a psychickej spôsobilosti pracovníkov lanových dráh a vytvoriť tlak v rámci legislatívy prostredníctvom Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR na zmenu týchto podmienok. V rámci pripravovaného nového zákona o dráhach vytvorí patričný tlak na to, aby pracovníci lanoviek neboli posudzovaní v jednom koši s rušňovodičmi, vodičmi električiek a pod., aby diferenciácia bola dôslednejšia a aby nemuseli podstupovať nezmyselné vyšetrovania. Zdravotné vyšetrovania áno, ale ide o to, v akom rozsahu.

5. Zaoberať sa diskusijnými príspevkami a v prípade potreby na ne reagovať adekvátnym spôsobom, t. zn., ak vyplynie k nejakému príspevku potreba kontaktovať určité ministerstvo alebo konkrétnu inštitúciu, tak to vykonať, aby to bolo v záujme všetkých členských organizácií. Návrhy, s ktorými treba oboznámiť celú členskú základňu, zahrnúť do ďalšieho vydania časopisu LAVEX-info.

Uznesenie bolo v zmysle stanov schválené.

Zasadnutie valného zhromaždenia ukončil predseda združenia Ing. Ján Gavalier poďakovaním za aktívnu účasť a poprial všetkým strediskám veľa prírodného snehu, aby sa nemuseli pozeráť na to, ako rýchlo sa krúčia ručičky elektromerov pri technickom zasnežovaní. Zaželal im veľa spokojných návštevníkov, žiadne úrazy a dostatok finančných prostriedkov na ďalší rozvoj aj zo štrukturálnych fondov.

Miroslava Čerňanská

ZUSAMMENFASSUNG

In der zweiten Oktoberhälfte 2008 fand im bekannten Skizentrum Jasná das 37. traditionelle Zusammentreffen der Tourismusangestellten, die Tage der Seilbahnen und Skilifte statt. Ein Teil der Veranstaltung war auch ein Fachseminar mit Orientierung auf die Sicherheit der Seilanlagen in der Personenbeförderung. Renommiertere Fachmänner aus dem Bereich der Staatsaufsicht und der technischen Inspektion hielten Referate zum Thema „Neue Trends in der Begutachtung des Betriebs und der Sicherheit der Seilbahnen“.

SUMMARY

In the second half of October 2008, the 37th traditional meeting of tourism workers, the Days of Cableways and Ski-lifts took place in the famous ski resort Jasná. Part of the event was also an expert seminar with focus on safety of cable devices in passenger transport. Renowned experts from the field of state supervision and technical inspection presented reports on the subject of "New trends in evaluating operation and safety of cableways".



BEZPEČNOSTNÉ VYBAVENIE ZJAZDOVIEK



Zaznamenali sme pre vás... ...Z referátov odborného seminára

Ján Krajčí – vedúci odboru bezpečnosti a štátneho dozoru Úradu pre reguláciu železničnej dopravy SR

...Nariadením vlády, ktorým sa implementovala Smernica 2000/9 EÚ hovorí, že zariadenia lanových dráh sú určenými výrobkami, a tie podliehajú procesom posudzovania zhody, kde bola zavedená pôsobnosť notifikovaných orgánov. Takže Úrad pre reguláciu železničnej dopravy SR (ďalej len Úrad) ako orgán štátnej správy v tejto oblasti vykonáva len pôsobnosť orgánu dohľadu podľa osobitného predpisu, ktorým je zákon. Ako orgán štátnej správy vstupujeme do problematiky, ak všetko normálne beží a nie sú žiadne problémy až v etape, keď sa zariadenie uvádza do prevádzky. Úrad potom preveruje samotné zariadenie, jeho technickú spôsobilosť na základe podkladov, ktoré dostávame od dodávateľov vo vzťahu k vyhláseniam konformity príslušných častí tohto zariadenia, ktoré sa nazývajú určenými výrobkami...

...Úrad spraví príslušné úkony z hľadiska overenia spôsobilosti zariadenia, schváli spôsobilosť, vydá príslušné dokumenty, t. zn. vo vzťahu k lanovej dráhe povolenie a licenciu a potom nastupuje vlastná prevádzka týchto zariadení. Máme však, žiaľ, okrem pozitívnych poznatkov aj mnohé negatívne. Často sa stretávame s tým, že prevádzkovatelia zabúdajú na to, že sú povinní počas prevádzky lanových dráh zabezpečovať zhodu tohto zariadenia jednak s predpismi, s dokumentáciou, s pokynmi výrobcov atď. Zatiaľ sme to riešili väčšinou upozornením, opatreniami, ale ak by v budúcnosti tento trend mal postupovať, museli by sme pristúpiť k iným riešeniam...

...Ak má prevádzkovateľ zabezpečiť zhodu vo vzťahu jednak k technickému stavu zariadenia, ale aj k zabezpečeniu prevádzky, pre správnu prevádzku zariadenia musí určiť odborne spôsobilých pracovníkov, musí zabezpečovať technickú spôsobilosť, musí vykonávať údržbu, kontroly, opravy atď., na čo sú tiež stanovené určité pravidlá. Ak to chce zabezpečiť, musí mať k dispozícii dostatok náhradných dielcov, dnes už nemôže zháňať náhradné dielce tak, ako sa to robilo, že sa zháňali, kde sa dalo. Dnes už aj v tejto oblasti platia pravidlá, že sa musí zabezpečiť trvalá zhoda tohto zariadenia pri prevádzke...

...Čo sa týka odbornej spôsobilosti pracovníkov obsluhy zariadenia, je táto problematika riešená zákonom, že na overenie spôsobilosti bola poverená právnická osoba, v danom prípade je to ZZ LAVEX, ktoré dostalo od nás poverenie na overovanie odbornej spôsobilosti zamestnancov dráh a zamestnancov dopravy na dráhach. V tejto súvislosti musím kladne hodnotiť činnosť ZZ LAVEX, pretože

pracovníci, ktorí sa zúčastňujú na tejto činnosti, skutočne veľmi seriózne pristupujú k tejto problematike a som presvedčený, že je to na prospech aj spomínanej bezpečnosti prevádzky na týchto zariadeniach...

... Od minulého roka boli zavedené nové overovania zdravotnej, zmyslovej a psychickej spôsobilosti. Chcem pripomenúť prevádzkovateľom, najmä tým novým, ktorí pripravujú nové lanové dráhy do prevádzky, aby sa s týmto oboznámili, pretože z ustanovenia vyhlášky č. 499/2007 vyplýva, že zdravotnú spôsobilosť, zmyslovú a psychickú spôsobilosť, musia mať aj zamestnanci lanových dráh. Týka sa to pracovníkov, ktorí vykonávajú alebo sa zúčastňujú na prevádzke na dráhe a na doprave na dráhe. Z technikov, ktorí sa tam nachádzajú, je to jednoznačne náčelník, strojník a staničný. Na lanovke sú často tieto funkcie zdvojené, t. zn., že niektorí pracovníci robia napríklad činnosť údržbára a súčasne aj činnosť staničného. A keď vykonávajú činnosť staničného, obsluhujú danú dráhu, preto podľa vyhlášky musia absolvovať overenie zdravotnej spôsobilosti. Problém je však v tom, že zákon hovorí, že overovanie zdravotnej, zmyslovej a psychickej spôsobilosti musí robiť ministerstvom dopravy overená právnická osoba. S platnosťou od 15. 11. 2007 musia všetci uvedení pracovníci absolvovať lekársku prehliadku v tých organizáciách, ktoré majú štatút pracovno-zdravotnej služby, ostatné doklady sa nemôžu uznávať...

...Chcem upozorniť, na základe našich poznatkov z kontrol, že sa často zabúda na jedno ustanovenie zákona o dráhach, ktoré hovorí z hľadiska tzv. systému riadenia bezpečnosti, že organizácia, ktorá prevádzkuje dráhu, musí mať vytvorenú určitú organizačnú štruktúru, systém riadenia prevádzkovania dráhy atď. Čo sa týka lanových dráh, organizačná štruktúra v rámci tohto systému riadenia bezpečnosti by mala obsahovať kompetencie, zodpovednosti vedúcich a ostatných pracovníkov za vykonávanie činnosti pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe, pri údržbe dráhy, opravách na dráhach a pod. Podľa našich skúseností v rámci organizácie často chýba takéto určenie konkrétnych kompetencií. V tejto súvislosti chcem upozorniť, že podľa nového návrhu zákona sa dáva požiadavka pri udeľovaní povolení, že organizácia musí predložiť, že má vytvorenú organizačnú štruktúru, ktorá je garanciou z hľadiska určitej bezpečnosti prevádzky...

...Zo skúseností a poznatkov, ktoré máme, sme náhodou zistili, že v niektorých strediskách je sice obsluha vyškolená, má skúšky, príde na lanovku, sedí tam a diva sa, ako cestujúci idú, ale pritom im vôbec neprekáža, že niektorí cestujúci majú problémy napríklad pri nastupovaní či vystupovaní, že nemajú vytvorené podmienky pre bezpečný nástup alebo výstup a pritom sú to základné povinnosti, od ktorých sa odvíja bezpečnosť cestujúcich.

Preto chcem apelovať najmä na nových prevádzkovateľov, ktorí pripravujú odovzdanie zariadení do prevádzky, aby venovali veľkú pozornosť aj výberu pracovníkov...

Ing. Ján Lohyňa – ústredný inšpektor zdvihačích zariadení a metrologie, Technická inšpekcia Bratislava

(Z jeho vystúpenia vyberáme časti, ktoré sa týkajú prevádzky lyžiarskych vlekov.)

...Aké sú legislatívne požiadavky? Je to predovšetkým nariadenie vlády č. 183/2002, v novom znení č. 78/2004, ktorým sa do legislatívy transponuje Smernica EÚ. Nariadenie vlády je vlastne vykonávacím predpisom k zákonu o technických požiadavkách na výrobu a posudzovanie zhody.

...Čo je účelom nariadenia vlády? Vytvoriť predpoklady na preventívne pôsobenie z hľadiska ochrany pred možnými nebezpečnými situáciami z hľadiska ochrany života, zdravia a majetku.

...Čo je obsahom nariadenia vlády? Ustanovuje požiadavky na ochranu bezpečnosti a zdravia, ktoré musí zariadenie spĺňať, ďalej požiadavky na označovanie týchto zariadení, ktoré sú v súlade s príslušnými predpismi, postupy posudzovania zhody a kritéria na autorizované osoby.

...Čo sa podľa nariadenia vlády považuje za zariadenie? Podľa tohto nariadenia je to určené zariadenie na prepravu osôb vo vozňoch alebo vlečnými zariadeniami, ktoré sú zavesené alebo presúvané jedným alebo viacerými lanami umiestnenými pozdĺž trate. Novelou NV č. 78/2004 sa jednoznačne povedalo, že za zariadenia sa považujú bezpečnostné komponenty a podsystémy.

Čo je chápané ako vlastné zariadenie? Sú to pozemné lanové dráhy, visuté lanové dráhy a lanové vleky. Ide o celkový systém inštalovaný na mieste určenia tým, že sa stáva časťou infraštruktúry a podsystémov uvedených v samostatnej prílohe nariadenia vlády. Infraštruktúra sa chápe ako trať, systémové prvky a konštrukcia stanic a traťových konštrukcií vrátane základov potrebných na vybudovanie tohto zariadenia.

Podsystémami sú: Laná, lanové spojky a koncovky.

...Pri návrhu zariadenia sa vykoná bezpečnostná analýza, nariadením vlády je stanovené, v akom rozsahu sa má vykonať. Na záver bezpečnostnej analýzy sa vypracúva bezpečnostná správa, ktorá už obsahuje konkrétne opatrenia na zníženie rizík a zoznam bezpečnostných komponentov a podsystémov...

...Ďalším predpisom, ktorý upravuje z hľadiska bezpečnosti technických zariadení aj režim prevádzkovania lyžiarskych vlekov, je často diskutovaná vyhláška č. 718/2002. Jej



novela je v medzirezortnom pripomienkovaní, znenie tejto vyhlášky má viacero variánt, ale v podstate stavia na základoch, na ktorých bola vybudovaná vyhláška č. 718/2002...

...Príloha tejto vyhlášky č. 1 hovorí o vyhradených technických zariadeniach s najvyššou mierou ohrozenia, kde v skupine A sú zaradené aj lyžiarske vleky.

Chcem upozorniť na prílohu č. 6 tejto vyhlášky, ktorá hovorí, akým spôsobom sa robia prehliadky a skúšky zdviacich zariadení, teda aj lyžiarskych vlekov. Lyžiarsky vlek je vyhradeným zdviacim zariadením s vysokou mierou ohrozenia a pred uvedením do prevádzky treba vykonať prvú úradnú skúšku, úradnú skúšku po rekonštrukcii a opakovanú skúšku po 10 rokoch...

Z hľadiska technických noriem práve norma STN 1709 hovorí o kontrole pred uvedením do prevádzky, o údržbe, prevádzkovej kontrole a skúškach. Táto norma hovorí o pravidelných kontrolách, viacmesačných, ročných, viacročných, hovorí aj o prípadoch po mimoriadnych situáciách, po prerušení prevádzky atď., akým spôsobom postupovať, aké kontroly sa vykonávajú, prevádzkové kontroly a skúšky bežné, denné pred uvedením zariadenia do prevádzky, v prípade mimoriadnych udalostí atď.

... Pokiaľ ide o laná, ako vidíme pri kontrolách, táto oblasť je prevádzkovateľmi dosť opomínaná, a to vizuálnymi kontrolami, najmä elektromagnetickými kontrolami. Norma hovorí, že automaticky pri nasadení lana sa musí urobiť defektoskopia, jednak aby bolo možné skontrolovať miesto zápletu, jednak celkový stav lana. Boli aj také prípady, že nové lano vinou zlého skladovania bolo nevyhovujúce. Tabuľka spomínanej normy pri ťažných a dopravných lanách, čo sa týka lyžiarskych vlekov, jednoznačne musí byť vykonaná defektoskopická kontrola lana pri nasadení lana a potom kontroly v 4. roku, v 7., 10., 13. roku a ak je lano staršie, každé 3 roky...

Čo Technická inšpekcia pri svojej činnosti zisťuje? V prvom rade je to dokumentácia zabezpečovania prevádzky. Často zisťujeme, že prevádzkovateľ nemá k dispozícii vlastný projekt, hlavná zostava technologického zariadenia, chýbajú pozdĺžne profily trate vleku, technická správa pre konkrétne umiestnenie vleku, chýbajú schémy zapojenia, atesty dopravných, napínicích, bezpečnostných lán, nie sú dokladované východiskové revízne správy, chýbajú kolaudačné rozhodnutia, v niektorých prípadoch chýbajú prevádzkové predpisy pre údržbu a opravy, vrátane technologických postupov na prevádzku. Nie je vedená v plnom rozsahu prevádzková kniha vleku so všetkými údajmi o údržbe, vykonaných opravách, prehliadkach, výmenách, o naložení a údržbe lana atď. Nie sú dodržiavané lehoty predpísaných prehliadok a skúšok....

(Prednášateľ upozornil aj na veľa nedostatkov, ktoré pri kontrolách TI zisťuje v oblasti vlastnej oceľovej konštrukcie, v staniaciach, v oblasti orientačnej a vo výstražných nápisochoch. Chýba číslovanie podpíer, prístupy na podpéry, chýbajúce zábrany, oplôtky, vlast-

ná dráha lyžiarskej stopy nie je v požadovanej tolerancii atď. Bolo toho skutočne až neuveriteľne veľa.)

Na záver svojho vystúpenia povedal: „Technická inšpekcia je pripravená, robíme nestranné a odborné posúdenia lyžiarskych vlekov, je to skutočne na vás, prevádzkovateľoch lyžiarskych vlekov, aby ste mali aktuálny obraz o vašom zariadení, sme pripravení v tejto oblasti poskytnúť naše služby.“

Ing. Ladislav Mačičák - Tatrapoma Kežmarok

Keďže moji predrečníci povedali už takmer všetko, čo som mal pripravené, uvediem niečo ešte k Smernici ES 2000/9, ktorá je v platnosti už viac ako 4 roky...

Aj napriek tomu sa pri jej aplikácii v praxi vyskytujú mnohé nejasnosti, preto nie je na škodu, ak si pripomenieme niektoré jej aspekty.

Európsky Parlament a rada Európy prijali 20. 3. 2000 smernicu ES 2000/9 o zariadeniach osobnej lanovej dopravy (ZOLD) s platnosťou od 3. 5. 2000. Smernica tak, ako aj ostatné smernice EÚ, bola vypracovaná jednak podľa takzvaného Nového prístupu technickej harmonizácie metódy uplatnenia práva a jednak podľa Celkového prístupu.

Nový prístup spočíva v tom, že v právnom predpise sa určuje len základné požiadavky, ktoré zabezpečia vysokú úroveň bezpečnosti zariadení a národné orgány budú sledovať len to, aby základné požiadavky boli splnené. Výrobným podnikom je tým umožnená slobodná voľba, ako ich splní.

Celkový prístup je metóda posudzovania zhody výrobku so základnými požiadavkami podľa takzvaných modulov. Potom pri používaní jednotlivých modulov sa zúčastňujú tí, ktorí sú zodpovední za uvedenie výrobku do obehu a nezávislé skúšobné orgány notifikované osoby.

Smernica pre lanové dráhy, určené na dopravu osôb sa neobmedzene pridržiava Nového prístupu a Celkového prístupu.

Do slovenskej legislatívy bola smernica implementovaná Nariadením vlády SR č. 183/2002 a nadobudla účinnosť 1. mája 2002 s tým, že vyrábať a uvádzať do prevádzky podľa dovtedy platných predpisov zariadenia na osobnú lanovú dopravu bolo možné najdlhšie do 3. 5. 2004. Bezpečnostné komponenty a podsystemy uvedené na trh po nadobudnutí účinnosti VN mohli spĺňať požiadavky na ich vlastnosti podľa dovtedy platných predpisov len do 3. mája 2003, aj keď smernica pripúšťala v prechodnom štvorročnom období výstavbu a uvádzanie do prevádzky zariadení, ako aj uvádzanie na trh bezpečnostných komponentov a podsystemov podľa dovtedy platných predpisov na ich území do 3. 5. 2004.

Smernica a teda aj NV č.183/2002 komplexne rieši bezpečnostno-technické požiadavky a problematiku uvádzania na trh tam vymenovaných jednotlivých druhov zariadení,

pričom taxatívne vymenúva, ktoré zariadenia tam nepatria. Dalo by sa teda očakávať, že uvádzanie na trh, do prevádzky a dozorovanie týchto zariadení sa bude zastrešovať jednotnými pravidlami. Napriek logike a skutočnosti, že vo väčšine štátov EÚ tomu tak je, na Slovensku nie. Napríklad pri uvádzaní v zmysle platnej legislatívy lyžiarskeho vleku na trh, teda v etape projektovania, výroby, montáže, je potrebné okrem iného riadiť sa príslušnou smernicou, teda smernicou EÚ 2000/9, resp. NV č.183/2002, v etape uvedenia do prevádzky tu vstupuje vyhláška MPSV č.718/2002, pričom pri lanovkách sa uvádzanie do prevádzky riadi zákonom o dráhach.

Na druhej strane treba povedať, že smernica pripúšťa, aby členské štáty boli naďalej oprávnené vydávať predpisy pre ich plánovanie, schvaľovanie, výstavbu a prevádzkovanie, pretože lanovkové zariadenia sú zvláštnou skupinou zariadení, ktoré je potrebné spravidla osadiť do okolitej prírody, zmontovať do funkčného celku na mieste, obvykle za pomoci špeciálnych postupov a mechanizmov, pričom sa musia rešpektovať pravidlá a normy súvisiace so životným prostredím, miestnymi podmienkami, musí byť tiež vecou členských štátov určiť, kedy je potrebné pretieto zariadenia skúška zlučiteľnosti so životným prostredím a pod.

Ako som v úvode uviedol, smernica je spracovaná na princípe takzvaného nového a celkového prístupu, teda stanovení základných bezpečnostných požiadaviek a posudzovaní zhody výrobkov s týmito požiadavkami. Aby bolo možné ľahšie preukázať zhodu zariadení so základnými požiadavkami, sú do európskej legislatívy zavedené tzv. harmonizované normy. Dodržanie týchto harmonizovaných noriem potom zakladá predpoklady, že výrobok základné požiadavky spĺňa, teda, že je v zhode so smernicou. Nedodržanie harmonizovanej normy neznamená automaticky nezohodu so smernicou, pokiaľ riešenie spĺňa stanovené základné požiadavky. Vyplýva to z toho, že i harmonizované normy nie sú normami záväznými, ale odporúčanými. Ich využívanie je dobrovoľné, dopĺňujú a konkretizujú základné požiadavky smernice.

Každé zariadenie v zmysle smernice pozostáva z infraštruktúry (systémové údaje, trať, základy, konštrukcie staníc a traťových konzol), tzv. podsystemov a bezpečnostných komponentov. Sú to kategórie, ktoré sa doteraz nepoužívali, podobne ako bezpečnostná analýza a bezpečnostná správa. Smernica definuje bezpečnostný komponent ako každú súčiastku alebo skupinu súčiastok, zlyhanie ktorých spôsobí ohrozenie bezpečnosti alebo zdravia cestujúcich, obsluhy, ale aj tretích osôb, ich zatriedenie vyplynulo z bezpečnostnej analýzy, teda výberu komponentov, od ktorých závisí bezpečnosť zariadenia. Zoznam bezpečnostných komponentov musí byť uvedený v bezpečnostnej správe. Smernica taxatívne neurčuje, kto má bezpečnostnú analýzu vypracovať, ale určuje, kto má o vypracovanie požiadať (investor). Obyčajne to zabezpečujú výrobcovia, ktorí potom určujú,



aký prvok, resp. súčiastka je bezpečnostný komponent.

Podsystemy smernica nedefinuje, ale priamo ich vymenúva. Vo všeobecnosti však podsystemy môžu byť samostatné zostavy, ale aj podzostavy, ktoré sú použiteľné aj v iných zostavách. Detailné zatriedenie je záležitosťou výrobcu, musí sa však pridržiavať členenia v zmysle prílohy 1 smernice. V zmysle smernice na bezpečnostné komponenty a na podsystemy je uplatňovaná metóda Celkového prístupu, potom bezpečnostné komponenty a podsystemy spĺňajú požiadavky, ak majú vydané vyhlásenia o zhode podľa smernice, resp. NV 183/2002. V prípade bezpečnostných prvkov je povinnosťou výrobcu označiť ich znakom CE. Posudzovanie zhody podsystemu sa vykonáva najmä v etape dokončenia, teda na mieste inštalácie. Podsystem obsahujúce spravidla bezpečnostné komponenty rôznych výrobcov, to potom znemožňuje jeho označenie znakom CE. Vyhlásenie o zhode vystavuje výrobca alebo jeho splnomocnenec na základe posudzovania zhody (certifikácie) autorizovanou, resp. notifikovanou osobou.

Za ukončenú etapu výstavby, resp. predaja nového zariadenia pri uvádzaní na trh sa považuje ak:

- je vyrobené a zmontované na určenom mieste prevádzkovania v súlade s bezpečnostnými požiadavkami stanovenými smernicou, resp. NV 183/2002 a je k nemu dodaná príslušná sprievodná dokumentácia, najmä:
- Bezpečnostná správa (závery bezpečnostnej analýzy);
- Dokumenty preukazujúce zhodu bezpečnostných komponentov a podsystemov;
- Dokumenty určujúce podmienky na prevádzku, jej obmedzenia, údržbu, nastavenia a skúšanie zariadenia.

Investor potom tieto doklady (ako aj ďalšie) predkladá príslušnému orgánu štátnej správy, ktorý schvaľuje uvedenie zariadenia do prevádzky.

Ako je to však so zariadeniami, ktoré sú premiestňované na iné stanovište. Zákon 264/1999 Z. z. o technických požiadavkách na výrobky a posudzované zhody jednoznačne stanovuje, že použité určené výrobky alebo po podstatnej úprave opätovne uvádzané na trh, sa považujú za prvý raz uvedené do obehu. Toto vyplýva aj zo smernice, predovšetkým povinnosť vykonať bezpečnostnú analýzu a dodržať postup pri uvádzaní do prevádzky. Tu ale na rozdiel od nového zariadenia nemusí byť pre bezpečnostné prvky a podsystemy, ktoré neboli menené, urobená certifikácia. Avšak pre bezpečnostné prvky a podsystemy inovované alebo nové platí, že musia spĺňať základné požiadavky smernice, teda musia byť podrobené certifikácii.

V tejto súvislosti sú časté otázky, ako je to s náhradnými dielcami na zariadenia vyrobené pred platnosťou smernice. O tejto problematike boli pomerne značné diskusie. Výsledkom týchto diskusií je stanovený postup, podľa ktorého na bezpečnostné prvky a podsystemy vyrábané len ako náhradné dielce a sú identické s dielcami vyrábanými pred

platnosťou smernice alebo aspoň takmer identické, nemusia byť podrobené certifikácii. Naopak, pre bezpečnostné komponenty a podsystemy, ktoré sa vyrábajú pre nové aj staré zariadenia, je potrebná certifikácia.

Podrobnejšie informácie sú v Aplikačnej príručke Smernice 2000/9 ES vydané Európskou komisiou, ktorej preklad, resp. prispôbenie na slovenské pomery, bolo v pláne úloh Ústavu normalizácie a merania ešte v roku 2006, doteraz však vo vestníku zverejnená nebola.

Ing. Dušan Mikloš – Informácia zo zasadnutia riadiaceho výboru OITAF

Dňa 5. 11. 2008 sa uskutočnilo už 117. riadne zasadnutie riadiaceho výboru OITAF. Uplynulé mesiace od apríla boli mimoriadne bohaté na činnosť tejto organizácie. Informovali sme už o zasadnutí, ktoré sa uskutočnilo 10. apríla 2008 v Bolzane. Zasadnutie okrem riešenia problémov s prípravou ďalších odporúčacích smerníc lanových dráh sa zameralo na prípravu valného zhromaždenia, ktoré sa malo uskutočniť v dňoch 16. a 27. júna v Osle.

Ďalším dôležitým bodom programu bola príprava celosvetového kongresu OITAF v roku 2011. Aj keď sme sa na valnom zhromaždení nezúčastnili, aspoň zhruba chceme oboznámiť s jeho programom. Po úvodných pozdravoch a voľbe predsedníctva a komisií podal správu o činnosti prezident OITAF - Jean Charles Farando. V správe zhrnul celkovú činnosť, pričom vyzdvihol najmä prácu odborných komisií, ktoré tvoria odporúčanie smernice. Tieto sú podkladom pre legislatívne konania, ktoré súvisia s prevádzkou lanových dráh vo všetkých krajinách EÚ.

V ďalšom bode odznela správa o stave a čerpaní rozpočtu organizácie. Rozpočet je v príjmoch a výdavkoch vyrovnaný.

Voľba riadiaceho výboru a revíznej komisie potvrdila okrem dvoch všetkých pôvodných členov. Ku zmene došlo v revíznej komisii,

kde Artura Doppelmayra vystriedal jeho syn Michael Doppelmayr. Ku zmenám došlo na dvoch postoch viceprezidentov

Samostatným bodom programu bolo predstavenie mesta Rio de Janeiro, kde sa bude konať kongres OITAF v roku 2011. Súčasťou valného zhromaždenia bol aj odborný seminár, ktorý sa konal po skončení valného zhromaždenia. Hlavnou témou bol vzťah ekológie a prevádzky lyžiarskych stredísk.

Na zasadnutí 5. 11. 2008 boli odsúhlasené protokoly zo zasadnutí výborov č. 115 a 116 z Oslo. V ďalšom bode bol prerokovaný stav príprav kongresu OITAF v roku 2011 a boli menovaní členovia organizačného výboru kongresu. Členovia boli vyzvaní na predloženie odborných tém na seminári, ktorý bude súčasťou kongresu.

Doplnili sa aj návrhy na konečné znenie odporúčajúcej smernice Premiestnenie jestvujúcich lanoviek. O uvedenej smernici sme už informovali na valnom zhromaždení ZZ LAVEX v Jasnej. Konečné znenie tejto smernice bude postúpené všetkým členským štátom OITAF. V rámci medzinárodnej výstavy Interalpín, ktorá sa uskutoční v apríli 2009 v Innsbrucku, bude odborný seminár s hlavnou témou Elektrotechnické zariadenia v lanovej doprave. Seminár sa uskutoční dňa 24. 4. 2009 priamo na výstavisku.

Vzhľadom na to, že ochrana životného prostredia hrá v celosvetovom meradle čoraz väčšiu úlohu, bol v rámci OITAF-u vytvorený nový študijný výbor, ktorý bude túto problematiku skúmať a riešiť vo vzťahu k lanovej doprave a úprave trati v zimných lyžiarskych strediskách. Jednotlivé štáty boli vyzvané, aby odporučili odborníkov, ktorí budú pri riešení problematiky k dispozícii.

V budúcom roku OITAF oslávi 50. výročie svojej činnosti. Riadiaci výbor uvažuje o organizácii slávnostného zasadnutia, ktorého by sa mali zúčastniť zástupcovia zainteresovaných organizácií zo všetkých členských štátov.

Po prerokovaní ďalších organizačných otázok bolo zasadnutie ukončené. Najbližšie zasadnutie určili na 24. 4. 2009 v Innsbrucku.



■ Účastníci valného zhromaždenia členských organizácií ZZ LAVEX



Oznamy a informácie

XV. medzinárodná konferencia

Výskum, výroba a použitie ocelových lán, dopravníkov a ťažných zariadení

Vdňoch 7. až 10. októbra 2008 sa v Grand hoteli Permon vo Vysokých Tatrách už po pätnásty raz stretli účastníci medzinárodnej vedeckej konferencie Výskum, výroba a použitie ocelových lán, dopravníkov a ťažných zariadení. Konferencia sa uskutočnila pod záštitou rektora Technickej univerzity v Košiciach Dr.h.c. mult. Juraja Sinaya, DrSc. a dekana Fakulty BERG TU v Košiciach prof. Ing. Gabriela Weissa, PhD.

Organizátormi konferencie boli Technická univerzita v Košiciach, Fakulta BERG TU v Košiciach a Ústav logistiky priemyslu a dopravy Fakulty BERG. Významnú úlohu pri príprave a priebehu konferencie zohrali tiež spoluorganizátori: Rudarsko Geološki Fakultet Belehrad, Srbsko; Inkrusta J. Hulín, spol. s r.o., Hlohovec; Lana Vamberk; ZZ LAVEX Liptovský Mikuláš; Zväz hutníctva, ťažobného priemyslu a geológie Slovenskej republiky; Continental Matador Rubber, s.r.o., Púchov; INCO engineering, s. r. o., Praha; Tatranské lanové dráhy Tatranská Lomnica; ŠTOR CAD Computers, s. r. o., Bratislava.

Pätnásty ročník konferencie bol premiérov rozdelený do troch sekcií. Prvá sekcia sa venovala problematike ocelových lán a odborným garantom bol doc.

Ing. Vierošlav Molnár, PhD. z Ústavu logistiky priemyslu a dopravy Fakulty BERG TU v Košiciach. Náplňou druhej sekcie bola problematika pásovej dopravy a odborným garantom bola prof. Ing. Daniela Marasová, CSc. z Ústavu logistiky priemyslu a dopravy Fakulty BERG TU v Košiciach. Tretia sekcia sa venovala problematike ťažných zariadení zvislej dopravy, kde bol odborným garantom Ing. Jan Houdek, PhD. z firmy INCO engineering, s. r. o., Praha, Česká republika.

Na úspešnom priebehu konferencie má zásluhu práca organizačného výboru, ktorý pracoval pod vedením Ing. Gabriela Fedorka, PhD.

V rámci otvorenia konferencie, na ktorom úvodné slovo predniesol predseda organizačného výboru Ing. G. Fedorko, PhD., vystúpili Dr.h.c.mult. prof. Ing. Juraj Sinay, DrSc., Ing. J. Houdek, PhD., prof. Ing. Jozef Hansel z AGH Krakov a Dr.h.c. Miloš Grujič z RGF Belehrad. Na konferencii sa prezentovalo 150 účastníkov zo siedmich krajín, okrem Slovenska aj z Českej republiky, Poľska, Srbska, Maďarska, Nemecka a Ruska.

V rámci konferencie v jednotlivých sekciách odznelo 70 zaujímavých prednášok, z 81 prednášok, ktoré boli uverejnené v zborníku abstraktov. Prednášky sa týkali problematiky ocelových lán, pásovej dopravy a ťažných zariadení. Prednášky sú uverejnené v mimoriad-



nom číse časopisu Doprava a logistika, ktorý vydáva Ústav logistiky priemyslu a dopravy v spolupráci s RGF Belehrad a ich abstrakty v tlačenej zborníku. Z celkového počtu 81 prednášok bolo 29 od domácich autorov a 52 prednášok pripravili zahraniční autori. Úvodná prednáška, ktorej autormi boli prof. Ing. Ján Boroška, CSc. a prof. Eduard Štroffek, CSc., oboznámila účastníkov konferencie pútavou formou s doterajšou históriou 14 konferencií. Účastník 1. konferencie Günter Gedecke mal ďalšiu prednášku, ktorá sa tiež týkala histórie pod názvom: Od Piešťan po Podbanské z pohľadu výrobcu ocelových lán.

Pri otvorení konferencie dekan Fakulty BERG TU v Košiciach prof. Ing. Gabriel Weiss, PhD. udelil dlhoročným účastníkom a spoluorganizátorom konferencie zlaté a bronzové medaily Fakulty BERG.

V rámci otvorenia konferencie organizátori odmenili: 500. zahraničného účastníka konferencie, 200. autora prednášky zo zahraničia a 1200. domáceho účastníka. Od predsedu organizačného výboru dostali fľašu šampanského rovnako ako 15. prihlásený účastník konferencie.

Počas konferencie sa uskutočnilo aj stretnutie účastníkov 1. konferencie v roku 1974 v hoteli Magnólia v Piešťanoch, ktorým stretnutie bude pripomínať pamätný list.

V rámci dvoch spoločenských večerov vystúpila dievčenská tanečná skupina z Popradu a country hudobná skupina z Popradu. Na druhom spoločenskom



■ Otvorenie medzinárodnej konferencie o lanách



■ Exkurzia účastníkov konferencie na Hrebienok



■ Exkurzia vybraných účastníkov konferencie na Skalnaté pleso a Lomnické sedlo



večeri organizátori konferencie pripravili skok cez kožu, v ktorom bolo 7 vybraných účastníkov konferencie prijatých do Čechu lanárskeho.

Stalo sa tradíciou, že súčasťou každej konferencie je aj bohatý sprievodný program. Nebolo tomu inak ani v pätnástom ročníku konferencie. Vybraní účastníci konferencie navštívili Skalnaté pleso a Lomnické sedlo a v posledný deň konferencie sa uskutočnila exkurzia všetkých účastníkov konferencie novou pozemnou lanovkou na Hrebienok. Na zabezpečení exkurzií sa podieľali pracovníci Tatranských lanových dráh z Tatranskej Lomnice. Počas cesty pozemnou lanovkou si účastníci vypočuli podrobné technické informácie o novej lanovej dráhe a prezreli si strojovňu lanovky s odborným výkladom náčelníka lanovky. Potom väčšina účastníkov pokračovala v pešej túre k Studenovodským vodopádom.

Na záver konferencie sa účastníci konferencie stretli na slávnostnom obede v horskom hoteli Hrebienok na Hrebienku, kde odznela informácia, že ďalší,

v poradí šestnásty ročník konferencie, sa uskutoční tradične v Grand hoteli Permon o dva roky, na jeseň 2010.

Doc. Ing. Vierošlav Molnár, PhD., Ing. Gabriel Fedorko, PhD., prof. Ing. Ján Boroška, CSc., Fakulta BERG TU Košice

www.jasenskadolina.sk








- 12 km od Martina, v pohorí Veľká Fatra
- 7 lyžiarskych vlekov, štvorsedačková lanovka
- prepravná kapacita 6100 os./hod.
- mechanické zasnežovanie, večerné lyžovanie
- bezplatné parkovanie priamo pri vlekoch

Služby:

- Informačné centrum
- skiservis, požičovňa športových potrieb
- lyžiarska škola a škôlka
- stravovanie, ubytovanie
- snowtubing

Kontakt:

Tel./Fax.: 043/429 77 17
e-mail: jased@jasenskadolina.sk
www.jasenskadolina.sk



Deň horskej záchranej služby

V sobotu 27. septembra 2008 sa stretli horskí záchranári so svojimi priaznivcami a širokou verejnosťou na tradičnom Dni Horskej záchranej služby. Tento deň sa v minulosti konal vždy vo Vysokých Tatrách. V súčasnosti jeho organizovanie rotuje v rámci oblastných stredísk HZS, aby mohli horskí záchranári predstaviť svoju záchrannú činnosť aj v iných oblastiach Slovenska.



■ **Ústredný náčelník HS na Slovensku J. Matlák a náčelník HZS J. Janiga podpísali zmluvu o spolupráci**

V tomto roku sa toto pekné a milé podujatie uskutočnilo v Malej Fatre – vo Vrátnej. Príslušníci HZS predviedli v Tiesňavách ukážky pozemnej záchrany v skalnom teréne na statickom silonovom lane, uvolenie postihnutého pomocou lanovky, ako aj ukážky horolezectva, zlaňovania a žumarovania. Záchrana pomocou leteckej techniky predviedli horskí záchranári v súčinnosti s posádkou Letky MV SR s vrtuľníkom Mi 171. V ďalšej časti ukážok mohli zúčastnení vidieť výsadok psovoda



■ **Transport zraneného pomocou lanovkou**

a záchranárov z vrtuľníka, vyhľadávanie postihnutého pátracím psom, jeho ošetrovanie a transport.

Na Dňoch Horskej záchranej služby bola aj podpísaná zmluva o spolupráci medzi HZS a HS na Slovensku. Nová zmluva nadobúda účinnosť dňom 1. 1. 2009, pričom doteraz platná zmluva ku dňu 31. 12. 2008 je ukončená. Cieľom novej zmluvy je zefektívniť spoluprácu pri naplňovaní ustanovení zákona č. 544/2002 Z. z. o HZS a vyhlášky č. 23/2006, ako zlepšiť financovanie tohto občianskeho združenia prostredníctvom účelovo pridelených prostriedkov.

K tomuto tradičnému dňu patrí vždy aj občerstvenie a o dobrú náladu sa postarala ľudová muzika z Terchovej.

HZS ďakuje všetkým, ktorí pomohli toto pekné podujatie pripraviť.

Evakuácia cestujúcich

Posledná možnosť dopravy cestujúcich do bezpečia

Pod pojmom Evakuácia cestujúcich z trate lanovej dráhy sa rozumie zloženie cestujúcich z vozňov v trati na zem a ich dopravenie do staníc lanovej dráhy, a to v čase maximálne do troch hodín od vzniku poruchy na zariadení alebo pri zastavení chodu lanovej dráhy pri nepriaznivých poveternostných podmienkach.

V prevádzke lanových dráh sa niekedy stáva, že dôjde k zastaveniu chodu visutej lanovej dráhy na dlhší čas, napríklad pre technickú poruchu alebo pri náhlom zhoršení klimatických podmienok (najmä poveternostných). V takomto prípade je náčelník lanovky povinný vhodným spôsobom (napríklad pomocou megafónu) informovať cestujúcich o vzniknutej situácii. Cestujúcich upozorni predovšetkým na to, aké opatrenia sa podnikajú na odstránenie vzniknutej situácie, ako sa majú cestujúci správať, prípadne môže informovať o predpokladanom čase prerušenia prevádzky, ak dokáže z danej situácie tento čas odhadnúť.

Potom sa musí v priebehu najbližšej polhodiny začať s odsunom vozňov do staníc lanovej dráhy, pričom sa vykonajú osobitné opatrenia s použitím vlastných pomocných prostriedkov v prípade, že to zariadenie umožňuje (nie je vážnejšia porucha na zariadení, ktorá by predstavovala riziko). Ak v prijateľnom čase nemožno uvažovať s odsunom vozňov, musí sa začať so zachraňovaním – evakuáciou cestujúcich.

Záchrana – evakuácia

Je to komplex opatrení, ktoré sa podni-



■ **Postup záchrancu po lane**



■ **Spúšťanie zo sedačky**

kajú v prípade úplného zastavenia zariadenia, aby sa cestujúci odsunuli na bezpečné miesto. Počas evakuácie cestujúcich musí byť zaručené zastavenie prevádzky zariadenia a personál lanovej dráhy musí byť cestujúcim nápomocný pri nastupovaní a vystupovaní zo záchranných zariadení. Evakuáciu cestujúcich vykonávajú viaceré záchranné tímy, komplexne vstrojené pre viaceré úseky trate. Úseky sa určujú na základe počtu vozňov a maximálneho počtu cestujúcich, ktorí sa nachádzajú na úseku s prihliadnutím na zložitosť záchrany, charakter terénu a náročnosť prístupu pre záchranný tím. Záchranná metóda a zariadenia sú koncipované tak, že pri ich použití sa počíta s pasívnym správaním cestujúcich.

Pre úspešné zvládnutie záchranej akcie – evakuácie cestujúcich musí prevádzkový personál lanovej dráhy minimálne raz ročne vykonať cvičnú záchrannú akciu za účasti všetkých zamestnancov lanovej dráhy. Všetci zamestnanci lanovej dráhy teda musia ovládať postup vykonávania záchranných prác pri evakuácii cestujúcich.

-MG-



Anglická kráľovná Alžbeta II. v Tatrách

nú, svedčí poďakovanie, ktoré prostredníctvom Petra Zemčáka dostali z Britského veľvyslanectva v Bratislave. Uvádzame ho v plnom znení:

Anglická kráľovná Alžbeta II. a jej manžel princ Philip, vojvoda z Edinburghu, venovali druhý deň svojej návštevy na Slovensku Vysokým Tatram, Spišskej Sobote a Popradu.

Prvou zastávkou bol Starý Smokovec, kde na vzácnu návštevu trpezlivo čakali davy ľudí napriek nie práve najpriaznivejšiemu počasiu. Pozemnou lanovkou sa kráľovná so sprievodom vyviezla na Hrebienok, kde okrem iného otvorila nový bezbariérový chodník pre vozičkarov. Tatranci mali obavu, že pre zamračené počasie a hmlu kráľovná neuvidí krásu Tatier. Najznámejší horský vodca Pavol Rajtár si na to spomína takto: „Zrazu, akoby niekto stál pri opone a postupne ju rozťahoval. Hmla pomaly ustupovala a celkom sa rozplynula práve vo chvíli, keď kráľovná a jej manžel boli na mieste, z ktorého je najkrajší výhľad a bolo vidieť, že Tatry na nich silno zapôsobili.“ Pavol Rajtár si povišmol aj skutočnosť, že kráľovná bola zo všetkých prítomných dám najlepšie obutá do horského terénu. Mala obuté čižmy s nízkym podpätkom a plochou podrážkou.

Alžbeta II. navštívila aj Spišskú Sobotu, kde si v chráme sv. Juraja prezrela vzácny drevený oltár Majstra Pavla z Levoče. Záver pobytu patril mestu Poprad a hokejovej hale, kde vhoďením bully slávnostne odštartovala priateľský zápas Popradu s anglickým tímom Guildford.

Obsluhovali sme anglickú kráľovnú...
...s hrdosťou hovoria pracovníci TLD. Na Hrebienok vyviezla kráľovský pár nová



■ **Kráľovná Alžbeta II. v sprievode prezidenta Ivana Gašparoviča cestou na Hrebienok**

pozemná lanovka, ktorú v decembri minulého roka uviedla do prevádzky firma Doppelmayr-Garaventa. Sprievodcom lanovky a zároveň spoluorganizátorom bol Ing. Peter Zemčák z TLD a ako strojník zabezpečoval jazdy Jozef Milkovský. Počas jazdy informovali kráľovnú aj o veternej smršti spred štyroch rokov a o obnove zničeného lesa. Na Hrebienku už čakali lyžiari v dobovom výstroji, horskí vodcovia, záchranári, horskí nosiči a množstvo turistov, miestnych občanov a detí.

Na kráľovskú návštevu sa pracovníci TLD veľmi dobre pripravili. Od skorého rána testovali a kontrolnými jazdami pripravovali lanovku pre vzácnu návštevu. O tom, že sa tejto úlohy zhostili na výbor-

Vážený pán Zemčák,
Rada by som Vám poďakovala za spoluprácu pri organizovaní programu pre Jej Veličenstvo kráľovnú Alžbetu II. a pre Vojvodu z Edinburghu vo Vysokých Tatrách. Návšteva bola veľmi úspešná a dostali sme aj pozitívne ohlasy z Buckinghamského paláca. Myslím si, že cesta pozemnou lanovkou na Hrebienok bola pre celú delegáciu zaujímavým zážitkom. Želám Vám veľa ďalších úspechov a dúfam, že budeme mať možnosť spolupracovať aj v budúcnosti. S pozdravom

Ing. Ivana Winblad
zástupca obchodného radu
Britského veľvyslanectva, Bratislava



■ **Vo Vysokých Tatrách privítal anglickú kráľovnú a jej sprievod primátor Vysokých Tatier Ing. J. Mokoš**



■ **Pri ceste pozemnou lanovkou anglickú kráľovnú informovali aj o kalamite v Tatrách**

- 2 moderné lanovky, 14 vlekov
- 11 km zjazdoviek
- nová bobová dráha
- atraktívny snowpark
- akcie plné adrenalínu
- koncerty
- večerná lyžovačka



pssst!

Užívame si to na Donovaloch!

www.parksnowdonovaly.eu

e-mail: info@parksnow.sk
tel.: +421 48 4199 881
rezervácia ubytovania: INFO DONOVALY
e-mail: info@infodonovaly.sk, tel.: +421 48 4199 900

Novinky zimnej sezóny v stredisku PARK SNOW Donovaly

Lyžiarske stredisko Park Snow Donovaly pripravilo pre návštevníkov v novej lyžiarskej sezóne niekoľko novinek. Najväčšou atrakciou s celoročným využitím je toboganová bobová dráha, ktorá je v prevádzke už od augusta 2008. Jej špeciálna konštrukcia umožňuje prevádzku aj v zimných mesiacoch, takže lyžiari popri iných atrakciách v stredisku, napríklad umelej ľadovej ploche (denne k dispozícii bezplatne pre všetkých), snouparaglidingu a pod. si môžu vyskúšať aj adrenalínovú jazdu v takmer kilometre dlhom tobogane bobovej dráhy.

Po minuloročnej skúšobnej sezóne uvedenia spoločnej značky Park Snow v stredisku Liptovské Revúce ponúka v tomto roku novinku pre všetkých, ktorí sa rozhodnú stráviť v regióne niekoľko dní. Pri kúpe 5-, 6- alebo 7-dňového skipasu v stredisku majú návštevníci možnosť v rámci zakúpených dní jeden deň lyžovať zdarma v partnerskom stredisku Liptovské Revúce a naopak. Možnosť využiť 1 deň lyžovania bezplatne je len v rámci platnosti lístka vyznačeného na skipase.

Tak ako v minulých sezónach, ponúka stredisko možnosť zakúpenia niektorých druhov skipasov platných v stredisku Park Snow Donovaly v širokej sieti partnerov

spoločnosti Eventim SK a Ticketportal nielen na Slovensku, ale aj v ďalších krajinách, napríklad v Poľsku, Maďarsku, v Českej republike a pod. Zoznam predajných miest je dostupný na stránkach www.eventim.sk a www.ticketportal.sk. Poukážku/voucher si lyžiar vymení za skipas v ktorejkoľvek pokladni v stredisku Park Snow.

Pre všetkých, ktorí radi cestujú na lyžovačku vlakom, pripravili spoločný produkt so Železničnou spoločnosťou Slovensko na jednodňové lyžovanie v stredisku Park Snow Donovaly – Spoločný produkt Skipas Donovaly, ktorý zahŕňa:

- jednodňový spätočný cestovný lístok z ktoréhokolvek mesta na Slovensku do Banskej Bystrice alebo do Ružomberka;
- celodenný lyžiarsky lístok v lyžiarskom stredisku Donovaly;
- prepravu skibusom z Banskej Bystrice do Park Snow Donovaly vo všetkých spojoch podľa harmonogramu skibusov uverejneného na webovej stránke www.parksnowdonovaly.eu.

K cestovnému lístku vydá Železničná spoločnosť SK packingový lístok s názvom Skipas Donovaly, ktorý slúži na prevzatie skipasu v pokladniciach strediska.

Ďalšie novinky, ktoré zvýšia komfort pre návštevníkov strediska:

- možnosť vrátenia použitej čipovej karty

v automate na centrálnom parkovisku aj mimo otváracích hodín pokladni;

- nový moderný elektronický informátor s dotykovou obrazovkou a možnosťou zaslania e-mailového pozdravu s vlastnou fotografiou vyhotovenou zabudovanou kamerou priateľom a známym a možnosťou bezplatnej telefonicko rezervácie ubytovania vo vybraných ubytovacích zariadeniach na Donovaloch;
- nové ubytovacie kapacity v nových apartmánových domoch v centre obce.

Vďaka najmodernejšej technike turniketového systému Skidata 370 možno sledovať pohyb a využitie skipasov na všetkých dopravných zariadeniach v stredisku. Na základe požiadaviek návštevníkov budú v stredisku od tejto zimnej sezóny poskytovať štatistické výpisy vybraných druhov skipasov s dĺžkou prelyžovaných kilometrov v celom stredisku počas platnosti skipasu. Táto služba sa bude poskytovať len pre držiteľov dlhodobějších skipasov, teda takých, ktoré boli vydané na meno s fotografiou majiteľa na základe e-mailovej požiadavky. Takže každý, kto si v stredisku zakúpi 4- alebo viacdňový skipas, zapíše si číslo oprávnenia vytlačeného na čipovej karte v tvare 25-1765-0X-XXXX, môže získať štatistické údaje využitia skipasu v stredisku Park Snow Donovaly v pdf dokumente.

50% viac snehu so Snomax®

a zasnežovanie pri teplotách o +2°C vyšších



Nový cenový
bonusový systém



Marcus Hasler
riaditeľ (CEO)
Horské dráhy
Brigels Waltens-
burg Andiast,
Švajčiarsko

«Moje skúsenosti z ôsmich zím jasne dokazujú, že používanie Snomax® z hľadiska ekonomického, ekologického aj z pohľadu hostí má zmysel! Nižšia spotreba energie a vody, menej emisií, vyšší stupeň účinnosti v hraničnom teplotnom rozsahu a zjavne lepší sneh a kvalita zjazdoviek.»

Snomax® zvyšuje množstvo produkovaného snehu v hraničnom teplotnom rozsahu až o 50%. Kvalita technického snehu, zjazdoviek ako aj trvanlivosť masívne vzrastie. Snomax® podstatne skráti dobu zasnežovania, čo umožní skoršie otvorenie lyžiarskej sezóny. Použitie Snomax® zredukuje náklady na zasnežovanie. Skrátenie doby preparácie zjazdovky znižuje množstvo CO₂, redukuje emisie hluku, strojový čas a spotrebu

pohonných látok (jednoduchšia údržba, nižšie náklady na opravy).

Snomax® je 100% biologicky odbúrateľný. Jeho bezproblémové použitie a 100% uplatnenie potvrdzuje povolenie Spolkového úradu pre životné prostredie horských oblastí (BUWAL) z roku 1997 (pre celé Švajčiarsko) ako aj doporučenie Prof. Dr. Richarda Brauna z Inštitútu Biolink a správa SVS č. 2 1998.

Snomax®
SNOW INDUCER



Volajte nás, detailné informácie o inštalácii, účinnosti a cenových reláciách Vám radi poskytneme.

Tel. +41(0)33 439 03 03

Generálny zástupca pre Európu
Snow Makers AG

Glättemühleweg 22
CH-3613 Steffisburg

Tel. +41(0)33 439 03 03
Fax +41(0)33 439 03 00

www.snowmakers.ch
smi@snowmakers.ch



Z kroniky lanovkárov

Posledná rozlúčka s Vladom Liptákom

Na začiatku septembra sme sa dozvedeli smutnú správu, ktorou bolo oznámenie, že dňa 4. septembra 2008 nás vo veku 54 rokov navždy opustil náčelník lanovej dráhy Kojšovská hoľa Vlado Lipták.



My, ktorí sme Vlada bližšie poznali, vedeli sme už, že dlhé roky bojoval so zákernou chorobou. Istý čas sa aj zdalo, že ju prekonal. Avšak po prechodnom zlepšení zdravotného stavu choroby napokon podľahol.

Vlado bol jedným z tých ľudí, ktorým sa vraví univerzálny. Veď v samotnom lyžiarskom stredisku prešiel prakticky všetkými funkciami. Prirodzene, jednou vecou sú funkcie a druhou skutočnosť, ale on si vedel so všetkými technickými a organizačnými problémami, ktoré boli spojené so zabezpečením prevádzky strediska, vždy poradiť.

Bolo samozrejmosťou, že vždy s nami osobne spolupracoval pri revíziách, pri akejkoľvek poruche alebo nečakanom zastavení lanovej dráhy, vždy bol prvý, ktorý mal v ruke elektrickú schému a náradie. Bol to on, čo vzniknutý problém vyriešil – jednoducho, ako sa vraví, poznal lanovku do poslednej skrutky.

V stredisku Kojšovská hoľa začal pracovať ako vlekár v roku 1977. V 80. rokoch bol pri výstavbe sedačkovej lanovky a ostal tu pracovať ako elektroúdržbár a strojník. Neskôr, po viacerých zmenách prevádzkovateľov v stredisku, stal sa v roku 1994 náčelníkom lanovky a vedúcim strediska. Samozrejmosťou bolo, že bol aj vodičom SPV a musel si poradiť aj pri obsluhu technického zariadenia.

Stredisku zostal verný aj po rokoch 2005 – 2006, kedy bolo stredisko mimo prevádzky. V tomto období krátko pracoval v LS Jahodná a neskôr, vzhľadom na svoju odbornú spôsobilosť, ako elektroúdržbár LD a náčelník LD, pomohol rozbehnúť prevádzku nového strediska v Oraviciach, kde vykonával funkciu náčelníka. Jeho prácu v stredisku v apríli 2008 definitívne ukončila choroba, viac sa už na Kojšovskú hoľu nevrátil.

Vlado bude chýbať všetkým, ktorí sa naňho mohli vo všetkom spoľahnúť, najmä dlhoročným spolupracovníkom, priateľom, známym a celej lanovkárskej rodine.

Preto všetci, ktorí ste ho poznali, venujte mu tichú spomienku!

InterMountain 2008 – IX. medzinárodný veľtrh horských technológií



■ Z výstavy horskej techniky InterMountain

Vdňoch 30. 9. – 1. 10. 2008 usporiadal Svaz provozovatelů lanovek a vleků (SPLV) ČR v Krkonoších už IX. medzinárodný veľtrh horských technológií InterMountain 2008. Veľtrh sa konal tradične v stredisku Špindlerov Mlyn a už po druhý raz v hale Vojenskej zotavovne Bedřichov.

InterMountain je jediným veľtrhom špecializovaným na horské technológie a zariadenia pre lyžiarske areály na území ČR a je určený prevažne pre odbornú verejnosť. SPVL ho usporadúva vždy v párnych rokoch.

Na tohtoročnom veľtrhu sa zúčastnilo 66 vystavovateľov, ktorí predstavovali viac ako 100 českých a zahraničných firiem a značiek z oblasti horských technológií. Vystavovatelia z Čiech, Slovenska, Poľska, Talianska, Nemecka, Rakúska, Švajčiarska a ďalších krajín predstavili svoje exponáty v krytej hale o rozlohe viac ako 1 000 m² a na približne rovnakom priestore vonku. V hale bolo k dispozícii 56 klasických výstavných stánkov, pričom v niektorých stánkoch sa prezentovalo aj viacero spolupracujúcich firiem. Návštevníci si mohli pozrieť veľké množstvo atraktívnych exponátov aj pred výstavnou halou a v jej okolí. Zo Slovenska sa zúčastnilo päť vystavovateľov – Tatrapoma



■ Z otvorenia výstavy InterMountain – predseda SPLV Českej republiky Jiří Bělunek, starosta Špindlerovho Mlyna L. Zeman a predseda ZZ LAVEX Ing. J. Gavalier

Kežmarok, OI Trade Bratislava, Technoalpin East zo Žiliny, Finso Žilina a Techmont Snow Poprad.

Predchádzajúce dve zimné sezóny chudobné na sneh sa prejavili v počte vystavovateľov z oblasti zasnežovacích technológií a ich príslušenstva, ktorých bolo na výstave zastúpených 19. Druhým najčastejšie zastúpeným odborom boli lanové zariadenia a služby a technológie, ktoré s nimi súvisia (15 vystavovateľských firiem), z oblasti pásových vozidiel, skút-



■ O výstavu bol veľký záujem zo strany odborných návštevníkov

rov a komunálnej a hasiacej techniky bolo 11 firiem, z oblasti pokladničných a odstavovacích systémov malo zastúpenie 5 vystavovateľov. Ďalšie firmy prezentovali produkty z odboru informačných a kamerových systémov, bobových dráh a sprievodných letných programov pre lyžiarske areály, gastronomické vybavenie pre horské bufety a reštaurácie, ochranné prostriedky – siete a doplnky pre lyžiarske škóľky, mazivá a pod. Zastúpenie tu mali aj dvaja vydavatelia zahraničných odborných časopisov, lízingová spoločnosť, 2 spoločnosti zaoberajúce sa inšpekčnou a certifikačnou činnosťou UTZ, výrobca snoubordových prekážok a ďalší.

Usporiadateľov veľtrhu IM 2008 príjemne potešil tradične vysoký záujem predovšetkým odbornej verejnosti nielen z Českej republiky a zo Slovenska. Na veľtrhu vydali 2 tisíc dvojdenných vstupeniek, niektoré však boli použité opakovane, teda jedna vstupenka často vpusťila do haly niekoľkých návštevníkov. Preto usporiadatelia odhadujú, že veľtrh navštívilo približne 3 000 odborných návštevníkov. Zo Slovenska na veľtrh prišli zástupcovia lyžiarskych stredísk Park Snow Donovaly, Lyžiarsky klub Pezinská Baba, LS Šachtičky, Skipark Ružomberok, LS Makov a viacerých ďalších.

Veľký záujem firiem o účasť na veľtrhu (už v máji bola hala vypredaná), množstvo uzatvorených kontraktov, vysoký počet vystavovaných exponátov a veľký záujem nielen odbornej verejnosti organizátorov utvrdil v tom, že InterMountain si v strednej Európe udržiava veľmi dobrú pozíciu, a tak hlavnému organizátorovi SPLV dodal energiu do dvojročnej prípravy jubilejného 10. ročníka v roku 2010.

(Z tlačovej správy InterMountain 2008)

Zo života našich stredísk

Nové lyžiarske stredisko na Orave – SKI Vitanová

Tešíme sa, že dnes môžeme čitateľom predstaviť úplne nové lyžiarske stredisko, ktoré lyžiarska verejnosť dostane ako darček k tohtoročným Vianociam. Je to stredisko Vitanová, ktoré sa nachádza na Orave v tesnej blízkosti hraníc s Poľskom. O novom stredisku sme sa pohovorili s Ing. JOZEFOM SITEKOM, generálnym riaditeľom OVP Orava a predsedom predstavenstva akciovej spoločnosti AFRESH, ktorá stredisko Vitanová prevádzkuje.

Foto: M. Grešo



■ Ing. Jozef Sitek

■ Podľa našich informácií by výstavba strediska mala byť ukončená k 1. 12. 2008. Stihnete to?

S výstavbou strediska sme začali v roku 2007 prípravnými prácami a pokračujeme podľa harmonogramu prác, ktorý sme si načasovali a schválili tak, že do 30. 11. 2008 bude stredisko pripravené na lyžiarsku sezónu. K dispozícii návštevníkom budú lanovka, lyžiarske vleky, budova technickej vybavenosti strediska, čistička odpadových vôd, bufety a ostatné náležitosti potrebné pre prevádzku strediska. Máme vybudované technické zariadenie s novými technológiami, kde pri teplote -5°C a viac, by sme mali stredisko zasnežiť v priebehu 5 až 9 dní až na minimálnu hrúbku vrstvy snehu 30 cm.

■ Lyžiarske stredisko Vitanová sa začalo budovať v máji 2007. Čo bude v prvej lyžiarskej sezóne návštevníkom k dispozícii?

Pre návštevníkov máme pripravené 3 zjazdové trate – pre náročných, menej náročných i začiatočných lyžiarov. V stredisku bude pripravená požičovňa lyží, skiservis a máme pripravených aj inštruktorov pre lyžiarske školy.

Prevádzková budova je trojposchodová, bude slúžiť na technické zabezpečenie prevádzky strediska, budú tam kancelárie pre pracovníkov, ktorí budú zabezpečovať prevádzku, strojovňa, dielne pre opravu SPV a pod. Pre návštevníkov bude k dispozícii bufet pre rýchle občerstvenie, ale aj reštauračná časť s posedením i na terase s výhľadom na zjazdovku. Tieto priestory budú pripravené do 30. 11. 2008. Podkrovná časť budovy bude slúžiť na ubytovanie, to však bude ukončené v ďalšej časti, predpokladáme termín február – marec 2009. Zatiaľ by sme tu mali ubytovacie kapacity pre 40 osôb, kde by bolo zhruba 10 apartmánov.

Máme pripravené aj dostatočné parkovacie priestory minimálne pre 1 000 osob-

ných áut a zhruba 20 – 30 autobusov, čo od hraničného priechodu Suchá Hora pri ceste 2. triedy Vitanová smerom na Oravice považujeme za dobrú východiskovú situáciu. Tu sa návštevníci môžu vždy zastaviť a majú tu dostatok voľných parkovacích miest.

■ Takáto veľká investícia si vyžaduje vysoké vstupné investičné náklady. Aká je forma financovania výstavby strediska a aký je časový rozvrh celkového dobudovania?

Pri rozhodovaní o výstavbe strediska sme na predstavenstve akciovej spoločnosti prehodnotili celú situáciu. Chceme vybudovať stredisko s celoročným využitím, preto pre vysoké finančné náklady sme budovanie rozdelili do troch etáp. V súčasnosti dokončujeme tzv. nultú etapu, ktorá zabezpečuje zimnú prevádzku, v ktorej môžeme do strediska vpusťiť 1 000 až 1 200 návštevníkov pri čakaní maximálne 5 minút pri predpoklade zhruba troch až štyroch jazd za hodinu. Domnievame sa, že toto je dobrý východiskový stav.

Potom nasleduje prvá etapa, ktorá bude pokračovaním dobudovania strediska pre letnú prevádzku. Pripravujeme vybudovanie bobovej dráhy s celoročným využívaním, zriadenie autokempingu, výstavbu multifunkčného športového ihriska. Do tejto etapy by mala byť zahrnutá výstavba minimálne jedného penziónu s kapacitou približne 70 lôžok.

Ďalšia, druhá etapa, ktorá by mala byť konečnou, zahŕňa dobudovanie multifunkčného strediska, ktoré by ponúkalo komplexné služby, t. zn. bazén, bowlingovú dráhu, veľkú reštauračnú časť, priestory pre predajne a iné potrebné služby pre turistický ruch.

Celkové náklady strediska po dobudovaní by mali dosiahnuť 480 – 520 miliónov Sk podľa stavu cien z roka 2007, v prípade inflácie by to mohlo dosiahnuť čiastku približne 600 miliónov Sk. V súčasnosti financovanie zabezpečujeme čiastočne z vlastných zdrojov, pracujeme aj s finančnými inštitúciami, ktoré nám poskytli bankový úver. A, samozrejme,



na I. etapu sme požiadali aj o financovanie prostredníctvom fondov z EÚ na rozvoj cestovného ruchu pre strediská s celoročným využívaním, kde máme spracovaný projekt, ktorý je momentálne v stave posudzovania na SACR.

■ **Vaše stredisko SKI Vitanová je na trase turistov – lyžiarov, ktorí prichádzajú z Poľska cez hraničný priechod Suchá Hora a smerujú do lyžiarskych stredísk na Orave a Liptove. Vaše lyžiarske stredisko je vlastne prvé, ktoré im bude ponúkať lyžiarske služby. Na akých ďalších návštevníkov sa chcete zamerať?**

Naše marketingové aktivity smerujú k rozloženiu sústredenosti návštevníkov, či už ide o našich, poľských či českých turistov a, samozrejme, oslovili sme aj maďarských turistov. V prvom roku predpokladáme najväčšiu návštevnosť poľských lyžiarov. Prirodzene, na Oravu chodia veľmi radi lyžovať aj českí turisti, takže predpokladáme, že budeme mať zvyšujúci sa počet turistov aj z Českej republiky. Máme širokú ponuku pre zjazdové i bežecké lyžovanie, dobré podmienky spochívajú v peknej, širokej zjazdovke a dobre upravenej trati. Predpokladáme, že návštevníci, ktorí prídu do nášho strediska, sa budú sem radi vracaať.

■ **V blízkosti vášho strediska sa nachádzajú ďalšie, niektoré už dobre známe, napríklad Zuberec – Spálená alebo nedávno dobudované lyžiarske stredisko Oravice. Aká je vaša predstava o spolupráci v rámci regiónu, keďže tieto strediská ponúkajú aj iné služby, čím by ste pri spolupráci mohli návštevníkom ponúknuť špičkový produkt?**

Ešte sme spoločne nerokovali, ale sme prístupní na vzájomnú spoluprácu so spomínanými strediskami. Rokovali sme o spolupráci so strediskom Oravská Lesná a so strediskom v Poľsku Witow. Prvé rozhovory viedli k dosiahnuteľnej dohode o možnosti návštevy lyžiarov z jedného strediska do druhého pri využívaní lyžiarskeho lístka zakúpeného v jednom z týchto stredísk. Napríklad návštevník si zakúpi lyžiarsky lístok v poľskom stredisku Witow, môže však lyžovať vo Vitanovej alebo v Oravskej Lesnej alebo opačne.

Prvé rozhovory sme už urobili, treba pokračovať v softvérovej spolupráci, aby to technika zvládla v rámci evidencie. Takéto rozhovory iste budeme viesť aj so strediskom Spálená a Oravice. V prípade, že budú mať záujem, určite nájdeme spoločné riešenie.

■ **Pre návštevníkov lyžiarskych stredísk je veľmi dôležitá bezpečnosť. Každoročne dostávame informácie z jednotlivých horských služieb, profesionálnych či dobrovoľných o stave úrazovosti na lyžiarskych tratiach. Žiaľ, musíme konštatovať, že aj napriek opatreniam sa počet úrazov na lyžiarskych tratiach neznižuje. Ako budete mať vo vašom stredisku zabezpečenú túto problematiku v nadchádzajúcej zimnej sezóne? Ide predovšetkým o kvalitnú úpravu lyžiarskych tratí a zabezpečenie služby pre prípad úrazu.**

Bezpečnosti lyžiarov a návštevníkov strediska sme od začiatku venovali veľkú pozornosť. Pre lyžiarov sme pripravili 3 lyžiarske vleky – 1 000 m lyžiarsky vlek, 170 m lyžiarsky vlek a detský vlek, ktoré budú umiestnené

na príslušných svahoch, aby si lyžiari mohli vybrať, ďalej je tu lanová dráha, ktorá má 1 000 m a k tomu sme pripravili 3 zjazdové trate – najnáročnejšia meria 1 100 m, druhá, pre strednú kategóriu lyžiarov, má 1 500 m a tretia, pre začiatočníkov, je v miernom svahu a meria 1 800 m. Máme zabezpečenú aj dostatočnú šírku zjazdoviek. Prakticky celý rok sme pripravovali zjazdové trate úpravou, kde sme zo zjazdovky odstránili všetky nerovnosti. Môžem povedať, že sme do toho investovali veľa finančných prostriedkov, ale určite sa nám to vráti tým, že budeme mať na trati čo najmenej úrazov a čo najviac spokojných lyžiarov.

V prípade, že by sa stal na trati úraz, v spolupráci so ZZ LAVEX zabezpečujeme vyškolenie pracovníkov lyžiarskej záchrannej služby a máme rozpracovanú aj zmluvu s rýchlou záchrannou službou v nemocnici v Trstenej, ktorá v prípade potreby môže kedykoľvek zasiahnuť a v priebehu 10 minút môže byť na mieste.

Máme zakúpené 2 SPV, ktoré budú v stálej službe v nočných hodinách upravovať trate. Pripravujeme aj večerné lyžovanie, v ktorom budeme na Orave priekopníkmi. Prirodzene, pre večerné lyžovanie pripravujeme veľmi dôsledne zabezpečenie všetkých požiadaviek, ktoré si bezpečnosť lyžiarov vyžaduje.

■ **Stredisko SKI Vitanová sa nachádza v intraviláne obce Vitanová. Pre dobré fungovanie strediska takéhoto významu je veľmi potrebná aj spolupráca a aktívny prístup zo strany predstaviteľov obce. Ako vidíte spoluprácu medzi obcou a lyžiarskym strediskom ako podnikateľským subjektom, v čom máte spoločné zábery a postupy?**

Naša spolupráca s obcou sa začala už v roku 2006 a pokračuje na veľmi dobrej úrovni aj v súčasnosti. So starostom obce a poslancami obecného zastupiteľstva spolupracujeme

Foto: P. Oľšovský



■ Údolná stanica sedačkovej lanovky UNIFIX 4 v novom stredisku Vitanová



Foto: M. Grešo



■ Sedačky na trati

tak, že pripravujeme v súbehu s budovaním strediska aj rozvoj obce, kde predpokladáme zvýšenú ubytovaciu schopnosť občanov, ktorí sa už aj na túto zimnú sezónu pripravovali dobudovaním svojich penziónov. V obci je približne kapacita 1 000 ubytovacích lôžok.

V spolupráci so starostom pripravujeme aj možnosti ďalších činností, napríklad otvorenie predajni na propagáciu vlastných výrobkov, predaj výrobkov z domácich dielni, suvenírov a pod. V týchto oblastiach máme spoločné názory, i keď ešte nie všetci občania sú s tým spokojní. Sme však presvedčení, že spolupráca – na jednej strane obec, na druhej spoločnosť Afresh, prevádzkovateľ lyžiarskeho strediska – povedie ku spokojnosti na oboch stranách.

Za zmienku stojí aj skutočnosť, že obec Vitanová má pripravený geologický prieskum na možnosť termálneho vrtu, ktorý by mal zabezpečovať vykurovanie obce. V prípade realizácie tohto vrtu s dostatočnou kapacitou by sme chceli rozšíriť naše služby a do budúcnosti pripraviť aj vybudovanie termálneho kúpaliska.

Ďakujeme za množstvo informácií o novom lyžiarskom stredisku, ktorému prajeme, aby do prvej sezóny vykročilo správnou nohou, aby sa im sezóna dobre vydarila a bola úspešná. A do budúcnosti želáme aj naplnenie všetkých plánovaných zámerov.

Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

Der Artikel stellt das neue Skizentrum Vitanová, das seine erste Wintersaison betritt, vor. Das Skizentrum liegt in der Nordslowakei, im urwüchsigen Gebiet von Orava, unweit von der polnischen Grenze.

SUMMARY

The article presents the new ski resort Vitanová which enters its first winter season. The ski resort is situated in the North of Slovakia, in the distinctive region of Orava, not far from the Polish border.

Lanovkáři, ako ich nepoznáme

Lanovkár, ktorého máme dnes pri mikrofóne, je trochu výnimočný. Zaujíma ho história a zrejme z tohto dôvodu sa venuje výrobe historických zbraní a historického brnenia, ktoré k používaniu týchto zbraní vlastne patrí. Nie je to nik iný ako pracovník lyžiarskeho strediska SKI PARK Ružomberok JAROSLAV HERDEL. A práve jeho výnimočná záľuba nás podnietila k tomu, aby sme ho predstavili čitateľom.

■ Na začiatok nám priblížte trochu svoju osobu – odkiaľ pochádzate, aké štúdiá ste absolvovali, kde ste pracovali predtým, ako ste začali pracovať v lyžiarskom stredisku SKI PARK Ružomberok a ako ste sa vlastne dostali k záľube vyrábať historické zbrane.

Narodil som sa v Ružomberku, absolvoval Stredné učilište poľnohospodárske a potom som nastúpil na základnú vojenskú službu. Možno povedať, že práve tam sa začal aj môj záujem o zbrane. Po vojenskej službe som nastúpil pracovať ako mechanik – opravár poľnohospodárskych strojov v Poľnohospodárskom družstve Likavka. Tam som pracoval takmer 20 rokov, neskôr som dostal ponuku pracovať v lyžiarskom stredisku SKI PARK, najskôr ako údržbár v dielni, neskôr som robil so staršími pracovníkmi na lyžiarskom vleku. Medzitým som začal so SPV upravovať lyžiarske trate. Postupne som sa zdokonaľoval ako údržbár aj na kabínkovej lanovke ako staničný, neskôr som absolvoval viaceré školenia – údržbár strojných zariadení, vodič SPV a ďalšie, prakticky okrem náčelníka takmer všetky.

■ Aký máte vzťah k lyžovaniu, keď ste sa rozhodli pre prácu práve v lyžiarskom stredisku? Venujete sa aj lyžovaniu, alebo sa skôr zameriavate na techniku a údržbu zariadení, ktoré slúžia lyžiarom?

Rád si zalyžujem, ale lyžovanie pestujem len rekreačne, napríklad ani na preteky lanovkárov nechodím, hoci by som mohol. Rád pracujem v prírode a táto práca v kombinácii technika a príroda ma skutočne baví. Keď som pracoval na poľnohospodárskom družstve, bola to práca v dielni, v uzavretom priestore a musím sa priznať, že ani tá práca ma veľmi nebavila. Som rád v prírode a medzi ľuďmi. A to tak v lete, ako aj v zime.

■ Spomínali ste, v súvislosti so základnou vojenskou službou, že tam niekde sa zrodil váš záujem o zbrane. Pred-

Foto: M. Grešo



■ Jaro Herdel – lanovkár, ako ho nepoznáme

pokladám, že to ešte neboli historické zbrane. Kedy ste sa začali o ne zaujímať a postupne ich aj vyrábať, kde ste čerпали poznatky, aby sa tieto zbrane zhodovali s dobovými zbraňami a korešpondovali s dobou, v ktorej sa vyrábali a používali?

Na vojne som bol na západnej hranici Československa v Rozvadove. V okolí je veľa pekných hradov, ktoré som počas takých menších opušťakov navštevoval a tam som videl vystupovať skupinu historického šermu, na ktorú dodnes spomínam. Zoznámil som sa s nimi a odvtedy ma začali zaujímať história, hrady, zámky a všetko, čo ľudia v tých dobách dokázali vyrobiť, veď všetko to bola ručná práca. Keď som prišiel z vojenskej domov, začal som sa tomu venovať. Spočiatku to nebolo až také dobré, boli tam aj nejaké chybičky, ale človek sa najlepšie

Foto: J. Herdel



■ Z výrobkov J. Herdela – meče a brnenie



učí na vlastných chybách. Keď sa mi niečo nepodarilo, dal som to preč a začal som odznova. Postupne som sa mnohému naučil aj od umeleckých kováčov, s ktorými som v kontakte. Venujem sa výrobe zbraní od 9. storočia, študujem rôzne knihy. Najviac ma však oslovuje obdobie gotiky a renesancie, do 14. storočia sa menej využívalo brnenie. Materiál potrebný na výrobu si zháňam aj na šrotoviskách, pozerám, čo by sa mi mohlo z vyradených vecí hodiť.

■ Odkiaľ čerpáte všetky námety, informácie ako zbrane vyzerali, z akého materiálu boli vyrobené, aby repliky historických zbraní boli čo najvernejšie?

Základ celej práce spočíva v knihách, postupne som si zakúpil asi 30 kníh s danou tematikou. Sú to knihy o zbraniach, brneniach atď. Dosť ťažko sa zháňajú, niektoré sa dali objednať aj cez internet, iné som si doviezol zo zahraničia – z Rakúska, Nemecka. Námety možno čerpať aj z historických filmov. Samotná výroba je dosť namáhavá a vyžaduje si čas. Napríklad jednoduchší meč nie je taký náročný, ale aj tak sa s ním treba potrápiť, zhotovenie trvá 2 týždne, náročnejšie meče už aj s prelamovaním, s náročnejšou výzdobou rukoväte, tam to trvá asi mesiac. Ak chcem robiť niektorú zbraň, tak si najskôr urobím náčrt ako má zbraň vyzeráť, jej rozmery atď.

■ Zhotovovať takéto krásne a hodnotné veci si určite vyžaduje veľa zručnosti a trpezlivosti. Vedia o vás napríklad filmárske spoločnosti, prípadne múzeá? Vieme, že na Slovensku pôsobí niekoľko skupín historického šermu, majú aj oni záujem o vaše výrobky?

Aj v Ružomberku máme skupinu historického šermu Družina rytierov a hoci teraz sme sa trochu odmlčali, niektorí členovia odišli za prácou mimo, verím, že sa opäť dáme dokopy. Vystupovali sme pred časom na viacerých podujatiach na hradoch, napríklad na Oravskom, Likavskom, na hrade Sklabina, Strečno a ďalších aj spoločne s inými skupinami. Na Slovensku je združenie skupín historického šermu, je ich približne 100, v Čechách je asi 300 takých skupín. O históriu je veľký záujem, preto vznikajú nové skupiny. Ak ide o moje výrobky, mnohé skupiny o mne vedia a pracoval som pre nich. Robil som zbrane do Bratislavy, Prešova, Starej Ľubovne a pod. Zväčša zbrane vyrábam pre tieto skupiny na objednávku, je ich dosť a možno povedať, že záujem stúpa.

■ Boli vaše zbrane použité napríklad aj pri filmových scénach?

Napríklad pri natáčaní filmu Dračie srdce sme robili komparzistov, natáčalo sa aj na Oravskom hrade, kde sme účinkovali, mali sme tam svoje oblečenie aj svoje zbrane. Pracovali sme aj pre jednu bratislavskú

spoločnosť, ktorá natáčala rozprávky.

■ Podľa našich informácií ste vystavovali svoje zbrane aj vo Viedni. Kto vás oslovil alebo kto bol organizátorom tejto výstavy? Ako vás objavili?

Ak mám byť úprimný, ani dobre neviem. Naše zbrane boli na výstave vo Viedni aj v Berlíne. Mali sme stránku na internete, hoci to bolo už dávnejšie, zrejme si ju organizátor výstavy poznamenal a keď to bolo aktuálne, tak nás oslovil. Každý takýto záujem človeka poteší, nie pre prípadný finančný efekt, ale preto, že je to ocenenie práce, ktorú človek dokáže urobiť.

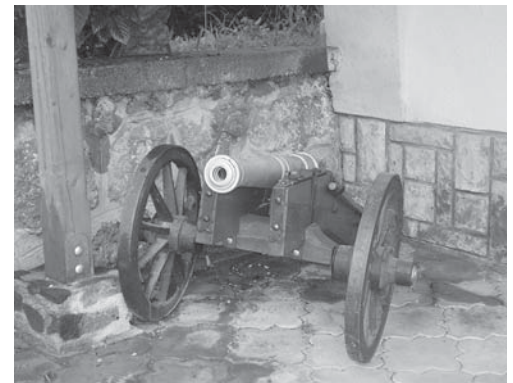
■ Je na Slovensku viac takýchto výrobcov, spolupracujete a pomáhate si navzájom?

Skupiny historického šermu si väčšinou dávajú robiť meče umeleckým kováčom a hoci skupín je dosť, nie sú v týchto skupinách výrobcovia zbraní, viac-menej si zbrane dávajú robiť. Naša skupina historického šermu má tú výhodu, že zbrane urobím. Ale aj teraz ma navštevujú dve skupiny z Martina. Chodia sa ku mne učiť, zaujímajú sa o túto prácu.

Zo začiatku som sa venoval aj výrobe strelných zbraní, teraz to trochu upadlo, pretože je to náročnejšie, najmä pri výrobe hlavni je potrebný atest, takže som to trochu zanechal. Viac ma teraz zaujímajú brnenia, ako sa v tom kedysi vojaci pohybovali, z akých materiálov sa vyrábali. Výroba brnenia je dosť náročná na všetky detaily, pretože každá časť musí presne sedieť na danú časť tela – na ruky, nohy, hrud' atď., aby ste sa v tom mohli pohybovať. Nie vždy sa to podarí na prvý raz a potom sa musí prerábať aj niekoľkokrát. Brnenie sa robí z čierneho plechu s hrúbkou od 0,8 do



■ Svoje výrobky predstavili, aj na zahraničných výstavách



■ Takýmito delami sa v stredoveku dobývali hrady

1 mm, všetko sa kuje a ohýba ručne. Náročné je aj brúsenie. Potrebné náradia sú v súčasnosti veľmi drahé, niektoré časti a rôzne formy si vyrábam sám.

■ Všetličo sa dá urobiť, len človek musí mať predstavivosť, trpezlivosť a predovšetkým talent. My sme radi, že sme vo vás tento talent objavili a že vás môžeme v našom časopise predstaviť, aby sme aj my laici mohli vidieť, aké zbrane sa v minulosti používali. Ale najmä, že už vieme, že človek s takou záľubou žije medzi nami – lanovkářmi. Želáme vám, aby ste mali ešte veľa nápadov a aby sa vám v práci i v tejto krásnej záľube darilo.

Ďakujem za váš záujem a chcem popriať všetkým pracovníkom na úseku lanoviek a vlekov, aby sa im v práci darilo a ak majú nejakého konička, nech ho pestujú, pri-náša to radosť im osobne i mnohým okolo nich.

Rozhovor pripravil Ing. Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

In der Rubrik „Seilbahner, wie wir sie nicht kennen“ stellen wir Jaroslav Herdel, einen Seilbahner des Skizentrums SKI PARK Ružomberok vor, der neben Seilbahnen auch ein anderes Hobby hat – Herstellung von historischen Waffen, die sogar in Wien und Berlin ausgestellt wurden.

SUMMARY

In the column “Cableway workers as we don't know them“, we introduce Jaroslav Herdel, a cableway worker of the ski resort SKI PARK Ružomberok, who has besides cableways also another hobby – production of historical weapons which were even presented in exhibitions in Vienna and Berlin.



Prinoth® informuje

Tematický zájazd do firmy Prinoth a burza jazdených SPV

V dňoch 2. až 5. októbra 2008 firmy Snowwork a Prinoth zorganizovali už tradičný tematický zájazd k výrobcovi SPV Prinoth do talianskeho Sterzingu, ktorý bol spojený s burzou jazdených vozidiel. Tohtoročný program mal ukázať silu značky, najmä pre jej previazanosť so sesterskými firmami so zdôraznením váhy a významu materskej firmy. Je prirodzené, že klasický dopisovateľ by sa tu vedel realizovať výpočtom superlatívov, špecialit a exkluzívností. Konvencie mi však nikdy nesedeli, a tak dám radšej prednosť tomu, čo o nás, trochu v inom štýle, napísal niekto iný...

Peter Horník

Trip Innsbruck – Sterzing

Pred nejakým časom (začiatkom októbra) sme sa spolu s Dominikom a legendami i nelegendami lanovkárskeho sveta vybrali na trip do rakúskeho Innsbrucku a talianskeho Sterzingu, ktorý organizoval obchodný zástupca výrobcu SPV Prinoth na Slovensku Peter Horník. Na tento výlet som sa rozhodol vyraziť 15 minút pred odchodom autobusu, napriek tomu to skutočne stálo za to.

V Innsbrucku sme sa previezli na luxusnej pozemnej lanovke s veľmi moderne spracovaným dizajnom nástupných a výstupných staníc a najnovšími technickými výmožnosťami.

Ďalej sme pokračovali veľkou kabínovou lanovkou do strediska Nordpark, kde sa v zime nachádza aj snoupark. Mali sme možnosť vidieť zemné základy big-airu a U-rampy, ktoré už čakajú na zimu. V tomto prostredí musí byť skutočne dobrý free-ride, keďže všade naokolo sú široké žľaby, pláne a zaujímavý terén.

Trochu sme sa tu poprechádzali a pozreli všetko, čo sa dalo vidieť, dali sme si výborný obed v nadmorskej výške asi 2 000 m a pokračovali sme ďalej v ceste



■ Účastníci burzy jazdených vozidiel v Sterzingu

za cieľom tripu, čím bola exkurzia vo fabrike na výrobu SPV Prinoth a lanoviek Leitner v talianskom Sterzingu. Ubytovali nás v peknom hoteli alpského štýlu, kde sme si večer posedeli a počúvali rôzne zážitky, príhody a skúsenosti účastníkov zájazdu. Veru, bolo sa na čom aj zasmiať...

Ďalší deň sme si vo fabrike v Sterzingu prezreli celú výrobu SPV a lanoviek. Videli sme rôzne vymoženosti, napríklad ako zabezpečiť, aby sa na SPV nelepil zbytočne sneh, a tým sa šetrilo palivo i príroda v okolí lyžiarskych stredísk i mnohé ďalšie riešenia pre najkvalitnejšiu úpravu zjazdoviek. Pri lanovkách ma osobne zaujímala najmä jedna vec – prečo sa twintipové lyže nevojdú do držiaka pri kabínke? Túto otázku mi manažér firmy Leitner nevedel zodpovedať, ale prisľúbil, že na to upozorní vývojových pracovníkov.

Potom nás už čakala len cesta domov so všetkými veselými spulcestujúcimi, ktorí si dobrú náladu, možno trochu podporenú obsahom rôznych sklenených súčastí ich batožiny, zachovali od stredy večera až do soboty rána, keď sme z autobusu vystúpili. Za zmienku stojí aj originálny cigánsky harmonikár, ktorý sa staral o atmosféru počas celého tripu a nedal sa zaskočiť absolútne ničím...

Text a foto: Lolo (P. Lovas junior)

Začiatok úspešného príbehu spoločnosti Leitner

Počiatky firmy Leitner siahajú až do roku 1888. Vtedy Gabriel Leitner založil fabriku, ktorá vyrábala stro-

je na agrárne práce, vodné turbíny a nákladné lanovky. K výstavbe prvej lanovky určenej na prepravu osôb sa Leitner dostal až v roku 1910. Išlo o lanovku Kohlererbahn v Rakúsku, ktorá bola druhou visutou kabínovou lanovkou na svete. Prvú sedačkovú lanovku Leitner vyrobil pre talianske stredisko Corvara v roku 1947.

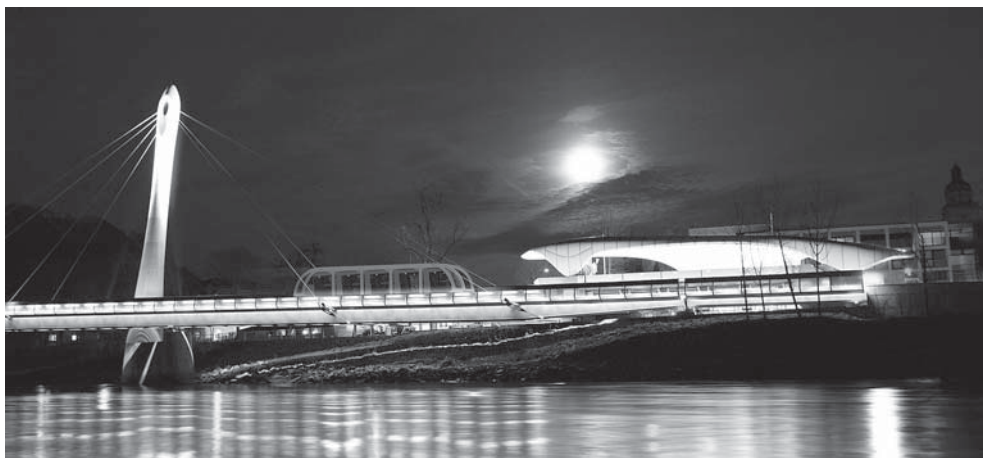
Na začiatku sedemdesiatych rokov minulého storočia sa spoločnosť Leitner rozhodla pod svojou značkou venovať aj výrobe snežných pásových vozidiel. V roku 1983, teda v rovnakom období ako ostatní výrobcovia, sa vo firme Leitner ukončilo s prvými skúškami odpojiteľných úchyty a začalo sa s masívnou výrobou odpojiteľných lanoviek.

Firma Leitner začiatkom 90. rokov patrila medzi prvú štvoricu výrobcov lanoviek a lyžiarskych vlekov na svete. Bola lídrom najmä na domácom trhu. Počet vyrobených lanoviek a vlekov pýšiacich sa označením Leitner presiahol dva a pol tisíc.

Vstup veľkého hráča do spoločnosti Leitner

V roku 1993 ohlásila talianska finančná skupina Seeber akvizíciu firmy Leitner. Skupina Seeber sa dovtedy pohybovala najmä v sektore verejných prác a vo výstavbe a predaji nehnuteľností. Mala zastúpenie v Taliansku, Rakúsku a v Nemecku. Založil ju v roku 1974 Michal Seeber.

Pod taktovkou tohto silného hráča si mohla firma Leitner postupne upevňovať svoje postavenie akvizíciou ďalších firiem a zakladaním nových filiálok. Spočiatku sa na to išlo veľmi jemne - ako jednu z prvých odkúpili francúzsku spoločnosť Travibat SARL, ktorá začala vyrábať pylóny, lanáče a iné komponenty lanoviek Leitner, ktoré



■ **Pôvodnú pozemnú lanovku Hungerburgbahn nahradila nová pozemná lanovka (postavená r. 2007) z firmy Leitner. Je dlhšia ako pôvodná (prvý úsek 2 300 m). Údolná stanica s nadčasovým dizajnom je podzemná a nachádza sa priamo pri kongresovom centre v Innsbrucku. Odtiaľ vedie trasa lanovky mohutnou estakádou cez rieku Inn a opäť prechádza do tunela. Na úseku Hungerburg – Seegrube zabezpečujú prepravu dve 95-miestne kabíny**

vých vozidiel) dnes už na svete existujú iba dve veľké skupiny, ktoré si rozdeľujú drvivú väčšinu trhu.

Istý čas patrila do skupiny Leitner aj divízia zasnežovacích systémov Snowstar a výrobca príslušenstva a zabezpečenia zjazdoviek Gespi. Tieto sa však od firmy Leitner odčlenili.

Po viacerých reorganizáciách dnes skupina Leitner Technologies zoskupuje:

* Leitner – vyrába zariadenia lanovej dopravy. Jeho filiálkou je skupina Poma, taktiež vyrábajúca zariadenia lanovej dopravy;

* Prinoth – má na starosti predaj snežných pásových vozidiel a toto pomenovanie dostala po silnejšom z dvoch fúzovaných hráčov;

* LeitWind – predáva malé veterné elektrárne rovnakého mena (tento smer si Leitner ako perspektívny vybral a začal rozvíjať v roku 2001)

* MiniMetro – vyvíja systém mestskej hromadnej lanovej dopravy na krátke a stredné vzdialenosti – MiniMetro.

Okrem toho sa na celom svete nachádza viac ako 40 filiálok skupiny, ide najmä o filiálky vyrábajúce jednotlivé komponenty lanových dráh v rôznych štátoch sveta. Samozrejme, netreba zabudnúť na to, že vlastníkom celej skupiny Leitner Technologies je finančná skupina Seeber, ktorej zakladateľ naďalej zastáva riadiace funkcie niektorých jej spoločností.

Celá spomínaná škála rôznych divízií má sídlo v priemyselnej zóne pri obci Vipitene v južnom Tirolsku (veľmi blízko rakúskych

hraníc, asi 60 km južne od Tirolska). Administratívne priestory sú úplne nové (od roku 2002), nová je aj linka na výrobu snežných pásových vozidiel. Nové sídlo bolo v roku 2002 postavené aj pre francúzsku filiálku Leitner France, a to v Montméliane v Hornom Savojsku. Dnes pracuje pre skupinu Leitner vo Vipitene 703 pracovníkov a na celom svete ďalších tisíc.

Spoločnosť Leitner dnes ponúka kompletné portfólio produktov – od vlekov s navijacími závesmi, cez fixné a odpojiteľné sedačky, hybridné a kabínkové lanovky, kabínové lanovky až po funitely, funitory a kabínkové lanovky s viacerými obežnými dráhami (tzv. 2S a 3S).

V prípade fixných a odpojiteľných lanoviek s jednou obežnou dráhou Leitner vždy inovoval priebežne a na rozdiel od francúzskej Pomy nedelil svoje výrobky na série. Po odkúpení skupiny Poma začal Leitner využívať niektoré komponenty lanoviek Poma pri svojich výrobkoch, tak ako aj Poma začala ponúkať lanovky spájajúce najlepšie komponenty Leitnera a Pomy (typ Multix).

V roku 2003 Leitner nadviazal zaujímavú spoluprácu s luxusným dizajnerským štúdiom Pininfarina, ktoré navrhlo nový dizajn kabínok lanoviek, tieto mala vyrábať filiálka skupiny Poma Sigma Composite. Tak vznikla nádherná séria Diamond a neskôr aj Ruby. Spolupráca s Pininfarina sa osvedčila natoľko, že aj dizajn snežných pásových vozidiel je jej vynikajúcim dielom.

Leitner vo svete

Dnes má Leitner silnejšiu pozíciu ako Poma v ostatných alpských krajinách (Švajčiarsko, Rakúsko) a aj v škandinávskych krajinách. O krajiny východnej Európy Leitner doteraz veľký záujem nemal a po odkúpení skupiny Poma by to už bolo azda aj zbytočné. Aj tu je už však citeľný pohyb a dynamika. Filiálka Leitner v Severnej Amerike má po fúzii s filiálkou skupiny Poma upevnenú pozíciu.

To isté platí pre výrobcu snežných pásových vozidiel Prinoth, ktorý o trhový podiel približne vyrovnane súperí s konkurenčným nemeckým výrobcom. Prinoth má na celom svete vybudovanú veľmi silnú sieť agentov a servisných centier. Určite má aj prečo, veď po celom svete sa preháňajú tisíce SPV tejto alebo už zfúzaných značiek Leitner a Bombardier. Predaj a servis SPV Prinoth pre slovenský trh má na starosti firma Snowwork, s. r. o., so sídlom v obci Mlynky, na juhu Slovenského raja.

Text bol zostavený a prevzatý z voľne dostupných dát.

Peter Hornik

boli určené pre francúzsky trh. Nasledovalo založenie filiálky v USA a akvizícia výrobcu BM Litfs v Kanade. V roku 1999 prebehla akvizícia divízie lanových dráh známej viedenskej firmy Waagner-Biro.

Tesne pred novým tisícročím tvorilo 71 % obrátu spoločnosti výroba a predaj lanoviek a vlekov, 18 % predaj snežných pásových vozidiel, 5 % záručný a pozáručný servis predaných zariadení, 4 % predaj systémov hromadnej lanovej dopravy a naklonených výťahov a nakoniec 2 % výroba zasnežovacích systémov. Všetky tieto produkty sa vyrábali pod značkou Leitner.

Premena na nadnárodný koncern

Rok 2000 sa pre spoločnosť Leitner stal doposiaľ najdôležitejšou metou. Skupina Seeber ohlásila akvizíciu väčšiny kapitálu skupiny Poma. Aby toho nebolo málo, prebehla aj fúzia renomovaného výrobcu snežných pásových zariadení Prinoth s rovnako zameranou divíziou Leitner.

Odkúpenie firiem Poma, Prinoth a potom v roku 2005 aj divízie snežných pásových vozidiel od bývalého výrobcu Bombardier zabezpečili novo vzniknutému koncernu perfektnú kontinuitu v raste. V oboch segmentoch (predaj OHZD a snežných páso-



KÄSSBOHRER GELÄNDEFAHRZEUG AG

informuje

Jedinečná voľba na 9. medzinárodnej PistenBully GF-Show

Ten, kto hľadá niekde niečo iné – robí chybu. Na 9. medzinárodnej PistenBully GF - Show vo firme Kässbohrer si každý mohol nájsť ojazdené vozidlo podľa svojho želania.

Dňa 19. septembra 2008 sa opäť oplatilo zavčas vstať. O deviatej hodine bol v priestoroch firmy Kässbohrer v Laupheim začiatok 9. predajnej výstavy ojazdených vozidiel. Kto si však chcel v pokoji



■ Ojazdené vozidlá v perfektnom stave čakajú na nových majiteľov



■ Kompletné poradenstvo, prirodzene – all inclusive

pozrieť celú ponuku vozidiel, mohol to urobiť už od 7. 00 h. V jedinečnej ponuke bolo 130 ojazdených vozidiel v známej kässbohrer kvalite a atraktívne ceny postavili mnohých pred problémy s voľbou. Zákazníci, ktorí sa rozhodli kúpiť ojazde-

né vozidlo v tento deň, mohli počítať ešte so špeciálnou zľavou.

V tomto roku prišlo na 9. medzinárodnú PistenBully GF-Show viac ako 300 zákazníkov z 15 krajín. Až 54 vystavovaných vozidiel si našlo nového majiteľa. Hlavnými záujemcami sú najmä zákazníci z východoeurópskych krajín, kde je trh s ojazdenými vozidlami najväčší. Ale aj zákazníci z Rakúska, Švajčiarska, Francúzska a Talianska využívajú túto príležitosť výhodnej kúpy. Ojazdené vozidlá sú už roky veľmi požadovanou súčasťou trhu. Ich dlhá životnosť a kvalita sú ich najúdernejšími argumentmi. Ojazdené vozidlá sú ideálne vhodné v lyžiarskych strediskách na rozbeh sezóny pri prvých úpravách svahov, rozsiahle použitie nachádzajú aj špeciálne upravené na neobvyklé využitie v iných oblastiach hospodárstva.

Zákazníci si môžu vybrané vozidlá nechať špeciálne upraviť v dielňach presne podľa svojich predstáv, pričom požiadavky sú skutočne rôzne. Opravy a úpravy vozidiel sa naďalej podľa požiadaviek realizujú v troch stupňoch rozsahu: Economy, Standard a Premium, kde na najvyšší stupeň opráv – Premium sa poskytuje záruka nezávisle od pôvodného roku výroby a počtu odjazdených motohodín.

Kúpou vozidla sa zákazník, prirodzene, dostáva do siete vysokokvalitného servisu, ktorý garantuje celých 24 hodín denne čo najrýchlejšiu pomoc a opravy, vrátane náhradných dielcov potrebných pre údržbu a rýchlo opotrebitelných náhradných dielcov, ktorých dodávku výrobca zabezpečuje ešte 15 rokov po ukončení výroby príslušného typu vozidla.

Odborný personál firmy vždy podporuje zákazníkov pri voľbe vhodného PistenBully. Skúsení mechanici poskytujú technické informácie pre praktické využívanie vozidiel v každom stredisku. Súčasťou GF-Show býva vždy aj predaj vytipovaného rozsahu najpotrebnejších náhradných dielcov za výhodné ceny. A, prirodzene, prehliadka výrobných priestorov závodu, celodenné občerstvenie a večer plný zábavy sú vyvrcholením každej GF-Show. Ale to už veľmi veľa našich kässbohrerákov dobre pozná. ■

Ing. Dušan Mikloš

Odovzdanie štafety v PistenBully – servise

Karl Knab odovzdal kormidlo
Raimundovi Mayerovi



■ Na snímke vpravo Karl Knab, vľavo Raimund Mayer

Prevažná väčšina slovenských kässbohreristov si určite z rôznych stretnutí pamätá na jedného z vedúcich pracovníkov firmy Kässbohrer Karla Knaba.

Roky pôsobil ako vedúci servisných a technických služieb zákazníkom. Bol spoluvorcom dokonalej servisnej a technicko-konzultačnej siete pracovísk firmy Kässbohrer po celom svete. Jeho hlavným heslom vždy bolo: Len spokojný zákazník je verným zákazníkom. Vo svojej práci sa vždy snažil o úzke prepojenie a spoluprácu vývoja, konštrukcie a servisu. Po 45 rokoch úspešného pôsobenia vo firme odchádza ku dňu 31. 1.2009 na zaslúžený dôchodok. Jeho nástupcom sa stáva Raimund Mayer.

Raimund Mayer pracuje vo firme Kässbohrer už 20 rokov. Od roku 1998 pôsobí v oddelení Karla Knaba, kde tvoril systém kvality a bezpečnosti vozidiel. Od 30. 6. 2007 prebral vedenie výroby vozidiel PistenBully – Paana vo Fínsku a od 1. 10. 2008 preberá funkciu po Karlovi Knabovi. Vo svojej práci chce pokračovať v línii, ktorú určil Karl Knab – ďalej zdokonaľovať servisné a ďalšie zákaznícke služby. Osobitnú pozornosť chce zamerať na servisné služby v Rusku. Držíme mu palce! ■

Ing. Dušan Mikloš



Technológie priateľské k životnému prostrediu

Ochrana biotopov vzácnych druhov rastlín a živočíchov, minimálne zásahy do ekologickej niky chránených druhov, minimálne množstvo emisií (látkových či zvukových) v obývaných oblastiach, jednoducho maximálne environmentálny prístup. Požiadavky harmónie s okolitým životným prostredím nútia výrobcov technológií lanových dráh vyvíjať veľké úsilie v prospech technologických inovácií, ktoré v maximálnej miere uspokojia náročné požiadavky klientov a súčasne sú veľmi priateľské k životnému prostrediu.

Sedačková lanová dráha s neodpojiteľnými vozňami typu Unifix so svojimi parametrami – najmä minimálnou hlučnosťou a jednoduchosťou obsluhy predstavuje veľmi vhodný typ lanovky do ekologicke veľmi citlivých oblastí. V tomto čísle časopisu LAVEX-info prinášame pokračovanie cyklu využitie lanových dráh v mestskej doprave a predstavíme pozemnú lanovku v Livorne. Jej zaujímavosťou je ekológia z hľadiska využitia vlastnej kinetickej energie. Z oblasti technologických novinek predstavujeme novinku od dodávateľa elektrických komponentov lanových dráh Poma – firmy Semer – testovanie brzd ZenIS.

Stredisko Les Houches, Vallee de Chamonix vo Francúzsku

Unifix – sedačkové lanovky velebíace majestátnosť Mont Blancu

Ak existuje skutočne pekný model lanovej dráhy, určite je to Unifix so 4-miestnymi neodpojiteľnými vozňami. V lyžiarskom stredisku Les Houches, na úpätí masívu Mont Blanc, sú to práve dve lanové dráhy Unifix, ktoré prepravujú lyžiarov do srdca tohto čarovného miesta.

V Les Houches bolo potrebné byť obzvlášť citlivým v integrácii oboch lanových dráh Unifix do okolitej prírody, zdôrazňuje



■ Unifix 4 v slnkom zaliatom stredisku Les Houches pred masívom Mont Blanc

Philippe Laville. Dostať do súladu vzhľad lanovej dráhy s majestátnosťou alpského prostredia, bolo najťažším orieškom. Práve preto Poma navrhla optimálne zosúladenú údolnú vratnú stanicu na betónovom pilieri a esteticky veľmi kompaktnú vrcholovú poháňaciu – napínicu stanicu. Toto riešenie bolo veľmi vhodné a plne podporené architektmi lyžiarskeho strediska.

Lanová dráha Unifix Schuss des Dames je dlhá 500 m s prevýšením 153 m, druhá lanová dráha Voza-Prarion dosahuje dĺžku 995 m pri prevýšení 262 m. Lanovka Voza-Prarion nahradila bubienkový lyžiarsky vlek, ktorý do značnej miery zasahoval do trasy zjazdovky.

Podľa zmluvy, vzhľadom na organizáciu časti seriálu majstrovstiev sveta, malo byť stredisko ukončené a zasnežené už v druhom novembrovom týždni minulého roka. Dodržať tento šibeničný termín vo veľmi krátkom čase si vyžadovalo plnú mobilizáciu všetkých zúčastnených. Firma Poma a všetci jej partneri dosiahli tento cieľ len vďaka skutočnej tímovej práci. Realizácia pripomínala obraz Kandahárskeho zjazdu: nevyhnutnosť perfektného technického zvládnutia bez najmenších ústupkov v oblasti bezpečnosti.

Pozemná lanovka Livorno v Taliansku využíva vlastnú energiu

Agiudo, dcérska spoločnosť Poma v Taliansku, vyvinula a sprevádzkovala prvú ekologickú pozemnú lanovku. V čase vývoja v prospech

trvácnosti je to ďalší argument pre využitie lanových dráh v mestskej doprave. Slovo trvácnosť nie je vo firme Poma prázdny slovom, ale odjakživa skutočnosťou.

Carlo Fasio je na dve pozemné lanovky Catanzaro a Livorno právom hrdý. Priamo sme vstúpili do problematiky trvácnosti rozvoja a obe lanovky sú toho rukolapným dôkazom. Obe lanovky, ktoré slúžia miestnemu turistickému ruchu a súčasne aj ako súčasť mestského dopravného systému, majú jednu zvláštnosť: využívajú elektrickú energiu vyprodukovanú vozňami počas cesty nadol! Tento systém, nazvaný UPS (Ultimate Power Supply), bráni mrhaniu elektrickou energiou tým, že využíva energiu naakumulovanú v batériách. Batérie umožňujú napájanie záložného motora v prípade poruchy v distribučnej sieti.

Bezpečnosť a úspora energie

Ďalším dôkazom, ako možno zlúčiť vývoj spojený s trvácnosťou a ekonomické záujmy, je spôsob úspory elektrickej energie. Elektrická energia v batériách sa rovnako využíva pri rozbehu lanovky (vo chvíli potreby väčšieho prísunu energie) a je určená k zníženiu piku odberového prúdu. Prevádzkovateľ tým môže znížiť odber a optimalizovať spotrebu energie. V tomto smere môže značne ušetriť pri objednávaní energie u svojho dodávateľa (Enel).

Stále viac a viac - je to vôbec možné?

Pozemná lanovka v Livorne má ešte jednu zvláštnosť – okrem systému UPS je vybavená snečnými kolektormi, ktorými sa dopĺňa dobíjanie batérií. Bezpečnosť, úspora energie a stop plytvaniu elektric-



■ Pozemná lanovka Livorno



kou energiou, to sú slová, ktoré sa stále opakujú v súvislosti s dopravou lanovými dráhami. V Livorne a Catanzaro boli tieto slová pretavené do praxe.

Zrod nového strediska v Španielsku

Výstavba nových lyžiarskych stredísk v chránených oblastiach je veľmi citlivou záležitosťou a vyžaduje si veľkú ústretovosť od všetkých zúčastnených strán. Španielske stredisko Fuentes de Invierno, ktoré vzniklo takpovediac na zelenej lúke so 100 % účasťou technologických dodávok Poma a celkovou kapacitou 8 200 os/h, je dôkazom komplexného environmentálneho prístupu firmy Poma.

Poma zrealizovala v dosiaľ nedotknutom regióne španielskych Pyrenejí sympatické lyžiarske stredisko so štyrmi zariadeniami. Stavebné práce v oblasti vysokého stupňa ochrany prírody boli veľmi delikátnou záležitosťou. Všetky práce sa museli vykonávať bez možnosti vybudovania prístupových komunikácií. Navyše, nepriaznivé počasie s početnými dažďovými dňami a množstvom blata, nevzbudzovali v ľuďoch všeobecné nadšenie.

Napriek tomu v deň D sneh doslova padal do náručia. Nová 4-miestna odpojiteľná sedačková lanová dráha Multix 4 Llanal Fitu pohodlne vyvezie návštevníkov z údolia v nadmorskej výške 1 500 m na plošinu v nadmorskej výške 1 650 m. Lanovku v dĺžke 883 m s prevýšením 184 m síce sprevádza zjazdovka, avšak v čase nedostatku snehu Multix 4 naplno využíva zámer inštalácie odpojiteľnej la-

novky – pohodlne zviezť lyžiarov späť do údolia.

Z malej horskej plošiny rozvážajú lyžiarov 2 lanovky so 4-miestnymi neodpojiteľnými vozňami typu Unifix (dĺžka 713 m, prevýšenie 277 m a dĺžka 815 m a prevýšenie 233 m), zariadenie dopĺňa jeden lyžiarsky vlek s odpojiteľným závesom typu Genius 60.

Lyžiar z Ovieda, jedného z najbližších miest, sa vďaka novému stredisku majú naozaj na čo tešiť. A, navyše, ako dodáva s veľkým úsmevom Bernard Choukroun, nie každý deň je firme Poma umožnené vybudovať kompletné lyžiarske stredisko!

Cret du Midi vo Francúzsku

Prvá realizácia 6-miestnej sedačkovej lanovky Multix 6 s novou funkciou testovania brzd ZenIS® firmy Semer

Známe francúzske lyžiarske stredisko Cret du Midi sa od začiatku tohto roka môže pochváliť viacerými novinkami. V prvom rade sa stalo centrom realizácie jednej z väčších stavieb uskutočnených vo francúzskom teritóriu. Nová lanová dráha sa začína v dedinke Praz sur Arly, ktorá je východiskovým bodom k Espace Diamant (Diamantový priestor). Toto veľmi kompaktné priateľské centrum zahŕňa viaceré súčasti: Les Saisies, Crest-Voland-Cohennoz, Notre Dame de Bellecombe a Flumet. Multix 6 tak ponúka lyžiárom pohodlný prístup k stredne položeným strediskám a súčasne skutočnú reťaz nadväzujúcich stredísk s možnosťou ich výraznejšieho rozvoja.

V Praz sur Arly to bol Eric Gouazé zo spoločnosti Remy Loisir, ktorému zverili projekt novej lanovej dráhy. Ešte pred jeho realizáciou však bolo potrebné správnym spôsobom uchopiť, porozumieť a odsúhlasiť zámer projektu v kontexte perspektívy rozvoja oblastí vhodných na lyžovanie. Jean-Yves Tenand z firmy Poma o tom hovorí: Realizácia tohto projektu priniesla so sebou množstvo prekážok. Bolo napríklad potrebné vyriešiť prejazd ponad existujúcu lanovku a križovanie sa s ly-

žiarskym vlekom. Táto lanovka je predovšetkým riadnou „mašinou“ a patrí medzi významnejšie realizácie vo Francúzsku v tomto roku. Nová 6-miestna sedačková lanovka s odpojiteľnými vozňami typu Multix (dĺžka 2 329 m, prevýšenie 705 m) prepravuje pasažierov rýchlosťou 5,5 m/s a umožní dosiahnuť lyžiárom vrcholovú stanicu za 7 minút namiesto doterajších 30 minút. Uspieť v tejto stavbe so začiatkom v polovici septembra bolo možné iba so skutočnou tímovou prácou všetkých zúčastnených. V tomto peknom kolektívnom diele sa prejavila úplná mobilizácia všetkých síl! Dodávateľ stavebno-montážnych prác tratových zariadení Comag mal 30 dní na to, aby pomocou vrtníka osadil všetky betónové základy a postavil 22 podpier, z toho jedna podpera je spoločná pre lanovú dráhu a lyžiarsky vlek.

Táto očakávaná lanovka má ešte jednu zvláštnosť. Firma Semer ju vybavila novou funkciou testovania brzd ZenIS® vďaka simulátoru krútiaceho momentu prenášaného na lanový kotúč. Táto významnejšia technologická novinka spočíva v integrácii funkcie do systému (na rozdiel od toho, čo jestvuje doposiaľ). ZenIS® vykonáva testovanie brzd bez záťaže a testovanie sa v dôsledku toho stáva ľahším, rýchlejším, ekonomickejšim, bez rizika a únavy. Uvedenie do prevádzky ZenIS® umožňuje častejšie kontroly a zásahy pod dokonalou kontrolou. ZenIS® je super jednoduchým zariadením (nechodí sa viac s prídavným kufrikom), navyše môže byť uspôsobené na existujúce zariadenie! Eric Gouazé to ohodnotil taktó: Pre naše tímy ZenIS® znamená komfort, pružnosť a, navyše, bezpečnosť s ušetreným časom! ■

**Spracoval Techmont, s. r. o.
Výhradný zástupca POMA**



■ Fuentes de Invierno, nové stredisko vybavené technológiou Poma



■ Nová sedačková lanovka Multix 6, Praz sur Arly

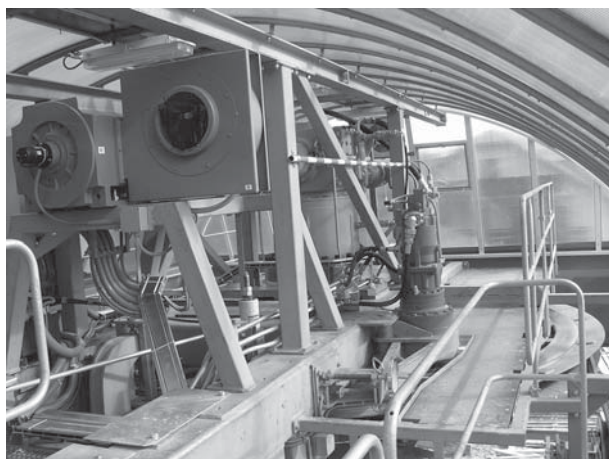


TATRAPOMA informuje

V tomto roku sa veľtrh horských technológií InterMountain 2008 v zmysle dohodnutej tradície medzi Slovenskom a Českom konal opäť v Špindlerovom Mlyne. Veľtrhu sa tradične zúčastnila aj spoločnosť Tatrapoma, kde mala vytvorený samostatný stánok, v ktorom Tatrapomu prezentoval projektový manažér Ing. Jaroslav Mačičák, spoločne so zástupcom výhradného zastúpenia Tatrapomy v Českej republike, pánom Údatným.

Prezentovali tu najnovšie výrobky a usporiadanie technológie lyžiarskych vlekov a lanových dráh. Pomerne veľký záujem bol o videoprezentáciu poháňacej stanice lanovky s pevným uchytením, kde návštevníkov zaujala najmä jej kompaktnosť, usporiadanie jednotlivých agregátov, úplné krytie agregátov pred nepriaznivými poveternostnými podmienkami, dizajn, ale najmä konštrukčné riešenie – usporiadanie dvoch núdzových pohonov, z ktorých jeden možno použiť aj ako pomocný pohon pre prevádzku zníženou rýchlosťou, napríklad pri výpadku elektrickej energie za predpokladu, že hlavná prevodovka je funkčná.

Druhý núdzový pohon je riešený pomocou pomocnej planétovej prevodovky cez ozubený veniec, ktorý je umiestnený na poháňacom lanovom kotúči. Tento pohon sa využíva predovšetkým pri poruche hlavnej prevodovky, t. j. keď je prerušený prenos krútiaceho momentu od elektromotora v prevodovke, alebo ak v dôsledku poruchy je prevodovka zablokovaná. V takom prípade je poháňací kotúč odpojený pomocou spojky umiestnenej v náboji poháňacieho kotúča. Zdrojom energie



■ Hnací agregát s núdzovým pohonom LD TS4 Infogold



■ Poháňacia stanica TS4 Soszów pred dokončením montáže

je vznetový spaľovací motor v kombinácii s hydrostatickými prevodníkmi.

Potenciálni zákazníci, ale aj ostatní záujemcovia sa mohli podrobnejšie s touto technológiou, resp. s celou lanovkou Tatrapoma TS4p oboznámiť 10. októbra 2008 na prezentácii v Jeseníkoch v lyžiarskom stredisku Infogold lokalita Horní Václavov, kde im predviedli všetky funkcie naživo, vrátane digitálneho ovládania lanovky a grafického zobrazovania funkčnosti, resp. poruchových stavov jednotlivých agregátov.

Takouto technológiou sú vybavené a v tomto roku realizované aj dve z troch lanoviek vybudovaných v Poľsku v lokalitách Soszów, Jaworzyna Krynicka a Istebná.

V posledných októbrových dňoch boli urobené funkčné skúšky rekonštruovanej a modernizovanej trate 2-miestnej sedačkovej lanovky z produkcie Tatrapomy z roku 1983 v lokalite Špindlerov Mlyn – Černá sjezdovka. V rámci modernizácie boli vymenené vozne novej konštrukcie a pôvodné kladkové batérie s kladkami

priemeru 330 mm a deleným gumovým vyložením nahradil nový typ kladiek priemeru 425 mm a nedeleným gumovým vyložením od firmy Semperit. Modernizácia tak dodáva lanovej dráhe nielen nový vzhľad, predovšetkým zvyšuje spoľahlivosť, bezpečnosť, komfort prevádzky a v neposlednej miere aj životnosť lanovej dráhy.

Ing. Jaroslav Mačičák



■ Trať LD TS2 Špindlerov Mlyn po modernizácii



Snomax®

SNOW INDUCER

Špeciálna akcia! Objednajte si teraz!

1 Kartón 1.148.- EUR / 37.500.- SK

Inštalujeme, opravujeme a robíme servis na Snomax®-dávkovacie zariadenia.

Nové dávkovacie zariadenie už od: EUR 2.500.—
SK 87.550.—

Tel. +41 (0)33 439 03 03

FAX. +41 (0)33 439 03 00

Mail: smi@snowmakers.ch

www.snomax.ch



SNOW MAKERS AG Generálny zástupca pre Európu

TECHNICKÉ NOVINKY KTORÉ OMRÁČIA

niekoľko druhov pracovných skútrov

BEARCAT Z1 XT

ARCTIC CAT

4 takty

od 660cm³ do 1056cm³

parametre

Karoséria so štyrmi ľahko odnímateľnými časťami pre tých, ktorí by radi nazreli na najmodernejšiu techniku. Dva **oprotibežiacie hriadele** zabezpečujú absolútne bezvibračnú prevádzku. Elektronické vstrekovanie s **Lambda riadením** sa aj v extrémne vysokom prostredí postará o optimálnu prímes vzduchu v palive. Dodatočné sedadlo pre 3. osobu na vyžiadanie. S hydraulickými, **zvnútra vetranými kotúčovými brzdami** priamo na pohonnej osi, ostanete rýchlo stáť aj pri plnom rozbehnutí. **UŽ žiadne manuálne radenie spiatocky** vďaka elektronickej riadenej planetovej prevodovke. Púhym stlačením ovládacieho tlačidla dochádza k zmene smeru jazdy.



Motor SUZUKI: 123 PS, 4-takt, 2-valec, 1056 ccm, 4 ventily na valec, automaticky riadené elektronické vstrekovanie (Lambda)

Náhon: ACT Diamond Drive, hriadeľový priamo na pás, elektronická spiatocka

Brzdy: Hydraulické, zvnútra vetrané kotúče priamo na pohonnej osi

Rozmery:
Dĺžka 3480 mm
Šírka 1320 mm
Dĺžka pásu 3962 mm
Šírka pásu 508 mm
Výška stupáčiek 31,8 mm
Objem palivovej nádrže 66l

Zavesenie lyží: AWS II, dvojmo vedené A-rameno so stabilizátorom

ArcticCat opäť s náskokom

Náhon



Priamo na hriadeľ pásu - patentovaný pohon je takmer bez nutnosti údržby (menej ložísk, už žiadna pohonná reťaz) a veľmi robustný. Umožňuje ľahké rozbiehanie sa v kopci aj s ťažkým nákladom ako aj efektívne brzdenie motorom pri jazde z kopca.

AUTO RASTER, s.r.o.
Neresnícká cesta 3A
960 01 ZVOLEN, Slovensko

Podvozok



Ľahký a predsa extrémne stabilný - nový Twin Spar rám je rozšírený či zmršťovaný o 40% robustnejší ako jeho predchodca.

PRE RODINY I PRE ŠPORT
www.autoraster.sk

Spiatocka - planetová prevodovka



S elektronickým prepínačom na riadidle vpravo je celkom jednoduché meniť medzi dopredným či spiatockovým chodom.

UŽ OD 189 tis. bez DPH (6273,65 €)

Dodatočná výbava



Elektro-hydraulická bezpečnostná brzda. Pre bezpečné nasadenie v extrémnych terénach (strmé svahy, ľad atď.)

Tel./fax: +421 45 532 40 03
E-mail: servis@autoraster.sk
NON STOP servis: 0903 810 150



Doppelmayr®

info

Nový rozmach na Rangger Köpfl

Postavením novej lanovky s 8-miestnymi kabínkami zvýšila spoločnosť Bergbahnen Oberperfuss významne hodnotu lyžiarskeho strediska pri Rangger Köpfl.

Nová lanovka 8-MGD Peter Anich – pomenovaná podľa známeho kartografa (1723 - 1766), ktorý pochádzal z Oberperfuss – je prístupovou komunikáciou do lyžiarskeho strediska Rangger Köpfl. Leží vo výške medzi 1 000 a 2 000 m, sú tu 4 vleky, 17 km zjazdoviek (z toho 2 km osvetlené) a sánkarská dráha. Stredisko radi navštevujú hostia z blízkeho Innsbrucku, ale aj Holanďania (60 %) a Nemci (30 %). Samotný Oberperfuss má k dispozícii 500 lôžok a veľmi pozoruhodné spádové územie. Oblasť obľubujú predovšetkým rodiny pre jemné svahy.

Vďaka novej lanovke aj prvá letná sezóna

Kabínkovú lanovku s 8-miestnymi kabínkami uviedli do prevádzky v polovici decembra 2007. Vedenie trasy lanovky prebieha zväčša v trase bývalej 2-miestnej sedačkovej lanovky. Vrcholová stanica pôvodnej lanovky bola úplne zbúraná, údolnú stanicu prebudovali, sú v nej po-

kladne, kancelárie, toalety, prevádzkové priestory a na hornom poschodí ako korunovácia – okrúhly lyžiarsky bar s nádherným výhľadom do široko sa rozprestierajúceho údolia Inntal. Gondoly garážujú v staniách.

Kabínková lanovka sa ukázala ako ideálne riešenie pre Oberperfuss: rodičia sú bez stresu, keď cestujú so svojimi deťmi a lanovkou možno bez problémov prepravovať sánky. Sánkarská dráha desať kilometrov dlhá, zväčša osvetlená lesná cesta, vedie z vrcholovej stanice do údolia. Pri dobrých snehových podmienkach sa tu nachádza toľko sánkarov ako lyžiarov, čo predstavuje približne 1 000 osôb na jeden deň.

Zariadenie bolo vybudované v krátkom čase – stavebné konanie prebehlo 4. októbra, preberacie konanie 18. decembra. Firma Doppelmayr bola zodpovedná za mechanické a elektrotechnické záležitosti lanovky, spoločnosť Bergbahnen za pozemné stavby a základy podpier. Lanovku koncipovali tak, že ju bez problémov možno doplniť o druhú sekciu, ktorá by viedla na vrchol Rangger Köpfl. Takže o budúcnosť je postarané.

Technické údaje

Zariadenie	8-MGD Peter Anich
Prepravný výkon	1 515 os/h
Čas jazdy	5,2 min.
Jazdná rýchlosť	6,0 m/s

Gondoly	22 ks
Interval	19,0 s
Šikmá dĺžka	1 535 m
Prevýšenie	512 m
Podpery	11 ks
Pohon	vrchol. st.
Napínanie	údol. st.

Prvá 6-miestna sedačka v regióne Jungfrau

Ako náhradu za lyžiarsky vlek Honegg vybudovala spoločnosť Jungfraubahn Holding AG odpojitelnú 6-miestnu sedačkovú lanovku s bublinami. Do prevádzky ju uviedli 8. decembra 2007. Ide o prvú 6-miestnu sedačkovú lanovku v tomto regióne.

Nová lanovka, ktorá slúži výlučne zimnej turistike, sprístupňuje slnečné svahy Honegg. Nahradila 40-ročný lyžiarsky vlek a umožňuje širšie a atraktívnejšie zostaviť zjazdovky vďaka vedeniu trasy nad zemou. Kapacita zariadenia v porovnaní s vlekom je dvojnásobná, avšak je starostlivo dimenzovaná na kapacitu zjazdoviek.

Po technickej aj optickej stránke ponúka nová lanovka niekoľko špecialít. Na základe krátkej bezpečnostnej zóny je umiestnená skúška zvernej sily úchytov vo vrcholovej stanici už pred oblúkovým dopravníkom v obehú dopravných prostriedkov, aby bolo možné dopravné prostriedky s nedostatočnou zvernou silou včas rozpoznať. Špecialitou tohto regiónu sú aj drevené obloženia staníc



■ Údolná stanica leží trochu mimo dediny. V roku 2008 bola v Oberperfuss aj letná prevádzka, ktorú rodiny a výletníci veľmi ocenili



■ Vrcholová stanica zariadenia 6-CLD-B Arventgarten-Honegg



■ **Drevom obložená údolná stanica firmy Garaventa**

lanových dráh Garaventa, ktoré sa dobre začleňujú do charakteru krajiny.

Pri realizácii stavby lanovky bola za elektromechanickú časť zodpovedná firma Garaventa, spoločnosť Jungfraubahnen zodpovedala za koordináciu všetkých stavebných prác. Práce na výstavbe lanovky od udelenia zákazky až po jej vyhotovenie trvali 19 mesiacov – 1 mesiac bol potrebný na skúšobnú prevádzku a odozdanie, 6 mesiacov si vyžiadala stavba a montáž, 3 mesiace na plánovanie a 9 mesiacov na terminovanie pre spolkový stavebný úrad pre dopravu.

Technické údaje

Zariadenie	6-CLD-B Arvengarten-Honegg
Prepravný výkon	2 000 os/h
Čas jazdy	6,3 min.
Jazdná rýchlosť	5 m/s
Sedačky	68 ks
Interval	10,8 s
Šikmá dĺžka	1 736 m
Prevýšenie	464 m
Podpery	14 ks
Pohon	vrchol. st.
Napínanie	údol. st.

Austrálske lyžiarske stredisko Mt. Buller

V jednom z najznámejších lyžiarskych stredísk v austrálskych Alpách – Mt. Buller inštaloval Doppelmayr prvú odpojiteľnú 6-miestnu sedačkovú lanovku v Austrálii: 6-CLD Holden Express Chairlift/Abom.

Lyžiarske stredisko Mt. Buller leží približne 3 a pol hodiny jazdy autom severne od Melbourne a je jednotkou medzi lyžiarskymi strediskami v Austrálii. Má sieť 25 dopravných zariadení, propagačné materiály tu sľubujú na 243 ha zjazdovky všetkých stupňov náročnosti.

Nová lanovka nahradila 3-miestnu sedačkovú lanovku s pevným uchytením (Doppelmayr 1986), ako aj druhú sekciu paralelne vedúcej sedačkovej lanovky



■ **Lanovka 6-CLD Holden Express. Lanovka bola ocenená automobilovou značkou Holden, preto päť rokov ponese meno Holden**

4-CLD Blue Bullet (Doppelmayr 1984), prvá sekcia zostala ako samostatná lanovka.

Nová vysoko rýchlostná lanovka prístupňuje nielen zjazdovky v bezprostrednej spádovej oblasti, značne zlepšuje aj prístupnosť k ďalšej lyžiarskej oblasti. Návštevníci ju hodnotia ako veľmi pohodlnú a vhodnú aj pre menej vyspelých lyžiarov.

Firma Doppelmayr zodpovedala za lanovkársko-technickú časť vrátane stavieb na trase, spoločnosť Buller Ski Lifts za staničnú budovu.

Technické údaje

Zariadenie	6-CLD Holden Express
Prepravný výkon	3 200 os/h
Čas jazdy	3,7 min.
Jazdná rýchlosť	5,0 m/s
Sedačky	65 ks
Interval	6,8 s
Šikmá dĺžka	997 m
Prevýšenie	127 m
Podpery	9 ks
Pohon	vrchol. st.
Napínanie	údol. st.

Nová lyžiarska oblasť na severozápadnej Sibíri

Neďaleko dvoch veľkých sibírskejších riek Irtyša a Obu, vyrástlo na okraji mesta Khanty-Mansijsk (60 tisíc obyvateľov) nové lyžiarske stredisko pre alpské lyžovanie. Firma Doppelmayr tam dodala kombinovanú lanovku 4/8-CGD.

Khanty-Mansijsk je v lyžiarskom svete známe, veď v rokoch 2003 a 2005 sa tu konali majstrovstvá sveta v biatlone a v roku 2011 tu budú tieto majstrovstvá opäť. Kombinovaná lanovka vedie od hotelov na okraji mesta cez rozbrázdnený terén k vrcholu horského chrbta a ďalej – cez lyžiarsky svah k úpätiu pohoria na druhej strane. Na vrchole je medzistanica, ktorú využívajú lyžiari na opakované zjazdy. Lanovka je v prevádzke aj v letnom období, pretože toto prostredie je obľúbenou rekreačnou oblasťou.

Technické údaje

Zariadenie	4/8-CGD Khanty-Mansijsk
Prepravný výkon	2 000 os/h
Čas jazdy	5,1 min.

Jazdná rýchlosť	5,0 m/s
Vozne	56 ks
Interval	5,1 s
Šikmá dĺžka	960 m
Prevýšenie	83 m
Podpery	8 ks
Pohon	údol. st.
Napínanie	údol. st.



■ **Od roku 2008 je v bašte biatlone Khanty-Mansijsk aj alpské lyžovanie**



Nová kabínková lanovka pre perlu Karpát

Perlou rumunských Karpát je najtradičnejšie dovolenkové miesto Sinaia, kde už na prelome 19. a 20. storočia nechal prvý rumunský kráľ Carol I. vybudovať nádhernú letnú rezidenciu.

Vďaka dobrému železničnému spojeniu z Bukurešti sa Sinaia vyvinula na jedno z najznámejších turistických stredísk v Rumunsku. V lyžiarskom stredisku je už jeden lyžiarsky vlek, jedna pevne uchytaná 2-miestna sedačková lanovka, jedna odpojiteľná 4-sedačka a dve kyvadlové lanovky.

Jedna z kyvadlových lanoviek fungovala výlučne ako prístupová komunikácia, pretože až do zimy 2007/2008 nevedla do údolia žiadna zjazdovka. Lanovka má veľmi nízku kapacitu, čo spôsobovalo dlhé čakacie doby, navyše pri údolnej stanici, ktorá leží v centre mesta, bolo málo parkovacích miest. Preto sa správa mesta rozhodla investovať do gondoly s 8-miestnymi kabínkami. Lanovka je trochu mimo mesta, kde sú možnosti zriadenia parkovísk. Okrem toho, mesto pracuje na výstavbe novej zjazdovky až k údolnej stanici.

Nová lanovka Doppelmayr ako prvá lanovka v Rumunsku má k dispozícii systém kontroly polohy lana RPD. Údolná aj vrcholová stanica majú celostrešné opláštenie Doppelmayr. V údolnej stanici sa nachádza odstavňá koľaj pre manuálne obsadzovanie kabínkami.

Technické údaje

Zariadenie	8-MGD Sinaia
Prepravný výkon	1 700 os/h
Čas jazdy	4,9 min.
Jazdná rýchlosť	6,0 m/s
Gondoly	34 ks
Interval	16,9 s
Šikmá dĺžka	1 384 m
Prevýšenie	410 m
Podpery	8 ks
Pohon	údol. st.
Napínanie	údol. st.



Lyžiarska oblasť Sölden vynakladá veľkú snahu o udržanie si vysokého štandardu. Na snímke lanovka na Gaislachkogel



Kabínka prvej 8-miestnej kabínkovej lanovky v Rumunsku

Sölden – svet zážitkov

Konateľ spoločnosti Bergbahnen Sölden Jakob Falkner sa už dlhé roky neochvejne drží svojho kréda: **Dovolenka musí byť pre našich hostí zážitkom! A keďže stavia špeciálne na zimných dovolenkároch, hrajú pri tom lanovky mimoriadne dôležitú úlohu.**

Spoločnosť má 500 zamestnancov a pre J. Falknera je dôležitým faktorom, ktorý neúprosne požaduje, aby všetci zodpovedali kvalitatívnym požiadavkám.

Vysoké požiadavky na kvalitu lanoviek
Lyžiarska oblasť Sölden má 32 zariadení s hodinovou kapacitou viac ako 65 tisíc osôb. Tento prepravný výkon je prispôbený kapacite zjazdoviek a reštaurácií, ktoré zodpovedajú najmodernejšiemu štandardu. Rovnaká kvalita sa požaduje aj od lanoviek, preto v oblasti sú takmer výlučne zariadenia firmy Doppelmayr.

Začiatkom zimy 2008/2009 tu bude dokončená nová 8-miestna sedačková lanovka s oranžovými bublinami na Giggijoch, ktorá nahrádza pevnú trojsedačku z roku 1982. Sedačky garážujú v podzemných priestoroch úplne novej údolnej stanice. Nová lanovka prispieje k rozčleneniu prúdov lyžiarov, a tým aj k atraktivnosti zjazdoviek v tejto oblasti.

Technické údaje

Zariadenie	8-CLD-B Giggijoch
Prepravný výkon	3 700 os/h
Čas jazdy	4,6 min.
Jazdná rýchlosť	5,0 m/s
Sedačky	70 ks
Interval	7,8 s
Šikmá dĺžka	1 232 m
Prevýšenie	316 m
Podpery	12 ks
Pohon	údol. st.
Napínanie	údol. st.

Mnohostranný Snow-Shuttle

Firma Doppelmayr so Snow-Shuttle vyvinula multifunkčný dopravný prostriedok. Vďaka 6-miestnym sedačkám s bublinami a nádherným panoramatickým výhľadom sa osvedčil ako exkluzívny dopravný prostriedok pre prepravu VIP, pri tlačových prezentáciách, pre servis pri pretekoch, ako aj pri preprave zranených. **Nosidlá môžu byť kedykoľvek dopravované, stačí len málo pohybov a sú pripravené na použitie. Sú kompatibilné so všetkými bežnými záchrannými vozidlami. Pomocou zabudovaného teleskopického mechanizmu možno s týmto zariadením ľahko a bez námahy manipulovať. Zariadenie Snow-Shuttle má označenie CE.**

Pripravený na jednoduchú prípravu na radlicu SPV a už je pripravený. Možno ho použiť aj v ťažkom teréne. Pri, do určitej miery normálnych snehových podmienkach, možno jazdiť so Snow-Shuttle až do priečneho sklonu 40°, prípadne pozdĺžneho sklonu 80°. Pre Snow-Shuttle možno sklon terénu jednoducho vyrovnáť pomocou elektromotora. Snow-Shuttle je v ponuke spoločnosti patriacej skupine Doppelmayr-Garaventa-Input.



Zážitky z ciest po Nepále

Ama Dablam – himalájsky Matterhorn (pokračovanie)

10. apríl

V dopoludňajších hodinách pristávame na letisku v Lukle, ktoré svojou veľkosťou a situovaním pripomína letisko v Courcheveli. Postávajúci šerpovia a vojaci strážiaci letisko nás vracajú do reality. V spleti turistov, nosičov a policajtov si nás vyhľadal náš sirdar – Bal Bahadur. Organizuje troch nosičov, ktorí ponosú do základného tábora náš výstroj.

S obdivom sledujem, ako do prútených košov vkladajú naše stolitrové sudy a ako ľahko s nimi vykročili na chodník vedúci do Phakdingu, našej prvej zástavky, kde strávime noc.

Pred sebou máme štyri dni pochodu, počas ktorých budeme postupne naberať výšku a aklimatizovať sa. V dedine Namche Bazar vo výške 3 440 m zostávame dva dni a dve noci. Telo si postupne privyká na riedky vzduch a čas využívame na spoznávanie okolia. Naše kroky vedú do dedinky Kumbung, kde sir Edmund Hillary založil školu pre deti šerpov, k hotelu Everest view a do múzea, kde sa oboznamujeme so životom šerpov a históriou objavovania Himalájí. Prvý raz vidíme naživo náš cieľ- Ama Dablam vysoký 6 856 m. Pohľad na dominantu údolia v nás vyvolal pochybnosti, či sme nemali radšej zostať doma a s pohárom piva snívať o nejakom himalájskom dobrodružstve.

Po dvoch dňoch opúšťame Namche Bazar. Po chodníku vedúcom údolím rieky Duthkosi sa dostávame do dedinky Tengboche. Cítíme sa vo forme, a preto návštevu budhistického kláštora odkladáme na spätočnú cestu a pokračujeme ďalej v pochode. Ubytovali sme sa v Pangboche, v malej lodži, kde naposledy vychutnávame

Foto: P. Tomko



■ Účastníci výstupu Igor Obert a Peter Tomko

pohodlie postele, teplo piecky a osvieženie pivom.

V sprievode Bal Bahadura prichádzame na piaty deň pochodu do základného tábora. Ten už je postavený. Na naše milé prekvapenie sme tam úplne sami a predpovede o množstve ľudí sa nespĺnili. V jedálenskom stane nás čakajú dva sudy s materiálom. Bal Bahadur, kuchár Kul Bahadur, Igor a ja sme obsadili veľkú lúku pod Ama Dablam vo výške 4 576 m. Po krátkom oddychu sme sa vybrali na objaviteľskú prechádzku. Dýcha sa nám dobre a to je výborné znamenie.

Ráno po raňajkách balíme dva stany, 130 m lán, 2 čakany, 2 karimatky, 2 páry mačiek, 5 plynových bômb. Batohy sú ťažké a my postupujeme veľmi pomaly v chodeckom teréne. Po širokých chrbtoch starých morén naberáme výšku. Začínajú sa prevaľovať popoludňajšie hmly. V 5 200 metroch zriaďujeme depozit – stan, v ktorom si uložíme veci. Označíme ho bambusovou zástavkou, ktorú sme našli v sutine po jednej z predchádzajúcich expedícií. Trochu pociťujeme nedostatok kyslíka, a tak sa vraciame do základného tábora.

Nasledujúci deň odpočívame. Skúšame techniku – možnosti solárneho panela, ktorý chceme využiť na dobíjanie batérií spotrebičov (fotoaparátov, telefónu), potom



■ Španiel Santiago a Peter Tomko na vrchole Ama Dablam

TECHNOALPIN®
Snow experts

Optimálne rozprašovanie počas celej životnosti.

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



NOVÉ DIMENZIE ZASNEŽOVANIA

www.technoalpin.com



■ Výstup na Sivú vežu

si dáme krátku rozcvičku na skalách okolo základného tábora a večer si doprajeme kúpeľ. Vedro s teplou vodou a hrnček mi pripomenuli detstvo u starkej na samote na Liptove.

16. apríl

Slnčné ráno a výdatné raňajky nás dobre naladili. Do batohov balíme spacáky, páperovky, jedlo a odvalu. Plánujeme dosiahnuť depozit, dobaľiť batohy a niekde vyššie postaviť stan a prespať v ňom. Keď sme splnili prvú časť plánu, pohli sme sa z depozitu nabalení ako jaky. Entuziazmus sa začal vytrácať. V 5 400 m Igor povedal dosť a ja som sa tomu nebránil. Postavili sme stan, navarili polievku. Po čase začíname pocívať dôsledky výšky. Igora bolí hlava a nepomohla mu ani ružová pilulka – ibalgin. Mňa pri prudšom pohybe chytala dušnosť a isto by mi nepomohla ani modrá tabletká...

Noc sa začala zle. Nedarí sa mi zaspáť. Strhávam sa na pocit, že sa dusím. Otvorím oči a vidím sedieť Igora. Prehodíme dve - tri povzbudivé slová a každý z nás trpí po svojom. Aby sme mali na čo zvaliť nespavosť, začala sa búrka. Tresk-plesk sprava, tresk-plesk zľava. Tichúčko stan prikrýva sneh. Striasam ho a počítam sekundy medzi zablesknutím a hromom. Netreba na to veľkú násobilku. Nevieme sa dočkať rána. Zasnežená sutina nám skomplikovala zostup.

18. apríl

Našu posádku v základnom tábore posilnili ďalší traja horolezci. Nóрка Ashild, Talian



■ Kul Bahadur pripravil v stane priam zázraky

Francesco a Španiel Santiago. Majú ten istý cieľ ako my.

O tri dni sme zasa v našom stane. Roztápame sneh, ktorý sme si doniesli v igelitke. Varíme polievku, čaj. Bolesť hlavy si opäť potichúčky našla miesto v Igorovi. Ráno bez veľkého zvažovania zostupujeme dole. Nasledujúci deň sme strávili v základnom tábore a bol dňom ničnerobenia. Knihy, karty a sudoku nám vyplnili celý deň. Cítíme sa obaja výborne. Nie je čo riešiť. Opäť vyrážame hore. S úctou k staršiemu ma Igor rešpektuje. Pomaly kráča za mnou. Krok-sun-krok sa presúvame opäť k stanu.

23. apríl

Prebúdzame sa do krásneho rána. S vedomím, že toto je naša posledná šanca dostať sa na vrchol, opúšťame stan. Aj keď sme zredukovali materiál a stravu, aj tak sme ťažkí. Cítíme každý gram. Po dvesto výškových metroch prichádzame pod nástupové platne. Tesne pod hrebeňom plápolá zvyšok starého lana, ktorý určuje smer nášho výstupu. Nad ním na malej plošinke rozbalujeme útočný stan. Sme v jednotke – 5 800 m.

Nočné debaty s Igorom mi naznačili, že opäť nie je všetko v poriadku. Bolesť hlavy sa vrátila a Igor sa definitívne rozhoduje, že ide dole. Raňajšia dilema: „Zostúpiť dole? Pokúsiť sa o výstup ďalej sám? Čo bude, keď sa nevrátim? Ako bude fungovať rodina? Čo Igor?“ Mnoho otázok ako... a čo. Pomoc v rozhodovaní prišla v malej postave, ktorá sa pomaly presúvala pomedzi kamenné bloky k nástupovým platniam. Bol to Santiago a za ním Ashild a Francesco.

Igor zlanil cez nástupové platne a ja rozširujem medzinárodnú skupinu. Sutinové úseky striedajú lezecké pasáže tretieho stupňa obtiažnosti. Idem vpredu so Santiagom. Ako naberať výšku, obtiažnosť narastá. Lezenie mi pripomína Voliu vežu v Tatrách. Len tá nadmorská výška! Aj keď staré laná nevyzerajú zle, neverím ich upevneniu. Vyberám lano, ktoré Santiago vyťahne za starým lanom a zhora ma istí. S ťažkým batohom si netrúfam vyliezť sólo na hrebeň, ktorý vedie pod Žltú vežu. Postupne sa všetci dostávame na Žltú vežu a staviame náš druhý tábor

v 6 000 m. Rozkladám si stan, v ktorom budem prvý raz spať sám. Noc bola pokojná. Až taká pokojná, že zvädzala k ničnerobeniu. Ráno o pol ôsmej začínam variť. Z toho, na čo mám chuť, je iba vysoko energetický kakaový nápoj. Syr, klobása, čaj ostávajú bokom. Idem na návštevu k susedom. Ashil a Francesco sa necítia dobre. Chcú zostať vo dvojke. So Santiagom sa rozhodujeme vystúpiť vyššie. Nemáme presný plán. Santiago berie polovičné lano. V batohu mám termosku s čajom, tyčinku twix, nejaké obliečenie.

Staré laná, ktoré sú povešané bez ladu a skladu, svedčia o popularite Ama Dablam. Lezieme súčasne v trojmetrovom odstupe, aby sme prípadnej voľnej skale nebránili v gravitácii... Sivá veža, ľadový hrebeň, tretí tábor, do ktorého prichádzame o 13. h. Krátka zastávka, občerstvenie a nasleduje Santiagova otázka, či ideme vyššie. Z mojej strany jednoduchá odpoveď: „Ja už nebudem mať dosť času na ďalší pokus.“

Počasie je stále dobré. Trochu pofukuje vietor a pokiaľ sa hýbeme, nie je zima. Dole sa objavili popoludňajšie mraky. V trojke nechávame lano a vyššie sledujeme líniu starých lán. Vyberám si najschopnejšie, na ktoré zakladám žumar na istenie. Druhé lano založím do karabíny odsedávaku pre istotu, ak by istenie povolilo. Päťsto výškových metrov prekonávame lezením v 50-60 stupňovom ľade. Miestami sú laná zamrznuté do ľadu a nedajú sa použiť. Lezieme voľne, bez istenia. Len neurobíť chybu! Sklon ľadu klesá a ľad sa mení na sneh. Sú to signály, že vrchol sa blíži. Je 25. apríl 2008, 15.45 h miestneho času a my stojíme na vrchole Ama Dablam vo výške 6 856 m.

Krátka gratulácia, pohľad okolo seba, vrcholové foto. Vedomie, že máme už len 4 hodiny svetla, nám nedovolí dlhšie zostať na vrchole. Začína zlaňák za zlaňákom. Používame staré laná, ktoré sme si počas výstupu skontrolovali. Tesne pred zotmením sme dorazili do dvojky.

26. apríl

Ráno zavčasu začínajú svoj pokus o výstup na vrchol Ashild a Francesco. Santiago a ja si vychutnávame raňajšiu kávu. Santiago zostáva v dvojke čakať na svojich kamarátov. Ja balím svoje slivky a začínam zlaňovať. Som sám, a to ma núti ku koncentrácii a predvídavosti. V mieste, kde stal náš stan, som zbadal dve postavy. Igor a Bal Bahadur mi prišli oproti. Do očí sa mi začali tlačiť slzy a ja som si uvedomil, že to všetko dobre dopadlo.

Na druhý deň začíname baliť základný tábor a vraciame sa do civilizácie. Cestou z Namche Bazaru v množstve turistov stretávame Slovákov – Martina Šperku, Mária Guzi a Jána Psoťku, ktorí si boli uctiť pod Everestom pamiatku slovenských horolezcov. To však už je iný príbeh...

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.priinnoth.com

Pinnoth®

Uspôsobenie na mieru, maximálny environmentálny prístup, adekvátny výkon, príjemný vzhľad, minimálna hlučnosť. Citlivý prístup k chráneným oblastiam. Unifix: Vaše excelentné riešenie. ...zážitok z jazdy v lone prírody.

Les Houches, Vallée de Chamonix

Unifix... priateľský k životnému prostrediu.

www.poma.net



POMA