

LAVEX info magazín

LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH
MANAŽMENT • MARKETING

ROČNÍK XXXVIII • 4/2011



Svetová novinka:
8/10 - kombinovaná lanovka

 Doppelmayr®

BYŤ NAJLEPŠÍM ZAVÄZUJE

**Kto chce byť v čele...
...potrebuje vybavenie, na ktoré sa môže na sto percent spoľahnúť**

Posaďte sa preto do „priekopníka“ medzi výrobcami navijakových vozidiel.
Posaďte sa do PistenBully 600W - teraz so 4,5 tonovým navijakom.

Tešte sa z väčšej sily, zo zvýšenej životnosti
ozubených kolies a valivých ložísk.

Prirodzene, mysleli sme aj na vašu
bezpečnosť. Snímače a akustická
signalizácia informujú
o stave navíjaného
lana a o odvinutej
dĺžke 1 050 m
dlhého lana.



Adresa: TERMONT s. r. o.
Rakovo 180
038 42 PRÍBOVCE
Tel./fax: 043/4001 004, 4001 000
www.pistenbully.com

PistenBully®



LAVEXinfo • ROČNÍK XXXVIII • 4/2011

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:

DOPPELMAYR	ob. str.1
KÄSSBOHRER	ob. str.2
TECHNOALPIN	2
OL TRADE	15
MICHÁLEK	18
SITECH CZ	31
LEITNER	ob. str. 3
POMA	ob. str. 4



6 INTERLAVEX 2011



16 Beskydsko-Javornicka lyžiarska magistrála



29 Lanové dráhy v Gemi

OBSAH

Príhovor	2
Náš hosť	3, 4
Z činnosti združenia	5
Medzinárodná výstava INTERLAVEX 2011	6 - 11
Oznamy a informácie ...	12 - 14
Zo života našich stredísk	16
Informácie z firiem	
Kässbohrer	17
Michálek	19
Leitner	20 - 22
Poma	23, 24
Doppelmayr	25, 26
Nové lanovky v Českej republike	27, 28
Lanové dráhy v Gemi	29, 30
Efektívnejšia príprava snehu od Sitech CZ	31
TechnoAlpin	32

ALPITEC 2012

18. - 20. apríl 2012 / Bolzano, Taliansko
Medzinárodný odborný veľtrh
horských a zimných technológií
www.alpitec.it

Reklamné strany neprešli jazykovou úpravou v redakcii.

Členským organizáciám LAVEX-u a spolupracovníkom poskytujeme časopis bezplatne.



Garantujeme sneh!



TECHNOALPIN®
snow experts

www.technoalpin.com/sk
TechnoAlpin East Europe, s.r.o.

T 00421 41 700 26 44-5 - F 00421 41 700 26 46



be social: [f](#) [YouTube](#) [flickr](#) [AppStore](#)

Milí priatelia

Uplynulo len niekoľko týždňov od skončenia „magického“ 13. ročníka medzinárodnej výstavy horskej techniky Interlavex 2011 a veľmi ma teší, že môžeme zhodnotiť toto podujatie ako úspešné. Už

predchádzajúci ročník, ktorý sa konal v roku 2009 naznačil, že „prilákať“ na výstavu dostatočný počet kvalitných vystavovateľov bude stále ťažšie. Začiatky globálnej krízy (r. 2008), zhoršené klimatické podmienky počas zimy (sezóny 2009/2010 a 2010/2011), sa poklesom návštevnosti dotkli nielen menších prevádzkovateľov, ale takmer všetkých stredísk (v priemere až 20 %). Zapôsobilo to aj na „silných“ výrobcov zariadení vybavenosti lyžiarskych stredísk, ktorí začali uvažovať o tom, či má dostatočný efekt prezentovať sa práve formou výstavy.

Presviedčali sme sa o tom aj my v združení od samého začiatku prípravy 13. ročníka výstavy, ktorá sa mala konať začiatkom októbra t. r. Dôkazom toho je aj fakt, že len niekoľko týždňov pred termínom uzávierky prihlášok nebol ešte takmer nikto prihlásený. Domnievali sme sa, že do istej miery to mohla spôsobiť aj zmena miesta konania výstavy. Prišlo však nečakané povzbudenie, v priebehu niekoľkých dní sa prihlásili už tradiční veľkí vystavovatelia, ktorí si zarezovali takmer polovicu pripravovanej výstavnej plochy. To nám skutočne vlialo do žíl novú silu, ktorá bola potrebná nielen pre zvládnutie prípravy výstavy, ale aj sprievodného podujatia - 40. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov.

Po krátkom dovolenkovom období, v druhej polovici augusta, sme sa opätovne pripomenuli niektorým výrobcom, ktorí sa výstavy v predchádzajúcich ročníkoch zúčastnili a malo to zmysel. Počet vystavovateľov opäť narástol.

V záverečnej fáze sme oslovili ešte niekoľko firiem v Poľsku na základe získaných kontaktov počas veľtrhu horských dopravných zariadení v Siene - Czarnej Gore a aj tu sme sa stretli s nečakaným záujmom o výstavu. Napokon sa nám podarilo obsadiť všetky výstavné priestory, ktoré sme pre výstavu pripravili a chcem vysloviť všetkým vystavovateľom obrovské poďakovanie za ich záujem. Len ich zásluhou sa nám podarilo výstavu zorganizovať na takej úrovni, akú sme si už dlhšie želali.

Obhatením výstavy i jubilejných 40. Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov boli určite vzácní hostia - prezident Zväzu cestovného ruchu SR, zástupca generálneho riaditeľa sekcie



Ing. Miroslav Grešo

cestovného ruchu, nový predseda Asociácie lanovej dopravy v Českej republike, zástupkyňa Poľského zväzu lyžiarskych a turistických stredísk, ale predovšetkým zakladateľ a čestný predseda združenia Ing. Ivan Sutóris, ktorý práve v tomto období oslávil životné jubileum 85 rokov. Zástupcovia predstavenstva združenia, ale aj ďalší prítomní pracovníci lyžiarskych stredísk, ktorí ho osobne poznajú z jeho dlhoročného pôsobenia, mu úprimne blahoželali a do ďalších rokov mu priali veľa zdravia, energie a síl pre sledovanie diania v cestovnom ruchu.

Výmena skúseností s predstaviteľmi českých a poľských lanoviek bola užitočná a chcem vyjadriť presvedčenie, že bola len prvým krokom k nadviazaniu užšej spolupráce pri výmene informácií vo všetkých sférach našej branže.

Napriek našej veľkej snahe pozvať na 13. medzinárodnú výstavu čo najväčší počet odborníkov - najmä z oblasti prevádzky lyžiarskych stredísk, a to formálnym aj osobným pozvaním a zabezpečením propagácie podujatia azda všetkými dostupnými formami (v televízii, na internete, pútačmi), bola ich skutočná účasť sklamaním nielen pre organizátora, ale aj pre samotných vystavovateľov - a to aj napriek nádhernému počasiu, výbornej dostupnosti či bezplatným vstupom.

Vzhľadom na skutočnosť, že o dva roky sa bude na novom výstavisku výstavy Interlavex - v Liptov Aréne organizovať medzinárodné podujatie Príroda a šport Euro Meet 2013, zástupcovia ZZ LAVEX a mesta Liptovský Mikuláš začali rokovať o spojení obidvoch podujatí, čím možno očakávať podstatne vyššiu návštevnosť odborníkov a záujemcov o outdoorové športy a voľnočasové aktivity nielen z domova, ale aj zo zahraničia.

Záverom by som rád zaželel všetkým lyžiarskym strediskám vydarenú zimnú lyžiarsku sezónu a všetkým pracovníkom lyžiarskych stredísk veľa zdravia a osobnej pohody v novom roku.

Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

Der Vorsitz der Interessenverbandes LAVEX bewertet den Verlauf der internationalen Ausstellung der Bergtechnik INTERLAVEX 2011, die Anfang Oktober am neuen Veranstaltungsort im Aquapark Tatralandia in Liptovský Mikuláš stattfand, und spricht über die bevorstehende Wintersaison.

SUMMARY

The chairman of the interest association LAVEX evaluates the course of the international exhibition of mountain technology INTERLAVEX 2011, which was held at the beginning of October at the new place in Aquapark Tatralandia in Liptovský Mikuláš, and speaks about the forthcoming winter season.



Náš hosť

O predpovede počasia, najmä v zimných mesiacoch, je veľký záujem nielen zo strany prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk, ale aj ich potenciálnych návštevníkov. Chcú vedieť, aká je situácia so snehom, či sa im oplatí vybrať sa za lyžovaním. Preto sme do našej rubriky pozvali toho najinformovanejšieho človeka – meteorológa **RNDr. Petra Jurčoviča**.

■ Ľudia vás poznajú z televíznej obrazovky. My však vieme aj to, že pravidelne monitorujete určité lyžiarske strediská. Tie na základe vašej predpovede vedia, kedy majú zasnežovať, či bude teplota pod bodom mrazu a či nebude príliš vetro. Ako vyzerá táto časť vašej práce?

Dlhodobu prácu som spravoval na Donovaloch a predchádzajúce dve sezóny som pripravoval predpovede počasia aj pre Veľkú Raču a Štrbské Pleso. Pravidelne každý pondelok a štvrtok dostávajú mailom predpoveď počasia na najbližších 14 dní, prípadne aj s vyhladkou na celý mesiac či celú zimu. Uverejňujú to na svojich internetových stránkach. Samozrejme, nie všetky predpovede vyjdú, ale myslím si, že celková odozva je kladná.

■ Aký máte vzťah k počasiu v horách, zaujíma vás jeho premenlivosť?

Počasia na Slovensku je veľmi rozmanité, tak ako je rozmanité aj samotné Slovensko. Ťažko sa tu predpovedá počasie, nie je možné do piatich riadkov, resp. do 1 - 2 minút (v niektorých rádiách len do 30 sekúnd) napísať alebo prezentovať dostatočne presnú predpoveď pre celú republiku. Predpovede pre horské oblasti sú takisto veľmi rozdielne pre jednotlivé horstvá a potrebovali by viac priestoru.

Hory významne vplyvajú na procesy v atmosfére. V horách je intenzívnejšia letná búrková sezóna, špeciálne hovoríme o horských a údolných vetroch, teplotná inverzia sa tiež významne týka počasia v horách. Nesmieme podceňovať intenzitu slnečného žiarenia. Zosilnenie zrážkovej činnosti na návetří hôr a pri búrkach robí v posledných rokoch veľké problémy najmä v súvislosti s výrubom lesov. Je tu dlhšie obdobie snehovej pokrývky. Rozhodne sa teda pri predpovedaní počasia v horách nenuďm. Práve rozmanitosť a premenlivosť počasia je krásna, ale v horách sa nesmie podceňovať.

■ Pri návštevách stredísk sa často stretávame s názorom, že bez zasnežovania sa v tejto oblasti už nedá pohnúť. Čím to je, že v posledných rokoch na Slovensku bolo málo prírodného snehu a pritom o kúsok ďalej, v Česku, ho napadlo dosť aj v nižších nadmorských výškach? Je tu nádej na zmenu?



RNDr. Peter Jurčovič

Na to, aby sme urobili dostatočne presnú analýzu, nám nestačí 5 alebo 10 rokov. Možno 20 rokov by už bola dostatočná vzorka. Avšak práve uplynulých 20 rokov sa prejavilo neuveriteľne veľkými extrémami v počasí v celom svete a čím ďalej, tým viac už aj na Slovensku, takže nemôžeme nič konkrétne sľubovať. Možno len ďalšie a ďalšie extrémny a stále silnejšie a nebezpečnejšie.

Rozdiel medzi Českom a Slovenskom v zimnom období treba chápať najmä z hľadiska vzdialenosti od Atlantického oceánu. Česko je bližšie, a preto má logicky väčšiu šancu na vlhký vzduch a výdatnejšiu zrážkovú činnosť ako Slovensko, ktoré má bližšie k pravej ruskej zime. Prílev sibírskeho arktického vzduchu sa viac prejavuje na Slovensku, ale je to suchý vzduch a ten nám zrážky neprinesie, len silné mrazy, a vtedy už treba zasnežovať a zasnežovať. Problémy s nedostatkom snehu alebo jeho topením už majú aj v Alpách, najmä na talianskej strane, a to aj vo väčších nadmorských výškach ako Tatry.

Predpokladám, že najbližších 1 - 5 rokov sa situácia nezlepší, dokonca sa bude ešte zhoršovať, keďže sa očakáva zosilňovanie slnečnej aktivity a zobudíť by sa mal aj El Niño. Bude teda stále teplejšie, resp. bude viac tepelnej energie v atmosfére, čo sa bude prejavovať stále väčšími extrémami v počasí. Extrémy sa veľmi ťažko predpovedajú. Jediné, čo možno povedať je to, že sa treba pripraviť na teplé zimy a súčasne na možnosť, že niektorý týždeň alebo mesiac sa počasie „zblázní“ a prinesie takú veľkú zimu (mrazy, sneh, fujavice), že sa z toho budeme dlho spamätávať.

■ Čo považujete za pravú zimu na Slovensku?

To, čo takmer všetci, aby bolo v horách dostatok snehu, aby sa nemuselo zasnežovať, aby bol sneh aj v nížinách, samozrejme, aby padal všade, len nie na cesty... Už dávno sme nemali pravé biele Vianoce a dávno nám nevzgal sneh po ceste na poľnočnú omšu, či už na Vianoce alebo na Silvestra.

Je dôležité, aby v zime mrzlo, aby prírodu dobre vyštípal mraz, aby pomrzla všetka háveď a aby

bol potom nasledujúci rok zdravší aj z hľadiska budúcej úrody na poliach, v záhradách a vo vihoradoch.

■ Kedy vznikajú podmienky priaznivé pre tvorbu lavín?

Najskôr musí padať sneh, veľa snehu. Musí napadnúť na už zamrznutý zemský povrch, aby dobre sadol a ďalšie vrstvy sa naň pekne pripájali a aby niekde v strede nevznikla labilná vrstva, ktorá horné vrstvy snehu neudrží a zvezie ich do doliny. Samozrejme, aj náhle a výrazné otepelenie alebo silný vietor vytvárajúci previsy odštarujú tvorbu lavín. Toto všetko asi majú lepšie spracované a lepšie sa v tom vyznajú odborníci z horskej služby. Verejnosť musí len jedno - dodržiavať príkazy HS a nič sa nestane.

■ Existuje typ počasia v horskom prostredí, ktorý ste ešte nezažili a patrí k vašim snom?

V našich horách by ma asi nič neprekvapilo. Počasie sledujem nepretržite. Sú však podmienky, ktoré by som chcel zažiť, lenže to sa u nás nedá. Napríklad rád by som sa išiel pozrieť do Grónska na topenie ľadovcov. Tiež by som rád strávil pár dní na vedeckej stanici Amundsen-Scott na južnom póle a vyskúšal si mraz aspoň -60° C...

■ Aké je najnebezpečnejšie počasie počas zimy?

Najhoršia kombinácia je asi snehová fujavica, keď napadne aspoň 50 cm snehu, vietor dosahuje v nárazoch asi 100 km/h a tvoria sa dvojmetrové záveje - musí to byť v mraze aspoň -20° C a aby to trvalo aspoň týždeň. Takýto nečas by dokázal položiť na lopatky hospodárstvo nejednej krajiny. Musím povedať, že je to celkom reálne, môže sa to pritrafiť aj v Európe.

■ Zažili ste už tzv. bielu tmu? Môžete vysvetliť, čo to znamená?

Nezažil. Pri snehovej víchrici, keď silno sneží a fúka vietor, sa celkom stráca schopnosť orientácie v teréne. Viditeľnosť je nulová. Človek musí pred seba natiahnuť ruky, aby do niečoho nevrátil. Najlepšie je celkom sa zastaviť. Vtedy sa hovorí o bielej tme.

■ Predstavme si hypotetickú situáciu: územie Európy by sa v januári dostalo do rovnomerne rozdeleneho tlakového poľa. Pod našim územím by nebolo žiadne prúdenie - ani chladné, ani teplé, obloha by bola jasná, bezoblačná. Aké by boli priemerné teploty na našom území? Boli by mimoriadne nízke, podobné tým, ktoré sú v rovnakej zemepisnej šírke v Kanade alebo v strednej a východnej Ázii? Aké by boli teploty v rovnakej situácii vo februári a v marci? Kedy by priemerná teplota vystúpila nad nulu?

Ešte treba zobrať do úvahy teplotu a vlhkosť vzduchu. V januári predsa môžeme mať teplé počasie a cez deň teplotu nad nulou, dokonca aj nad 10 stupňov. Potom môžeme mať mrazivé počasie, teplota zostáva po celý deň pod nulou (celodenné mrazy). To ešte nie je všetko. Treba zobrať do úvahy, či je zem suchá alebo mokrá, či je za-



mrznutá a bez snehu, alebo či je súvislá snehová pokrývka. Tiež sa môžeme nachádzať vo vlhkej vzduchovej hmote, alebo to môže byť suchý sibírsky vzduch. Dostávame niekoľko možných kombinácií, takže jednoznačne sa na otázku nedá odpovedať a už vôbec nie porovnávať s Kanadou a Áziou.

Najjednoduchší vývoj počasia by som mohol načrtnúť asi tak, že na začiatku takejto hypotetickej poveternostnej situácie (nemusi to byť hypotetická, môže sa taká situácia naozaj vyskytnúť) bude naozaj jasná obloha a bezvetrie. Takáto situácia môže trvať asi 1-3 dni. Pritom sa každý deň odparuje zo zemského povrchu voda, a tak sa zvyšuje zo dňa na deň vlhkosť vzduchu. V určitom momente (dni) v predvečerných (večerných alebo až nočných) hodinách pri poklese teploty vzduchu až na úroveň teploty rosného bodu nastane stav nasýtenia a začne sa tvoriť hmla alebo nízka inverzná oblačnosť. Na druhý deň, keď sa začne zvyšovať teplota vzduchu, hmla alebo inverzia sa rozplynú a zasa bude slnečno a zasa sa bude odparovať voda zo zemského povrchu a bude sa zvyšovať vlhkosť vo vzduchu. Počas jednej z nasledujúcich nocí sa už vytvorí taká hustá hmla alebo do výšky mohutná vrstva hmly či inverznej oblačnosti, že už sa cez deň nerozplynie. Cez deň sa teplota nebude dvíhať, nastane opačný proces - v nočných hodinách sa bude ochladzovať a každý nasledujúci deň bude stále chladnejší ako predchádzajúci. V priebehu 1-2 týždňov by sme tu možno mohli mať na snehovej pokrývke naozaj také podmienky ako v Kanade alebo na Sibíri, aj keď až do takých arktických extrémov pod -40° C by sme sa len zriedka dostali.

Tiež nemožno jednoznačne povedať, aká bude teplota vo februári a v marci, pretože ak je v januári súvislá snehová pokrývka (veľa snehu v krajine), vzduch sa bude pomalšie zahrievať a budeme mať studený začiatok jarného (resp. predjarného) počasia. Na topenie snehu sa spotrebuje určité množstvo tepla zo vzduchu, preto bude chladnejšie, ako keby sneh nebol.

Kedy vystúpi priemerná denná teplota vzduchu nad nulu, možno len odhadovať podľa nasledujúcej tabuľky:

Priemerná mesačná teplota na území Slovenska (1961 - 1990)

Mesiac	I	II	III	IV	X	XI	XII
Bratislava letisko	-1,4	0,9	5,0	10,2	9,9	4,4	0,5
Hurbanovo	-1,5	0,9	5,3	10,7	10,2	4,7	0,4
Piešťany	-2,0	0,4	4,5	9,6	9,7	4,2	-0,1
Nitra	-2,0	0,7	4,9	10,1	10,1	4,4	0,0
Žilina	-3,4	-1,1	2,9	8,1	8,2	3,2	-1,5
Sliač	-3,9	-1,1	3,1	8,8	8,4	3,1	-1,7
Telgárt	-5,4	-3,9	-0,6	4,6	5,7	0,3	-3,9
Oravská Lesná	-5,6	-4,2	-0,9	4,1	5,6	0,7	-3,7
Štrbské Pleso	-5,1	-4,4	-1,8	2,8	5,2	-0,3	-3,8
Dudince	-2,7	0,2	4,4	9,9	9,4	3,9	-0,7
Košice	-3,5	-0,9	3,6	9,5	9,0	3,2	-1,4
Bardejov	-4,4	-2,1	2,2	8,1	7,9	2,6	-2,2
Kamenica n/C.	-3,6	-1,1	3,4	9,2	8,7	3,7	-1,3

■ **Prečo je počas dňa sneh, ktorý má nad sebou jasnú oblohu a vzápätí je v slnečnom tieni, vždy zmrznutý, napriek tomu, že teplota vzduchu je plusová? Už som zažil aj teploty +10 stupňov v tieni, ale sneh, pokiaľ je v tieni a má nad sebou jasnú oblohu, je zamrznutý a vôbec sa netopí. Je to záhada. Má radiačné vyžarovanie takú silu?**

V slnečnom počasi dochádza k vyparovaniu snehu (k sublimácii) a pritom k ochladzovaniu hornej vrstvy snehovej pokrývky. Je to niečo podobné, ako keď sa človek zapotí a pot sa odparuje, a tak povrch tela (pokožka) sa postupne ochladí.

V zime za slnečného počasia je obvyčajne vzduch málo vlhký a neskôr, čím je teplejší, tým viac vlhkosti je schopný prijať a tým viac vody sa bude zo snehu odparovať a dôjde k väčšiemu ochladeniu povrchu snehu.

Radiačné ochladenie by som odložil na nočné hodiny, cez deň by som ešte pripomenul vysokú odrazivosť čistého bieleho snehu (albedo), v dôsledku čoho snehová vrstva neprijíma (nepohlcuje) toľko slnečných lúčov ako špinavý sneh alebo terén bez snehu a zostáva studená.

■ **Je pravda, čo hovoria mnohí Liptáci, že po výstavbe Liptovskej Mary došlo k výraznej zmene charakteru počasia na Liptove? Malo to vraj vplyv aj na chudobu zrážok v oblasti Chopka v porovnaní s množstvom snehu v dávnejšej minulosti. Dokazovali to aj fotografie, ktoré boli v starej reštaurácii na Lukovej.**

Súhlasím, že sa zmenili mikroklimatické podmienky v oblasti Liptovskej Mary. Zmenil sa terén, vzniklo veľké jazero, a tak v lete by malo byť o niečo chladnejšie, na jeseň a na jar viac hmly a v zime zase miernejšia zima. Vodná plocha funguje v zime ako teplý radiátor až do chvíle, keď zamrzne.

Zmenu zrážkovej činnosti by som dával viac do súvisu s globálnym otepľovaním, s posunom podnebných pásiem smerom do vyšších zemepisných šírok, so zmenou cirkulačných pomerov nad Európou a Atlantickým oceánom. V takej kontinentálnej mierke sa Liptovská Mara prejavuje ako malá „mláka“, ktorá nemá až taký vplyv na počasie.

■ **Čo sa v predpovediach počasia za posledné roky zmenilo?**

Rozvoj vedy a techniky v priebehu 30 rokov posunul vysokú úspešnosť predpovedí počasia zo 6 na 10 dní. Komplikácie nám začalo robiť globálne otepľovanie, pretože sa menia cirkulačné pomery nad severnou polgou a tieto zmeny treba za pochodu zapracovať do prognostických modelov. Mesačné a sezónne predpovede počasia stále zostávajú v štádiu výskumu. Negatívne chápem najmä to, že na internete je veľké množstvo stránok, ktoré poskytujú nesprávne alebo až zlé informácie o počasi. Je mnoho jedincov, ktorí si myslia, že predpovedať počasie dokáže každý a že meteorológom ukážu, ako sa to má robiť. Potom je chudák človek hľadajúci serióznou predpoveď absolútne dezinformovaný. Ak naozaj chce dobrú

predpoveď, musí ju priamo konzultovať s dostatočne skúseným meteorológom. Rád by som poznamenal, aby si každý uvedomil, že najdrahším tovarom v súčasnosti sú informácie, meteorologické nevynímajú.

■ **Vráťme sa k začiatkom vašej práce. Ako ste sa k nej dostali?**

Meteorológia sa dá študovať na viacerých univerzitách. Ja som sa rozhodol pre UK v Bratislave a po dvoch rokoch štúdia fyziky som si vybral meteorológiu a klimatológiu. Avšak mladý človek málokedy vie s určitou istotou povedať, či ho zvolené štúdium bude baviť celý život a vypracuje sa na špičku. Treba mať aj trochu šťastia.

■ **Na oboznámenie sa s osobnosťou RNDr. Petra Jurčoviča pridáme ešte niekoľko informácií.**

Po absolvovaní štúdia na Prírodovedeckej fakulte UK v Bratislave pracoval 17 rokov v predpovednej meteorologickej službe SHÚ v Bratislave, kde predpovede nielen pripravoval, ale ich aj moderoval v rozhlase a v televízii. V roku 1994 založil prvú súkromnú meteorologickú firmu na Slovensku Infomet. Naďalej sa venuje aj moderovaniu relácií o počasi v rádiách a v televízii. Poskytuje predpovede počasia mnohým dopravným, poľnohospodárskym, energetickým a cestovným spoločnostiam. Prostredníctvom besied propaguje meteorológiu na verejnosti a venuje sa aj pedagogickej činnosti.

Rozhovor s RNDr. Petrom Jurčovičom pripravil
JUDr. Peter Briňák

ZUSAMMENFASSUNG

Nicht nur die Betreiber von Wintersportorten, sondern auch Schifahrer befassen sich mit meteorologischen Vorhersagen, vor allem im Winter. Aus diesem Grund haben wir für die Rubrik „Unser Gast“ den bedeutenden slowakischen Meteorologen Peter Jurčovič eingeladen.

SUMMARY

Not only the operators of winter sports resorts, but also skiers concern themselves with meteorological forecasts, mainly in winter. That is why we invited for the column "Our guest" the prominent Slovak meteorologist Peter Jurčovič.

Predám použité, ale funkčné náhradné dielce na SPV Kässbohrer PB-200

info: Július Gánoczy
tel. 0905 592 191



Z činnosti združenia

Zo zasadnutia predstavenstva a dozornej rady

S bližiacim sa termínom konania 40. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov a medzinárodnej výstavy horskej techniky Interlavex sa v dňoch 8. septembra 2011 v Zuberca a 4. októbra 2011 v Tatralandii pri Liptovskom Mikuláši zišlo predstavenstvo a dozorná rada ZZ LAVEX, aby prerokovali a schválili organizačné zabezpečenie a prípravu programu podujatia. Zasadnutia otvoril a viedol predseda predstavenstva ZZ LAVEX Ing. Ján Gavalier.

Po privítaní členov predstavenstva a dozornej rady sa ujal slova riaditeľ ZZ LAVEX Ing. Miroslav Grešo, ktorý vykonal kontrolu plnenia prijatých uznesení:

Uznesenie č. 3/2/2002 o problematike legislatívy v oblasti lanovej dopravy: Miroslav Grešo prítomných informoval, že napriek tomu, že vykonávacie vyhlášky k zákonu o dráhach vošli do účinnosti len v uplynulom roku, pre viaceré chyby sa pripravuje ich čiastočná novelizácia, ktorá sa dotkne najmä vyhlášky č. 245/2010 o odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti pracovníkov dráh a vyhlášky č. 351/2010 o dopravnom poriadku dráh. ZZ LAVEX už zaslal k predmetným vyhláškam na MDVaRR SR svoje pripomienky.

Uznesenie č. 2/1/2010 o vykonávaní záchrany na

lyžiarskych tratiach a s tým súvisiacim školením pracovníkov lyžiarskej služby:

Riaditeľ ZZ LAVEX informoval o stanovisku generálnej prokuratúry k podnetu, ktorý ZZ LAVEX opätovne zaslal v predmetnej veci na Protimonopolný úrad. Súčasne informoval o rokovaní s podpredsedom Horskej služby na Slovensku Ing. Štefanom Smrekovským, ktorý upozornil na prípravu nového zákona o dobrovoľnosti, ktorý by mal upraviť aj činnosť dobrovoľných horských služieb. Je potrebné ďalej rokovať a hľadať možnosti, ako zmeniť súčasný stav vo veci získavania odbornej spôsobilosti pre vykonávanie záchrany na lyžiarskych tratiach. Ostatné uznesenia sú splnené.

V ďalšom bode rokovania podal riaditeľ združenia podrobné informácie o príprave, organizačnom, technickom a programovom zabezpečení 40. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov a medzinárodnej výstavy horskej techniky Interlavex. Oboznámil členov predstavenstva so zoznamom schválených pracovníkov na udelenie vyznamenania Za zásluhy o rozvoj lanovej dopravy a navrhol, aby vyznamenania odovzdávali predseda a čestný predseda.

K priebehu odborného seminára navrhol v úvode zablahoželať čestnému predsedovi a zakladateľovi združenia Ing. Ivanovi Sutórisovi k životnému jubileu 85 rokov a v závere odborného seminára poskytnúť priestor pre vystúpenie predsedovi Svazu provozovateľů lanové dopravy ČR Jakubovi Juračkovi a hovorkyni Poľských turistických a lyžiarskych stredísk Silvii Groszek.

Miroslav Grešo detailnejšie zhodnotil prípravu 13. ročníka medzinárodnej výstavy horskej techniky Interlavex 2011. Pripomenul, že tento ročník výstavy si vyžiadal doposiaľ najviac úsilia na získanie

dostatočného počtu vystavovateľov, aby výstava pokryla dispozičnú plochu. Na 13. ročníku výstavy by sa malo prezentovať takmer 50 vystavovateľov z 8 európskych krajín a očakáva sa, že výstavu počas dvoch dní navštívi takmer 500 odborných návštevníkov.

Riaditeľ združenia informoval členov predstavenstva aj o organizovaní odbornej prípravy pracovníkov obsluhy lanových dráh, ktorej rozsah ustanovuje príloha č. 1 Vyhlášky č. 245/2010 Z. z. o odbornej, zdravotnej a zmyslovej spôsobilosti. Nakoľko tento rozsah je určený pre operátorov (strojníkov) na 150 hodín a ostatný prevádzkový personál (údržbár, staničný pracovník) na viac ako 40 hodín, je potrebné záujem o takúto odbornú prípravu včas oznámiť, aby sa mohli pripraviť všetky organizačné náležitosti.

Miroslav Grešo informoval aj o uskutočnenom periodickom overovaní odbornej spôsobilosti vedúcich prevádzky lanových dráh (náčelníkov), ktoré sa uskutočnilo 27. - 28. 9. 2011 v zotavovni SNP v Demänovskej Doline.

Skúšok sa zúčastnilo 32 pracovníkov, do kompetencie ktorých patrí riadenie prevádzky lanovej dráhy. Skúškam predchádzal krátky seminár o nedeštruktívnom testovaní oceľových konštrukcií lanových dráh a lyžiarskych vlekov a o problematike bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci.

V závere rokovania predstavenstva a dozornej rady Ján Gavalier poskytol krátku informáciu o pripravovanej novele zákona o ochrane prírody a krajiny, poďakoval sa členom predstavenstva a dozornej rady za aktívnu účasť a zasadnutie ukončil.

Miroslav Grešo

Z kroniky lanovkárov

Náš jubilant Peter Grieš

Pracovník sekretariátu ZZ LAVEX a všetkým lanovkárom dobre známy odborník na lanové dopravné zariadenia, školiťel, organizátor pretekov lanovkárov a náš spolupracovník Peter Grieš sa v októbri t. r. dožil významného životného jubilea – 50 rokov.

Peter Grieš nastúpil do združenia v roku 1983 ako mladý, 22-ročný zamestnanec, len s krátkou praxou v podniku výpočtovej techniky a Okresnom stavebnom podniku v Liptovskom Mikuláši. Od samého začiatku však bolo evidentné, že ide o veľmi perspektívneho pracovníka.

Hneď po nástupe do nového zamestnania sa pustil do štúdia predpisov vzťahujúcich sa na lyžiarske vleky a lanové dráhy. Už v roku 1985 získal oprávnenie na vykonávanie revízií strojných zariadení, ktoré si o dva roky rozšíril aj na vykonávanie revízií elektrických zariadení lanových dráh. Postupne, keďže technik na združení lanoviek a vlekov musí byť univerzálny, získal oprávnenie aj na výkon strojných zariadení lyžiarskych vlekov, osvedčenie bezpečnostného technika a osvedčenie na nedeštruktívne testovanie oceľových konštrukcií ultrazvukom



a práškovou metódou.

Peter Grieš je tiež oprávnenou osobou na výkon funkcie predsedu skúšobnej komisie pre odbornú spôsobilosť „činnosť na elektrických zariadeniach lanových dráh“.

Peter však svoju životnú energiu venuje nielen práci, ale aj svojim koníčkom, ktorými sú predovšetkým šport a turistika. Od malička v športe dominoval beh na lyžiach, ktorému sa začal venovať ako 10-ročný v TJ Pokrok Závažná Poruba, kde sa prejavil jeho talent. Po dobrých výsledkoch bol zaradený do tréningového strediska mládeže a neskôr ASVŠ Dukla

Banská Bystrica. Počas štúdií bol členom tréningových stredísk mládeže pri TJ Jasná pod vedením trénera Ľuda Hrnčiara a pri TJ Tesla Liptovský Hrádok pod vedením Milana Húsku.

Počas základnej vojenskej služby pôsobil v ASVŠ Dukla Banská Bystrica. Po ukončení vojenskej služby sa aktívne venoval behu na lyžiach v rámci okresnej ligy a verejných pretekov organizovaných na Slovensku a v Čechách, a to až do roku 2008, pokiaľ sa ako-tak dalo na Liptove lyžovať na prírodnom snehu. Od roku 1972 sa aktívne venoval aj futbalu vo futbalovom klube TJ Závažná Poruba, kde začínal ako žiak a končil v mužstve dospelých, ktoré hralo I. triedu. Okrem lyžovania a futbalu mu boli blízke aj ostatné športy, z ktorých treba spomenúť gymnastiku, ľahkú atletiku, preteky brannej všestrannosti, orientačné preteky, strelbu, volejbal, súťaž a preteky za školu.

Po otvorení hraníc sa naplno prejavila jeho túžba cestovať a túlať sa po horách, na čo dokáže využiť celú svoju dovolenku.

Peter, v mene svojich kolegov – lanovkárov, spolupracovníkov zo sekretariátu združenia a redakčnej rady, ti prajeme veľa zdravia, šťastia a energie, aby sa ti splnili všetky túžby a sny a, najmä, aby si sa v našej spoločnosti cítil vždy dobre.



Jubilejné 40. Dni lanoviek a vlekov a 13. medzinárodná výstava horskej techniky INTERLAVEX 2011

V dňoch 4. - 6. októbra 2011 sa v novom prostredí Aquaparku Tatralandia v Liptovskom Mikuláši konalo významné lanovkárske podujatie. Tvorili ho tri akcie - zasadnutie valného zhromaždenia členských organizácií ZZ LAVEX, odborný seminár s témou Kam kráčaš cestovný ruch? a vyvrcholením bola 13. medzinárodná výstava horskej techniky Interlavex 2011. Všetky akcie sa uskutočnili v rámci jubilejného, už 40. ročníka Dní lanoviek a vlekov.

Rokovanie otvoril predseda predstavenstva Ing. Ján Gavalier, ktorý privítal zástupcov členských organizácií a ďalších hostí, osobitne zakladateľa združenia Ing. Ivana Sutórisa, dlhoročného predsedu predstavenstva, súčasného čestného predsedu.

Po voľbe pracovného predsedníctva, mandátovej a návrhovej komisie sa uskutočnil tradičný akt - ocenenie záslužnej práce v oblasti lanovej dopravy. Zlatý odznak za zásluhy o rozvoj lanovej dopravy si prevzalo jedenásť pracovníkov a jeden si odniesol Čestné uznanie za dlhoročnú prácu.

Zlatý odznak za zásluhy si prevzali:

Eduard Bludek, Lyžiarske stredisko Hrabovo - Malino Brdo. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov. V Lyžiarskom stredisku Hrabovo - Malino Brdo pracuje na zariadeniach osobnej lanovej dopravy od roku 1973.

Ján Sara, Lyžiarske stredisko Hrabovo - Malino Brdo. V lanovej doprave pracoval od roku 1971 najskôr na lanovkách Chopok-juh, od roku 1979

v LS Malino Brdo. Ocenenie dostáva pri príležitosti blížaceho sa odchodu do dôchodku.

Dr. Jozef Michna, Tatrallift Kežmarok. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov za dlhoročnú činnosť v oblasti výroby horských dopravných zariadení.

Ladislav Legutký, Tatrallift Kežmarok. Po ukončení štúdiá na strednej priemyselnej škole strojníckej začal pracovať v Tatranskom podniku miestneho hospodárstva, teraz Tatrallift, kde sa podieľal na výrobe takmer všetkých lyžiarskych vlekov a lanových dráh.

Peter Hoza, Tatrallift Kežmarok. Vo firme pôsobí od roku 1971, začal ako zámočník, neskôr ako montér lyžiarskych vlekov a lanových dráh.

Rudolf Škorňa, I. Tatranská, a. s., lyžiarske stredisko Štrbské Pleso. Vyznamenanie mu bolo udelené pri príležitosti životného jubilea 60 rokov. Do lyžiarskeho strediska prišiel v čase výstavby novej sedačkovej lanovky na Solisko, pri výstavbe ktorej sa už aktívne zúčastňoval. Je aj dobrovoľným záchranárom, členom Horskej záchranárskej zdravotnej služby.

Peter Chrámec, Lyžiarske stredisko Mýto pod Ďumbierom. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov. Jeho profesijný život je spojený s týmto strediskom, kde pôsobí od 90. rokov. V súčasnosti je vedúcim strediska a manažérom prevádzky lanovej dráhy.

Jozef Fajčák, Lyžiarske stredisko Oravská Lesná. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov. Stavebná činnosť je spojená s jeho profesionálnym životom a zaviedla ho napríklad aj k výstavbám športových zariadení vo Vysokých Tatrách, pre MS v roku 1970. V rokoch 2006 - 2007 zabezpečoval výstavbu lanovej dráhy v lyžiarskom stredisku Oravská Lesná, kde je v súčasnosti vedúcim

strediska a manažérom prevádzky lanovej dráhy.

Peter Ivanka, Lyžiarske stredisko Belá-Dulice, Jasenská dolina. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri jubileu 50 rokov. V stredisku pracuje od päťnástich rokov, prešiel všetkými funkciami, od pomocníka pri lyžiarskom vleku, pokladníka až po súčasnosť, kedy pracuje vo funkcii vedúceho prevádzky lanovej dráhy.

Ján Hrachovský, Lyžiarske stredisko Baba, Pezínok. V lyžiarskom stredisku pracuje od roku 1996, venuje sa budovaniu a rozširovaniu technického zariadenia. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti jubilea 60 rokov.

Igor Tesár, Lyžiarske stredisko Baba, Pezínok. V lyžiarskom stredisku pracuje od roku 1995 ako obsluha lyžiarskych vlekov, zapája sa do mnohých náročnejších opráv. Keď sa stredisko vybavilo SPV, začal pracovať ako obsluha a údržba týchto vozidiel. Vyznamenanie dostáva pri príležitosti životného jubilea 60 rokov.

Čestné uznanie ZZ LAVEX

Ján Krasula, Lyžiarske stredisko SKI Bachledova dolina. Čestné uznanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 60 rokov. Možno povedať, že celý jeho profesijný život je spojený s osobnými horskými dopravnými zariadeniami. Pracovať začal v bývalej Tatranskej správe účelových zariadení. Od roku 1987 bol pri výstavbe lanovej dráhy v Bachledovej doline. Ako rodákovi zo Ždiaru sa mu v roku 2009 splnili jeho dlhoročné plány a predstavy, keď sa výstavbou novej lanovej dráhy podarilo prepojiť Bachledovu dolinu a Jezerisko.

Vyznamenania oceneným odovzdali Ing. Ján Gavalier, predseda a Ing. Ivan Sutóris, čestný predseda.

Hodnotenie činnosti združenia za rok 2010

Hodnotenie činnosti združenia za rok 2010 Správu o činnosti združenia z pohľadu vykonávaných činností a z pohľadu ekonomických výsledkov predniesol riaditeľ sekretariátu ZZ LAVEX Ing. Miroslav Grešo. Napriek nelichotivej pretrvávajúcej situácii v zimných strediskách



Foto: M. Grešo

Ocenenie vyznamenaným odovzdával čestný predseda Ing. Ivan Sutóris



cestovného ruchu sa združeniu podarilo rok 2010 úspešne ukončiť plusovým hospodárskym výsledkom 1 775 eur. Rozhodujúci podiel na tomto výsledku má odborná technická činnosť pracovníkov sekretariátu v oblasti technickej činnosti, v oblasti technických revízií, odborných prehliadok a skúšok zariadení osobnej lanovej dopravy, ale aj v oblasti vzdelávania pracovníkov lyžiarskych stredísk.

Pre ilustráciu - v oblasti vzdelávania bolo v roku 2010 vyškolených 211 operátorov lanových dráh, 13 spletačov oceľových lán, 72 vodičov SPV, 73 vodičov snežných skútrov, 41 strojníkov a údržbárov lyžiarskych vlekov, 19 pracovníkov lyžiarskej záchrannej služby a 29 pracovníkov s elektrotechnickou spôsobilosťou. Celkom bolo vyškolených 451 odborných pracovníkov.

V odbornej technickej činnosti bolo v roku 2010 vykonaných 91 revízií lanoviek, 77 revízií lanových dráh, 4 prehliadky oceľových konštrukcií, 2 prehliadky bobových dráh, 1 východisková revízia lanovky a 15 iných revízií.

Ďalšou činnosťou združenia je vydávanie odborného časopisu LAVEX-info. Ako sa už stáva pravidlom, aj pri tejto príležitosti pripomenul, že sekretariát združenia je osamotený v tom, aby dokázal tento časopis pripraviť na vyššej úrovni. Náš časopis je uznávaný nielen medzi pracovníkmi a odborníkmi v lanovej doprave, ale aj v oblasti cestovného ruchu, pretože v oblasti cestovného ruchu je málo odborných časopisov. Napriek tomu, že sme urobili ponuku aj iným inštitúciám - či už je to SACR, novovzniknutý Zväz cestovného ruchu SR alebo sekcia cestovného ruchu na MDVaRR SR, stále sme nenašli nijakú pomoc z ich strany. Naša výzva platí, prirodzene, aj pre lyžiarske strediská. Budeme veľmi radi, ak aj vašim pričinením bude časopis širšie koncipovaný a rozšíri sa portfólio dopisovateľov z radov pracovníkov lyžiarskych stredísk.

Časopis, našťastie, už roky vlastne držia firmy, ktoré objednávaním reklamy finančne prispievajú na to, aby sme ho mohli vydávať.

Krátko sa zmienil aj o niekoľkoročnej dlhobohéj úlohe, a to zapájania sa do tvorby legislatívnych predpisov, ktoré sa priamo dotýkajú problematiky lanovej dopravy alebo zariadení pre lanovú dopravu a cestovný ruch. Na jar roku 2010 sa začal proces prípravy vykonávacích vyhlášok k zákonu o dráhach a k zákonu o doprave na dráhach z roku 2009. Napriek tomu, že združenie sa veľmi aktívne podieľalo na tvorbe predovšetkým vyhlášky o odbornej spôsobilosti a vyhlášok o dopravnom poriadku, o určených technických zariadeniach a určených činnostiach, je tam veľa nedostatkov, veľa problémov, dokonca ani Úrad pre reguláciu nedokázal presadiť niektoré veci. V priebehu roka sa uplatňovanie vyhlášok v praxi ukázalo ako veľmi problematické. Vo februári t. r. sme dali podnet na MDVaRR SR na zmenu vyhlášky o odbornej spôsobilosti, v lete sa pristúpilo k novelizácii tejto vyhlášky. Rovnako k zákonu o ochrane prírody a krajiny sme pripravili rad pripomienok, nevieme, či to bude na niečo platné, pretože lobing k tomuto zákonu je z iných strán silnejší.

Nejde o novelizáciu zákona, ale o celkom nový zákon.

Zmienil sa aj o problematike lyžiarskej záchrannnej služby, v ktorej sa hľadá možnosť, aby ZZ Lavex mohlo naďalej zabezpečovať školenie lyžiarskych záchranárov. Obrátili sme sa s problémom na generálnu prokuratúra a na Protimono-polný úrad, ktorý sa vyjadril, že nie je podľa zákona kompetentný o tejto veci rozhodovať a náš podnet odstúpil na Generálnu prokuratúru SR. Žiaľ, v oboch našich podaniach sa Generálna prokuratúra SR nestotožnila s našimi podaniami a vyjadrila sa, že všetko je v najlepšom poriadku, všetko je v súlade s Ústavou a s právnymi predpismi, ktoré platia. Jediná možnosť je dosiahnuť zmenu zákona o HS, alebo zmenu vykonávacej vyhlášky č. 23 k tomuto zákonu. Správu o hospodárení združenia za rok 2010 predniesol predseda dozornej rady Ján Bulík. Dozorná rada zasadá pravidelne s predstavenstvom združenia štyri razy za rok, čím sa vytvára možnosť pravidelne sledovať činnosť združenia. Účtovný rok 2010 bol schválený na zasadnutí predstavenstva a dozornej rady 8. marca 2011.

Celá čiastka zisku 1 775 eur bola pridelená do sociálneho fondu. Pri kontrole účtovnej evidencie dozorná rada nenašla žiadne nedostatky, účtovníctvo je vedené v zmysle zákona.

Diskusiu po správe o činnosti združenia otvoril zakladateľ združenia a jeho čestný predseda **Ing. Ivan Sutóris** slovami: Som rád, že som mal možnosť prísť medzi vás. Chcem poďakovať všetkým, ktorí spolupracujú so ZZ LAVEX, či už na miest-



nej, regionálnej alebo na celoslovenskej úrovni a ktorí držia toto združenie, pretože je potrebné, nevyhnutné. Skutočnosť, že existuje už 44 rokov, dáva za pravdu tomu, že bolo, je a bude potrebné.

Musíte počítať s tým, že aj naďalej budú problémy s ochranou životného prostredia aj s horskou službou. Aj my sme museli zápasiť s ochranármi napríklad pri výstavbe zjazdovky FIS, problémom bolo vyrúbanie niekoľkých stromov. A horská služba? S náčelníkom sme boli kamaráti a predsa sme mali dosť práce s tým, aby sme mu vyhovorili ich snahu svoje základne robiť napríklad aj na Bezovci či Pezinskej Babe. Oni stále chceli mať monopol. To sú žiaľ, ľudské problémy, ktoré boľú, sú a budú, ale skutočnosť,



že združenie existuje 44 rokov dokazuje, že jeho existencia je správna a treba v nej ďalej pokračovať.

Druhým v diskusii bol **Ing. Peter Nanky**, predseda Poradneho zboru náčel-

níkov lanoviek a riaditeľ lyžiarskeho strediska Malino Brdo. Vo svojom príspevku informoval o novej predstave práce poradného orgánu v rámci ZZ LAVEX, ktorej nevyhnutnosť vyplynula z novej legislatívy.

Milan Sumka, Lyžiarske stredisko Jasenská dolina, sa vo svojom



diskusnom vystúpení zamerl na zákon č. 244 o hor-skej záchrannej službe, ako aj na pripravovaný zákon o ochrane prírody a krajiny, ktoré sú pre činnosť lyžiarskych stredísk

a ich rozvoj absolútne neprijateľné. Upozornil na potrebu hľadať možnosti kontaktov na poslancov NR, oboznámiť ich s týmto problémom. Vyzval zástupcov lyžiarskych stredísk, aby, ak v nasledujúcej sezóne navštívi ich stredisko nejaký poslanec alebo iný vysoko postavený politický činiteľ, využili túto situáciu a priateľským spoločenským rozhovorom oboznámili ich s týmto stavom. Poslanci NR môžu v rámci svojej legislatívnej činnosti navrhnúť zmenu zákona. On sám už jeden takýto kontakt nadviazal a oslovený poslanec prisľúbil pomoc. Po správe mandátovej komisie predsedu návrhovej komisie Ing. Peter Nanky predniesol návrh na uznesenie.

Valné zhromaždenie členov ZZ LAVEX

4. októbra 2011

A. Berie na vedomie:

Voľbu členov pracovného predsedníctva, návrhovej a mandátovej komisie.

Odovzdanie vyznamenaní zaslúžilým pracovníkom.

Prednesenú správu o činnosti ZZ LAVEX za rok 2010.

B. Schvaľuje:

Správu dozornej rady o kontrole hospodárenia a účtovnej uzávierky za rok 2010.

C. Ukladá:

Sekretariátu a predstavenstvu ZZ LAVEX naďalej spolupracovať s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR pri novelizácii legislatívy, najmä zákonov o dráhach a doprave na dráhach a jeho vykonávacích vyhláškach. Pokračovať v riešení problému školenia lyžiarskej záchrannej služby s využitím zákonného lobingu, kontaktmi na poslancov a vyšších štátnych úradníkov.

Zaoberať sa diskusnými príspevkami a námetmi a preniesť ich do ďalšej činnosti sekretariátu, predstavenstva a odborných komisií.

Ukladá sekretariátu a predstavenstvu rokovať s mestom Liptovský Mikuláš o spolupráci pri organizovaní medzinárodnej výstavy Príroda a šport ako sprievodnej akcie pri medzinárodnej výstave Interlavex v roku 2013.

Návrh uznesení bol jednodhlasne prijatý.



Kam kráča cestovný ruch?

Táto otázka bola témou odborného seminára, ktorý bol súčasťou celého podujatia a podnetom pre túto tému bol súčasný, nie práve najpriaznivejší stav cestovného ruchu na Slovensku. S prednáškami a názormi na danú tému vystúpili: prezident novozaloženého Zväzu cestovného ruchu SR Ing. Stanislav Macko, zástupca generálneho riaditeľa sekcie cestovného ruchu na MDVaRR SR Dr. Marián Mrva a zakladateľ združenia, jeho čestný predseda a človek s dlhoročnými skúsenosťami v cestovnom ruchu Ing. Ivan Sutóris. Nechýbali ani vystúpenia hostí zo zahraničia, a to zástupcu českého SPLV Jakuba Juračku a hovorkyne Poľského lyžiarskeho zväzu Silvie Groszek.

Odborný seminár otvoril podpredseda predstavenstva ZZ LAVEX Ing. Dušan Mikloš, ktorý pripomenul, že podujatie sa koná pri príležitosti jubilea, a to 40. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov.



Okrem iného povedal:

Štyridsať rokov v živote človeka v priemere znamená viac

ako polovicu ľudského života, avšak 40 rokov v živote organizácie znamená podstatne viac, je potvrdením toho, že ide o organizáciu dobrú, organizáciu životaschopnú, čo existencia ZZ LAVEX skutočne potvrdzuje. Združenie ako také prekonal všetky spoločenské, hospodárske a politické zmeny, ktoré prebehli v našom štáte. Myšlienku založiť združenie doniesol na Slovensko jeden človek a tento človek sedí medzi nami, je to Ing. Ivan Sutóris. Preto ho na našom podujatí srdečne vítame.

Ing. Ivan Sutóris bol nielen tvorcom, ale aj aktívnym realizátorom. Podieľal sa na založení združenia, na jeho štruktúre, na tvorbe jeho obsahu, aktívne sa podieľal na všetkých akciách, ktoré súviseli s cestovným ruchom na Slovensku. Najväčším prínosom však bolo, že zviditeľnil združenie vo všetkých vtedajších vládných, štátnych a spoločenských organizáciách, vytvoril tak priaznivé podmienky pre činnosť združenia pre všetky ďalšie roky.

Ako prvý s referátom vystúpil prezident ZCR SR Ing. Stanislav Macko. V prvej časti svojho vystúpenia vysvetlil dôvody, ktoré viedli na prelome rokov 2010/2011 k založeniu Zväzu cestovného ruchu SR, a tie boli podľa jeho názorov veľmi prozaičné a veľmi silné – za celé dlhé roky sa menili ministri,



menili sa organizácie, menili sa ľudia, ale cestovný ruch zostal stáť osamelý. Každý jeden pochválil, aké máme Slovensko krásne, takmer

krajšie ako Švajčiarsko, ale keď prišlo na lámanie chleba a na financovanie, bolo to ako u cudzieho. Slovenská agentúra pre cestovný ruch, ktorá mala propagovať cestovný ruch, dostávala v porovnaní so všetkými agentúrami okolitých štátov najmenej peňazí. To všetko boli podnety, ktoré k založeniu viedli, aby sa orgány a organizácie pôsobiace v cestovnom ruchu stali partnerom verejnej a, najmä, štátnej správy. Predstavil organizácie, ktoré sa stali členmi zväzu a hlavné plány, na ktoré sa chcú v prvom rade zamerať. Podelil sa aj so svojimi bohatými skúsenosťami, ktoré získal počas dlhoročného pôsobenia v cestovnom ruchu i s poznatkami o tom, ako pracuje cestovný ruch napríklad v Rakúsku, ktoré práve z cestovného ruchu dosahuje veľké príjmy.

S obšírnejším referátom vystúpil Dr. Marián Mrva, ktorý na seminári zastupoval generálneho



riaditeľa sekcie cestovného ruchu pri MDVaRR SR. Informoval o postavení sekcie v novom rezorte, keď v krátkom čase za sebou prešla z Ministerstva hospodárstva SR pod rezort Ministerstva kultúry

SR, až napokon zakotvila v Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, v podstate tam, kde cestovný ruch začína, pretože po roku 1945 bol cestovný ruch súčasťou Povereníctva dopravy. V súčasnosti aj v EÚ a OECD je cestovný ruch začlenený pod dopravu. Táto zmena, že cestovný ruch je súčasťou dopravy, sa začína už pozitívne využívať v jeho prospech. Sekcia cestovného ruchu je síce stále ešte v procese začleňovania, ale zároveň sa tam vytvárajú synergické efekty, ktoré sú ďalším pozitívom pre budúcu realizáciu. Ako príklad uviedol, že sa teraz podarilo v spolupráci so Slovenskou správou ciest presmerovať finančné prostriedky do opráv ciest I. triedy do niektorých regiónov, kde je potenciál cestovného ruchu. Týka sa napríklad označovania komunikácií I. triedy informačnými tabuľkami upozorňujúcimi na turistické atraktivity a pod.

Pokiaľ ide o zákon o podpore cestovného ruchu, zazneli mnohé názory, podnety ako zákon novelizovať, preto sa v júli 2011 po priebehu pripomienkového konania našla definitívna verzia. Prešla v rámci medzirezortného konania dosť výraznými zmenami, nielen kozmetickými. Zákon definuje kompetencie v cestovnom ruchu, určuje organizačné štruktúry subjektov v cestovnom ruchu a určuje systém financovania organizácií v cestovnom ruchu. Cestou rezortov návrh išiel do vlády, kde sa tiež zaznamenali niektoré zmeny.

Dr. Marián Mrva podrobne informoval o obsahu nového znenia novelizovaného zákona i nového postavenia cestovného ruchu v rámci Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Zacitoval výrok ministra Jána Figela, ktorý povedal: „Cestovný ruch mne osobne a možno

aj iným pripadá ako Popoluška, ktorá je populárna, milá, nikto nič proti nej nemá, skôr ju víta, ale v skutočnosti nie je príliš podporovaná a má problémy.“ Tieto slová minister nepovedal len tak, podpora cestovného ruchu spočíva aj v tom, že sekcia spadá priamo pod ministra a nie tak, ako tomu bolo doteraz.

Zástupca českého SPLV ČR Jakub Juračka in-



formoval o situácii v oblasti rozvoja stredísk cestovného ruchu a lanovej dopravy v Českej republike, o novom zákone o cestovnom ruchu, ktorý je už v parlamente, o zmene, ktorou by sa mal SPLV pre-

meniť na Asociáciu lanovej dopravy, o úzkej a veľmi dobrej spolupráci s Čechturizmom v propagácii, o tvorbe registra lanovej dopravy v Česku a pod.

O situácii v zimnom cestovnom ruchu a lanovej doprave v Poľsku informovala hovorkyňa Poľského zväzu pani Silvia Groszek.



Na záver odborného seminára vystúpil Ing. Ivan Sutóris, ktorý reagoval na názory vyslovené v niektorých referátoch. Dočítate sa o tom v rubrike Zaznamenali sme pre vás.

Poznanky a názory na súčasný stav v rozvoji cestovného ruchu na Slovensku i v susedných krajinách si vypočulo viac ako 80 účastníkov seminára.

Trinásty ročník medzinárodnej výstavy INTERLAVEX 2011

Nové výstavné priestory Liptov Arény privítali 6. októbra 2011 zahraničných i domácich vystavovateľov na 13. ročníku medzinárodnej výstavy horskej techniky Interlavex 2011. Výstavu slávnostne otvoril predseda združenia Ing. Ján Gavalier za účasti predsedu Žilinského samosprávneho kraja Juraja Blanára, primátora Liptovského Mikuláša Ing. Alexandra Slafkovského a ďalších významných hostí.

V nových výstavných priestoroch s rozlohou 600 m² a ďalšími rozsiahlymi vonkajšími priestormi pred Arénou prezentovalo svoje výrobky a služby pre cestovný ruch päťdesiat zahraničných a domácich firiem. Na výstave boli zastúpené všetky odbory zimnej techniky – horské dopravné zariadenia, snežné pásové vozidlá, zasnežovacie systémy, kontrolné, pokladničné a informačné systémy a ďalšie doplnkové prostriedky pre zimné i letné vybavenie lyžiarskych a turistických stredísk.



Napriek nižšiemu počtu vystavovateľov, na ktorom sa podieľala aj súčasne prebiehajúca hospodárska a ekonomická kríza, zástupcovia vystavovateľských firiem vyjadrovali spokojnosť s priebehom podujatia a, najmä, s novými priestormi.

Výrobca snežných pásových vozidiel, firma Kässbohrer Geländefahrzeug AG, na výstave nielen predstavila SPV PistenBully Paana určeného na úpravu lyžiarskych bežeckých tratí, ale aj slávnostne odovzdala symbolický kľúč od tohto vozidla do rúk predsedu Žilinského samosprávneho kraja Juraja Blanára. Žilinský samosprávny kraj ako prvý na Slovensku zakúpil toto SPV pre budovanú Beskydsko - Javornícku lyžiarsku a turistickú magistrálu.

Expozície navštívilo vyše 500 odborných návštevníkov a s veľkým záujmom si vystavené exponáty prezreli aj študenti dvoch stredných odborných škôl z Liptovského Mikuláša. Prirodzene, ako to už vyplýva z ich veku, najviac sa im páčila expozícia snežných skútrov a štvorkoliek.

Foto: M. Gřešo



Výstavu Interlavex slávnostne otvoril predseda združenia Ing. Ján Gavalier spolu so vzácnymi hosťami

-mč-



Foto: M. Gřešo

SPV Paana spoločne pokrstili predseda Žilinského samosprávneho kraja J. Blanár a zástupkyňa firmy Kässbohrer Susane Polak



Návštevníci pri slávnostnom otvorení výstavy



Foto: P. Lovás

Expozícia firmy Leitner



Pohľad na výstavné priestory



Zástupca firmy Snowwork Peter Horník diskutuje s návštevníkmi

Foto: P. Lovás

Zaznamenali sme pre vás

Z vystúpení na odbornom seminári Ing. Ivan Sutóris

Veľa sa tu hovorilo o mne ako o zakladateľovi združenia v spojitosti s lanovkami. Ja som však pracoval celý život v cestovnom ruchu, lanovky boli iba dodatkom, ktorý som robil z lásky k vlasti. Dvadsaťpäť rokov som robil predsedu združenia zadarmo, dvadsaťsedem rokov som pracoval vo Vládnom výbere pre cestovný ruch, v tom období bol cestovný ruch na vzostupe. Hovorilo sa tu o tom, že v minulosti neboli financie. Vtedy ešte nebola trhová ekonomika, ale plánovaná a, najmä, bol tu Fond cestovného ruchu, ktorý ročne rozdelil 300 až 500 miliónov korún pružnejšie ako všetky terajšie granty v EÚ.

Osobne fandiť tomu, že sa založil Zväz cestovného ruchu SR, bojovali sme o to dlho. Fandiť Ing. Maczkovi, aby to dotiahol ďalej, avšak netreba sa zameriavať iba na to, koľko ľudí pracuje v cestovnom ruchu. Otočím to - koľko ľudí môže ešte v cestovnom ruchu pracovať? Tento argument som nikde nepočul ani v súvislosti so zákonom, ani v spojení so ZCR. Sám som veľmi zvedavý, ako chcú nezamestnanosť riešiť špičkoví ekonómovia vo vláde.

Je všeobecne známe, že vývoj vo svete sa prejavuje poklesom zamestnanosti v primárnej i sekundárnej sfére - priemysel, bane atď. a nastáva presun do terciárnej sféry, to sú služby. Prírodzene, je rozdiel medzi službami napríklad v Bratislave a službami v Zuberci a mnohých dedinách horských a podhorských oblastí, ktorých máme veľmi veľa. Na Slovensku sú regióny vhodné pre cestovný ruch, ale s vysokou nezamestnanosťou, napríklad Gemer a regióny juhovýchodného Slovenska. Aké služby tam môžeme ponúkať? Jedinou možnosťou sú služby v cestovnom ruchu, remeslá a údržbárske práce.

Domnievam sa, že je to vážny argument pre vládu a špičkových ekonómov pre riešenie nezamestnanosti. Lanovkárov, hotelierov, prevádzkovateľov reštaurácií v prvom rade zaujímajú hostia, návštevníci v horách, mestách, v strediskách cestovného ruchu. Treba sa zamerať predovšetkým na aktívny a domáci cestovný ruch. Je predsa nezmysel propagovať Slovensko napríklad v Južnej Amerike a podobných krajinách. V cestovnom ruchu sa treba vrátiť k stohému rozumu a kalkulovať. Ľudia cestujú podľa vlastných prepočtov, kľúčovým problémom je vzdialenosť - je to otázka času a peňazí. Napríklad Španiel, aj keď by akokoľvek sympatizoval so Slovenskom, môže k nám prísť maximálne raz do roka. Avšak maďarskí, českí a poľskí návštevníci možno neprídu na hlavnú dovolenku, ale predĺžené víkendy môžu absolvovať tri, štyri, päť ráz ročne. Toto nám pomôže, toto potrebujeme, toto nám pomôže zaplniť strediská! Je v našich silách dosiahnuť tento stav, máme dlhé hranice s Maďarskom, dlhé hranice s Poľskom, máme hranice s Českom.

Predchádzajúci rečníci hovorili o plánoch, nám sa však stratili veci, ktoré tu už boli. Kde sa stratili informačné tabule o hradoch, kde sa stratili tabule pre turistov na našich cestách? Na to dávajme peniaze, nie na výstavbu hotelov, tých už máme dost. Je to súkromný sektor, nech stavajú hotely investori. Potrebujeme turistickú orientáciu, potrebujeme informačné kancelárie a pod.

Foto: M. Grešo



Na výstave sa prvý raz predstavila aj SACR vo vlastnom stánku



Expozícia švajčiarskej firmy Bartholet a jej zastúpenia firmou Michálek

Foto: M. Grešo

Foto: M. Grešo



Aj o prezentáciu firiem Areco a Sufag bol na výstave veľký záujem



Poľská firma Supersnow bola nováčikom na Interlavexe

Foto: M. Grešo

Foto: M. Grešo



Tradičný vystavovateľ, firma Doppelmayr



SPV Prinoth

Foto: M. Grešo

Foto: M. Grešo



Výstavné stánky firiem Karasinski a Mikeska



Ohlasy niektorých vystavovateľov na 13. ročník medzinárodnej výstavy Interlavex

Susane Polak, Kässbohrer Geländefahrzeug AG

Presťahovanie výstavy z hotela Permon do Tatralandie Liptovský Mikuláš bolo správnym krokom. Permon bol už po priestorovej stránke nevyhovujúci a azda sa nám aj zunoval. Tatralandia je dostupnejšia, leží priamo pri diaľnici, má výborné vonkajšie priestory na vystavovanie aj parkovanie. Ani samotná výstavná hala nemá chybu.

Horšie skúsenosti sme mali so službami. Už prvý večer máločo fungovalo k spokojnosti, dlho sme čakali na obsluhu, jedlo i platenie. Miestnosť pre raut bola vyhovujúca, bolo pre nás príjemné, že sme si mohli sadnúť, prostredie bolo vhodne podfarbené hudbou, pri ktorej sa dalo diskutovať, ale aj zatancovať. Jedlo bolo chutné, ale nie tak príťažlivo servírované, ako sme boli zvyknutí v hoteli Permon. Možno by mnohí privítali príležitosť niekde v blízkosti zabaviť sa v bare pri tanci (disko), nemožno však vyhovieť všetkým. Na okraj si dovoľím trochu kritizovať vystupovanie p. Horníka. Neboli sme jediní, ktorí preto predčasne odišli. My, ktorí sme boli ubytovaní v hoteli Jánošík, nemáme žiadne negatívne pripomienky. Všetko bolo v úplnom poriadku, ubytovanie aj reštauračné služby boli na vysokej úrovni. Iné skúsenosti získali, žiaľ, tí, ktorí bývali priamo v areáli Tatralandia. V porovnaní s minulými ročníkmi sa domnievam, že bolo menej vystavovateľov aj návštevníkov. Zrejme to spôsobil fakt, že konkrétna slovenská odborná branža prežíva odozvy súčasnej ekonomickej krízy. Tí, s ktorými som prišla do kontaktu, pôsobili na mňa unavene a skleslo, akoby mali vybité batérie. Tieto moje dojmy nemajú však nič spoločné s organizáciou výstavy.

Ing. Zuzana Žideková, TechnoAlpin

Posielam niekoľko postrehov mojich kolegov zo Slovenska aj z Talianska. Podľa názoru zástupkyne firmy z Talianska bola výstava veľmi dobre zorganizovaná, hala bola veľmi vhodná pre takéto podujatie. Aj vonkajší priestor bol dostatočne veľký a rozľahlý tak pre vystavované exponáty, ako aj pre parkovanie áut. Slovenskí zástupcovia firmy TechnoAlpin zhodnotili výstavu stupnicou od 1 do 5: poloha 1, priestory vystavovania 1, služby pri budovaní stánku 2, ubytovanie 1, jedlo 2, obsluha 4, prístup 4, návštevnosť 3, spokojnosť s priebehom 2/3.

Ing. Milan Licek, riaditeľ Michálek Chrudim

Pred dvoma rokmi som sa na stránkach Lavex-info kriticky vyjadroval k výstave Interlavex 2009, ktorý sa konal v hoteli Permon na Podbanskom. Na tohtoročnú výstavu Interlavex 2011, ktorá sa uskutočnila v Liptov Aréne, mám oveľa pozitívnejší názor. Liptov Aréna spĺňa požiadavky pre výstavný priestor. Je to moderná aréna s dobrou prístupnosťou z neďalekého Liptovského Mikuláša, s veľkým parkoviskom, širokou ponukou ubytovacích kapacít pre vystavovateľov aj návštevníkov. Pre nás, vystavovateľov, je veľkou výhodou dobrý prístup



Výstavné priestory pred halou Liptov Aréna

k výstavným plochám, ktorý umožňuje dynamickú prípravu výstavnej expozície.

Zásadným predmetom, ktorý sa však týka výstavníctva ako takého, je nedostatok vystavovateľov, čo sa prejavilo aj v prípade Interlavexu 2011, a preto priestor Liptov Arény vyzeral poloprázdny. Som presvedčený, že zmena prostredia bola správnym rozhodnutím a pre združenie LAVEX zostávajú do budúcnosti ďalšie zásadné úlohy, a to zvýšenie počtu vystavovateľov a zvýšenie informovanosti o existencii tejto výstavy, čím by sa zvýšila jeho návštevnosť.

Na prípravu a realizáciu výstavy Interlavex 2013 prajem organizátorom veľa úspechov.

Ing. Jaroslav Mačičák, export manažér Leitner ropeways

Firma Leitner sa zúčastnila na výstave Interlavex 2011 druhý raz. Na tomto ročníku sme predstavili okrem Leitner ropeways aj divízie Prinoth, Lenko a Demac. V porovnaní s predchádzajúcou výstavou sme preto zväčšili výstavnú plochu. Myslím si, že premiestnenie výstavy Interlavex do Športovej Arény v Liptovskom Mikuláši bolo veľmi dobrým riešením. Interiérové a exteriérové stánky na jednej úrovni, bezproblémové parkovanie, blízkosť ubytovacích a stravovacích zariadení a možnosť relaxu v bazénoch Tatralandia, to všetko vytvára pre budúcnosť výstavy Interlavex dobrý imidž.

Helena Lorenčíková, OI Trade

Naše postrehy z výstavy Interlavex sú zmiešané. Hala je pekná, rovnako aj parkovisko pred halou bolo výborné. Za negatívum považujeme nie najlepšiu organizáciu. Nikde nebolo označené, kde sa treba registrovať, ubytovanie bolo dosť ďaleko od výstavnej haly a aj keď bolo pekné, služby boli poslabšie. Pre budúcnosť by mohla byť lepšia informovanosť.

Dr. Michael Bitterl, Doppelmayer

Aj tento rok boli na Interlavexe početní návštevníci a záujemcovia. Ďakujeme organizátorom, že nám poskytli exponované miesto pre výstavný stánok. Výstava poskytuje priestor pre intenzívne diskusie s personálom prevádzok a udržiavanie kontaktov. Žiaľ, pokračoval trend posledných podujatí, že vý-



Výstavné priestory spestrili zabávači zo Spiša

stavu navštevuje stále menej ľudí s kompetenciou pre rozhodovanie. Príčina tkvie možno v tom, že na Slovensku sa neplánujú žiadne väčšie projekty, s výnimkou projektov TMR, a. s. Tak je pre ponúkajúcich stále ťažšie opodstatniť náklady spojené s účasťou na výstave.

Podnet pre budúcu výstavu: prosíme prednášky, výstavu a možnosť ubytovania umožniť na jednom mieste (tak ako v minulosti), aby sa poskytla možnosť udržiavať kontakty aj mimo výstavy (napr. pri raňajkách) a zúčastniť sa na rautе bez toho, aby bolo neskôr potrebné jazdiť autom.

ZUSAMMENFASSUNG

Vom 4. – 6. Oktober 2011 fand in Liptovský Mikuláš die 40. Ausgabe der Tage der Seilbahnen und Skilifte statt. Auf dem Programm stand auch die Sitzung der Generalversammlung der Mitgliedsorganisationen des Interessenverbandes LAVEX, ein Seminar zum Thema „Wohin gehst du, Tourismus in der Slowakei?“ und die 13. Ausgabe der internationalen Ausstellung der Bergtechnik INTERLAVEX 2011.

SUMMARY

From October 4 – 6, 2011, the 40th annual Days of cable cars and ski lifts took place in Liptovský Mikuláš. The agenda included also the general meeting of the member organizations of the interest association LAVEX, a seminar on the subject of “Where are you going, tourism in Slovakia?“, and the 13th annual international exhibition of mountain technology INTERLAVEX 2011.



Oznamy a informácie

Konferencia ZHR SR „odtajnila“ niektoré riešenia hotelierskeho know-how

Neúnosná administratívna záťaž, neprehľadná sieť stále nových predpisov, nedostatočný systém podpory cestovného ruchu zo strany štátu či územných celkov, nezosúladenie potrieb hotelového trhu a odborného vzdelávania, chýbajúca legislatíva i logika vo sfére platieb za autorské práva... Prirodzene, nehovoriac o nezmyselne vysokej sadzbe DPH, ktorú rakúski odborníci posúdili vo svojich matematických prepočtoch a štúdiách ako likvidačnú pre turizmus.

Existuje stále veľa prekážok, prečo sa cestovný ruch v tejto krajine hýbe veľmi pomaly a prečo sa napríklad postupne skrátil čas pobytu cudzinca z 3,5 noci na 3 noci, čo za desať rokov znamená takmer o milión prenocovaní menej. Hotelierov a manažérov reštaurácií zaujímalo, ako si s týmito prekážkami poradiť. Aj preto sa jesenná konferencia ZHR SR v hoteli Patria na Štrbskom Plese niesla viac v znamení praktického know-how a nižšieho podielu teoretických prednášok.

Konferenciu otvoril riaditeľ hotela a prezident ZHR



SR **Ing. Jozef Bendžala**, ktorý privítal čestných hostí - prezidenta Zväzu cestovného ruchu Ing. Stanislava Macka, prezidenta Zväzu obchodu SR Doc. Ing. Pavla Konštiaka, zástupcov ZZ LAVEX Ing. Jána Ga-

valiera a Ing. Miroslava Greša a predsedu Slovenskej spoločnosti sprievodcov cestovného ruchu Mgr. Mariána Bilačiča.

Vzhľadom na súčasnú politickú situáciu organizátorov neprekvapila neúčast' ministra dopravy Jána Figeľa, ktorému cestovný ruch podlieha a ani neúčast' poslancu Ludovíta Kanika, predsedu Komisie pre podnikateľské prostredie a cestovný ruch NR SR, ktorý sa v uplynulých mesiacoch zaoberal podnetmi z jarnej konferencie zväzu. Hotelieri nepotrebujú počuť sľuby, ani vidiny na 20 rokov dopredu, zaujímajú ich okamžité opatrenia odborníkov i štátu, napríklad aj naplnenie novely zákona o podpore cestovného ruchu, ktorý bol nedávno v parlamente schválený.

O tom, ako možno konkrétne zlepšovať nielen investovanie do turizmu, ale aj celkovú komunikáciu a konkretizovanie vízií, hovorili Mgr. Stanislav

Rusinko, generálny riaditeľ sekcie cestovného ruchu na MDVaRR SR a Ing. Peter Belinský, riaditeľ SACR. Vo svojom vystúpení spomínali aj manuál pre cestovný ruch jednotlivých krajín EÚ, ktorého vypracovanie vyplynulo zo stretnutia Európskej komisie v Krakove, aj tzv. Bielu knihu, ktorá napomáha rozvoj cestovného ruchu cez celosvetové opatrenia (Európa stále zostáva v tomto odvetví číslom 1).

Pre hotelierov však boli najdôležitejšie nové udalosti v slovenskom cestovnom ruchu – nový zákon o pohybe osôb súvisiaci s „hláseniami“ cudzineckej polície, spoločná práca ministerstva pôdohospodárstva s ministerstvom životného prostredia a s vyššími územnými celkami nad projektom horskej cykloturistiky, nové pravidlá možnosti využitia „poukážok“ dôchodcov aj mimo siete Sorea, dokompletizovanie návrhu na verziu rekreačných poukazov pre zamestnancov a návrhu na podporu profesionálnej gastronómie prostredníctvom odpočítateľných výdavkov, rozdelenie 36 mil. eur na hospodársky rast vyplývajúci z „Výzvy 07“, ktoré sa však vôbec nepoužijú na výstavbu nových zariadení.

Predsa predstavenstva hotela Dukla v Prešove JUDr. Anton Bidovský k tomu poznamenal: „Prosím, skúste pri tom zachovať prvok spravodlivosti. Nie všetko, čo je v súlade so zákonom, je v poriadku...“ Stanovisko ZMOS k tejto problematike osvetlil podpredsa Michal Sýkora a súčasne vyjadril želanie vstupu do ZCR SR.

Blok o financovaní cestovného ruchu aj mimo fondov EÚ doplnila konzultantka Ivana Haczajová. Účastníci konferencie sa dozvedeli, ako môžu získať prostriedky napríklad z tzv. regulačného operačného programu či fondov z Nórska a Švajčiarska.

Jednou z najužitočnejších častí konferencie bola prednáška Zdenky Klincovej z Daňového riaditeľstva SR. Poradila hotelierom a manažérom reštaurácií ako sa vysporiadať s novým systémom výberu daní a cla, ktorý vstupuje do reality prevádzok už 1. januára 2012.

JUDr. Ladislav Siranka objasnil skutočné povinnosti hotelov pri ochrane autorského práva, teda platieb kolektívnym správcom. Znova zdôraznil, že v tejto veci vystupuje ZHR SR ako celok a poskytuje svojim členom právnu ochranu.

Manažér projektu Travel Leisure Tourism Benchmark Ondřej Špaček zo spoločnosti KPMG Praha, ktorá sa venuje kontinuálnemu zberu ekonomických údajov porovnával, ako je na tom slovenská hotelová branža v porovnaní s českou. Konferencia sa venovala aj ďalším trom kľúčovým bodom hotelového a reštauračného biznisu – personálu, surovinám a tvorbe produktu. Vzdelanie a príprava pracovníkov sa už dávno stala neuralgickým bodom, manažment zariadení stále zápasí s nedostatkom dobrých pracovníkov a dobrých absolventov odborných škôl. Touto témou sa zaoberalo niekoľko účastníkov konferencie, napríklad aj František Priesel z odboru stredných škôl MŠVVaŠ.

Šéfkuchár Vojto Artz tvrdil, že kvalitná surovina je základom dobrej kuchyne, čo potvrdil prípravou jedál počas večerného programu. Keďže káva je zatiaľ najbolestivejším miestom tunajšej gastronómie, ZHR SR pozvalo aj majstra baristu ČR '04 Jaroslava Petruše, ktorý tiež svoje teoretické slová premenil na konkrétne ukážky. Juraj Flamik, koordinátor programu Greenways z Brna opísal, ako sa z víťaznej turistiky podarilo na Morave vytvoriť ucelený produkt. Prezident Asociácie hotelov a reštaurácií ČR Ing. Václav Stárek informoval o tom, ako hotelom i krajine pomáha pri získavaní zahraničnej klientely certifikačný systém Hotel Stars Union, keďže znamená výrazné posilnenie konkurencieschopnosti hotelového trhu krajiny. V jeho režime už pracuje desať európskych štátov. Slovensko má záujem pripojiť sa k tomuto „hviezdičkovému“ systému.

Hostia z Česka nám trochu závideli, že sa u nás prijal zákon o podpore cestovného ruchu, v Česku sa na niečo také len pripravujú. My im zasa môžeme závidieť výsledky v obsadenosti hotelov, ktorá dosiahla 34 %, na Slovensku iba 22 %, pričom máme 150 tisíc lôžok, v Česku je to až trojnásobok. V minulom roku to bolo v Česku asi 37 miliónov prenocovaní, u nás čosi vyše 10 miliónov.

Soňa Hudecová - Podhorná

Úspešná prezentácia mesta a regiónu vo Francúzsku

Akúsi symbolickú organizátorskú štafetu v podobe kovovej plastiky prevzal začiatkom októbra t. r. primátor Liptovského Mikuláša Alexander Slafkovský v partnerskom francúzskom meste Annency od organizátorov prvého ročníka stretnutia Nature&Sports Euro-Meet 2011. Zástupcovia Liptovského Mikuláša sa oboznámili s priebehom a organizátorským štandardom, aby o dva roky mohli na domácej pôde pod Tatrami zabezpečiť porovnateľnú úroveň druhého pokračovania tohto európskeho podujatia.

Očakáva sa, že v polovici októbra 2013 príde na konferenciu spojenú s výstavou do nášho mesta z celej Európy približne päťsto odborníkov a záujemcov o outdoorové športy a voľno - časové aktivity v prírode. Bude to výborná propagácia mesta, Liptova i Slovenska ako turistickej destinácie.

Možnosť prezentovať sa, samozrejme, dostanú aj domáci. Mesto zriadi na usporiadanie stretnutia právny výbor, ktorému bude pomáhať a usmerňovať ho riadiaci výbor z Francúzska tak, aby bol v polovici októbra 2013 Liptovský Mikuláš na medzinárodnej



Zástupcovia mesta Liptovský Mikuláš prezentovali Liptov na podujatí Nature&Sports EuroMeet 2011

udalosť Nature&Sports Euro Meet 2013 dokonale pripravený a ukázal tak Liptov i Slovensko v tom najlepšom svetle.

„Stretnutie, na ktorom sme preberali organizátorskú štafetu, bolo sieste v poradí na území Francúzska, na medzinárodnej úrovni sa však konalo prvý raz. Aj u nás sa má venovať športu a prírode, a to z rôznych uhlov pohľadu - organizačné zabezpečenie, metodika, bezpečnosť, výučba, prepojenie s ochranou životného prostredia či cestovným ruchom a rozvojom regiónu. Zámerom je aj vytvorenie európskej siete inštitúcií zaoberajúcich sa touto problematikou,“ vysvetlil po návrate primátor Alexander Slafkovský. „Mesto Liptovský Mikuláš a jeho okolie je ideálne miesto pre naše ciele, aby sme vyplnili určité vákuum, ktoré je stále medzi západnou a východnou časťou Európy. Máme skúsenosť, že podujatie výrazne pomohlo mestám a regiónom pri podpore záujmu o športy v prírode a pri rozvoji cestovného ruchu so všetkým, čo k tomu patrí,“ povedal Thierry Bedos, predseda Európskeho riadiaceho výboru a zástupca Ministerstva športu Francúzskej republiky. Náklady na akciu Nature&Sports Euro Meet 2013, ktorá sa bude konať o dva roky v Liptovskom Mikuláši, by mali byť asi 300 tisíc eur.

„Tri štvrtiny by mali pokryť účastnícke poplatky, zvyšok nákladov získame od našich partnerov z podnikateľského prostredia a verejných zdrojov - Slovenskej agentúry pre cestovný ruch, ministerstiev, regiónu a mesta,“ doplnil Miroslav Parobek, projektový manažér.

„Podujatie považujeme za ideálnu príležitosť na prezentáciu možnosti športovania v prírode a rozvoja cestovného ruchu v našom meste, regióne Liptov a na celom Slovensku. Je to úspech nielen projektového tímu, ktorý v krátkom čase pripravil kvalitnú dokumentáciu našej kandidatúry a skvelú prezentáciu, ale aj našich partnerov, pretože bez ich podpory by sme neboli úspešní. Spoločne veríme, že sú to investície, ktoré sa nám vrátia,“ tvrdí primátor.

Peter Lehotský

Pohľad do Česka: Lyžiarov čaká zmena! Budeme sa správať lepšie, sľubujú vlekári

Z Českej republiky sme dostali od SPLV ČR pred začiatkom novej

zimnej sezóny tlačovú správu z 10. odborného kongresu SPLV, ktorý sa konal 11. októbra 2011. Prinášame ho v plnom znení.

Prevádzkovatelia lyžiarskych stredísk z celého Česka sľubujú návštevníkom pred blížiacim sa štartom novej zimnej sezóny kvalitné služby, profesionálny prístup a v neposlednom rade tiež odbornú pomoc pri riešení akéhokoľvek problému pri pobyte v ich zariadení.

Na jubilejnom 10. odbornom kongrese SPLV, ktorý sa konal 11. októbra 2011 v hotelovom komplexe Tri Vežičky pri Jihlave, sa na tom zhodlo 150 odborníkov z 58 českých lyžiarskych areálov. Záštitu nad kongresom prevzali lyžiarski ministri pre miestny rozvoj Ing. Kamil Jankovský, CzechTourism a Zväz obchodu a Zväz obchodu a cestovného ruchu (SOCR).



Predseda Asociácie lanovej dopravy v ČR Jakub Juračka

Ing. Tomáš Kulman, odborný konzultant pre cestovný ruch z HSBC Bank, varoval pred akčnými zľavami, ktoré síce prinášajú krátkodobý efekt, avšak v konečnom dôsledku vedú k celkovému prepadu cien, a s tým spojenému zníženiu štandardu kvality poskytovaných služieb.

„Vždy tým dosiahnete len krátkodobý efekt. Počet návštevníkov vám síce vďaka kampani vzrastie, ale bude to za cenu nezmyselnej zľavy, ktorá v konečnom dôsledku bude znamenať to, že už v budúcnosti sa budete veľmi zložito vraciat k pôvodnej cene, pretože lyžiar ju už nebudú chcieť akceptovať,“ prehlásil na kongrese.

Kongres SPLV po niekoľkých predchádzajúcich ročníkoch, kedy sa venoval najnovším horským technológiám, si zvolil stratégiu. Teraz sa zamerá najmä na kvalitu poskytovaných služieb s mottom: Špičkové technológie bez kvality služieb = polovičný úspech.

Účastníci celodenného stretnutia to vďaka prijali, Pavel Havlíček, prevádzkovateľ vleku Šacberk v Zbornej neďaleko Jihlavy videl hlavný prínos akcie najmä v tom, že odborníci načrtli prevádzkovateľom, akou formou sa majú uberať pri zlepšovaní služieb vo svojich horských strediskách.

„Už teraz konkurujeme zahraničným horským strediskám vybavením špičkovej technológie, ale kvalitou ponúkaných služieb zaostávame. Tým, že sa o lyžiara v areáli bude starať čo najviac kvalifikovaný a ochotný personál, to je cesta, ktorou chceme do budúcnosti ísť,“ hovorí na záver Havlíček. Na stretnutí vystúpil aj Ing. Ján Minář zo spoločnosti Myland, s. r. o., ktorý informoval o projekte Vločka, ktorý v spolupráci s Českým zväzom lyžiarov priná-



Zasadnutie Českého zväzu lanovkárov

ša zimné detské ihriská do českých areálov.

Zahraničný hosť kongresu Mag. Klaus Grabler, výkonný riaditeľ spoločnosti Manova GmbH, predniesol veľmi zaujímavý a účastníkmi kladne hodnotený referát o výskume spokojnosti návštevníkov s jednotlivými službami v rakúskych lyžiarskych strediskách a tendencie vývoja návštevnosti od roku 2002. Výsledky štúdie jednoznačne potvrdzujú potrebu začleniť prevádzkovateľov lyžiarskych areálov do satelitného účtu cestovného ruchu Českej republiky, pretože lyžiarske strediská sú pre zákazníka pri výbere lokácie jeho dovolenky, najmä v zimnej sezóne, primárne.

Na kongrese vystúpil aj Ing. Rostislav Vondruška, riaditeľ CzechTourism.

Veľkým prínosom bola záverečná panelová diskusia, v ktorej odzneli postoje a uhly pohľadu na kvalitu z úst významných podnikateľov, ktorí sa zaoberajú rôznymi službami v horskom cestovnom ruchu, aj názory z pohľadu verejnosti.

Novým šéfom ÚRŽD sa stal Ján Bendžala

Novým predsedom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy (ÚRŽD) sa od 1. novembra 2011 stal Ján Bendžala. Vláda SR o tom rozhodla 12. októbra 2011. Jeho predchodcovi Petrovi Vrátnemu, ktorý bol na čele úradu od 1. novembra 2005, uplynulo šesťročné funkčné obdobie.

Ján Bendžala pôsobí v železničnom sektore 34 rokov. Bol inšpektorom Generálnej inšpekcie SR na Generálnom riaditeľstve Železníc Slovenskej republiky (ŽSR). V rokoch 2008 až 2011 bol obchodným manažérom v Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., v rokoch 2001 až 2008 bol zástupcom generálneho inšpektora SR v ŽSR. Na Správe železničných koľajových vozidiel v Košiciach pracoval v roku 2001 ako systémový špecialista - technolog.

Na železničiach pôsobí od roku 1977, keď v bývalých Československých štátnych dráhach pracoval vo Vozňovom depe v Košiciach ako inžinier pre opravy vozidiel.

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy je rozpočtovou organizáciou Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Dohliada na dodržiavanie transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu žiadateľov na železničnú sieť a prideľovanie kapacity infraštruktúry. Určuje regulačný rámec pre spoplatňovanie a úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre. Zabezpečuje reguláciu cestovného



v železničnej doprave, je zároveň bezpečnostným orgánom pre železničné dráhy a licenčným orgánom pre železničnú dopravu. Vykonáva štátny odborný dozor pre dráhy, dohliada na bezpečnosť železničnej dopravy a vykonáva štátny dozor v železničnej doprave.

(Prameň SITA)

Časopis Krásy Slovenska má 90 rokov

Najstarší kontinuálne vychádzajúci časopis na Slovensku začal vychádzať v Liptovskom Mikuláši v roku 1921. Jeho hlavný iniciátor a zakladateľ Miloš Janoška už v prvom úvodníku vytýčil heslo časopisu: Poznajme otčinu. Jedna z jeho ďalších myšlienok v súvislosti s rozvojom turistiky na Slovensku načrtla aj hlavný cieľ časopisu platný až do dnešných dní.

Už prvé čísla časopisu, ktorý vychádzal systémom jednotlivých čísel alebo dvojčísel, boli zamerané na prírodné opisy zaujímavých lokalít a rozvoj cestovného ruchu v I. Československej republike. Prvé ročníky vydával Miloš Janoška so svojimi spolupracovníkmi z radov turistov – nadšencov a časopis neustále bojoval o prežitie z finančného hľadiska.

Ekonomická situácia časopisu sa čiastočne stabilizovala po niekoľkých rokoch, kedy prevzal vydávanie časopisu Klub československých turistov. Stal sa majiteľom jeho značky a pokračoval v jeho vydávaní. Po vzniku Klubu slovenských turistov prešla táto činnosť do ich agendy, v ktorej pretrvala až do konca 20. storočia. V rokoch 2002 – 2003 vychádzal časopis v Banskej Bystrici a od roku 2004 sa stal jeho tvorcom tím vydavateľstva Dajama z Bratislavy.

Po obsahovej stránke v prvých ročníkoch časopisu dominovala téma Tatier – Vysokých, Západných a Nizkých. Príspevky takpovediac zo severného Slovenska tvorili väčšiu časť obsahu prvých čísel časopisu. Turistika v ponímaní úvodných ročníkov časopisu bola skôr zameraná na vysokohorský štýl, a preto tatranské články prinášali informácie o horeleckých výstupoch na najkrajšie štíty a alpinizme. V tatranskej problematike však nechýbali ani zážitky z lyžiarskych a turistických prechodov dolín a rôzne postrehy o rozvoji turistiky v Tatrách.

Až v neskorších rokoch sa viac začali objavovať aj články z iných regiónov Slovenska a obsahovo-regionálna štruktúra sa stávala vyvázenejšou. Tatry však vždy v histórii Krásy Slovenska, najmä v predvojnovom období, dominovali a z toho sa odvíjali aj hlavné témy – vysokohorská turistika, alpinizmus a lyžovanie.

Postupne sa stabilizovala nielen obsahová, ale aj grafická úroveň časopisu. K jednotlivým príspevkom nikdy nechýbali fotografie a ilustrácie a v niektorých prípadoch mapky alebo náčrty jednotlivých ciest a výstupov. Časopis už od začiatku vychádzal na peknom papieri, kde sa nádherne vynímala čiernobiela fotografia. Až v 90. rokoch sa začali

objavovať prvé farebné strany a dnes už je časopis plnofarebný.

Keďže časopis mal už od začiatku v podtitule aj jaskyne a jaskyniarstvo, množstvo príspevkov sa venovalo opisom práve objavených alebo ešte neobjavených jaskýň. Celou jeho ranou minulosťou sa nesie spoznávanie podzemných krás Slovenska a ich sprístupňovanie širokej verejnosti. Okrem objavovania podzemných javov však postupne čoraz viac pribúdali články o flóre a faune jednotlivých oblastí Slovenska a, najmä, o kultúrno-historických pozoruhodnostiach slovenských miest a regiónov. Časopis sa profiloval nielen ako turistický, ale aj ako vlastivedný časopis, ktorý prinášal informácie o pamiatkach a tradíciách našich predkov, ľudovej architektúre a zaujímavých osobnostiach Slovenska.

Každé číslo časopisu už od začiatku prinášalo veľa rôznych aktualít aj zo života KČST a neskôr KST. Nechýbali pozvánky na rôzne turistické akcie a postrehy spojené so zážitkami z už uskutočnených podujatí.

Nová redakcia nadviazala v roku 2004 na doterajšie obsahové zameranie časopisu a naďalej sa venuje predovšetkým prírodným a kultúrnym zaujímavostiam, turistike a cestovnému ruchu na Slovensku. K tradičným a osvedčeným rubrikám pribudli mnohé ďalšie. V každom čísle je napríklad predstavený podrobnejšie jeden región Slovenska so svojimi kultúrno-historickými pamiatkami a zaujímavosťami, prírodnými krásami, tipmi a odporúčaniami na návštevu a výlety, ako aj praktickými a aktuálnymi informáciami z daného regiónu. Nechýbajú rozhovory so zaujímavými osobnosťami vo vzťahu k Slovensku, predstavenia kultúrnych pamiatok Slovenska, jeho prírodných zákutí a zážitkov z túlania sa po Slovensku.

Časopis sa vyprofiloval ako turisticko-vlastivedný časopis pre tých, ktorí majú radi turistiku, cestovanie a ustavičné objavovanie Slovenska. Krásy Slovenska aj vo svojom jubilejnom roku zostali verné svojej tradícii a budú propagovať všetko pekné a zaujímavé na Slovensku.

Firma OL Trade bilancovala

Po odovzdaní prác môžeme konštatovať, že rok 2011 bol pre nás, firmu OL Trade, s. r. o., výhradne zastupujúcu výrobcu komplexných zasnežovacích systémov Johnson Controls Neige a spoločnosť s ponukou produktov na celkové vybavenie zjazdoviek MND Group, veľmi úspešný.

Našími nosnými projektmi boli tento rok rozšírenia existujúcich zasnežovacích systémov v slovenských strediskách Ski Park Kubínska hoľa a Jasná Nízke Tatry. Ďalšie projekty zahŕňali spoluprácu a inštalácie v strediskách Ski centrum Uhliská v Nižnej, Skalka aréna pri Kremnici, Ski centrom Košútka, Tatranská Lomnica. Popritom sme realizovali, v nadväznosti na predchádzajúcu úzku spoluprácu s ruskými partnermi, výstavbu nového strediska v ruskom Tchusovoí v pohorí Ural. Celkovo môžeme konštatovať

vať v tomto roku inštaláciu viac ako 120 snežných diel a štyroch čerpacích a kompresorových staníc.

V lyžiarskom stredisku Jasná Nízke Tatry rozšírenie zasnežovania zahŕňalo komplexný projekt, cieľom ktorého bolo zasneženie zjazdoviek Traverz FIS -Priehyba (zjazdovka č. 18), Pretekárska (č. 11) v časti nad reštauráciou Luková po Kónský grúň a zjazdovky FIS (č. 11) v hornej časti od výstupnej stanice 6-sedačkovej lanovky na Rovnej holi po výstupnú stanicu 2-sedačkovej lanovky na Kónskom grúni. Zadanie obsahovalo prípravnú časť, v ktorej sme v spolupráci so zástupcami strediska vytýčili umiestnenie vodovodných rozvodov a rozvodov tlakového vzduchu, umiestnenie posilňovacej čerpacej a kompresorovej stanice, ako aj predbežné rozmiestnenie snežných diel. Po ukončení prípravnej fázy sme prešli k výpočtom a optimalizácii súčastí tohto systému. Pre optimálne navrhnutie rozšírenia sa využili programy na dynamickú simuláciu toku kvapalín. Z týchto výsledkov a, samozrejme, s prihliadnutím na dlhoročné skúsenosti v oblasti zasnežovania, bola navrhnutá posilňovacia strojoňa v nadmorskej výške 1 462 m n. m., v ktorej sú umiestnené dve čerpadlá s celkovým výkonom 400 kW a kompresor s výkonom 250 kW. Prívodné potrubie, ktoré je zároveň časťou zasnežovacieho systému, sa pripojilo na existujúci systém na Priehybe, v blízkosti stavby novej údolnej stanice lanovky funitel, v budúcnosti spájajúcu Priehybu s hrebeňom Nízkych Tatier. S využitím existujúceho tlaku sa po spustení čerpadiel v posilňovacej strojovni vytlačá voda do výše 3 500 dĺžkových metrov potrubí. Na tejto trati je umiestnených 53 plne automatických oceľových pozinkovaných šácht osadených delami Borax, Rubis Evo a Safyr.

Spustenie celého systému bolo symbolicky na Martina, 11. 11. 2011 o 11. hodine. Od tohto dňa je k spokojnosti všetkých, čo sa na tohtoročnej výstavbe podieľali, v prevádzke najväčší automatický zasnežovací systém v našom regióne. Najväčšiu radosť však z neho budú mať ľudia, pre ktorých bol navrhnutý - spokojní lyžiari a snoubordisti. V budúcom roku plánujeme systém doplniť rozšírením systému až na hrebeň Nízkych Tatier, aby mohol slúžiť v súčinnosti s novou lanovkou.

V stredisku na dohľad od Jasnej, v Ski Parku Kubínska hoľa, bolo zadané rozdielne. V jednom projekte sa realizovalo rozšírenie existujúceho zasnežovania inštaláciou 18 šácht a diel s rozvodmi s dĺžkou 950 m s prevýšením 300 m. Do tohto systému sme zahrnuli posilňovaciú čerpaciu stanicu v nadmorskej výške 1 220 m s výkonom čerpadla 132 kW. Druhou časťou projektu bolo zvýšenie zásobovacej kapacity vody. Táto časť sa riešila inštalovaním 2 950 m nízkotlakových a vysokotlakových vodovodných potrubí, ktoré zabezpečujú rýchlejšie dopĺňanie vody do jazera. Úspešným ukončením a otestovaním plne automatického systému zasnežovania strediska odovzdali dielo do používania začiatkom decembra 2011.

Záverom by sme sa chceli poďakovať všetkým zúčastneným, ktorí sa na týchto projektoch podieľali a všetkým prajeme zasnežený začiatok nového roka!

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
- * Manévrovateľné
pomocou
štvorkolky
alebo snežného
skútra

SNOW PROCESS



Zo života našich stredísk



Beskydsko-Javornická lyžiarska bežecká magistrála

Beskydy-Javorniky cross-country skiing route Beskidzko-Jawornicka Magistrała Narciarstwa Biegowego



ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ vznikol v Československu a v súčasnosti je súčasťou Slovenskej republiky. Jeho územie zahŕňa časť pohorí Beskydy a Javorníky. V súčasnosti sú súčasťou územia Žilinského samosprávneho kraja. Jeho územie zahŕňa časť pohorí Beskydy a Javorníky. V súčasnosti sú súčasťou územia Žilinského samosprávneho kraja.

ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ vznikol v Československu a v súčasnosti je súčasťou Slovenskej republiky. Jeho územie zahŕňa časť pohorí Beskydy a Javorníky. V súčasnosti sú súčasťou územia Žilinského samosprávneho kraja. Jeho územie zahŕňa časť pohorí Beskydy a Javorníky. V súčasnosti sú súčasťou územia Žilinského samosprávneho kraja.

ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ vznikol v Československu a v súčasnosti je súčasťou Slovenskej republiky. Jeho územie zahŕňa časť pohorí Beskydy a Javorníky. V súčasnosti sú súčasťou územia Žilinského samosprávneho kraja. Jeho územie zahŕňa časť pohorí Beskydy a Javorníky. V súčasnosti sú súčasťou územia Žilinského samosprávneho kraja.



740 m n. m., 49° 24' 45.11", 18° 46' 39.51" Husárik

Trasa/Track G: Petránky – Husárik

Dĺžka 11 km, výška 740 m n. m., 49° 24' 45.11", 18° 46' 39.51"

Profil trate Petránky – Husárik

0 km 2 km 4 km 6 km 8 km 10 km

700 m 800 m 900 m 1000 m

Husárik Petránky

Projekt Beskydsko - Javornická lyžiarska bežecká magistrála

Ako sme už v správe o priebehu výstavby Interlavex 2011 informovali, priamo na výstave prevzal ako prvý na Slovensku Žilinský samosprávny kraj od firmy Kässbohrer Geländefahrzeug AG snežné pásové vozidlo Paana na úpravu bežeckých tratí pre zaujímavý projekt - Beskydsko - Javornická lyžiarska bežecká magistrála. Preto sme sa rozhodli bližšie predstaviť tento nevšedný krok v prospech obohatenia turistických možností. Projektom chce Žilinský samosprávny kraj pomôcť vytvoriť podmienky na realizovanie zimného lyžiarskeho bežeckého športu v oblasti pohorí Vysokých Javorníkov a Turzovskej vrchoviny na strojovo upravovaných tratiach. Základnú trasu tvorí hrebeňové spojenie lokality na hranici s ČR - Makov Bumbálka, trasa pokračuje v pohorí Vysokých Javorníkov po lokalitu Čadca - Husárik. Dĺžka tejto časti magistrály je približne 54



SPV Paana, prvý na Slovensku



km. Ďalšie trasy, ktoré budú mať charakter alternatívnych, nástupných alebo zostupných, majú celkovú dĺžku asi 42 km.

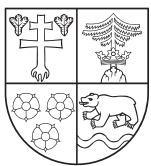
Jednou z hlavných myšlienok projektu je aj napojenie na trasy v Moravskosliezskom kraji, ponuka nových upravovaných trás na slovenskej strane turistom z ČR. Miestami napojenia budú Makov - Bumbálka, Makovský priesmyk (U Tabuli) a Klokočov-Konečná. Na hrebeni Veľkých Javorníkov, okrem nezameniteľnej atmosféry osád, bude sprevádzať turistov aj jedinečná galéria v prírode, ktorú tvoria umelci z regiónu Kysúc a Považia.

Realizácia projektu zahŕňa stavebné úpravy trasy a osadenie sprievodných prvkov drobnej architektúry, napríklad odpočívadlá a informačné tabule, lavičky a, samozrejme, značenie. Dôraz je kladený na použitie prírodných materiálov a výraz kysuckej architektúry z minulosti.

Na technickú úpravu trás Žilinský samosprávny kraj obstaral snežné pásové vozidlo s frézou a dvoma stopovačmi a dva univerzálne stroje, ktoré budú v zime vybavené snežnými pásmi a stopovačom. Mimo zimnej sezóny budú na kolešákoch slúžiť pri údržbe trate a drobnej architektúry. V zimnej sezóne 2011/2012 sa začne skúšobná prevádzka, ktorá bude slúžiť na zoznamovanie sa obsluhy s terénom v zimných podmienkach a na odhalenie prípadných nedostatkov.

Spracoval Ing. Anton Ďurnek

10 ROKOV S VAMI



ŽILINSKÝ
samosprávny kraj

ZUSAMMENFASSUNG

Der Selbstverwaltungsbezirk Žilina baut im Norden der Slowakei an der Grenze mit der Tschechischen Republik die erste Langlaufbahn Beskydy-Javorina. Sie wird 54 km lang und mehrere Langlaufbahnen in der Länge von 42 km werden an die Bahnen aus der Tschechischen Republik angeschlossen.

SUMMARY

In the north of Slovakia near the border with the Czech Republic the Municipal County Žilina builds the first cross-country skiing route Beskydy-Javorina. It will be 54 km long and several cross-country skiing routes with the length of 42 km will be connected to the routes from the Czech Republic.



KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG

PistenBully na výstave Agrotechnica 2011

Inovatívne riešenie pre poľnohospodárov

Zoznámte sa s novým vozidlom PistenBully GreenTech! Jedno vozidlo - veľa možností.

Agrotechnica je najväčšia svetová výstava poľnohospodárskej techniky. Uskutočnila sa 13. a 14. novembra 2011 v Hannoveri. Ide o exkluzívne podujatie pre obchodníkov, odbornú tlač a veľkých zákazníkov.

Firma Kässbohrer Geländefahrzeug AG vystavovala PistenBully 300 GreenTech s prídavnými zariadeniami na kosenie a mulčovanie. Konceptia PistenBully s novým typom kosačky s dopravníkom do sklápacieho kontajnera pokosenej rastlinnej hmoty bola vyvinutá s Agentúrou pre ochranu prírody a krajiny v Tübingene. Technické prevedenie realizovali spoločne s firmou Mera Rabeler, s ktorou Kässbohrer už dlhodobo spolupracuje. Riešenie bolo úspešne overené vo viacerých krajinách Európy. PistenBully 300 GreenTech je konštruovaný na nasadenie v močaristých lúčnatých plochách. Stroj nielen kosí, ale pokosenú hmotu aj seká, dopravuje ju do zásobníka a transportuje na skládku. Všetko v jednom pracovnom kroku. Tu ide ekológia a ekonómia „ruka v ruke“.

Vystavované vozidlo je vybavené nadštandardnými doplnkami, napríklad klimatizáciou, spätnou kamerou a kamerou, ktorá sleduje obsah zásobníka s obsahom 18 m. Je odoberateľný s možnosťou náhrady klasickou plošinou so závažím, ktorá sa používa pri všetkých ostatných prácach. Okrem toho je k dispozícii ďalšie hydraulické zubové čerpadlo, ktoré je možné použiť pre proporcionálne riadené hydraulické tlakové okruhy, ktoré sú potrebné pre ďalšie prídavné zariadenia. Predný a zadný drážkovaný hriadeľ

môžu pracovať paralelne, takže predná kosačka a zadný baliaci lis pracujú súčasne.

Návštevníci výstavy Agrotechnica mali možnosť pozrieť si PistenBully GreenTech, ktorý je používaný špeciálne v zariadeniach na výrobu bioplynu. Prevádzkovatelia týchto zariadení zdôrazňujú pozitívne výsledky používania týchto vozidiel. Kládú dôraz najmä na dobré manévrovanie vozidla, dobré zhutnenie siláže a vysoký tlačný výkon pri premiestňovaní silážnej hmoty. Kvalitu a optimálne využitie PistenBully GreenTech potvrdzujú aj veľmi priaznivé obchodné výsledky predaja.

Dušan Mikloš
Termont

Núdzová prevádzka lanoviek pomocou PistenBully 400 a PistenBully 600

Technické normy predpisujú pre všetky lanovky zabezpečenie núdzovej premávky pre prípad poruchy alebo výpadku energie pre hlavný pohon. Núdzová prevádzka lanoviek pomocou PistenBully je predbežne možná iba pri lanovkách Doppelmayr.

Jednotlivé technické parametre ako výkon, dĺžka lanovky a pod. musia byť vopred prekonzultované medzi obidvoma firmami Doppelmayr a Kässbohrer. Maximálna rýchlosť lanovky pri núdzovej premávke je 3 km/h. Rýchlosť a smer pohybu možno regulovať priamo v strojovni lanovky.

Hydraulické hadice hydromotora pohonu lanovky možno pripojiť priamo na predné vývody PB 400 alebo PB 600. Po odpojení frézy je však možné pripojiť hadice vzadu. Podľa toho, kde sú pripojené hadice, je potrebné prepnúť prepínač 3 - čerpadlo dopredu, resp. dozadu. Pri PistenBully 400 je prepnutie manuálne v kabíne PistenBully, pri PistenBully 600 to vykoná elektronika núdzového chodu lanovky automaticky.

Doplňujúce technické vybavenie, ako aj úpravu programu pre núdzový pohon, dodáva firma Kässbohrer ako opciu.

Dušan Mikloš
Termont



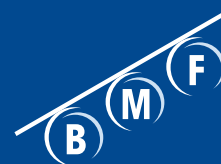
Kyvadlové lanové dráhy
Odpojitelné systémy
 (sedačkové, kabinkové lanové dráhy)



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.

Vsaďte 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



BMF – Barholet Maschinenbau AG, obchodné zastúpenie Michálek Chrudim: Nové kyvadlové lanovky – švajčiarsky úspech

Kyvadlové lanovky sú tradičným obchodným artiklom švajčiarskej firmy Barholet Maschinenbau AG (BMF), ktorá dnes po úspešnom rozšírení svojej ponuky na odpojiteľné systémy patrí medzi niekoľko medzinárodných výrobcov s kompletným programom v oblasti lanových dráh. Príkladom angažovania firmy v oblasti špeciálnych lanoviek sú dva aktuálne stavebné zámery vo Švajčiarsku.

V západnom Švajčiarsku je nová kyvadlová lanovka do Molésonu tesne pred dokončením a v polovici roka 2012 je plánované otvorenie kompletne zrenovovanej Gemini - lanovky v Leukerbade.

Naplánovaný finiš v Moléson

Už takmer dva roky prebiehajú stavebné práce na novej kyvadlovej lanovke na 2 002 metrov vysoký vrchol Moléson v kantóne Fribourg. Dochádza tu k nahradeniu 45 rokov starej kyvadlovej lanovky z náhornej roviny Plan Francey vo výške 1 500 m n. m. k Hausbergu na Greyeru. Od roku 1964 do júla tohto roka prepravila lanovka pre 35 osôb (460 osôb/h) približne 4 milióny hostí na zjazdovky a celoročne prevádzkovanú horskú reštauráciu.



Pohľad na hornú stanicu kyvadlovej lanovky Moléson

Od polovice decembra bude prepravovať hostí nová lanovka z BMF, s kabínami pre 60 osôb z firmy Gangloff, umiestená bude bezprostredne vedľa starej trasy. Nová lanovka disponuje kompletne novými stanicami a centrálnou, 38 m vysokou podperou. Vysoké nároky na zhotoviteľa kládla predovšetkým prízemná nadstavba pre prístup k reštaurácii s oceľovou vyhlídkovou plošinou a základ pre podperu v exponovanej nadmorskej výške. Tiež nová údolná hnacia stanica s priamym napojením na stanicu mestskej lanovky Moléson-Plan-Francey poskytuje cestujúcim vysoký komfort.

Zvláštnosťou je samostatná záchranná lanovka, ktorou disponuje nová kyvadlová lanovka. V prevedení jednolanového obežného systému zabezpečuje tato inštalácia s vozmi pre 15 osôb rýchlu evakuáciu cestujúcich do údolia.

Technické údaje:	KL 60 Plan Francey Moléson
Dĺžka dráhy	1 095 m
Prevýšenie	459 m
Prepravná kapacita	765 os./h
Príkion	243 kW
Rýchlosť	0 - 8,0 m/s

Renovácia lanovky Gemmi

Barholet uskutočňuje renováciu lanovky z Leukerbadu (1 401 m n. m.) do priesmyku Gemmi vo výške 2 350 m n. m. Kompletná prestavba, v roku 1974 posledný raz vylepšenej lanovky, prebieha od polovice marca do konca júna 2012. Rozhodujúcou investíciou sa vlastník, rodina Loretan, ktorá v priebehu tohto roku trvale zhodnotila celoročnú destináciu v priesmyku Gemmi, podieľala aj na vybudovaní vyhlídkovej plošiny Hot-Spot pri horskom hoteli Wildstrubel.

Nová lanovka od BMF s dvoma kabínkami Carvatech (36 osôb) zvyšuje prepravný výkon na 335 osôb za hodinu. Čas jazdy bol skrátenej asi o jednu minútu.



Štúdia kabíny Carvatech pre 36 osôb

Technické údaje:	KL Gemmi, Leukerbad
Dĺžka dráhy	1 738 m
Prevýšenie	920
Prepravná kapacita	335 os./h
Príkion	300 kW
Rýchlosť	0 - 10,0 m/s



LEITNER®

LEITNER
TECHNOLOGIES

Svetový kongres pre lanovú dopravu v Rio de Janeiro

Martin Leitner novým prezidentom OITAF

Celosvetový kongres pre lanovú dopravu, ktorý je organizovaný každých šesť rokov medzinárodnou organizáciou OITAF, sa uskutočnil v dňoch 24. 10. – 27. 10. 2011 v Rio de Janeiro, v horách Sugar Loaf, v jednom z najpopulárnejších miest pre fotografovanie na svete.

Z týchto hôr je dokonalý pohľad na Rio de Janeiro a jeho atrakcie, napríklad na sochu Ježiša Krista, známu pláž Copacabana a samotné hory Sugar Loaf.

Na kongrese mala veľkú prezentáciu firma Leitner, ktorá sa tu prezentovala nielen pohostením vychladenými nápojmi, predovšetkým však klimatizovanými kabinami vhodnými pre tropické a subtropické pásma, minimetrom postaveným v Perugii a lanovkou s 3S systémom inštalovanou v Bolzane. Prezentované lanové dráhy sa stretli s veľkým záujmom účastníkov tohto celosvetového podujatia. Na generálnom zhromaždení kongresu OITAF zvolili za nového prezidenta na najbližších šesť rokov Martina Leitnera.



Martin Leitner

Zo železničnej stanice lanovkou na Kronplatz

V decembri 2011 sprevádzkujú v lyžiarskom stredisku Kronplatz výnimočné dopravné riešenie. Priamo z nástupišťa železničnej stanice bude do lyžiarskeho strediska v Kronplatzi premávať desaťmiestna kabínková lanovka.

So 112 km lyžiarskych svahov a celkovou prepravnou kapacitou 65 000 pasažierov za hodinu, patrí Kronplatz k najväčším lyžiarskym strediskám v Alpách. Turisti najčastejšie používajú

na prepravu vlastné autá, čo spôsobuje zápchy na príjazdových a odjazdových cestách do a zo strediska. To priviedlo prevádzkovateľa Kronplatz AG na myšlienku priameho prepojenia vlakovej stanice so strediskom.

Vízie

Prvé nápady prepojenia vlakovej stanice so strediskom vznikli už v roku 1993. Vtedy však čas ešte nedozrel na taký vizionársky projekt. Dnes, v čase klimatických zmien a zvyšujúcich sa cien palív, zdá sa prepojenie najoptimálnejším riešením aj z dlhodobého pohľadu. Náklady na projekt boli veľké, vzhľadom na to, že bolo nevyhnutné vybudovať nielen novú vlakovú stanicu, ale aj novú 7 km dlhú zjazdovku popri lanovej dráhe. Súčasne sa museli splniť veľmi prísne environmentálne podmienky. Jednou z posledných výziev pre projekt bolo vyhlásenie referenda, výsledok ktorého nakoniec umožnil uvedené prepojenie.

Efektívnosť a komfort

Z pohľadu technických podmienok sa prepojenie železničnej stanice s vrcholom Kronplatzu uskutočnilo v dvoch sekciách. Druhú sekciu, nazvanú Gipfelbahn, už otvorili v predchádzajúcom roku. Je to moderná lanová dráha s desaťmiestnymi kabinami firmy Sigma, s vyhrievanými koženými sedačkami, predĺženými a rozšírenými stanicami. Takéto technické riešenie sa použilo i v novej prvej sekcii, čo umožnilo prepojenie s údolnou stanicou Gipfelbahn.

Prepojovacie body

Pre Leitner ropeways je toto spojenie veľmi dôle-



Interiér 10-miestnej kabíny Gipfelbahn



Zo železničnej stanice priamo na lyžiarske svahy



Údolná stanica druhej sekcie Gipfelbahn realizovaná pred rokom

žitý, keďže celá skupina Leitner má veľký záujem o riešenie mobility v oblasti verejnej dopravy. Leitner má skúsenosti s prepojeniami vlakových staníc a lanoviek. Napríklad v Latinskej Amerike sú takto realizované vnútromestské lanovky v Rio de Janeiro a v Medeline (Kolumbia), ktoré sú prepojené s metrom.

Technické parametre

Vrcholová stanica	1 736 m n. m.
Údolná stanica	935 m n. m.
Prevýšenie	801 m
Dĺžka trate	4 340 m
Prepravná rýchlosť	6 m/s
Počet kabín	145 ks
Kapacita	3 200 os./h
Výkon motora	1 340 kW
Počet stožiarov	24 ks
Priemer lana	58 mm



Nový impulz pre český zimný turizmus

Spoločne s českou stavebnou firmou BAK implementuje firma Leitner ropeways štvormiestnu lanovú dráhu na 1 602 m vysokú horu Sněžka, ktorá bude sprevádzkovaná v roku 2014. Pre firmu Leitner je to atraktívny projekt, keďže Sněžka je jednou z najpopulárnejších turistických destinácií v krajine.

Prvým, kto urobil výstup na Sněžku, bol benátsky obchodník Venetian, ktorý tam v roku 1456 hľadal drahokamy. Pruskí králi, ale aj americký prezident John Quincy Adams, tiež stáli na vrchole tejto hory.

Sněžka je populárnym miestom pre návštevy rovnako v lete, ako aj v zime. Túto skutočnosť zohľadnil Leitner vo svojej ponuke, čo bolo ocenené jej výberom a podpísaným kontraktom.

Kabínková lanovka GD4 bude dlhá 3,7 km. Projekt ponúkla mesto Pec pod Sněžkou s predpokladanými nákladmi 13 mil. eur.

Nová lanová dráha s predpokladaným otvorením v marci 2014 bude vychádzať z Pece pod Sněžkou na Sněžku v dvoch sekciách. Pri cestovnej rýchlosti 5 m/s dosiahnu kabíny vrcholovú stanicu asi za 12 minút.

Novú lanovku postavia ako repliku. Podpery budú modelované v tvare ich 50 rokov starých predchodcov, na tých istých základoch. Pre firmu Leitner ropeways má tento projekt dôležitý strategický podtón, pretože Sněžka má veľký turistický potenciál v Českej republike a lanová dráha je najdôležitejšou svojho druhu v Krkonošiach.

„Východoeurópsky trh má svoju dôležitú lokálnu hodnotu vďaka svojmu silnému potenciálu rastu. Preto veríme, že nová lanová dráha bude reprezentovať cenný referenčný bod pre ďalšie obchody,“ povedal Oliver Kirchheim (manažér pre predaj Leitner ropeways).

Technické parametre GD4 Sněžka

Dĺžka	Sekcia I. 1 743 m,	Sekcia II. 2 008 m
Prevýšenie	Sekcia I. 510 m,	Sekcia II. 295 m
Kapacita	250 os./h	
Počet kabín	Sekcia I. 15	Sekcia II. 17
Počet stožiarov	Sekcia I. 17	Sekcia II. 19

Netradičné otvorenie lyžiarskej sezóny

Spoločnosť Tatra mountain resorts, a. s., pripravila pre verejnosť netradičné otvorenie lyžiarskej sezóny. Nebolo to v Tatrách, ani v Jasnej, ale 11. 11. 2011, na Martina, v centre Bratislavy.

V priestoroch hotela Crown Plaza, priamo v cen-

Foto: Leitner



Vrcholová stanica pôvodnej 2-miestnej odpojiteľnej lanovky na Sněžke



Podpis kontraktu - zľava Oliver Kirchheim, manažér predaja Leitner ropeways Alan Tomášek, primátor strediska Pec pod Sněžkou, Dušan Čížek, CEO BAK

tre Bratislavy, bola zriadená dočasná expozícia Tatier. Jej najväčšou atrakciou bola 8-miestna sedačka s modrou bublinou firmy Leitner, ktorá už od začiatku novembra lákala oči zvedavcov.

Na tlačovej konferencii oboznámili novinárov s minuloročnou sezónou a plánni v blízkej budúcnosti generálny riaditeľ TMR Ing. Bohuš Hlavatý a riaditeľka komunikácie TMR Katarína Šarafinová.

V tomto roku pribudne v Tatranskej Lomnici nová zjazdovka a 8-miestna odpojiteľná sedačková lanovka s modrou bublinou firmy Leitner. Tá poteší predovšetkým rodiny s deťmi. Vďaka systému Kidstop so špeciálnym úchytom zabráni neposedným malým lyžiarom v nekontrolovanom pohybe, čím sa zaručí ich vyššia bezpečnosť pri preprave.

Rozbehla sa aj náročná výstavba funitelu, ktorý zabezpečí prepojenie Chopka - sever s Chopkom - juh. Novinkou nastávajúcej zimnej sezóny bude aj možnosť využitia všetkých dvoj- a viacdňových skipasov nielen na lyžovanie, ale aj na kúpanie v Tatralandii.

Po tlačovej konferencii s hojnou účasťou novinárov a televíznych štábov otvoril Ing. Bohuš Hla-

vatý lyžiarsku sezónu v netradičnom prostredí centra Bratislavy, avšak tradičným tatranským čajom. Priamo pred hotelom pribudol kopec snehu, na ktorom sa konalo niekoľko zaujímavých súťaží.

Foto: J. Hulla



Netradičné otvorenie lyžiarskej sezóny v Bratislave - tlačová konferencia TMR



Prvý sneh v Bratislave



Lyžiarsku sezónu otvoril generálny riaditeľ TMR Ing. Hlavatý pravým tatranským čajom

Prvá lanovka z firmy Leitner na Slovensku

V Tatranskej Lomnici je opäť čulý stavebný ruch. Upravuje sa tu terén nielen pre novú zjazdovku, ale aj pre výstavbu novej lanovky.

Nová lanovka, na dodávku ktorej bola zmluva medzi TMR a firmou Leitner podpísaná počas medzinárodnej výstavy Interalp in Innsbrucku, bude mať niekoľko prívlastkov prvá...

Ide o prvú lanovku, ktorú firma Leitner stavia na Slovensku. Je na Slovensku prvou 8-miestnou sedačkovou odpojiteľnou lanovkou s bublinou a vyhrievanými sedačkami. Je to prvá sedačková lanovka s modrými bublinami. Pri konštrukcii lanovky bola navrhnutá prvá krátka vratná stanica s polovičným kapotovaním použitá pri odpojiteľnom systéme. Je prvou odpojiteľnou sedačkou s bublinami bez výstavby garáže, s plnoautomatizovaným parkovaním v staniciach.

Výstavba novej 8-miestnej odpojiteľnej lanovky CD8-C prebieha podľa harmonogramu a jej oficiálne uvedenie do prevádzky sa po schválení ÚRŽD predpokladá začiatkom decembra 2011.

Bližšie vás s touto lanovkou a jej technickými parametrami oboznámime v budúcom čísle LAVEX-Info.

Foto: J. Hulla



Pohľad na hornú časť lanovky



Prvá lanovka firmy Leitner na Slovensku - montáž vratnej stanice



Trasa novo budovanej lanovky



Trh južnej, juhovýchodnej a východnej Ázie predstavujú významný potenciál pre súčasné aktivity firmy Poma. Ich výsledkom sú mnohé významné realizácie v oblasti zeleného turizmu, z ktorých vám v tomto čísle predstavíme Poma realizácie v Číne a v Indii. Ďalšie významné stavby spoločnosti Poma, o ktorých verím, že vás o nich budeme informovať v najbližšom decéniu, sa rysujú v krajinách Nepál, Kambodža a Thajsko.

Čína Kabínková lanová dráha v Dali - provincia Yunnan

Kabínková lanová dráha, a to nie hocijaká,“ počujeme z úst Gillesa Genoux a Emanuela Morina, ktorí už videli nejednu z nich.

Dlhá 4 000 m s prevýšením 1 900 m brázdí táto dvojúseková lanová dráha turistické centrum Dali s prírodným jazerom, ktorému dominuje hora Cangshan v nadmorskej výške 4 000 m n. m. Nevídaná stavba je zrealizovaná v spleti strmých údolí a príkrych zrázov.

Pán Xie, viceprezident Dali Travel Group, dozeral na integritu výstavby tejto významnej lanovej dráhy, ktorá sa nachádza v srdci frekventovaného turistického centra v Dali, v blízkosti hraníc s Vietnamom a Laosom.

„Kabínková lanovka Multix 8 v Dali je pozoruhodnou stavbou z hľadiska použitej inovatívnej technológie s dvoma neoddeliteľnými úsekmi, vysokým prevýšením a ľudským dobrodružstvom, ktoré jej inštalácia vzbudila.“

S dĺžkou 4 000 m je táto kabínková lanovka jednou z najvyššie položených na svete s údolnou stanicou v nadmorskej výške nad 2 100 m a vrcholovou stanicou vo výške 4 000 m n. m. Napriek veľmi ťažkým prírodným podmienkam spojených s nadmorskou výškou, veľkým lavínam a dlhou periódou letných monzúnových dažďov trvajúcich od júna do novembra, dokázala Poma odpovedať na túto výzvu.

„Kabínka umožní turistom prichádzajúcim z celej Číny a z celého sveta obdivovať z hory Cangshan úžasné jazero Dali, ktoré patrí so svojou dĺžkou 50 km k najväčším jazerám v Číne. Musím osobitne zvýrazniť ducha spolupráce, ktorý bol počas celej realizácie srdcom projektu s účasťou lokálnych firiem, Pomy a dcérskej spoločnosti Poma v Pekingu.“

Kabínka – záväzok Dali Travel Group - posilní investičný program našej skupiny v tomto sektore zeleného turizmu. Sme presvedčení, že toto zariadenie bude znamenať skutočný úspech. Každý z nás môže byť hrdý na túto veľkolepú stavbu!“

Úspech, rentabilita, investície

Tri významné čínske turistické oblasti zaznamenali v posledných časoch nevídane úspešný rozvoj. Ten so sebou priniesol dodatočné zvýšenie návštevnosti, čo sa odrazilo v potrebe nájsť nové riešenia, ktoré by dokázali absorbovať a prepraviť zvýšený tok návštevníkov. Gilles Genoux a Gael Blondel približujú prebiehajúcu prestavbu a modernizáciu na príklade troch významných centier.

Umelecký výtvor prírody a novátorské zariadenie

V Huangshizhai v centrálnej Číne umožňuje turistický park vstúpiť návštevníkovi do krajiny snov - do krajiny tajomných skalnatých štítov zahalených hmlovými oblakmi. Práve táto krása inšpirovala Jamesa Camerona na natočenie slávneho filmu Avatar. Na tomto mieste, zapísanom v Unesco, sme nahradili kabínkovú lanovku Poma postavenú v roku 1996 len z dôvodu takmer zdvojnásobenej návštevnosti za posledných päťnásť rokov.

Najlepším prispôbením a najrentabilnejším riešením bola 8-miestna kabínková lanová dráha, ktorá strojnosťou prepravnú kapacitu predchádzajúceho zariadenia. Pri tejto realizácii sme mohli využiť podporu s priehradovou konštrukciou vysokou 60 m. Je to naša prvá kabínková

Foto: Poma



Kabínková dráha Dali - 2. úsek



Lanová dráha na trase Huangshizhai



lanová dráha v Číne so sklenenou podlahou (35 vozňov, dĺžka 1 013 m a prevýšenie 430 m). Kabínková lanovka je vybavená novým integrovaným evakuačným systémom typu Celliers.

V súčasnosti eviduje Huangshizhai už viac než milión návštevníkov najmä z Číny, avšak za väčšou návštevnosťou stojí aj zvýšený prílev kórejských turistov.

Horské oko

Po 30 minútach cesty z Huangshizhai prichádzame do Tianmenshan, kde v roku 2003 uviedli do prevádzky dvojúsekovú kabínkovú lanovú dráhu so spriahnutými úsekmi dlhú 7,5 km. Pomocou lanovky možno dosiahnuť obrovský otvor v skalnej stene (oko), kde sa vyznamenala Čínska armáda jeho preletom stíhacou letkou. Od roku 2003 však vzrástla ročná návštevnosť z 500 000 na 700 000 osôb za rok. Preto bolo nevyhnutné zvýšiť prepravnú kapacitu, oddeliť oba úseky a umožniť tak cestujúcim nezávisle využívať oba úseky.

Červený turizmus

Jinggangshan predstavuje významné miesto tzv. červeného turizmu. Návštevníci sem prichádzajú pozrieť sa na miesto, kde Mao Ce-Tung začal svoj Veľký pochod. Miesto predstavuje veľmi členitý a lesnatý terén, ktorý je vyobrazený na 100-juanových bankovkách. V roku 2008 sme tu postavili novú kabínkovú lanovú dráhu s 36 vozňami pri provizórnej prepravnej kapacite. Avšak vzhľadom na rastúci počet návštevníkov bolo treba túto kapacitu zvýšiť na 66 kabin. Po technickej stránke je to excelentné zariadenie s dĺžkou viac než 5 000 m.

India

Gulmarg

- himalájske lyžovanie

Sredisko Gulmarg v Kašmíre na predhorí Himalájí je známe extrémnym a freeride lyžovaním. Jeho cieľom je získať povest' významnejšieho svetového strediska a dúfa, že niektorá z jeho zjazdových tratí bude homologovaná pre budúce ázijské hry.

V rámci tohto projektu Poma zrealizovala na kľúč výstavbu 1 600 m dlhej sedačkovej lanovej dráhy typu Unifix so štvormiestnymi vozňami. Nové zariadenie pre novú klientelu. Kontrakt pripomína kontinuitu prítomnosti Pomy v Indii.

Gulmarg je strediskom, kde dvojúseková lanová dráha Poma, vybudovaná v 90. rokoch, leží v nadmorskej výške 4 110 m. Na vrchole neexistujú žiadne zjazdové trate. Panenského snehu je tu naozaj nadbytok. Zaujímavosťou je informácia, že 90 % finančného obratu lanovej dráhy tvoria príjmy z letnej prevádzky.

Okrem lyžovania zastrešuje Gulmarg aj golfové ihrisko.



Lanová dráha v Bijashan-Jinggangshan



Kabínková lanová dráha v Tianmenshan



POMA info



Doppelmayr®

info

Lanovka pre medzinárodnú výstavu kvetín

Po vybudovaní kabínkovej lanovky pre výstavu kvetov v nemeckom meste Koblenz vybuodovala firma Doppelmayr ďalšiu lanovku pre medzinárodnú záhradnícku výstavu Floriade 2012 v holandskom meste Venlo.

Lanovku uviedli do prevádzky už v polovici apríla 2011.

Prvá moderná gondolová lanovka v Holandsku bola v prevádzke od apríla ako Preview-lanovka, pričom od októbra bola prevádzka prerušená a znova bude spustená v čase svetovej záhradníckej výstavy do jej konca (od apríla do októbra 2012). Už v roku 2011 sa do začiatku leta vyznašalo 20 000 návštevníkov

v 30 m výške nad 66 hektárov veľkým Venlo GreenParkom.

Za gondolovú lanovku hovoril aj ďalší dôležitý dôvod: v areáli výstavy Floriade sa nachádzajú chránené prírodné oblasti a náleziská z keltskej doby, na ktoré sa nesmie vstupovať. Preto je lanovka, ktorou možno prejsť ponad tieto oblasti, ideálny prostriedok.

Na výstave Floriade očakávajú dva milióny návštevníkov. Prevádzkovateľom lanovky je Silvretta Montafon Bergbahnen AG zo spolkovej krajiny Vorarlberg Rakúsko. Po ukončení výstavy Floriade ju spoločnosť demontuje a inštaluje v lyžiarskej a turistickej oblasti Silvretta Nova s celoročnou prevádzkou.

Technické údaje: 8-MGD Floriadebahn

Prepravný výkon
Čas jazdy
Jazdná rýchlosť

2 000 os./h
5,0 min.
5,5 m/s

Počet gondol	45
Interval	13,1 s
Šikmá dĺžka	1 115 m
Prevýšenie	1,6 m
Počet podpier	9
Pohon	sever
Napínanie	juh

High-tech kyvadlová lanovka na vrch Säntis

Takmer 40-ročnú „novú“ lanovku na vrch Säntis v švajčiarskom polkantóne Appenzell-Aussrreho-den v posledných rokoch postupne renovovali.

Pri poslednom renovačnom kroku visutej lanovky Säntis nastala dilema: pri použití moderného štandardného pohonu by sa muselo znížiť maximálne obsadenie kabín, alebo by sa museli prestavať stanice, lanové kotúče a podpery. Spoločnosť Garaventa však ako alternatívu ponúkla svetovú novinku, vyvinutie odľahčenej verzie pohonu.



Lanovka umožní prehliadku kvetinovej výstavy



Kyvadlová lanovka na vrch Säntis

Lanovka má však aj iné zvláštnosti. Podpera II. je vytvorená ako výstupná podpera. Ak chce pasažier vystúpiť alebo nastúpiť, stlačí tlačidlo „stoj“ v kabíne alebo na podpere. Len čo sa kabína spustí, staničné podesty sa znížia.



Panoramatické kabíny sú vykurované a disponujú audio zariadením. Pre mimoriadne jazdy možno do stredu inštalovať otočný bar. Batérie zariadenia sa automaticky nabíjajú pri každom zastavení v stanici cez prípojku. Na zimné obdobie sú určené elektrické akumuláčnne kachle, ktoré sa pripájajú v noci na elektrickú sieť.

Na kabínu jazdnej dráhy I. môžu byť okamžite namontované dva výfahy pre nákladnú prepravu, ktorými sa pravidelne prepravuje 5 000 litrov vody a oleja pre obchody, reštauráciu a hotel na vrchu. Lanovka musí byť v prevádzke 365 dní v roku, pretože na vrchole Säntis sa nachádzajú dôležité vysielacie zariadenia.

Technické údaje

85-ATW Säntisbahn

Prepravný výkon	690 os./h podľa smeru
Čas jazdy	10,0 min.
Počet kabín	2
Jazdná rýchlosť	8,0 m/s
Šikmá dĺžka	2 235 m
Nástupište - vrcholová stanica	2 473 m
Prevýšenie	1 122 m
Počet podpier	2
Pohony	údolná stanica
Napínanie závažia ťažného lana	vrcholová stanica

Nákladná a osobná kvadrová lanovka v jednom

Spoločnosť Garaventa renovuje nákladnú lanovku vysokohorskej elektrárne Heiligkreuz v oblasti Oberwallis vo Švajčiarsku.

Lanovka je dopravným prostriedkom pre personál údržby k vodnej nádrži v nadmorskej výške 2 097 m neďaleko pútnického kostolíka. Postavil ju v roku 1969 Willi Buhler/Von Roll Seilbahnen. Táto spoločnosť bola v roku 1996 integrovaná do spoločnosti Doppelmayr-Gruppe.



Lanovka Heiligkreuz sa využíva celoročne, v súčasnosti slúži ako pracovná lanovka výlučne na prepravu materiálu a údržbárskeho personálu. Existuje idea, že v budúcnosti by sa mohla využívať v rámci turizmu

Už vtedy bola lanovka vybavená lanovým navijakom pre náklady a osobné kabíny. Systém bol naskôr použitý na stavbu vodnej nádrže a na kladenie vysokotlakového potrubia. Neskôr slúžila ako kvadrová lanovka pre personál údržby.

Po vyše 40 rokoch používania bolo potrebné lanovku dôkladne zrenovovať. Spoločnosť Garaventa nahradila hlavný i núdzový pohon, lanové kotúče a prevodovku, pojazd, hydraulické napínanie nosného lana a ťažné lano, ako aj riadenie. Žiadne podstatné podzemné stavebné práce neboli potrebné, iba v údolnej stanici bol zosilnený základ pre pohon. Veľin preložili do budovy pred údolnú staniciu. Na závese pre náklady je umiestnená kabína žeriavníka s navijakom pre hmotnosť až do 4,2 ton, nová kabína môže prepraviť 30 osôb.

Špecialitou zariadenia je, že nosné laná sú uprostred hydraulického valca napnuté. Vďaka tejto, veľmi zriedkavej konštrukcii, nie je potrebná napínacia šachta v skalnatom podloží. S demontážou starej lanovky začala Garaventa v apríli, v júni bola pripravená na prevádzku.

Odhliadnuc od údržbárskych prác je obnova lanovky predpokladom pre zvýšenie koruny hrádze vodnej nádrže.

Technické údaje

4,2+MRW Heiligkreuz-Kumme

Čas jazdy	9,7 min.
Jazdná rýchlosť	4,0 m/s
Dopravné prostriedky	1
Šikmá dĺžka	2 152 m
Výška vrcholovej stanice	2 097 m
Prevýšenie	636 m
Počet podpier	4
Pohony	údol. stanica
Napínanie nosného lana	vrchol. st./pevné
	údol. st./hydraulické
Napínanie ťažného lana	vrchol. stanica

Gondola v ZOO vo Švédsku

V zoologickej záhrade Kolmården od leta 2011 návštevníci používajú gondolovú 8-miestnu lanovku, ktorá sprístupňuje oblasť safari. Ešte v lete 2010 bola táto časť ZOO prejazdná autami. Starú malú kabínkovú lanovku, ktorá obkolesovala susediace klasické oblasti ZOO, medzitým zbúrali.

Výhodou novej lanovky podľa prevádzkovateľa zoologickej záhrady je možnosť priblížiť sa k zvieratám bez toho, aby ich rušili. Aj nebezpečenstvo útoku, pravdepodobne preto, že návštevníci otvárali okná na autách, je už zažehnané.

Stavebné práce prebiehali bez problémov. Zvieratá boli podľa potreby premiestňované do iných úsekov safari parku. Lanovka firmy Doppelmayr v safari križuje zoologickú záhradu v čiastočne otvorených 8-miestnych gondolách vo výške od 2,5 do 20 metrov.

Zoologická záhrada Kolmården je najväčšou v Škandinávii a dobre prístupná zo Štokholmu rýchlikom alebo autom za 1,5 hodiny.

Technické údaje

8-MGD Safarigondel

Prepravný výkon	1 360 os./h
Čas jazdy	30,2 min.
Jazdná rýchlosť	1,7 m/s
Počet gondol	78
Interval	21,2 s
Šikmá dĺžka	2 638 m
Prevýšenie	0 m
Počet podpier	26
Pohony a napínanie	nástupná a výstupná stanica



Na piatich zákutách sú nainštalované pevné lanové kotúče, ktorými prechádzajú odpojiteľné úchyty. Lanovka má len jednu odpojiteľnú staniciu na nastupovanie a vystupovanie



Nové lanovky v České republice

5. část

Dolní Morava, Sněžník a U Slona, Králický Sněžník (2010)

Po niekoľkých rokoch náročnej prípravy začalo sa v roku 2010 s kompletnou rekonštrukciou skiareálu v Dolnej Morave. Modernizácia bola rozdelená do niekoľkých hlavných etáp. Prvá bola ukončená už pre zimnú sezónu 2010/2011 a zahŕňala výstavbu dvoch 4-miestnych sedačkových lanových dráh Doppelmayr - odpojiteľnú Sněžník a neodpojiteľnú U Slona, vybudovanie celkom novej 1,2 km dlhej a 80 m širokej zjazdovej trate U Slona, modernizáciu a optimalizáciu zasnežovacieho systému, ako aj kúpu nového SPV Kässbohrer PistenBully 600 W.

Odpojiteľná 4-miestna sedačková lanovka Sněžník v pôvodnej časti areálu nahradila tri lyžiarske vleky a dopravuje do výšky 1 119 m n. m. na začiatok dvoch zjazdových tratí nielen lyžiarov, ale v lete aj turistov, keďže je v celoročnej prevádzke. Tento projekt má zaujímavú históriu. Na začiatku sa síce počítalo s odpojiteľnou technológiou, ale čoskoro sa rozhodlo pre neodpojiteľnú lanovku.



Vrcholová stanica UNI-G odpojiteľnej 4-miestnej sedačkovej lanovky Sněžník v Dolnej Morave



Údolná stanica neodpojiteľnej 4-miestnej sedačkovej lanovky U Slona v Dolnej Morave je ako prvá v ČR realizovaná vo verzii s vysokým prestrešením v dizajne UNI-G

Po majetkových zmenách v minulom roku, ktoré vyústili do spojenia všetkých subjektov prevádzkujúcich zariadenia v rámci strediska v Dolnej Morave, však prišiel ďalší zlom, keď projekt bol predsa len zmenený späť na odpojiteľnú technológiu, čo vďaka rýchlosti prepravy a pohodlnému nastupovaniu a vystupovaniu ocenia predovšetkým lyžiari. S dĺžkou 1 167 m ide teraz o najkratšiu odpojiteľnú lanovku v Českej republike.

V údolnej poháňacej a napínacej stanici sa nachádza poloautomatické depo pre všetkých 84 sedačiek so štyrmi odstavnými koľajnicami. Zatiaľ čo areál Sněžník s červenou a čiernou zjazdovkou je vyhľadávaný skôr zdatnejšími lyžiarmi, pre menej náročných lyžiarov a začiatokníkov je určený novo vybudovaný areál U Slona. Jeho kostrou je neodpojiteľná 4-miestna sedačková lanovka s rozbehovým pásom, ktorý súčasne slúži ako približovacie zariadenie zo záchytného parkoviska do areálu Sněžník. Údolná poháňacia stanica je realizovaná vo verzii s vysokým prestrešením, ktorého dizajn vychádza z odpojiteľných staníc NI-G. V roku 2011 bola uvedená do prevádzky 1 106 metrov dlhá bobová dráha Alpine-Coaster.



Údolná poháňacia a napínacia stanica presunutej 2-miestnej sedačky Čerňava – Šerák na Ramzovej

Čerňava – Šerák (Ramzová), Jeseníky (2010)

Po dokončení odpojiteľnej 4-miestnej sedačkovej lanovky z Ramzovej na Čerňavu v roku 2009 bola počas minuloročnej jesene uskutočnená náhrada 1-sedačkovej lanovky Transporta z roku 1981 na druhom úseku Čerňava – Šerák, kam bola presunutá pôvodná 2-miestna sedačka Nascivera z prvého úseku. Pre náročnejšie klimatické podmienky nebolo možné prevziať kladkové batérie s krížovým čapom (kompromis medzi pevným a voľným upevnením), preto firma Reden dodala hlavy podpier s klasickými kladkovými batériami

z jednej talianskej lanovky z firmy Leitner. Rovnako boli dodané aj sedačky Leitner, pretože bolo potrebné zmeniť ťažnú vetvu z pravej na ľavú, čo pri pôvodných sedačkách Nascivera nebolo možné.

Výraznou zmenou v porovnaní s 1-miestnou sedačkovou lanovkou je vybudovanie výstupnej medzistanice na Mračnej, lyžiari sa tak vyhnú neprijemnému odpichovaniu sa na hornej, veľmi miernej časti zjazdovky zo Šeráka. Medzistanica je vytvorená dvoma tlačnými podperami a vystúpiť na nej je možné len v zimnej sezóne.

Ústí nad Labem, Větruše (2010)

V Ústí nad Labem sa počas leta a jesene 2010 podarilo zrealizovať na české pomery veľmi neobvyklý a jedinečný projekt – pre spojenie centra mesta a vyhlídky Větruše tu postavili kyvadlovú lanovú dráhu s futuristickými kabinami pre 15 osôb. Zhotoviteľom stavby sa na základe výberového konania stala firma Viamont DSP, kompletnú technológiu lanovej dráhy vyrobili v spolupráci firmy BMF (Bartholet Maschinenbau AG, Flums) a Michálek Chrudim, ktorá BMF na českom trhu zastupuje.

Bohato presklenené kabíny pre 10 sediacich a 5 stojacich cestujúcich s veľmi netradičným dizajnom sú dielom rakúskej firmy Carvatech (pôvodne Swoboda). Pohon lanovej dráhy a hydraulické napínanie ťažného lana s priemerom 20 mm je umiestnené v hornej stanici, nosné laná s priemerom 36 mm sú fixne ukotvené v oboch stanicích. V hornej stanici je deponovaná aj záchranná plošina s kapacitou 9 osôb. V priebehu výstavby bolo zaujímavé pokladanie tzv. lanového mosta pre inštaláciu nosných a ťažných lán, ktoré sa uskutočnilo 21. septembra 2010 za pomoci vrtníka. Lanová dráha Větruše je len tretou kyvadlovou lanovkou na území Českej republiky a obidve 15-miestne kabíny vozia návštevníkov z obchodného centra Forum neďaleko centra mesta k zámočku s rozhľadňou na Větruši. Prevýšenie dráhy je len 50 m na 330 metrovej dĺžke, trasa lanovky však vedie nad frekventovanou ulicou, železničnou traťou s niekoľkými koľajnicami a riekou Bílina a výrazne tak uľahčila návštevníkom prístup na Větrušu.

Text a foto: Radim Polcer



Pätnásťmiestna kabína lanovej dráhy na Větrušu v Ústí n. Labem

Technické parametre	Sněžník	U Slona	Šerák	Větruša
Údolná stanica	747 m n. m.	666 m n. m.	1051 m n. m.	156 m n. m.
Vrcholová stanica	1 116 m n. m.	959 m n. m.	1 325 m n. m.	206 m n. m.
Šikmá dĺžka	1 167 m	1 124 m	1 810 m	330 m
Prevýšenie	369 m	293 m	274 m	50 m
Počet podpier	11	14	25	0
Priemer dopravného lana	38 mm	41 mm	36 mm	36/20 mm
Výkon hlavného pohonu	340 kW	231 kW	132 kW	2x45 kW
Počet vozňov	84	145	178	2
Vzdialenosť vozňov	30 m	15,7 m	20,2 m	-
Čas jazdy	4,2 min.	7,2 min.	12 min.	1,8 min.
Dopravná rýchlosť	5,0 m/s	2,6 m/s	2,5 m/s	6,0 m/s
Prepravná kapacita	2 400 os./h	2 387 os./h	892 os./h	390 os./h
Typ	4-CLD	4-CLF	2SB	15PB
Výrobca	Doppelmayr	Doppelmayr	Nascivera/ Leitner	BMF



Lanové dráhy v Gemeri

1. časť (1881-1946)

Lanovky, ako špeciálny druh dopravy, mali v novodobej histórii baníctva v Gemeri svoje miesto už koncom 19. storočia. Mnohé z nich sa využívali až do povojnového obdobia, kedy postupne zanikli. Väčšina z nich slúžila na prepravu nákladov, predovšetkým železnej rudy a surového magnezitu z banských prevádzok do spracovateľských závodov.

Sirk – Likier

V roku 1881 Rimamuránsko-šalgotárjárska železiarska spoločnosť začala výstavbu lanovej dráhy od štólne Ladislav do Likiera, aby nahradila nákladnú povozovú dopravu rudy k hutám. Išlo o priekopnícke dielo v celom uhorskom baníctve. Dodávateľom bola firma Bleichert z Lipska. Práve pri štólne Ladislav vybudovala Rimamuránska spoločnosť štyri pražiacie pece.

Lanová dráha bola dlhá 12,8 km. Samotné vozne vážili 150 kg a prepravovaná ruda 330 kg. Pri prepravnej rýchlosti 1,7 m/s bola vzdialenosť medzi vozíkmi 48 m. Na každej vetve bolo 320 vozíkov. Ročná prepravná kapacita lanovky bola 150 – 170 tisíc ton železnej rudy. Do prevádzky bola uvedená v roku 1883. Viedla od pražiacich pecí sideritu po južnom okraji obce Sirk na vrch Sraz, odtiaľ ponad Ratkovskú dolinu na Sušanský vrch, kde bola prvá poháňacia a prepínacia stanica. Pokračovala ponad kyslú dolinu a Rovné na Popročský vrch, ponad Jamovú, Martínkovú a Chváľkovú dolinu na Brezinu, kde bola druhá poháňacia a prepínacia stanica do Likiera na prijímaciu stanicu. Lanovú dráhu používali aj štátne bane. Na lanovej dráhe bolo deväť napínaných nosných lán a 210 drevených podpier v tvare pyramidy s výškou od 2,5 do 40 metrov. Drevené podpory boli v rokoch 1893 a 1896 nahradené železnými. Popri lanovej dráhe viedol prevádzkový telefón.

Na pohon lanovej dráhy vybudovali prvé energetické zariadenia – parné kotolne na pohonných stanicách na Sušanskom vrchu a v Brezine, ktoré slúžili na pohon lanovky len do roku 1936, odkedy lanovku poháňala elektrina.

V rokoch 1894-1895 bolo vybudovaných pod úrovňou Dolnosirkovskej štólne 24 pražiacich pecí, pece pri štólne Ladislav boli zrušené, lanová dráha sa skrátila o 1 014 m dlhý úsek Ladislav – Sirk.

Lanová dráha slúžila aj na prepravu rudy z Rákoša, ktorá sa dopravovala na vozoch k lanovej dráhe na stanicu Sraz pri Sirku. Neskôr, v roku 1892, bola z Rákošskej bane do Sirku postavená úzkorozchodná železnica a začali sa používať parné lokomotívy.

Železník – Chyžianska Voda

V roku 1896 sa začala budovať lanová dráha zo štólne Leonora do železiarne v Chyžianskej Vode. Technológiu dodala firma Obach z Viedne. Lanovka nemohla viesť priamo, pretože by viedla ponad obec Turčok. Preto ju zo Železníka nasmerovali na vrch Hlinka, kde bola napínacia a uhlová stanica. Lanovka v dĺžke 5,35 km nepotrebovala pohonné zariadenie,



Lanová dráha Sirk - Likier

nie, pretože zo Železníka do Chyžianskej Vody bolo klesanie s výškovým rozdielom 261 m. V Chyžianskej Vode bol elektromotor s výkonom 4,4 kW, slúžil iba na uvedenie lanovky do chodu. Do prevádzky lanovku uviedli v roku 1898, mala 4 napínanie stanice a 78 oceľových stožiarov. Prepravná rýchlosť bola 2 m/s, vzdialenosť vozíkov na trase 144 m, užitočný náklad 100 kg. Ročná kapacita predstavovala 20 000 ton. V trase lanovky bol prevádzkový telefón. V roku 1913 bola od ložiska Nandra vybudovaná lanová dráha pripojená na uhlovú stanicu Hlinka. Konštrukčným prevedením bola táto lanovka dlhá 4,1 km zhodná s hlavnou trasou.

Dobšiná – Stratená

Firma Obach v roku 1898 vybudovala aj lanovku systému Pohling medzi železničnou stanicou Dobšiná a Stratená. Patrili k nej aj prípojky k baniam vo Vlčej doline (940 m), v Biengartene (510 m) a v Havranej doline v údolí Hnilca (1 945 m) s celkovou dĺžkou 8 235 m. Nakladacie a vykladacie stanice boli Dobšiná, Vlčia dolina, Havrania dolina, Massorte a Stratená. Pohon lanovky bol elektrický, výroba elektrickej energie sa zabezpečovala vysokopečným plynom v Stratenej. Po zastavení činnosti vysokej pece energiu dodávala od roku 1926 hydrocentrála Rakovec, ktorú uviedli do prevádzky v roku 1912 a dosiaľ slúži so základným technologickým vybavením, ktoré je v pôvodnom stave.

Súčasne s elektrifikáciou boli vybudované parné strojové stanice slúžiace ako rezerva: Krištofova planina 230 HP, Gugl – 40 HP, vysoká pec v hnieckom údolí – 20 HP. Výkon lanovky bol 225 q/h (22 500 kg/h). Lanovka mala 120 vozíkov na prepravu dre-

veného uhlia s objemom 0,5 m³. Pre prepravu rudy a surového železa bol rovnaký počet vozíkov, avšak s objemom 0,12 m³. Najväčšie rozpätie oceľových podpier bolo 620 m.

V okolí Dobšinej bola ešte lanovka Gapel – Lániho Huta. Vybudovala ju Vojenská správa po prvej svetovej vojne. Slúžila na prepravu rúd medzi baňou a úpravňou. Jej dĺžka bola asi 1,4 km.

Železník – Tisovec

V roku 1901 začali štátne bane budovať pece na praženie sideritu a lanovú dráhu Železník – Tisovec. Lanová dráha na trase dlhej 15 189 m prechádzala ťažkým horským terénom nad Čiernou a Bystrou dolinou, cez Forovo a Ratkovskú dolinu na vrch Banište, kde bola strojová poháňacia a prepínacia stanica, odkiaľ viedla najťažším úsekom na vrch Korimovo. Od Banišťa po Korimovo prekonávala lanová dráha viacero potokov a doliniek. Výškový rozdiel bol až 512 m. Od Korimova po Tisovec lanová dráha klesala. Rýchlosť lanovky bola 1,5 m/s, vzdialenosť vozíkov na lane 80 – 90 m, na jednom vozíku bolo 269 kg rudy. Zariadenie lanovky dodali štátne železiarne Vajda Hunyad (Hunedoara, Rumunsko) podľa projektu inžiniera Kobialku. Po celej dĺžke lanovej dráhy bolo 156 väčšinou drevených stožiarov pyramidového tvaru a 10 automatických napínaných stanic nosných lán.

Na pohon lanovej dráhy vybudovali v roku 1901 parné kotolne v Baništiach a na Korimove. Lanovka bola v prevádzke od roku 1902.

Horný Hrádok – Štítnik

Sideritové ložisko Horný Hrádok leží asi 6 km severovýchodne od Jelšavy v dobývacom priestore Ochtiná. V roku 1902 bola z bane na Hornom Hrádku vybudovaná firmou Concordia (železiarska a banská spoločnosť) lanovka napojená na závodnú vlečku pri železničnej stanici Štítnik, kde bola aj pražiareň. Ťažba na Hornom Hrádku bola k 1. januáru 1968 zastavená.

Burda – Hačava

Nemecká firma Kaiser z Kassela postavila v roku 1903 nákladnú lanovú dráhu z magnezitového ložiska na Burde do závodu v Hačave. Na trase dlhej 7 km bolo 70 drevených podpier. V roku 1906 k nej bola budapeštianskou firmou Roesmann – Kuhne-mann dobudovaná odbočka na Sušanský vrch v dĺžke 1 km. Navyše, firma Machenzen v roku 1924 postavila odbočku na Ploské (dĺžka 3 km). V roku 1956 prešla lanovka kompletnou rekonštrukciou a drevené podpory nahradili oceľovými.

Rožňavské Bystré – Rožňava Baňa

Odhaduje sa, že bane na železnú rudu v Rožňav-



Železnorudné bane Rožňava, budova kancelárií na úseku Sadovský, nad ňou lanová dráha Rožňava Baňa - Rožňavské Bystré

skom Bystrom vznikli asi v roku 1830. V rokoch 1899-1900 sa banský majetok dostal do rúk Rimavsko-muránskej spoločnosti, ktorá v roku 1943 zintenzívnila výstavbu závodu a začala aj s výstavbou lanovej dráhy medzi úpravňou v Bani Rožňava a baňou Rožňavské Bystré. Zaujímavosťou bolo, že z tzv. Slovenského štátu mala prechádzať do horthyovského Maďarska.

Do konca roku 1944 boli postavené všetky stožiare a vykladacia stanica pri gravitačnej úpravni. Výstavbu však prerušili vojenské operácie. Dňa 24. 4. 1946 sa začali práce na stavbe podávacej stanice. Po jej vybudovaní bola lanová dráha s dĺžkou 5,7 km dokončená. Pred uvedením lanovky do prevádzky vyťaženej rudy prepravovali najprv povozmi, neskôr nákladnými autami. Lanovka bola v prevádzke od roku 1946 do roku 1975, kedy ju definitívne zastavili a zlikvidovali. Dôvodom bola ekonomická nerentabilitnosť a technická náročnosť. Siderit sa na tomto úseku ťažil až do 1. marca 1982.

Malý vrch - Rožňava Baňa

Ruda z Drnavy sa dopravovala do úpravne a pražiarne nákladnými autami. Prvoradou úlohou bolo prepravu z hospodárniť. Problém sa začal riešiť až počas druhej svetovej vojny. V tom období mala ťažba železnej rudy pre Maďarsko veľký význam. Závod Drnava a Baňa Rožňava v tom čase patrili Maďarsku. Maďarské ministerstvo dopravy v júni 1941 povolilo výstavbu lanovky, ktorá mala zabezpečiť prepravu rudy a uvoľniť nákladné autá pre vojenské účely. Lanovku dlhú 7,5 km vybudovala za necelý rok firma Pohlíng, lanovka bola v prevádzke už od 5. júna 1942. Prevažala vyťaženej rudy z Malého vrchu i z Drnavy. Spojenie Drnavy s Malým vrchom zabezpečovala úzkokoľajná železnica. Lanovka bola zrušená 30. novembra 1973.

V obci Čučma, neďaleko ktorej lanovka prechádzala, využíval závod na úpravu a spracovanie rúd nákladnú lanovku na prepravu od štólne Gabriela.

Zo štólne sa ruda prepravovala na povrch koňmi, lanovou dráhou k výklopníkom a do zásobníka pred drvičom. Pre nedostatok rudných zásob ťažbu začiatkom roka 1952 zastavili, lanovku po odstavení úpravne zlikvidovali.

Doprava rúd lanovými dráhami nebola lacná. V me-

dzivojnovom období napríklad preprava zo Železníka do Tisovca zaťažovala tonu praženej rudy 15 korunami. Preprava rudy z baní do spracovateľských závodov lanovou dráhou bola však jediným riešením pre žalostný stav cestných komunikácií horských regiónov a nízke prepravné zaťaženie nákladných vozidiel vyrábaných v tej dobe.

Na základe historických materiálov poskytnutých Ing. K. Tománym z Banického múzea v Rožňave a RNDr. O. Rozložníkom z Gemerského banického spolku Bratstvo pripravil Ján Palinský - Lanovky.sk

ZUSAMMENFASSUNG

Im ersten Teil der neuen Rubrik über die Geschichte des Seilbahn-Aufbaus in der Slowakei bringen wir Informationen über Seilbahnen in Gemer, wo bereits im Jahr 1881 eine Seilbahn für die Frachtbeförderung aus Gruben nach verarbeitenden Betrieben aufgebaut wurde.

SUMMARY

In the first part of the new column about the history of cable car construction in Slovakia we bring information about cable cars in Gemer, where a cable car for the load transport from mines to manufacturing works was built already in 1881.



Časť lanovej dráhy spájajúcej Horný Hrádok s vysokou pecou v Štítniku - majetok ťažiarstva Concordia



Efektívnejšia príprava snehu od spoločnosti **Sitech CZ**

Údržba snehových tratí sa začína stavbou zjazdovky. Lyžiarske a horské strediská v Európe a Severnej Amerike si navzájom silno konkurujú, výsledkom toho je hľadanie spôsobu, ako sa odlišiť od konkurentov. Niektoré destinácie ponúkajú balíčky pre rodiny, iné luxusné ubytovanie a prvotriedne reštaurácie, kúpele alebo zábavné centrá. Najdôležitejší spôsob, ako sa odlišiť, je vytvoriť náročný horský terén, lyžiarske parky a rôzne druhy lanoviek a lyžiarskych vlekov od bežných sedačkových až po kabínkové lanovky. Iná novo vznikajúca oblasť, ktorou sa niektoré strediská chcú zvýrazniť, je využitie „zelených“ technológií a prijatie postupov šetrných k životnému prostrediu.

Úspech stojí a padá na snehu

V mnohých strediskách zimných športov sa už určitý čas využívajú obnoviteľné zdroje energie, napríklad solárne panely alebo kúrenie pomocou paliet. Novým príspevkom v tomto segmente je energeticky efektívna výroba technického snehu, jeho distribúcia a údržba zhutnením snehového podkladu v priebehu zimných mesiacov. Technicky vyrobený sneh potom rozvážajú po teréne a na lyžiarske trate SPV. Cyklus údržby tiež zahŕňa starostlivosť o podklad zjazdoviek v priebehu letnej sezóny, čo si vyžaduje špecializované stroje a technické vybavenie.

Produktívne partnerstvo

Spoločnosť Sitech CZ, exkluzívny distribútor americkej firmy Trimble, v spolupráci s firmami Control System International a Klenkhardt & Partner Consulting zabezpečuje kompletný návrh, digitálny model terénu, riadenie projektov pri stavbe lyžiarskych areálov a tiež povinné preverenie geometrických parametrov lanových dráh, ktoré zahŕňa kontrolu vodorovných vzdialeností, kontrolu vybočenia, prevýšenia a sklonov.

Pri hľadaní, ako rozšíriť ponuku produktov, začala spoločnosť Klenkhardt & Partner v lete 2009 spolupracovať s firmou Trimble na vývoji inteligentného systému merania výšky snehovej pokrývky, aby bolo možné zabezpečiť najlepšiu možnú kvalitu zjazdoviek pri nižšom využití energetických zdrojov a finančných prostriedkov. Výsledkom spolupráce bolo využitie satelitného systému GPS a globálneho navigačného satelitného systému (GNSS). Vďaka nej je možné vytvoriť vysoko kvalitnú a silnú snehovú prikrývku, ktorú je možné presne rozprestriť na povrchu podkladu zjazdovky.

Kto je Klenkhardt & Partner

Klenkhardt & Partner pomohla už vyše dvesto lyžiarskym strediskám zapracovať plány a záznamy v informačnom systéme GIS, napláňovať cesty pre lyžiarske vleky a lanovky, úpravu terénu zjazdoviek a lyžiarskych parkov a pomáha tiež s kontrolou erózných vplyvov. Spoločnosť zaujíma taktiež vedúce postavenie v oblasti tvorby technického zázemia pre výrobu snehu, vrátane rezervoárov vody. K dnešnému dátumu spoločnosť vytvorila už viac ako 150 centier pre výrobu technického snehu a 50 vodných rezervoárov s celkovým objemom približne tri milióny kubických metrov. Spoločnosť Klenkhardt & Partner bola vybraná, aby vytvorila digitálny model zjazdoviek a zorganizovala prípravu technického snehu pre svetový šampionát FIS v alpskom lyžovaní, ktorý sa konal v januári 2011 v nemeckom Garmish-Partenkirchen.

Čo je SnowMeter@ ako funguje

Zariadenie SnowMeter@ je inovatívny produkt vyvinutý ako kombinácia internetového geoinformačného systému skiGIS@ a nivelačného GNSS systému GCS900 od spoločnosti Trimble. Prijímače GNSS prijímajú signál o polohe zo satelitov systému GPS, GLONAS a Galileo, SnowMeter@ potom umožňuje využitie tejto technológie pre presné meranie výšky snehovej prikrývky v lyžiarskych strediskách. Na SPV sú umiestnené dva GNSS

prijímače s integrovanými GPS anténami, ktoré merajú polohu ľavej a pravej strany vozidla.

Systém inštalovaný na SPV prijíma ešte korekčné dáta z GPS referenčnej stanice, preto je možné presne zmerať výšku svahu s minimálnou odchýlkou. Toto meranie sa v reálnom čase porovná s digitálnym modelom terénu, zameraným v čase, keď na ňom neležal žiadny sneh. Výsledkom je výška snehovej pokrývky pod SPV. Táto hodnota sa potom rovnako v reálnom čase zobrazuje na displeji umiestnenom v kabíne. Požadovaná výška snehu sa zobrazuje v predstihu, takže obsluha SPV môže rozhrňať sneh do určitej hrúbky s presnosťou od 5 do 10 cm.

Dáta a ich efektívne využitie

Počas prípravy zjazdovky sa merané údaje v riadiacej jednotke SPV zaznamenávajú a prenášajú prostredníctvom siete LAN do serveru. Špeciálny softvér potom ponúka možnosti analytických funkcií pre dokumentáciu, vyhodnotenie a zobrazenie výšky snehovej pokrývky vo forme máp alebo štatistických tabuliek. K týmto hodnotám majú zaistený bezpečný prístup tiež zamestnanci lyžiarskeho strediska. Systém poskytuje presný prehľad aktuálneho rozvrstvenia snehovej pokrývky na jednotlivých dráhach v areáli. Túto informáciu potom možno efektívne a prakticky využiť pri doplňovaní snehu; vďaka nej je možné optimalizovať využitie vody, elektrickej energie a ľudskej sily.

Ide to efektívne

Ekonomická realita teraz núti rekreačné strediská klásť dôraz na efektívnosť a rozumné hospodárenie s energetickými, ľudskými a finančnými zdrojmi. Zlepšenie procesu distribúcie technického aj prírodného snehu a jeho správne rozhrnutie po zjazdovkách a lyžiarskych parkoch môže ušetriť ostro sledované náklady aj čas. Každý prevádzkovateľ zjazdoviek a lyžiarskych parkov bojujúci s efektívnym využitím nákladov by sa mal zamyslieť nad investíciou do technológie SnowMeter@.

SnowMeter@ a Trimble v akcii: Lyžiarsky areál Hochfügen

Od začiatku výstavby lyžiarskych vlekov v roku 1961 vyrástol Hochfügen do podoby moderného areálu pre zimné športy, ktorý ponúka svahy pre carvingové lyžovanie, kvalitné zjazdovky a nekonečné plochy pre lyžovanie v hlbokom snehu. Horský terén Hochfügen je rovnako vzušujúci ako rozmanitý. Návštevníci tam nájdu rýchle pretekárske trate, rovnako ako svahy pre lyžovanie v štýle freeride. Stredisko Hochfügen chce zaistiť, aby lyžiari boli k dispozícii všetky zjazdovky, a preto už od roku 1994 pristupuje k výrobe a údržbe snehu systematicky.

V snahe optimalizovať zdroje a znížiť náklady začalo stredisko Hochfügen v zimnej sezóne 2009/2010 využívať

produkt SnowMeter@. Tamojší zamestnanci inštalovali príslušnú technológiu na svoj SPV PistenBully 600. „Pre nás je najdôležitejšou vecou efektívna výroba snehu,“ povedal vedúci prác v stredisku Hochfügen Josef Fichtl, ktorý sleduje funkčnosť zariadenia SnowMeter@ od počiatku jeho testovania v októbri 2009. „Chceme presne vedieť, kde leží aké množstvo snehu, aby sme sa tomu mohli prispôsobiť a nasadiť naše prostriedky na výrobu technického snehu najlepším možným spôsobom.“

Lyžiari pri jazdení po zjazdovkách premiestňujú značné množstvo snehu dole do údolia. Pomocou zariadenia SnowMeter@ môžu naši technici merať výšku snehovej prikrývky pri každom prejazde SPV, aby poznali, kde je snehu dostatok, kde ho môžu trochu odobrať a kde ho musia, naopak, doplniť. Údržba optimálnej kvality povrchu zjazdoviek je dôležitá najmä v jarných mesiacoch. „Vďaka tomu, že sa vyhneme nadprodukcii technického snehu, môžeme ušetriť značné množstvo elektrickej energie a vody a lepšie využijeme naše pracovné sily,“ dodal Josef Fichtl.

Aby bol zabezpečený kvalitný sneh počas celej lyžiarskej sezóny, je potrebné pre priemerný areál s plochou 50 hektárov vyrobiť asi 325 000 kubických metrov technického snehu. Použitím zariadenia SnowMeter@ sa množstvo technického snehu potrebného na vytvorenie snehovej vrstvy o výške 50 centimetrov zníži asi na 250 000 kubických metrov. Vo výsledku ide o úsporu 75 000 kubických metrov snehu. Ušetrené náklady vďaka zariadeniu SnowMeter@ možno jednoducho spočítať sčítaním nákladov na jeden kubický meter snehu a zahrnutím amortizácií vašej techniky vrátane podružných finančných nákladov.

Výhodou používania zariadenia SnowMeter@ je efektívnosť a organizácia výroby snehu. Použitie tejto technológie v sebe skrýva potenciál úspory pri výrobe technického snehu. V skutočnosti sa tento systém s integrovanou technológiou Trimble zaplatí za jednu až dve sezóny, v závislosti od počtu zakúpených prístrojov a počtu takto vybavených SPV.

Podľa Josefa Fichtla je ďalšou výhodou zariadenia SnowMeter@ to, že vodič v kabíne dokáže rozoznať na displeji aj kanály a podzemné šachty pre výrobu snehu. Digitálny model terénu obsahuje aj všetky prekážky v areáli.

„Obsluha zariadenia je jednoduchá, systém využíva vyspelé technológie, takže zjazdovky je možné pripraviť v mimoriadnej kvalite, v oveľa kratšom čase, s úsporou pracovných síl aj zdrojov,“ povedal ďalej Josef Fichtl. „Preto si myslím, že v budúcnosti bude zariadenie na meranie výšky snehovej prikrývky s využitím technológie GNSS Trimble štandardným vybavením na našich SPV.“

„Systém SnowMeter@ sa nám vyplatil a teraz nám šetrí náklady,“ uzavrel Josef Fichtl.
www.SITECH-CZECH.cz





TECHNOALPIN®

snow experts

Bukovel – zimná rozprávka

Na západnej Ukrajine v posledných rokoch zrealizovali v cestovnom ruchu veľa, čo možno označiť ako jedinečné, až neuveriteľné. V oblasti Ivano-Frankivsk neďaleko poľských hraníc bolo vybudované nové lyžiarske stredisko takmer z ničoho. Tam, kde boli predtým iba lesy, začala sa v roku 2001 výstavba lyžiarskeho strediska.

Dnes je Bukovel najväčším a najmodernejším lyžiarskym strediskom východnej Európy, ktoré nezaostáva za významnými lyžiarskymi strediskami.

V súčasnosti môžu priaznivci lyžovania využívať 50 km zjazdových tratí, 16 lyžiarskych vlekov zabezpečuje prepravu lyžiarov. Približne 12 tisíc denných lyžiarov denne navštívi stredisko, ktoré sa rozprestiera v rozmedzí 900 až 1 372 m n. m. Celkom 61 zjazdových tratí všetkých úrovní slúži na pestrý zážitok pre lyžiarov. Návštevníci strediska môžu počítať s perfektnou organizáciou. Keďže sa pre nestabilitu klímy už ani na západnej Ukrajine nemôže počítať s istotou prírodného snehu a studené zimy boli osobitne chudobné na sneh, investori strediska sa v roku 2006 rozhodli, že snehovú istotu zabezpečia prostredníctvom TechnoAlpinu.

Malý existujúci systém zasnežovania bol mnohonásobne zmodernizovaný a rozšírený. Pre veľkosť

Foto: TechnoAlpin



Bez technického zasnežovania by sa Bukovel nikdy nestal tým, čím je dnes. Od roku 2006 spoločnosť TechnoAlpin zabezpečuje istotu snehu. Vďaka zabezpečenej sezóne bol Bukovel atraktívny aj pre investorov

areálu bol v prvej fáze nainštalovaný veľký počet snehových diel. Odvtedy v Bukoveli zasnežovalo svahy 250 snehových tyčí typu A9. Nová čerpacia stanica PS200 disponuje čerpadlami s výkonom 336 l/s a kompresorom na stlačený vzduch s kapacitou 250 m³/min.

V posledných rokoch bol systém rozšírený o 100 snehových tyčí a 42 ventilátorových diel. V roku 2008 bola automatizovaná aj existujúca čerpacia stanica PS 100, ktorá teraz dosahuje výkon 160 l/s. Celkom 353 snehových tyčí a 42 kanónov TechnoAlpinu sa stará o najlepšie snehové podmienky. Osadili tu 700 šácht, čo umožňuje stopercentné pokrytie pre zasnežovanie.

Zasnežovací systém na mieru

Ako každé lyžiarske stredisko, aj Bukovel má vlastné charakteristiky, ktoré si vyžadujú riešenie na mieru. Vzhľadom na veľkosť systému a veľké množstvo snehových zariadení, bol systém rozdelený a vybudovaný ako dva samostatné systémy. Každý systém disponuje samostatnou čerpacou stanicou a verziou riadiaceho softvéru ATASS. Dodávka vody je pre obidve časti nezávislá. Dvadsaťšesť pracovníkov obsluhy zasnežovania pracuje v dvoch tímoch, ktoré zodpovedajú za prevádzku systému.

„Bez technického snehu by Bukovel nebol tím, čím je dnes. Sezóna nebola nikdy istá, z čoho, prirodzene, vyplývali zábrany zo strany investorov“, hovorí Alexander Schevchenko, vedúci strediska. „Odvtedy sa prevádzka strediska rozšírila aj na večerné hodiny, do 20.00 h.“

Bukovel je úspešný model, z ktorého profituje celý región. „V súčasnosti ponúka Bukovel návštevníkom viac ako 1 500 lôžok, tento počet však

už nestačí. Ďalšie hotely sú naprojektované, prípadne už vo výstavbe, napríklad hotel Redisson, čím sa, prirodzene, zabezpečujú aj nové pracovné miesta v regióne“, vysvetľuje Schevchenko bez pýchy.

Časom si Bukovel urobil meno aj ako wellness destinácia.

Snom sú olympijské hry

Alexander Schevchenko má so svojimi víziami úspech, sú to pre neho podnety pre ďalšie „lietanie vo výškach“. Jeho snom je realizovať v Bukoveli olympijské hry.

„Usilovne pracujeme na ďalšom zlepšovaní infraštruktúry a ponuky“, hovorí o svojich cieľoch. V tomto období boli pre rastúci počet návštevníkov postavené dva parkovacie domy s 2 000 a 1 000 parkovacími miestami. Pokiaľ ide o bezpečnosť, má Bukovel vysoký rozsah a disponuje perfektno organizovaným krízovým centrom. V dlhodobom horizonte sa vybudujú ďalšie vleky a zjazdovky. „Naším cieľom je stať sa jedným z celosvetových top 20 lyžiarskych destinácií. Je to, prirodzene, vysoká požiadavka, ktorú sme si určili. Sme si však istí, že môžeme tieto požiadavky primerane splniť“, hovorí Schevchenko. ■



Bukovel vznikol doslova z ničoho. V zimnej rozprávke profitujú fanúšikovia lyžovania i región



Bukovel chce byť v top 20 lyžiarskych destináciách. Pre dosiahnutie tohto cieľa organizuje náročné akcie



V lyžiarskom stredisku je približne 12 000 návštevníkov denne. Perfektná organizácia je nevyhnutná. Dlhší prevádzkový čas a nové parkovacie domy pomáhajú pri veľkých náporoch

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 Ľubovňa, 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



Keď sa Rio de Janeiro, metropola a súčasne symbol Brazílie, rozhodne vybudovať vysokovýkonnú dopravnú sieť; keď sa ctížiadostivé želanie spojiť šesť mestských štvrtí roztrúsených po vrškoch s príkrými zrázmi dovoľáva priekopníckeho realizačného riešenia, vtedy do popredia vystupujú inovačné riešenia a padajú nové rekordy.

Mestská nadzemná tramway najdlhšia na svete s dĺžkou 3456m, 6 stanicami, 152 kabínami Diamond 10, 5 úsekmi prepojenými so železničnou stanicou a verejnou hromadnou dopravou predstavuje ideálny prostriedok pre desiatky tisícov ľudí, ktorí denne cestujú k uzlovej stanici namiesto jednej hodiny len 17 minút.

Inšpirovaný nadzemnou tramway POMA – mestským dopravným prostriedkom s minimálnym dosahom na životné prostredie – Rio de Janeiro odhaľuje svoju tvár pohodlného a trvácneho riešenia pohybu osôb v prostredí veľkomesta.

Spoločne k ideálnym riešeniam.

Rio de Janeiro, Brazília

Aerial Tramway MULTIX 10... Future is now !

www.poma.net



POMA