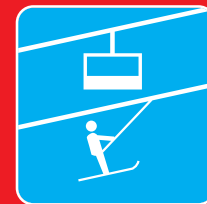


# LAVEX info magazín

LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH  
MANAŽMENT • MARKETING

ROČNÍK XXXVI • 1/2009



6-CLD B  
Martinské hole



 Doppelmayr®





## ... len originál zaručí, čo sľúbi

PistenBully servis je jeden z najlepších na svete. Základom toho sú originálne náhradné diely pre každé jedno naše vozidlo. Presvedčujú vysokou kvalitou a spoľahlivosťou, zaručujú stopercentnú použiteľnosť a dlhú životnosť vášho PistenBully – od 1. generácie až po najnovší model.

Doprajte vášmu kvalitnému PistenBully originálne náhradné diely! Pretože len tie dlhodobo dodržia to, čo sľubujú: absolútnu istotu a nízke náklady na základe ich vysokej životnosti.



Kässbohrer Geländefahrzeug AG, Laupheim,  
[www.pistenbully.com](http://www.pistenbully.com)

Obchodné a servisné zastúpenie v SR  
TERMONT s.r.o., Nálepková 4419, 036 01 MARTIN  
+421 43 4001004, [termont@termont.sk](mailto:termont@termont.sk)

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

**PistenBully®**





Rozhodli ste sa správne .



**TATRAPOMA**  [www.tatrapoma.sk](http://www.tatrapoma.sk)

**LAVEXinfo • ROČNÍK XXXVI • 1/2009****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:

A. Červenková, M. Čerňanská,  
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@lavex.sk  
internet: www.lavex.sk

**Tlač**

REPROservis  
Liptovský Mikuláš  
www.repro.sk

**Registračné číslo**

396/91

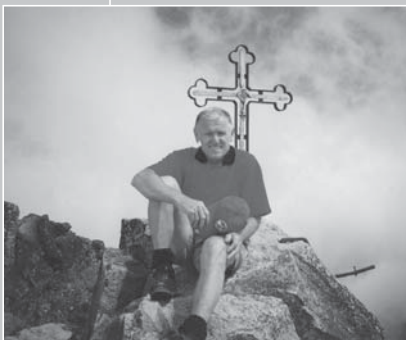
**Ročné predplatné na 4 čísla:**

10 €

ISSN č. 1336-1953

**Inzerenti čísla:**

AUTORASTER	14
DOPPELMAYR	OB. STR. 1
KÄSSBOHRER	OB. STR. 2
OL TRADE	8
POMA	OB. STR. 4
REFORM	12
SKI RUŽOMBEROK	30
SNOWWORK	OB. STR. 3
TATRAPOMA	1
TECHMONT HELICOPTER	27
TECHNOALPIN	25

**5 Z činnosti združenia****17 Zo života našich stredísk SKI Dubovica – Žliabky****19 Vysoké Tatry – Tatranská Lomnica****20 Lanovkári, ako ich nepoznáme****OBSAH**

Príhovor .....	3
Náš hosť .....	4, 5
Z činnosti združenia .....	5 - 7
Oznamy a informácie .....	7
Interalpin 2009 .....	9
ITF Slovakiatour 2009 ....	9, 10
SACR informuje .....	11
Tradícia v novej forme .....	12
Smutné jubileum .....	13, 14
Z kroniky lanovkárov ....	15, 16
Zo života našich stredísk .....	17 - 20
Lanovkári, ako ich nepoznáme .....	20 - 22
Sitour informuje .....	23
TechnoAlpin informuje .....	24, 25
Poma informuje .....	26 - 28
Kässbohrer informuje ....	29, 30
Prinoth informuje .....	31
Gemini info .....	32

Reklamné strany neprešli jazykovou úpravou v redakcii.





## Na prahu ďalšej sezóny

**A** opäť sme v novom roku, v novej zimnej sezóne 2008/2009. Začala sa pomerne rozpačito. Vo väčšine stredísk teplé počasie nedovoľovalo zasnežovanie. Preto mnohé zo stredísk začali s technickým zasnežovaním až tesne pred Vianocami.

Ďalšími negatívami, ktoré postihli zimnú sezónu 2008/2009, je finančná kríza, problémy s plynom, pokles kurzov mien susedných štátov, ako sú Poľsko, Maďarsko a Česko voči euru. Hovorí sa, že na Slovensko prišlo v porovnaní s predchádzajúcimi sezónami len 20 % Rusov. Sú v Rakúsku a v iných alpských krajinách. Už teraz môžeme konštatovať, že na Slovensku dochádza minimálne k 20 – 30 % poklesu návštevnosti v strediskách zimného cestovného ruchu oproti predchádzajúcim rokom.

Kladieme si otázky, aký bude vývoj vo februári, marci, apríli? Ťažko sa bude dobiehať doterajší výpadok návštevnosti. Domnievam sa, že táto zimná sezóna by nás mala donútiť k hlbšiemu zamysleniu sa nad úrovňou cestovného ruchu na Slovensku – v našom prípade nad úrovňou zimného cestovného ruchu. Podporuje štát cestovný ruch? Do akej miery? Naštartoval štát na Slovensku nejakou formou cestovný ruch? Máme veľa príkladov v blízkyh alpských krajinách. Netreba nič vymýšľať, všetko je vymyslené a dlhodobo vyskúšané, treba to len odpozorovať a aplikovať! Zrejme aj nás do budúcnosti čakajú ťažšie roky (finančná kríza atď.). Asi sa nebudeme môcť pochváliť investíciami, aké boli v minulom roku – šesť nových lanových dráh. Ale na druhej strane si myslím, že tak, ako sa hovorí, že všetko zlé je na niečo dobré, pochopíme prednosti, ktoré má Slovensko najmä pre zimný cestovný ruch, konečne ho naštartujeme a budeme môcť z neho všetci profitovať. Od občana – socioekonomické vzťahy, cez majiteľov stredísk – investovanie do rozvoja a rovnako aj štát, ktorý má v súčasnosti veľmi malé percento HDP a mohol by ho do budúcnosti oveľa viac – niekoľkonásobne zvýšiť. Cestovný ruch sú najekologickejšie peniaze, prinesú ich návštevníci, len treba o nich zabojsovať. Určite si aj my, prevádzkovatelia, musíme nasypať popol na hlavu a zamyslieť sa nad službami, ktoré im poskytujeme. Od správania sa k hosťovi, cez cenotvorbu, poskytovanie doplnkových služieb, dopravy, parkovanie, balíkov služieb, regionálnych ponúk a pod.

Sme v roku, v ktorom sa koná u nás najvýznamnejšie podujatie, a tým je



■ Ing. Ján Gavalier

XII. medzinárodná výstava Interlavex. Aj v tomto roku sa výstava bude konať v hoteli Permon na Podbanskom. Chceli by sme, aby určité nedostatky predchádzajúceho ročníka, ktoré sa vyskytli, boli vyriešené k spokojnosti vystavovateľov i návštevníkov.

Čaká nás prekategORIZOVANIE lyžiarskych stredísk, prebieha novelizácia zákona o dráhach... Ostatné činnosti ZZ LAVEX, ako sú revízie, školenia, skúšky, technicko-poradenská činnosť, normotvorba a pod., sú už samozrejmosťou a rutinnou záležitosťou. To však neznamená, že v tejto oblasti nemáme rezervy. Uvedomujeme si, že dôveru členskej základne si môžeme získať len kvalitnou odbornou činnosťou.

Aj do budúcnosti sa chceme prostredníctvom profesijných zväzov, rôznych komisií a poradenských orgánov podieľať ako neopomenuteľní účastníci na rozvoji cestovného ruchu, na umožnení

ďalšieho trvalo-udržateľného rozvoja stredísk. Legislatíva v oblasti ochrany prírody a krajiny je účelovo postavená proti rozvoju lyžiarskych stredísk. Neumožňuje ich trvalo-udržateľný rozvoj. Aj v tejto oblasti sa chceme naďalej aktívne angažovať a prispieť k možnému trvalo-udržateľnému rozvoju lyžiarskych stredísk.

Dovoľte mi, aby som na záver môjho príspevku poprial všetkým strediskám zimného cestovného ruchu na Slovensku úspešný zvyšok sezóny. Mám všetkým spoločne želať, aby sa nám darilo úspešne riešiť problémy, ktoré sa nás bezprostredne dotýkajú a vyriešiť úlohy, ktoré do budúcnosti budú stáť pred nami a pomôžu nám dvíhať latku zimného cestovného ruchu na Slovensku stále na vyššiu úroveň.

**Ing. Ján Gavalier**  
predseda predstavenstva ZZ LAVEX

### ZUSAMMENFASSUNG

*Der Vorsitzende des Interessenverbandes LAVEX, Dipl. Ing. Ján Gavalier, denkt über den Beginn der diesjährigen Skisaison und über die negativen Faktoren, die einen Einfluß auf sie haben, nach.*

### SUMMARY

*The chairman of the interest association LAVEX, Dipl. Ing. Ján Gavalier, thinks about the beginning of this year's ski season and the negative factors that influence it.*

**Zaznamenajte si už teraz  
do svojho termínového kalendára dátum**

**13. - 15. októbra 2009**

**kedy sa v hoteli Permon  
na Podbanskom  
uskutoční už  
12. medzinárodná výstava  
horskej techniky**

**INTERLAVEX 2009**

a

**38. Dni lanoviek  
a lyžiarskych vlekov**







# Náš hosť

**D**nes sme do rubriky Náš hosť pozvali predsedu predstavenstva spoločnosti TATRY MOUNTAIN RESORTS Ing. BOHUŠA HLAVATÉHO. Pozhovárali sme sa s ním o súčasných aktivitách a ďalších rozvojových plánoch spoločnosti do budúcnosti v oblasti Tatranskej Lomnice a Jasnej, teda v dvoch strediskách, ktoré patria k najvýznamnejším lokalitám zimného cestovného ruchu na Slovensku.

■ Na úvod vás, pán predseda, poprosíme, aby ste sa našim čitateľom krátko predstavili, čo ste vyštudovali, akou prácou ste doteraz prešli, aký je váš vzťah k cestovnému ruchu a s akou predstavou ste nastupovali do funkcie predsedu predstavenstva spoločnosti TATRY MOUNTAIN RESORTS.

Môj vzťah k horám a celkovo k tomuto regiónu je pomerne krátky, pretože pochádzam z dolniakov. Až pri štúdiu na vysokej škole, študoval som v Žiline na Vysokej škole dopravy a spojov, som postupne získaval bližší vzťah k horám. Chodievali sme na hory, začal som robiť vysokohorskú turistiku, aj nejaké lezenie, a tak som získaval vzťah k tejto oblasti.

Pre cestovný ruch robím tri roky, pretože pôvodne od 90. rokov som pôsobil v oblasti rýchloobratkových tovarov, pracoval som v zahraničí, konkrétne v Poľsku. Po návrate na Slovensko som sa zoznámil s ľuďmi zo spoločnosti J and T a od roku 2006 som začal pracovať pre Tatranské lanové dráhy a od r. 2007 aj pre Jasnú. V súčasnosti mám na starosti celý horský biznis, ktorý patrí pod skupinu J and T, čo znamená lyžiarske strediská Tatranská Lomnica, Starý Smokovec a Jasná – sever a juh. Súčasne koordinujem zvyšné projekty - hotely a ďalšie reálné projekty.

■ V závere roka 2008 sa prezentovalo, dokonca aj v zahraničí, že už na začiatku zimnej sezóny sa uvedú do prevádzky nové lyžiarske trate so zasnežovaním a nová lanová dráha v Tatranskej Lomnici. Čo bolo príčinou, že sa tento termín nepodarilo celkom dodržať?

Pôvodne bol termín určený na 6. decembra 2008. V Tatranskej Lomnici nebolo doteraz lyžiarske stredisko. Na Lomnickom sedle bola jedna lanovka a zjazdovka a to, čo bolo zo Skalnatého plesa dole, sa nedá nazvať lyžiarskym strediskom. My sme tam v podstate budovali úplne od začiatku lyžiarske trate, úplne od začiatku stavali technické zasnežovanie, doplnili sme jednu lanovú dráhu. Najväčšie problémy boli so zasnežovaním. Zlodenie celého systému trvalo dlhšie, ako sme plánovali, prakticky od polovice novembra, avšak stredisko sme úspešne odovzdali do prevádzky 27. decembra 2008.

■ S akými ďalšími investičnými akciami



■ Ing. Bohuš Hlavatý

ste vstupovali v rámci TATRY MOUNTAIN RESORTS do zimnej sezóny 2008/2009 a aké sú investičné plány pre tento rok v oblasti Vysokých Tatier a Jasnej?

V podstate sme za posledné dva roky preinvestovali 1 miliardu slovenských korún. Postavili sme 3 lanové dráhy, výrazne sme posilnili technické zasnežovacie systémy a vo Vysokých Tatrách sme vybudovali 3 lyžiarske zjazdovky – to sú hlavné akcie, ktoré sme si určili ako prvý vstup. Prirodzene, v každom stredisku máme plány. Ak to zoberiem od Vysokých Tatier, tak máme v pláne najmä pokračovať v posilnení prepravnej kapacity z Tatranskej Lomnice na Štart, pretože to je momentálne najužšie hrdlo. Tam by sme radi postavili výkonnú 6-miestnu sedačkovú lanovku s bublinami, ktorá by tento krásny úsek na lyžovanie - je to krásna modrá dlhá zjazdovka - sprístupnila väčšiemu počtu ľudí a súčasne by sa tým odstránili dlhé rady v Tatranskej Lomnici. V druhom rade treba riešiť parkovanie, máme pripravený projekt parkoviska pre 400 áut a radi by sme ho v tomto roku zrealizovali.

Čo sa týka strediska Jasná, dlhodobým cieľom je prepojenie Chopka zodpovedajúcim dopravným systémom. K tomu sa však treba dopracovať, pretože je to finančne veľmi náročná investícia. V poveternostných podmienkach, ktoré tam sú, je jediným zodpovedajúcim systémom lanový systém funitel, kde je veľká investičná náročnosť. Preto aj v súčasnosti v podstate dopĺňame prepravnú kapacitu v spodnej časti, ktorá by nám umožnila pripraviť sa na tento krok. V tomto roku by to mala byť 6-miestna sedačková lanovka Záhradky – Priehyba, veľmi intenzívne pracujeme aj na projekte Grand – Brhliská, kde by sme

chceli vymeniť starú kabínku za 8-miestnu kabínkovú lanovku. Aj táto výstavba bude náročná, teraz sme vo fáze, kedy dokončujeme prípravnú časť, ktorá nám ukáže, či pôjde o stavbu na jeden alebo dva roky.

■ V Demänovskej Doline sa uskutočnia nové voľby starostu. Môže táto medializovaná udalosť ovplyvniť vaše zámery v Jasnej?

Myslím si, že nie. Je samozrejmosťou, že akciová spoločnosť a obec musia veľmi úzko spolupracovať. Napríklad aj preto, že obec vydáva mnohé potrebné povolenia. Na druhej strane však verím, že nech už bude starostom ktokoľvek, pôjde mu o to, aby občania doliny mali prácu. A zamestnanie budú mať vtedy, keď stredisko bude dobre fungovať, v opačnom prípade by všetko išlo dolu vodou. Toto je základný princíp, ktorý ma naplňa optimizmom. Je to len otázka dobrej komunikácie, aby to všetko išlo.

■ Ako vy osobne hodnotíte spoluprácu s ostatnými subjektmi cestovného ruchu, verejnej správy, vlastníkami pozemkov či lesnými úradmi a pod. pri realizácii vašich zámerov v oboch záujmových oblastiach tak vo Vysokých, ako aj v Nízkych Tatrách?

Je všeobecne známe, že začiatok výstavby vo Vysokých Tatrách sa výrazne pretiahol aj proti našim očakávaniam, aj proti očakávaniam verejnosti. Bolo to najmä preto, že sa hľadali spôsoby komunikácie a myslím si, že aj naše protistrany, či už v oblasti životného prostredia alebo samosprávy, si hľadali svoju úlohu - čo vlastne chcú a čo nechcú. Keďže je tento proces už 4. alebo 5. rok naštartovaný, treba povedať, že sme prišli do fázy, keď každý už vie, čo chce a už je to len o hľadaní kompromisov a rozumných riešení. Momentálne by som povedal, že je tu vcelku dobrá atmosféra. Ešte však stále máme pred sebou veľmi veľa práce pri odstraňovaní rôznych administratívnych a nezmyselných predpisov, ktoré niektoré veci zbytočne brzdia. Verím však, že už sa hýbeme dopredu.

■ Aj keď zimná sezóna v čase nášho rozhovoru je len na začiatku, pociťujete už nejaké dopady zo svetovej finančnej krízy?

Ešte je trochu predčasné hovoriť o dopadoch hospodárskej krízy. Hlavná časť sezóny dopadla veľmi dobre, myslím si, že aj vďaka dobrému počasiu, ktoré bolo vynikajúce. Napríklad na Chopku máme po mnohých rokoch zasa snehové podmienky, ktoré dovolili otvoriť celé stredisko, prepojiť sever s juhom, takže lyžiari si tu prídu na svoje.

Na druhej strane sme pred touto zimnou sezónou po prvý raz robili aktívnu propagáciu obidvoch stredísk, a to nielen na Slovensku, ale aj v Česku a Poľsku a ro-





bili sme aj prvé kroky na anglickom trhu. Veríme teda, že takouto aktívnou prácou sa nám podarí osloviť potenciálnu klientelu, ktorá môže k nám prísť, a tak vyrovnať prípadný úbytok tých, ktorí k nám niekedy chodili a teraz si to nebudú môcť dovoliť.

■ **Z Jasnej sa vytratili významné športové podujatia. Kedy sa uskutoční niektoré z európskych či svetových lyžiarskych podujatí, ktoré sa tu kedysi konali?**

To je ďalšia agenda, ktorú radíme ku kľúčovým. Som presvedčený, že ak chceme z Tatier urobiť zase stredisko, ktoré je viditeľné na mape Európy a cestovných stredísk Európy, tak musíme zo Slovenska spraviť tzv. Ski destination. To znamená niečo, čo si ľudia budú automaticky pamätať, keď sa povie Slovensko a Tatry, budú to spájať s lyžovaním. Na to je potrebné, aby Slovensko usporadúvalo v alpských disciplínach aspoň svetový pohár. Je to dlhodobý cieľ, ktorý sme si dali a na jeho naplnenie sme už urobili dva kroky. Prvý je ten, že sme so Slovenským lyžiarskym zväzom začali veľmi úzku spoluprácu a sme jedným z najsilnejších partnerov. Druhým krokom je fakt, že sme okamžite začali usporadúvať podujatia, ktoré nás dokážu dostať k pretekom svetového pohára. V minulom roku to bol

EP mužov, tento rok je EP žien v Jasnej, čo sú prvé krôčiky k tomu, aby sme tu vybudovali, lepšie povedané znovu vybudovali, organizačný tím. Treba povedať, že v okolí a v Liptovskom Mikuláši je veľa ľudí, ktorí majú ešte z minulosti skúsenosti, ako sa tieto podujatia organizovali a v mnohých veciach nám pomohli. Verím, že sa nám tento cieľ podarí dosiahnuť.

■ **Na záver ešte jedna otázka. Vaše strediská vo Vysokých Tatrách sú jediné, ktoré nie sú členom ZZ LAVEX. Ako sa na tento stav pozeráte vy osobne?**

Je to ťažká otázka, ak prichádza z tejto strany. Jasná Nízka Tatry je členom združenia a TLD nie. Aj z toho je vidieť naša rozpoltenosť pohľadu na ZZ LAVEX. Poviem k tomu toľko, že sme členom všetkých organizácií, ktoré nejakým aktívnym spôsobom pracujú a my máme pocit, že v tejto oblasti pomáhajú. Chcem povedať, že toto profesijné združenie sa mi vidí viac formálne ako aktívne. Je veľmi odvážne povedať to na tomto fóre a do tohto časopisu. Predbežne nevidím praktický význam v zapojení TLD do združenia. Keď ZZ LAVEX bude robiť niektoré konkrétne kroky, ktoré budú strediskám pomáhať, vtedy sa zapojíme. Podľa nášho názoru členovia sa získavajú

tým, že majú pocit, že ak tam nebudú, tak im niečo utečie. Zatiaľ nám nič neutieklo.

Rozhovor pripravil Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

*Ein Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Aktiengesellschaft TATRA MOUNTAIN RESORTS, Dipl. Ing. Bohuš Hlavatý, über die gegenwärtigen Aktivitäten und Entwicklungspläne der Gesellschaft in den Skizentren in Tatranská Lomnica, in der Hohen Tatra und in Jasná in der Niederen Tatra, die in den Wirkungsbereich der Gesellschaft fallen.*

SUMMARY

*Interview with the chairman of the joint stock company TATRA MOUNTAIN RESORTS, Dipl. Ing. Bohuš Hlavatý, about the current activities and development plans of the company in the ski resorts in Tatranská Lomnica, in the High Tatras and in Jasná in the Low Tatras which fall within the company's sphere of activity.*

# Z činnosti združenia

## Školenia vodičov SPV – a niečo viac

**D**ňa 16. decembra 2008 v stredisku Jasná a 5. januára 2009 v stredisku Veľká Rača sa uskutočnili ďalšie dve školenia vodičov snežných pásových vozidiel. Školení sa zúčastnilo 104 vodičov z rôznych lyžiarskych stredísk na Slovensku.

Blížiaci sa zima vždy preverí prevádzkovateľov stredísk v tom, ako sú na sezónu personálne pripravení. Profesia prevádzky a obsluhy lanoviek a vlekov, ale aj profesia vodič snežného pásového vozidla ešte stále nepatria ani len medzi priemerne atraktívne. Pritom osobitne profesia vodič SPV je špecificky zvláštna. Ide o sezónne zamestnanie, naplne prakticky len v zimných mesiacoch, s osobitným pracovným časom a v osobitných klimatických podmienkach. Tieto fakty a určite aj nedostatočné finančné ocenenie sú príčinami toho, že profesia vodič SPV je nestabilná. Vidieť to na množstve nových vodičov, ktorí sa každoročne zúčastňujú povinných školení v zmysle vyhlášky č. 77/1965 o výcviku, spôsobilosti a registrácii obslúh

stavebných strojov, medzi ktoré sa radia aj snežné pásovú vozidlá.

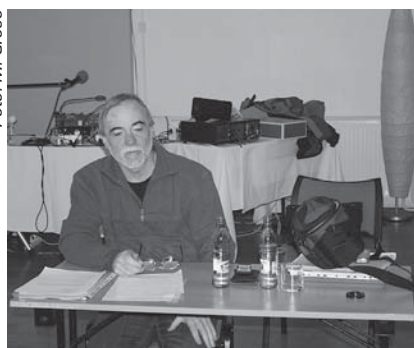
ZZ LAVEX má od roku 1996 oprávnenie udelené Národným inšpektorátom práce pre výkon školení vodičov SPV. Do roku 2006 museli vodiči každé tri roky absolvovať preškolenie, na základe ktorého im bola predĺžená platnosť preukazov o ďalšie tri roky. Od roku 2006 je tento interval predĺžený na 5 rokov. Žiaľ, skutočnosť je taká, že vodičov, ktorí absolvovali dve, prípadne tri preškolenia, je stále veľmi málo. Počet SPV každoročne narastá, už nie je žiadnou vzácnosťou

Foto: M. Grešo



■ Školenie vodičov SPV a snežných skútrov

Foto: M. Grešo



■ Ing. Peter Erdély, lektor školenia vodičov snežných skútrov

mať v stredisku aj nové vozidlo. Vek vozidiel sa znižuje, pričom ich technické vlastnosti a prevádzkový komfort sú z roka na rok vyššie. Závislosť prevádzky lyžiarskych stredísk od mechanického snehu vyvoláva čoraz vyššie nároky na výkon vozidiel a ich schopnosti takýto sneh spracovať. Umožňujú to každoročne mnohé inovácie, ktoré výrobcovia vozidiel zákazníkom ponúkajú. Dnes už možno v strediskách vidieť vozidlá s navijakom, ktorý umožňuje pohodlne spracovať mechanický sneh aj hore prudkými svahmi na zjazdovkách. Pri súčasných





■ PistenBully 200 pri práci

nákladoch na výrobu mechanického snehu to predstavuje pre prevádzkovateľa strediska značnú úsporu. Vozidlá sú technicky dokonalejšie, podstatne narastá elektronické vybavenie. V súvislosti s tým už musíme konštatovať, že rozsah elektronizácie vozidla je na úrovni elektronizácie špičkových osobných automobilov. To však kladie aj podstatne vyššie nároky na kvalifikáciu obsluhy.

Školenia organizované ZZ LAVEX sú zamerané najmä na oblasť bezpečnej prevádzky SPV. S tým, prirodzene, súvisia otázky ekológie (manipulácia s nebezpečnými látkami, likvidácia odpadov), pohybu vozidla v prírodnom prostredí, riešenia havarijných a záchranných situácií. Samostatnú časť školenia tvorí technická stránka bezpečnej prevádzky SPV. V praxi sa, žiaľ, stretávame s tým, že vodiči nevyužívajú v prevádzke a údržbe SPV ani najzákladnejšie všeobecné poznatky, ktoré by si mali zachovať po každom školení. A je skutočne málo takých vodičov, ktorí si vedomosti o vozidle dopĺňajú individuálnym štúdiom alebo konzultáciou so servisnými pracovníkmi. Technická úroveň vodičov v jednotlivých strediskách je teda rôzna. Jednoznačne je daná stabilizáciou vodičov v stredisku (organizačnou, technickou, finančnou a sociálnou) a ich mnohoročnými skúsenosťami. Najhorší technický stav vozidiel je v tých strediskách, kde je každoročná obmena vodičov. Vedenie strediska nedokáže prinútiť vodičov vykonávať predpísané kontroly a údržbu a používať vozidlo len na účel určený výrobcom. Svedčia o tom najčastejšie registrované poruchy – poškodenie pneumatík a pásov, zlý stav štartovacích batérií, nečistota v palive a hydraulickom oleji, nedodržovanie pravidelných intervalov výmeny filtrov a olejových náplní, netesnosti v hydraulických okruhoch, olejové náplne pod predpísaným minimom a suché mazacie miesta. Všetky tieto poruchy sú vždy spojené so značnými finančnými nákladmi na ich odstránenie, ktoré stredisko veľmi zafažujú. Samostatnú

kapitolu tvoria poruchy na navijakoch spôsobené najmä nedostatočnou kontrolou lana a jeho následným poškodením. Ďalšie časté chyby spôsobia vodiči nezodpovedným jazdením a používaním prídavných zariadení. Najmä poškodenia fréz sú jasným dôkazom nepozornosti a nezodpovedného prístupu vodiča k vozidlu ako výrobnému prostriedku, ktorý ho v konečnom dôsledku živí. Pôjazdové pásy a podvozok sú súčasťou vozidla, ktoré podliehajú najväčšiemu opotrebeniu. Nové pásy predstavujú rozhodujúcu položku v cene ojazdeného vozidla. Preto sa pravidelne na každom školení zdôrazňuje otázka správneho napnutia pásov a upevnenia mechanických systémov podvozka. Napriek tomu vodiči v prevádzke nevenujú dostatočnú pozornosť tejto dôležitej časti vozidla. Výsledkom sú čoraz častejšie poškodenia prednej nápravy, ohnutia poloosi, poškodenia ložísk a celých nábojov kolies a poškodenia hnacích náprav.

Prevádzkovatelia lyžiarskych stredísk si určite dobre uvedomujú, že bez snežných pásových vozidiel už nemôže dobre fungovať žiadne stredisko. A žiadne vozidlo nedokáže dobre upraviť trate bez kvalitného vodiča. Kvalitných vodičov musíme naďalej školiť a vychovávať. ■

Ing. Dušan Mikloš  
Termont, s. r. o.

## Školenie členov Lyžiarskej záchrannej služby

**N**evyhnutnou súčasťou každého lyžiarskeho strediska je dobre fungujúci systém lyžiarskej služby, ktorá vykonáva záchrannú a preventívne výchovnú činnosť.

Zvyšovanie počtu návštevníkov a z toho vyplývajúci zvyšujúci sa počet úrazov si vyžaduje vysoký stupeň pripravenosti jej členov, a to po všetkých stránkach. Samozrejmosťou je nielen dobrá kondičná príprava a lyžiarska vyspelosť, vzhľadom na charakter úrazov, neraz veľmi vážnych, ba až život ohrozujúcich, aj čo najprofesionálnejšia odborná pripravenosť v oblasti poskytovania prvej pomoci. V rámci výučby musí každý člen pre lyžiarsku záchrannú zvládnuť problematiku anatómie a poranení pohybového aparátu človeka, poranení lebky, mozgu a chrbtice, poranenia orgánov dutiny brušnej a hrudnej, bezvedomie a resuscitáciu, fixačné techniky a transport ranených. Pri výučbe sa prihliada na typy možných úrazov na lyžiarskych tratiach, kde už v popredí nie sú typické zlomeniny predkolení, dochádza k presunu úrazov smerom ku hlave. Počet úrazov hlavy s bezvedomím rastie, rovnako aj

počet krvácaní do dutiny hrudnej a brušnej pri zrážkach lyžiarov.

Účastníci výcviku sú v rámci výučby poučení o nevyhnutnosti urgentnosti pri niektorých stavoch, fixačných technikách pri potrebnej imobilizácii končatín a trupu, resuscitácii pri zlyhávaní základných životných funkcií a spôsobe transportu poranených do zdravotníckych zariadení. Nezanedbateľná je aj schopnosť účinne organizovať a koordinovať činnosť hliadok lyžiarskej služby pri zásahoch na svahu, ako aj prípadná súčinnosť s ostatnými zložkami záchranného systému (napr. lekárskou záchrannou službou, leteckou záchrannou službou a podobne). Povinnosť zabezpečiť takúto službu ukladá prevádzkovateľom lyžiarskych stredísk aj zákon č. 544/2002 Z. z. o Horskej záchrannej službe.

Na Slovensku poskytuje záchrannú lyžiarskych tratiach Horská záchranná služba, Tatranská horská služba – dobrovoľný zbor a Horská služba na Slovensku, ktoré pôsobia na území pohorí Vysokých a Nízkych Tatier, Veľkej a Malej Fatry a Slovenského raja. Od roku 2004 sa úspešne zaradila k poskytovateľom tejto služby aj Lyžiarska záchranná služba, ktorá je vlastnou službou prevádzkovateľov lyžiarskych zariadení a lyžiarskych tratí. V súčasnosti v nej pôsobí 64 kvalifikovaných záchranárov.

S ohľadom na všetky tieto okolnosti venuje Tatranská horská služba – dobro-

Foto: M. Grešo



■ Školenie záchranárov Lyžiarskej záchrannej služby



voľný zbor vo Vysokých Tatrách pripravenosti svojich členov mimoriadnu pozornosť. Jej členovia vykonávajú lyžiarsku službu vo významných strediskách vyznačujúcich sa vysokou návštevnosťou (napr. Štrbské Pleso, v Ždiari – Strednici a v Bachledovej doline – Jezersku) a z toho prameniaca značnou úrazovosťou. Preto je ich pravidelné preškolenie nevyhnutnou súčasťou činnosti organizácie.

V záujme zvyšovania odbornosti jej členov bol vypracovaný projekt Profesionálne zručný dobrovoľný záchranár, na realizáciu ktorého boli poskytnuté finančné prostriedky z fondov Európskej únie. V rámci tohto projektu v dňoch 12. – 14. decembra 2008, v spolupráci so školiacim strediskom ZZ LAVEX, absolvovalo takmer 40 jej členov komplexné preškolenie z oblasti záchrany na lyžiarskych svahoch. Lyžiarske stredisko 1. Tatranskej, a. s., na Štrbskom Plese sa tak stalo počas troch dní zďa najväčším cvičiskom na Slovensku. Na svahoch Interski a Esička ošetrovali členovia THS-DZ pod dohľadom inštruktorov rôzne úrazy – od najjednoduchších až po zlomené chrbtice, ťažké úrazy hlavy a pod. Nechýbala ani previerka lyžiarskych schopností či jazdy so zvoznými prostriedkami. Súčasťou cvičenia bola aj teoretická príprava z oblasti rádiospojenia, organizácie záchrany na svahoch, bezpečnosti práce pri tejto činnosti, základov lavínovej záchrany, aj z oblasti úloh pri zabezpečovaní preventívno – výchovnej činnosti hliadok lyžiarskej služby. Preškolenie ukončili teoretické i praktické skúšky, na ktorých členovia dokazovali svoje schopnosti, a tým aj dôveryhodnosť pri výkone tejto činnosti.

Nezabudli sme pritom ani na riešenie mimoriadnych situácií, ktoré sa môžu stať. V polovici novembra 2008 sme preto v spolupráci s 1. Tatranskou na Štrbskom Plese a Ski-centrom v Bachledovej doline uskutočnili aj preskúšanie v prípade evakuácie cestujúcich z lanových dráh, počas ktorého sme zosúladiť súčinnosť našich členov a pracovníkov lanových dráh, zoznámili sa s novými záchrannými prostriedkami určenými na tento účel a precvičili postupy pri tejto forme záchrany.

Všetky aktivity v príprave a zvyšovaní odbornej spôsobilosti našich členov v tejto oblasti smerujú k tomu, aby sme túto činnosť odvádzali kvalitne, včas a na vysokej profesionálnej úrovni, a tak si získavali dôveru nielen našich partnerov, najmä však návštevníkov, pre ktorých je táto činnosť určená.

**PaedDr. Jaroslav Švorc,**  
predseda THS-DZ,  
**MUDr. Miroslav Kováč,**  
Ing. Miroslav Grešo

# Oznamy a informácie

## Prinesie zmena zákona o dráhach zmenu aj v prevádzkovaní lanových dráh?

**Po dvanástich rokoch platnosti zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach, ktorý upravoval podmienky výstavby a prevádzkovania dráh a dopravy na dráhach a práva a povinnosti právnických a fyzických osôb s tým spojené, sa v roku 2008 pristúpilo k jeho zásadnej právnej úprave.**

Súčasne platný zákon bol prijatý v čase, keď Slovenská republika ešte nebola členom Európskej únie. Jeho obsah, usporiadanie a terminológia tvorila kontinuitu s právnou úpravou – zákonom č. 51/1964 Zb., avšak už očistenou od dobového centrálného spôsobu štátneho riadenia všetkých dráh a dopravy na dráhach. Z hľadiska výstavby a fungovania systému dráh a dopravy na nich, najmä vo vzťahu k železniciam, koncepčne a základnými pravidlami prevádzky však nadväzovali na pravidlá založené ešte v Rakúsko - Uhorsku.

Treba povedať, že ani zákonodarstvo orgánov Európskej únie v tom čase nebolo rozvinuté a zákon č. 164/1996 Z. z. sa v čase prípravy a prijatia opieral v podstate len o smernicu Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc spoločenstva, pričom sama Európska komisia teraz hodnotí sektor železničnej dopravy v Európe ako úpadkový už od 60. rokov, pričom ako hlavný dôvod uvádza: „Úpadok európskeho železničného sektora vyplýva z historickej organizácie ponuky dopravy podľa vnútroštátnych a monopolistických schém...“

Európske spoločenstvo postupne otváralo trh v sektore železníc v hospodárskej súťaži v podobe tzv. balíčkov:

- Prvý balíček liberalizácie bol prijatý v roku 2001 a týkal sa udeľovania licencií železničným podnikom a prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry.
- Druhý balíček nasledoval v roku 2004 a jeho obsahom bolo zriadenie Európskej železničnej agentúry a prijatie ďalších smerníc o bezpečnosti.
- Tretí balíček sa týka rokov 2007 a 2008 a obsahuje smernicu, ktorá podstatne novelizuje smernicu Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve.

Kým prvé dva balíčky riešili najmä železničný systém, tretí balíček sa popri železničnom systéme zaoberá prevaž-

ne dopravou v železničnej sieti. Na prvé dva balíčky právnej tvorby orgánov EÚ reagoval zákon NR SR č. 164/1996 Z. z. o dráhach postupne 12 novelami, čo spôsobilo rozvrat jeho pôvodnej koncepcie a jeho nevyváženosti. Začlenenie právnych aktov tretieho balíčka do platného zákona bolo neuskutočniteľné, a preto sa pristúpilo k vypracovaniu novej právnej úpravy problematiky a jej rozdelenie do dvoch zákonov. Účelom novej právnej úpravy problematiky dráh je transponovať smernice tretieho balíčka v oblasti:

- štandardizácie a technickej harmonizácie interoperability existujúceho železničného systému;
- zosúladienia bezpečnostných požiadaviek na manažérov infraštruktúry existujúceho železničného systému;
- úpravy vzťahu k novozriadenej Európskej železničnej agentúry a k Európskej komisii;
- vytvorenia národného železničného systému a jeho napojenia na systém železníc Spoločenstva a na systém transeurópskych (vysokorýchlostných) železníc;
- ďalšieho posilnenia trhových princípov v správe železničnej infraštruktúry, ako aj ďalšieho stupňa liberalizácie v železničnej doprave;
- presného vymedzenia úloh bezpečnostného orgánu, regulačného orgánu, vyšetrovacieho orgánu a cenovo regulačného orgánu ako regulátorov trhu v sektore železníc.

V oblasti týkajúcej sa iných druhov dráh nedochádza k podstatným koncepčným zmenám. Nová úprava problematiky iných dráhových infraštruktúr upresňuje a zosúladuje s existujúcimi trhovými faktormi a odstraňuje zastarané predpisy ešte z čias federálneho Československa.

V súvislosti s tým treba poznamenať, že návrh novej právnej úpravy zákona o dráhach ruší úpravu Federálneho ministerstva dopravy č. 19 239/74 o lehotách dozornej činnosti štátneho odborného technického dozoru, úpravu Federálneho ministerstva dopravy č. 19 022/1978 o odbornej spôsobilosti v elektrotechnike na dráhach a úpravu Federálneho ministerstva dopravy č. 25 110/77-025 o pravidlách technickej prevádzky lanových dráh.

Sekretariát ZZ LAVEX bude pozorne sledovať ďalšie kroky v príprave nového zákona o dráhach a informovať čitateľov podrobnejšie v niektorom z ďalších vydaní časopisu LAVEX-info.

Miroslav Grešo





**BEZPEČNOSTNÉ VYBAVENIE ZJAZDOVIEK**



# ITF SLOVAKIATOUR



## Jubilejný 15. veľtrh cestovného ruchu

Výstavný areál Incheba Expo Bratislava otvoril tohtoročnú výstavnú sezónu na Slovensku dvoma návštevnícky príťažlivými veľtrhmi a viacerými novinkami. V dňoch 22. až 25. januára 2009 sa tu konal už 15. medzinárodný veľtrh cestovného ruchu ITF Slovakiatour spolu so 16. medzinárodným veľtrhom gastronómie Danubius Gastro. Popri týchto dvoch najväčších veľtrhoch prebiehali aj súběžné podujatia: 16. medzinárodná špecializovaná výstava Poľovníctvo a oddych, 9. výstava strojov a technológií pre obchody Exposhop a 8. výstava obalových materiálov a baliacej techniky Gastropack. Novinkou bol aj 1. ročník špecializovanej výstavy Wellness a fitness.

Slávnostného otvorenia za zvukov chorvátskej a slovenskej muziky sa zúčastnili prezident Slovenskej republiky Ivan Gašparovič, minister pôdohospodárstva



■ **Prezident SR Ivan Gašparovič na výstave ITF Slovakiatour 2009**

Stanislav Becík, podpredseda vlády a minister pre miestny rozvoj Českej republiky Jiří Čunek, minister turizmu Egypta Zoheir Garranah, generálny riaditeľ Chorvátskeho turistického združenia Niko Bulič, štátny tajomník Ministerstva hospodárstva SR Ivan Rybárik, štátny tajomník Ministerstva

dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Dušan Švantner, veľvyslanci a členovia diplomatického zboru, riaditelia zahraničných centráľ cestovného ruchu zo zúčastnených krajín, prednostovia samosprávnych krajov a veľa ďalších osobností.

Po príhovore prezidenta Slovenskej republiky Ivana Gašparoviča, v ktorom vyzdvihol veľké možnosti Slovenska v oblasti cestovného ruchu, bolo vzlietnutím sokola symbolicky témou lietania a rozletu výstavné podujatie otvorené.

### Rekordy podujatia

Obe výstavné podujatia – ITF Slovakiatour a Danubius Gastro boli rekordné nielen účasťou 889 vystavovateľov z 35 krajín, ktorí sa prezentovali na celkovej ploche 37 700 m<sup>2</sup>, ale aj rekordnou návštevnosťou, počas 4 dní trvania veľtrhov brány výstavniska prekročilo 65 124 bežných návštevníkov a 8 992 registrovanej odbornej verejnosti.

Veľký záujem bol aj zo strany zástupcov slovenských i zahraničných médií. V tlačovom stredisku sa akreditovalo 461 novinárov.

Prezident Slovenskej republiky sa na výstavu vrátil aj na druhý deň, aby si prezrel expozície veľtrhu ITF Slovakiatour a výstavy Poľovníctvo a oddych. V tento deň výstavy navštívil aj premiér Róbert Fico, ktorý sa okrem iného v Expo Clube stretol s predstaviteľmi organizácie Poradcov pre zahraničný obchod Francúzskej republiky a zástupcami významných francúzskych investorov pôsobiacich na Slovensku.



# Interalpin '09

## Medzinárodný veľtrh alpských technológií

Medzinárodný veľtrh alpských technológií Interalpin 2009 v Innsbrucku otvorí brány v dňoch 22. – 24. apríla 2009. Jeho zameranie je:

- zariadenia pre sprístupnenie sveta hôr;
  - zasnežovanie;
  - bezpečnosť a záchrana v alpskej oblasti;
  - zariadenia pre zimnú údržbu.
- Paralelne s týmto podujatím sa na výstavisku Messe Innsbruck uskutočnili 22. apríla Rakúske dni lanovkárov a 24. apríla v kongresovom centre seminár medzinárodnej lanovkárskej organizácie OITAF s programom:
- smernica 2000/9/ES z pohľadu jedného výrobcu zo Švajčiarska - praktické skúsenosti s aplikáciou normy;
  - smernica 2000/9/ES z pohľadu oponenta;
  - smernica 2000/9/ES - rady a podnety pre výmenu komponentov a rekonštrukcií starých zariadení;
  - diskusia;
  - bezpečnosť moderných lanových dráh s použitím certifikovaných elektrických bezpečnostných systémov;
  - skúsenosti s používaním bezpečnostných funkcií v lanovej doprave;

- výmena technického elektrického vybavenia na lanových dopravných zariadeniach.

Počas konania veľtrhu bude výstavnisko medzinárodným miestom stretnutia pre približne 500 vystavovateľov a 17 000 návštevníkov. Ťažiskovú skupinu vystavovaných produktov tvoria:

- zariadenia pre prepravu osôb;
  - technické zariadenia pre úpravu, údržbu a značenie zjazdoviek, bežeckých tratí a klzísk;
  - zariadenia pre zimné služby pre súkromné a komunálne využívanie;
  - zariadenia na výrobu snehu;
  - pokladničné systémy, vstupné kontroly;
  - informačné systémy, spojovacia technika;
  - bezpečnostná, pracovná a evakuačná technika;
  - bezpečnosť a záchrana v alpskej oblasti;
  - zariadenia pre oddych a voľný čas.
- Skupinu vystavovateľov predstavujú výrobcovia, generálni zástupcovia firiem, importéri a veľkoobchodníci.

Podľa tlačovej správy spracovala  
E. Bajčiová

### Partneri veľtrhu ITF Slovakiatour

Partnerskou krajinou veľtrhu bolo v tomto roku Chorvátsko. Projekt Chorvátsko – partnerská krajina veľtrhu ITF Slovakiatour sa uskutočnil v spolupráci s Chorvátskym turistickým združením. Chorvátsko je najobľúbenejšou letnou destináciou Slovákov. V roku 2008 ju navštívilo takmer 300 tisíc turistov zo Slovenska. Generálny riaditeľ Chorvátskeho turistického združenia Niko Bulič vo svojom príhovore okrem iného povedal: Medzinárodný veľtrh ITF Slovakiatour dlhodobo potvrdzuje jednoznačnú dominantnú pozíciu na Slovensku a tiež dôležité postavenie medzi veľtrhmi cestovného ruchu v strednej Európe. S potešením konštatujem, že Chorvátsko patrí k jedným z prvých a tradičných vystavovateľov tohto veľtrhu... Chorvátsko patrí, čo nás veľmi teší, k najvyhľadávanejším a najviac navštevovaným destináciám slovenských turistov. A na záver si položil otázku: Viete kde je slovenské more? Predsa v Chorvátsku!

Domácim partnerským regiónom bol Trnavský samosprávny kraj, ktorý ako partnerský región veľtrhu významným spôsobom upriamil pozornosť návštevníkov veľtrhu predstavením turistických možností kraja ako najbližší susedný región Bratislavy. Zastúpenie domácich regiónov





■ Chorvátsko bolo partnerskou krajinou tohtoročného veľtrhu cestovného ruchu

v tomto roku zaznamenalo najväčší nárast. Prezentácia krajov, regiónov, regionálnych združení, miest a obcí pod názvom ITF Slovakia 2009 – Region bola neoddeliteľnou súčasťou veľtrhu. Účasť obcí a miest zo všetkých krajov na veľtrhu vytvorila podmienky na zvýšenie a rozvoj domáceho cestovného ruchu už samotnou prezentáciou v expozíciách, ale aj živými ukázkami folklórnych vystúpení a ďalšími prezentáciami v programovom centre.

### Sprievodný program

Veľtrh sa tradične vyznačuje širokou ponukou sprievodných programov, určených tak pre odborných návštevníkov, ako aj pre širokú verejnosť. Pre odborníkov z cestovného ruchu boli určené predovšetkým chorvátsky, poľský a maďarský workshop, prezentácia Izraela ako zaujímavej turistickej destinácie, ako aj odborný seminár konaný pod garanciou Združenia miest a obcí Slovenska zameraný na tému aktuálnych otázok rozvoja miestnej a regionálnej kultúry. Uskutočnilo sa aj slávnostné vyhlásenie osobností cestovného ruchu Slovenskej republiky za rok 2008. Toto ocenenie získal Ing. František Odložilík, dlhoročný významný predstaviteľ hotelierstva vo Vysokých Tatrách. (Rozhovor s ním prinesieme v budúcom čísle nášho časopisu.)

Širokej verejnosti bol určený festival cestovateľských filmov, fotografií a publikácií pod názvom Camera Slovakia a druhý ročník prezentácie filmov, diapozitívov a fotografií z európskych destinácií pod názvom Tisíc chutí cestovania. Novinkou veľtrhu bolo predstavenie filmov zo 41. ročníka medzinárodného filmového festivalu turistických filmov Tourfilm, ktorý sa každoročne koná v Karlových Varoch.

V súťaži Camera Slovakia 2009 prvé miesto získal film Biele leto na Denali autorov Vlada Dudláka a Stana Manca. Na druhom mieste sa umiestnil film Bhutan – hľadanie šťastia autora Pavla Barabáša a tretiu priečku obsadil film Sudan 2008 autora Petra Drobného.

### Sviatok chutí a vôní

Pod týmto prívlastkom sa niesol medzinárodný veľtrh Danubius Gastro, ktorý každoročne predstavuje gastro priemysel poskytujúci komplexný prehľad sortimentu z oblasti potravinárstva, gastronómie a nápojového priemyslu. Zo zahraničia sa v tomto roku predstavilo vyše 30 % priamych vystavovateľov a spolu s nepriamo zastúpenými zahraničnými firmami to bolo viac ako 50 % vystavovateľov veľtrhu.

Aj tento veľtrh charakterizoval veľký počet sprievodných akcií, ktoré boli mimoriadne pritažlivé práve pre návštevníkov. Bol to napríklad 10. ročník národnej prehliadky kuchárskeho a cukrár-

skeho umenia Poézia v gastronómii, kde sa predstavili súťažné exponáty hotelov, reštaurácií, cukrárni a odborných škôl a učilíšť z celého Slovenska, pekárska súťaž o historicky Najlepší bratislavský rožok doplnená súťažami o Najlepší pletený výrobok z kysnutého cesta a Najkrajšie umelecké dielo z karamelu. K atraktívnym akciám patrili 7. ročník St. Niclaus cup 2009, 1. ročník St. Niclaus free style v barmanskom umení. Súťaž Carving Cup 2009 predstavila umelecké výtvary vyrezávania z ovocia a zeleniny. Najlepšie exponáty a novinky získali cenu Danubius Gastro 2009. Bolo sa skutočne na čo pozeráť, ale aj ochutnávať.

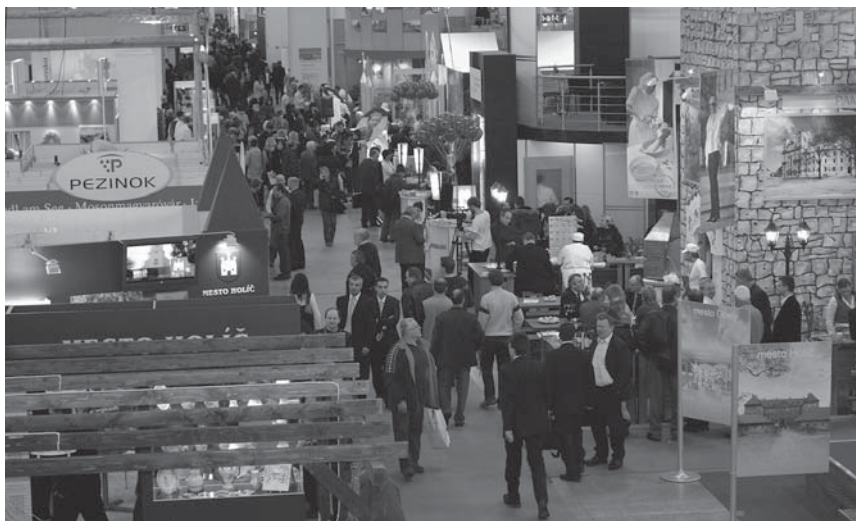
Veľtrh cestovného ruchu Slovakia 2009 spolu s veľtrhom gastronómie Danubius Gastro dlhodobo potvrdzujú vysoký kredit medzi obdobnými veľtrhmi v Európe. Rozsah veľtrhov, počet vystavovateľov a návštevníkov, kvalitný program pre odborníkov a pestrý program pre verejnosť ich právom zaraďuje k európskej špičke.

Budúci ročník veľtrhov sa uskutoční v dňoch 21. – 24. januára 2010. Záujem



■ V expozícii Liptova bolo stále rušno

o účasť na budúci rok už teraz na veľtrhu prejavilo viac ako 50 % zúčastnených vystavovateľov.



■ Záujem o veľtrh zo strany návštevníkov bol veľký

Foto: M. Grešo



## SACR a prezentácia slovenských lyžiarskych stredísk v zahraničí

V období zimnej turistickej sezóny venuje Slovenská agentúra pre cestovný ruch (SACR) zvýšenú pozornosť propagácii lyžiarskych stredísk na Slovensku. Využíva na to medzinárodné veľtrhy cestovného ruchu, infocesty pre novinárov a zástupcov cestovných kancelárií, ako aj prezentácie zahraničných zástupcov SACR.

Charakteristika a možnosti slovenských lyžiarskych stredísk, novinky a súvisiace atraktivity, sú pre domácich a zahraničných návštevníkov k dispozícii na národnom portáli CR [www.slovakia.travel](http://www.slovakia.travel). Novinky zimnej turistickej sezóny na Slovensku SACR predstavila návštevníkom najväčšieho veľtrhu ponuky zimného produktu v Maďarsku, Hó Show Budapešť, ktorý sa konal od 6. do 9. novembra 2008. Veľtrh bol zameraný špeciálne na prezentáciu zimnej dovolenky a lyžiarskych stredísk. Ponuku zimných produktov CR predstavila SACR aj na veľtrhoch MADI Travel Market v Prahe, Otdych/Leisure v Moskve, TC Lipsko a poľských veľtrhoch - TT Varšava a Tour Salon Poznaň. Začiatkom roka 2009 prezentovala SACR novinky v slovenských lyžiarskych strediskách na veľtrhu GO+Regiontour v Brne. Ponuku pobytov v horách a prezentáciu lyžiarskych stredísk predstavila SACR so spoluvystavovateľmi aj na februárových a marcových veľtrhoch Utazas v Budapešti, MITT Moskva, Holiday World v Prahe a Menjuk Világgá v Miškolci.

Z prezentácií a tlačových konferencií,

ktoré organizujú zahraničné zastúpenia SACR, sa téme propagácie lyžiarskych stredísk venovala prezentácia SACR v rámci Ekonomického fóra v poľskej Krynici, podobne zameraná bola aj prezentácia na tlačovej konferencii v rámci TT Varšava a Tour Salon Poznaň. V maďarskom meste Győr a Békescsaba sa zrealizovali prezentácie zimných produktov CR pre zástupcov maďarských cestovných kancelárií. Pozvánku na lyžovačku na Slovensku dostali aj členské krajiny Asociácie zahraničných zastúpení CR v Maďarsku. Dňa 5. decembra 2008 SACR zrealizovala multimediálnu prezentáciu, zameranú na propagáciu zimných turistických produktov na Slovensku v poľskom Rzeszove pre poľských novinárov a zástupcov CK. V decembri SACR zrealizovala prezentáciu pre maďarských novinárov v dňoch 5. až 7. decembra 2008 a prezentáciu pre poľských novinárov a zástupcov CK (8. až 11. decembra 2008). Obidve boli zamerané na predstavenie noviniek v lyžiarskych strediskách Vysokých a Nízkych Tatier.

Zo zrealizovaných infociest bola na prezentáciu zimných turistických atrakcií zameraná infocesta poľských novinárov a zástupcov cestovných kancelárií v októbri 2008 a čiastočne aj česká a poľská infocesta, realizovaná v septembri 2008.

Lyžiarske strediská, resp. obce alebo mestá, ktoré propagovali lyžiarske strediská, boli ako spoluvystavovatelia v stánku SACR na týchto veľtrhoch:

### Rok 2008

- Otdych/Leisure Moskva (23. až 26. 9. 2008) - za účasti mesta Vysoké Tatry
- TT Varšava (25. až 27. 9. 2008) - obec Donovaly, obec Štrba, Štrbské Pleso, Tatry, mesto Vysoké Tatry, mesto Poprad
- Tour Salon Poznaň (16. až 18. 10. 2008) - obec Donovaly, mesto Vysoké Tatry, Obec Štrba - Štrbské Pleso - Tatry, Jasná Nízke Tatry
- Madi Travel Market Praha (4. až 6. 11. 2008) - mesto Vysoké Tatry, obec Štrba - Štrbské Pleso - Tatry
- BTC Rím (6. až 7. 11. 2008) - Vysoké Tatry
- Hó Show Budapest (6. až 9. 11. 2008) - obec Donovaly, obec Štrba, Štrbské Pleso, Jasná Nízke Tatry, mesto Vysoké Tatry, Tále, a. s.
- TC Lipsko (19. až 23. 11. 2008) - obec Donovaly, mesto Vysoké Tatry.

### Rok 2009

- GO+Regiontour Brno (15. až 18. 1. 2009) - obec Štrba, mesto Vysoké Tatry
- Holiday World Praha (5. až 8. 2. 2009) - Tatranské lanové dráhy
- Utazas Budapešť (26. 2 až 1. 3. 2009) - Tále, a. s., mesto Vysoké Tatry
- Menjuk Világgá Miškolc (26. až 28. 3. 2009) - Tále, a. s.
- MITT Moskva (18. až 21. 3. 2009) - mesto Vysoké Tatry.



Foto: SACR

■ **Expozícia SACR na výstave Hó Show Budapešť**



■ **Prezentácia Slovenska na výstave Madi Travel Market**

ČO PÍŠU INÍ (BEZ KOMENTÁRA)

## Lyžovačka v ére eura

So zvyškom rodiny, ktorý ešte zostal doma, si chodíme občas v zime zalyžovať. Obyčajne sú to jednoduché lyžovačky v strediskách na dojazd od Bratislavy. Kedysi boli strediská vrcholom našej predstavivosti. Boli tam vleky, upravené svahy, nablízku reštaurácie. Potom prišiel Schengen a teraz euro. Rakúsky Semmering sa stal porovnateľne dostupným na lyžovačku ako slovenské strediská. Je trochu ďalej ako karpatské strediská a cena lístka na výťahy je dvojnásobná oproti domácim. Ale zjazdoviek a výťahov je množstvo. Diaľnica vedie takmer k výťahom, takže časový rozdiel v doprave nie je veľký. Všetky zjazdovky sú upravené a zasnežené. Najesť sa dá pri každom vleku či výťahu. Mimochodom, v reštauráciách je veľa slovenskej obsluhy.

Povedali sme si však, že si zalyžujeme aj doma. Dopadlo to zle. Bolo to síce bližšie a lacnejšie, ale Semmeringu sa to vôbec nevyrovnalo. Hoci boli teploty už viac než týždeň pod nulou, jedna zjazdovka nebola zasnežená, takže vlek nefungoval. Druhá zjazdovka bola miestami zasnežená veľmi úzko. Mnohí lyžiari, ktorí tadiaľ jazdili veľmi rýchlo, zmenili úzke úseky na ľadovú plochu. Jeden vlek jazdil akoby sám. Obsluha sedela v búde pri štarte. Pokiaľ nasadali na vlek skúsení lyžiari, išlo to. Nasadal však na vlek aj hrdinský malý chlapec a dvakrát vypadol. Ani to neinšpirovalo obsluhu vleku, aby vyšla z búdky a pomohla chlapcovi, aj keď to bolo jej povinnosťou.

Po celodenných pokusoch o lyžovačku sme si s manželkou povedali, že naše vlastenectvo sa končí pri lyžiarskych svahoch. Nabudúce už znova pôjdeme na Semmering. To málo času, ktoré nám zvýši na lyžovačku, chceme využiť naozaj na lyžovanie. Slovenské lyžiarske strediská si musia uvedomiť, že nielen ony konkurujú rakúskym strediskám, ale aj rakúske strediská konkurujú im. Slovenské strediská v Malých Karpatoch majú objektívnu nevýhodu oproti rakúskym, pretože nemajú za sebou vysoké hory. Ale ako regionálne strediská by mohli celkom prosperovať. Musia však pracovať riadne, čo predsa nie je žiadne umenie.

Ján Čarnogurský

(Prevzaté z Hospodárskych novín - autor je advokát a bývalý predseda vlády.)





Tradícia v novej forme

# Tradícia v novej forme

**S**kutočnosť, že Slovensko je hornatá krajina, nikoho z nás už neprekvapí, narodili sme sa tu a už podvedome tie kopce a lesy akosi vnímame. O to viac sú však prekvapení ľudia, ktorí navštívia našu hornatú krajinu po prvý raz.

*Berge, Berge, überall Berge*, bola prvá reakcia nášho kolegu, Aloisa Gimplingera, vedúceho exportu firmy Reform Werke Bauer CO z Welsu. Stačila jediná návšteva a názor sa celkom zmenil. Pýtate sa, prečo to všetko píšem? Nuž preto, že zo vzájomnej nevedomosti sa veľakrát vyskytnú celkom komické situácie, keď človek má určitú predstavu, ale realita je na hony vzdialená.

Denne mi telefonujú ľudia, ktorí si pod pojmom horská kosačka stále predstavujú starú dobrú Reformku 2000, kde človek sedel na sedadle, úplne otvorenom ráme, vydaný napospas počasiu a kosil. Áno, v jednoduchosti je krása, ale ten stroj sa dal použiť len na kosenie a hrabanie... V súčasnosti však jednoúčelové stroje už veľmi neletia, napriek tomu si mnohí naši zákazníci stále pod pojmom horská kosačka predstavujú stroj, s ktorým sa dá iba kosiť a hrabať...

To, že dnes sa kategória nosičov náradia, keďže dnes ich už kosačkami nazvať nemôžeme, vyvinula do vysoko špecializovaného odvetvia, vie len málokto. A že na svete zostalo len doslova niekoľko výrobcov, prekvapí ešte viac. Vznikajú rôzne deriváty klasických traktorov, ktoré by mali zastúpiť horské kosačky. Nuž, mali by, pretože tak ako pridaním širokých pneumatík nevznikne z osobného auta formula, ani pridaním širokých pneumatík a výkonného motora nevznikne z teleskopického nakladača alebo sadovníckeho traktora horský nosič náradia.

Skutočnosť, že spoločnosť Reform Werke upustila od klasického tvaru kosačky a pri type Mounty zvolila prevedenie bližšie sa skôr traktoru pri nezmenenej sva-hovej dostupnosti, hovorí o tom, že dnes to nie sú len stroje určené pre poľnohospodárstvo, ale stále viac zasahujú do komunálneho sektora. Verte mi, v Reforme ani netušili, že v kombinácii s čelným nakladačom je to stroj priam ideálny pre nasadenie v okolí lyžiarskych stredísk, veď nahadzovať kabínky, respektíve sedačky na lanovku je s týmto prevedením doslova hračkou.

O použití profesionálnych prí-davných zariadení pre zimnú údrž-bu komunikácií by mohli rozprávať zamestnanci hotela Šachtička pri Banskej Bystrici, kde majú k dis-pozícii snežný pluh, snežnú frézu a sypač vozoviek. Na Donovaloch strojom v lete aj v zime upravujú celý areál Fun Arény.

Preto po dohode s firmou Reform Werke sme sa rozhodli, že zoznámime s prednosťami strojov Reform aj ďalších záujemcov, a to praktickým predvedením strojov. Spoločne s výrobcom sme pripravili praktické predvedenie vo firme Reform Werke vo Welse, na ktoré týmto srdečne pozývame. Ak sa rozhodnete využiť túto ideálnu možnosť a chcete sa bližšie zoznámiť s technikou Reform, vyplňte prosím a pošlite späť návratku v spodnej časti inzerátu.

**REFORM**

Technik in bester form

**Živa-SK**

Predaj nových strojov, záručný a pozáručný servis, zabezpečenie ND aj na staršie stroje.

**Živa SK s.r.o.**, Kolárovska cesta 786, 946 14 Zemianska Olča  
Tel.: +421 035/7896 600, mobil: 0905 878 439,  
Fax: +421 035/7796 342,  
e-mail: info@ziva-sk.sk, www.reform-sk.sk



## NÁVRATKA

Organizácia .....  
Meno a priezvisko .....  
Telefón .....  
E-mail .....

Mám záujem o účasť na predvážaní stroja   
Mám záujem o návštevu výrobného podniku



**Živa SK s.r.o.**, Kolárovska cesta 786, 946 14 Zemianska Olča  
Tel.: +421 035/7896 600, mobil: 0905 878 439,  
Fax: +421 035/7796 342,  
e-mail: info@ziva-sk.sk, www.reform-sk.sk



# Smutné jubileum

## 50 rokov od lyžiarskej tragédie na Skalnatom plese

V polovici decembra 1958 sa konalo sústredenie zjazdového družstva Slovenského lyžiarskeho zväzu na Skalnatom plese. Účastníci, družstvá od dorastencov po dospelých s jednou dorastenkou, boli ubytovaní v Skalnatej chate.

V tom období bolo vo Vysokých Tatrách všeobecne málo snehu, prirodzene, aj na Skalnatom plese. Súvislá vrstva bola iba v žľabe nad Lievikom a na pláňach nad ním. Sneh bol tvrdý, ubitý vetrom tak, že lyžiarska topánka pri výstupe zanechávala len malú priehlbinku.

Po prvom dni sústredenia sme zmenili program poobedňajšieho tréningu. Skrátili sme prestávku na obed o hodinu, pretože pri návrate do chaty bola zlá viditeľnosť z difúzneho svetla. Obávali sme sa, aby najmä dorastenci na úzkom chodníku neprišli k úrazu.

Na svah sme vyšli skôr, vietor vtedy z Lomnického hrebeňa zhodil návej, ktorý prispel k vzniku lavíny. Lavínu tvorili veľké tvrdé snehové platne, ktoré sa po tvrdom podklade kĺzali veľkou rýchlosťou a v priehlbine pod terajšími snehovými zábranami strhávali ďalšie platne.

Najmladšie družstvo trénovalo najvyššie, kde bolo najviac snehu, bolo naj-

bližšie k miestu vzniku lavíny. Dospelí boli najnižšie, tesne nad Lievikom, pričom potrebovali zlyžovať krátku vzdialenosť, aby sa dostali mimo lavínovej dráhy. Hlavný prúd lavíny smeroval cez Lievik ku Skalnatému plesu. Menšia časť lavíny sa oddelila smerom po zjazdovke k Francúzskej mulde.

Bol som v skupine najmladších namiesto trénera Ota Krajňáka, ktorý zostal v chate opravovať výstroj. V čase, keď lavína padala, sa nachádzal pri chatke Víkend, ako sme ju nazývali a dobre videl celkovú situáciu pádu lavíny. Vo chvíli, keď nastal hukot padajúceho snehu spod Lomnického hrebeňa, stál som medzi dorastencami a upevňoval som si lyže. Používali sa vtedy tzv. langrimeny, ich upevňovanie trvalo dlhší čas. Začali sme kričať s chlapcami: Nado mnou lavína! Chlapci, ktorí sa spustili, sa všetci zachránili. Len Evka Sigotská, ktorá bola asi 15 metrov podo mnou, si upravovala lyže naďalej. Bola nepočujúca a výkriky nepočula. Mal som vtedy upevnenú len jednu lyžu, spustil som sa k nej a snažil som sa ju vytlačiť smerom k zjazdovke, ako sa spustili chlapci nad nami. Vtedy narazil do nás kus veľkej snehovej dosky, ktorá nás rozdelila. Leteli sme smerom do lievika. Posledné, čo som videl, bol náraz snehovej dosky do Jána Gurského. Obrátila ho akoby na hlavu a strhla mu nohavice na jednej nohe. Potom som pocítil náraz a k vedomiu som prišiel až vtedy, keď ma Oto Krajňák vyhrabával zo snehu, z ktorého trčal kus zlomenej lyže - tak ma našiel. Narazil som na upevňovacie železné tiahlo lyžiarskeho vleku Turdus, ktorý nebol v prevádzke. Viem to presne, pretože keď som na jar, ešte so sadrou bol na Skalnatom plese, našli sme na tomto železe kus môjho svetra, ktorý mi uplietla manželka.

Obrovskú záchrannú akciu s pomocou lyžiarov a pracovníkov zo Skalnatého Pleša, dobrovoľných členov horskej služby, vojenskej posádky z Kežmarku a ďalších dobrovoľníkov priamo na mieste zorganizovali Michal Šoltýs, Vlado a Oto Krajňák. Záchrannú akciu skomplikovalo aj to, že lanovka vyviezla záchrancov len raz, potom prestala premávať a záchranári a vojaci museli zo Štartu vystupovať pešo. (Záchranná akcia bola podrobne opísaná v časopise Krásy Slovenska č. 2 z roku 1959.) Záchrancom sa podarilo nájsť všetkých účastníkov sústredenia, žiaľ, Evu Sigotskú, Antona Kapalku, Františka Pažouta a Petra Dluhého z lavíny vyhrabali už mŕtvych. Dvaja dorastenci mali zlomené predlaktia, mňa odniesli so zlomenou krčnou chrbitcou a veľkou tržnou ranou v ľavom prsnom svalce, ostatní boli poudieraní a mali viaceré škrabance.

Skutočnosť, že dva roky po sebe spadli spod Lomnického hrebeňa dve lavíny,

Foto: L. Harvan



■ Lomnické sedlo - lavína z 15. januára 1970

prinútila uvažovať o vybudovaní protilavínovej ochrany. Problémy nastali už pri hľadaní inštitúcie, ktorá by vypracovala projekt. Výstavba protilavínových zábran v ťažkom teréne je náročná na investície, preto sa realizácia pravidelne odkladala. Aby sa urobilo aspoň niečo, pokúšali sme sa o to úplne amatérsky. Použili sme na výstavbu prostriedky ochranných obvodov Správy TANAP-u, ktoré sa každoročne pridelovali na opravy, prípadne výstavbu turistických chodníkov. Potrebny materiál sme získavali takmer zadarmo - kofajnice vyradené pri rekonštrukcii železničnej trate Tatranská Lomnica - Studený Potok, oceľové laná vyradené z visutej lanovky, drevené koly z prebiekovej hmoty... Kupovali sa iba cement. Práce vo vlastnej réžii robil Ochranný obvod Tatranská Lomnica. S výstavbou sme začali v roku 1961. Kofajnice sa zabetónovali, alebo uložili do zabetónovaných rúr, boli spojené tromi ukotvenými oceľovými lanami. Z hornej strany sa na laná upevnili drevené žrde. Zábrany boli vysoké 3,5 až 4 m, široké podľa terénu 5 - 6 m. Vzdialenosť medzi zábranami bola 4 - 8 m. Postavilo sa 17 zábran, posledné v roku 1964. Zábrany treba pravidelne po zimnej sezóne opravovať a všeobecne udržiavať. Žiaľ, na Skalnatom plese sa už roky neudržiavali, niektoré už stratili svoju funkciu.

Správa TANAP-u po mnohých intervenciách na ministerstve presadila do plánu investičnú akciu protilavínových zábran, a tak sa v roku 1972 mohlo začať stavať. Dodávateľom mimoriadne technicky a na organizáciu práce náročnej stavby bola vtedajšia Tatranská správa účelových zariadení STO v Novom Smokovci. Na Lomnický hrebeň postavili pomocnú lanovku, ktorou sa vyvážal materiál. Zložitost' výstavby možno dokumentovať napríklad štrkom - kým sa štrk dostal vo



Foto: J. Bohuš

■ Po postavení nových zábran spadli ďalšie lavíny. Odtrh presne ukazuje na potrebu dobudovania protilavínových zábran





■ Pamätná tabuľa obetiam na Symbolickom cintoríne

forme betónu na miesto určenia, musel sa deväť ráz prekladať. Celkovo sa vybudovalo 112 zábran v piatich radoch, ktoré sú od seba vzdialené 18 – 21 m. Medzery medzi zábranami sú 2 – 3 m. Zábrany sú roštového typu z ocelevej konštrukcie v dĺžke 4 m, nosiče a podpery sú z oceľového profilu osadené do betónu. Projekt predpokladal, že po vybudovaní zábran

by sa v tomto priestore už lavíny nemali vyskytovať. Prax však ukázala, že za určitých snehových podmienok, priaznivých pre vznik lavín, aj po vybudovaní zábran vzniklo viacero lavín. Lavíny padali aj po postavení sedačkovej lanovky východne od Lomnického sedla. Treba zdôrazniť, že vtedy Správa TANAP-u nemala povinnosť zabezpečovať lyžiarske svahy pred lavínovým nebezpečenstvom. Malo by to byť záujmom a povinnosťou prevádzkovateľov lanových dráh či organizácií cestovného ruchu.

Veľmi vážna je skutočnosť, že z Lomnického hrebeňa lavíny vždy spadli v dennom čase, kedy je najintenzívnejšia prevádzka sedačkovej lanovky, od 9. do 14. hodiny, kedy je na svahu najviac lyžiarov. Túto skutočnosť treba bezpodmienečne vziať do úvahy pri projektovaní horských dopravných zariadení v priestore Skalnatého plesa. Už teraz pri súčasnej kapacite sedačkovej lanovky, pri určitej skladbe lyžiarov, najmä menej kvalitných, je priestor Lomnického sedla, kde sa lyžuje, takmer plný. Únosnosť priestoru počtom lyžiarov na danú plochu je naplnená. Zmenšiť riziko mimoriadne veľkého nebezpečenstva, pri ktorom môže byť postihnutý veľký počet lyžiarov na svahu, je naliehavé. Možno je to len dobudovaním protilavínových zábran v miestach možného odtrhnutia lavín. Situáciu zobrazuje druhý obrázok lavíny z Lomnického hrebeňa. Túto skutočnosť by si mali uvedomiť investori, projektanti, ale aj orgány, ktoré schvaľujú

výstavbu horských dopravných zariadení nielen pre Skalnaté pleso, ale rovnako aj pre ostatné horstvá na Slovensku. Pri pietnej spomienke na Symbolickom cintoríne sme zorganizovali stretnutie účastníkov lavínového nešťastia. Pri pamätnej tabuľi obetiam sa stretlo deväť priamych účastníkov a položením kytice si pripomenuli túto smutnú udalosť. ■

Ing. Ladislav Harvan, CSc.

ZUSAMMENFASSUNG

Im Dezember 2008 sind 50 Jahre seit dem Sturz der Lawine in Lomnické sedlo in der Hohen Tatra vergangen. Trotz einer großen Rettungsaktion sind damals vier junge Abfahrtsläufer, Teilnehmer eines Trainingslagers, ums Leben gekommen. Über das traurige Ereignis spricht der damalige Trainer Ladislav Harvan.

SUMMARY

In December 2008, 50 years have passed since the avalanche in Lomnické sedlo in the High Tatras. Despite of a huge rescue operation four young downhill racers, participants of a training camp, lost their lives. Former trainer Ladislav Harvan talks about the accident.

TECHNICKÉ NOVINKY KTORÉ OMRÁČIA



ARCTIC CAT

niekoľko dnuhov pracovných skútrův

BEARCAT Z1 XT

4 takty od 660cm<sup>3</sup> do 1056cm<sup>3</sup> parametre

Karoséria so štyrmi ľahko odnímateľnými časťami pre tých, ktorí by radi nazreli na najmodernejšiu techniku. Dva oprotibežiaci hriadele zabezpečujú absolútne bezvibračnú prevádzku. Elektronické vstrekovanie s Lambda riadením sa aj v extrémne vysokom prostredí postará o optimálnu prímies 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 riadenie spiatocky vďaka elektronicky riadenej planetovej prevodovke. Púhym stlačením ovládacieho tlačidla dochádza k zmene smeru jazdy.



- Motor SUZUKI: 123 PS, 4-takt, 2-vaľec, 1056 cm<sup>3</sup>, 4 ventily na vaľec, 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 stupečiek 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 retaz) a veľmi robustný. Umožňuje ľahké rozbiehanie sa v kopci aj s ťažkým nákladom ako aj efektívne brzdenie motorom pri jazde z kopca.

Podvozok



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

Spiatocka - planetová prevodovka



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

Dodatočná výbava



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

UŽ OD 189 tis. bez DPH (6273,65 €)

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

PRE RODINY I PRE ŠPORT www.autoraster.sk

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





# Z kroniky lanovkárov

Sme vždy radi, keď dostaneme zo stredísk správu, že niektorí z pracovníkov strediska majú v tomto období životné jubileum. Je to pre nás príležitosť, aby sme im aj takouto formou popriali predovšetkým veľa zdravia, dobrej pohody v súkromnom živote, veľa pracovných úspechov a poďakovali za ich dlhoročné záslužné pôsobenie v oblasti lanovej dopravy. Dnes sú to traja jubilanti – zhodou okolností dvaja zo strediska Jasná. Žiaľ, máme aj smutnú udalosť, a tou je posledná rozlúčka so zosnulým Ing. Františkom Brantalom.

## Posledná rozlúčka s Františkom Brantalom

Správa z Porubských novín č. 56 z októbra 2008

V hlbokom zármutku oznamujeme, že nás dňa 24. septembra 2008 vo veku 66 rokov života navždy opustil Ing. František Brantal. Posledná rozlúčka s naším drahým zosnulým sa uskutočnila 27. septembra 2008 o 14. h v Dome smútku v Závažnej Porube.

Správa o smrti a smútočná rozlúčka s človekom, ktorého sme poznali, je vždy ťažká. Zármutok, ľútosť, obavy, beznádej, úcta a pokoj sú pocity, ktoré zažívame v okamihoch, keď prichádzame do styku so smrťou, ktorá si vyberá medzi chorými, často aj zdravými ľuďmi tú najvyššiu daň, často nespravodlivú.

Všetky slová o človeku, ktorého sme dobre poznali, sú v istej chvíli možno márne, zbytočné a ťažko sa hľadajú. Ale len slovami možno vyjadriť spomienky na tohto, mne osobne blízkeho človeka.

Fera Brantala som spoznal pred 25 rokmi na jednej z mojich prvých spoločných túr s porubskými turistami na hrebeni Nízkych Tatier, niekde medzi Chopkom a Chabencom. V tom istom období sme sa spoznali aj pracovne, keď som v roku 1983 začal pracovať v záujmovom združení. Ako začínajúci revízny technik EZ LD bol som u neho ako u inšpektora ŠOTD Správy Východnej dráhy, na prípravnom pohovore pre absolvovanie skúšok.

Naše stretnutia, či už osobné, pracovné



alebo turistické, vzhľadom na to, že sme boli z jednej dediny, boli počas tých 25 rokov bezpočetné.

Poznal som ho ako výnimočného odborníka vo svojom odbore, ale predovšetkým ako

turistu – cestovateľa a človeka, ktorý sa zaujímal v podstate o všetko. Veď počas niekedy aj 14-hodinovej túry bolo tém na rozhovor veľmi veľa. Rozprávali sme sa najmä o turistike, o absolvovaných a plánovaných cestách, o zážitkoch z hôr a dovoleník, o tom, kam pôjdeme na túru o týždeň, o mesiac, kde plánujeme najbližšiu dovolenku...

Nepoznám, ani som doteraz nestretol nikoho, kto by poznal lepšie turistické Slovensko ako on. Poznal ho dobre preto, že ho prešiel vlastnými nohami. V ktoromkoľvek pohorí sme boli, poznal všetky štíty, vrcholy, sedlá, doliny, obtiažnosť a časovú náročnosť jednotlivých túr a, navyše, aj dopravné spojenia a kombinácie týchto spojení k východiskovým miestam. V horách sa jednoducho nedalo s ním stratíť. Rovnako dobre poznal horstvá v Čechách a na Morave, veď bol rodákom z južnej Moravy.

Vedel som o ňom, že vo všetkom, čo robil, bol mimoriadne aktívny, zaoberal sa množstvom činností a vecí a na všetko sa dôkladne vopred pripravoval. Pred vážnejšími cestami chodil do knižníc, zháňal informácie o miestach a krajinách, ktoré plánoval navštíviť, mal naštudované podrobnosti o historických a turistických zaujímavostiach, cez ktoré cestoval.

Dôkladnú prípravu nevenoval len svojej cestovateľskej záľube, ale aj všetkému, čo súviselo s jeho prácou – študovanie odbornej literatúry, noriem, zákonov a sledovanie aktuálnych noviniek

v elektrotechnickom odbore bolo pre neho samozrejmosťou.

O jeho cestovaní viem, že do roku 1989 ako vysokohorský turista prešiel pohoria v Bulharsku a Rumunsko, ako cestovateľ prešiel časť Ruska, Kaukaz a dostal sa do Zakaukazských republík. Po otvorení hraníc prešiel celú západnú Európu, do ktorej sa predtým nebolo jednoduché dostať. Často chodil do Álp, Dolomitov, precestoval pobaltské a severské štáty, navštívil Izrael, Jordánsko, Egypt. Začiatkom roka 2007 vyše mesiaca cestoval po 9 štátov Južnej Ameriky. Navštívil mnohé mestá, v Peru vystúpil na Machu Picchu, navštívil karneval v Rio de Janeiro, bol pri vodopádoch Iguazu, ktoré sú dvakrát väčšie ako Niagarské. Toto všetko sú sny každého cestovateľa a on svojou cieľavedomosťou a húževnatosťou si dokázal svoje cestovateľské sny splniť.

Nemenej rozsiahla je aj jeho pracovná a odborná činnosť. Možno povedať, že celý jeho život bol spojený s dráhami, kde začal už štúdiom na Priemyselnej škole železničnej, odbor elektrická trakcia a energetika. Nasledovala práca elektromechanika pri opravách železničných rušňov, čo bolo len rozbehom preto, aby sa stal rušňovodičom a popri zamestnaní aj diaľkovo vyštudoval na Vysokej škole dopravnej v Žiline. Neskôr prešiel na ČSD – Správu východnej dráhy, kde vykonával funkciu revízneho technika, pričom v tých časoch bol len tretím revíznym technikom ČSD na Slovensku. Tu vykonával aj revízie EZ lanových dráh a v tom čase bol pri rekonštrukcii elektrického zariadenia na tatranských lanovkách.

Väčšina z nás, lanovkárov, ho poznala ako pracovníka ŠOTD, najskôr Správy Východnej dráhy, potom ŠDÚ a neskôr ÚRŽD Bratislava.

Popri práci stihol absolvovať aj postgraduálne štúdium na Vysokej škole technickej v Bratislave – odbor polovodičové meniče. Znalosti z angličtiny si obnovil štvorročným štúdiom na jazykovej škole. Práve s angličtinou si pripomínam na príhodu, keď v roku 1998 pri východiskovej revízii elektro na lanovke v Janskej doline on, ako študent jazykovej školy, pri rozhovore s americkým elektromontérom z firmy Garaventa prekladal oficiálnemu tlmočníkovi anglické odborné názvy.

Pripomínam si aj odovzdávanie východiskových správ EZ LD, kedy sme s kolegami s ním prerokovali, rozoberali a obhájali tieto správy, často aj 4 hodiny, pričom sa listovalo v schémach technickej dokumentácie, normách, vyhláškach a pracovné stoly nám boli vždy malé. Neraz sme správy museli meniť, dopĺňať a prepisovať. V pracovných veciach bol nekompromisný detailista, až puntičkár. Pri problematických veciach v správe sa vždy pýtal z čoho a z akého ustanovenia, normy či vyhlášky sme vychádzali. Tieto



Foto: P. Griješ

■ Feri Brantal na jednej z jeho posledných túr





rušné pracovné a odborné výmeny názorov boli však pre mňa najlepšou lanovkárskou školou a až teraz zisťujem, že mi chýbajú. Z množstva spomienok na naše stretnutia sú pre mňa najdôležitejšie tie posledné, ktoré teraz považujem za symbolické rozlúčky.

V júni 2007 sme sa naposledy pracovne stretli pri východiskovej revízií lanovky na Opalisku v Závažnej Porube. Revízia a priebeh schvaľovacej skúšky boli v porovnaní s predchádzajúcimi atypické v tom, že všetko išlo rýchlo a hladko. Prispel k tomu maximálne profesionálny prístup dodávateľa LD – pracovníkov a. s. Tatrapoma Kežmarok, ktorí mali všetko pripravené, boli dodané všetky doklady a potrebná dokumentácia. Kontrola zariadenia, jeho odskúšanie, vrátane skúšok so záťažou, prevzatie dokladov a konzultácie k nim netrvali ani pol dňa. Jednoducho práca, na ktorú bol čas, bez koncoročných stresov, ktoré všetci veľmi dobre poznáme. Lepšiu pracovnú rozlúčku s Ferom Brantalom si ani neviem predstaviť.

Pri turistike za poslednú rozlúčku považujem tri spoločné túry v Tatrách – v júli a v auguste 2007, keď sme postupne boli na Furkotskom štíte, na Kline a na Rysoch, pričom práve výstup na Rysy 19. augusta 2007 bol náš posledný spoločný čas strávený v horách, do ktorých tak rád a často chodil. Aj samotné hory sa s ním na týchto túrach rozlúčili krásnym počasím, letnou pohodou a výhľadmi, ktoré v týchto horách nie sú vždy pravidlom.

Dva týždne po tejto túre som sa dozvedel o jeho zdravotných ťažkostiach na dovolenke v Chorvátsku, kde musel byť hospitalizovaný. Po návrate domov sme to všetci brali ako ľahkú dovolenkovú nevoľnosť, realita po postupných vyšetreniach však bola mimoriadne krutá. V tom období sa väčšina lanovkárov, ktorí ho poznali, mohla s ním ešte stretnúť na XI. medzinárodnej výstave Interlavex v októbri 2007 v hoteli Permon na Podbanskom.

Osobne som sa s Ferom Brantalom stretol ešte niekoľkokrát. Najsmutnejšie bolo azda decembrové stretnutie v našej dedine pred obchodom, keď popri rozhovore, ako vždy o turistike, mi o svojom zdraví povedal: „Vieš, je to zhubné a nedá sa operovať.“ Po týchto slovách som vedel, že absolvoval všetky lekárske vyšetrenia a stratil akúkoľvek nádej.

Napriek tomu som stále veril, že sa spolu ešte na nejakej túre stretneme. Naposledy sme sa spolu rozprávali začiatkom júla 2008 na ceste medzi chatou Opalisko a lanovkou, ako vždy o turistike. Po tomto stretnutí som ho už nevidel. Svojej chorobe, v posledných chvíľach veľmi ťažkej, podľahol 24. septembra 2008.

Ing. František Brantal, náš Feri, ako sme ho porubskí turisti volali, nám bude na našich túrach, ktoré spolu s ním boli vždy mimoriadnym zážitkom, veľmi chýbať. Bude chýbať rodine, všetkým priateľom, spolupracovníkom, známym, aj slovenským lanovkárom.

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

Peter Grieš

### Naši jubilanti



#### Ing. Ján Štetka

Oslávil 7. marca 2009 abrahamoviny, teda krásnych 50 rokov. Celý jeho život – od 22. augusta 1983 - je spojený s prácou pri lanových dráhach. Po skončení štúdií nastúpil pracovať do vtedajšieho PCR Javorina, ktorý prevádzkoval lanovky a vleky v mnohých strediskách po celom Slovensku. Od 1. mája 1987 zastával funkciu vedúceho prevádzky lanových dráh. Bol zakladajúcim členom akciovej spoločnosti Jasná Nízke Tatry. Dlhé roky pôsobil v štatutárnych orgánoch tejto spoločnosti, ktorá investičnou činnosťou zmenila Jasnú na jedno z najmodernejších a najlepšie vybavených stredísk cestovného ruchu v strednej Európe. Od 1. januára 1997 pracuje vo funkcii riaditeľa lanových dráh. K jeho záľubám, samozrejme popri lanovkách, patrí história a technika viacerých oblastí.



#### Vladimír Šuna

Pracuje v odbore osobných horských dopravných zariadení od roku 1981, kedy nastúpil do zamestnania taktiež do PCR Javorina Liptovský Mikuláš. Začal pracovať ako vodič snežného pásového vozidla, jeho prvým vozidlom bola Lavína 1000, ktorá bola v stredisku Donovaly. V roku 1984 prešiel pracovať do Demänovskej Doliny, konkrétne do strediska Záhradky, kde pracuje doteraz. Jeho rukami prešli SPV Kässbohrer začínajúc PB 100, 170, 200, 240, 300 a končiac PB 600 s navigáciou. Počas bohatej praxe mal možnosť vyskúšať aj SPV iných výrobcov, ale na Kässbohrer nedá dopustiť. Má 28-ročnú prax ako vodič SPV. Je uznávaným odborníkom v tejto oblasti, vie poradiť aj vodičom z iných stredísk, ktorí ho požiadajú

o odbornú pomoc. V minulosti pracoval aj ako strojník lanovej dráhy a lyžiarskeho vleku.



#### Ing. Richard Pilník

Dňa 4. februára 2009 oslávil päťdesiatiny Ing. Richard Pilník, dobre známy takmer vo všetkých lyžiarskych strediskách. Každý ho pozná ako vysokokvalifikovaného odborníka, špecialistu na snežné pásové vozidlá firmy Kässbohrer – PistenBully.

Odbornú kariéru po ukončení vysokoškolského štúdia na Elektrotechnickej fakulte SVŠT v Bratislave začal na odbore energetiky vo vtedajších ZTS Martin. Práve na odbore energetiky strojárni bola už tradícia, že mnohí pracovníci popri zamestnaní pracovali ako obsluha vlekov na Martinských holiach. A tak sa aj pre Richarda stali Martinské hole druhým domovom. Počas víkendov pracoval ako kvalifikovaný pracovník pri obsluhu vlekov. Jeho vysoká teoretická i praktická odbornosť tu našla široké uplatnenie. Pod jeho odborným dozorom sú všetky vleky na holiach stále funkčné, napriek ich vysokému veku.

Popri vlekoch veľmi rýchlo vnikol aj do problematiky snežných pásových vozidiel a práve táto oblasť ho doslova chytila za srdce. Od roku 1995 začal externe pracovať pre novovzniknuté zastúpenie firmy Kässbohrer vo firme Termont Martin. V roku 1997 sa stal stálym zamestnancom Termontu vo funkcii technický manažér. Pod jeho vedením sa podarilo vybudovať špičkový servis, ktorý dnes oceňujú všetci prevádzkovatelia lyžiarskych stredísk, kde sa vozidlá PistenBully nachádzajú. Jeho odbornosť a znalosť problematiky si vysoko vážia aj v materskej firme Kässbohrer v Laupheim. Postupne sa vo firme Termont stal spoločníkom a spolujajiteľom.

Okrem vysokej pracovnej angažovanosti si Richard Pilník nájde čas aj na svoje koníčky. V minulosti aktívne hrával futbal. Na niekoľko rokov si zamiloval horský bicykel. Najdlhšie mu však vydržala láska k ľadovému hokeju. Od príchodu do Martina trávi nedeľňajšie večery na zimnom štadióne, kde vytvoril amatérske hokejové družstvo, v ktorom stále aktívne hrá. Pri jeho životnom jubileu mu všetci úprimne prajeme veľa zdravia, síl a vytrvalosti v pracovnom i osobnom živote.



# Zo života našich stredísk

## Lyžiarske stredisko SKI Dubovica – Žliabky



Dnes sme sa zatúlali do pohoria Levočské vrchy, kde sa v prekrásnom lesnom prostredí nachádza lyžiarske stredisko SKI Dubovica – Žliabky. Prevádzkovateľom tohto strediska je Oddychové centrum Žliabky, s. r. o., a naším sprievodcom po stredisku je spoločník a konateľ spoločnosti JUDr. FRANTIŠEK ONDREJ, ktorý nás oboznámil s minulosťou, súčasnosťou i perspektívami tohto strediska.

■ Kedy toto stredisko vzniklo a kto sa podieľal na jeho budovaní?

Pokiaľ mám správne informácie, vznik strediska spadá približne do polovice 60. rokov predchádzajúceho storočia, kedy nadšenci lyžovania a turistiky z Lipian využili dobre orientované svahy, ktoré v Dubovici existujú a začali s budovaním prvého malého lyžiarskeho vleku, ktorý vlastne začal históriu lyžiarskeho strediska v Dubovici. Neskôr, niekedy koncom 70. rokov, prišlo k tomu, že mesto Lipany začalo lyžiarske stredisko budovať. Mesto Lipany malo v tom čase zriadený mestský podnik, ktorý sa začal intenzívnejšie venovať výstavbe a v tomto období sa vybudovali 2 lyžiarske vleky, ktoré aj dnes tvoria možnosť prepravy v našom stredisku. Postupne k vlekom pribudli aj obslužné bunky, ktoré vylepšovali služby a štandard lyžiarskeho strediska.

Po roku 1989 lyžiarske stredisko, vzhľadom na to, že bolo v katastri obce Dubovica, prešlo do jej majetku a obec dala stredisko do prenájmu. Vymenili sa tu dvaja nájomcovia. V súčasnosti lyžiarske stredisko spravuje spoločnosť Oddychové centrum Žliabky, s. r. o., Dubovica, v ktorej okrem iných spoločníkov je aj samotná obec Dubovica, ako vlastníky lyžiarskych vlekov a spomínaných obslužných buniek.

Približne pred tri a pol rokmi teda prevzala lyžiarske stredisko do nájmu spoločnosť



■ JUDr. František Ondrej

Oddychové centrum Žliabky, ktorá si určila zámer vylepšiť podmienky a štandard lyžiarskeho strediska. Za uplynulé tri roky v lyžiarskom stredisku došlo k vybudovaniu technického zasnežovania, zasnežujeme v súčasnosti dve zjazdovky – pri malom krátkom vleku a pri veľkom vleku, ktorý má dĺžku 1 200 metrov. Spolu s technickým zasnežovaním sme vybudovali aj osvetlenie, obe zasnežované zjazdovky máme aj s osvetlením. Okrem technického zasnežovania sme pristúpili aj k značným terénnym úpravám a k vylepšeniu podmienok pre lyžiarov, pretože niektoré svahy neboli v takej kvalite a v takom členení, aby bola zaistená najmä bezpečnosť lyžiarov. Rovnako aj údolná stanica vleku bola zrekonštruovaná tak z hľadiska bezpečnosti, ako aj z hľadiska dostupnosti lyžiarov, keďže dovtedy nebola v takom štandarde, ako si to bezpečnosť lyžiarov vyžadovala.

Foto: SKI Dubovica

Naša spoločnosť okrem lyžiarskeho strediska prevádzkuje aj hotel Holcija, ktorý ponúka ubytovacie a stravovacie služby. Hotel, pokiaľ ide o ubytovanie, je v tzv. turistickom štandarde, takže jeho služby v zime väčšinou využívajú najmä školy na organizovanie lyžiarskych



výcvikových pobytov, ale aj ďalší návštevníci. Napríklad teraz tu máme ubytovaných hostí z Maďarska, ktorí tu tiež absolvujú týždenný lyžiarsky výcvik.

■ Mal som možnosť pozrieť si zhora celý lyžiarsky areál a treba povedať, že na ploche 24 ha sú skutočne vynikajúce možnosti lyžovania, v stredisku je v podstate až 5 lyžiarskych tratí. Na dobudovanie komplexných služieb v stredisku bude však ešte treba veľa finančných prostriedkov. Chceme sa vás preto spýtať, aký máte názor alebo skúsenosti, pokiaľ ide o podporu štátu v oblasti cestovného ruchu v tomto regióne a konkrétne aj vo vašom stredisku? Čerpali ste už, alebo máte snahu získať nejaké prostriedky z európskych fondov alebo prostredníctvom programov štátnej podpory rozvoja cestovného ruchu?

Prirodzene, pri rozvojových zámeroch vyhodnocujeme aj tieto otázky a treba povedať, že zatiaľ sa nám nepodarilo získať prostriedky z európskych podporných fondov alebo štátnych podporných programov, hoci sme sa o to snažili. Všetky financie znášajú spoločníci spoločnosti. Doteraz sa v stredisku za uplynulé tri roky preinvestovalo asi 20 miliónov Sk. Pri ďalších plánoch v rozvoji strediska zaoberáme sa aj touto otázkou. Určite je výhodou, že spoločníkom v našej spoločnosti je aj obec – samospráva, kde sú lepšie možnosti na využívanie podporných programov. V tomto období prostredníctvom samosprávy sa zabezpečuje odkanalizovanie celej oblasti - začala sa budovať kanalizácia, ktorá sa napája na obecnú kanalizáciu, výsledkom čoho by malo byť zapojenie kanalizácie z celej tejto rekreačnej oblasti. V územnom pláne má obec vybudovanie v celej tejto lokalite rekreačné stredisko s chatami, rôznymi ubytovacími a ďalšími službami tak, aby to vytvorilo jeden ucelený komplex. Je to previazané na plánované využívanie geotermálneho vrtu v Lipanoch,



■ Údolná stanica vleku v stredisku Dubovica - Žliabky





■ **Lyžiarske stredisko Dubovica - Žliabky**

ktorý je vzdušnou čiarou vzdialený asi 2 km. Aj z tohto pohľadu, pri využívaní termálneho vrtu, by stredisko mohlo mať do budúcnosti perspektívu.

V súčasnosti je spracovaný projekt na komunikácie a parkoviská, projekt už je podaný a uvidíme, ako bude vyhodnotený, ale vybudovanie kvalitnej prístupovej cesty a rovnako aj parkovacích miest je veľmi potrebné, pretože najmä počas víkendov potrebujeme veľa parkovacích miest. Ak sa chce stredisko ďalej rozvíjať, musíme zabezpečiť dostatok parkovacích možností pre klientelu, ktorú v našom stredisku očakávame.

Pokiaľ ide o ďalší rozvoj strediska, do nasledujúcej sezóny by sme chceli postaviť ešte dva lyžiarske vleky, aby sme pre existujúce zjazdovky, ktoré vieme zasnežovať, zvýšili prepravnú kapacitu. Tým by sme v stredisku zvýšili prepravnú kapacitu o ďalších 600 – 700 os/h. Plánujeme vybudovať jeden lyžiarsky vlek 300 až 400 m dlhý a druhý asi 700 m dlhý. Pred touto zimnou sezónou sme v stredisku postavili čajovňu s toaletami, čo tu veľmi chýbalo. Lyžiari, okrem toho že lyžujú, potrebujú si aj niekde posedieť, oddýchnuť si, v pokoji vypiť čaj, zohriať sa a v neposlednom rade aj použiť hygienické zariadenie. Toto bolo nedostatkom v našom stredisku, preto okrem údržby

a opravy lyžiarskych vlekov to bolo našou prioritou. Prírodzene, perspektívu strediska vidíme v ďalšom rozvíjaní sa a očakávame, že štát alebo VÚC podporia naše snahy, ved' tým vznikajú aj pracovné príležitosti - už teraz pre miestnych ľudí cez plnú zimnú sezónu ponúkame 20 až 25 pracovných príležitostí. Aj to je určite významným prostriedkom pre rozvoj obce a pre rozvoj celého regiónu.

■ **Ak už hovoríme o ďalšom rozvoji, vieme, že veľa zimných stredísk na Slovensku pri dobudovaní doslova bojuje s environmentalistami. V akej polohe je u vás táto otázka?**

Naša oblasť sa nenachádza v žiadnom ochrannom pásme, takže z tohto pohľadu nie sú prekážky. Pokiaľ ide o stavebné povolenia a podobne, tým, že obec je spoločníkom, pozná všetky zábery a súčasne je aj stavebným úradom. Všetky tieto otázky rieši samospráva, prírodzene, pri dodržiavaní všetkých zákonných ustanovení. Pokiaľ ide o rozvoj strediska, nepociťujeme problémy zo strany ochrany prírody. Rozvoj strediska by nemal byť problémom ani z hľadiska budúcich investícií.

■ **Je síce ešte trochu predčasné hovoriť o zimnej sezóne (rozhovor sa konal na záver januára), ako by ste však predbežne zhodnotili aspoň hlavnú časť sezóny – vianočné a novoročné sviatky. Akú ste mali návštevnosť? Mnohé, najmä veľké lyžiarske strediská, pociťujú obrovský útlm. Neobávate sa, že hospodárska a finančná kríza môže mať dopad aj na vašu prevádzku? Samozrejme, obávame sa, tak ako každý na Slovensku či hokejce v Európe, žijeme s tým denne ako celá spoločnosť. Predbežne dôsledky nebudem hodnotiť. Pokiaľ ide o začiatok sezóny a prvé hodnotenie, môžem povedať, že stredisko spustilo zasnežovanie až 25. decembra 2008, keď prišli prvé mrazy a zasnežovali sme 3 – 4 noci a dni. Lyžiarsku sezónu sme spustili 27. decembra. V období medzi vianočnými a novoročnými sviatkami bola návštevnosť primeraná, aj**

vzhľadom na to, že predchádzajúce dva roky stredisko nefungovalo v takej podobe, ako by malo. Možno však povedať, že sme boli milo prekvapení, ako sa návštevnosť vracala. Aj v ďalších dňoch, kým boli dobré snehové podmienky, stredisko fungovalo, ale prišlo oteplenie a najväčší nepriateľ lyžiarskych stredísk - dážď. Prekonali sme to a teraz fungujeme v plnej prevádzke.

Ako som už spomínal, prevádzkujeme aj ubytovacie zariadenie, máme tu žiakov a študentov, ktorí tu absolvujú lyžiarsky výcvik. Počas týždňa sú to najmä školy, ktoré sú tu ubytované, i školy, ktoré prichádzajú za snehovými podmienkami - mali sme tu školy z Prešova, z Lipian, majú tu lyžiarsky výcvik, cez víkendy je tu bežná návštevnosť. Určite by stredisko unieslo aj viac návštevníkov, ale domnievam sa, že na to, že sa stredisko rozbieha, je návštevnosť primeraná.

■ **Ako sme sa mohli presvedčiť, stredisko má skutočne veľmi dobré parametre, čo sa týka lyžiarskych tratí. Sú vhodné pre rodiny s deťmi, dobré podmienky sú pre výcvik lyžovania a hlavná zjazdovka je dostatočne dlhá, má výborné terénne sklonky a je vynikajúca aj na kvalitné lyžovanie. Aká klientela v stredisku prevláda? Akou formou si robíte marketing pre získanie návštevníkov?**

V súčasnosti návštevnosť strediska tvoria predovšetkým školské lyžiarske pobyty, teda mládež, ktorá sa učí lyžovať a sme presvedčení, že tu majú vytvorené veľmi dobré podmienky. Terény sú tak pre začiatočníkov, ako aj pre pokročilých lyžiarov. Rovnako do strediska prichádzajú aj rodičia s deťmi, ktorí učia deti lyžovať. Máme aj zahraničnú klientelu, teraz sú tu ubytovaní hostia z Maďarska, mali sme už hostí z Poľska, celá skupina tu bola ubytovaná počas novoročných sviatkov. Cez víkendy do strediska prichádzajú rôzne skupiny ľudí - rodičia s deťmi, dospelí lyžiari... Veľa ľudí sa k nám opätovne po dvoch rokoch, kedy stredisko nebolo v prevádzke, vracia. Domácu klientelu tvoria lyžiari z Košíc, Prešova, Michaloviec a z blízkeho okolia.

■ **S lyžovaním sú spojené aj úrazy na zjazdovkách. Vaše stredisko je jedným z mála stredísk na Slovensku, ktoré má vyškolenú lyžiarsku záchrannú službu prostredníctvom ZZ LAVEX, máte potrebnú techniku transportnú i zdravotnícku pre poskytnutie kvalitnej prvej pomoci. Ako máte zabezpečený odvoz prípadných zranených lyžiarov do zdravotníckeho zariadenia?**

Prírodzene, bezpečnosť a zdravie lyžiarov je na prvom mieste, preto základnou podmienkou prevádzkovania lyžiarskeho strediska je schopnosť zabezpečiť v prípade úrazov prvú pomoc. Máme odborne vyškolených štyroch pracovníkov na poskytovanie prvej pomoci v prípade úrazov. Od začiatku sezóny sme už mali nejaké úrazy, ale boli to len mierne pomliaždenie kolena alebo členku, nič vážnejšie sa nestalo. Stredisko disponuje potrebnou technikou, pokiaľ ide o zvozné sane a vybavenie zdravotníckym materiálom, ktorý sa pravidelne dopĺňa tak, aby boli splnené všetky parametre. Pokiaľ



■ **Na trati**



by išlo o vážnejší úraz, sme v spojení s rýchlou zdravotnou službou (RZP), ktorá má sídlo v Lípanoch, takže do 5 minút môžu byť na svahu. Máme to odskúšané, pretože pri novoročnej lyžovačke mal jeden poľský lyžiar úraz a v priebehu 5 minút tu bola RZP.

Snažíme sa, aby poskytnutie prvej pomoci bolo vždy pripravené, počas prevádzky strediska sú tu minimálne dvaja záchranári, ktorí sú v prípade úrazu pripravení poskytnúť lyžiarom pomoc.

■ Dnes prichádzajú na Slovensko aj návštevníci zo vzdialenejších krajín, ktorí si so sebou neprivážajú lyžiarsky výstroj, počítajú s tým, že lyžiarske strediská sú vybavené požičovňami a servisom pre kontrolu a nastavenie lyží. Plánujete aj vo vašom stredisku poskytovať takúto službu?

Áno, ďalším rozvojovým impulzom pre stredisko je aj táto služba, pretože sme sa už s takouto požiadavkou stretli. Preto v ďalšom pláne okrem výstavby dvoch lyžiarskych vlekov máme aj výstavbu požičovne lyžiarskeho výstroja aj so servisom. Plánujeme ju postaviť pri existujúcej čajovni tak, aby už v ďalšej lyžiarskej sezóne bola tu požičovňa a servis aj s vyškoleným personálom.

■ Tento región má veľmi peknú prírodu, je tu dobrá dostupnosť z dvoch neďalekých miest Lípany a Sabinov. Plánujete tu aj v letnom období nejaké činnosti, aby ste využili existujúce zariadenia v peknom prírodnom prostredí a prilákali v lete návštevníkov, ktorí sa potom sem vrátia aj v zime?

Samozrejme. Ubytovacie kapacity, ktoré tu máme, sa využívajú aj v letnom období. Organizujú sa tu školy v prírode a iné akcie, ktoré ubytovacie zariadenie vie zabezpečiť. Okrem toho sa zamýšľame nad využitím celej oblasti, kde v zime prevádzkujeme lyžiarske vleky. Jeden z takých zámerov je v blízkosti čajovne vybudovať oddychovú zónu, kde by boli ohniská, terasy, aby návštevníci v lete v rámci prechádzok mohli prísť, občerstviť sa a posedieť si v prírodnom prostredí. V spolupráci so samosprávou uvažujeme o vybudovaní náučného chodníka, v súčasnosti sa už spracúva projekt na náučný chodník, ktorý by zahŕňal aj samotnú obec s poukazom na históriu obce a mal by viesť ďalej do prírody, kde by sme chceli návštevníkom priblížiť existujúcu flóru a faunu. Tak by návštevníci mohli spoznať hodnoty tejto skutočne peknej prírody, ktorú môžu využívať pre oddych a relax aj v letnom období.

Ak by sa nám v spolupráci s obcou podarilo vybudovať tento náučný chodník aj pomocou nejakého podporného programu, bol by to ďalší krok v ponuke návštevníkom vytvorením vhodných podmienok na oddych i turistiku.

Ďakujeme za rozhovor a prajeme stredisku Dubovica – Žliabky, aby sa im úspešne podarilo zrealizovať všetky rozvojové plány.

Ing. Miroslav Grešo

## Vysoké Tatry – Tatranská Lomnica

**T**aký je nový oficiálny názov staronového strediska v oblasti Tatranskej Lomnice, ktoré má už bezmála 30 rokov, avšak za posledných desať rokov sa tu nič podstatné nezmenilo.

V roku 2008 sa však zrealizoval dlhodobý pripravovaný projekt, výsledkom ktorého je nová lanovka, technické zasnežovanie a zjazdové trate.

Kto pozná a vie, čo obnáša práca v predrealizačnej fáze, určite musí oceniť priam nadľudské úsilie Ing. Čukana, ktorý dokázal, že aj nemožné sa môže stať skutočnosťou. Poďme však po poriadku a pozrime sa, čo sa v Tatranskej Lomnici za jeden rok zrealizovalo.

Predovšetkým sa postavila nová pevná 4-sedačková lanovka firmy Doppelmayr. Je umiestnená vľavo od súčasnej kabínkovej lanovky. Poháňacia stanica s napínaním a dopravným pásom sa nachádza pri stanici Štart a vrcholová vratná stanica na vrchu Čučoriedky, podľa ktorého sa aj tento lyžiarsky areál zvykne nazývať. Šikmá dĺžka lanovej dráhy je 905,75 m, prevýšenie 199,05 m. Pri rýchlosti 2,6 m/s prepraví za hodinu 2 382 osôb. Čas jazdy z údolnej do vrcholovej stanice je 5,81 min. Na trati je 11 podpier, 117 sedačiek a 176 kladiek. Dopravné lano má priemer 41 mm a jeho rozpätie je 4,8 m. Stály výkon motora je 176 kW so stálym krútiacim momentom 151 kNm. Núdzový pohon má rozbehový výkon 74 kW.

Radi by sme v tejto súvislosti spomenuli ľudí, ktorí sú pri prezentácii novej lanovky vždy akoby v úzadí, avšak sú to práve oni, ktorí okrem dodávateľa technológie majú najväčší podiel na jej realizácii. Hlavným

Foto: J. Hulla



■ Vrcholová stanica lanovky na vrchu Čučoriedky

projektantom lanovky bol Ing. Moravčík a statik Ing. Galko. Realizáciu kompletných stavebných prác zabezpečila firma Treos Ing. Galka, s dôsledným stavbyvedúcim Petrom Lovásom. Nemožno opomenúť ani všadeprítomného Ing. Husovského a nad všetkým dohliadajúceho Milana Liptáka.

Popri lanovke bol vybudovaný aj nový zasnežovací systém firmy Snowstar. Základom zasnežovacieho systému je novovybudovaná vodná nádrž, ktorá v prvej etape dokáže naakumulovať pre technické zasnežovanie 41 000 m<sup>3</sup> vody. (V budúcnosti projekt ráta s objemom nádrže až 130 000 m<sup>3</sup>.) V súčasnosti je výška hladiny nádrže 8 m, v budúcnosti sa počíta s výškou 14 m. Postavená bola nová trafostanica a čerpacia stanica. V roku



■ Údolná poháňacia stanica





■ Lanovka a zjazdovka na Čučoriedkach

2008 sa vybudovalo technické zasnežovanie z Tatranskej Lomnice cez stanicu Štart až na vrch Čučoriedky. Zasnežovať sa bude asi 20 ha lyžiarskych tratí. Tým, že sa bude zasnežovať až do výšky 1 357 m, bude stredisko takmer nezávislé od počasia.

Celkove sa vybudovalo asi 6 km nových lyžiarskych trás, zo Skalnatého plesa cez General a Čučoriedky k stanici Štart a odtiaľ do Tatranskej Lomnice. Takto tu vznikla 6,5 km najdlhšia carvingová trať na Slovensku. Trate sú široké až 60 m (modré a červené). Náročná čierna zjazdovka je v Lomnickom sedle.

Kapacita strediska sa zvýšila na približne 5 870 osôb/h. K pohodliu lyžiarov určite prispeje aj bezdotykový skipas, ktorý umožní bez akejkoľvek manipulácie načítanie a urýchlený nástup na lanovku. V stredisku otvorili aj novú požičovňu lyžiarskeho výstroja, úschovňu, lyžiarsku školu a pre občerstvenie nový Apres Ski Bar.

Do strediska sa v roku 2008 podľa dostupnej informácie investovalo 330 mil. Sk, (čo predstavuje 10,954 mil. eur).

Ing. Ján Hulla

#### ZUSAMMENFASSUNG

*In der Rubrik „Aus dem Leben unserer Skizentren“ stellen wir slowakische Skizentren vor. Diesmal ist es das Skizentrum Dubovica, das in der wunderschönen Naturumgebung des Gebirges Levočské pohorie in der Ostslowakei liegt, und das erneuerte Skizentrum Tatranská Lomnica in der Hohen Tatra.*

#### SUMMARY

*In the section "From the life of our resorts" we introduce Slovak ski resorts. This time it is the ski resort Dubovica which is situated in the beautiful natural surroundings of the Levočské pohorie mountains in East Slovakia and the renewed ski resort Tatranská Lomnica in the High Tatras.*

# Lanovkári, ako ich nepoznáme

**N**a stretnutí lanovkárov v závere uplynulého roka v Jasnej, bol v rámci Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov za celoživotnú činnosť ocenený aj MILAN LEGUTKY z lyžiarskeho strediska Lopušná Dolina pri Svite.

Až pri tejto príležitosti sme sa dozvedeli, aký je to všestranný a tvorivý človek. Ved' okrem jeho lásky k lyžovaniu sa aktívne venoval leteckému modelárstvu, horolezectvu, záchrane v horách, trénerskej a rozhodcovskej činnosti v rámci lyžiarskeho športu, fotografovaniu a publikačnej činnosti. Z bohatstva svojich fotografií zostavil a postupne vydal štyri veľké publikácie: Tatry naše malebné, Tatry v panorámach, V Tatrách a publikáciu Tatry bez hraníc. To všetko bolo dôvodom na to, aby sme tohto všestranného človeka predstavili bližšie aj čitateľom nášho časopisu.

■ **Prezraďte nám, odkiaľ pochádzate, čo ste študovali a akými zamestnaniami ste prešli počas doterajšieho života?**

Narodil som sa v Malom Slavkove pri Kežmarku, v podstate pod Lomnickým štítom. Po absolvovaní základného vzdelania v Kežmarku som odišiel na odborné učilište vo Svite, kde som sa vyučil na univerzálneho sústružníka, bolo to v roku 1955. A potom som už zostal vo Svite pracovať po celý čas. Najskôr som určitý čas, až do odchodu na základnú vojenskú službu, pracoval v Chemosvite, po návrate z vojenčiny som začal pracovať vo Výskumnom ústave chemických vlákien ako mechanik, kde som pôsobil až do môjho odchodu na dôchodok. Popri zamestnaní som si ešte urobil večernú priemyslovú školu, vtedy sa to volalo majstrovská škola, tam som sa vyškolil v jemnej mechanike, ktorú som celý život využíval pri opravách rôznych meracích prístrojov a strojov. Vo Výskumnom ústave bolo vtedy veľa rôznych prístrojov zo zahraničia, samozrejme, bez zabezpečeného servisu, preto sme si často museli ponamáhať hlavu, aby sme dokázali poruchy opraviť.

Hneď po návrate z vojenskej služby do Svitú som sa začal zaujímať o športové možnosti. Lyžovanie, ako Kežmarčanovi, mi bolo blízke, tak som sa stal členom lyžiarskeho oddielu TJ Iskra Svit, kde som pretekal v zjazdovom lyžovaní a popritom som sa začal zaujímať a starať sa aj o výstavbu vlekov. Od tých čias som vlastne stále v tejto lyžiarsko-vlekárskej a záchranskej činnosti.

■ **Podľa našich informácií už od roku 1963 ste sa začali aktívne vo svojom voľnom čase venovať aj konkrétnym činnostiam pri budovaní a prevádzke lyžiarskeho strediska v Lopušnej Doline.**



■ Milan Legutky

Treba povedať, že vo Svite bola už aj pred rokom 1963 činnosť lyžiarskeho oddielu zameraná na pretekárske lyžovanie a na vybudovanie strediska, ktoré sa volalo Mulda. Je to taká pekná dolinka pri Svite, kde bol sneh aj vtedy, keď inde nie, lebo tam ho vždy nafúkalo. Tam sme robili tréningy, urobili sme si prenosný vlek na motor, elektrika tam nebola. Kúpili sme si motor zo skútra, vo fabrike sme si vyrobili navijak, postavili sme drevenú chatku, v ktorej sa dalo aj oddýchnuť a bola tam garáž pre vlek. Neskôr, keď sa nám zdalo, že popoludní je už skoro tma, urobili sme si umelé osvetlenie. Od vojakov sme za 30 litrov farby vyčachovali nemecký agregát na výrobu prúdu. Mali sme teda aj osvetlenie aj navijak na vlek.

Takto sme to prevádzkovali až do čias, kým sa začala budovať Lopušná Dolina, ktorá bola síce trochu ďalej od Svitú, ale bola tu veľmi vhodná konfigurácia. Nachádzal sa tu veľmi dobrý slalomový



Foto: M. Legutky

mesto už pre deti nič neorganizuje, tak my to trochu zastupujeme. Pri miestnej fare máme krúžok, kam deti chodia. Teší ma to a vidno, že táto práca má zmysel - v tomto krúžku sme vychovali dvoch reprezentantov Slovenska v kategórii junióri, ktorí nás reprezentovali na majstrovstvách sveta v leteckej modelárskej kategórii F3B. Chlapci sa od základu vypracovali na takú úroveň, že mohli reprezentovať Slovensko na svetovom podujatí.

■ **Horolezectvo a fotografovanie sú činnosti, ktoré si vyžadujú, okrem iného, aj určitú dávku talentu. Vzájomne sa dopĺňajú, pretože z pozície lezca možno robiť neopakovateľné zábery. V čom vás tieto záľuby obohatili najviac?**

■ **Jednou zo záľub boli letecké modely**

svah v terajšom Skicheme, hlavný svah, najkrajší bol na tzv. Tatravsite.

Postupne sa stredisko budovalo, treba povedať, že všetko sa robilo brigádnicke - po pracovnom čase, po sobotách a nedeliach. Zakúpil sa vlek Poma a bol zložený pri terajšej údolnej stanici. Vytýčila sa trasa, mali sme povolenie na výrub - 15 m široký pás. Keď sme to posúdili, povedali sme si, že je to iba širšia lesná cesta, na ktorej by sme sa mohli pozabíjať. Vytýčili a vyrúbali sme toľko, koľko bolo treba a, našťastie, nič sa nestalo. Zjazdovka je dodnes taká široká, akú sme ju vtedy urobili. Práca to nebola ľahká, išlo o pasienkový les, kde pôvodné pasienky husto zarástli, dal nám dobre zabrať. Hádám ešte dnes nás bolia otlaky na rukách...

Vybudovanie zjazdovky bolo dobrou vecou, časom sa ukázalo, že kapacita vleku už nestačí, zakúpil sa ďalší vlek a stredisko sa postupne dobudovalo. Medzitým sa dobudoval aj areál Tatravsite, tam je tiež lyžiarsky vlek H. Je kurióznym tým, že to bol prvý vlek vyrobený v Kežmarku so zalomením a získali sme ho vďaka tomu, že v Chemosvite vyrá-



■ **M. Legutky - cestou z Mont Blancu (1998)**

bali pre ich vlek pre vodovky.

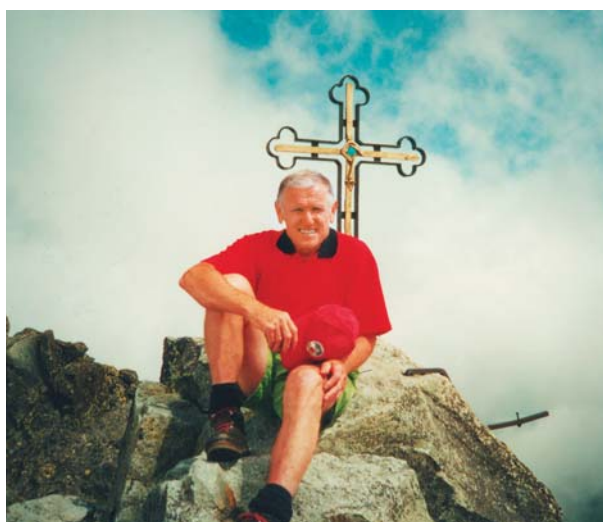
V areáli Chemosvit sme v roku 1999 získali šancu vybudovať U-rampu pre preteky v snouborde v rámci zimnej univerziády. Aj táto akcia sa mi viaže so spomienkou. Práve vtedy bolo málo snehu na uskutočnenie pretekov, za pomoci vojakov sme pre U-rampu zvalžali sneh z polí. Bola to náročná práca, nemali sme na to stroje. Ale preteky sa úspešne uskutočnili, žiaľ, boli prvé i posledné.

■ **Vráťme sa k vašim ďalším koníčkom. Ako ste sa dostali k leteckým modelom?**

Ešte za mojich detských čias bol v Kežmarku klub leteckých modelárov a ako chlapec som si hľadal nejakú aktivitu. Páčilo sa mi, keď predvádzali svoje modely, tak som tam začal chodiť. Naučil som sa základy. Keď som nastúpil do učilišťa vo Svite, ktoré bolo ešte nabehnuté na charakteristický bašovský režim, boli tam rôzne krúžky a činnosti. A tak som v zime lyžoval a v lete som staval modely lietadiel.

Ako to už býva, keď som sa oženil, nebolo toľko času na záľuby. Keď prišli deti, dvaja chlapci a začali chodiť do školy, uvažoval som o návrate k modelárstvu s nimi. Vo Svite bol mestský modelársky krúžok, kde sa chlapci naučili od základu stavať modely lietadiel. Ako perličku poviem, že jeden z mojich synov - Andrej, ktorý je katolíckym kňazom vo Vrbove, prešiel na paragliding a je špičkovým paraglidistom.

Po čase v meste krúžok zanikol,



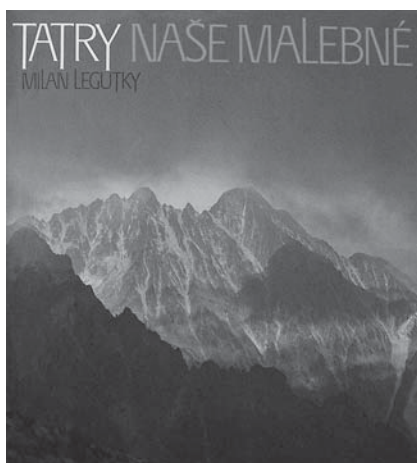
■ **Na vrchole Gerlachu (2000)**

Fotografovanie bolo pre mňa veľkou náhodou. V roku 1963 som išiel k moru, ale nemal som žiadne vedomosti či skúsenosti s fotografovaním. Brat mi požičal ruský fotoaparát Ljubitel, a tak som pri mori skúšal fotografovať. Zaujímavé bolo, že napriek žiadnym skúsenostiam som urobil celkom dobré zábery, a tak som v tom pokračoval. Začal som chodiť do fotoamatérskeho klubu, ktorý vo Svite bol činný, trochu som sa podučil.

Mal som pocit, že azda v tom oku niečo mám, že vidím veci trochu inak, že to vidím tak, ako by to mal výtvarný fotograf vidieť. A keďže som lyžoval a robil aj horolezectvo, zameral som sa práve na hory. Postupne som sa začal venovať aj výstavnej činnosti. Vystavoval som nielen na Slovensku, ale aj v Taliansku, v Čechách, získal som aj ocenenia. Neskôr som prešiel od čiernobielej fotografie na farebné diapozitívy.

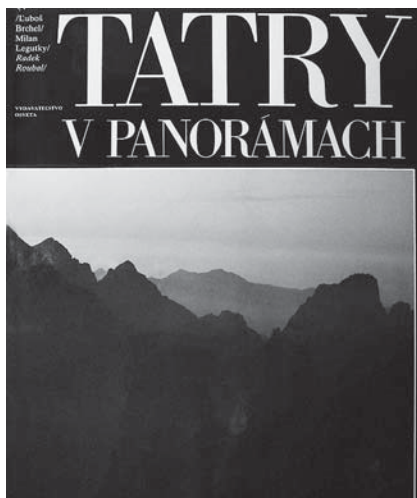
Fotografovanie pri lezení nebolo celkom jednoduché, pretože bolo treba nosiť okrem potrebného lezeckého vý-





stroja aj jeden – dva fotoaparáty a objektívy. Preto som sa musel trochu obmedzovať. Ak som mal slabší aparát, liezol som náročnejšie cesty, ktoré som mohol zdokumentovať, pri lepších a aj ťažších aparátoch bolo horolezeckých vecí menej. Postupne som si vybudoval bohatý archív. Keď som videl poslabšie knižky o Tatrách, ktoré vydávali rôzne vydavateľstvá, dosť ma to hnevalo. Ale s vydavateľskou činnosťou som nemal skúsenosti. Pomohla mi náhoda. Fotografoval som aj u nás vo fabrike, pripravovala sa o nej publikácia. Boli sme vo vydavateľstve v Martine, kde som známemu skúsenému odborníkovi v tejto oblasti, p. Lazišťanovi povedal, že mám zábery z Tatier, či by sa na to nechcel pozrieť. Práve v tom čase konkurenčné vydavateľstvo Obzor vydalo knižku o Tatrách, robil ju Milič Blahout. Išlo o veľmi krásne, revolučné spracovanie, ale pretože na tento druh kníh mali monopol a Obzor im to vyfúkol, boli veľmi nahnevaní a ja som prišiel do rany.

Mal som bohatý archív, bolo z čoho vyberať. Keď bolo všetko pripravené, prišiel mi z vydavateľstva list, že mi súdruhovia vo fabrike musia dať súhlas na publikovanie. Keďže som nebol



v strane a inžiniera som oslovoval pán inžinier, trvalo to viac ako pol roka, kým som súhlas dostal. Moja prvá knižka sa volala Tatry naše malebné. Dodnes si ju najviac cením.

Potom nasledovali ďalšie - V Tatrách, Tatry v panoráme a poslednou bola knižka Tatry bez hraníc. Túto knižku sme robili na prelome revolúcie, bol to ideál, mysleli sme si, že už budú Tatry bez hraníc ako je to teraz v Schengene. Bolo to však predčasné, hranice ešte dlho boli.

Niektoré knihy vyšli aj v Poľsku, resp. s poľským spoluautorstvom. Keď sme pripravovali knižku V Tatrách, stretli sme sa s poľským spoluautorom na Kasprovom vrchu a na chodníku sme sedem hodín preberali fotografie, kto-



ré sme chceli do knihy zaradiť. Nikto si nás nevšímal, všetko bolo v poriadku. Rovnako sme chceli postupovať aj pri príprave knihy Tatry bez hraníc, chcel som ísť za spoluautorom do Zakopaného. Ale nedalo sa, nemal som povolenie. Tak sme sa dohodli – on je v poľskej horskej službe, príde v modrej uniforme, ja som v horskej službe, prídem v červenej uniforme a stretneme sa na hraničnom bode. Poľská hraničná stráž nás však, ako nejakých špiónov, odviedla na veliteľstvo. Bola to veľká šou, v lete Zakopané plné turistov a nás dvoch viedli štyria vojaci. Museli sme dlho vysvetľovať, o čo ide. Ešte šťastie, že som mal od vydavateľstva potvrdenie, že pre nich fotografujem, inak by snímky zabavili.

■ **V lyžiarskej činnosti ste známy ako tréner, ktorý učil lyžovať mládež, spoluorganizovali ste veľa pretekov, na mnohých ste pôsobili ako rozhodca, boli ste neodmysliteľným účastníkom budovania strediska i záchranárom. Čo je ešte vaším cieľom?**

Mojou veľkou túžbou je, aby som mohol môjho ročného vnuka naučiť lyžovať.

**Ďakujeme za krásny rozhovor a prajeme vám, aby ste v plnom zdraví naučili lyžovať nielen vnúčika, ale aj ďalších, ktorí možno ešte prídu a vychovali z nich dobrých lyžiarov a takých vzácných ľudí, akým ste vy sám.**

Miroslav Grešo

#### ZUSAMMENFASSUNG

*In der Artikelserie über Seilbahner und ihre Hobbys stellen wir diesmal den langjährigen Angestellten und Mitbegründer des Skizentrums Lopusná dolina in der Nähe der Stadt Svit, Milan Legutky, vor. Er ist Skiläufer, Veranstalter von Skirennen, Skischiedsrichter, Trainer, Fotograf und Autor von Bildpublikationen über die Hohe Tatra.*

#### SUMMARY

*In the series of articles about cableway workers and their hobbies, we introduce the long-time worker and co-founder of the ski resort Lopusná dolina near to the town Svit, Milan Legutky. He is a skier, ski race organizer, ski referee, trainer, photographer and author of picture publications about the High Tatras.*

#### Aký bude cestovný ruch v roku 2009?

Podľa údajov Slovenskej agentúry pre cestovný ruch v roku 2008 v aktívnom zahraničnom cestovnom ruchu, teda v príjazde zahraničných návštevníkov na Slovensko, zo štátov, kde má SACR riadne a zmluvné zahraničné zastúpenia, pricestovalo na Slovensko, v porovnaní s rokom 2007, viac návštevníkov. SACR má v súčasnosti sedem riadnych zahraničných zastúpení – v Česku, Poľsku, Maďarsku, Holandsku, Rusku, Rakúsku a Nemecku a dve zmluvné zahraničné zastúpenia vo Veľkej Británii a v Číne. Posledné zastúpenie otvorili v júli 2008 v Londýne.

Počet návštevníkov z týchto krajín, okrem Číny, sa v príjazdovom cestovnom ruchu, napríklad za prvý polrok 2008, zvýšil v porovnaní s rokom 2007 o viac ako 14 %. Zvýšil sa aj počet prenocovaní - o takmer 7 %.

Aký bude vývoj v roku 2009 v cestovnom ruchu na Slovensku, možno ťažko predvídať. Celosvetová hospodárska kríza sa začala výrazne prejavovať už v prvých mesiacoch tohto roka. Pokles návštevnosti zahraničných turistov zaznamenali všetky lyžiarske strediská. Na nižšej návštevnosti lyžiarov z Ruska, Čiech, Poľska a Maďarska sa podpísal aj náš prechod na euro a pokles domácej meny voči euru v Česku, Poľsku a Maďarsku.

Aby bol nepriaznivý dopad na návštevnosť Slovenska čo najnižší, bude SACR v tých teritóriách, kde je Slovensko známe, ešte viac pracovať, robiť viac prezentácií pre touroperátorov, touragentov a pracovať s odbornými médiami. A tam, kde Slovensko nie je až také známe, bude vytvárať povedomie o existencii značky cestovného ruchu, ktorá sa volá Slovensko.



# Bohatá ponuka spoločnosti Sitour



**K** hlavným činnostiam spoločnosti Sitour, okrem iného, už niekoľko rokov patrí dodávka informačných systémov do lyžiarskych stredísk.

Sú to obľúbené panoramatické mapy, ktoré návštevníkom poskytujú dokonalý prehľad o trasách zjazdoviek a lyžiarskych vlekoch a sú aj výborným marketingovým prostriedkom. Rovnako je to aj značenie zjazdoviek pre dobrú orientáciu lyžiarov, hodinové rámy pri nástupných staniách lanoviek a vlekov a webové a panoramatické kamery, ktorých sieť má Sitour v súčasnosti najväčšiu na Slovensku.

Tohtoročná sezóna je štartovou pre dve novinky spoločnosti Sitour v tejto oblasti – komplexný infopanel a informačná tabuľa obsadenosti parkovísk.

Komplexný infopanel – elektronické zariadenie, ktorého súčasťou je:

- elektronická legenda – tradičný produkt Sitour, ktorý prostredníctvom LED symbolov otvorené/zatvorené signalizuje aktuálnu prevádzku lanoviek, vlekov a zjazdoviek. V posledných dvoch rokoch bol produkt inovovaný a farebné flipy nahradili vysoko svietivé LED diódy;
- panoramatická mapa;
- číselný displej – poskytuje informáciu o povertelnostných hodnotách danej lokality.

Celé zariadenie funguje automaticky, prostredníctvom softvéru vyvinutého pracovníkmi Sitour.

Informačná tabuľa obsadenosti parkovísk, ako už názov naznačuje, signalizuje obsadenosť parkovísk. Príslušný symbol sa ovláda pomocou mobilných telefónov.

Panoramatické kamery – ich sieť sa už niekoľko rokov orientuje na lyžiarske strediská, ku ktorým pred tromi rokmi pribudli aj aquaparky a v súčasnosti sa plánuje rozšírenie o krajské mestá. Najnovšou kamerou, ktorú uviedli do prevádzky v januári t. r., je kamera z lyžiarskeho areálu Racibor – Oravský Podzámok, ktorá je nová aj tým, že na prenos obrazu sa po prvý raz použila digitálna technológia.

Zábery z panoramatických kamier sa už vyše 10 rokov vysielajú v programe Živá panoráma na okruhu STV 2, od januára 2009 je vysielanie aj na okruhu STV 3. V najbližšom čase čaká Živú panorámu zmena grafiky a rozšírenie textových informácií o informácie bezprostredne súvisiace s prevádzkou areálov, ako aj doplnenie predpovede počasia.

Päť slovenských stredísk cestovného ruchu sa prezentuje touto formou aj v Maďarsku – na staniách Duna II Autonomia, Echo TV, Vital TV a Hír TV – relácia Hungarorama, 15 stredísk v Poľsku – v televízii TVP info Katowice – program má názov Lyžiarsky víkend na Slovensku.

Panoramatické zábery sa však poskytujú aj na účely – webových portálov, televízii TA3 – vysielanie obrazových snehových správ a v najbližšom čase aj mobilných operátorov. Záber z kamery je vyhľadávaným

Foto: Sitour



■ Informačná tabuľa v stredisku Jasná



■ Nový dizajn panorámy

a žiadaným informačným prostriedkom pre každého návštevníka.

Pred tromi rokmi sa Sitour stal výhradným dodávateľom dopravníkových pásov SunKid (inak aj chodiaci pás, čarovný koberec) pre lyžiarske strediská, ktoré si u prevádzkovateľov našli rýchlo odozvu. Dodnes bolo inštalovaných 10 týchto pásov v strediskách Vrátna, Donovaly, Pezinská Baba, Kubínska hoľa, Starý Smokovec, Tatranská Lomnica a Meander Skipark Oravice. Posledná dodávka sa realizovala v januári 2009 – pás v dĺžke 39 m pre areál strediska Tatranská Lomnica.

#### Ďalšie produkty Sitour

- prevádzka informačného portálu [www.holidayinfo.sk](http://www.holidayinfo.sk);
- správa a prevádzka informačného a rezerváčného systému Deskline;
- dodávka zimnej techniky Meingast;
- outdoor advertising.



■ Dopravný pás v lyžiarskej škôlke





**TECHNOALPIN®**  
Snow experts

## projektuje a buduje zariadenia prekračujúce hranice

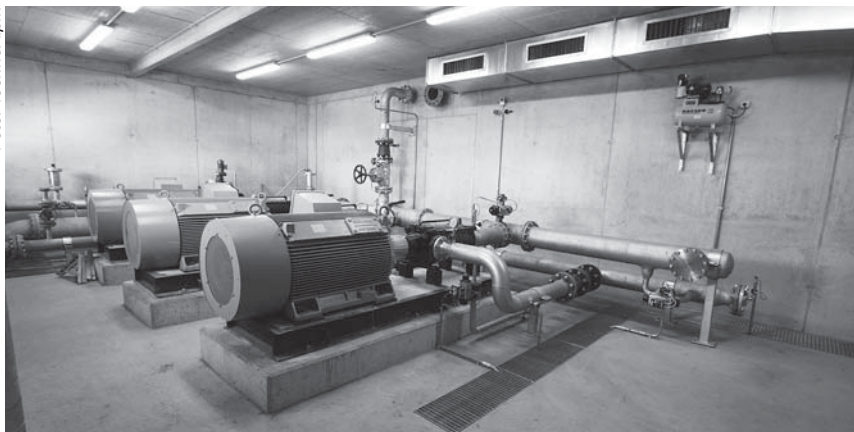
### Areál Fellhorn – Kanzelwand možno zasnežiť za 70 hodín

Lyžiarska destinácia Fellhorn – Kanzelwand pri Oberstdorfe na rozhraní Nemecka a Rakúska si dala za cieľ poskytnúť už na začiatku sezóny absolútnu záruku snehu. Preto v lete 2008 rozšírili zasnežovacie zariadenie a podporili systém novým retenčným rybníkom Riezler Alpe s objemom 58 000 m<sup>3</sup>. Od tejto zimnej sezóny tak možno pomocou 120 zasnežovacích zariadení TechnoAlpin kompletne zasnežiť zjazdovky v tomto, hranice presahujúcom areáli zimných športov, za maximálne 70 hodín.

Na Fellhorne a Kanzelwande, v najväčšom lyžiarskom areáli Nemecka, síce nebýva nedostatok snehu, nepadá však vždy, kedy ho treba. Predovšetkým zima 2006/2007, ktorá bola na sneh extrémne chudobná, pôsobivo ukázala na význam zasnežovacích zariadení pre lyžiarsky areál a turizmus celkovo. Spoločnosť Kleinwalsertaler Bergbahn AG vtedy síce dokázala udržať vysokú kvalitu lyžiarskej prevádzky počas celej zimy, avšak obraz zelených zjazdoviek vykreslený médiami bilanciu predsa len zreteľne narušil. Preto sa cieľom stala absolútna záruka snehu už na začiatku sezóny a na dosiahnutie tohto cieľa investovali celkovo 7,2 milióna eur.

Ústredným prvkom optimalizovaného zasnežovacieho zariadenia je retenčné jazero s objemom 58 000 m<sup>3</sup>, ktoré bolo vybudované pod hornou stanicou dráhy na Kanzelwand na rakúskej strane a harmonicky sa začleňuje do krajiny. Na prvé naplnenie tohto jazera čerpali vodu z neďalekého Zwerbachu z údolia Kleinwalsertal priamo z Breitachu a z nemeckej strany z hornej nádrže Warmatsgund a jednej

Foto: TechnoAlpin



■ Čerpacia stanica Höfle na nemeckej strane



■ TechnoAlpin dodal 30 mobilných snežných kanónov typu T60

tirolskej hate. V budúcnosti sa bude jazero plniť až 80 % vodou z topiaceho sa snehu a zrážkovou vodou.

Projektu predchádzala rozsiahla skúška únosnosti pre životné prostredie. Pri stavbe retenčného rybníka a celého zariadenia sa postupovalo veľmi opatrne. Chránili sa citlivé biotopy, humus a cenné trávnikové plochy dočasne uskladnili a potom sa opäť vysadili. Špeciálne stroje umožnili, aby dočasné zásahy do prírody boli čo najmenšie.

Projektčné práce spoločnosti TechnoAlpin predpokladali aj novú, 6 km dlhú sieť vedení, zdvojnásobenie zasnežovacích zariadení od firmy dominantnej na svetovom trhu na spolu 120 kusov a dodatočných 90 odberových miest. Vďaka týmto opatreniam bolo možné už od 1. novembra 2008 za 70 hodín kompletne zasnežiť všetky zjazdovky – doposiaľ bolo potrebných 250 hodín. Tak možno mať v kratšom čase k dispozícii viac snehu na začiatku sezóny.

Maximálny výkon je 3 000 m<sup>3</sup> snehu za hodinu (náklad na 300 nákladných vozidiel!).

Predpokladom pre takýto výkon je, samozrejme, optimálny manažment vody. V lyžiarskom areáli je rozmiestnených 8 čerpacích staníc – dve z nich boli úplne novo vybudované (PS Riezler Alpe – AUT; PS Höfle – D); šesť existujúcich čerpacích staníc bolo zrekonštruovaných, upravených, prípadne rozšírených. Hydraulika a elektrotechnika aj kompletne zosieťovanie všetkých staníc navzájom boli takisto zverené spoločnosti TechnoAlpin. Konateľ spoločnosti Augustin Kröll požadoval ešte od juhtiroľských expertov na sneh záruku otvoreného systému, poskytujúceho flexibilitu pre budúcnosť. Celkovo 156 existujúcich šácht začlenili do nového riadiaceho softvérového vybavenia ATASSplus spoločnosti TechnoAlpin. ATASSplus je spoľahlivá platforma, ktorú možno jednoducho spravovať a udržiavať a ktorá stano-



■ Vonkajší pohľad na čerpaciu stanicu Riezler Alpe



■ T60 na 10 m ramene

vyje nové kritéria v plne automatizovanej výrobe snehu. Opiera sa o najmodernejšiu komunikáciu TCP/IP a klient-server architektúru, pričom umožňuje rýchlu a pružnú obsluhu. Manažment vody a vzduchu, ako aj sledovanie energie, zaisťujú efektívne využitie zdrojov. Jednoduchá obsluha systému je zaručená vďaka užívateľskému rozhraniu, ktorého dizajn pripomína Windows.

Paralelne s projektom Fellhorn – Kanzelwand bolo rozšírené aj zasnežovacie zariadenie na Nebelghorne na zjazde od stanice Höfatsblick k Seealpe. Aj tu vybudovali retenčný rybník s objemom 45 000 m<sup>3</sup> pri Seealpe vrátane čerpacej stanice a položili približne 4 km zasnežovacích potrubí. To umožnilo zasnežiť zjazd do údolia, ktorý je svojou dĺžkou 7,5 km najdlhším v Nemecku a vedie až k okraju centra obce. Po prvý raz sa v tejto zimnej sezóne zasnežuje aj Funpark Crystal Ground v Riezlerne pri údolnej stanici dráhy na Kanzelwand.

#### Rozsah dodávky TechnoAlpin

##### Areál Kleinwalsertal

- 10 x T60 mobil,
- 7 x M18 mobil,
- 3 x Piano mobil,
- 16 x A9V na kombinovanej šachte,
- 3 x T60 na zdvíhacom zariadení 3,5 m,
- 3 x T60 na veži 1,6 m,
- 46 nových šácht

##### Areál Fellhorn

- 20 x T60 mobil,
- 5 x T60 na zdvíhacom zariadení 3,5 m,
- 5 x T60 na veži 1,6 m,
- 1 x T60 na 10 m ramene,
- 40 nových šácht,
- 8 čerpacích staníc s celkovým dopravným výkonom 924 l/s a 4 654 kW (novovybudované 2 čerpace stanice; prestavba/rozšírenie/úprava 6 existujúcich čerpacích staníc),
- 10 km potrubná sieť,
- ATASSplus.



■ TechnoAlpin - zasnežovacie tyče A9V



**TECHNOALPIN®**  
Snow experts

## Bezolejový kompresor

**T60** | Plnoautomatická T60 môže byť bezproblémovo umiestnená v akomkoľvek sklone. Tento bezolejový kompresor neznečisťuje životné prostredie a charakterizuje ho bezúdržbovosť.



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





V predchádzajúcom ročníku sme venovali väčší priestor využitiu lanoviek Poma na prepravu osôb v rámci mestskej infraštruktúry a zašli sme viac do vzdialenejších končín sveta. V tomto ročníku okrem zaujímavostí zo sveta Pomy chceme predstaviť sériu Obnova strediska a sústredíme sa prevažne na európsky priestor. Obnova existujúcich zariadení alebo ich nahradenie novými začína byť v strediskách s dlhoročnou tradíciou veľmi aktuálnou témou.

## Obnova strediska Chamonix, Francúzsko

### Pod dohľadom Bielej hory (Mont Blanc)

Kabínková lanovka Brévent zažíva už druhú výmenu v priebehu svojej existencie. Tá prvá sa uskutočnila v 80. rokoch minulého storočia a druhá spojená s inštaláciou novej 8/10-miestnej kabínky prijala nových lyžiarov počas vianočných prázdnin. V Plan – Praz v Chamonix oproti Mont Blancu je to veľká udalosť!



■ Kabínková lanovka Chamonix Plan Praz

Philippe Laville a Gilles Vibert (Poma) sa možno ešte v detských rokoch nechali zviať starou kabínkou Brévent. Pohľad na úžasnú scenériu prírody pod dohľadom Mont Blancu v nich určite nechal svoje stopy. Dnes sú nemalo hrdí na skutočnosť, že patria medzi tvorcov jednej skutočnej super-mašiny.

Charakteristika strediska učinila príbeh vzniku novej lanovky skutočne výnimočným. Ak vezmeme do úvahy priemerný sklon trate 100 %, prevýšenie 1 000 m, tak inštalácia nosno-ťažného lana s priemerom 58 mm je ozaj výnimočnou udalosťou. Výsledkom v prospech zákazníka je viac než zdvojnásobenie prepravnej kapacity na 3 000 osôb za hodinu.

Zosúladiť výstavbu vratnej stanice a garáže pre vozne s projektom priestorov pre služby zákazníkom za plnej prevádzky letnej sezóny nebolo vôbec jednoduché. Umiestniť v náročnom teréne naraz mnohých špecialistov pri súčasnom používaní ťažkej techniky predstavovalo veľký kus umenia. Nič sa nemohlo nechať na náhodu, žiadny projekt nesmel stáť. S klasikmi na čele: Jean-Pierre Rastellom a Guillaume Cottardom a vopred precízne pripravenými etapami výstavby to nemohlo skončiť inak ako úspechom.

### Výnimočné zariadenie pre výnimočné stredisko - vý- sledok plodného partnerstva Poma/ Compagnie du Mont Blanc

Také úžasné miesto, akým je údolie Chamonix, si nemohlo vyžadovať prácu s iným prívlastkom. A tu sú ich slová: „Sme veľmi hrdí pri pohľade na náš stroj včlenený do prostredia lyžiarskeho strediska. Údolie Chamonix je veľmi špecifické, je prestížnym miestom, a preto nás veľmi teší, že sme mohli práve s Compagnie du Mont Blanc inštalovať rovnako prestížne zariadenie. Aby sme vám trochu priblížili harmonogram prác: prvá polovica júna 2008 – začiatok

stavebných prác; 31. júl - heliportáž súčastí pomocou Super Pumpy; polovica októbra – záplet dopravného lana. Len pre predstavivosť - cievka s dopravným lanom vážila 50 ton! V konečnej fáze všetka práca spočívala vo vykonaní bežného výnimočným, pričom si každý uvedomoval, že zariadenie sa vymyká bežným parametrom. Pracovali sme skutočne precízne. Obzvlášť by o tom vedeli hovoriť tí, ktorí pracovali na podperách P10, P11 a P12, ku ktorým nie je vietor veľmi zhovievavý.“

Z pohľadu technických charakteristík novej kabínky je potrebné ešte spomenúť 66 ks 8/10-miestnych kabín Diamond, ktoré sa pohybujú v trati rýchlosťou 5,3 m/s. Milovníci hôr sa teda majú naozaj na čo tešiť!

## Rusko – Nižný Novgorod

### Keď nemožno vybudovať most, Volgu preklenie kabínková lanovka

Intenzívna výstavba na oboch brehoch rieky Volgy v Nižnom Novgorode pri-niesla nové riešenie: namiesto ďalšieho mosta dostala prednosť kabínková lanovka.

Ako spojiť Nižný Novgorod s Borom, oddelených od seba najdlhšou európskou riekou? Čas prievozníkov je už minulosťou a automobil nie je tou správnou odpoveďou. Nicolas Bordeaux potvrdzuje výnimočnosť technického riešenia kabínkovej lanovky, pre ktorú sa nakoniec rozhodlo regionálne zastupiteľstvo. Trasa kabínkovej lanovky sa rozprestiera na dĺžke 3 660 m. Pri jazde prechádza kabínka dlhými úsekmi medzi podperami, z ktorých najdlhší meria 880 m. Nosnú konštrukciu nového premostenia tvoria dve mohutné podpory postavené na oboch brehoch, ktoré sa týčia do výšky 90 m. Okrem podmienok výstavby prevádzka lanovej dráhy musí počítať s veľkým teplotným rozsahom od +40°C v lete do -40°C v zime.

### Namiesto dvoch hodín len niekoľko minút

Vzhľadom na prechod kabínkovej lanovky ponad veľtok a ľadotoky, ktoré spôsobujú jej vylievanie v zimnom období, lanovka je z bezpečnostných dôvodov vybavená zdvojeným hlavným a núdzovým pohonom. Z rovnakých dôvodov budú na hlavách každej podpory umiestnené náhradné dielce a potrebné náradie. Z ďalších výhod kabínkovej lanovky treba spomenúť nižšie investičné náklady v porovnaní s mostom a rýchlejšiu realizáciu. Avšak je to najmä 12-minútová jazda, ktorá umožní vyhnúť sa 27 kilometrovej okľuke, kde vodiči strávili niekedy aj dve hodiny za volantom, alebo ako cestujúci pozemnou hromadnou dopravou. Bez týchto výhod by to nebol veru pokrok, ani trvalo udržateľný rozvoj.



■ Lanovka v Nižnom Novgorode



## Obnova strediska Hautes - Alpes, Francúzsko

### Vo výstavbe tri nové Telemixy®

**T**elemix® je kombinovaná lanová dráha so sedačkami a kabínkami súčasne. (Na Slovensku sú v prevádzke 2 Telemixy®: Telemix® Nová hoľa v stredisku Park Snow Donovaly a Telemix® Lalíky v stredisku Snow Paradise Veľká Rača.) Toto zariadenie je prispôbené situáciám, kedy je potrebné zlúčiť prístup k zjazdovkám určeným pre začiatočníkov a pre rozjímavé typy, ale rovnako musí obslúžiť aj zjazdovky určené skúseným lyžiarom. Telemix® je nenáročný pre deti, výborný pre peších pasažierov a cestujúcich s ťažkým zdravotným postihnutím. Práve pre tento typ lanovej dráhy sa rozhodli v strediskách Orcières a Montgenèvre.

„Pomocou Telemixu®,“ vysvetľuje Jean-Yves Tenand, „sme uspokojili dva protichodné nároky: vlastniť zariadenie, ktoré umožní lyžiarom mať lyže po celý čas na nohách (súčasná tendencia), rovnako aj zariadenie, ktoré vďaka kabíne ponúka pohodlie a jednoduchosť nástupu nielen pre lyžujúcich pasažierov, ale aj pre tých, ktorí si chcú vyjsť na prechádzku na neobvyklé miesta, či navštíviť reštauráciu vo vyšších polohách...“

Z ekonomického hľadiska Telemix® znamená oproti kabínkovej lanovke finančnú úsporu, pretože nie je nevyhnutná garáž ako v prípade kabínkovej lanovky.“

### Orcières stavil na Telemix®. Tretí raz úspešne

V Orcières je to tretí Telemix®, ktorý Poma realizuje pre spoločnosť Remy Loisirs po tom, čo úplne od základu zmenili výzor okolia nástupnej stanice. Telemix® Drouvet 1 uvedený do prevádzky túto zimu bude tvoriť prvé železko z reťaze dvoch Telemixov®, z ktorej Drouvet 2 v hornej časti je už v prevádzke. Telemixy® nahradia bývalú zostavu dvoch 4-miestnych kabínkových lanoviek Poma s tradičnými kabínkami tzv. vajíčkom. Prevýšenie Drouvet 1 je 268 metrov, má 14 kabín a 44 sedačiek a jeho prepravná kapacita je 2 400 osôb za hodinu..

### Veľká realizácia v Montgenèvre - zvíťazila dvojica

Realizácia v Montgenèvre je oveľa celistvejšia, pretože sa vychádza z výstavby súčasne dvoch Telemixov®. Prvý Telemix® Serre Thibaud umožňuje vstup do strediska pri príchode z Talianska (z Clavières) a zvyšuje tak dynamiku celej jednej oblasti lyžiarskych svahov. Obsluhuje prevažne hostí z komplexu novopostavených ubytovacích



■ Vrcholová stanica lanovej dráhy Telemix Montgenèvre

kapacít v Montgenèvre. Zariadenie je určené pre hostí so širokým rozsahom záujmov s 10 % zastúpením kabín, čo predstavuje 9 kabín a 65 sedačiek. Na dĺžke 2 500 m prekónáva 700-metrové prevýšenie.

Druhý Telemix® je umiestnený na protiahej strane strediska (prístup z Bria-

nèonu) a nahradí v tej istej osi zastaranú kabínkovú lanovku Chalmettes. Tento Telemix® ponúka 30 % kabín umiestnených po dvoch za sebou. Týmto sa viac približuje k atmosfére kabíny, čo určite v lete privítajú najmä vynávači horskej cyklistiky a klasickej turistiky.

# TECHMONT

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

Helicopter  
Company

**Mi-8**  
(nosnosť 3000kg)

**MD 530F**  
(nosnosť 900 kg)

postavených viac ako 100 lyžiarskych zariadení v SR, ČR, BG, PL, SLO





# Ďalšia lanovka Poma na Orave

## Unifix Vrchdolinka – Vitanová

**K**lanovým dráham Unifix na Račibore pri Oravskom Podzámku a na Kubínskej holi pribudol od sezóny 2008/2009 v novovybudovanom lyžiarskom stredisku Vitanová ďalší Unifix.

V regióne Oravy ide o tretiu realizáciu lanovej dráhy tohto typu od firmy Pomagalski. Komfortný termín podpisu zmluvy v januári 2008 bol výborným predpokladom pre taký harmonogram výstavby, ktorý neklope na dvere Vianočiam a zároveň sa vytvorí priestor pre prvé zoznamovacie školenie o technológii už v apríli. Časová rezerva sa ukázala výhodou aj vtedy, keď sa rozsah a povaha zemných prác v dolnej časti trate museli prispôbiť mohutnému kompaktnému skalnému podložiu. Ak nepočítame rozvodnenú Oravicu v tretej júlovej dekáde a oravské vrtošivé počasie, ktoré vytrénovalo psychiku montážnych pracovníkov, všetko ostatné smerovalo krok po kroku k úspešnému

schvaľovaciemu procesu a uvedeniu do prevádzky. Záťažové skúšky sa uskutočnili v dňoch 23. – 24. 9. 2008. Dosť skoro na prosby k nebu o sneh a veľmi fajn pre dôkladnú prípravu prevádzkovateľa na sezónu.

Odbornú montáž technológie a komplexnú asistenciu zabezpečil aj tentoraz osvedčený tím popradskej firmy Techmont Snow, ktorý so svojimi službami a technickou podporou zostáva prevádzkovateľovi – nováčikovi plne k dispozícii počas celej zimnej sezóny i zvyšku roka.

### Základné údaje

- lanová dráha – typ/názov	Unifix 4 Vrchdolinka
- lyžiarske stredisko	Vitanová
- šikmá dĺžka trate	965 m
- prevýšenie	228 m
- priemerný sklon trate	24 %
- maximálny sklon trate	61 %
- počet traťových podpier z toho	10 1 tlačná, 1 nosno-tlačná
- ťažná vetva	ľavá
- poháňacia /napínacia stanica	údolná, typ Unifix
- maximálna dopravná rýchlosť	2,6 m/s
- max. dopravná rýchlosť pri núdz. pohone	0,5 – 0,9 m/s
- max. absolútna rýchlosť nástupného pásu	0,87 m/s
- revízna dopravná rýchlosť	0,26 – 0,50 m/s
- prepravná kapacita	2 400 os/h
- počet vozňov	125
- typ vozňa	4-miestna sedačka, typ Comfort
- vzdialenosť medzi vozňami	15,6 m
- časový interval medzi vozňami	6 s
- čas prepravy	6 min 11 s
- priemer dopravného lana	40,5 mm
- zloženie lana	6x26 WS
- rozchod dopravného lana	4,9 m
- priemer poháňacieho lanového kotúča	4 900 mm
- priemer vratného lanového kotúča	4 900 mm
- nástupný pás	zn. Emmegi, typ Comfort
- elektrický motor hlavného pohonu	Thrige-Electric



■ Príprava zápletu lana



■ Aj školenie obsluhy lanovky prebehlo včas

- inštalovaný výkon	195 kW
- hlavná prevodovka	Kissling, Unifix M
- krútiaci moment	176 133,9 Nm
- elektroprevodovka núdzového pohonu	Danfoss Bauer
- inštalovaný výkon	37 kW
- náhradný prúdový zdroj	Cummins C110D5
- elektrické rozvádzače	Semer
- automatizácia a meniče	Siemens
- dodávateľ lanovej dráhy	Pomagalski S.A. Voreppe, Francúzsko
- investor a prevádzkovateľ	AFRESH, a. s.



■ Poháňacia - napínacia stanica Unifix



■ Z výstavby poháňacej stanice - práce v plnom nasadení



# KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG

informuje

## Odišiel Dr. Adolf Merckle



Určite mnohí z nás postrehli v médiách 6. januára 2009 správu o tragickej smrti významného nemeckého podnikateľa Dr. Adolfa Merckleho. Málokto však vie, že do priemyselného a finančného impéria Adolfa Merckleho patrí aj firma Kässbohrer Geländefahrzeug AG. Podnikateľ s veľmi dobrou osobnou povestou dostal v roku 2005 od nemeckej vlády najvyššie štátne vyznamenanie - Spolkový kríž za zásluhy. Vynikal mimoriadnymi podnikateľskými schopnosťami. Z malej firmy s 80 zamestnancami vybudoval od roku 1967 impérium so 120 firmami, viac ako 100 tisíc pracovníkmi a ročným obratom 30 miliárd eur. Popri známej farmaceutickej firme Ratiopharm patrili do impéria aj výroba cementu Heidelberg Cement, výroba terénnych áut, softvérové systémy, výroba textílií a trstinového cukru.

Adolf Merckle bol vášnivým lyžiarom, čo bolo zrejme aj jedným z motívov pre kúpu balíka akcií firmy Kässbohrer. Významne sa podieľal na ďalšom úspešnom rozvoji, najmä tým, že ako významná osoba dokázal zvýšiť prestíž a postavenie firmy na svetovom trhu. Do roku 2008 bol členom dozornej rady firmy Kässbohrer.

Aj keď sme nemali možnosť poznať Adolfa Merckleho osobne, mal povest skromného a opatrného človeka, ktorý žil v šťastnom manželstve bez veľkej publicity. Jeho tragickú smrť pripisujú dôsledkom súčasnej hospodárskej krízy, ktorá postihla aj jeho impérium.

Ing. Dušan Mikloš  
Termont, s. r. o.

## Ojazdené vozidlá kategórie Premium zaručujú najvyššiu kvalitu

**F**irma Kässbohrer Geländefahrzeug AG určuje aj pre ojazdené vozidlá tie isté kritériá kvality a spoľahlivosti ako pri výrobe nových vozidiel.

Aby boli tieto kritériá splnené, je potrebné na opravy vynaložiť pomerne vysoké finančné náklady predtým, ako ide vozidlo znovu do predaja. Požiadavky zákazníkov na kvalitu ojazdených vozidiel stúpajú, a preto opravárenské dielne firmy opúšťa čoraz viac vozidiel v kategórii Premium. Práve táto kategória zaručuje, že zákazník dostane vozidlo, ktoré je z hľadiska kvality a spoľahlivosti rovnocenné s novým vozidlom.

## Preskúšanie od A do Z

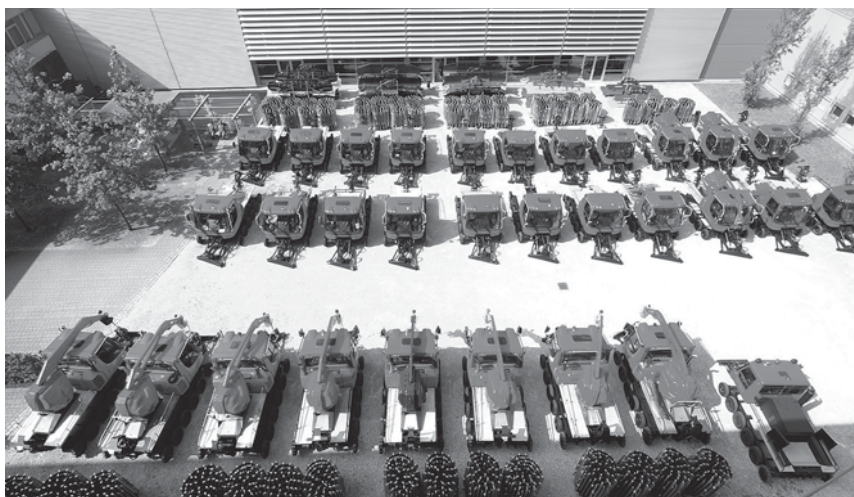
Nikto nevie lepšie posúdiť technický a optický stav vozidla ako pôvodný výrobca. Vozidlo určené pre kategóriu Premium sa pred vykonaním opráv kompletne rozoberie. Odborní pracovníci firmy skontrolujú a preskúšajú jednotlivé súčasti a určia, ktoré budú vymenené za nové alebo repasované a na ktorých sa vykoná kompletná oprava. Okrem technickej kontroly vykonávajú špecializovaní pracovníci optickú kontrolu vozidla. Podrobne skontrolujú stav a poškodenie laku kabíny, nástrekov podvozku

a prídavných zariadení, vnútorný vzhľad kabíny, funkčnosť elektrických zariadení a osvetlenia. Výsledky kontroly sú zaznamenané v protokole, ktorý určuje ďalší postup a rozsah prác. Všetky dielce, ktoré sa v rámci opráv vymieňajú, sú originálne dielce, ktoré firma podrobuje tej istej kontrole ako pri montáži do nových vozidiel. Zákazník takto dostane ojazdené vozidlo v kvalite nového, z čoho vyplývajú aj záručné podmienky.

Firma Kässbohrer každý rok vykúpi zo zimných stredísk približne sto ojazdených vozidiel rôznych typov a kvality. V tomto období sú to obvyčajne typy PB 240 až 280 a PistenBully 300 až 300 Polar, ktoré sa rozdelia podľa rozsahu nevyhnutne vykonaných opráv do kategórií Economy, Standard a Premium. Už len veľmi zriedkavo sa vyskytujú vozidlá staršej generácie PB170 a PB200, ktoré sa vyrábali v rokoch 1975 až 1980. Veľmi málo je tzv. malých vozidiel typu PB 070 až PB 160. Tieto, vzhľadom na menšie zaťaženie, obvyčajne dožívajú v pôvodných strediskách až do úplného vyradenia.

V súčasnosti sa najviac predávajú vozidlá vyrobené po roku 1990. Ide o veľmi vydarený typ PistenBully 300 vo všetkých modifikáciách. Čoraz častejšie sú požiadavky na vozidlá s navijakom v prevedení ParkBully. A práve tieto sa predávajú najmä v kategórii Premium.

Okrem štandardnej ponuky vozidiel, ktoré sa nachádzajú priamo v priestoroch firmy, môže si zákazník určiť špecifické podmienky pre typ a vybavenie



■ Plný dvor SPV PREMIUM





## Snežné pásové vozidlá



■ Záujem o vozidlá bol veľký

vozidla. Jednotlivé zastúpenia v krajinách vždy vynaložia potrebné úsilie na to, aby požiadavky zákazníka boli podľa možnosti splnené do maximálnej možnej miery. Najviac ojazdených vozidiel sa predá do malých a stredne veľkých lyžiarskych stredísk. Ale aj prevádzkovatelia veľkých stredísk majú záujem o ojazdené vozidlá. V týchto prípadoch ide o vozidlá typu vozidlo pre všetko. Využívané sú najmä na prepravu nákladov a osôb, premiestňovanie zasnežovacích zariadení, pri opravách dopravných zariadení a zásobovaní chat.

Pri kúpe ojazdeného vozidla majú zákazníci často otázky, z ktorej krajiny a z ktorého strediska vozidlo pochádza. Prírodzene, všetky tieto údaje sú v histórii vozidla zaznamenané. Približne dve tretiny všetkých ojazdených vozidiel sa predá do krajín východnej Európy a Ruska. Okrem zimného využitia na úpravu lyžiarskych tratí nachádzajú uplatnenie aj v poľnohospodárstve, stavebníctve a v priemysle. Používajú sa pri ťažbe ra-

šeliny, kosení porastov na močaristých lúčach, v miestach nestabilného terénu, alebo aj v obrovských obilných silách.

Je samozrejmosťou, že na všetky ojazdené vozidlá, ktoré prešli obchodnou sieťou firmy Kässbohrer, sa vzťahujú všetky servisné podmienky ako na nové vozidlá. Pri výmene a opravách komponentov v ojazdených vozidlách platia, samozrejme, všetky záručné podmienky.

Predaj ojazdených snežných pásových vozidiel tvorí stále dôležitý segment trhu so snežnými pásovými vozi-



■ Odborný výklad o vozidlách

dlami. Motivácia zákazníkov pre kúpu ojazdeného vozidla býva rôzna. Sú to nižšie obstarávacie náklady, ktoré sa však najmä v kategórii Economy zvyčajne prejavujú vo vyšších nákladoch na prevádzku pri opravách. V stredne veľkých a veľkých strediskách sú ojazdené vozidlá kupované ako technické rezervy a ako univerzálne vozidlá na plnenie pomocných úloh. A, prírodzene, toto všetko je základom aj pre ďalší úspešný predaj kvalitných ojazdených vozidiel.

**Ing. Dušan Mikloš**  
Termont, s. r. o.

**SKIPARK**  
RUŽOMBEROK

# Skipark Ružomberok - Malinô Brdo







# Prinoth® informuje

## Prinoth® prevzal divíziu Track Machines (pásové stroje) od Camoplast Inc.

**Cranby (Québec, Kanada) 12. január 2009**

**L**eitner Technologies odkúpil divíziu Track Machines od kanadského podniku Camoplast Inc. Túto divíziu prevzala pre Leitner Technologies divízia snežných pásových vozidiel Prinoth® a predstavuje ďalšiu dôležitú oporu pre juhtirolské podniky s celosvetovou možnosťou rastu.

V uplynulých rokoch dosiahol Camoplast Inc. v oblasti takzvaných Utility (úžitkových) vozidiel významné predajné úspechy. Tieto terénne vozidlá s pásovým pohonom sú vyvinuté a využívané na prepravu osôb a zariadení, ako nákladné vozidlá, na prepravu žeriavov a vrtacích zariadení, pre údržbu verejných priestranstiev a pre krajinnú starostlivosť. Oblasť využitia je predovšetkým vo výstavbe a údržbe zariadení zásobovaných energiou, kde sú vozidlá nasadené v najťažších podmienkach a v akomkoľvek teréne. Na základe vysokého technologického štandardu a jedinečných servisných výkonov, je Camoplast lídrom na trhu v Severnej Amerike.

Michael Seeber, prezident Leitner Technologies o transakcii hovorí: *Ako doplnok k tradičnému jadrú obchodu máme teraz možnosť vybudovať ďalšiu*



■ Prinoth Go - Tract 3000 so žeriavom

*dôležitú oblasť obchodu, ktorá je nezávislá od snežných pásových vozidiel. Leitner Technologies má, ako je známe, hustú predajnú a servisnú celosvetovú sieť s takmer 100 lokalitami. Prevzatím týchto nových oblastí očakávame zvýšenie obratu obzvlášť v krajinách ako je Čína, India a Rusko. V súčasnej celosve-*

*a ďalšie oblasti, ako napríklad vývoj, dizajn, výroba, predaj a zákaznícky servis, budú v budúcnosti sídlíť v nadobudnutej hlavnej budove od firmy Camoplast na ulici J. Amrand Bombardier-Street v Cranby.*

*História úspechu divízie Track Machines firmy Camoplast sa zakladá na inovácii, správe technológií, blízkosti ku klientom a na vysokokvalifikovanom tíme. Veľmi nás teší, že podnik ako Prinoth® preberá divíziu a bude sa o ňu starať, plniť želania klientov výrobkami vysokej kvality. Camoplast odkázal podnikateľskú stratégiu s hlavným zreteľom na rast zostávajúcich oblastí podnikania, povedal Pierre Marcouiller, prededa predstavenstva a CEO Camoplast.*

Camoplast Inc. je podnik so sídlom v Sherbrooke, Québec, Kanada a zamestnáva 1 400 zamestnancov v 18 lokalitách v USA, Kanade, Fínsku, Maďarsku, Číne a Kórei. Camoplast je lídrom na trhu vo výrobe gumových pásov, podvozkových komponentov a komponentov z plastov pre vozidlá využívané v oblasti voľného času, v teréne a osobitne pre automobilový priemysel.



■ Prinoth Go - Tract 1200 - transportér





# Gemini® snežné ventilátorové delo Perinbaba stojí nad oblakmi

## Ako vie Perinbaba natriasať perie?

**S**tacionárna veža alebo mobilné snežné delo? Voľba, či budú budúce zakúpené a používané delá také alebo onaké, privádza mnoho stredísk ku kríze vo viere. Pritom by mohla systémová voľba viesť vecným a ekonomickým hodnotením k jasnému rozhodnutiu. Technik z firmy Gemini® sa pokúsi predstaviť objektívne posúdenie. Berieme do úvahy osobitne systémové podmienky a ekonomické prednosti, prípadne nedostatky.

### Systémové prednosti a nedostatky veže Pre:

- Vežové zasnežovacie kanóny sú optimálnymi zasnežovacími zariadeniami vo vzťahu a použiteľnosti zasnežovania - hraničné teplotné pomery. Tie sa pri veži zakladajú na vysokej výške spádu, dlhšom lete a s tým spojeného dlhšieho času zotrvania kvapiek vody vo vzduchu a ich lepšieho premrznutia. Hraničné teplotné výkony sú z tohto dôvodu vynikajúce a zasnežovať sa môže začať aj pri  $-1^{\circ}\text{C}$ .
- Prostredníctvom fixnej montáže sa môže zariadenie prostredníctvom automatiky zasnežovacieho systému rýchle spustiť. Neprenasledujú nás žiadne vedľajšie časové straty. Nepredpokladajú sa žiadne práce na prestavovanie. Systém je premyslený. Obsluha prebieha bezproblémovo prostredníctvom automatického riadenia systému.

### Proti:

- Vežové delá sú montované fixne a napevno, ich oblasť využitia je územne veľmi silno obmedzená.
- Servisné práce (výmena filtra, čistenie trysiek atď.) sú napriek vežovým výťahom v rôznych vyhotoveniach nákladné a, prirodzene, ťažšie realizovateľné.

### Ekonomické prednosti a nedostatky veže Pre:

Výrazná úspora na čase a obsluhu. Delo na veži sa používa skutočne plnoautomaticky, to znamená - striktné bez dotyku človeka.

### Proti:

Vežové zasnežovacie kanóny sú približne o 20 - 25 % drahšie ako mobilné nízkotlakové zariadenia. Finančné zvýšenie výdavkov sa drží pri prvých úvahách v hraniciach únosnosti. Ale vzhľadom na to, že vežové zariadenia sú montované napevno, prevádzkový čas je veľmi silne ohraničený. Tu bodujú vrtuľové zariadenia. Môžu sa priestorovo flexibilne nasadiť a produkovať podstatne viac prevádzkových hodín na väčšej ploche zjazdovky. Keď v priemere na sta-

cionárne delo a sezónu počítame 250 hodín, môže byť mobilné delo využívané pri predpokladaných priemerných teplotných podmienkach 500 a viac prevádzkových hodín. Tým je vežové zariadenie približne 100 % drahšie, ako mobilné zariadenie, samozrejme za predpokladu, že sa mobilné zariadenia počas sezóny zasnežovania aj skutočne premiestnia na inú lokalitu, prípadne na zjazdovku s časovým odloženým zasnežovaním.

### Zhrnutie

Kto chce mať výkon a má na to, vybaví sa vežovým zariadením. Za hospodárny sa vežový systém v porovnaní s mobilným systémom počíta len vtedy, ak zhodnotíme výhody všetkých ostatných kritérií bez možnosti prestavovania diel na iné úseky či zjazdovky. Ak využívame časovo odložené zasnežovanie, sú mobilné zariadenia stále tou výhodnejšou investíciou.

Gemini® vrtuľové zasnežovacie zariadenia sú dodávané v mobilnom aj vo vežovom prevedení. Veže ponúkame ako výťahová veža alebo ako stĺpová veža.

S výťahovou vežou možno striedať obidva systémy. Klasické mobilné delo sa pre-

loží na platformu veže, vytiahne do výšky a naopak. To môže byť prednosťou pre určité miestne podmienky, pričom pri tomto rozhodnutí nie je dĺžka dopadu kvapiek v popredí, ale skôr získanie lepších hraničných teplotných podmienok a rýchla, časovo neohraničená dispozičnosť.

Prostredníctvom premyslenej konštrukcie stĺpovej veže Gemini® oproti mobilným vrtuľovým zariadeniam odpadajú prvky elektroniky, automatizácie a riadenia. Stĺpové vežové delo je výrazne lacnejšie. Oplatí sa pre jeho jednoduchú, robustnú a na obsluhu ľahkú konštrukciu. Všetky obslužné prvky, vrátane skrine a filtra sa nachádzajú na úpätí veže a sú ľahko prístupné. Riadenie prebieha v centrále. Náklady na údržbu sú týmto výrazne znížené.

Takýmto spôsobom sa výrazne redukuje najzávažnejšie proti argumenty voči veži a užívatelia produktov Gemini® sú opäť bližšie k vysoko výkonnému, pritom hospodárnemu a nenáročnému zasnežovaciemu systému.

**Autor: D. I. Gerald Reisenauer**  
**Preklad: L. Staroňová, P. Horník**



■ Gemini® snežné delá S20A Perinbaba prispôsobujú veľkosť snehových kryštálov teplote ovzdušia. V hraničnej oblasti okolo nuly produkujú cez jemné trysky prvého okruhu drobné, rýchlo mrznúce kvapôčky o priemere len 0,070 mm. Pri  $-10^{\circ}\text{C}$  sa kvapky štvrtého okruhu o priemere až 0,600 mm menia na mohutné kryštály, tvoriace veľkú masu snehu



*majster na sneh*



Výhradný distribútor

**Pinotti**

SNOWWORK, s.r.o.  
Havrana dolina 314, 053 76 Mlynky

tel.: +421 53 449 31 33  
mobil: +421 905 291 333

e-mail: [snowwork@troyka.sk](mailto:snowwork@troyka.sk)  
web: [www.snowwork.eu](http://www.snowwork.eu)



*majster na sneh*



Výhradný distribútor

**GEMINI**®

SNOWWORK, s.r.o.  
Havrana dolina 314, 053 76 Mlynky

tel.: +421 53 449 31 33  
mobil: +421 905 291 333

e-mail: [snowwork@troyka.sk](mailto:snowwork@troyka.sk)  
web: [www.snowwork.eu](http://www.snowwork.eu)





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

## Montgenèvre, Hautes-Alpes

Télémix® ... Stále nový.

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



**POMA**