

LAVEX

info
magazín

LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH
MANAŽMENT • MARKETING



ROČNÍK XXXVIII • 2/2011

Les 2 Alpes, Francúzsko

Unifix 4... Harmonicky včlenený v okolitom prostredí.

www.poma.net



POMA

LEITNER: VÁŠ PARTNER PRE LANOVKY A VLEKY.



LEITNER – Headquarters Sterzing Brennerstr. 34 39049 Sterzing, Italy Tel. +39 0472 722 111 Fax. +39 0472 724 111 info@leitner-lifts.com www.leitner-lifts.com
LEITECH s.r.o. Prevádzka / Branch Továrnská 13 064 01 Stará L'ubovňa, Slova Rep. Tel. +421 (0)52 426222-0 Fax +421 (0)52 426223 info@leitech.sk
Local contact point: JPHulla s.r.o. Peter Hulla Mlynska dolina 11 81104 Bratislava 1, Slovakia peter.hulla@jphulla.sk



LEITNER[®]
ropeways



LAVEXinfo • ROČNÍK XXXVIII • 2/2011

Vydáva

LAVEX, Lanovky a vleky,
záujmové združenie na Slovensku,
Liptovský Mikuláš vo vydavateľskej
a reklamnej agentúre STEFANI,
Harmónia 3043, MODRA
tel./fax: 033/647 50 40
mobil: 0903 165 032
e-mail: m.stefanickova@zoznam.sk

Šéfredaktorka

Miroslava Čerňanská

Redakčná rada

Ing. M. Grešo – predseda

členovia:

JUDr. P. Brňák, M. Čerňanská,

Ing. J. Gavalier, Ing. J. Hulla,

Ing. L. Mačičák, Ing. D. Mikloš,

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

Ročné predplatné na 4 čísla:

10 €

ISSN č. 1336-1953

Evidenčné číslo MK SR - EV 3893/09

Inzerenti čísla:

AUTRASTER	31
DOPPELMAYR	ob. str. 4
LEITNER	ob. str. 2
MICHÁLEK	ob. str. 3
OL TRADE	12
POMA	ob. str. 1
TECHNOALPIN	2



5 Preteky lanovkárov



10 InterAlpin 2011



13 Zo života našich stredísk



17 Lanovkári, ako ich nepoznáme

OBSAH

Príhovor 2

Náš hosť 3, 4

Z činnosti združenia 4, 5

Preteky lanovkárov
a vlekárov 5 - 8

Oznamy a informácie 9, 10

InterAlpin 2011 10, 11

Zo života našich stredísk

Lyžiarske stredisko
Orava-Snow 13, 14

Lyžiarsky areál Roháče 15

Lyžiarske stredisko
Jasenská dolina 16

Lanovkári,
ako ich nepoznáme 17, 18

Bikeparky
na Slovensku 19, 20

Informácie z firiem

Poma 22, 23

Leitner 24, 25

Doppelmayr 26 - 28

TechnoAlpin 28, 29

Kässbohrer 29 - 31

Michálek 32

Reklamné strany neprešli jazykovou úpravou v redakcii.

Členským organizáciám LAVEX-u a spolupracovníkom poskytujeme časopis bezplatne.

1990 - 2010 DVADSAŤ ROKOV SKÚSENOSTÍ
20



TECHNOALPIN
Snow experts

Dokonalé zladené komponenty

Nový kanón T40 je výsledkom 20-ročnej skúsenosti, intenzívnej výskumnej a vývojovej práce a našej nezlomnej vášni pre optimálne zasnežovanie. Obslužný panel s farebným displejom a LED osvetlením, nové vodné filtre s profilom Wedge-Wire a optimálne držáky dýz vykazujú maximálnu výhodnosť obsluhy. Nový kanón T40: Dokonalá symbióza osvedčenej techniky a inovácie, zameranej na budúcnosť.



T40 The best just got better
www.technoalpin.sk
TechnoAlpin East Europe, s.r.o.
T 00421 41 700 26 44-5 - F 00421 41 700 26 46

Vážení čitatelia!

Využívam priestor v tejto rubrike a s radosťou sa vám prihovám v súčasnom vydaní nášho časopisu LAVEX-info. Chcem odborníkov v oblasti lanovej dopravy a prevádzky lyžiarskych stredísk už teraz upozorniť na blížiaci sa XIII. ročník medzinárodnej výstavy horskej techniky Interlavex 2011 a jubilejný 40. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov.

Mnoho návštevníkov, ktorí sa pravidelne, či menej pravidelne na týchto podujatiach zúčastňovali v minulosti, si iste pamätá, že Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov ako tradičná slávnosť lanovkárov sa prvý raz konali v roku 1979. Podujatie sa v roku 1990 rozšírilo o ukážky modernej techniky domácich a zahraničných výrobcov. Prvé ročníky sa konali v našom najväčšom lyžiarskom stredisku v Jasnej. Ukážky modernej techniky sa o päť rokov neskôr, v roku 1995, stali základom pre medzinárodnú výstavu horskej techniky Interlavex, ktorá sa v Jasnej konala, žiaľ, len do roku 1997, pretože z dôvodov nedostatku výstavných priestorov sme museli hľadať nové priestory.

Druhým domovom pre usporiadanie výstavy sa stal hotel Permon na Podbanskom, ktorý svojou veľkosťou v tom čase pokryl všetky naše požiadavky nielen na výstavnú plochu, ale aj ostatné služby, ktoré súviseli s organizáciou podujatia. Od roku 1999 do roku 2009 sme v tomto zariadení absolvovali šesť úspešných medzinárodných výstav, na ktorých sa prezentovala väčšina významných výrobcov horskej techniky zo západnej a strednej Európy.

Pri hodnotení posledného ročníka výstavy, na základe vlastných poznatkov, ale aj názorov niektorých vystavovateľov, predsedníctvo ZZ LAVEX sa rozhodlo pre zmenu miesta organizovania ďalších ročníkov výstav. Tak sa medzinárodná výstava horskej techniky Interlavex v tomto roku presúva do areálu cestovného ruchu známeho nielen na Liptove, do Tatralandie pri Liptovskom Mikuláši.

Samotná výstava sa uskutoční v dňoch 5. a 6. októbra 2011 v športovej hale Liptov Aréna. Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov, v rámci ktorých sa uskutočnia zasadnutie valného zhromaždenia ZZ LAVEX a odborný seminár, sa budú konať 4. októbra 2011 v kongresovom centre Tatralandie.

Verím, vážení priatelia, že v novom prostredí vytvoríme ešte lepšie podmienky tak pre vystavovateľov, ako aj pre návštevníkov výstavy a spolu s vami pripravíme úspešné podujatie, na ktorom budeme môcť stavať aj do budúcnosti. Preto vás všetkých už teraz srdečne pozývame na XIII. medzinárodnú výstavu Interlavex 2011 a želáme vám príjemný a nezabudnuteľný zážitok.

V druhej časti môjho príhovoru sa chcem venovať niektorým dôležitým otázkam, riešenie ktorých máme pred sebou. Aj napriek tomu, že leto sa ešte len začalo, v našej branži už dnes je potrebné myslieť na ďalšiu zimnú sezónu. Využívam preto túto príležitosť na to, aby som



Ing. Miroslav Grešo

upozornil na niektoré skutočnosti, týkajúce sa prevádzkovateľov lanových dráh, ktoré vyplývajú z novej legislatívy prijatej v závere minulého roka.

Ide najmä o postup získavania odbornej spôsobilosti obsluhujúceho personálu a pracovníkov riadiacich prevádzku lanových dráh, ktorý upravuje vyhláška č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pre prevádzkovanie a dopravy na dráhe.

Podľa tejto právnej úpravy zamestnanci prevádzkovateľa lanovej dráhy musia pred vykonaním odbornej skúšky (nie však periodickej) absolvovať odbornú prípravu, pozostávajúcu z teoretickej prípravy a praktickej prípravy. Keďže táto príprava je rozsahom veľmi náročná, nemožno ju v prípade potreby toho-ktorého lyžiarskeho strediska zabezpečovať individuálne. Preto treba zasláť požiadavky na odbornú prípravu na ZZ LAVEX v dostatočnom predstihu, aby sa teoretická časť odbornej prípravy zabezpečila spoločne pre viacerých žiadateľov ešte v letnom období. Len tak sa možno vyhnúť prípadným stresom pred začiatkom sezóny, kedy je veľký tlak na pracovníkov ZZ LAVEX z dôvodov výkonu revízií, odborných prehliadok a periodickej skúšky pracovníkov obsluhy lanových dráh. Praktickú časť prípravy si zabezpečuje prevádzkovateľ lanovej dráhy.

Na záver môjho príhovoru chcem popriať čitateľom a všetkým pracovníkom lyžiarskych stredísk príjemné prežitie letného dovolenkového obdobia a teším sa na stretnutie pri príležitosti XIII. medzinárodnej výstavy Interlavex 2011 a 40. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov.

Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

Der Direktor des Interessenverbandes LAVEX Miroslav Grešo lädt zu der 13. Internationalen Ausstellung der Bergtechnik INTERLAVEX 2011, die am 5. und 6. Oktober 2011 in Tatralandia in Liptovský Mikuláš stattfindet, ein.

SUMMARY

The director of the interest association LAVEX Miroslav Grešo invites to the 13th International exhibition of mountain equipment INTERLAVEX 2011 which will take place on October 5 - 6, 2011 in Tatralandia in Liptovský Mikuláš.



Náš hosť

Dnešným našim hosťom je Ing. Peter Nanky, technický riaditeľ LS Ružomberok – Malino Brdo a súčasne predseda Poradného zboru náčelníkov lanoviek na Slovensku. Porozprávali sme sa s ním o tom, čo priniesli nové predpisy v oblasti prevádzkovania lanoviek do praxe, ako sa poposovali lyžiarske strediská so sezónou a ako zvýšiť efektívnosť prevádzkovania lyžiarskych stredísk.

V čase, keď robíme tento rozhovor, väčšina lyžiarskych stredísk už skončila zimnú sezónu, aj keď v tatranských strediskách sa ešte lyžuje. Sezóna 2008/2009 akoby odštartovala menší záujem zahraničných návštevníkov o lyžovanie na Slovensku. V roku 2009 sme prešli na novú menu, chvíľu trvala aj plynová kríza a svet sa ponáral do svetovej globálnej ekonomickej krízy. Toto všetko sa odzrkadilo aj na návštevnosti lyžiarskych stredísk na Slovensku. Ako by si zhodnotil posledné tri zimné sezóny z pohľadu lyžiarskeho strediska Ružomberok – Malino Brdo, ktoré má navyše vo svojej blízkosti veľmi silnú konkurenciu, ale aj z pohľadu ostatných lyžiarskych stredísk? V čom vidíš príčinu poklesu návštevnosti?

Myslím si, že už v otázke si pomenoval základné príčiny, ktoré viedli k veľkému pádu návštevnosti vo všetkých lyžiarskych strediskách na Slovensku. Jednou z príčin bol prechod na euro, začínajúca sa hospodárska a finančná kríza, a s tým súvisiaca devalvácia meny v okolitých krajinách. Na jednej strane nám euro pomohlo, na druhej spôsobilo šarapatu. Návštevníci z okolitých krajín pocítili prechod slovenskej ekonomiky na euro najmä v súvislosti s kurzami svojich krajín, čím sa naše strediská zo dňa na deň stali pre väčšinu klientov z Poľska, Česka, Maďarska, Ukrajiny a Pobaltských krajín veľmi drahými. Odrazilo sa to postupne, pričom sezóna 2008/2009 ešte nebola taká markantná, keďže dobiehali predplatené pobyty. Efekt krízy a prechodu na euro sa silnejšie prejavil až v sezóne 2009/2010.

Z pohľadu väčšiny stredísk na Slovensku došlo k veľkému úbytku návštevníkov, najviac to však pocítili strediská s najvyššou návštevnosťou Poliakov. Jedným z týchto stredísk je aj naše stredisko a okolité strediská - na Orave, Martinské hole, Oščadnica a pod. V týchto lokalitách návštevnosť z Poľska tvorila zhruba 50 %. V posledných troch rokoch návštevnosť u nás klesla približne o 40 %. S poklesom návštevnosti, samozrejme, súvisia aj tržby. Tým, že sme zaviedli euro a zmenili sa kurzy meny v okolitých krajinách, stali sme sa drahými a museli sme tvrdo pracovať, aby sme nestratili ešte viac. Boli sme nútení upravovať ceny smerom dolu, aby sme aspoň ako-tak zachránili návštevnosť.

Pri porovnaní tejto sezóny s predchádzajúcou konštatujeme asi o 10 % vyššiu návštevnosť, a tým aj tržby, avšak v porovnaní s najlepšou sezónou je to stále o 40 až 45 % menej. Aby sme sa dostali opäť na pôvodnú úroveň v návštevnosti, a tým aj v tržbách, musíme skvalitniť a rozšíriť služby a aktivity v strediskách zimného cestovného ruchu, viac



Ing. Peter Nanky

využívať strediská a rozvíjať ich činnosť aj v letnom období, čo môže zefektívniť prevádzku.

V rokoch 2006 - 2010 pribudlo na Slovensku 21 nových lanových dráh. Výsledné investície v lyžiarskych strediskách presahovali 4 miliardy korún. V súčasnej situácii je však veľmi ťažké splácať tieto prostriedky a ešte ťažšie je hovoriť o ďalších investíciách. Akým smerom sa uberať, aby sa viac využívali horské strediská zimných športov?

Je veľmi dobré, že sa investuje aj v súčasnom období, pretože klient vníma práve to, že sa postavili nové zariadenia, nové zjazdovky, technické zariadenie, pri ktorom sa skvalitňuje aj úprava tratí. To všetko klient veľmi citlivo vníma. Práve tie strediská, ktoré investovali do nových technológií, nových dopravných zariadení, zaznamenávajú nárast návštevnosti. Ľudia prichádzajú častejšie, pretože je to nové, chcú to zažiť a na vlastné oči vidieť, čo to prináša. To všetko je pre klienta rozhodujúce. Dnes už zákazník dostatočnú vrstvu snehu a kvalitnú úpravu zjazdoviek považuje za úplnú samozrejmosť. Druhým dôležitým hľadiskom je celoročná prevádzkyschopnosť. Treba hľadať spôsoby využitia dopravných zariadení alebo časti týchto zariadení aj na letnú prevádzku. Tatranské lokality či Jasná a pod. s tým nemajú problém. Ľudí lákajú vysoké pohoria, krásne výhľady z hrebeňov, možno povedať, že vo Vysokých Tatrách je letná návštevnosť porovnateľná so zimnou. Avšak v iných strediskách, napríklad v našom, sme museli veľmi premýšľať, ako v lete nejakým efektívnym spôsobom zhodnotiť naše zariadenia. Po dlhých úvahách sme sa rozhodli a zamerali sme sa na budovanie špeciálnych tratí pre "downhill" (jazda na bicykli z kopca), čo je dnes veľmi trendová, módna a masová záležitosť. Bicykle sú v súčasnosti veľmi populárne aj z hľadiska propa-

gácie zdravého životného štýlu, hoci downhill patrí k rizikovejším cyklistickým športom.

V priebehu dvoch rokov sme investovali asi dva milióny korún do vybudovania špeciálnych cyklistických tratí popri kabínkovej lanovke, a tým sme vlastne zabezpečili permanentnú prevádzku kabínkovej lanovky v letnom období. V minulosti sa kabínka využívala iba sporadicky pre tých návštevníkov, ktorí sa chceli zviešť lanovkou, prípadne sa pozrieť na hrebeň. Takto sme zabezpečili jej využitie asi na polovičnú kapacitu v porovnaní so zimou a pre stredisko solídnu návštevnosť. Pre „bikerov“ usporadúvame voľné „pojazdy“. Vychádzame im v ústrety veľmi dobrými cenami, môžu celý deň jazdiť nonstop dolu po trati a hore im vyvážame bicykle kabínkou. Dnes sa nám ukazuje problém s kapacitou, pretože do kabínky vojdú len dva bicykle, a tak sa stáva, že pri počte 150 - 200 bikerov čakajú na vývoz 15 - 20 minút. Riešením, na ktorom intenzívne pracujeme, sú nosiče z vonkajšej strany kabínky minimálne na štyri kusy bicyklov.

V tomto športe organizujeme rozmanité voľné podujatia, ktorých sa zúčastňujú profesionálni i registrovaní pretekári, ale aj nováčikovia, ktorí si to chcú skúsiť. Pre nich máme požičovňu špeciálnych bicyklov, k dispozícii je požičovňa kolobežiek. Ponúkame 36 kolobežiek, z nich 20 je terénnych s odpruženými prednými vidlicami.

Na downhillových tratiach sme v minulom roku okrem miestnych a regionálnych pretekov zorganizovali celoslovenské podujatie, a to Slovenský pohár a majstrovstvá Slovenska, ktoré pretekári hodnotili ako veľmi úspešné.

Specialized Bike Park Malinô Brdo z pohľadu množstva, variability a kvality tratí patrí medzi top bike parky nielen na Slovensku. V budúcnosti počítame s rozšírením tratí pre fourcross a freestyle.

Lyžiarske strediská trápia nielen nižšia návštevnosť, ale aj nová legislatíva v oblasti prevádzkovania lanových dráh, ktorá sa prispôbuje legislatíve EÚ. Niektoré ustanovenia prijatých vyhlášok k zákonu o dráhach v roku 2010 považujú prevádzkovatelia lanoviek za neflexibilné. Ide napríklad o podmienky získavania odbornej spôsobilosti. Ako vnímate spôsob úpravy tejto problematiky vo vyhláske o odbornej spôsobilosti pracovníkov dráh a vyhláske o určených zariadeniach a určených činnostiach?

V tomto odbore viacerí pôsobíme už dlhé roky. Pri mojom vstupe do tejto branže existovali iba jeden zákon o dráhach a jeden predpis - Pravidlá technickej prevádzky lanových dráh, ktorý bol vlastne akousi ucelenou „kuchárkou“ problematiky lanových dráh. Samozrejme, boli vydané aj normy, ale v tomto predpise bolo povedané o lanovkách všetko - od projektovania, cez výrobu, až po podmienky prevádzkovania. Bol to veľmi dobrý krok, ktorý sa v tom období urobil a nesmierne nám pomáhal orientovať sa v problematike a v našej činnosti.

Dnes sa musíme prispôbiť európskej legislatíve. Problematiku lanoviek riešia najnovší zákon o dráhach a zákon o prevádzkovaní dopravy na dráhach a vykonávacie vyhlášky k týmto zákonom.

Žiaľ, musím skonštatovať, že celá problematika, najmä kvalifikačných požiadaviek, skúšok, vykonávanie odbornej praxe a praktických preskúšaní, je veľ-



mi komplikovaná v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi. Je to možno dôsledkom európskej legislatívy, ktorej sa prispôsobuje naša legislatíva, som však presvedčený, že pri troške chápanejšieho prístupu legislatívcom a štátnych orgánov by bolo možné aj pri týchto zákonoch vytvoriť spoločný predpis, ktorý by sa venoval len lanovkám. Chápem, že zákon o dráhach je všeobecným predpisom, ktorý musí zahrnúť všetky typy dráh, osobne si však myslím, že lanovky sú špecifické zariadenia a dávať ich do jedného vreca so železnicami, električkami a trolejbusmi je skutočne pritiažené za vlasy. Preto sme sa snažili viackrát dosiahnuť v tejto problematike zo strany štátnych orgánov nejaké ústupky. Žiaľ, stále sa to nedarí. Domnievam sa, že celková problematika vykonávacích vyhlášok vo vzťahu k odbornej spôsobilosti pracovníkov by sa mala chápať inak ako na železnicach a ostatných dráhach. Je síce pravda, že prepravujeme ľudí ako iné dráhy, ale chcel by som zdôrazniť špecifickosť problematiky lanových dráh. Slúžia najmä športovým účelom, sezónnemu využitiu a tvrdé presadzovanie a vyžadovanie odbornej, zdravotnej a psychologickéj spôsobilosti pracovníkov v takom rámci, ako sa požaduje pri rušňovodičoch alebo vodičoch električiek a trolejbusov, je pri lanových dráhach trochu nadsadené. V tomto smere budeme v budúcnosti ešte mať čo robiť, kým aj vo vykonávacích vyhláškach, ktoré sú už platné a podľa ktorých dnes musíme vykonávať školenia a skúšky, dosiahneme nejakú zmenu. Už dnes zisťujeme, že v existujúcich vyhláškach sú veci, ktoré treba upraviť, ktoré nie sú úplne logické a nie sú v poriadku.

Rozhovor pripravil
Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

Ein Gespräch mit Peter Nanky, dem technischen Leiter des Skizentrums SKI Ružomberok – Malino Brdo und Mitglied des Verbandsvorstands. Er ist auch der Vorsitzender des Beratungsgremiums der Vorsteher der Seilbahnen in der Slowakei. Die Hauptthemen des Gesprächs waren die jetzige Situation in Skizentren und die neue Legislative, die den Seilbahnbetrieb und den Verkehr auf den Skipisten betrifft.

SUMMARY

An interview with Peter Nanky, the technical director of the ski resort SKI Ružomberok – Malino Brdo and a member of the association's executive board. He is also the chairman of the advisory council of the heads of cableways in Slovakia. The main topics of the interview were the current situation in ski resorts and the new legislation regarding cableway services and transport on ski slopes.

Z činnosti združenia

Zasadnutie predstavenstva a dozornej rady

Po ukončení a vyhlásení výsledkov XXVIII. ročníka pretekov lanovkárov a vlekárov sa na operatívnom rokovaní zišli členovia predstavenstva a dozornej rady, aby prerokovali a schválili hospodárske výsledky organizácie za rok 2010. Zasadnutie otvoril predseda predstavenstva Ing. Ján Gavalier, ktorý v úvode poďakoval manažérovi strediska Snowland Valčianska dolina Ladislavovi Cisárikovi za skvelú organizáciu pretekov.

Riaditeľ ZZ LAVEX Ing. Miroslav Grešo informoval o činnosti a jednotlivých aktivitách sekretariátu združenia v roku 2010 a dosiahnutých hospodárskych výsledkoch. Účtovná uzávierka za rok 2010 bola predložená na posúdenie dozornej rade a prehľad dosiahnutých výsledkov podľa jednotlivých činností a nákladov za rok 2010 dostali členovia predstavenstva.

Dozorná rada konštatovala, že účtovná uzávierka aj vedenie účtovania za rok 2010 boli vykonané v súlade s platnými daňovými zákonmi.

V rôznom Miroslav Grešo informoval o niekoľkých požiadavkách členských organizácií združenia, najmä menších prevádzkovateľov o úpravu členského príspevku na rok 2011. Dôvodom je zlá ekonomická situácia organizácií, v ktorých nielen posledná, ale aj predchádzajúce sezóny nedopadli priaznivo. Taktiež navrhol prehodnotiť otázku zvýšených platieb za služby poskytované nečlenským organizáciám, nakoľko na trh vstúpili ďalší poskytovatelia služieb pre prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk, ktorým ZZ LAVEX takýmito cenami nemôže konkurovať.

Predseda predstavenstva Ján Gavalier informoval o požiadavke viacerých lyžiarskych stredísk v súvislosti s organizáciou jarných prázdnin. Nakoľko sa v posledných rokoch jarné prázdniny z väčšej časti posunuli až na mesiac február, spôsobilo to absolútny výpadok klientely v marci.

Milan Sumka upozornil na český model vyhlásenia jarných prázdnin, ktoré sú rozdelené na štyri obdobia a nerozdeľujú sa podľa krajov, ale podľa okresov. Ján Bulík pripomenul, že v marci treba klientelu prilákať najmä na výhodné balíky služieb. Je však potrebné, aby ZZ LAVEX v spolupráci so Zväzom hotelov a reštaurácií SR vy-

vinuli iniciatívu a presadili zmenu vyhlasovania prázdnin.

Člen predstavenstva Ing. Peter Nanky pripomenul, že treba na všetkých fórach otvárať otázku zníženia DPH pre služby cestovného ruchu.

V závere zasadnutia predstavenstva Ján Gavalier poďakoval všetkým prítomným za účasť na rokovaní a zasadnutie ukončil.

M. G.

Periodické kvalifikačné skúšky zalievania koncoviek lán kovem

ZZ LAVEX má dlhoročné skúsenosti v príprave pracovníkov na zapletanie oceľových lán, ale aj na zalievanie koncoviek oceľových lán kovem. Pokiaľ ide o prípravu, ukončenú kvalifikačnou skúškou, túto musí pracovník absolvovať každých päť rokov v súlade so zákonom o dráhach (zák. č. 513/2009 Z. z.), ako aj v súlade s vyhláškou o určených technických zariadeniach a určených činnostiach (vyhl. č. 205/2010 Z. z.).

Keďže posledné kvalifikačné skúšky pracovníkov pre zalievanie koncoviek oceľových lán kovem boli v roku 2006, LAVEX v dňoch 28. - 29. apríla 2011 vykonal periodické skúšky ôsmich pracovníkov v Demänovskej doline za účasti zástupcu Úradu pre reguláciu železničnej dopravy. Hoci na Slovensku je v prevádzke už len veľmi málo dopravných zariadení (lanových dráh a lyžiarskych vlekov), ktoré využívajú spôsob napínania dopravných lán pomocou napínacieho lana, ktorého konce sú ukončené zaliatymi koncovkami, je nevyhnutné, aby tieto práce vykonávali odborne spôsobilé



Školenie zalievania koncoviek oceľových lán



osoby. Činnosť, ktorou sa zalievači koncoviek oceľových lán musia riadiť, je veľmi podrobne popísaná v slovenskej technickej norme (prevzatá z európskej normy) STN EN 13411-4+A1 Zakončovanie oceľových lán, časť 4: Upevňovanie lana v koncovke kovom a živícou. Bezpečnostné požiadavky na uchytenie koncov oceľových lán a ich montáž na zariadeniach určených na prepravu osôb sú stanovené technickou normou STN EN 12927-4 Bezpečnostné požiadavky na zariadenia určené na osobnú lanovú dopravu, časť 4: Uchytenie koncov.

M. G.

O.I.T.A.F.



A keď sa v súčasnosti činnosť riadiaceho výboru zameriava predovšetkým na prípravu X. celosvetového kongresu lanovej dopravy, ktorý sa uskutoční v októbri 2011 v Rio de Janeiro, jednotlivé výbory pokračujú v plánovaných činnostiach.

Pracovné výbory podľa jednotlivých odborností lanovej dopravy vypracúvajú komplexné materiály vo forme odporúčaných smerníc pre Európsku komisiu v Bruseli. Po ich schválení Európskou komisiou sa vydávajú ako záväzné smernice pre aplikáciu v legislatívnom konaní jednotlivých členských štátov.

V poslednom období bola do celkovej koncepcie lanovej dopravy zahrnutá aj oblasť ochrany životného prostredia. Bol zostavený nový pracovný výbor s názvom Umwelt, ktorý vypracoval odporúčaný materiál Ochrana životného prostredia v pôsobnosti lanovej dopravy.

V súčasnosti vo vedení OITAF prebieha rozsiahla diskusia o prípadnom vytvorení ďalších študijných výborov a vymedzení ich pracovných obsahov. Veľký dôraz sa kladie najmä na bezpečnosť prevádzky, pričom sa zohľadňujú aj vplyvy technického zasnežovania. Teraz pracuje v OITAF šesť študijných výborov a jedna samostatná pracovná skupina v rámci študijného výboru č. 1. Posledné zasadnutie riadiaceho výboru sa uskutočnilo 26. mája 2011 v Lubľane. O jeho programe a zámeroch budeme čitateľov informovať v ďalšom čísle časopisu.

Ing. Dušan Mikloš

XXVIII. ročník pretekov lanovkárov a vlekárov v Turci

8. - 9. marec 2011, Valčianska dolina

Dejiskom tohtoročných pretekov lanovkárov a vlekárov bolo relatívne mladé lyžiarske stredisko Snowland Valčianska dolina, ktoré v súčasnosti patrí k trom najvýznamnejším lyžiarskym strediskám v oblasti Turca.

V prvej etape výstavby bolo vybudované stravovacie zariadenie, tri lyžiarske vleky a niekoľko viacúčelových objektov pre pokladňu, bufet, garáže, kompresorovú stanicu, čističku, skiservis, úschovňu, obslužnú budovu pre LV. Vybudovali sa zjazdovky súčasne s technickým zasnežovaním (systém HKD) v dĺžke 800 m. To všetku tu vybudovali za necelé štyri mesiace.

Dobre si pamätám situáciu, keď na jeseň 2001 Laco Cisárik priviezol chlapov na školenie obslúh LV do Jasnej a prvý raz sme sa dozvedeli o výstavbe tohto nového strediska. Ukázal nám niekoľko fotografií z výstavby, nad ktorými sme neveriacky krútili hlavami. Všetko rozkopané, káblové ryhy, technológia zasnežovania len rozložená, rozostavené objekty, buldozér zarytý v zemi, v hornej časti sneh. Jednoducho sme neverili, že sa tam bude v zime lyžovať. Skutočnosť však potvrdila tvrdenie Laca Cisárika, že v nadchádzajúcej zime to bude všetko fungovať.

V zimnej sezóne 2006 pribudla do strediska nová štvormiestna sedačková lanovka firmy Doppelmayr, popri ktorej bola predĺžená aj zjazdovka.

V posledných rokoch tu výrazne investovali do rozšírenia zasnežovania, najmä posilnenia počtu snežných diel, čo bolo nevyhnutné aj pre iných prevádzkovateľov pre nízky počet mrazivých dní vhodných na zasnežovanie.

O tom, ako stredisko vyzerá dnes a aké služby poskytuje, si mohli odskúšať účastníci XXVIII. ročníka pretekov lanovkárov a vlekárov.

K lyžiarskemu stredisku Snowland vo Valčianskej doline treba ešte dodať, že sa stalo ďalším, v poradí už 18. lyžiarskym strediskom, v ktorom sa konalo toto lanovkárske podujatie. Tým sa plní aj jeden zo zámerov organizátorov usporadúvať preteky v nových, pre stálych účastníkov možno ešte nepoznaných lyžiarskych lokalitách a terénoch Slovenska.

Novinkou tohtoročných pretekov bolo prevrátené poradie, pretekalo sa prvý deň, teda 8. marca a spoločenské podujatie, vrátane zasadnutia predstavenstva ZZ LAVEX, bolo plánované na večer a druhý deň. Táto zmena možno niektorým účastníkom nevyhovovala, je však dobré, že sa vyskúšala aj takáto alternatíva podujatia. Účastníkov, ktorí chodia pravidelne len na samotné preteky, tzv. jednodňových, sa táto zmena prakticky nedotkla.

Nevieme, ako sa budú preteky organizovať v budúcnosti, naše názory a podnety isto pomôžu pri rozhodovaní. Samozrejme, nie je možné všetkým vyhovieť, našou snahou je však zachovať športovú i spoločenskú časť podujatia.

Foto: M. Grešo



Účastníci pretekov lanovkárov a vlekárov



Preteky lanovkárov



Víťazky kategórie žien



Najúspešnejší z kategórie mužov nad 55 rokov



Víťazi kategórie 45 - 55 rokov

Všetci, ktorí podobné športovo-spoločenské podujatia organizujú, vedia, že na záujem a účasť má vplyv mnoho rôznych podmienok - termín, počasie, cena, vzdialenosť, doprava, možnosti strediska, možnosť uvoľnenia sa z pracovného vyťaženia a pod. Preto aj organizátori pretekov musia brať do úvahy aktuálne a nepredvídané okolnosti a prispôbiť sa im.

Jedným zo základných rozhodnutí je výber termínu. S jeho výberom sme v tomto roku trafili prakticky do posledného, na lyžiarske podmienky kvalitného týždňa. Keď si spätne pozrieme vývoj ďalšieho počasia po pretekoch, vieme, že prudké oteplenie a silné dažďové preháňky predčasne do desiatich dní po pretekoch ukončili na prírodný sneh skúpu zimnú lyžiarsku sezónu vo väčšine slovenských zimných stredísk. Tohtoročné počasie akoby chcelo počkať na naše preteky a po ich skončení sa aj ono rozhodlo zimu ukončiť. V posledných rokoch sme pri príprave podujatia vždy pred pretekmi mali obavy o počasie, v tomto roku pomerne stabilné mrazivé počasie takmer tri týždne pred pretekmi nás nechávalo bezstarostnými.



V plnom nasadení

Keď sa vrátíme k priebehu samotných pretekov, všetko prebiehalo v pohode podľa rozpisu. Po raňajšej prezentácii sa začalo presne o 11. hodine so štartom jedného kola obrovského slalomu tradične v piatich kategóriách. Priaznivé počasie a perfektne pripravená zjazdovka boli zárukou spokojnosti pretekárov a ostatných účastníkov. Na štart XXVIII. ročníka sa postavilo 140 pretekárov, ktorých odhadom podporovalo 50 - 70 ďalších účastníkov podujatia.

Trať obrovského slalomu s 26 brámkami postavil za pomoci domácich organizátorov Roman Murín, s meraním času a ozvučením cieľa si ako vždy poradil neodmysliteľný pravidelný účastník pretekov Jaro Štancel z Kežmarku. O technické zabezpečenie - materiál, úpravu trate, postavenie štartu, cieľa, občerstvenia sa starali domáci organizátori z LS Valča na čele s Lacom Cisárikom,



Kategória mužov 35 - 45 rokov

pre ktorých malou odmenou môže byť trojnásobné zastúpenie na stupňoch víťazov.

Prehľad o tom, kto a ako sa na trati snažil, je vo výsledkovej listine, z ktorej sa dajú vyčítať okrem umiestnenia aj všetky ďalšie štatistické údaje. Víťazom ceny Putovný pohár lanovkára sa stal, tak ako v predchádzajúcom roku (treba pripomenúť, že už 6. raz - bol víťazom v rokoch 1996, 1997, 2003, 2004, 2010), stále dobrý Peter Klauz z LS Salamandra Resorts Banská Štiavnica. Bol o štyri stotiny lepší ako druhý Jozef Dibdiak zo Ski Seven Dolný Kubín, ktorý bol celkovým víťazom v roku 2007.

Ak si pripomenieme minulosť pretekov, vieme, že po štvrtom víťazstve Petra Klauza v roku 2004 na XXI. ročníku v Zuberco, sa Ing. Tomáš Fried, zástupca firmy Doppelmayr na Slovensku, ktorá putovný pohár do súťaže v roku 1995 venovala, rozhodol odovzdať tento pohár Petrovi Klauzovi ako uznanie jeho kvalít s tým, že sa venuje nová cena pre spretrenie pretekov a vyššiu motiváciu pretekárov. V súčasnosti sa súťaží o druhý putov-



Najmladšia kategória mužov



ný pohár, ktorý od XXII. ročníka venoval čestný predseda združenia Ing. Ivan Sútoris. Aktuálne sú aj v minulosti prijaté zásady pre získanie tejto ceny, teda tri víťazstvá za sebou, alebo päť celkove. To znamená, že tohtoročnému víťazovi stačí zvíťaziť aj o rok a stane sa tak držiteľom druhého putovného pohára.

V rámci záverečného vyhodnotenia pretekov boli pre ďalších víťazov v jednotlivých kategóriách pripravené poháre a prví traja dostali medaily, ďalšie nespočetné vecné ceny od sponzorov boli v rámci tomboly vyžrebované pre štartujúcich pretekárov.

Ceny víťazom i ceny z tomboly odovzdali riaditeľ združenia Miroslav Grešo, podpredseda združenia Dušan Mikloš a predseda združenia Ján Gavalier, ktorý aj v tomto roku stál na štarte pretekov vo svojej kategórii a je jedným z mála, ak nie jediný, čo sa ako pretekár zúčastnil všetkých XXVIII. ročníkov.

Vecné ceny do tomboly venovali a tradičnú štedrosť tomuto podujatiu prejavili títo sponzori:

- SNOWLAND Valčianska dolina, Valča
- SKI PARK, a. s., Ružomberok
- TMR, a. s., Jasná
- B & B papier, Liptovský Mikuláš
- SCAN QUILT, Liptovský Mikuláš
- Slavo Pňáček, Kubínska hoľa
- ŠPORTCENTRUM, s. r. o., Liptovský Ján
- Pozemkové spoločenstvo, Ploštín
- SKI CHEM Svit, Svit

- TATRALIFT, a. s., Kežmarok
- LK CHIRANA, Stará Turá
- PRO SKI, a. s., Winter Park, Martinské hole
- JASED, s. r. o., Belá - Dulice
- Žiarce, a. s., Demänovská dolina
- LK Pezinská Baba, Pezinok
- Štancel J. - časomiera, Kežmarok
- TERMONT, s. r. o, Martin
- ROHÁČE, s. r. o., Zuberec
- MADAST, s. r. o., Bratislava
- SITOUR, s. r. o., Banská Bystrica
- SNOWSTAR, s. r. o., Poprad
- JP HULA Ján/Leitner, Bratislava
- VALMAN, Banská Bystrica
- JOSU Koliba, Zuberec
- TATRAWEST, s. r. o., Zuberec
- PARK SNOW - 1. Tatranská, a. s., Štrbské Pleso
- LAVEX, Liptovský Mikuláš

K pohode a dobrej nálade prispelo nielen počasie, myslím si, že aj možnosti strediska - všetko blízko, samotný cieľ a priestor okolo s možnosťou posedenia, podebatovania a pozerania priebehu pretekov s nejakým nápojom v ruke, tradičné kvalitné občerstvenie, samozrejme s dobrým vínom, ako aj možnosť dobre si zalyžovať počas celého dňa. Veríme, že každý, kto tam bol, si prišiel na svoje na trati pretekov či v rámci posedenia a stretnutia s priateľmi.

Na záver chceme poďakovať domácim organizátorom - všetkým zástupcom Snowland Valčianska dolina, ktorí sa podieľali na technickom zabezpe-

čení. Vďaka patrí predovšetkým Lacovi Cisárikovi a partii technikov, zvlášť vedeniu firmy Yeti, s. r. o., Valča, ktorá je prevádzkovateľom lyžiarskeho strediska, ktoré umožnilo, aby sa preteky vo Valči mohli konať. Poďakovanie patrí aj Jarovi Štancevi a všetkým, ktorí sa na príprave a organizovaní týchto vydarených pretekov podieľali. Osobitné poďakovanie patrí všetkým sponzorom pretekov. Veríme, že pretekom zachovajú priazeň aj na nasledujúcom XXIX. ročníku. Ponuku na organizovanie a miesto konania radi od LS privítame.

Spracoval Peter Grieš

ZUSAMMENFASSUNG

Der Interessenverband LAVEX organisiert jedes Jahr am Ende der Skisaison das traditionelle Skirennen der Seilbahn- und Skiliftarbeiter. Dieses Jahr fand das Skirennen zum 28. Mal statt. Der Sieger wurde Peter Klauz aus dem Skizentrum Salamandra Resorts in Banská Štiavnica, der zum 6. Mal gewonnen hat und ist bereits der Träger des ersten Wanderpokals.

SUMMARY

Every year at the end of the ski season, the interest association LAVEX organises the traditional ski race of cableway and ski-lift workers. This year, the ski race took place for the 28th time. The winner was Peter Klauz from the ski resort Salamandra Resorts in Banská Štiavnica, who won for the 6th time and is already the winner of the challenge cup.

Výsledková listina XXVIII. ročníka pretekov

Obrovský slalom

Por. č.	Št. č.	Meno	Ročník	Klub	Čas	Odstup
Ženy						
1	1	Zuzana Murinová	1972	Yeti Martin	51.35	
2	6	Zuzana Štefanovičová	1975	Yeti Martin	52.76	1.41
3	4	Zuzana Žideková	1983	Technoalpin Žilina	54.17	2.82
4	5	Olga Forgáčová	1968	Športcentrum L. Ján	55.05	3.70
5	7	Zuzana Repková		LK Baba Pezinok	56.45	5.10
6	3	Barbora Jurášová	1988	1. Ružomerská lyž., a. s.	57.01	5.66
7	2	Ľubica Matľková	1973	Poz. spol. Ploštín	1.01.24	9.69

Muži VI. nad 55 rokov

1	32	Vlastimil Tréger	1953	TJ Tatran Nižná Boca	48.77	
2	19	Jozef Horský	1948	Obec Polomka	52.13	3.36
3	25	Ján Matejka	1951	Yeti Martin	54.75	5.98
4	20	Ing. Peter Erdély	1954	Auto Raster Zvolen	55.34	6.57
5	31	Stanislav Moric	1946	Yeti Martin	56.01	7.24
6	30	Miroslav Šupala	1944	TJ Tatran Nižná Boca	56.57	7.80
7	37	Jaroslav Meriač	1942	Yeti Martin	56.65	7.88
8	20	Ivan Risk	1956	HNB Prievidza, Chata Barbora	58.16	9.39
9	18	Ján Dropa	1942	ZŠK Jasná	58.46	9.69
10	17	Ing. Ján Gavalier	1945	LAVEX L. Mikuláš	1.00.70	11.93
11	24	Bohuš Frolo	1948	Jased Belá-Dulice	1.01.43	12.66
12	21	Ing. Ľubomír Chovan	1956	LK Lysá Sabinov	1.01.96	13.19
13	38	Jozef Kachút	1950	LKT Stankovany Rojkov	1.02.20	13.43
14	23	Miroslav Hanka	1954	LK Baba Pezinok	1.03.44	14.67
15	34	Miroslav Soukup	1951	SKI Aréna Fačkovské sedlo	1.04.49	15.72
16	28	František Lapšanský	1953	Snowwork Mlyny	1.04.55	15.78

Por. č.	Št. č.	Meno	Ročník	Klub	Čas	Odstup
17	22	Miloš Cuker	1951	Besna Drienica	1.04.97	16.20
18	27	Jozef Kráľovič	1950	LK Chirana Stará Turá	1.05.13	16.36
19	14	Jozef Šoffa	1944	SKI Sport centrum Kavečany	1.05.59	16.82
20	12	Jozef Markovič	1950	Jased Belá-Dulice	1.07.36	18.59
21	15	Ján Macek	1943	Jasná N.T. LD Chopok sever	1.11.04	22.27
22	16	Milan Olejár	1943	Besna Drienica	1.11.85	23.08
23	35	Milan Kostrej	1946	SKI Aréna Fačkovské sedlo	1.13.72	24.95
24	11	Jozef Král	1954	Yeti Martin	1.15.19	26.42

DSQ vylúčení

13 Ján Očenáš 1954 KST Podkonice

MUŽI III. 45 - 55 rokov

1	49	Jozef Dibdiak	1957	Ski Seven D. Kubín	47.44	
2	80	Richard Králik	1965	TMR T. Lomnica	49.18	1.74
3	75	Štefan Želasko st.	1957	SKI Plejsy Košice	49.42	1.98
4	57	Ľubomír Murárik	1961	SKI Čertov	50.63	3.19
5	70	Ivan Melichač	1965	1. Ružomerská lyž., a. s.	50.93	3.49
6	68	Slavomír Pňáček	1962	Orava Ski Park	51.64	4.25
7	50	Július Gánoczy	1960	Športcentrum Oščadnica	53.32	5.88
8	79	Zoltán Lukáč	1959	Opalisko Závažná Poruba	55.16	7.72
9	62	Maroš Brzák	1964	Jased Belá-Dulice	56.55	9.11
10	47	Ing. Mikuláš Kolesár	1965	Tatralift Kežmarok	57.94	10.50
11	65	Ing. Roman Petras	1961	Tatralift Kežmarok	58.06	10.62
12	76	Jozef Majerčík	1960	Obec Polomka	58.15	10.71
13	64	Zdeno Danko	1964	TRM Dem. Dolina	58.80	11.36



Por. č.	Št. č.	Meno	Ročník	Klub	Čas	Od-stup
14	45	Štefan Belica	1963	UKOS B. Bystrica	59.11	11.67
15	78	Igor Labun	1964	Ski Park Chlmec	59.47	12.03
16	41	Slavomír Kašiak	1957	Športcentrum L. Ján	1.00.38	12.94
17	72	Igor Bobák	1959	Slov. lyž. múzeum Podkonice	1.00.42	12.98
18	42	Jozef Vermeš	1963	Obec Mlynky	1.01.06	13.62
19	44	Ing. Peter Malina	1961	Tatralift Kežmarok	1.01.13	13.69
20	53	Luboš Brzák	1966	Jased Belá-Dulice	1.02.46	15.02
21	43	Ivan Švaňa	1966	Športcentrum Ošcadnica	1.03.35	15.91
22	63	Alfonz Michalák	1961	Tatralift Kežmarok	1.03.59	16.15
23	59	Alfred Franko	1959	Obec Mlynky	1.04.98	17.54
24	58	Karol Vrana	1961	UKOS B. Bystrica	1.05.03	17.59
25	71	František Lamper	1956	UKOS B. Bystrica	1.05.60	18.16
26	48	Miroslav Hudák	1958	Ski Chem Svit	1.05.73	18.29
27	58	Ing. Miroslav Schmidt	1958	Tatralift Kežmarok	1.06.96	19.52
28	54	Ivan Bartek	1959	Tatralift Kežmarok	1.11.93	24.49
29	66	Miroslav Kaluža	1956	LK Lysá Sabinov	1.13.79	26.35
30	73	Róbert Štífl	1965	Pro Ski LS Mart. hole	1.18.92	31.48

DNF - odstúpili

48	Michal Petrov	1959	TMR T. Lomnica
51	Ivan Medved	1961	Ski Centrum Mýto p. Ďumb.
52	Ing. Peter Nanky	1957	1. Ružomerská lyž., a. s.
62	Rastislav Novotný	1956	LK Chirana Stará Turá
74	Dušan Šimko	1958	Besna Drienica

Muži II. 35 - 45 rokov

1	111	Mgr. Peter Klauz	1971	Salamandra Resort	47.40	
2	119	Miroslav Šuriňák	1971	Tatrawest Zuberec	49.23	1.83
3	108	Svetoslav Lengyel	1966	1. Ružomerska lyž., a. s.	51.49	4.09
4	91	Ivan Budaj	1973	SKI Centrum, Mýto p. Ďumb.	52.73	5.33
5	118	Rastislav Mašionka	1974	Opalisko Závažná Poruba	53.70	6.30
6	121	Roman Kendera	1967	Tatrawest Zuberec	53.81	6.41
7	101	Vladimír Válek	1975	1. Tatranská Štrb. Pleso	53.92	6.52
8	87	Roman Slivenský	1974	Obec Mlynky	54.16	6.76
9	105	Lubomír Lieskoviansky	1975	Obec Mlynky	54.35	6.95
10	92	Branislav Kékeši	1972	Salamandra Resorts	54.39	6.99
11	109	Maroš Korfanda	1972	Snowwork Mlynky	54.67	7.27
12	116	Erik Trašky	1975	Yeti Martin	55.18	7.78
13	93	Dušan Šomega	1974	ParkSnow Donovaly	55.88	8.48
14	98	Remus Dobias	1971	Ski Chem Svit	56.65	9.25
15	110	Michal Legutky	1968	Ski Chem Svit	56.89	9.43
16	84	Peter Srnka	1971	SKI Centrum Mýto p. Ďumb.	57.60	10.20
17	88	Peter Kráľ	1971	Športcentrum L. Ján	57.63	10.23
18	112	Peter Poliak	1966	Snowwork Mlynky	59.34	11.94
19	107	Vladimír Mierka	1970	1. Tatranská Štrb. Pleso	59.35	11.95
20	120	Ján Bažík	1972	Tatrawest Zuberec	1.00.18	12.78
21	96	Rastislav Gonšenica	1975	Roháče Zuberec	1.00.65	13.25
22	99	Mgr. Luboš Farkaš	1972	Tatralift Kežmarok	1.00.84	13.44
23	114	Ján Hudec	1968	Alpína Zuberec	1.01.14	13.74
24	82	Ondrej Hudec	1970	Roháče Zuberec	1.01.48	14.08
25	106	Lubomír Garan	1967	Tatralift Kežmarok	1.02.91	15.51
26	94	Richard Dostal	1967	LK Baba Pezinok	1.03.11	15.71
27	85	Vladimír Vraždiak	1969	1. Ružomerska lyž., a. s.	1.03.17	15.77
28	102	Ivan Mozola	1974	SKI Centrum Mýto p. Ďumb.	1.03.46	16.06

Por. č.	Št. č.	Meno	Ročník	Klub	Čas	Od-stup
29	81	Rudolf Macháček	1975	1. Ružomerská lyž., a. s.	1.04.04	16.64
30	89	Jozef Šuliga	1974	1. Tatranská Štrb. Pleso	1.05.47	18.07
31	104	Branislav Jendruščák	1968	Tatralift Kežmarok	1.06.26	18.86
32	100	Milan Malčovský	1967	Besna Drienica	1.06.95	19.55
33	86	Richard Šesták	1971	Pro Ski LS Mart. hole	1.10.21	22.81
34	97	Miroslav Binder	1975	Žiarce D. Dolina	1.21.79	34.39
35	83	Marián Kendera	1970	1. Ružomerská lyž., a. s.	1.26.04	38.64

DNF - odstúpili

113	Peter Fraňo	1968	UKOS B. Bystrica
117	Peter Grofčík	1969	Obec Mlynky

Muži I. do 35 rokov

1	160	Michal Bekeš	1989	Ski Bachledova	48.18	
2	152	Štefan Jančo	1982	Roháče Zuberec	48.22	0.04
3	123	Milan Sumka ml.	1990	Jased Belá-Dulice	51.36	3.18
4	133	Jakub Moravčík	1984	HNB Prievidza Chata Barbora	54.30	6.12
5	162	Miroslav Jantolák	1979	Tatrawest Zuberec	54.46	6.28
6	150	Peter Bracho	1978	Orava Skipark	54.73	6.55
7	157	Michal Bažík	1983	Alpína Zuberec	55.69	7.51
8	145	Ján Buocik	1983	Pro Ski LS Mart. hole	55.70	7.52
9	140	Jaroslav Jamriška	1981	Pro Ski LS Mart. hole	56.13	7.95
10	163	Peter Chovančák	1980	Tatrawest Zuberec	56.25	8.07
11	142	Jakub Semančík	1991	LK Baba Pezinok	56.29	8.11
12	158	Michal Hanus	1980	HNB Prievidza Chata Barbora	56.36	8.18
13	122	Slavomír Šuriňák	1976	Alpína Zuberec	56.65	8.47
14	161	Martin Kačelík	1977	Tatranská HS DZ	57.50	9.32
15	147	Denis Michna	1976	Tatralift Kežmarok	57.72	9.54
16	180	Miroslav Vermeš	1989	Obec Mlynky	58.00	9.82
17	153	Tomáš Urban	1981	Žiarce Dem. Dolina	58.09	9.91
18	141	Dušan Vinžik	1983	1. Ružomerská lyž., a. s.	59.09	10.80
19	137	Zdeno Mikuš	1981	TRM D. Dolina	1.01.77	12.59
20	138	Jaroslav Matys	1984	Roháče Zuberec	1.01.61	13.43
21	146	Tomáš Šlauka	1980	TMR D. Dolina	1.02.14	13.96
22	134	Peter Staroň	1977	TMR D. Dolina	1.02.38	14.20
23	125	Vladimír Mišta	1983	1. Ružomerská lyž., a. s.	1.02.57	14.39
24	154	Jozef Kľačko	1982	HNB Prievidza Chata Barbora	1.02.66	14.48
25	124	Vladislav Mašičák	1988	Besna Drienica	1.02.94	14.76
26	143	Tomáš Pavčo	1982	Alpína Zuberec	1.02.99	14.81
27	129	Lukáš Borsík	1989	Alpína Zuberec	1.03.17	14.99
28	149	Roman Hotera	1976	Technoalpin Žilina	1.05.30	17.12
29	151	Juraj Záborský	1981	TMR D. Dolina	1.05.99	17.81
30	126	Lukáš Bencúr	1989	TMR D. Dolina	1.09.02	20.84
31	131	Kamil Podolský	1982	Snowwork Mlynky	1.09.59	21.41
32	148	Ján Švec	1978	TMR D. Dolina	1.12.85	24.67
33	155	Radoslav Lapšanský	1979	Obec Mlynky	1.22.63	34.45

DNF - odstúpili

127	Juraj Soska	1984	Tatralift Kežmarok
128	Milan Ogurnák	1976	TMR D. Dolina
132	Marek Šiška	1981	Roháče Zuberec
135	Lukáš Pavčiak	1991	1. Ružomerská lyž., a. s.
138	Marián Koreň	1982	Salamandra Resorts
164	Anton Malčovský	1982	Besna Drienica



Pretekári zo Zuberca s pohárom víťazov



Veselá partia účastníkov pretekov



Oznamy a informácie

Zasadnutie prezídia Zväzu cestovného ruchu SR

Už štvrté zasadnutie prezídia Zväzu cestovného ruchu SR sa uskutočnilo 12. apríla 2011 v hoteli Chopin v Bratislave. Prerokovalo aktuálne otázky, týkajúce sa marketingovej stratégie Slovenskej agentúry pre cestovný ruch a novely zákona č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu.

Pripomienky k marketingovej stratégii, ktoré členovia prezídia spracovali do deviatich bodov, obsahujú podporu stratégií, ktorá svojim obsahom a rozsahom sa komplexne zaoberá pozíciou SACR v jej dominantných aktivitách a dotýka sa nepriamo všetkých účastníkov branže cestovného ruchu. Navrhujú vízie, riešenia a ciele pre trvalý rozvoj cestovného ruchu v SR v krátkodobom časovom horizonte. Súčasne je však v pripomienkach poukázané na absenciu komplexnejšieho riešenia dlhodobej stratégie – po roku 2013, a to tak z vecného hľadiska, ako aj z finančného hľadiska.

Marketingová stratégia pozitívne hodnotí podmienky pre trvalý rozvoj kúpeľného a zdravotného cestovného ruchu, poukazuje pritom na závery realizovaného výskumu a v dovolenkových modeloch dáva prioritu podobnej línii kúpele a wellness, pritom v komunikačnej stratégii, ako aj v časti o čerpaní finančných prostriedkov zo ŠF táto priorita nie je viditeľná.

Marketingová stratégia medzi silné stránky cestovného ruchu na Slovensku zaraďuje aj zimný cestovný ruch, ktorý má spomedzi okolitých štátov (okrem Rakúska) krajín V4 najlepšie podmienky práve na Slovensku. Stratégia zimmému cestovnému ruchu podľa názoru členov prezídia venuje málo priestoru rozboru jeho možností a jeho celkovému prínosu v tvorbe HDP. K slabým stránkam by bolo treba doplniť, že vzhľadom na potenciálne možnosti rozvoja ZCR sú tu reálne, niekedy neprekonateľné prekážky, spočívajúce v platnej legislatíve.

Ďalej sa prezídium Zväzu cestovného ruchu vyjadrilo aj k otázke oživenia domáceho cestovného ruchu deklarovanými aktivitami zatriktívnenia Slovenska u domáceho obyvateľstva. Navrhovanými opatreniami na podporu domáceho cestovného ruchu sa vzbudí záujem zo strany obyvateľstva, čo bude nepriama podpora podnikania v cestovnom ruchu. Aktivity navrhované v stratégií sú aj v tomto segmente však len v rovine krátkodobej stratégie, čo je pomerne krátky čas na zabezpečenie rozvoja domáceho cestovného ruchu.

Po krátkej informácii prezidenta zväzu k novele zákona č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu a informácii o vstupe ZCR SR do Republikovej únie zamestnávateľov Slovenska prezident zväzu rokovanie ukončil.

23. valné zhromaždenie Slovenskej asociácie cestovných kancelárií a cestovných agentúr

V kúpeľnom meste Piešťany sa v hoteli Park v dňoch 8. – 10. apríla 2011 konalo 23. valné zhromaždenie SACKA, ktoré bolo spojené s oslavami 20. výročia založenia asociácie. Podujatia sa zúčastnil rekordný počet členov, ktorí zhodnotili dve desaťročia fungovania svojho profesijného združenia a absolvovali aj tradičný jarný odborný seminár.

Slávnostné zasadnutie otvoril prezident SACKA Tomáš Hasala, ktorý privítal významných hostí z branže cestovného ruchu, predovšetkým generálneho riaditeľa Sekcie turizmu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Júliusa Hudeca a generálneho riaditeľa SACR Petra Belinského, ako aj zástupcov partnerských profesijných organizácií združených v novozaloženom Zväze cestovného ruchu SR.

Prítomným účastníkom pripomenul začiatky SACKA a stručnú chronológiu vývoja asociácie. Pozvaných hostí a predchodcov na poste prezidenta SACKA požiadal, aby sa zamysleli nad významom SACKA v kontexte slovenského cestovného ruchu. Na roky účinkovania postupne spomínali bývalí prezidenti SACKA Július Cmorej, Tibor Bajanič, Róbert Kohlmann a Stanislav Macko.

Súčasný prezident Tomáš Hasala v záverečnom prejave vyzdvihol fakt, že SACKA po 20 rokoch úspešného fungovania na báze dobrovoľného združovania zastrešuje 90 % predaja zájazdov

a so 161 členmi má výnimočnú pozíciu v štruktúrach cestovného ruchu na Slovensku. Poďakoval sa všetkým doterajším funkcionárom a aktívnym členom za ich prínos a vyjadril pranie, aby sa pôsobenie asociácie aj nasledujúcich 20 rokov nieslo v duchu vysokej odbornosti, korektnej spolupráce a úsilia o rozvoj cestovného ruchu na Slovensku.

Odborný seminár už tradične otvorila daňová problematika - aktuálna téma DPH v činnosti cestovných kancelárií v podaní metodičky Daňového riaditeľstva SR Kataríny Sližikovej a diskusia na tému odškodňovania klientov v celoeurópskom kontexte, ktorú viedol viceprezident SACKA Pavol Komora. Veľký záujem vzbudilo vystúpenie prezidenta novozaloženého Zväzu cestovného ruchu SR Stanislava Macka, ktorý informoval o zložitej procese zakladania ZCR SR, o jeho prioritách pre prvý rok fungovania, ako aj o dlhodobej vízii celozostovného zväzu. V príhovore vyzdvihol, že SACKA nielenže patrila k iniciátorom a zakladajúcim členom ZCR SR, ale zvolením jej zástupcu do čela ZCR SR zobrala na seba zodpovednosť za úspešný štart tohto ambiciózneho projektu. Prezident SACKA Tomáš Hasala opätovne zdôraznil dôležitosť legislatívneho procesu na európskej úrovni, do ktorého asociácia aktívne vstupuje prostredníctvom združenia ECTAA, ktoré združuje národné asociácie cestovných kancelárií a cestovných agentúr v Európe.



23. valné zhromaždenie SACKA

M. G.



V rámci slávnostného večera na ukončení podujatia vystúpil Pavol Hammel

O podpore kvality a bezpečnosti služieb v cestovnom ruchu hovorila Alexandra Očkayová, najmä v súvislosti s novými produktmi z oblasti certifikácie služieb. Odborný seminár uzavrela prezentácia rakúskej spolkovej krajiny Steiermark, ktorá v posledných rokoch láka čoraz viac slovenských turistov.

Bodkou za odborným seminárom bola pozvánka do Salzburgu, kde sa v novembri uskutoční jesenné zasadnutie SACKA, ktoré je už tradične organizované v atraktívnych zahraničných turistických centrách.

Podujatie ukončil slávnostný večer, v rámci ktoré-

ho vystúpil Pavol Hammel a ďalší hudobní hostia. Nezabudlo sa na tortu s cestovateľskými motívami a ochutnávku kvalitných vín. Celému večeru však dominovali spomienky na 20 rokov aktívneho života asociácie a plány do budúcnosti.

23. valné zhromaždenie SACKA sa konalo na druhý deň v odpoľudňajších hodinách. Rokovanie valného zhromaždenia viedol prezident SACKA Tomáš Hasala. V správe o činnosti SACKA za turistický rok 2010/2011 zhodnotil uplynulé funkčné obdobie orgánov SACKA, pričom vyzdvihol najmä aktivity v oblasti tvorby legislatívy a medzinárodnej spolupráce, ako aj v oblasti informovania verejnosti, kde má SACKA v rámci slovenského cestovného ruchu výsadné postavenie.



Nechýbala ani jubilejná torta

Osobitnú pozornosť venoval významu založenia Zväzu cestovného ruchu SR, ktorý nazval historickým okamihom. Valné zhromaždenie schválilo plnenie rozpočtu v turistickom roku 2010/2011, ako aj plán činnosti a rozpočet na turistický rok 2011/2012.

Najdôležitejšími bodmi valného zhromaždenia bolo schválenie nového Etického kódexu SACKA a súvisiaca novela stanov SACKA. Cieľom novely oboch kľúčových dokumentov asociácie bola nielen ich aktualizácia, ale aj posilnenie úlohy dozornej rady SACKA, ktorú si vyžiadala prax.

Na záver 23. valného zhromaždenia si členovia SACKA zvolili na obdobie nasledujúcich dvoch rokov nové prezídium, dozornú radu a prezidenta SACKA, ktorým bol opätovne zvolený Tomáš Hasala. Dozorná rada si na svojom prvom zasadnutí opätovne zvolila za predsedníčku Zuzanu Balaschovú. SACKA vykročila do ďalších 20 rokov činnosti v duchu kontinuity.

Prijemným záverom sobotného programu bol Chorvátsky večer. Nedeľné predpoludnie využili prítomní členovia na prehliadku Piešťan a hotela Thermia Palace.

Mgr. Ivan Schwarz,
generálny sekretár SACKA



InterAlpin 2011

V dňoch od 4. 5. - 6. 5. 2011 v Innsbrucku otvorili medzinárodný veľtrh horskej techniky - InterAlpin 2011. V tomto roku sa ho zúčastnilo 600 vystavovateľov, čo je oproti roku 2009 o 100 vystavovateľov viac. K dispozícii bola výstavná plocha 35 000 m². Očakávala sa návšteva vyše 18 000 špeciálnych návštevníkov zo 64 krajín sveta.

Oproti roku 2009 bolo niekoľko zmien v umiestnení niektorých veľkých firiem. Spomeniem len firmy Doppelmayr a Kässbohrer, ktoré boli tentoraz umiestnené v hale H1. Ich miesto v hale H4 zaujala firma Leitner so svojimi divíziami Leitner ropeways, Prinoth, Leitwind, Lenko, Demac a Sigma. Predstavených bolo veľa novínok, z ktorých sme vybrali:

Firma **Alpi-mountain** predstavila patentovaný nosič bicyklov, montovaný na sedačky lanoviek.

Leitner vystavoval novú 10-miestnu kabínu a kabínu s preskleným dnom, ako aj novú, celú žltú, 8-miestnu sedačku s bublinou.

TechnoAlpin vystavoval dve novinky, a to zasnežovací kanón T40 s kompaktnými rozmermi, minimálnou hmotnosťou, s dobrými manipulačnými vlastnosťami a skvelou energetickou bilanciou (12,5 kW výkon turbíny a 4 kW kompresorový výkon). Ďalej to bolo tyčové snežné delo V3 s novou hlavou, kde špeciálny systém prenosu tepla zaručuje, že hlava nezamrzá ani v extrémne nízkych teplotách.

Prinoth vystavoval nové snežné vozidlo Sherpa Winde.

Kässbohrer predstavil nové snežné vozidlo EQ-2.

Noviniek, samozrejme, aj z iných firiem, bolo skutočne oveľa viac a len priamy účastník výstavy ich mal možnosť objaviť. Potešujúcou skutočnosťou bolo, že zo Slovenska boli na tejto výstave zástupcovia z mnohých lyžiarskych stredísk.

Text a foto: Ján Hulla



Zasnežovací kanón T-40 - Technoalpin



Expozícia firmy Doppelmayr



Výstavný stánok Pomy



Expozícia firmy Leitner



Návštevníci zo Slovenska v expozícii Sitour



Alpi-mountain predstavil nosič na bicykle pre sedačky



Novinku SPV predstavila firma Prinoth

OL TRADE



MOBILYS MRA6

- * Rubis Evolution
výška 6 m
- * samostatne stojaci
automat
- * kompresor:
4 kW
- * spotreba vzduchu:
28 m³/h
- * minimálny tlak:
18 bar
- * Maximálny prietok
vody: 25 m³/h
- * štartovacia teplota:
- 2° C VT
- * kompaktný podvozok
- * hmotnosť: 450 kg
- * Manévrovatelné
pomocou
štvorkolky
alebo snežného
skútra

SNOW PROCESS



Zo života našich stredísk

Lyžiarske stredisko Orava-Snow

L yžiarske stredisko Orava-Snow leží v najchladnejšej slovenskej doline, v Oravskej Lesnej. Nachádza sa v pohorí Oravských Beskýd, ktoré sa ťahajú pozdĺž hranice s Poľskom. Stredisko sa vyznačuje bohatým výberom rôznorodých širokých a kvalitne upravených lyžiarskych tratí. Je priam stvorené pre rodinnú lyžovačku. Pri našej návšteve nám konateľ strediska Ing. Róbert Škripko o stredisku porozprával viac.

Na začiatku nášho rozhovoru sme Ing. Škripka požiadali, aby čitateľom bližšie predstavil lyžiarske stredisko - kedy vzniklo a kedy on ako vlastník do strediska vstúpil. Zaujímali nás aj možnosti dostupnosti do strediska a jeho vybavenie dopravnými zariadeniami a traťami.

Lyžiarske stredisko vzniklo niekedy v 80. rokoch minulého storočia, kedy tu obec postavila jeden lyžiarsky vleč a k nemu chatu, ktorá bola veľmi známa. My sme stredisko od obce kúpili v roku 2004 a odvtedy pôsobíme v Oravskej Lesnej.

Vstúpili sme sem so zámerom rozvíjať toto stredisko, tento zámer postupne aj naplňujeme. V roku 2006 sme začali s výstavbou sedačkového lanovky, ktorú sme v roku 2007 uviedli do prevádzky. Odvtedy sme realizovali niekoľko ďalších významných investícií do rozvoja strediska.

Vybudovali sme komplexnú infraštruktúru vrátane parkoviska, reštaurácií, klziska a ďalších doplnkových služieb. Rovnako sme vybudovali technické zasnežovanie, ktoré pokrýva v zásade celé stredisko, teda realizovali sme významné investície, ktoré rozšírili kapacitu strediska a rozšírili sme aj zjazdové trate.

Stredisko sa nachádza v najsevernejšej slovenskej doline v Oravskej Lesnej. Leží prakticky na hranici s Poľskom a blízko hraníc s Českom, z čoho vyplýva aj naša hlavná klientela. Zameriavame sa na získanie návštevníkov z Poľska, chodia aj lyžiari zo Slovenska a aj z Českej republiky.

Stredisko v súčasnosti poskytuje 8,6 km zjazdových tratí, máme päť dopravných zariadení - z toho je jedna sedačková lanovka a štyri lyžiarske vleky. Trate sú vhodné pre rodiny s deťmi aj tých najmenších, ale máme tu trate aj pre náročnejších lyžiarov.

Ako je to s garanciou snehu, zasnežujete všetky lyžiarske trate?

Áno, zasnežujeme trate pri každom dopravnom zariadení, nakoľko pri každom máme viacero tratí. Vieme garantovať prípravu technického snehu tak, aby všetky dopravné zariadenia boli v prevádzke. V zásade sú takmer dve tretiny tratí pokryté technickým snehom.

Okrem lyžovania, aké služby môžete návštevníkom ponúk-



Ing. Róbert Škripko, LS Oravská Lesná

nut' v prípade nepriaznivého počasia či únavy lyžiarov? Vaše stredisko sa zameriava predovšetkým na rodiny s deťmi, ktoré sú často po jednom - dvoch dňoch už unavené.

V stredisku máme klzisko, snoutubing a ďalšie atrakcie, ktoré sú zaujímavé aj pre denných návštevníkov. K dispozícii je lyžiarska škola, lyžiarska škôlka pre deti, detský kútik, psie záprahy a pod. Pre nelyžiarov alebo pre večerný program sú služby v blízkom okolí. Hlavnou atrakciou strediska v dosahu 1,5 km je unikátna horská železnica, ktorá funguje celoročne, teda má aj zimnú prevádzku. V obci sú dva hotely, v ktorých si možno zaplávať v bazéne, je tu sauna, poskytujú tu masáže. Všetky tieto rekreačné služby môžu lyžiari po večeroch alebo pri nepriaznivom počasí na lyžovanie využiť.

Jednou z foriem aktívneho marketingu je organizovanie rôznych športových a spoločenských podujatí. Tie sú určitými lákadlami, ktoré, keď si vybudujú tradíciu a dostanú sa do povedomia ľudí v regióne či za jeho hranicami, prispievajú k zvýšeniu návštevnosti. Organizujete vo vašom stredisku takéto podujatia?

V podstate tu máme tri podujatia. Prvým je kaž-

doročná snaha v stredisku budovať a udržiavať snoubordový park, v ktorom sa už uskutočnilo viacero pretekov, dokonca preteky európskeho významu. Konali sa tu aj preteky psích záprahov, tiež preteky európskeho významu. Treťou okruhom sú rozličné podujatia spojené napríklad s prezentáciou lyží alebo podujatia pre návštevníkov spojené s hudbou, pretekaním, opekačkou a pod. Aj takýmto spôsobom sa snažíme stredisko zviditeľniť a spropagovať, a tým prilákať návštevníkov.

Nielen táto, najmä predchádzajúce zimné sezóny zanechali za sebou dosť negatívne stopy. V strediskách citeľne poklesla návštevnosť, a to najmä v tých, kde značnú časť tvoria lyžiari z Poľska. Ako ste sa vyrovnali s následkami krízy, keďže stredisko sa nachádza práve v blízkosti Poľska a Česka?

Najhoršia bola predminulá sezóna, v ktorej sa začala kríza a prechod na euro. Tým, že našou najväčšou klientelou je poľská a poľský zlotý oslabil o 30 až 35 %, stredisko sa stalo pre hlavnú klientelu drahým, čo malo veľký dopad na tržby. Okamžite sme reagovali znížením cien, avšak keď znížite ceny, má to dopad aj na tržby.

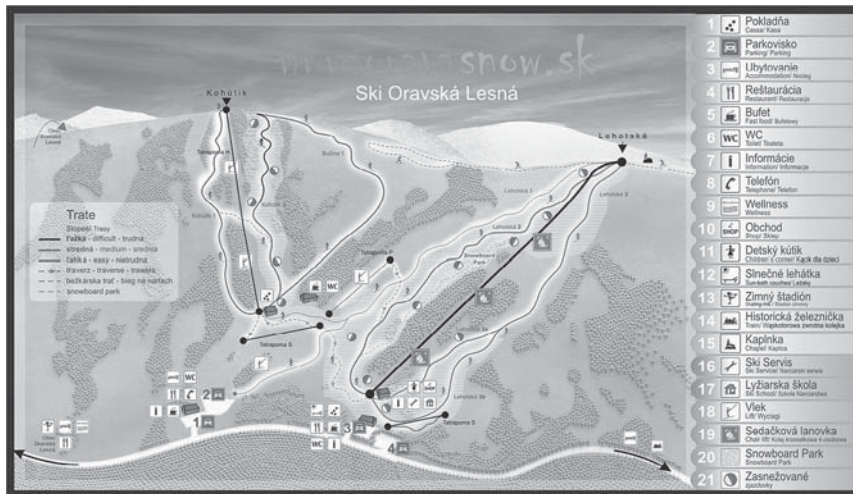
Našťastie, v tejto lyžiarskej sezóne, ktorá sa práve skončila, sme zaznamenali nárast návštevnosti, čo je veľmi pozitívne. Dáva nám to prísľub, že tento biznis má budúcnosť, hoci ho osobne považujem za veľmi ťažký a náročný.

Takéto bilancovanie sa dobre počúva. Napriek tomu odborníci v cestovnom ruchu aj na stretnutí zástupcov ZZ LAVEX konštatovali, že nie je len kríza v cestovnom ruchu, ale že práve cestovný ruch na Slovensku je v kríze. Čo si myslíte, že by mohlo prispieť k ďalšiemu rozvoju a pozdvihnutiu cestovného ruchu u nás? Akú pomoc od štátu by ste očakávali a akú úlohu by v tom mohol zohrať LAVEX?

Na tieto otázky mám súkromný názor, pokúsím sa ho zhrnúť. V prvom rade pomoc, ktorú doteraz



Atrakcia strediska - horská železnica s celoročnou prevádzkou



Údolná stanica sedačkovej lanovky v lokalite Lehotská

štát vyvíja, je absolútne nedostatočná a scestná. Prvú a jedinou pomoc, ktorú som od štátu vnímal, je nenávratná štátna pomoc vo forme finančných prostriedkov vybraným podnikateľom v cestovnom ruchu, čo absolútne deformuje trh. Poviem príklad: máme tu dvoch priamych konkurentov, ktorí dostali od štátu stovky miliónov korún na investície, ktoré, prirodzene, nemusia splácať bankám. Tlačia ceny dolu, my sa musíme prispôbovať, pretože nemôžeme nesledovať konkurenciu. Teda to, čo doteraz urobil štát pre cestovný ruch, bola čistá deformácia trhu. Domnievam sa, že štát by mal plošne podporiť rozvoj cestovného ruchu napríklad znížením DPH alebo formou dovolenkových poukazov pre občanov a pod. Mala by to byť plošná podpora, aby každý, kto v cestovnom ruchu podniká, podporu pocítil - nie iba vybraní podnikatelia, čím sa v podstate likvidujú tí, ktorí si museli brať úvery a v súčasnej situácii ich nevládzu splácať. Ďalšou formou podpory, ktorú by mal štát robiť, je kvalitná propagácia na Slovensku alebo v okolitých krajinách. Nie v Singapure, nie v Amerike, ale cieľená propagácia v Česku, Poľsku, Maďarsku, na Ukrajine a pod. Nemôžeme snívať o tom, že sem príde množstvo Ázijcov či Američanov

a pozdvihnú cestovný ruch. Máme šancu prilákať návštevníkov z okolitých krajín, a tu vidím úlohu štátu. Verím, že to niekto konečne pochopí a začne to fungovať.

Aké sú vaše ďalšie plány do budúcnosti a aké možnosti využijete, aby aj domáci návštevníci či naši čitatelia, keď budú mať cestu týmto smerom videli, že sa tu stále niečo deje, že sú tu dobré podmienky na lyžovanie a môžu u vás prežiť peknú dovolenku?



Pohľad na lyžiarsky svah

Keď sme vstúpili do tohto biznisu, prijali sme axiómu, ktorej sa snažíme držať. Spočíva v tom, že stredisko budeme rozvíjať každý rok, každú sezónu ponúkne nejaké zlepšenie, nejakú novinku, a týmto spôsobom sa budeme snažiť prilákať každý rok nových lyžiarov.

Tohto hesla sa držíme, a tak to aj robíme. Nebolo to len v tom, že sme postavili lanovku, a tým končíme. Každý rok investujeme, každý rok niečo zlepšíme, či už je to zasnežovanie, parkoviská, reštaurácia alebo nové ubytovacie kapacity, klziská, snoubordový park a pod. Toho sa budeme držať aj naďalej, lebo to vnímame ako skalné rozhodnutie. Snažíme sa rozvíjať aj dopravné zariadenia, ale tieto investície sú neskutočne finančne náročné a v našich podmienkach ťažko splatiteľné. Na jednej strane to považujem za takmer nemožné, na druhej strane pripravujeme výstavbu novej sedačkovej lanovky. Ďalej pripravujeme investície do rozšírenia systému technického zasnežovania a do rozvoja ubytovacích kapacít, čo vnímame zatiaľ ako najslabšie miesto nášho strediska. V prvom rade budeme rozvíjať technické zasnežovanie. Sme síce najstudenšou dolinou Slovenska, avšak vidíme, že dnes bez technického zasnežovania už prevádzka nie je možná. Prioritou č. 1 je teda zasnežovanie, prioritou č. 2 rozvoj ubytovacích kapacít priamo v stredisku, treťou prioritou je rozvoj dopravných zariadení, a s tým spojená infraštruktúra.

Ďakujem za rozhovor. Verím, že bude dobrým poučením nielen pre nás, tvorcov časopisu, ale aj pre čitateľov a návštevníkov lyžiarskych stredísk, keďže sú v ňom obsiahnuté veľmi dobré nápady.

Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

Wir stellen das Skizentrum ORAVA-SNOW, das in Oravská Lesná, dem kältesten Nordtal der Slowakei liegt, vor.

SUMMARY

We present the ski resort ORAVA-SNOW which is situated in Oravská Lesná, the coldest north valley of Slovakia.



Predstavujeme históriu i súčasné dianie v lyžiarskych strediskách

Mnohé lyžiarske strediská na Slovensku majú zaujímavé pozadie svojho vzniku, iné sa v súčasnosti snažia rôznymi športovými podujatiami upútať návštevníkov a zvýšiť si popularitu, a tým aj vyššiu návštevnosť. Dnes z tohto hľadiska predstavíme dve strediská – Lyžiarsky areál v Roháčoch a stredisko v Jasenskej doline.

Lyžiarsky areál v Roháčoch

Na úvod niečo z histórie. Prvé lyže do Studenej doliny priniesol Štefan Šroba. Ako vojak bol pridelený k Vojenskému kartografickému ústavu pri výtýčovaní hraníc medzi ČSR a Poľskom. Vtedy pri plnení pracovných povinností používal v zimnom období lyže. Po príchode do civilu začal učiť Zuberčanov lyžovať. Lyžovalo sa z kopca rovno nadol a najlepším lyžiarom bol ten, ktorý zišiel bez brzdenia a pádu z najvyššieho kopca.

Hneď po prvej svetovej vojne sa chodilo do Roháčov lyžovať aj oravskí študenti. Telemarkami zjazdovali Smutnú dolinu. Prvé preteky v Roháčoch zorganizoval v roku 1941 KSTL Dolný Kubín pod názvom Oravský jarný zjazd. Trať viedla toboganom až k Ťatliakovmu jazierku. Pretekov sa zúčastnilo kompletne družstvo Oddielu armádnych pretekárov (OAP) pod vedením veliteľa Júliusa Kukliša a trénera Jozefa Daňa. Účastníkmi pretekov boli všetko mladí vojaci. Za Zuberec sa zúčastnil jediný pretekár František Matlák. V roku

1952 sa tu uskutočnili prvé bežecké preteky.

V roku 1956 lyžiarski nadšenci zo Zuberca, Trstenej a Dolného Kubína založili v Roháčoch tradíciu celoslovenských lyžiarskych pretekov pod názvom Goralský klobúk. Doteraz sa s prestávkami uskutočnilo 34 ročníkov. Boli to preteky v obrovskom slalome a posledný ročník sa konal v tomto roku.

Intenzívnejší rozvoj lyžovania sa začal po založení TJ Roháče v roku 1966 v Zuberci, kedy tu zriadili Účelové hospodárstvo TJ určené na výstavbu športových zariadení v oblasti Roháčov. Prvou stavbou bola výstavba zjazdovky a lyžiarskeho vleku VL 1000 Transporta v Spálenej doline (geograficky Salatínska dolina). Vlek bol uvedený do prevádzky v roku 1969.

V tom istom roku sa žiacke družstvo TJ Roháče prebojovalo do slovenskej lyžiarskej ligy žiakov. V roku 1971 bola pri ZŠ v Habovke zriadená športová trieda zjazdového lyžovania. V roku 1975 tu usporiadali 1. ročník celoslovenských detských lyžiarskych pretekov o Goralský klobúčik. Jeho tradícia trvá dodnes a nadobudol charakter medzinárodného významu.

V roku 1976 zriadili Školské športové stredisko pri ZDŠ v Zuberci a zriadenie bežeckého družstva pri TJ Roháče. Rok 1976 bol významný aj z hľadiska ďalších budovateľských aktivít TJ Roháče. Na dne Roháčskej doliny boli vybudované štandardné bežecké trate a zjazdovka v Salatínskej doline bola predĺžená, rozšírená a zatravnená hydrosevom.

V rokoch 1977 - 78 bol postavený aj vlek Tatrapoma v Zuberci. Materiálne podmienky pre rozvoj lyžovania sa vylepšovali aj v rokoch 1981 - 82. Zakúpilo sa snežné vozidlo Lavina a mikrobús na prepravu lyžiarov na preteky.

S rozvojom materiálnych podmienok a tréningo-



Predjazdec pri pretekoch Goralský klobúk

vého procesu vzrástla aj výkonnosť lyžovania. K úspešným trénerom zjazdového lyžovania patrili Jozef Šuriňák, tréner II. tr., Ján Matús, kvalifikovaný učiteľ telesnej výchovy a ďalší. Lyžiarsky tréning na zjazdovkách a bežeckých tratiach priniesli výsledky. Zjazdári získali 15 výk. tried I a 6 výk. tried II.

Viaceri vtedajší žiaci sa stali majstrami Slovenska v zjazdových i bežeckých disciplínach, víťazmi pretekov o cenu Lastovičky a Goralského klobúčika. Na medzinárodných pretekoch FIS v Zakopanom prvé miesta získali V. Fileková, A. Šrobová a Miroslav Šuriňák.

V roku 1989, po nežnej revolúcii, prišlo k prerozdeleniu majetku TJ Roháče v lyžiarskom areáli v Salatínskej doline (Spálená). Novovytvorená spoločnosť odkúpila od MNV v Zuberci lyžiarsky vlek Tatrapoma H 210, ktorý bol dodaný na výmenu za starý vlek Transporta VL 1000. Spoločnosť Tatravest zakúpený vlek postavila vo vlastnej réžii. V ďalších rokoch bol areál v Salatínskej doline doplnený ďalšími zariadeniami – výstavbou 4-miestnej sedačkovej lanovky, ďalších dvoch



Podujatie Goralský klobúčik



vlekov, zasnežovacieho systému, vybudovaním novej zjazdovky a úpravou existujúcich zjazdoviek.

Pre stravovanie a občerstvenie návštevníkov sú tu bufety pri údolných staniách a v hornej časti zjazdovky. Ubytovanie zabezpečuje hotel Tatrawest. Lyžiarske stredisko má novovybudované jednosmerné prístupové komunikácie a priestrané ekologické parkovisko s kanalizáciou a čističkou.

V súčasnosti toto stredisko dobre uspokojuje zvýšené nároky rekreačných i športových lyžiarov. Lyžiarske trate sú v celej dĺžke dokonale zasnežované a kvalitne upravované výkonnými SPV. Lyžiarsky areál v Salatínskej doline v Roháčoch patrí dĺžkou prevádzky a kvalitou služieb (4 ****) k popredným lyžiarskym strediskám na Slovensku.



Pohľadnica z lyžiarskeho strediska Jasenská dolina

Jedno z mnohých pekných podujatí v Jasenskej doline

V lyžiarskom stredisku Jasenská dolina sa 12. marca 2011 uskutočnilo milé podujatie určené všetkým, ktorí majú toto stredisko radi, ale predovšetkým ženám, pre ktoré je 8. marec sviatkom. V stredisku sme sa rozhodli pripomenúť si sto rokov odvtedy, čo sa prvý raz začal tento sviatok vo svete oslavovať.

V posledných rokoch sa stredisko Jasenská dolina stalo obľúbeným najmä pre rodiny s deťmi. V rodine je žena, matka tou, ktorá si zaslúži úctu za jej obojstrannosť, starostlivosť a lásku a možno i takýmto spôsobom sa nám podarilo pozvať ženy na vzduch za športom a oddychom z ich upo-

náhlaneho kolotoča. No nielen ženy-matky, ale všetky ženy si zaslúžia úctu, pretože robia život milším a krajším a svojou pracovitou väčšinou prevyšujú mužov.

Pre všetky ženy, ktoré sa k oslave sviatku žien pripojili v našom stredisku, bol pripravený malý kozmetický darček a možnosť lyžovať na perfektne upravených svahoch počas celého dňa za symbolické 1 €.

Využilo to naozaj veľa návštevníčok (ako sme sa presvedčili, niekoľko mužov „zneužilo“ túto možnosť a v pohode lyžovali na lístky, ktoré by mali inak patriť ich polovičkám – i to patrí k životu).

K úspechu podujatia prispelo i krásne jarné slnečné počasie a sladké pokušenie, ktoré ženy dostali ako darček v reštaurácii u Deda Lysca. Ešte tu bol darček navyše, a to možnosť zúčastniť sa minitestovania zdravia, čo využili nielen ženy, ale



Podujatie pre deti – Jasenská dolina

väčšina návštevníkov podujatia.

Kým mamičky lyžovali, snili sa alebo relaxovali pri kávičke so zákuskom, o ich deti sa postaral animátor. Deti súťažili v detskom zjazde na lyžiach a každý účastník dostal odmenu v podobe rozprávkovej knihy Rozprávky Deda Lysca, ktorú si mohli prevziať s podpisom priamo od autorky Janky Mikušákovéj. Dej rozprávky je situovaný do reálneho prostredia Jasenskej doliny a deti prostredníctvom nej môžu lepšie spoznať tento kraj. Kniha posluží deťom nielen na zábavu, ale i poučenie. V Jasenskej doline pripravujú pre deti na leto podujatia, kde sa rozprávkoví hrdinovia určite objavia, takže kniha je súčasne letnou pozvánkou do strediska Jasenská dolina.

Účastníci podujatia odchádzali zo strediska spokojní a mnohí týmto dňom ukončili svoju lyžiarsku sezónu. My však v stredisku radi privítame našich priaznivcov aj počas leta na letných aktivitách a podujatiach.



Stredisko hojne navštevujú rodiny s deťmi

Foto: archív J. dolina



Lanovkári, ako ich nepoznáme

Dnes sme sa rozhodli predstaviť čitateľom nie jedného, ale hneď dvoch pracovníkov pôsobiacich v oblasti lanovej dopravy. Sú nimi Ing. Ján Hulla a jeho syn Ing. Peter Hulla. Ich práca, prirodzene, súvisí s lanovou dopravou, avšak mali a majú dodnes aj svoje záľuby. Aj tie budú predmetom nášho rozhovoru. Prvého sme vyspovedali Jána Hullu.

Pracovníci mnohých lyžiarskych stredísk na Slovensku vás dobre poznajú predovšetkým ako dlhoročného zástupcu zahraničných výrobcov lanových zariadení. Odkedy v tejto oblasti pôsobíte a ktorých výrobcov ste zastupovali?

Bolo to v roku 1991, keď som sa zúčastnil na rokovaní o zabezpečení výrobnéj kooperácie v rakúskej firme Girak v Korneuburgu. Po tomto rokovaní sa postupne rozbehla výrobná spolupráca slovenských firiem s Girakom. V Turčianskych Tepliciach sa vyrábali rámy sedačiek, v Tlmačoch lanáče, v Partizánskom opracúvanie hliníkových komponentov.

Po istom čase vzájomnej spolupráce v oblasti výrobnéj kooperácie mi ponúkli zastupovanie firmy Girak v oblasti lanových dráh na Slovensku. V priebehu času prišlo k fúzii firiem - Girak so švajčiarskou Garaventou a neskôr Garaventa s firmou Doppelmayr.

Vzhľadom na to, že sídlo každej novovzniknutej nástupníckej firmy so zameraním na slovenský trh bolo v Korneuburgu (neskôr v Stettene), stal som sa postupne zástupcom pre Slovensko vo všetkých uvedených firmách.

My však o vás vieme, že pred rokmi ste boli aj významným športovcom v cyklistike. Kedy ste s týmto športom začali a ktorému druhu cyklistiky ste sa venovali? Aké spomienky máte na toto obdobie?

Ako každý chlapec, aj ja som od malička športoval, hral som všetko, čo sa len dalo. Futbal, hokej, stolný tenis, načrel som aj do ľahkej atletiky. Keď mi rodičia kúpili prvý bicykel, športom číslo jeden sa stala cyklistika.

Cyklistika je krásny, ale tvrdý a náročný šport. Venoval som sa mu 15 rokov. V doraste som pretekal vo všetkých disciplínach, počnúc terénymi, cestnými i dráhovými. Boli roky, keď som bol majstrom Slovenska vo všetkých disciplínach, na ktorých som štartoval. Postupne som sa, na odporúčenie trénerov, špecializoval len na dráhové disciplíny, z ktorých mojím najobľúbenejším bol šprint. V tejto disciplíne som uspel v kategórii mužov, kde som si po získaní titulu majstra Sloven-

ska vybojoval miesto v širšom československom reprezentačnom kádri a narukoval som do Dukly. Bolo to nádherné obdobie mladosti s množstvom víťazstiev, ale aj prehier.

S ktorými známymi cyklistami ste trénovali a súťažili?

Počas mojej športovej kariéry som sa stretol, trénoval, resp. súťažil s mnohými veľikánmi tohto športu. Boli medzi nimi napríklad niekoľkonásobní majstri sveta v šprinte a v jazde na tandeme Daniel Morelon a Trentin, olympijský víťaz z Melbourne Jirko Daller, slovenskí olympionici Škvarčina a Miklušica, nestor slovenskej cyklistiky v jazde za motorovým vodičom Karol Menschy. Cyklistov, ktorí by si zaslúžili spomienku, je, samozrejme, oveľa viac, avšak súčasným pracovníkom lanoviek azda už nič nehovoria, preto som sa obmedzil len na tých, na ktorých si dodnes rád spomínam.

Keď hovorím o osobnostiach, rád by som pripomenul, že šport nie sú len víťazstvá a prehry, sú to aj zranenia a úrazy, ktorým sa nevyhne takmer žiadny športovec. Po jedných pretekoch, kde som si pri páde spálil celý pravý bok, som chodil na ošetrovanie na oddelenie telovýchovného lekárstva. Tu som sa pravidelne stretával s dvoma veľikánmi československého športu, s Jožkom Golonkom a Vilom Schrojkom. Hoci som bol pri nich neznámym a nevýznamným športovcom, správali sa ku mne ako k seberovnému, bez akýchkoľvek hviezdnych manierov.

Čo vám tento šport dal?

Každá činnosť, ktorú robíme zodpovedne a s láskou, človeka obohacuje. Takým je aj šport. Čo mi dal šport? Dal mi vedomie, že nič nie je zadarmo, že kvalitná a zodpovedná príprava je zá-



Naši lanovkári Ján a Peter nad San Franciscom

kladom úspechu, že po víťazstvách prichádzajú aj prehry a naopak, že akýkoľvek veľký úspech nedáva právo na povyšovanie sa nad inými, že súper nie je mojím nepriateľom. Takýchto „že“ je určite viac a za mnohé vo svojom živote vďačím práve športu.

Venovali ste sa okrem cyklistiky aj iným športom?

Určite. Ako každý chlapec som športoval od malička. Hrával som futbal, hokej, stolný tenis, lyžoval som a rád som mal aj ľahkú atletiku. Mojm prvým športovým úspechom bolo víťazstvo na prvom spartakiádnom turnaji bratislavských osemročných škôl v stolnom tenise. Peknú spomienku mám aj na futbalovú kariéru. Ako žiak som hral za ŠK Machnáč. Mali sme hrať proti Slovanu a neprišiel nám brankár. Prihlásil som sa teda do brány. Vyhrali sme 1:0. Tréner bol nadšený, aký má brankársky talent. Po „tvrdom“ brankárskom tréningu sme hrali zápas so Žiškovou školou a prehrali sme 13 : 0. Tiež som chytal.

Vieme, že v minulosti ste sa intenzívne venovali propagácii Slovenska.

Áno, na túto oblasť svojej činnosti som hrdý, pretože som sa pričínil o propagáciu Slovenska vo svete. Organizoval a zabezpečoval som tri veľké výstavy o vodnom diele Gabčíkovo vo Frankfurt nad Mohanom, v Budapešti a v Bratislave. Bol som pri otvorení nového Kultúrneho inštitútu SR vo Viedni, organizoval som Dni slovenskej kuchyne v sídle OSN vo Viedni, zabezpečoval som niekoľko výstav fotografií diplomatov OSN na Slovensku a trojdňovú návštevu Slovenska diplomatov z veľvyslanectva USA vo Viedni. Vrcholom tejto činnosti bola štvordňová návšteva veľvyslanecov OSN na Slovensku, ktorú som organizoval v súčinnosti s našim veľvyslanectvom pri OSN vo Viedni.

Foto: J. Hulla



Ján Hulla - cyklistický pretekár



Otvorenie výstavy o vodnom diele Gabčíkovo v Budapešti. V strede Ing. Ján Binder a Ing. Ján Hulla

Čo je teraz vaším koníčkom?

Vždy som si myslel, že keď budem na dôchodku, budem mať na všetko viac času. Zisťujem, že to tak nie je. Priority sa akosi obrátili. Popri práci mám radosť z každého pekného dňa, z úspechov a zdravia mojej rodiny, ako aj z milých hier s vnukom a vnučkou. Veľmi rád cestujem najmä do teplých krajín. Najobľúbenejšou destináciou je Egypt, ktorý sme s manželkou navštívili už desať ráz. Boli sme aj v Thajsku, Singapure, Kube a v USA. Z týchto ciest mám veľa fotografií a video filmov, ktoré čakajú na usporiadanie.

K práci v oblasti lanových dopravných zariadení ste priviedli aj syna Petra, ktorý sa stal zástupcom známej firmy Leitner na Slovensku. Bolo to vaše pranie, aby vás nasledoval v tejto činnosti, alebo on sám postupne začal prejavovať záujem o túto prácu?

Môj syn Peter mi v tejto oblasti pomáhal ešte počas vysokoškolského štúdia. Jeho vzťah k lanovkám sa postupne zväčšoval, hoci po ukončení štúdia išiel vlastnou cestou. Neskôr sme založili spoločnú firmu JPHulla, s. r. o. Po odbornom pohovore vo firme Leitner sa stal ich oficiálnym zástupcom pre Slovensko. Karty sa teda obrátili, Peter je oficiálnym zástupcom a ja mu pomáham.



Z návštevy diplomatov OSN v Ždiari

Teraz trochu vyspovedáme Petra Hulla. Kedy ste sa začali zaujímať o lanovky?

Bolo to počas vysokoškolského štúdia. V roku 1997 boli vedúci pracovníci ŠDÚ a investori z Jasenskej doliny pozvaní do firmy Garaventa CTEC v USA, ktorá bola dodávateľom sedačkovej lanov-

ky CF do strediska Jasenská dolina. Išiel som tam ako tlmočník. Neskôr bolo treba dokumentáciu preložiť a aj na túto úlohu som sa podujal. Potom to bola výstavba lanovej dráhy vo Valčianskej doline, pozemná lanovka na Hrebienok, lanová dráha 4 CF Čučoriedky. Pri ich realizácii som sa už aktívne zúčastňoval výstavby. Po ukončení spolupráce môjho otca s firmou Doppelmayr sme oslovili spoločnosť Leitner. Po osobných rokovaníach s vedením firmy som sa v apríli 2009, spolu s otcom, stal ich oficiálnym zástupcom na Slovensku.

Čím si popri práci spriemňujete voľný čas?

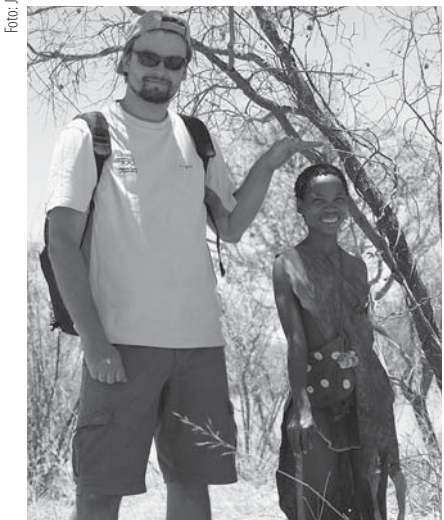
Mojimi záľubami sú fotografovanie a cestovanie. Fotografovať som začal ešte na strednej škole. Serióznejším amatérom som sa stal v roku 1993, keď som si v USA kúpil prvú zrkadlovku. Spolu s otcom sme úzko spolupracovali s fotoklubom OSN vo Viedni, kde boli združení diplomati z celého sveta, ktorých koníčkom bolo fotografovanie. Začínal som so známym fotografom Martinom Vrabkom, ktorý sa touto záľubou dodnes živí.

Čo najradšej fotografujete?

Ťažko povedať, všetko okolo nás je zaujímavé. Najväčší záujem mám však o fotografovanie ľudí v prirodzených, nestrojených polohách a o tzv. stratený alebo strácajúci sa svet. Keď človek chodí s otvorenými očami, zaujme ho príroda, architektúra, ľudia, zvieratá, krajina... Predovšetkým Slovensko je na všetky tieto krásy bohaté a, prirodzene, najviac mojich prác je práve zo Slovenska. Milujem slovenský vidiek, preto som zachránil na Liptove starú drevenicu a vytvoril som pre svoju rodinu druhý domov. Keď som ju rekonštruoval, prišiel som na to, že neexistuje žiadny ucelený zdroj informácií pre ľudí s podobnými záľubami. Založil som teda webovú stránku MojaChalupa.sk, ktorú v súčasnosti navštevuje mesačne 12 až 15 000 osôb.

V ktorej krajine ste najviac pobudili? Príťahujú vás exotické krajiny?

Počas štúdia na vysokej škole v rokoch 1993



Ing. Peter Hulla v Namibii s domorodým dievčatom



Damarovské tanečnice

- 1994 som bol na ročnom študijnno-pracovnom pobyte v USA. Najviac času som strávil v New Yorku, Kalifornii a Kansase. Spolu s priateľmi sme si za 350 dolárov kúpili starý hrdzavý Dodge Aspen a precestovali sme s ním veľkú časť krajiny. Medzičasom som sa do USA vrátil viac ráz, vždy len pracovne. Určite by stálo za to opäť sa tam vrátiť, lenže sú aj iné zaujímavé miesta na svete. V zásade nevyhľadávam hojne navštevované turistické destinácie. Ak sa mám zžiť s navštívenou krajinou, musím sa na čas stať jej súčasťou. Preto si s priateľom najradšej kúpime letenku a pochoďme všetky vopred naplánované miesta krajiny po vlastnej osi. Takto sme napríklad prešli Juhoafrickú republiku, Svazijsko, Lesotho i Namíbiu.

Nie je to nebezpečné?

Trochu adrenalínu nikdy nezaškodí, ak sa však vopred podrobne oboznámite s krajinou, rešpektujete ich spôsob života a zvyklostí, eliminujete tým tie najväčšie nebezpečenstvá.

Obom dnešným lanovkárom ďakujeme za zaujímavý rozhovor.

ZUSAMMENFASSUNG

In der neuesten Ausgabe stellen wir zwei Menschen, die mit Seilbahnen zu tun haben – den Vater Ján Hulla und seinen Sohn Peter Hulla vor. Ján Hulla war ein langjähriger Vertreter der Firma GIRAK in der Slowakei, nach der Fusion hat er die Firma Doppelmayr vertreten. Peter Hulla ist ein Vertreter der Firma Leitner für die Slowakei.

SUMMARY

In the recent issue we introduce two persons who are concerned with cableways – the father Ján Hulla and his son Peter Hulla. Ján Hulla was a long-time representative of the GIRAK company in Slovakia. After the fusion he represented the Doppelmayr company. Peter Hulla is a representative of the Leitner company for Slovakia.



Bikeparky na Slovensku treba sprístupniť širokej verejnosti

Prevádzkovatelia lanoviek a vlekov na Slovensku od roku 2006 postupne budujú bikeparky, nový letný produkt. Ide o súbory vyznačených, upravovaných a zabezpečených trás pre horské bicykle (disciplíny zjazd a freeride) s klesajúcim profilom. Vývoz cyklistov na vrchol tratí zabezpečujú OHDZ.

Prostredníctvom tohto článku by som chcel načrtnúť môj názor na ďalší možný rozvoj tohto produktu v slovenských podmienkach. Budem sa venovať technickým a ekonomickým aspektom výstavby bikeparkov, pričom čerpám z vlastných poznatkov pri návšteve relevantných lokalít, aj z vízie francúzskeho zväzu inštruktorov cyklistiky MCF.

Na Slovensku môžeme rozlíšiť dva druhy bikeparkov. Prvý typ je určený výhradne pre športovcov, ktorí majú vlastný výstroj (Kálnica a i.). Druhý typ umožňuje vďaka požičovniam materiálu návštevu aj tým, ktorí nedisponujú vlastným výstrojom, prípadne sa s daným športom ešte ani nestretli (Jasná a i.).

Vo všeobecnosti možno povedať, že v slovenských bikeparkoch sa nachádzajú zväčša dve až tri zjazdové trate stredne ťažkej až ťažkej náročnosti. Lahké trate absentujú úplne (s výnimkou niektorých, ktoré kopírujú existujúce lesné traverzy, sú nudné a málo hravé).

Z konfigurácie tratí a cenovej politiky v bikeparkoch na Slovensku počas sezóny 2010 vyplýva, že sa prevádzkovatelia zameriavajú prakticky výlučne na komunitu existujúcich jazdcov. Táto má zväčša pokročilé technické zručnosti, vysoké nároky na trate a postupne sa rozrastá predovšetkým o známych a kamarátov tých skúsenejších. Hovoríme im "experti". Matúš Korytko z tímu Bikemagazin Riders odhaduje veľkosť existujúcej komunity na približne 3 000 až 3 500 slovenských jazdcov, pričom 300 z nich sa športu venuje profesionálne. Orientácia výhradne na túto skupinu cyklistov je chybou, pre ktorú prichádzajú operátori lanoviek a vlekov na Slovensku o tržby od dosiaľ koncepcie neoslovenej skupiny potenciálnych klientov - rodín s deťmi a menej náročných jazdcov.

Prečo prevádzkovať bikepark

Bikepark dokáže pre operátorov zabezpečiť príjmy počas letného obdobia a zamestnať celý rad "zimných" zamestnancov - obsluhu LD/LV, údržbárov tratí, inštruktorov, pracovníkov v športových obchodoch, požičovniach, gastronomických prevádzkach. Je to vďaka tomu, že zjazdoví

cyklisti sú klientelou, ktorá má v lete záujem opakovane používať OHDZ. Využíva existujúcu základnú infraštruktúru strediska určenú pôvodne len pre lyžiarov (OHDZ, prevádzkové priestory, gastro prevádzky).

Pre koho prevádzkovať bikepark

Pokiaľ sa súčasne a nové (Košútka a i.) bikeparky budú orientovať výhradne na klientelu "expertov", dôjde k rýchlemu nasýteniu trhu. Existujúca, pomaly sa rozrastajúca komunita, sa rozdelí do čoraz väčšieho počtu stredísk, čo môže spôsobiť zastavenie rastu alebo aj pokles počtu klientov v niektorých strediskách. Takýto stav je realitou napríklad vo Francúzsku.

Cielenou skupinou klientov sú prevažne mladí ľudia, ktorí prichádzajú často len na jeden deň, sú pomerne autonómni, menej nároční na doplnkové a ubytovacie služby v stredisku. Z hľadiska priemernej útraty by mala byť pre prevádzkovateľov zaujímavejšia klientela rodinná (zimná analógia), ktorá je však aj náročnejšia na kvalitu služieb a osobný prístup.

V záujme zvýšenia tržieb by preto prevádzkovatelia lanoviek a vlekov mali kompletne zmeniť stratégiu, orientovať sa rozsahom ponuky predovšetkým na rodiny s deťmi a menej na "expertnú" skupinu klientov. "Expertí" by tvorili doplnok, výkladnú skriňu strediskových bikeparkov, na čo by slúžili náročné trate a usporiadanie pretekov.

Ako zaujať rodinnú klientelu

1. Trate

Prvoradé je vybudovanie vhodných tratí. Lahké zjazdové trate (modré) by mali byť hravé, s klopnými zákrutami, bez príliš strmých či kamenitých úsekov a úplne bez skokov. Drevené prekážky by sa na takejto trati vôbec nemali nachádzať, resp. pri nich aplikovať opačnú logiku - napríklad postavia drevené lávky na uľahčenie prejazdu ponad močarinu. Stredne ťažké zjazdové trate (červené) môžu obsahovať kratšie strmšie úseky alebo drevené moduly s možnosťou obchádzky. Ťažšie trate by sa označovali čiernou farbou.

Súčasný proces označovania zjazdových tratí



Údolná stanica kabínkovej lanovky v stredisku Ružomberok - Malinô Brdo



Cyklistické preteky v stredisku Ružomberok - Malinô Brdo SKI&BIKE



v bikeparkoch je anarchický, ponuka je nečitateľná. Systém by mohol sprehľadniť zásah organizácií ako je LAVEX. Vo Francúzsku napríklad pred niekoľkými rokmi schválili normu AFNOR, ktorá spresňuje pravidlá na označovanie tratí farbami a zavádza napríklad povinnosť vybudovať obchádzky skokov a prekážok na všetkých tratiach.

Vybudovanie len jednej modrej a len jednej černej trate je však chybou. V prípade, že ste úplný začiatok, strávite logicky svoje prvé dni v stre-



disku na modrej trati a spúšťať sa dookola na tej istej trati je nudné, ešte nudnejšie ako v zime na lyžiach, nakoľko ide o podstatne užšie trate. Preto je treba vybudovať minimálne dve modré a dve červené trate s väčším počtom variantov (odbočiek) naraz. Ponuka pre menej expertnú klientelu sa týmto stáva dostatočne zaujímavá.

Paradoxom pri výstavbe zjazdových tratí je, žiaľ, fakt, že čím ľahšiu trať chcete vybudovať, tým sú investície vyššie (ľahšie trate sú dlhšie a zemné práce objemnejšie). Inšpiráciu pri výstavbe tratí možno hľadať v niektorých alpských strediskách (napr. Montgenèvre).

2. Požičovne

Predpokladajme, že rodinná klientela má dlhodobý záujem navštevovať len modré a červené zjazdové trate (podobne ako v zime). Vo všeobecnosti by malo zároveň platiť, že modré trate by malo byť možné zdolať aj na bežnom bicykli bez zadného odpruženia. Znamená to, že časť klientely by do strediska prichádzala s vlastným bicyklom.

Pre pohodlnú jazdu na modrých tratiach a pre jazdu na červených tratiach predpokladajme potrebu celoodpruženého bicykla, integrálnej prilby a chráničov. Rodinná klientela však nie je náročná na najnovšiu a najpokročivejšiu výbavu. Preto je nezmyslom tejto skupine klientov ponúkať v požičovniach za vysokú cenu bicykle svetoznámych značiek v hodnote dvoch až troch tisíc eur. Rodinnej skupine klientov by postačovali bicykle za polovičnú cenu. Tradičný slovenský výrobca bicyklov CTM ponúka vhodný model Rockstar (MOC 1 100 eur). Nemecký výrobca UMF má v ponuke model Freddy (MOC 1 450 eur). Aby sme zamedzili požičiavanie týchto bicyklov "expertnej" skupine klientov (ktorá zaťažuje bicykle podstatne viac, a to by sa odrazilo na ich technickom stave), mohlo by byť ich používanie obmedzené práve na modré a červené trate.

Cena zjazdového kompletu pre nenáročných cyklistov na jeden deň (bicykel, chrániče a OHZ) nemôže prekročiť hranicu 35 eur. V sezóne 2010 boli napríklad ceny za freeridový komplet v Bachledovej doline 62, Jasnej 53 a Ružomberku 44 eur.

3. Práca na progrese jazdcov

Stredisková škola zjazdového bicyklovania je nevyhnutnosťou. Okrem cenovo náročných individuálnych kurzov by mala ponúkať aj pravidelné hromadné kurzy za priaznivejšiu cenu (napríklad denne od 10. do 12.). Základy freeridovej cyklistiky je potrebné objasniť na webe a rozdávať aj priamo v stredisku na letákoch. Týmto spôsobom sa budú do istej miery mŕčať klienti, ktorí začínajú

s týmto športom bez inštruktora, vyvarovať základných chýb pri prvých jazdách.

4. Rozhodujúce detaily

V prípade vytvorenia novej rodinnej ponuky v bikeparkoch je potrebné spustiť adekvátnu marketingovú kampaň. Jej úlohou by bolo upozorniť na to, že zjazdové bicyklovanie v tejto konfigurácii nie je "extrémnym, fyzicky veľmi náročným športom pre mladých hazardérov so životom". Takýto obraz má o tomto športe dnes vytvorený široká verejnosť. Na rozdiel od súčasných "drsných" fotiek a formulácií by mala, naopak, ponúkať "mäkké" formulácie a fotky rodín s deťmi a pod. Zároveň by mala táto kampaň informovať aj o ponuke cross-country trás v lokalite tak, aby mohli klienti podľa záujmu kombinovať počas pobytu obe disciplíny.

V spolupráci s ubytovateľmi a gastro prevádzkami je potrebné vytvoriť bezpečnú možnosť skladovania či odloženia bicykla počas obeda alebo noci. Zjazdové bicykle, najmä "expertných" klientov, ale aj z požičovne, majú často hodnotu tisícok eur, nie je to preto otázka odloženia lyží za rohom bufetu ako v zime.

Neprijemný záver dňa môže privodiť otravné čakanie niekoľko desiatok minút na umytie bicykla z dôvodu malého počtu umývacích staníc. Do základnej ponuky služieb by mala patriť možnosť bezplatne (alebo aspoň za poplatok) využiť prezliekárne a možnosť umytia sa. Opäť sa natíska možnosť spolupráce s ubytovateľmi pôsobiacimi v blízkosti bikeparkov.

Absurdné je predávanie lístkov na lanovku podľa jázdu a nie podľa času. Počas zimy si to už ani nevieme predstaviť, pričom princíp je rovnaký.

Záver

V analýze cyklickej ponuky stredísk CR vo Francúzsku ma zaujal názor experta Juliana Rebuffeta, manažéra inštruktov z MCF. Hovorí: "Bolo by škodou zreprodukovať chyby urobené pri skateparkoch a rolleroch. Systematické osadzovanie skateparkov technicky náročne zdolateľnými modulmi malo za následok ich vyprázdnenie. Neumožnilo totiž napredovanie športovcov – od začiatočníkov po expertov – a preto zastavilo rozvoj týchto disciplín."

Situácia skateparkov je pre prevádzkovateľov lanoviek a vlekov irelevantná. Podobným vývojom pri bikeparkoch však prídu o veľké tržby.

Matej Petőcz

Autor píše pre www.lanovky.sk a www.ski.sk

Na materiál o bikeparkoch sme dostali reakciu od špecialistu na bikeparky Dušana Maulíka zo spoločnosti DOWNHILL PROJEKT, ktorú zverejňujeme v plnom znení:

Autor má v podstate pravdu, až na tie bicykle. Pravdou je, že práve svetoznáme a zdajúc sa drahé značky (Specialized, Giant, Kona) majú program na podporu bikeparkov a umožňujú ľahšie a jednoduchšie nadobudnúť omnoho kvalitnejšie bicykle (oproti CTM či UMF). Ešte by som ujasnil, prečo je väčšie zameranie sa na "profesionálov".

Prevádzkovatelia sa nezameriavajú výlučne na komunitu existujúcich jazdcov, práve naopak, stredisko si tiež uvedomuje, že najväčší prínos môžu mať z komerčných turistických jazdcov.

Problémom je, že vyhovieť požiadavkám komerčných jazdcov je omnoho náročnejšie (zriadenie požičovni, letné prevádzkovanie vhodného ubytovania a stravovania, cyklickej školy a nakoniec trate, ktorá musí oproti trati "profesionálov" prejsť oveľa komplexnejšou a náročnejšou úpravou ako trať pre už vytrénovaného jazdca, ktorému nerobí problém preskočiť koreň, či zdolať prudký "strmák" plný kameňov).

Ak sa teda zdá, že prevádzkovateľ sa zameriava výlučne na náročných jazdcov, tak je to len pre dlhodobejšiu stratégiu postupného budovania tratí v bikeparkoch. Uvediem príklad – zjazdová trať pre profesionálov – takúto trať v podstate stačí dobre premyslieť, kadial' má viesť, aby bola zaujímavá a potom linku vyčistiť či vykosiť. Nie je problémom trať pustiť po "strmáku" s kameňmi a koreňmi, či cez veľkú prekážku, v trati postaví veľký skok. Na takejto trati často nie je problémom linku vymyslieť tak, aby do výstavby vôbec nemusel zasahovať bager, prípadne môžu pôsobiť bagrované časti takejto trate iba ako spestrenie pre jazdca a nie ako nevyhnutý zásah na sprevádzkovaní trate. Trať pre rodiny s deťmi, či menej náročných jazdcov, musí byť oveľa dômyselnejšie navrhnutá. Jej klesanie, tzv. Flow, musí byť presne vypočítané tak, aby jazdec na trati nebol nútený na miestach brzdiť, či dokonca pribrzďovať, ba ani namáhavo stúpať. Túto trať je potrebné z veľkej časti bagrovať, potom spevniť jej povrch kamenou drťou a správne odvodniť, aby bola pre rodiny pojazdná v každom počasí. Nesmie obsahovať prekážky typu kamene a korene, majú na nej byť vybudované zábavné a veľmi bezpečne klopené zákruty a jednoduché vlnky bez medzier pre osvojenie si technickej jazdy. Celkovo a jednoducho zhrnuté sa to dá porovnať so stavbou jednoduchého chodníka lesom (DH - trať) a stavbe štrkovej cesty pre osobné automobily na hornú stanicu lanovky. Toto je dôvod, prečo vyrastajú "rodinné" trate pomalšie ako trate profesionálov. ■

INTERLAVEX 2011

INTERLAVEX 2011
LIPTOV ARÉNA



4. – 6. október 2011

**LIPTOV ARÉNA - Aquapark Tatralandia
Liptovský Mikuláš**

Organizátor:



LAVEX, Lanovky a vleky, M. Pišúta 5
031 01 Liptovský Mikuláš, Slovenská republika
e-mail: lavex@lavex.sk, <http://www.lavex.sk>
Tel.: +421/44/5520 460, 5621 682, fax: +421/44/5522 017

13. Medzinárodná výstava horskej techniky &

40. Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov

- zariadenia na zimné služby pre súkromné a komunálne využívanie
- zariadenia na prepravu osôb - lanovky a lyžiarske vleky
- zariadenia na údržbu a značenie zjazdoviek, bežeckých tratí a lanoviek
- zariadenia na výrobu snehu
- pokladničné systémy, vstupné kontroly
- informačné systémy, spojovacia technika
- bezpečnostná, pracovná a evakuačná technika
- ochranné pracovné prostriedky
- športové potreby



Hľadanie kompromisov sa stalo v súčasnosti akosi bežnou metódou riešenia problémov a náročných situácií. Je to hľadanie kompromisu medzi ponukou výrobcu a možnosťami zákazníka, medzi jeho požiadavkami a nárokmi a ochotou ich akceptovať zo strany výrobcu. V tomto vydaní Lavex-info predstavujeme niekoľko „ne-kompromisných“ riešení Poma zameraných na spoločné ciele: efektívnosť, finančnú úspornosť, výkon a, predovšetkým, spokojnosť tých, pre ktorých sú zariadenia určené. Keď riešenie zvíťazí nad kompromisom...

Francúzsko – Grenoble

Čo má spoločné pozemná lanovka s „mimozemšťanmi“ v bielych kombinézach?

Fotografie, ktoré vyobrazujú pozemnú lanovku spájajúcu budovu výskumného ústavu CEA s LE-TI vo vedeckom mestečku Minatoc v Grenoble, provokujú otázkou: čo tam robia zamaskovaní ľudia v bielych kombinézach?

„Mimozemšťania“ sú vedeckí pracovníci, ktorí sa premiestňujú z jednej sterilnej miestnosti do druhej prostredníctvom sterilnej kabínky.

Christian Bouvier, viceprezident predstavstva Poma, hovorí: „Je to sľubná svetová premiéra. Bolo to pre nás ohromnou výzvou. Vedci, ktorí prechádzali z jednej sterilnej miestnosti do druhej, sa museli podrobiť procedúre, ktorá im zabrala 20 až 25 minút (sterilné sály sú v tomto prípade sály s ultrasterilnou atmosférou zaradenou do ISO 6. triedy), a to všetko pre prenesenie ultracitlivých mikroelektronických súčiastok!“

CEA zvažovala rôzne riešenia, najmä typu tunel alebo chodba. Avšak náklady na udržiavanie takýchto priestorov v permanentnej ultrasterilite neboli viac kompatibilné s cieľom úspory energie, a tým čo najnižšej produkcie CO₂. Riešenie pozemnej kabínky sa nakoniec ukázalo ako rozvážne a správne, pretože v sterilnom stave je potrebné udržiavať jedine 8 m³ priestoru kabíny, navyše sa vedci nemusia pri presune zakaždým

prezliekať. Na druhej strane však bolo potrebné vymyslieť systém, ktorý zaručí udržanie sterility počas nástupu a výstupu z kabíny. Ide o nafukovacie tesnenie, ktoré zaručí utesnenie medzi kabínou a sterilnou sálou. Súčasne po pristavení kabíny do priestoru medzi oboma dvermi sa spustí sprcha sterilného vzduchu, ktorý vytlačí znečistenú atmosféru z medzidverového priestoru. Bola to práve sterilita, ktorá dala lanovke názov „Blanc-blanc“.

Lanová dráha v službe high-tech - jedinečný systém prepravy na svete

So skupinou zodpovednou za prípravu a realizáciu projektu - Luc Marnas, Jean-Marc Grellier a Damien Lanier (posledný z menovaných bol priamym koordinátorom projektu realizácie SLD6 Multix Furkota na Štrbskom Plese) sme vytvorili jedinečný dopravný systém na svete plne sústredený na špičkovú technológiu. Doslova a do písmena systém lanovej dopravy v službe high-tech. Celá zostava predstavuje formu betónového viaduktu s dĺžkou 250 m umiestneného na 16 podperách, ktorý vychádza z 1. poschodia jednej budovy a končí sa na prízemí druhej budovy. Súčasne preklenie cestu vo výške 6 m nad jej úrovňou. Kabínka pozoruhodne integrovaná do okolitého prostredia funguje na požiadanie výskumných pracovníkov ako automatický systém na spôsob výťahu. Môže prepraviť 12 osôb pri rýchlosti 5 m/s bez najmenšieho otarasu, či trnu-

tia, pri zaistení totálnej bezpečnosti a výnimočnej disponibilnosti. Spojenie Blanc-Blanc je vybavené extrémne presným systémom zastavenia v koncových stanicach. S nízkou energetickou náročnosťou dokáže odpovedať na najšpecifickejšie potreby a požiadavky zákazníka.

„S takými náročnými technologickými požiadavkami som sa dosiaľ ešte nestretol. Je to naozaj známka vysokej profesionality založenej na veľmi úzkej a plodnej spolupráci Pomy so zákazníkom, kde Poma stála vždy po jeho boku. Bol to čas veľmi intenzívnej spolupráce v každom okamihu realizácie, ktorý dopĺňal a završoval naše zručnosti a skúsenosti. Pri tom všetkom netreba zabúdať, že ultrasterilita, ako aj systém lanovej dopravy, sú sektory, ktoré musia zodpovedať mimoriadne prísny a náročným predpisom. V tomto nám výrazne pomohli doterajšie skúsenosti s lanovou dopravou v mestskom prostredí a dokázali sme zvládnuť túto náročnú úlohu bez väčších ťažkostí. Riešenie, ktoré práve predstavujeme, uprednostňuje výkonnosť, uľahčuje prácu a vieme si ho predstaviť vo všetkých možných variáciách. Je to riešenie, ktoré môže byť prispôbené a použité v sektore zdravotníctva, priemyslu a obchodu s veľkou perspektívou do budúcnosti!“

Z postrehov zákazníka



Jean Therme, riaditeľ CEA

„Spojenie Blanc-Blanc je očarujúce.“ Jean Therme, riaditeľ technologického výskumu v CEA a riaditeľ CEA (Le Commissariat a l'Energie Atomique et aux Energies Alternatives) v Grenoble nás prijal vo svojej kancelárii na Avenue de Martyrs. Blanc-Blanc je vlastne jeho dieťaťom.

„Mám veľmi rád tento príbeh, pretože som svojím spôsobom otcou tohto príbehu. Budova „41“ je preplnená sterilnými sálami a potrebovali sme ju nejakým spôsobom spojiť s iným laboratóriom. Kvôli premiestneniu sa medzi spomínanými dvoma objektmi potrebujú vedci minimálne 20 minút na prezlečenie. Je to dosť veľká oštara. Sám som to zažil na vlastnej koži, veď som v týchto objektoch pracoval viac ako 20 rokov. Keď som sa raz zadával na grenoblianske „vajčko“, povedal som si, že by to bol možno dobrý nápad: predstaviť si sterilné vajčičko, ktoré budú prepravovať vedcov. Táto myšlienka bola o to viac príťažlivá pri predstave vytvorenia spolunažívania Grenoble ako vysokopostaveného mesta v doméne technologických inovácií a Grenoble ako mesta spojeného s horami a horskými technológiami. Podelili sme sa s touto



Jedinečný prepravný systém v budove výskumného ústavu CEA Grenoble



myšlienkou s Genevieve Fioraso, poslankyňou regiónu Isere a generálnou riaditeľkou Sem Minatec a oslovili sme spoločne firmu Poma.

Pre mňa to znamenalo osloviť nespochybniteľného výrobcu horských dopravných zariadení po celom svete, ktorý je navyše doslova „za rohom“. Podelil som sa s touto myšlienkou s inžiniermi Poma a po vypracovaní predbežnej štúdie mi namiesto zavesených vajíčok navrhli lanom vedenú kabínku pohybujúcu sa na betónovej koľaji, čo bolo naozaj úžasné riešenie!“

Zrealizované spojenie má štyri hlavné klady: technické prevedenie, ekonomický dopad, sociálne zázemie a imidž.

Po technickej stránke vlastnime spoľahlivý prostriedok, ktorý umožňuje počas 2 - 3 minút prejsť celú trasu v niekoľkokometrovej výške nad zemou. Po ekonomickej stránke návratnosť investície je vypočítaná do dvoch rokov. V rámci nášho projektu „neutral carbon“ (minimum CO₂ emisií) spotrebujeme minimálne množstvo energie, čím predstavuje toto riešenie maximum pozitív z ekologického hľadiska.

Z hľadiska sociálneho zázemia predstavuje kabínka aj kúsok ozajstného šťastia, okrem samozrejmej efektivity a produktivity. Vedci prežívajú túto novinku s nefalšovaným nadšením.

Je potrebné vedieť, že inštitút CEA navštívi ročne približne 30 000 návštevníkov a táto kabínka o to viac prispieva k jeho významnosti a známosti. Naposledy nás navštívil generálny riaditeľ Toyoty a bol plný úžasu nad týmto systémom. Jednoduché slovo, ktorým možno zhrnúť realizované riešenie, je: Očarujúce!“

Francúzsko – Hautes-Alpes

Ideálne riešenie pre prestavbu lyžiarskeho strediska

Ancelles, dedinka v nadmorskej výške 1 350 m v Hautes-Alpes, je zaujímavým fenoménom. Stredisko dokázalo zvýšiť svoje ubytovacie kapacity z 3 000 lôžok v 80. rokoch na 8 000 lôžok v súčasnosti.

Preto bolo absolútne nevyhnutné pustiť sa do prestavby nástupného bodu strediska a prispôbiť sa požiadavkám modernosti, výkonu, bezpečnosti, komfortu a rýchlosti. Namiesto už starších zariadení Poma nainštalovala päť nových bubienkových lyžiarskych vlekov a viek Taillos (hlavná tepna strediska!) nahradila nová sedačková lanovka typu Unifix 4 s prepravnou kapacitou 1 600 os./h.

Ozajstné omladenie a vynovenie areálu

Tento nový park dopravných zariadení bol zrealizovaný ako komplexná štúdia s precízne vypracovaným a zvládnutým rozpočtom, čím sa naplnil zámer trvácnosti strediska, ktoré svoj úspech posilnilo zameraním sa na kvalitu a modernosť zariadení. Práce v stredisku sa začali 5. júla 2010 a boli ukončené pred začiatkom zimnej sezóny.



Dopravné zariadenia v stredisku Ancelles Hautes Savoies

Francúzsko – Hautes Savoie

Poma žiari v stredisku Portes du Soleil - Slnčné brány

Tri odlišné realizácie pre troch samostatných zákazníkov v stredisku Portes du Soleil na francúzsko-švajčiarskych hraniciach predstavuje riešenie Pomy z hľadiska ekonomického a z hľadiska trvalo udržateľného rozvoja. Porte du Soleil zahŕňajúce 12 lyžiarskych stredísk vo Francúzsku a Švajčiarsku s vyše 650 kilometrami zjazdoviek je jedným z piatich najväčších lyžiarskych sektorov na svete.

Christian Bouvier a Christian Laval sú dve osobnosti, ktoré možno nazvať tvorcami celkových riešení prestavby a modernizácie tohto výnimočného sektora. Pre Serma-Sofival zrealizovala Poma novú kabínkovú lanovku, 9-miestny Multix Ardent (stredisko Montriond-Avoriaz). V tomto prípade išlo predovšetkým o výkonnosť. Nové zariadenie prepraví 2 400 osôb za hodinu, čo predstavuje viac komfortu a väčšiu prepravnú kapacitu v porovnaní s predchádzajúcim zariadením. Je odpoveďou prispôbenou zvýšenej návštevnosti strediska. Pretože riešenie pre hornú stanicu bolo podporené, finančne zvládnutie prestavby bolo naozaj obdivuhodné. Poma dokázala a mohla využiť materiál a budovy z predchádzajúceho zariadenia.

„Zasa a opäť znova: trvalo udržateľný rozvoj nie je len teoretickým konceptom, ale prakticky realizovanou realitou.“

V Morzine nainštalovala Poma novú sedačkovú lanovku s odpojiteľnými 6-miestnymi vozňami TSD Multix 6 Chamossiere pre spoločnosť Societe du Telepherique du Plenay.

Táto lanovka predstavuje excelentné technické zvládnutie realizácie, pretože v istých miestach dosahuje sklon až 107 %!

Stredisko Get malo jednu subtilnú požiadavku: Zmeňte všetko okrem farby! Kabíny musia zostať červené! To bola jediná podmienka, ktorá zjednotila vznik novej kabínkovej lanovky Chavannes typu Phoenix so 6-miestnymi vozňami na trase dlhý 1 529 m, zrealizovanej pre spoločnosť SEM Sagets. Je zárukou komfortu pre všetkých lyžiarov.



KLD Ardent

„To, čo charakterizuje všetky tieto inovácie,“ nástojí Christian Laval, „je uskutočnenie riešení, ktoré sú plodom kolektívnej spolupráce medzi Pomou, realizátorom stavby, investorom a kompetentnými autoritami.“

„Dokážeme združiť jednotlivé pracovné skupiny a navzájom ich zorganizovať,“ hovorí Christian Bouvier.

„Na to je však potrebné načúvať zákazníkom, optimalizovať zdroje a priniesť trvalé riešenia – čo je vlastne našou každodennou prácou.“



KLD Chavannes



LEITNER®

LEITNER
TECHNOLOGIES

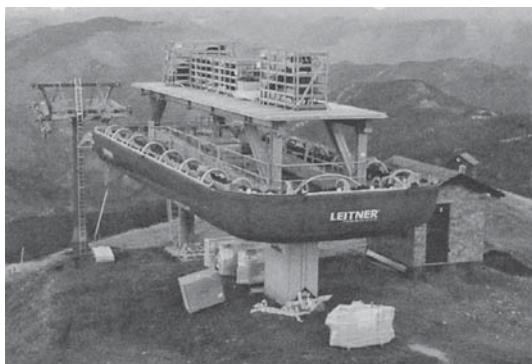
Nový zákazník v Španielsku

Sedačková lanovka v Pyrenejach

Lýžiarske stredisko Esport Esqui v Národnom parku d`Aigüestores i Estany de Sant Maurici, v srdci východných Pyrenej, poverilo Teleféricos z Nieve, ktorá je pobočkou spoločnosti Leitner, stavbou novej sedačkovej lanovky.

Automatická odpojiteľná štvorsedačka nahrádza dva lyžiarske vleky, ktoré boli vo veľmi strmom teréne a boli ťažko prevádzkovateľné. Nová lanovka zabezpečí kapacitu 2 200 osôb/h, má dĺžku 1 070 m pri prevýšení 380 m.

V protiklade s predchádzajúcimi rokmi sa v tomto prípade prevádzkujúca firma rozhodla nejsť so 6-miestnou sedačkovou lanovkou, ale rozhodla sa pre komfort a bezpečnosť. To viedlo k rozhodnutiu pre štvorsedačkovú lanovku, v ktorej sú sedačky vybavené systémom Kid stop - ako špeciálnu bezpečnosť predovšetkým pre deti. Pre komfort pri nastupovaní lyžiarov je dodaný dopravný pás. Na zabezpečenie jednoduchšej prevádzky a údržby bola pohonná stanica s napínaním umiestnená v údolí. Stanice sú vybavené plným prekrytím. Hydraulicky nastaviteľné platformy pre údržbu lanáča a brzd sú taktiež umiestnené v údolnej stanici, garážovanie sedačiek je umiestnené tiež v údolí. Akékoľvek nepoužívané sedačky, ako aj servisný vozň, sú zaparkované na svojich koľajniciach. Tento balík racionality prevádzkovateľ určite privíta.



Vrcholová stanica sa stavala s helikoptérou

Rakúsky drahokam pre firmu Leitner

Smaragdbahn spája Bramberg s Wildkogelom

Smaragdbahn alebo Emerald Way sú mená pre novú lanovku, ktorá spája centrum obce Bramberg s rekreačnou oblasťou Wildkogel. Nová lanovka firmy Leitner súčasne umožňuje pohodlné, priame spojenie bez čakania a bez použitia skibusu.

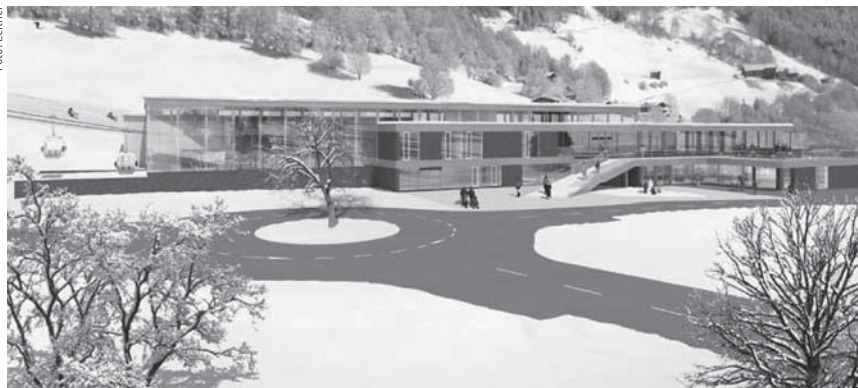
Práve v čase zimnej sezóny bola 8-miestna kabína, realizovaná v dvoch sekciách, uvedená do prevádzky. Dve lanovky s medzistanicou majú celkovú dĺžku 4,4 km. Lavínové oblasti, ktoré pretínajú prvý profil, vyžadovali na jednej strane širšie rozstupy medzi podperami a na druhej strane bezpečnostný systém, špeciálne vyžadovaný pre túto inštaláciu, ktorý spoločne vyvinuli s firmou Imoos. Záchranný systém umožňuje bezpečne prepraviť pasažierov po lane, mimo nebezpečnej

oblasti lavín za nízke náklady. Ako dodatočný bezpečnostný prvok bol použitý bezpečnostný systém CPS na vysokých podperách v oblastiach, ktoré ohraničujú lavíny.

Unikátne architektonické riešenie bolo urobené pre novú údolnú stanicu s priestornými preskleniami, ktoré umožňuje vidieť infraštruktúru lanovky umiestnenú v interiéri a zároveň poskytuje pocit otvoreného priestoru. Navyše, podzemná garáž je umiestnená pod plnoautomatickou stanicou lanovky, ponúkajúc priestor pre úvodnú kapacitu 94 kabín. Zelená farba kabín Sigma je zaujímavá a korešponduje s názvom lanovky. Smaragdy sú zelenej farby a ťažia sa v tejto oblasti.

Smaragdbahn dosahuje kapacitu 1600 osôb/h. Prvá sekcia, ktorá sa začína v Brambergu, je kompletne novou konštrukciou, druhá sekcia nahrádza starú dvojsedačkovú lanovku.

Ako hovorí staré porekadlo, smaragdy majú magickú moc, a tak, ako tieto kúzla, aj Smaragdbahn svojich hostí očaruje.



Presklenená údolná stanica lanovky v rakúskom Brambergu

Konštruktéri firmy Leitner
Peter Nindl a Ing. Rudi Gostl



Perspektíva viacerých inštalácií v Karpatoch

V Rumunsku päť inštalácií

V rámci programu rumunskej vlády Ski Karpat, ktorý je pripravený pre rozvoj lyžiarskych rezortov v Karpatoch, najmä v južnej časti Rumunska a ich modernizáciu, zvíťazila v tendri spoločnosť Leitner na päť nových lanoviek.

Všetky uvedené lanovky boli na základe požiadavky objednávateľa dodané. Objednávka pozostávala z troch 8-miestnych kabín (Vulkán, Rarau I. a Rarau II.) a dvoch odpojiteľných 4-miestnych sedačkových lanoviek (Sinaia a Vartop). Všetkých päť lanoviek bolo uvedených do prevádzky už v zimnej sezóne 2010/2011.

Blízka spolupráca s rumunským partnerom otvára nové možnosti pre intenzívnu spoluprácu na trhu a pre optimálnu starostlivosť o zákazníkov s dodatočnými službami. Ďalší rozvoj partnerovho plánovacieho oddelenia je príkladný, v súčasnosti má deväť zamestnancov v oddelení lyžiarskych dopravných zariadení a zjazdoviek. Tento tím bude podporovať priamo firma Leitner tak, aby garantoval profesionálnu kvalitu projektov.



Lyžiarske strediská v južnom Rumunsku sa modernizujú



Prvé pracovné stretnutie

V Starej Lubovni, v novom výrobnom závode Leitech, s. r. o., ktorú zriadil Leitner na Slovensku, sa v druhej polovici februára uskutočnilo prvé pracovné stretnutie manažérov firmy Leitner so zástupcami Slovenska a Českej republiky. Na stretnutí sa zástupcovia spoločnosti Leitner oboznámili nielen so súčasnou, už rozbehnutou výrobou, ale aj s ďalším rozširovaním činnosti.

V súčasnosti sa výroba uskutočňuje v novej hale s výrobnou plochou 1 674 m². Ku dňu 21. februára 2011 tu pracovalo trinásť výrobných pracovníkov a traja technicko-administratívni pracovníci. V najbližšom období plánuje firma prijať ďalších 22 výrobných pracovníkov, keďže súčasná výrobná kapacita už dnes nepostačuje.

Pripravuje sa aj nová hala, ktorá bude slúžiť ako sklad materiálu a náhradných dielcov, bude sa tu uskutočňovať delenie materiálu a osobitné priestory budú slúžiť pre servis lanových dráh. Uvedená výrobná činnosť sa využíva pred-

Foto: J. Hulla

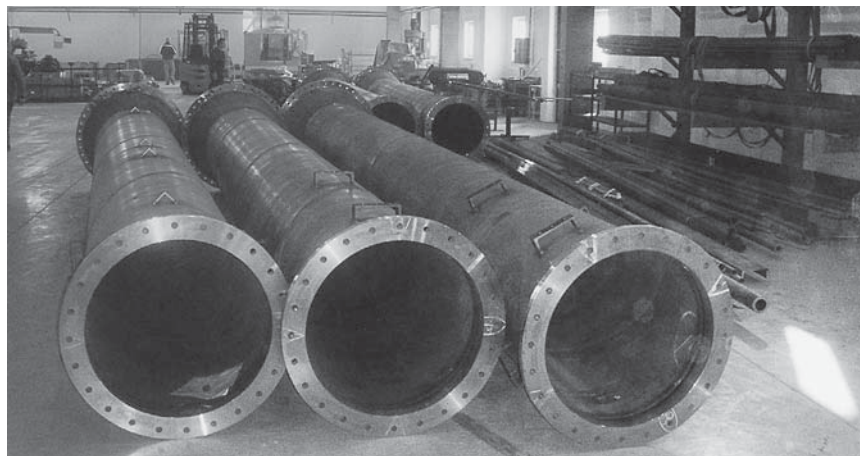


Záber zo stretnutia. Zľava Dominic Bosio (export manažér), Wilfried Gander (manažér pre výstavbu lanových dráh), Oliver Kirchheim (export manažér), Jan Sorg (projektový manažér), Martin Hejzlar a Monika Hovorková (zástupcovia ČR), Peter Hulla (zástupca SR) a Jaroslav Mačičák (export manažér)

všetkým na zabezpečenie výroby lanových dráh na Slovensku, Česku, Poľsku a Ukrajinu. Exportným manažérom pre tieto krajiny bol firmou Leitner menovaný Ing. Jaroslav Mačičák.



Výrobná hala Leitech



Pohľad do výrobnéj haly



Doppelmayr®

info

Úspešný obchodný rok 2009/2010

V obchodnom roku 2009/2010 dosiahla skupina Doppelmayr veľmi dobré výsledky. V období finančnej a hospodárskej krízy inštalovala 117 lanových dopravných zariadení. Dosiahnuť tento úspech sa im podarilo vďaka svojim zákazníkom.

Najmä v alpských krajinách bol zimný turizmus odolný voči kríze, a tým mohla firma dokázať, že je spoľahlivým a zaručeným partnerom aj pre budúcnosť. K najdôležitejším faktorom úspechu patria vysoká kvalita produktov, reakčná rýchlosť a veľký inovačný potenciál.

Päť nových kabínkových lanoviek v Zillertal

V roku 2010 vybuďovala firma Doppelmayr kabínkovú lanovku Penkenbahn v Mayerhofen a štyri v Zillertal Arena – Karspitzbahn II v Zell am Ziller, ďalšiu Falschbachbahn v Gerlos a Dorfbahn I. a II. v Königsleiten.

Foto: Doppelmayr



Kabínková lanovka Karspitz v Zillertal

Predĺženie lanovky Karspitzbahn

Lanovku Wiesenalmbahn v lyžiarskej oblasti Zell am Ziller predĺžili o ďalšiu sekciu. Obe od seba nezávislé lanovky sa odteraz volajú Karspitz I a II.

V roku 2010 spoločnosť Zeller Bergbahnen pristúpila k nahradeniu pôvodnej „športovej lanovky“ - 2-miestnej sedačkovej lanovky z roku 1984 ďalšou sekciou. Normálne je lanovka v prejazdnej prevádzke, obe sekcie sú od seba nezávislé. Vďaka tomu môžu byť v prípade potreby ľubovoľne prevádzkované horná alebo dolná sekcia.

Trasa sekcie II. v podstate sleduje trasu starej športovej lanovky. Tak v údolnej stanici, ako aj v medzistanici sa nachádza plnoautomatická stanica. Táto druhá kyvadlová lanovka napomohla vyrovnanie tiesne v čase dopravnej špičky.

Technické údaje

Zariadenie	8 MGD Karspitzbahn II
Prepravný výkon	2 400 os./h
Čas jazdy	6,7 min.
Jazdná rýchlosť	6,0/s
Počet gondol	76
Interval	12,0 s
Šikmá dĺžka	2 410 m
Údolná stanica	1 310 m n. m.
Vrcholová stanica	2 116 m n. m.
Prevýšenie	806 m
Podpery	13
Pohon	vrchol. st.
Napínanie	údol. st.

Rekordné tempo výstavby

Spoločnosť Bergbahnen Destination Gstaad AG (BDG) v švajčiarskom kantóne Bern nahradila 4-miestnu gondolovú lanovku novou MGD Rougemont – La Videmanette.

Nová lanovka je hlavným nástupišťom v oblasti Eggli – La Videmanette. Tým sa vytvoril rýchly a bezpečný prístup k najdlhšej priebežne zasnežovanej zjazdovke v oblasti BDG (10 km).

Zariadenie si vyžiadalo výstavbu novej vrcholovej stanice, pretože vjazd pôvodnej vrcholovej stanice bol pre nové gondoly úzky. Súčasne sa tunelom pre chodcov vylepšil prístup k zjazdovkám a turistickým cestám.

Využitie gondol možno ľubovoľne meniť o 25 %, 50 % alebo o 75 % počas prevádzky. Je to dôležité, aby mohla byť lanovka prevádzkovaná v lete v málo frekventovanom čase ako skupinová lanovka s tromi vozidlami. Pre túto šesťkabínovú prevádzku sa v stanici nachádza špeciálny štart/stop spojky. Keďže lanovka križuje lavínové pásma, je vybavená integrovaným záchranným systémom. Koncept obsahuje popri RDP, systéme kontroly lana, ktoré je patentom firmy Doppelmayr, vlastnosti pri núdzovom chode pohonov, ako aj rozličné bezpečnostné zariadenia, aby v prípade pádu gondoly bolo možné dopraviť hostí do doliny.

Je to prvý raz, čo bola gondolová lanovka v Švajčiarsku vybavená takýmto záchranným systémom.

Inštalácia lanovky sa vyznačuje aj rekordným stavbným časom. Demontáž starej lanovky sa začala až v polovici júna 2010, montáž 10. septembra a oficiálne otvorenie bolo 23. decembra 2010.



**Technické údaje**

Zariadenie	8-MGD Rougemont - La Videmanette
Prepravný výkon	1 400 os./h
Čas jazdy	9,6 min.
Jazdná rýchlosť	6,0 m/s
Počet gondol	56
Interval	20,6 s
Šikmá dĺžka	3 100 m
Prevýšenie	1 184 m
Podpery	17
Pohon	vrchol. st.
Napínanie	údol. st.
Výška vrcholovej stanice	2 152 m
Výška údolnej stanice	968 m

Arménsko - najdlhšia kyvadlová lanovka sveta

V Arménsku postavila spoločnosť Garaventa najdlhšiu kyvadlovú lanovku sveta. Je takmer 6 km dlhá, dvojstopová, bez brzdy na behúni lanovky a so záchranným systémom, ktorý zabezpečuje, aby bolo možné za každých okolností dopraviť kabínky do najbližšej stanice.

Lanovka spája malú dedinu Tatev Halidzor ponad široké údolie rieky Vodhji so starobylým kláštor-
ným opevnením Halidzor Tatev, ktoré bolo v stredoveku významnou univerzitou. Aj dnes je jedným z najdôležitejších posvätných miest Arménska.

Lanovku Tatev-Halidzor financoval bohatý Armén žijúci v zahraničí, ktorý ju daroval štátu. Pri údolnej stanici má byť v budúcnosti postavený hotel a reštaurácia. Trať lanovky meria 5,7 km, najdlhšie zo štyroch roz-
pätí má dĺžku 2,7 km. Podpery sú vysoké 20 a 60 m, najväčšia vzdialenosť od zeme je 400 m. Pre stavbu lanovky tu boli ťažké podmienky - zlé cesty, extrémna kontinentálna klíma na náhornej plošine - v lete veľmi horúco, v zime hrozná zima. Goris, najbližšie mesto, je vzdialené 10 km, cesta z 320 km vzdialeného hlavného mesta Eriwan trvala päť hodín, pričom sa prechádzalo cez dva 2 000 m vysoké priesmyky. Samotná preprava náradia na ťahanie lana si vyžiadala 14 návesových ťahačov! Pri montáži 6 nadzemných lán sa použila armádna helikoptéra.

Technické údaje

Zariadenie	25-ATW Tatev-Halidzor
Prepravný výkon	120 os./h
Čas jazdy	12,0 min.
Jazdná rýchlosť max.	10,0 m/s
Šikmá dĺžka	5 760 m
Prevýšenie	12 m
Podpery	3
Dve nosné laná	40 mm
Ťažné lano	27 mm
Pohon /355 kW	Halidzor
Rozpätie ťažného lana 17,4 t	Tatev
Pevné napínanie nosných lán	vrchol. st.+ údol. st.
Nástupište Halidzor	1 546 m n. m.
Nástupište Tatev	1 534 m n. m.



Lanovka je veľmi plochá. Stanica Halidzor je otvorenej konštrukcie, vchod je zastrešený sklom

Nová atrakcia pre Meran

S spoločnosť Meran 2000 Bergbahnen AG v roku 2010 rozhodla o kompletnej prestavbe viac ako 40-ročnej lanovej dráhy vedúcej z Meranu do lyžiarskej oblasti Meran 2000. Nová lanovka s kabínami pre 120 osôb je najväčšou lanovkou Južného Tirolska.

Údolná stanica lanovky sa nachádza pri mestskej autobusovej zastávke na periférii mesta Meran. Lanovka má tri stanice. V údolnej a vrcholovej stanici sa nastupuje cez rampu a posuvnú plošinu podľa toho, ktorou stranou vojde kabína, posúva sa nástupná plošina. Staničné budovy zostali kompaktné a udržané tak, aby zodpovedali pozemkovým potrebám, inak by sa muselo stavať bližšie k rieke Niafbach a vznikli by vyššie náklady na ohradenie rieky.

Lanovka križuje neprístupný terén. Výzvou nebola len preprava a ťahanie lana, každé ťažné lano bolo 4 km dlhé a vážilo 122 ton, ale aj demolácia piatich starých betónových podpier a výstavba troch nových priehradových podpier, pričom sa museli vybudovať príjazdové komunikácie.

Pre profil trate bola predpísaná vyprostovacia lanovka, ktorej vozidlá sú poháňané cez uzavretý lanový kruh vo vrcholovej stanici, súčasne pojmu 20 osôb. Jedno záchranné vozidlo je umiestnené v údolnej stanici, dve sú vo vrcholovej stanici.

Pre výstavbu novej lanovky bola v lete 2010 prevádzka lanovky uzatvorená a v decembri 2010 opäť otvorená. Dočasne sa využívala kyvadlová doprava z Meranu ku gondolovým lanovkám v susednej obci Falzeben.

Technické údaje

Zariadenie	120 ATW Naif-Piffling (Meran 2000)
Prepravný výkon	850 os./h
Čas jazdy	7,0 min.
Jazdná rýchlosť max.	11,0 m/s
Šikmá dĺžka	3 647 m
Prevýšenie	1 251 m
Podpery	3
Pohon 1000 kW (2x500)	vrcholová st.
Rozpätie ťažného lana 20 t	údolná st.
Pevné zakotvenie nosných lán	vrchol. st.+ údolná st.
Nástupište údolná stanica	648 m n. m.
Nástupište vrchol. stanica	1 899 m n. m.



Jazda lanovkou ponúka nádherné výhľady



Prvá sedačka s oranžovými bublinami v USA

Firma Doppelmayr inštalovala v Canyons v Utahu prvú sedačkovú lanovku s oranžovými bublinami v USA. Ide o odpojiteľnú 4-miestnu sedačkovú lanovku Orange Bubble Express s vyhrievaním sedačiek.

Lanovka nahradila dvojmiestnu lanovku Golden Eagle z roku 1965.

Je oveľa dlhšia ako predchádzajúca, ktorá viedla iba po terajšiu medzistanicu a zvýšila jej prepravnú kapacitu o 47 %. Údolná stanica sa trochu posunula, vedenie trasy dolnej sekcie sa zmenilo.

Stavebné práce boli všetko, len nie jednoduché – v doline sa museli pre rozšírenie stanice odstrániť veľké skalné partie. Dielo sa podarilo a v danej lyžiarskej oblasti sa očakáva nárast hostí o 50 percent.

Technické údaje

Zariadenie	4-CLD-B-O-S Orange Bubble Express
Prepravný výkon	2 400 os./h
Čas jazdy	9,4 min.
Jazdná rýchlosť	5,1 m/s
Počet sedačiek	186
Interval	6,0 s
Šikmá dĺžka	2 700 m
Prevýšenie	464 m
Podpery	30
Pohon	vrchol. st.
Napínanie	údol. st.
Údolná stanica	2 110 m n. m.
Vrcholová stanica	2 574 m n. m.



Návštevníci lyžiarskeho rezortu The Canyons sú hrdí na to, že majú lanovku Orange-Bubble-Express s jedinečným dizajnom

TECHNOALPIN®

snow experts

Sformovaná sila TechnoAlpinu pre Folgariu

Spolupráca medzi trentinskou lyžiarskou oblasťou Carosello Folgaria Ski a TechnoAlpinom sa začala v roku 2003. Odvtedy bol zasnežovací systém vo viacerých stupňoch výstavby ustavične rozširovaný tak, že teraz môžu byť všetky zjazdové trate technicky zasnežované.

Lyžiarske stredisko Folgaria leží v južných Dolomitoch neďaleko Trientu. Rozkladá sa v nadmorskej výške od 1 200 – 2 000 m. Na 100 km zjazdoviek si každý lyžiarsky fanúšik nájde vhodnú zjazdovku. Od roku 2003 sa TechnoAlpin stará o perfektný podklad. V prvých rokoch až do roku 2008 dodal TechnoAlpin do Folgaria celkom 102 snežných kanónov, a to: 19 x M10, 20 x M12, 10 x M15, 43 x M18, 5 x M20 a 5 x T60, ktoré boli inštalované na výťah, vežu a rameno alebo ako mobilné zariadenia.

Okrem toho v tomto období bola rozšírená retenčná nádrž Martinella Nord na 28 000 m³ a vybudovaná rovnomenná čerpacia stanica s výkonom 3 x 200 kW, resp. 120 l/sek. Ďalej dodali 8 kompresorov s výkonom 132 kW. Pri existujúcej čerpacej stanici Costa dobudoval TechnoAlpin v roku 2006 riadenie a integroval riadiaci systém – softvér ATASSplus.

243 vrtuľových kanónov a ATASSplus

Aby sme mohli s istotou zabezpečiť sneh od začiatku decembra až do apríla, bolo nevyhnutné vykonať ďalšie etapy výstavby. V roku 2009 bol systém posilnený o 8 x T60, 23 x M18 a 3 x M12. Doteraz najväčšia etapa výstavby nasledovala v roku 2010. Jednorazovo bol takmer zdvojnásobený počet snežných kanónov s 74 x T40, 9 x



Zasnežovací systém v stredisku Folgaria

T60, 19 x M18 a 5 x M12. Časť nových snežných kanónov nahradí doterajšie snežné kanóny od iných firiem na zjazdovkách Serrada a Ortesino facile. Ďalšie snežné kanóny boli inštalované na novozriadených zjazdovkách Strafexpediton, Bersaglieri a Ribes Rosso. Odteraz bude 243 snežných kanónov riadených najnovšou verziou TechnoAlpinu – riadiacim softvérom ATASSplus. Nová verzia, predovšetkým vďaka prehľadnej pracovnej ploche, uvádza nové meradlá a bola inštalovaná vo Folgarii ešte pred oficiálnym otvorením.

Vo Folgarii bola veľká investícia, a to nielen v oblasti zasnežovania. Boli postavené tri nové vleky, ktorých úlohou je poskytovať lyžiarskym fanúšikom čo najviac rozptýlenia. Návšteva Hochplateau (východne od Trientu) sa oplatí nielen pre fanúšikov alpského lyžovania, ale je tiež vhodná



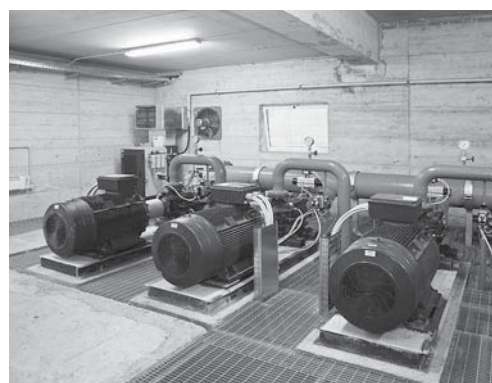


pre náročné bežecké trate, ktoré sa tiahnu neko-
nečnou skalnatou krajinou.

Sme poverení novou výstavbou

V roku 2011 sa bude zariadenie znovu budovať.
V priestore Ex Base Nato bude zriadená retenčná
nádrž veľkosti 100 000 m³. Pripojená čerpacia
stanica bude mať výkon 8x35l/s a 1x20 l/s. Za-
snežovanie bežeckých tratí bude v budúcnosti op-
timalizované vedením 1x90 kW a 5 šachtami. Do
Folgarie dodajú ďalších 18 vrťulových kanónov.

www.folgariaski.com



KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG

PistenBully na Interalpine 2011

Foto: J. Hulka



Nový model SPV EQ.2



Od priekopníckej technológie až po kvalitné ojazdené vozidlá

Témy ekonomia a ekológia berieme veľmi vážne

Firma Kässbohrer vozidlami PistenBully pripravila pre návštevníkov výstavy InterAlpin široké vystavovateľské spektrum. Vedúca značka na svetovom trhu ukázala v Innsbrucku osvedčené top modely pre úpravu zjazdových a bežeckých lyžiarskych tratí, technické inovácie ako Pistenbully EQ.2 i veľký výber ojazdených vozidiel.

Novinkami boli PistenBully 100 - má silnejší motor a PistenBully 600W Polar, ktorý je ešte výkonnejší a bezpečnejší vďaka novému 4,5 t navijaku.

Uvoľnite cestu pre silnejšie výkony

Kässbohrer na InterAlpine 2011 uviedol ako pôsobivú show celý rad možností, ktoré rodina PistenBully ponúka. PistenBully 600W Polar je pánom strmých svahov a presunu obrovských množstiev snehu. S novým 4,5 t navijakom dokáže na strmých svahoch pracovať s ešte väčšou účinnosťou. Podobne aj PistenBully 100 bol tiež prekvapením. Má nový výkonnejší motor, zlepšenú funkčnosť prídavných zariadení, kabína okrem zvýšenia komfortu prešla aj dizajnovskými úpravami. Vozidlá PistenBully 400 Park, Formatic 350 a PistenBully Paana len potvrdzujú, že firma Kässbohrer môže ponúknuť správne vozidlo pre každú technickú aplikáciu a finančné požiadavky.

Kässbohrer je jediným, výrobcom, ktorý ponúka navigačný systém SNOWsat. Systém je podľa požiadaviek zákazníkov inštalovaný priamo vo výrobe. Je však možné navigačný systém do vozidla dobudovať aj dodatočne, a to aj v prípade starších vozidiel. Odborníci zo SNOWsatu poskytovali podrobnejšie informácie priamo na výstavisku.

EQ.2 štúdia pokračuje

S vozidlom PistenBully EQ.1 postavil Kässbohrer vysoké kritérium pre splnenie požiadaviek ochrany životného prostredia, pričom zároveň sleduje zníženie nákladov na prevádzku. Štúdia vozidla PistenBully s diesel-elektronickým pohonom (hybridný pohon) bola na výstave InterAlpin predstavená prvý raz v roku 2009. Ohlas návštevníkov bol veľmi priaznivý. Rozsiahle testy s vozidlom EQ.1 preukázali až o 25 % nižšiu spotrebu paliva. To má za následok znížovanie škodlivých emisií a, predovšetkým, zvýšenie rentability prevádzky vozidla. Navyše je tu možnosť nahradiť doterajšie hydraulické pohony prídavných zariadení elektrickými. Hybridný pohon umožňuje využiť vozidlo aj ako „pojazdnú elektrárňu“, ktorá poskytuje dostatočný elektrický výkon pri prípadných opravách

a využívaní elektrického ručného náradia. PistenBully EQ.1 bol inovovaný a jeho dnešná verzia bola vystavovaná pod označením EQ.2

Green Tech pre letnú prevádzku

PistenBully 300 Green Tech je stroj, ktorý preukazuje svoje schopnosti nielen v zime na strmých svahoch, ale mimo zimy aj v extrémnych terénoch. V letnom prevedení sú tieto vozidlá mimoriadne vhodné pre práce v poľnohospodárstve na prípravu siláže, práce v zariadeniach na výrobu bioplynu, kosenie, mulčovanie, práce v močaristých terénoch s vysokými nárokmi na ochranu životného prostredia. Flexibilná koncepcia vozidla PistenBully umožňuje použiť široký sortiment rôzneho príslušenstva.

Ojazdené vozidlá z Kässbohreru v každej cenej relácii - bezpečná a správna voľba

Každý, kto sa zaujímal o ojazdené vozidlá, mal možnosť získať široké spektrum informácií o vozidlách, ktoré sú v súčasnosti k dispozícii. O každom vozidle boli poskytnuté informácie o stave vozidla, predpokladanom rozsahu opráv a cenách. Výber predstavoval vozidlá vo všetkých troch kategóriách - Economy, Standard a Premium, čo sú vozidlá po kompletnej opravě so zárukou.

Myslíme si, že návšteva výstavných priestorov firmy Kässbohrer určite priniesla niečo nového každému zákazníkovi aj do budúcnosti.

Ing. Dušan Mikloš
Termont, s. r. o.

TERMONT

Dni otvorených dverí

V predchádzajúcich číslach nášho časopisu sme uverejnili správy o tom, že výhradný zástupca firmy Kässbohrer Geländefahrzeug AG na Slovensku, firma Termont, s. r. o., realizuje výstavbu nových obchodno-servisných priestorov. Avizovali sme, že v apríli prístupníme naše priestory všetkým záujemcom, ktorí nás budú chcieť navštíviť. Tak sme na dni 12., 13. a 14. apríla pripravili akciu Dni otvorených dverí firmy Termont.

V slávnostne vyzdobených priestoroch sa v priebehu troch dní vystriedalo približne 200 návštevníkov z celého Slovenska. Po krátkom uvítacom príhovore nasledovala prehliadka priestorov. Návštevníci mali možnosť pozrieť si servisnú halu, sklady, kancelárie, miestnosť pre školenia a celé sociálne zázemie budovy.

Dobrou náladu ešte viac pozdvihli mladé martiniské mažoretky a brušné tanečnice oblečené do „kässbohrerových“ farieb. Po chutnom obede pokračovala voľná zábava s hudbou v ľudovom štýle. To, že si naši zákazníci majú medzi sebou čo povedať, potvrdili ďalšie hodiny. Pri dobrom občerstvení sa rozprúdila čulá debata, ktorá sa, samozrejme, týkala problematiky v jednotlivých strediskách, výmeny skúseností s vozidlami PistenBully a vyhliadky jednotlivých stredísk v budúcnosti. Uplynulá zima bola v porovnaní s predchádzajúcimi špecifická. Minimum sne-



Sústredenie - a čo bude ďalej?



hových zrážok potvrdil potrebu intenzívnych systémov mechanického zasnežovania. Tie zasa potom zvyšujú nároky na používanie snežných pásových vozidiel. Práve tieto diskusie ukázali, že naši zákazníci odborne rastú, čo je pre nás veľmi potešujúce.

Pri príležitosti Dní otvorených dverí nové priestory prvý raz navštívili aj zástupcovia firmy Kässbohrer z Laupheimu – zo servisného oddelenia Susane Polak a z obchodného oddelenia Steve Junghans, ktorí našich návštevníkov srdečne pozdravili. Nechýbali ani naši partneri z výhradných a servisných zastúpení v Česku a Poľsku.

Veríme, že nové priestory nás posunú ešte bližšie k zákazníkovi. Postupné doplnenie špičkového technologického vybavenia servisnej haly o hyd-



Červená PistenBully farba dominovala

raulický zdvihák 2x8 t a 3 t mostový žeriav nám umožní zvýšiť kvalitu opráv ešte viac a vytvoriť optimálne podmienky pre servis a opravy vozidiel PistenBully na Slovensku.

Ing. Dušan Mikloš
Termont, s. r. o.



Budúce kässbohreristky? Sneh a naša farba



Brušné tanečnice vo farbách PistenBully



záruka
30
mesiacov

**SKÚTRE EŠTE VÝHODNEJŠIE
ZĽAVY OD 700€ DO 2 300€**

Splátkový kalendár podľa dohody

Pri prevzatí skútra platba iba DPH (20%)



Neresnícka cesta 3A, ZVOLEN
Tel.: +421 45 532 40 03, predaj: 0903 810 149
servis@autoraster.sk
www.autoraster.sk



!!! MODELY S ELEKTRONICKOU PREVODOVKOU SO ZÁRUKOU 3 ROKY NA PREVODOVKU !!!



BMF - Bartholet Maschinenbau AG a jeho obchodný zástupca Michálek Chrudim: Atraktívne cestné vláčiky Tschu-Tschu

Dcérska spoločnosť firmy BMF Road Trains Tschu - Tschu ponúka už viac ako 35 rokov nostalgicky pôsobiace cestné vláčiky a autobusy, ktoré sú vhodné pre atraktívne jazdy turisticky zaujímavými oblasťami, čo môže potešiť tak malých, ako aj veľkých zákazníkov. Či už ide o historické centrá miest, pešie zóny, zábavné parky, rekreačné oblasti alebo lyžiarske areály, vláčiky Tschu -Tschu sa určite používajú ako atraktívne dopravné prostriedky.

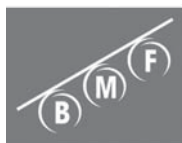


Môžeme vám ponúknuť cestné vláčiky od najmenších typov s vagónikmi pre osem cestujúcich, ktoré sú vhodné na prepravu menšieho počtu osôb. S týmto vláčikom možno jazdiť po úzkych cestách a uličkách, prejsť cez nízke tunely. Vedľa seba sedia vždy len dvaja cestujúci, teda každý sedí pri okne.

Najvýkonnejšie lokomotívy odvezú veľké vagóniky až pre 40 osôb, s pohonom 4x4, dokážu prekonať až 20 % stúpanie. Podľa druhu trasy, požiadaviek a možnosti zákazníka možno pripojiť za lokomotívu 1 - 4 vagóniky.

Vláčiky môžu byť navrhnuté podľa vášho želania s rôznou vnútornou a vonkajšou výbavou (vagóniky otvorené a uzatvorené, so sťahovacími okienkami, možno si zvoliť vybavenie s vyhrievaním alebo klimatizáciou, reproduktormi, rádiom, vrátane mikrofónu a videa s viacjazykovým systémom, motorom s manuálnou alebo automatickou prevodovkou, poháňaný benzínom, naftou alebo LPG a ďalšie možnosti vybavenia).

Zákazníkov nadchneme kreativitou, flexibilitou, kvalitou a spoľahlivosťou. Naše nadšenie pre vykonávanie mimoriadnych vecí nás ženie vpred. Vďaka špecifickému know-how, vytváraného počas dlhých rokov, sme schopní vaše predstavy spoľahlivo preniesť do reality. Neváhajte a vyskúšajte si nás!



Road Trains Tschu-Tschu – Dreams made in Germany



Okrem tradičných vláčikov môžeme ponúknuť aj moderné mestské cestné vozidlá na prepravu osôb v spolupráci s dcérskou firmou Swiss Road Trains. Ide o nový moderný model vozidla s názvom Urban, navrhnutý na prepravu veľkého počtu pasažierov na krátke vzdialenosti. Pohon je elektrický pomocou solárnych panelov umiestnených na streche (podľa želaní zákazníka možno dovybaviť na diesel/plyn). Vlak odvezie 40 - 60 cestujúcich (podľa počtu vagónov). Šírka je len 1,98 m, preto je vhodný do úzkych ulíc.



Urban – ekologický dopravný prostriedok budúcnosti



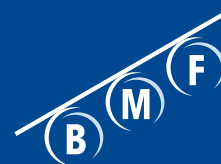
Kyvadlové lanové dráhy
Odpojitelné systémy
 (sedačkové, kabinkové lanové dráhy)



Skupinové lanové dráhy
Lyžařské vleky
Pozemní lanové dráhy



Speciální lanové dráhy
Systémy s pevným uchycením
 (sedačkové, kabinkové lanové dráhy)



Bartholet Maschinenbau AG
 Lochriet
 CH-8890 Flums
 Switzerland

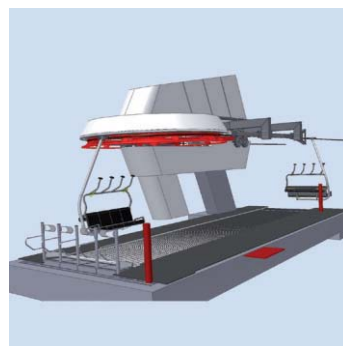
tel +41-81 720 10 60
 fax +41-81 720 10 61
 admin@bmf-ag.ch
 www.bmf-ag.ch

Systém řízení jakosti
 ISO 9001



Již téměř 50 let firma
Bartholet Maschinenbau AG -
 Lanové dráhy Flums, realizuje
 a instaluje lanové a speciální
 dráhy všeho druhu po celém
 světě včetně zajištění servisu.

Vsadte na švýcarské know-how,
 CE - shodu a spolehlivost !



VOZIT LIDI JE NAŠIM POSLÁNÍM



S vláčky
Tschu-Tschu
 bude Vaše cesta
 báječným zážitkem



K PROHLÍDCE PŘÍRODNÍCH KRÁS, PRO ZÁBAVNÍ PARKY A MĚSTSKÁ CENTRA



Road Trains Tschu-Tschu GmbH
 info@tschu-tschu.com
 www.tschu-tschu.com
 Člen skupiny BMF Švýcarsko

MICHÁLEK s.r.o.
 Čáslavská 52
 CZ - 537 01 Chrudim IV

Tel.: +420 469 365 151
 Fax: +420 469 365 112
 E-Mail: m.cvrckova@michaleksro.cz

Vedúca svetová značka



Dívať sa dopredu, rozoznávať trendy, vytvárať inovácie, tieto silné stránky vyznačujú skupinu Doppelmayr/Garaventa ako vedúcu svetovú značku v oblasti lanových dráh.

Dôvera našich zákazníkov v naše schopnosti a výrobky je pre nás záväzkom a motiváciou.

Srdečne ďakujeme našim silným partnerom na Slovensku za spoluprácu, pri ktorej sa na nás spoliehajú. S firmou Doppelmayr môžete pokojne hľadiť do budúcnosti.

Zastúpenie v Slovenskej republike:

Ing. Tomáš Fried

Pribinova 38

010 01 Žilina/Slovenská republika

T +421 905 653 141, F +421 41 763 2158

fried@vud.sk



Doppelmayr Seilbahnen GmbH

Außenstelle Stetten

Gewerbegebiet 15

2100 Stetten/Austria

T +43 2262 72508, F +43 2262 72508-12

dm.stetten@doppelmayr.com, www.doppelmayr.com