

LAVEX

ROČNÍK XL
2 • 2013



LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH • MANAŽMENT • MARKETING



Kvalita na najvyššej úrovni
15-miestna kabínka na Chopok

 Doppelmayr®

PistenBully

600 SCR

Dobyje vrchol!

Nový PistenBully 600 SCR



Vyšší výkon, menšia spotreba –
najnovšia generácia vozidiel PistenBully 600 SCR.

- ⊕ výkon 455 PS
- ⊕ krútiaci moment 2 200 Nm
- ⊕ dotyková obrazovka
- ⊕ vyššia bezpečnosť
- ⊕ spĺňa normu výfukových plynov TIER 4i
- ⊕ 90 % zníženie emisií
- ⊕ možnosť diaľkovej diagnostiky
- ⊕ manažment skupinového ovládania
- ⊕ zmluva o údržbe
- ⊕ vyrobené v Nemecku

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



TATRALIFT
www.tatralift.eu

LAVEX info

Vydáva:

LAVEX, Lanovky a vleky, záujmové združenie na Slovensku, Liptovský Mikuláš
e-mail: lavex@lavex.sk
www.lavex.sk

Šéfredaktor:

Ing. M. Grešo

Redakčná rada:

Ing. M. Grešo – predseda
členovia: JUDr. P. Brňák, PhD., M. Čerňanská,
Ing. J. Gavalier, Ing. J. Hulla, Ing. D. Mikloš,
M. Sumka, M. Štefaničková

Sídlo vydavateľa a adresa redakcie:

LAVEX, M. Pišúta 5, 031 01 Liptovský Mikuláš
tel.: 044 5520 460, 5621 682
fax: 044 5522 017
sekretariát: 0903 526 545
revíziní technici: 0903 527 545
e-mail: lavexinfo@lanovky.sk

Tlač a grafika

MB – POLYGRAF s.r.o.
Lediny 42, 841 03 Bratislava
www.lanovky.sk

Ročné predplatné na 3 čísla:

9,00 € vrátane poštovného / členským organizáciám LAVEX-u a spolupracovníkom poskytujeme časopis bezplatne

Predajná cena časopisu: 2,80 €

Predajné miesta:

Kníhkupectvo LITERA,
Nám. osloboditeľov 30, Liptovský Mikuláš
tel.: 044 5522 940

Kníhkupectvo VEDA,
Štefánikova 3, Bratislava
(Pondelok-Piatok 10:00 – 17:30)
tel.: 02 2092 0233

Kníhkupectvo VEDA,
Hornopotočná 23, Trnava
(v priestoroch Trnavskej univerzity)
tel.: 0902 917 010

Informačné centrum
Nám. mieru 1, 031 01 Liptovský Mikuláš
tel.: 044 5522 418

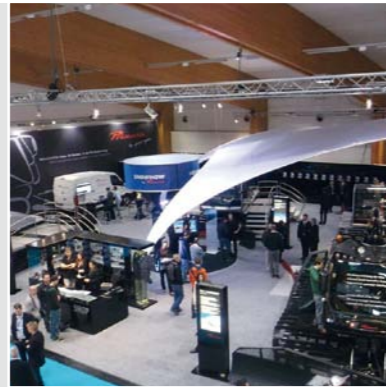
Informačné centrum
Andreja Kmeťa 22, 036 01 Martin
tel.: 043 4238 776

Elektronická verzia časopisu:

<http://lavexinfo.lanovky.sk/>

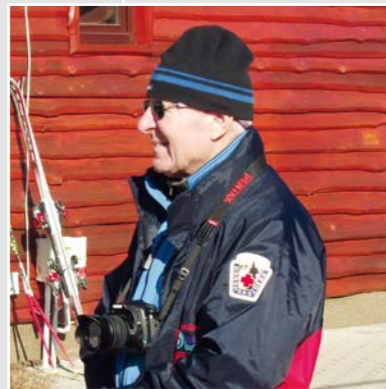
Reklamné strany neprešli jazykovou úpravou v redakcii. Redakcia ani vydavateľ nezodpovedajú za kvalitu, či grafické spracovanie hotovej inzercie a dodaných reklamných článkov.

ISSN č. 1336-1953
Evidenčné číslo MK SR – EV 3893/09
Číslo vydané v septembri 2013



11

Interalpin 2013



17

Náš jubilant:
Ján Macek

22

Lyžiarske stredisko
Ski Vitanová

Príhovor 3

Náš hosť 4

Z činnosti združenia

Zasadal Poradný zbor manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek 6

Resumé z účasti na podujatiach v ČR 7

Oznamy a informácie

Konferencia PSNiT v Bialke Tatranskej 24. – 26. 4. 2013 10

Interalpin 2013 11

Zimná sezóna 2013 15

Asociácia informačných centier Slovenska 16

Náš jubilant 17

Lanovkári, ako ich nepoznáme 20

Zo života našich stredísk

LS Ski Vitanová 22

Zasnežovacie systémy

TechnoAlpin 24

Supersnow 25

MND – Snowstar 26

Snežné pásové vozidlá

Kässbohrer – Termont 28

Prinoth 29

Lanové dráhy

Leitner 30

Doppelmayr 32

Tatralift 34

BMF 36

Extra príloha

Interlavex 2013 – vystavovatelia

Inzerenti čísla:

DOPPELMAYR obálka str. 1

KÄSSBOHRER obálka str. 2

MND obálka str. 5

SUPERSNOW obálka str. 4

TATRALIFT str. 1

TECHNOALPIN str. 4

JAN MIKESKA str. 5

PRINOTH str. 14

AUTORASTER str. 15

LEITNER str. 18 – 19

SKI VITANOVÁ str. 35

Obzretie sa za minulosťou

Vážení priatelia lanovkári! Mnoho ráz som vás takto alebo podobne oslovoval na stránkach nášho časopisu LAVEX-info za svojho pätnásťročného pôsobenia vo funkcii predsedu predstavenstva LAVEX. Môj prvý kontakt so združením lanoviek a vlekov na Slovensku spadá do roku 1973 (šesť rokov po jeho založení), keď som nastúpil do zamestnania v bývalej Tatranskej správe účelových zariadení so sídlom v Smokovci. Stretol som tu úžasných, zanietných ľudí, akými boli Ing. Ivan Sutoris, zakladateľ záujmového združenia, Dr. Ing. Š. Wagner, P. Ferenčík, Ing. V. Droppa, Ing. F. Schultz, Ing. V. Obdržálek, L. Míša, Ing. R. Gáfa, Ing. A. Jakubovský, Ing. A. Trančík, Ing. J. Kríž a mnohí ďalší.

Aj vďaka môjmu vtedajšiemu riaditeľovi Tatranskej správy účelových zariadení Ing. L. Harvanovi som sa pravidelne zúčastňoval na zasadnutiach predstavenstva združenia, školeniach revíznych technikov a vedúcich prevádzky lanových dráh, ako aj na lyžiarskych a študijných-tematických zájazdoch do Francúzska, Rakúska, Švajčiarska, usporiadaných združením, keď sa nadväzovali prvé kontakty s najvýznamnejšími výrobcami technológií pre zimný cestovný ruch. To všetko bola pre mňa úžasná lanovkárska škola. Z poverenia predstavenstva sme spolu s J. Valkošákom, náčelníkom lanovky Skalnaté pleso – Lomnické sedlo, založili Poradný zbor náčelníkov lanových dráh, ktorý má za sebou dlhoročnú aktívnu činnosť v oblasti legislatívnej a technicko-prevádzkovej. Taktiež v spolupráci so Z. Sedláčkom bola založená lyžiarska záchranná služba, ktorú v lyžiarskych strediskách spolufinancoval Vládny výbor pre cestovný ruch prostredníctvom združenia a Československá štátna poisťovňa. V roku 1998 som bol zvolený za predsedu predstavenstva Lavex. Musím sa priznať, že túto funkciu som prevzal s obavami, či to zvládnem, keďže latka bola Ing. Sutorisom postavená vysoko. Mal som však šťastie, že som bol obklopený veľmi schopnými členmi predstavenstva a spolupráca s riaditeľom Lavexu Ing. M. Grešom bola vynikajúca. Hneď na začiatku sme si uvedomili, že predmetom činnosti Lavexu nie sú len

revízie lanoviek a lyžiarskych vlekov, ale že je potrebné rozšíriť okruh školení pracovníkov stredísk aj o školenia vodičov snežných pásových vozidiel, lyžiarskej záchrannej služby, o školenia a skúšky vedúcich prevádzky a náčelníkov lanových dráh, strojníkov, staničných pracovníkov, obsluhy lanoviek a lyžiarskych vlekov, údržbárov aj spletačov lán a najmä venovať sa legislatívnej činnosti spojenej s implementáciou európskych predpisov pre lanovú dopravu, ako aj novelizáciou národných právnych a technických noriem. V spolupráci s firmou SITOUR sme začali pomáhať lyžiarskym strediskám pri zavádzaní reklamných a informačných systémov a so značením a zabezpečením lyžiarskych tratí. Boli vydané viaceré Ski-atlasy lyžiarskych stredísk Slovenska a po prvýkrát na Slovensku sme – tiež v spolupráci s firmou SITOUR – zaviedli kategorizáciu lyžiarskych stredísk. Ďalšou dôležitou činnosťou LAVEX-u bolo zapájanie sa do spolupráce so štátnymi orgánmi v oblasti cestovného ruchu. Slovenská republika má z krajín V 4 jedny z najlepších podmienok na rozvoj zimného cestovného ruchu. Tento potenciál však už dlhodobo málo využívame. O cestovnom ruchu sa veľa rozpráva (najmä pred voľbami), ale, žiaľ, málo koná. Výsledkom toho je objem podielu CR na tvorbe hrubého domáceho produktu, ktorý by mohol byť niekoľkonásobne vyšší. Pre cestovný ruch je potrebné vytvoriť zo strany štátu podmienky na jeho rozvoj – naštartovať ho. Nemôže predať existovať taká legislatíva v oblasti ochrany prírody, že najväčšie strediská ZCR sa nachádzajú v chránených územiach Natura 2000 a dokonca v najvyšších stupňoch ochrany prírody. Tieto strediská vznikli a existovali s pomerne vysokou urbanizáciou, čo sa týka výstavby lyžiarskych tratí, lanoviek a vlekov už dávno pred ich vznikom. Logicky už vtedy mali byť z nich vyňaté. Tieto problémy sme pripomínali a neustále pripomíname orgánom štátnej správy pri tvorbe alebo novelizácii predmetnej legislatívy. Aj keď sa nám v prospech rozvoja ZCR



nepodarilo veľa presadiť, sme presvedčení, že aspoň sa nám darí o týchto problémoch hovoriť a šíriť osvetu. Žiaľ, mnoho ráz aj vysokopostavení štátni úradníci problematiku, ktorú majú v tejto oblasti riešiť, podrobnejšie nepoznajú! A práve aj tu je činnosť LAVEX-u ako profesijného zväzu nezastupiteľná. Som presvedčený, že raz sa táto situácia podarí zmeniť, a tým sa pomôže rozvoju a modernizácii všetkých lyžiarskych stredísk.

Nechcem tu vymenovávať všetky činnosti LAVEX-u, chcem len zdôrazniť, že bez existencie LAVEX-u by nemal kto robiť všetky tieto činnosti na prospech rozvoja cestovného ruchu. Práve v súčasnom období aj v alpských krajinách vznikajú profesijné zväzy, ktoré sa zaoberajú podporou rozvoja CR a sú partnermi a poradcami štátnej správy v tejto oblasti. Verím, že

napriek tomu, že súčasná situácia v našom štáte nie je najpriaznivejšia, podarí sa budúcemu predstavenstvu LAVEX zachovať v jeho podobe. Určite bude nevyhnutné v ďalšej činnosti LAVEX-u reagovať na potreby doby, na aktuálne otázky, ktoré trápia lyžiarske strediská. Treba zabrániť, aby došlo k takému stavu, že pre momentálne zlú ekonomickú situáciu by zanikla organizácia, ktorá má za sebou 46 rokov takej bohatej a úspešnej činnosti. Každý, kto pozná pôsobenie LAVEX-u v minulosti i v súčasnosti, určite podporí existenciu tejto organizácie do budúcnosti. Záleží to aj od vás, priatelia – členovia LAVEX-u.

Aj keď spomienky, ktoré uvádzam na začiatku môjho príhovoru, zavádzajú nostalgii, veľmi rád sa budem vracat' v myšlienkach k rokom, ktoré som prežil s priateľmi lanovkári a priateľmi z predstavenstva našej organizácie, spomínať na prácu, ktorú sme z presvedčenia, nadšenia a „fandovstva“ odvodili na prospech vecí, pre rozvoj našich lyžiarskych stredísk. Verím, že sa budeme aj naďalej stretávať na horách, na lyžovačkách, na pretekoch lanovkárov, na dňoch lanoviek a lyžiarskych vlekov a medzinárodných výstavách Interlavex. Do videnia, priatelia!

Ing. Ján Gavalier
predseda predstavenstva LAVEX

**Garantujeme
sneh!**

TECHNOALPIN®
snow experts

www.technoalpin.com



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

Náš host

V rubrike Náš host predstavujeme nového prezidenta Zväzu cestovného ruchu SR a generálneho sekretára Zväzu hotelov a reštaurácií Mgr. Mareka Harbuľáka. Keďže Zväz cestovného ruchu sa v tomto období aktívne podieľa na príprave viacerých významných dokumentov súvisiacich s cestovným ruchom, položili sme mu niekoľko otázok.

*** V januári tohto roku si bol zvolený na dvojročné obdobie do funkcie prezidenta Zväzu cestovného ruchu Slovenskej republiky. S akými pocitmi a hlavne predstavami si nastupoval do tejto funkcie?**

- S pocitom zodpovednosti, tak ako na každom poste, ktorý som doteraz zastával. V tejto pozícii sa budem musieť pozerat' na niektoré veci z viacerých uhlov pohľadu. Dôležité bude zladit' záujmy širokého spektra subjektov, ktoré sú združené vo Zväze, a nájsť spoločné body, ktoré budeme spoločne presadzovať. Mojmím cieľom je pokračovať v práci, ktorú skvele odvedol Stano Macko, stojaci na čele Zväzu od jeho vzniku, a pokračovať v rozšírení členskej základne, ale aj neustále hľadať cesty, ako presadzovať záujmy branže. V tomto roku sa pripravuje niekoľko dôležitých strategických materiálov, ale aj zákonov, ktoré budú mať zásadný vplyv na fungovanie v cestovnom ruchu.

*** V čom by Zväz mohol a mal prispieť k zlepšeniu podnikateľského prostredia v cestovnom ruchu na Slovensku?**

- V pripravovanej stratégii rozvoja cestovného ruchu na Slovensku do roku 2020 vidíme priestor na uplatnenie výstupov materiálu, ktorý vypracoval Inštitút hospodárskej politiky, n.o., v spolupráci s hoteliermi. Je to strategický materiál, ktorý by okrem už navrhovaných opatrení mal obsahovať aj časť venovanú práve zlepšeniu podnikateľského prostredia. V rámci tejto časti navrhujeme prehodnotiť sadzby DPH pre služby cestovného ruchu, ako aj zavedenie dovolenkových poukážok, ktoré by pomohli zvýšiť objem domáceho cestovného ruchu. Okrem toho sa

v tomto roku končí plánovacie obdobie na čerpanie prostriedkov z fondov Európskej únie a tvoria sa tézy na čerpanie týchto prostriedkov na obdobie 2014 – 2020. Podľa nariadení Bruselu v nasledujúcom programovom období nie je možné vytvárať priame programy pre cestovný ruch. Našou snahou preto bude, aby sme sa aktívne podieľali na definovaní takých podmienok, ktoré by umožňovali čerpanie týchto prostriedkov aj z iných programov, napríklad vzdelávanie pracovníkov, zvyšovanie kvalifikácie alebo kvality služieb.

*** Stratégia rozvoja cestovného ruchu na Slovensku do roku 2020 patrí momentálne medzi priority MDVaRR SR – sekcie cestovného ruchu, do ktorej sa aktívne zapájajú zainteresované subjekty, teda aj Zväz cestovného ruchu SR. Ako ty osobne vnímaš tento dokument, aké by mali byť jeho dosahy na zlepšenie kvality cestovného ruchu na Slovensku?**

- Návrh tohto materiálu sa venuje predovšetkým propagácii a zvyšovaniu kvality služieb v cestovnom ruchu. Ako som už spomenul v odpovedi na predchádzajúcu otázku, z môjho pohľadu v tomto materiáli absentuje časť, ktorá by sa venovala podnikateľskému prostrediu. Ak sa pozrieme na vývoj cestovného ruchu u nás a v okolitých krajinách po roku 2008, vidíme, že všetky krajiny sa snažili znížiť negatívne dosahy krízy, ktoré sa prejavili vo všetkých krajinách, a vytvárali podmienky, ktoré by pomohli naštartovať cestovný ruch v týchto krajinách. Bohužiaľ, musím konštatovať, že Slovensko neprijalo nijaké opatrenie, ktoré by bolo zamerané na cestovný ruch. Práve naopak, podmienky na podnikanie v tejto oblasti sú

stále náročnejšie – spomeňme zvýšenie sadzby DPH na 20 %, zavedenie odvodov pre dohodárov a pod. V tomto smere Slovensko zaspalo, a aj keby boli prijaté opatrenia, ktoré by tento stav zmenili, bude veľmi ťažké dobiehať susediace krajiny, ktoré v tomto smere vytvorili viacero programov na podporu subjektov podnikajúcich v cestovnom ruchu.

*** V roku 2010 bol prijatý prvý zákon o podpore cestovného ruchu. Od okamihu prijatia sa však o ňom veľa diskutuje, robia sa zmeny, ale stále nie je spokojnosť s niektorými jeho časťami. Ktoré nedostatky v zákone vidíš ako najzávažnejšie?**

- Tento zákon hodnotím vcelku pozitívne. Samozrejme, je to nový zákon, ktorý okrem iného definoval vytváranie OOCR a KOCC, subjekty, ktoré sú v našej branži nové. Je logické, že pri každom novom zákone sa v praxi ukážu niektoré nedostatky. Čo však hodnotím veľmi pozitívne, je to, že aj napriek určitým nedostatkom subjekty, ktoré sa združujú v oblastných



Mgr. Marek Harbuľák

organizáciách, dokázali prejsť niektorými úskaliami. Tam, kde bola ochota spolupracovať a sledovať spoločný cieľ, dokázali vyriešiť aj niektoré nedostatky tohto zákona.

V rámci prípravy podnetov do pripravovanej novely tohto zákona sme dali niekoľko bodov, ktoré považujeme za potrebné, aby

boli zapracované. Jedným z prvých bodov je, aby členské poplatky podnikateľských subjektov združených v OOCR boli v plnej miere daňovo uznaným nákladom bez obmedzenia, ktoré je momentálne definované v zákone o dani z príjmov. Ďalším podnetom je, aby sa na tieto členské poplatky nevzťahovali povinnosti ako na dotácie zo štátneho rozpočtu, to znamená povinnosť verejného obstarávania. Ďalším podnetom je definovanie turistických informačných centier a ich financovanie, keďže ide o subjekty, ktoré sú neoddeliteľnou súčasťou poskytovaných služieb turistom v regiónoch. Prax v niektorých regiónoch ukázala aj ťažkosti spojené so zakladaním, ale aj hlasovaním pri dôležitých rozhodnutiach, ktoré dostávajú OOCR často do patovej situácie, preto navrhujeme, aby sa pri novele zákona venovala aj pozornosť ustanoveniam, ktoré veľmi exaktne definujú hlasovanie, a tiež aby zákon umožnil definovať si hlasovací spôsob a silu hlasov v rámci OOCR individuálne.

Rozhovor pripravil: M. Grešo

Lyžařský vlek s podpěrami „ŠKOLNÍ 300“

Parametry

- Délka do 300 metrů
- Stoupání do 30 %
- Unášeče – teleskopické tyče
- Převážná kapacita 360 – 600 osob/hod.
- Montáž vleku nevyžaduje stavební práce



Lyžařské vlek s nízkým vedením lana:

- S lanem PP bez unášečů nebo lanem ocelovým s pevnými unášeči
- Výkon 2,2 – 7,5 kW
- Délka 30 – 200 metrů dle typu

Všechny vlek jsou certifikovány dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/9/ES a Nařízení vlády č. 70/2002 Sb.

B&J
Mikeska

Ing. JAN MIKESKA

Příčnice 1132
744 01 Frenštát pod Radhoštěm
tel.: 603 838 760 • 732 658 799
e-mail: vleky@centrum.cz • www.vleky.cz

Zasadal Poradný zbor manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek

Ako sa na poslednom stretnutí vedúcich prevádzky lanoviek v októbri 2012 v Liptovskom Jáne dohodlo, na záver sezóny usporiadal LAVEX – Lanovky a vleky, záujmové združenie na Slovensku, pre manažérov prevádzky a vedúcich prevádzky lanoviek ďalšie zasadnutie, na ktoré pozval aj zástupcov menších lyžiarskych stredísk prevádzkujúcich len lyžiarske vleky. Stretnutie sa uskutočnilo 18. apríla 2013 v lyžiarskom stredisku Jasná v hoteli GRAND. Stretnutie otvoril a všetkých účastníkov a hostí privítal predseda Poradného zboru vedúcich prevádzky lanoviek Ing. Peter Nanky. Program stretnutia sa sústredil na tri ťažiskové oblasti: vykonávanie záťažových skúšok lanových dráh, zistené nedostatky v prevádzke lyžiarskych vlekov a bezpečnosť lyžiarov na lyžiarskych tratiach. Ide v súčasnosti o najaktuálnejšie témy, ktorým venuje záujmové združenie mimoriadnu pozornosť.

Spôsob vykonávania tzv. záťažových skúšok lanových dráh, teda skúšok brzd lanových dráh so záťažou, ktoré sa raz za rok musia vykonávať pri každej lanovej dráhe v zmysle pokynov výrobcu a ustanovenia vyhl. č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach, vyvolával mnoho diskusií, keďže rôzni výrobcovia stanovujú rozdielny spôsob vykonania takých skúšok a rozdielny je aj spôsob ich realizácie u jednotlivých prevádzkovateľov lanových dráh. Aby sa tento postup v rámci možností zjednotil a vykonával podľa jednotných pravidiel, ktoré budú v súlade s požiadavkami výrobcu a zároveň budú splnené aj požiadavky právnych predpisov, bol k tejto téme pozvaný vedúci oddelenia zdvíhacích a dopravných zariadení Štátneho odborného technického dozoru Ing. Róbert Mrštica. Ten vo svojom

vystúpení najskôr vysvetlil rozdiel vo výkone revízie a revíznej skúšky lanovej dráhy a zároveň upozornil, ktoré druhy skúšok môže na lanovej dráhe ako určenom technickom dopravnom zariadení vykonávať prevádzkovateľ lanovej dráhy na základe oprávnenia, ktoré mu bolo udelené v zmysle § 17 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach. V rámci tohto oprávnenia môže sám prevádzkovateľ vykonať na svojom zariadení lanovej dráhy ročnú skúšku so záťažou podľa postupu, ktorý mu výrobca určí v POUS, prípadne v osobitnom pokyne. Pokiaľ si to prevádzkovateľ nedokáže zabezpečiť sám, musí požiadať o takýto výkon inú organizáciu, ktorá vlastní oprávnenie na výkon skúšok na lanovej dráhe. Pri výkone takejto skúšky sa nevyžaduje prítomnosť odborne spôsobilej osoby na úrovni revízneho technika dopravných zariadení, postačuje prítomnosť strojnika, resp. vedúceho prevádzky lanovej dráhy, ktorý riadi priebeh skúšky a výsledok skúšky osvedčí svojim podpisom. Postup vykonania a vyhodnotenia skúšky musí jednoznačne stanoviť výrobca. K uvedenej informácii sa potom vyjadrilo niekoľko diskusných príspevkov, nasmerovaných na konkrétny postup vykonania skúšky a spôsob jej vyhodnotenia pri lanovkách, pri ktorých výrobca nestanovil presné podmienky, na spôsob vykonania skúšky brzd s plnou záťažou smerom nadol pri lanovkách, kde preprava týmto smerom nie je povolená, na každoročnú finančnú náročnosť zabezpečenia uvedených skúšok pri prevádzke väčšieho počtu lanoviek v stredisku a pod. Z pohľadu garantovania bezpečnosti a prevádzkovej spoľahlivosti odôvodnil každoročnú potrebu vykonávania takýchto skúšok zástupca výrobcu lanových dráh Leitner a Poma Ing. Peter Olšavský, ktorý v tom vidí predchádzanie stratám a zvýšenie



Členovia poradného zboru sa previezli na novej lanovke Twin liner

bezpečnosti pri poruche zariadenia v prevádzke. V závere tohto bodu predseda PZVP LD Ing. Peter Nanky uzavrel problematiku konštatovaním, že skúšky brzd so záťažou môže vykonávať prevádzkovateľ lanovej dráhy vo vlastnej réžii v rozsahu a spôsobom daným výrobcou zariadenia, pričom sa táto skúška nemusí vykonávať v rámci revíznej skúšky. Prevádzkovateľ, ktorý nemá určený rozsah a spôsob skúšky od výrobcu, musí o ne výrobcu požiadať. V ďalšom bode rokovania sa venovala pozornosť prevádzke lyžiarskych vlekov. Aj napriek snahe zabezpečiť na stretnutí účasť väčšieho počtu zástupcov prevádzkovateľov lyžiarskych vlekov, ich účasť bola minimálna. K tomuto programu sa zástupcovia Inšpekcie práce z Banskej Bystrice Ing. Mikuláš Salay a Ing. Marian Valach venovali prevádzke lyžiarskych stredísk z pohľadu vykonanej kontroly bezpečnosti vyhradených technických zariadení a kontroly pracovno-právnych vzťahov. V siedmich lyžiarskych strediskách banskobystrického regiónu boli vykonané kontroly, pri ktorých sa zistilo 182 nedostatkov ohrozujúcich bezpečnosť a zdravie osôb. Zástupca Inšpekcie práce v tejto súvislosti uviedol, že prevádzkovateľ VTZ je povinný odstraňovať nedostatky zistené podľa STN, vyhlášky, zákona a iných predpisov, či už revíznym technikom, bezpečnostným technikom, inšpektorom práce a pod. Veľmi podrobne sa potom venoval zisteným nedostatkom tak v súvislosti s prevádzkou lyžiarskych vlekov ako VTZ, ako aj nedostatkom v oblasti pracovno-právnych vzťahov, to znamená najmä zamestnávaniu na

dohodu. Piatim lyžiarskym strediskám boli na základe zistených nedostatkov udelené pokuty. K spôsobu a k podmienkam vykonávania odborných prehliadok a skúšok na lyžiarskych vlekoch v zmysle § 15 a 16 zákona č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci sa vyjadrili inšpektori práce v tom zmysle, že len zamestnávateľ, ktorý vykonáva túto činnosť pre inú právnickú osobu, potrebuje na túto činnosť „oprávnenie“ podľa § 15 zákona. Pokiaľ si odborné prehliadky a skúšky vykonáva sám, napr. aj prostredníctvom inej fyzickej osoby, ktorú zamestnáva na dohodu o vykonaní práce, musí sa fyzická osoba preukázať dokladom v zmysle § 16 zákona. V diskusii k uvedenej téme sa účastníci zasadnutia zaujímali o zamestnávanie živnostníkov a zamestnávanie cez zamestnanecké agentúry, k čomu im zástupcovia IP Banská Bystrica poskytli vysvetlenie. Tretí bod programu rokovania sa venoval aktivite LAVEX-u týkajúcej

sa novelizácie zákona č. 544/2002 Z. z. o horskej záchrannej službe, do ktorej bol vyzvaný LAVEX na základe zaradenia novelizácie zákona do plánu legislatívnych úloh Ministerstva vnútra SR na tento rok. Riaditeľ LAVEX-u Ing. Miroslav Grešo na začiatku informoval o priebehu pracovných stretnutí so zástupcami horskej záchrannej služby a MV SR v minulom roku a v tomto roku, na ktorých sa špecifikovali niektoré problémy, ktoré by sa v zákone mali zmeniť, resp. by sa mali do zákona zapracovať. Výsledkom bolo rozhodnutie, že LAVEX v spolupráci s prevádzkovateľmi lyžiarskych stredísk vypracuje návrh vyhlášky na zaistenie bezpečnosti v prevádzke lyžiarskych tratí. Vecná stránka vyhlášky by mala riešiť problematiku označovania a zabezpečovania lyžiarskych tratí a podmienky záchrany na lyžiarskych tratiach. Ďalej by vyhláška mala ustanoviť základný rámec práv a povinností prevádzkovateľov tratí a užívateľov tratí vo vzťahu



Účastníci zasadnutia Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky LD

k bezpečnosti lyžiarov, podmienky prevádzky snežných pásových vozidiel na trati a riešiť ďalšie okolnosti. Riaditeľ LAVEX-u vyzval vedúcich prevádzky a manažérov prevádzky, aby sa aktívne zapojili do prípravy pracovného návrhu vyhlášky podnetmi a návrhmi na základe vlastných skúseností. Prvý pracovný návrh by mal byť pripravený do konca júna tohto roku. Po krátkej diskusii predseda Poradného zboru vedúcich prevádzky lanoviek Ing. Peter Nanky zhodnotil priebeh zasadnutia, poďakoval sa všetkým prítomným za účasť a zasadnutie ukončil.

Miroslav Grešo

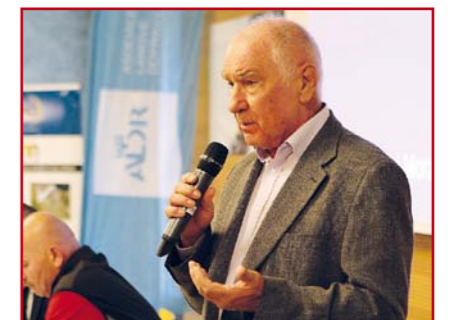
Stretnutie dozorných orgánov ČR a výrobcov a dodávateľov technológií lanových dráh za okrúhlym stolom a školenie náčelníkov lanových dráh

Dňa 24. apríla 2013 sa v hoteli Tři věžičky pri Jihlave uskutočnilo stretnutie za okrúhlym stolom medzi výrobcami a dodávateľmi technológií lanovej dopravy a dozornými orgánmi Českej republiky (Dražný úrad, ČOI a ďalší) pod záštitou prezidenta Asociácie lanovej dopravy ČR Jakuba Juračku. Z dozorných orgánov boli pozvaní Petr Davídek a Vojtěch Mynář (Dražný úrad). Za organizátorov sa na rokovaní zúčastnili Milan Goč, Jakub Juračka a Hana Jurčková (ALDR). Za výrobcov a dodávateľov technológií boli prítomní: Lea Klimešová (Doppelmayr lanové dráhy, s. r. o.), Monika Hovorková a Martin Hejzlar (Leitner), Milan Licek (Michálek, s.

r. o.), Jan Mikeska (B&J Mikeska), Václav Mazák (T&S Mazák), Václav Tomášek (Moment Zlín), Róbert Hilfovský (MND Eastern Europe, s.r.o.), Peter Malina (Tatralift, a. s.), Miroslav Páral a Pavel Suchánek (MPS Technik, s.r.o.). Výsledky rokovaní sa do značnej miery tlmčili aj prevádzkovateľom lanových dráh počas školenia náčelníkov lanových dráh, ktoré sa uskutočnilo 14. – 16. mája 2013 v hoteli Vista v Dolní Morave. Zúčastnilo sa na ňom 124 osôb zo strany prevádzkovateľov za prítomnosti zástupcov dozorných orgánov, ministerstva dopravy, zástupcov geodetov a asociácie ALDR. Veľmi zaujímavú prednášku na tému mimoriadne udalosti predniesol emeritný poradca ministerstva

dopravy Ing. Jaroslav Kratochvíl. Z bohatého programu stretnutia za okrúhlym stolom vyberáme:

1. Dodávky ocelových lán do technológií LV a LD.
2. „POUZ“ – v prípade LD včasné dodanie na DÚ, rovnako aj



Vystúpenie Ing. Jaroslava Kratochvíla bolo veľmi pôsobivé



v správnych technických prekladoch.
3. „Zapletači“ dopravných a vlečných lán – informácia o ich povinnostiach pri zásahoch na prevádzkovaných lanách.

4. Informácie o preverení posúdenia zhody tých DS a BP (DÚ a ČOI), ktoré majú od originálneho výrobcu „ES PSH na strojové zariadenie – podľa smernice EP a R č. 2006/42/EC“ a od dodávateľa technológie LV je ES PSH na BP podľa smernice č. 2000/9/EC

5. Informácia DÚ a ČOI o kontrolách prevádzkovateľov a následne výrobcov, ktorí dodali nové elektrotechnické zariadenia.

6. Informácia DÚ o zmenách noriem, ktoré sa uskutočnia v tomto roku – ČSN 33 3570, EN – na lana, vozy, elektrické zariadenia.

7. Diaľkové ovládanie LV RESP LD pri normálnej prevádzke.

8. Informácia DÚ a ČOI o návrhoch zmien podľa EP – nariadenie pre bezpečnosť výrobkov, nariadenie pre orgány dozoru nad trhom.

9. Informácia DÚ, či je potrebné pre dodávateľa spísať požiadavky na vydanie PZUTZ.

10. Informácia ČOI – biela kniha EÚ – pre prípad rekonštrukcie alebo inštalácie nového zariadenia LV.

11. Elektronické prevádzkové knihy a súvisiace prevádzkové evidencie LD a LV.

12. Informácia k zmene vyhlášky č. 173/95 Sb. vyhl. 57/2013 Sb. – evakuácia.

13. Informácia o nebezpečnosti DS a BP zo strany dodávateľov.

Dôraz sa kládol predovšetkým na dokumentáciu pre laná a záplet lán.

Osobitným spôsobom sa zdôraznil protokol o záplete akéhokoľvek lana a v spolupráci s Drážnym úradom (DÚ) vypracovala ALDR univerzálny protokol o záplete, ktorý bude ako jediný akceptovaný Drážnym úradom. CE certifikát k zápletu musí vydať zapletač, a nikto iný. Súčasne DÚ upozornil na nevyhnutnosť CE certifikátov všetkým lán, a to najmä v prípade lyžiarskych vlekov (vrátane napínacích).

Pri výmene a zásahoch do elektrických súčastí lanových dráh DÚ upozornil na nevyhnutnosť CE certifikácie ako zariadení určených na lanovú dopravu a teda dozorovaných zariadeniach. CE certifikácia podlieha CE certifikácii pre lanové dráhy, resp. smernici pre lanovú dopravu a nestačí preukázať napr. certifikát o kusovej skúške rozvážača.

DÚ sa dotkol aj problému diaľkového ovládania lanových dráh, kde je jeho stanovisko jasné: LD a LV možno spúšťať len z objektu obsluhy (velína). Nie je možné používať diaľkové ovládanie LV na prepravu cestujúcich a v prípade lanovej dráhy už tobôž nie. Diaľkové ovládanie sa nesmie používať na normálnu bežnú prevádzku.

Súhlas na používanie diaľkového ovládania možno dať LEN PRE SERVISNÉ ČINNOSTI. To musí byť skonzultované a schválené vopred Drážnym úradom.



Predsednícky stôl počas školenia náčelníkov LD

DÚ súčasne vydal usmernenie na inštaláciu zariadení, ktoré vyžadujú výnimku DÚ na vydanie preukazu spôsobilosti: V prípade ak výrobca

požaduje schválenie výnimky na novú technológiu, je vopred potrebné spísať požiadavky na schválenie výnimiek. Napríklad pri odpojiteľnom systéme je pre otvorený vozeň schválená maximálna rýchlosť 5m/s (vozeň s krytom – tzv. bublinou je otvorený vozeň). Pre rýchlosť 6m/s pri otvorenom vozni je potrebné vopred požiadať DÚ o schválenie. Ak to dodávateľ neurobí, DÚ vo chvíli preberania neschválí uvedenie LD do prevádzky.

Drážny úrad vzhľadom na výskyt viacerých incidentov v súvislosti s čerpaním eurofondov na rekonštrukcie lanových dráh vydal nasledujúce stanovisko: CE rekonštruované veci musia mať CE certifikát. Ak ho nebudú mať, DÚ rekonštrukciu neprevzme. Rekonštrukciou nemožno nazvať dodanie nového LV kvôli čerpaniu eurofondov. Výmena 90 % je už nový vleč, a nie rekonštrukcia. Taký spôsob DÚ teda nebude tolerovať ako rekonštrukciu.

Drážny úrad reagoval aj na problém dovozu jazdených lanoviek a ich inštaláciu na území Českej republiky. Vzhľadom na množstvo problémov s inštaláciou odpojiteľných systémov a s prípadmi, keď rôzne problémy neprávom poškodili meno výrobcu lanovej dráhy, sa DÚ rozhodol takto: Dovozy jazdených odpojiteľných lanových dráh sa musí realizovať prostredníctvom výrobcov. Iný dovoz a inštaláciu nebude DÚ akceptovať.

Program školenia náčelníkov lanových dráh sa sústredil na nasledujúce body:

1. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhach.
2. Vyhláška č. 100/1995 Sb., ktorou sa stanovujú podmienky na prevádzku, konštrukciu a výrobu určených technických zariadení a ich konkretizáciu (Poriadok určených technických zariadení).
3. Úplné znenie vyhlášky č. 101/1995 Sb. s účinnosťou od 1. 3. 2013.
4. Úplné znenie vyhlášky č. 173/1995 Sb., s účinnosťou od 1. 4. 2013, ktorou sa vydáva dopravný poriadok dráh.

5. Úplné znenie vyhlášky č. 177/1995 Sb., účinné od 1. 4. 2013.

6. Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systéme bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dráhovej dopravy a postupoch pri vzniku mimoriadnych udalostí na dráhach.

7. Vyhláška č. 16/2012 Sb., o odbornej spôsobilosti osôb riadiacich dráhové vozidlo a osôb uskutočňujúcich revízie, prehliadky a skúšky určených technických zariadení.

8. Nariadenie vlády č. 70/2002 Sb. o technických požiadavkách na zariadenia na dopravu osôb.

9. Vecný záměr zákona o železničných dráhach a železničnej doprave (zákon o železničniciach) a zákona o všeobecných dráhach.

10. Požiadavky na geodetické kontroly lanových dráh.

11. Elektronické prevádzkové knihy.

12. Národný systém povolání NSP/NSK a kvalifikácia pracovníkov na lanových dráhach.

13. Kvalita služieb v cestovnom ruchu – nový systém „Q“ v gescii MMR pre prevádzkovateľa lanoviek a vlekov – pilotný projekt pre členské organizácie ALDR.



Pohľad na účastníkov školenia náčelníkov LD

Drážny úrad spolu s ministerstvom dopravy pripravili odkaz na internetových stránkach Ministerstva dopravy ČR, kde sa má každý možnosť dostať k aktuálne platným predpisom a legislatíve týkajúcej sa lanových dráh a prevádzky lanových dráh v Českej republike v plnom znení: http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/Legislativa_CR_drazni.htm

Web stránky sú mimoriadne cenným a ľahko dostupným nástrojom na porovnanie aktuálne platnej legislatívy pre oblasť lanových dráh v Českej republike.

Ing. Petr Davídek z DÚ upozornil na povinnosť vykonávania revízií a záťažových skúšok s vydaním nasledujúceho usmernenia: Revízia lanovej dráhy sa podľa vyhlášky MD č.100/1995 Sb. robí bez záťaže.

Revízná správa musí byť podpísaná, to znamená, že DÚ nebude akceptovať mailové vypracovanie revíznej správy.

Záťažové skúšky:

CSN EN 1709 hovorí, že prevádzkovateľ musí vykonať raz ročne skúšky brzd so záťažou. Z tohto dôvodu DÚ nariaďuje, aby do prevádzkového predpisu LD bola zapracovaná povinnosť vykonávania záťažových skúšok podľa CSN EN 1709. V prevádzkovom predpise musí byť ďalej uvedený postup na vykonanie a hodnotenie skúšky so záťažou. Dozorné orgány ČR sa budú zameriavať na to, aby to bolo v prevádzkovom predpise lanovej dráhy uvedené.

Drážny úrad súčasne upozornil na zásahy na lanových dráhach, najmä čo sa týka zvárania. Dôrazne upozornil, že všetky zvary na lanovkách musia byť urobené ako pevnostné zvary, ktoré nemôže vykonať hocikajký zvärač.

Každý zvar musí mať protokol: vypracovanú WPS a WPQR (obsahuje technologický postup, metódu, základný a prídavný materiál a kvalifikáciu zvärača). Drážny úrad je prevádzkovateľom k dispozícii na schválenie navrhnutých postupov a ďalšie usmernenia ako neplatená služba štátu prevádzkovateľom lanových dráh.

Drážny úrad a zástupca ministerstva dopravy súčasne upozornili prevádzkovateľov lanových dráh na povinnosť zverejnenia vyhlásených zmluvných prepravných podmienok



v dostatočnom predstihu Drážnemu úradu (Prevádzka podľa cestovného poriadku a príslušného cenníka podľa § 36 zákona o dráhach) a súčasne na následné právo stanoviť sankcie pre cestujúcich až do výšky 10 000 CZK v prípade závažného porušenia zmluvných prepravných podmienok. Prevádzkovateľ má v tomto prípade právo nepustiť cestujúceho na ďalšiu prepravu. V prípade, že prevádzka je obmedzená v závislosti od vonkajších podmienok, možno do prepravných podmienok uviesť: „za priaznivých snehových podmienok“. Nie je možné svojvoľne meniť čas prevádzky lanových dráh, keďže cestovný poriadok je zasielaný a evidovaný v Centrálnom info systéme ministerstva dopravy. Dôležitá je aj informácia o novom Občianskom zákonníku, ktorý nadobudne platnosť od 1. 1. 2014 a bude mať dosah aj na zmluvné prepravné podmienky.

Detailne rozpracovaný a pre prevádzkovateľov veľmi cenný príspevok Ing. Jaroslava Kratochvíla Mimoriadne udalosti na lanových dráhach si zasluhuje samostatnú kapitolu, ktorú by sme čitateľom LAVEX-info chceli predstaviť v budúcom čísle časopisu pred začiatkom zimnej sezóny.

Z vlastných poznámok zaznamenaných na podujatiach a z poskytnutých materiálov pripravil:
Mgr. Róbert Hilovský,
MND Eastern Europe, s.r.o.,
Poprad

V dňoch 24. – 26. 4 sa v Bialke Tatranskej (Poľsko) uskutočnila konferencia organizovaná poľským záujmovým združením lyžiarskych a turistických stredísk (Polskie Stacje Narciarskie i Turystyczne – PSNiT) v spolupráci s hotelom Bania Thermal&Ski na tému Lyžiarska turistika v Poľsku – príležitosti a bariéry jej rozvoja.

Čestným organizátorom konferencie bola obec Bukowina Tatrzańska. Na konferencii sa zúčastnilo 220 registrovaných účastníkov a sprievodnou akciou podujatia bola výstava dodávateľov horských technológií, na ktorej sa zúčastnili všetky najvýznamnejšie svetové značky. Trojdňová konferencia ponúkla všetkým účastníkom množstvo zaujímavých a dôležitých informácií a príležitosti na stretnutia, dobre organizované sprievodné podujatia a nezabudnuteľný „integračný večer“, pripravený organizátorom a majiteľom strediska BANIA pánom Jozefom Dziubasikom. Prvý deň bol venovaný vystavujúcim firmám a ich prezentáciám. Možnosť predstaviť svoje portfólio a aktuálne novinky využilo 15 z 24 vystavujúcich firiem. Na výstave sa zúčastnili tiež štyri vydavateľstvá periodík, ktoré sa zameriavajú na sektor zimných športov a letno-turistických aktivít. Kľúčovým dňom konferencie bol 25. apríl, počas ktorého odzneli prednášky pozvaných hostí. Venovali sa najmä legislatíve a problémom spojeným s uplatňovaním

a aplikáciou legislatívy v lyžiarskych strediskách. Cieľom tohtoročných diskusií už nebolo len vymenovanie problémov, s ktorými sa lyžiarska obec stretáva, ale predovšetkým

vyznačenie ciest na riešenie aspoň niektorých z nich. Konferenčný deň bol rozdelený na tri tematické okruhy: daň z nehnuteľnosti; ochrana prostredia vo svetle investícií do rozvoja turizmu; legislatíva súvisiaca s turistickými chodníkmi a zjazdovými traťami. Každý okruh viedol právnik, ktorý je expertom v danej oblasti, konkrétne Dorota Szubielska, Małgorzata Kulig-Juzwiak a Janusz Długopolski. Výstupom konferencie je oslovenie relevantných ministerstiev, inštitúcií spolupracujúcich s podnikateľmi v lyžiarskom sektore a organizáciou PSNiT, ako aj miestnych samospráv v rôznych poľských regiónoch. V materiáli sa poukazuje na nevyhovujúci stav aktuálne platnej legislatívy, ale najmä sa predkladajú návrhy na zmeny aplikovanej právnej úpravy.



Súčasťou konferencie bola aj výstavka niekoľkých výrobcov

Tretí, záverečný deň konferencie sa venoval technickým veciam a novým nástrojom propagácie lyžiarskych stredísk. Technický okruh viedol profesor AGH Marian Wojcik spolu s Dr. Tomasom Rokitom. V diskusií sa najväčší záujem sústredil na použitie vlekov, resp. pohyblivých pásov na zimný tubing. Do diskusie svojimi príspevkami vstúpili prítomní inšpektori poľského kontrolného úradu Transportowy Dozor Techniczny. Súčasťou konferencie bola aj prehliadka novoinštalovanej lanovej dráhy so 6-miestnymi odpojiteľnými vozňami Leitner v stredisku Kotelnica Bialczanska a firma SUPERSNOW sa zaslúžila o zdarný priebeh „Integračného večera“ pod názvom ICE PARTY.

Z podkladov PSNiT pripravil:
Mgr. Róbert Hilovský

Interalpin 2013

Táto výstava sa uskutočnila v dňoch 10. - 12. apríla 2013, v Innsbruck Exhibition Centre na výstavnej ploche 36 000 m². Zúčastnilo sa jej 600 vystavovateľov zo 45 krajín sveta. Organizátori podujatia sa netajili optimizmom, že bude prekonalý rekord v návštevnosti z roku 2011, keď navštívilo výstavu 19 500 návštevníkov zo 70-tich krajín. Oficiálne výstavu navštívilo 20 delegácií z celého sveta, v Innsbrucku bolo obsadených 17 800 lôžok, veľké firmy mali stánky od 1000 do 2000 m², v halách bolo uložených viac než 15 000 m² kobercov, 3500 metrov elektrických káblov a akreditovaných viac než 80 novinárov z celého sveta.

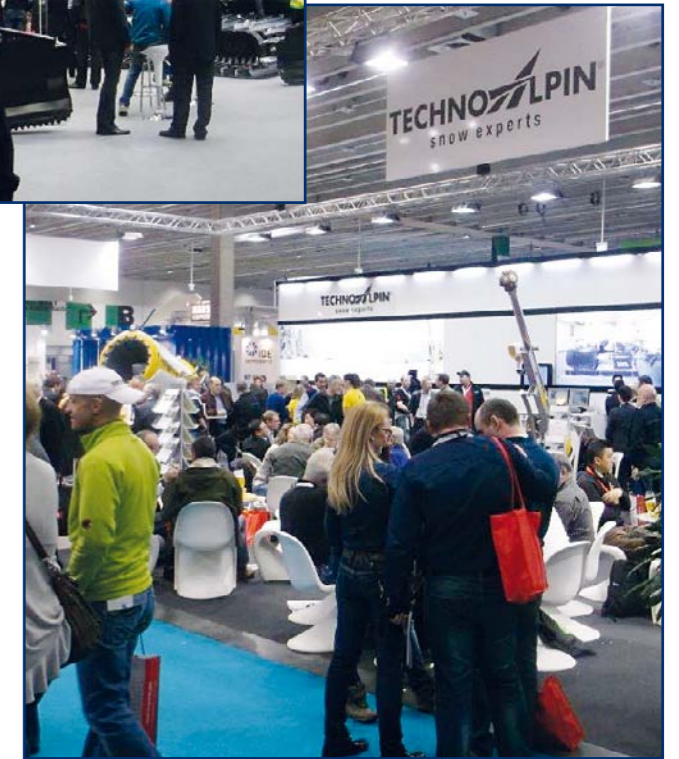
Pre zaujímavosť, denná vstupenka na výstavu stála 25,- eur a trojdňová 60,- eur. Počas výstavy sa uskutočnilo niekoľko sprievodných podujatí, ako napr.: Seminár O.I.T.A.F, rakúsky deň lanoviek, rakúsky know-how v zimných športoch, ISR Architektur Award... Na výstave bolo predstavených aj niekoľko noviniek:
- Firma Axess predstavila v premiére najmodernejší softvér pre konfiguráciu a administráciu systémov pre lyžiarske lístky,
- prototyp vykurovania dopravného pásu lyžiarskych lanoviek, na odstránenie snehu z pracovného priestoru od RO/SE,
- firma Leica iCON predstavila presné meranie výšky snehu a presné modelovanie tvaru svahu,



- Wiegand uviedol novú letnú dráhu,
- Techno Alpin svoj nový produkt V3ee,
- Perineth nový modernejší Leitwolf,
- atď...
Potešiteľný bol aj záujem slovenských lanovkárov, ktorí sa na tejto výstave zúčastnili v hojnom počte.

Ing. Ján Hulla







Prinoth

Légia pre vaše svahy
HUSKY - BISON X - EVEREST - LEITWOLF - BEAST

Zastúpenie pre SR: JPHulla s.r.o., Mlynská dolina 11, 81104 Bratislava, info@prinoth.sk

» www.prinoth.sk

» aktuálna ponuka použitých strojov



Everest Power
 výkon 428 HP
 12 pol. radlica
 fréza Power tiller
 hliníkové pásy
 rok 2006, 4457 pr. hod.
 stav GOLD *
 cena 160 000 €



LH 500 WINCH
 výkon 360 HP
 12 pol. radlica
 fréza Triplex tiller
 oceľové pásy
 rok 2000, 3200 pr. hod.
 stav GOLD *
 cena 98 000 €

*GOLD = vynikajúci stav, detailný repas v závode Prinoth, záruka 600 h. v prvej sezóne



Zimná sezóna 2013

Hostia sa viac a dlhšie lyžovali, menej jedli

Kórejčina, rumunčina, švédčina, angličtina i jazyky Holandska. Aj konverzácia v týchto rečiach sa niesla zasneženými svahmi Slovenska. Prevahu však mala čeština, poľština a ruština, čoraz častejšie bolo počuť aj nemčinu a flámčinu. No a, samozrejme, slovenčinu, pretože hotelieri zaznamenali nárast domácej klientely.

Všeobecne sa dá povedať, že v tejto sezóne sa hostia ubytovávali na dlhší čas, vo väčšom predstihu, viac lyžovali, ale čerpali menej stravovacích služieb.

Vo Vysokých Tatrách je situácia oproti iným zimným strediskám odlišná. Podľa generálneho sekretára Zväzu hotelov a reštaurácií SR Mgr. Mareka Harbuláka tam v porovnaní s vlašajškom zimný turizmus mierne stagnoval. „Uspeli tí hotelieri, ktorí predávali pobytové balíčky so skipasom. Naznačuje to aj trend, ktorým by sa hotely mali uberať – ponúkať balíčky s takými službami, ktoré sú pre hosta zaujímavé. Aby ho

dobrá kvalita služieb a investície do lyžiarskych stredísk naozaj presvedčili, že stráviť zimný relax sa oplatí práve na Slovensku.“

To, že hosť nemal starosti s nákupom skipasu, pokladá za dôvod desaťpercentného nárastu obsadenosti s následným nárastom tržieb aj riaditeľ horského hotela Remata v Ráztočne Ing. Miroslav Kratka: „Skipas dostal klient priamo na recepcii, ponúkli sme ho v balíku služieb.“ Predpokladá, že ide aj o prvé plody spolupráce v rámci oblastnej organizácie cestovného ruchu Horná Nitra – Bojnice, ktorá sa spoločne prezentuje na webovej stránke, v propagačných materiáloch i na výstavách cestovného ruchu v Bratislave, Brne a Prahe.

Hotely s dobrou zimnou bilanciou sa zlepšili aj po stránke ekonomiky a rentability. Po období, keď sa bojovalo o udržanie na trhu takmer iba cenou za izbu, mohla v najúspešnejších hoteloch v Jasnej, Valčianskej doline a Vrátnej vzrásť táto bilancia viac než o pätinu. Žiaľ, vo Vysokých Tatrách cenu za izbu nepriaznivo ovplyvnila účasť

niektorých zariadení v zřavnených portáloch.

„Kvalitné služby hostia ocenili aj tak, že si pobyty rezervovali vo väčšom predstihu a na viac nocí. Súkromné príjmy však nepustia – finančne nie najpriaznivejšiu situáciu rodín si tak odniesli stravovacie služby. Hostia boli ochotní zaplatiť za lyžovačku a dobré ubytovanie, kompenzovali si to však v nižších výdavkoch na jedlo a pitie,“ charakterizuje sezónu Marek Harbulák. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že zaúradovala aj tzv. vyššia moc – dobré snehové podmienky na celom území Slovenska. V Nízkyh i Vysokých Tatrách sa zimná sezóna prvým jarným dňom nekončila; lyžovalo sa až do Veľkej noci.

Soňa Hudecová-Podhorná

SKÚTRE EŠTE VÝHODNEJŠIE
ZĽAVY OD 700€ DO 1000€
 Splátkový kalendár podľa dohody
Pri prevzatí skútra platba iba DPH (20%)

záruka 30 mesiacov

importér: Neresnícka cesta 3A, Zvolen
 tel.: 045/5324 003, 0903 810 150
 servis@autoraster.sk
www.autoraster.sk

obchodné zastúpenie: Motocentrum KM Stanislav Baláž, Hlavná 9, 059 21 Svit, e-mail: balazstano@pobox.sk
 tel./fax : 052/7755 169 0903 607 257 www.motocentrumkm.sk

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



**ASOCIÁCIA
INFORMAČNÝCH
CENTIER SLOVENSKA**

Námestie mieru č. 1
031 01 Liptovský Mikuláš
Tel.: +421/44/551 45 41
Fax: +421/44/551 44 48
E-mail: info@infoslovak.sk
www.infoslovak.sk
www.aices.sk

Súčasný stav cestovného ruchu na Slovensku je determinovaný snahou o zdefinovanie destinácií cestovného ruchu so silnou pozíciou charakteristickej značky, pričom prirodzeným lídrom v oblasti tvorby značky krajiny na Slovensku sú turistické informačné centrá (TIC). Zabezpečujú komunikáciu medzi klientom (domácim a zahraničným návštevníkom) a danou destináciou, ich činnosť ovplyvňuje spokojnosť návštevníkov a pomáha im vytvárať si pozitívny dojem o cieľovom mieste, preto je dôležité, aby podávané informácie boli kvalitné a personál centier ústretový.

V podmienkach globálneho trhu je cesta k zákazníkovi čoraz náročnejšia. Ak si chcú jednotlivé turistické informačné centrá zachovať silnú pozíciu lídra v oblasti tvorby značky destinácie, musia hľadať inovatívne spôsoby

Turistické informačné centrá a ich cesta ku kvalite

komunikácie nielen so zákazníkmi, ale i s partnermi v danej destinácii. Trh cestovného ruchu vytvára vhodné predpoklady a rovnaké príležitosti na uplatňovanie marketingového komunikačného mixu medzi zainteresovanými subjektmi – nositeľmi služieb, ako sú turistické informačné centrá, podnikatelia cestovného ruchu, orgány miestnej samosprávy, organizácie cestovného ruchu, ako aj miestne obyvateľstvo. Tí všetci musia spájať svoje sily s cieľom uspokojovať dopyt v cestovnom ruchu.

Napriek ambíciám tvorcov nového zákona č. 91/2010 o podpore cestovného ruchu s cieľom vybudovať a zlepšiť spoluprácu medzi jednotlivými subjektmi v destináciách prostredníctvom zakladania oblastných a krajských organizácií cestovného ruchu, ktorých partnerom sa mali stať turistické informačné centrá, zavedenie tohto zákona do života dokázalo pravý opak. Zle nastavený zákon na financovanie TIC spôsobil, že mnohí zriaďovatelia nepremyslene rušia a menia organizačné formy turistických informačných centier, čo vnáša do destinácií značný chaos. Jedinou možnosťou, ako zmeniť túto nepriaznivú situáciu, je prostredníctvom AICES a Zväzu cestovného ruchu Slovenskej republiky (ďalej ZCR SR) presadiť Národný systém kvality služieb cestovného ruchu, prostredníctvom ktorého by sa mohli nastaviť štandardy pre jednotlivé sektory CR, a tak zaviesť systém, kontrolu a riadenie kvality na profesionálnej úrovni, čo by v konečnom dôsledku aj zlepšilo postavenie TIC v destináciách cestovného ruchu na Slovensku. Odborná verejnosť v súčasnosti poukazuje na rozdiely v cestovnom ruchu v Čechách a na Slovensku, a to predovšetkým v oblasti vytvárania partnerstiev a spolupráce v oblasti destinačného manažmentu. Informačné centrá v Českej republike mali

v priebehu tohto programovacieho obdobia EÚ zo strany štátu vytvorené výborné podmienky na ich rozvoj a napredovanie v oblasti zlepšovania kvality služieb. Podarilo sa im realizovať Národný program kvality služieb cestovného ruchu, kde si mali možnosť informačné centrá zdefinovať štandardy služieb, certifikáciu a kategorizáciu a obhájiť tak svoju stabilnú pozíciu v rámci destinačného manažmentu regiónov Českej republiky. Situácia na Slovensku je diametrálne odlišná a podmienky na fungovanie turistických informačných centier sú absolútne nevyhovujúce. Preto v súčasnosti AICES ako jediná organizácia zastrešujúca turistické informačné centrá venuje pozornosť analýze úrovne poskytovaných služieb svojich členov a snaží sa ich štandardizovať, pričom logo AICES predstavuje značku kvality služieb poskytovaných turistickými informačnými centrami. Zároveň sa pokúša presadiť Národný systém kvality služieb CR, ktorého súčasťou by bol aj sektor turistických informačných centier. AICES zavedením minimálneho štandardu poskytovaných služieb TIC zavádza postupne proces riadenia kvality služieb CR v destináciách cestovného ruchu na Slovensku prostredníctvom trojstupňovej kontroly členej základne AICES. Vytvorenie Národného systému kvality služieb by bol určený nielen pre sektor TIC, ale pre všetky subjekty pôsobiace v CR, ktoré sú pripravené stále sa zlepšovať, a zvyšovať tak kvalitu služieb. Národný systém kvality služieb nie je systém, ktorý je určený len pre tých najlepších, ale je cestou, ako sa lepším subjektom stať a túto cestu jasne prezentovať aj pred svojím zákazníkom.

PaedDr. Ivona Fraňová, PhD.,
Ing. Katarína Macúchová,
Mgr. Filip Fraňo

Ing. Ján Macek – mladý sedemdesiatnik

Inšpiráciou na pripomenutie si významného životného jubilea tohto „pána v najlepších rokoch“ bol tohtoročný XXX. ročník pretekov lanovkárov a vlekárov v Liptovskom Jáne. Pri nahliadnutí do štartovnej listiny sme si totiž mohli v najstaršej kategórii mužov prečítať pri jeho mene rok narodenia – 1943, z čoho vyplýva, že oslava sedemdesiatky u neho pripadá práve na tento rok. Kto sa na pretekoch s ním stretáva, vie, že aj keď na tomto podujatí patrí medzi najstarších, svojim optimizmom, životným postojom, závideniahodnou životnou energiou, vždy dobrou náladou a vitalitou patrí skôr medzi tých mladých, medzi ktorými sa napokon cíti aj najlepšie. Liptáka Jana Maceka, narodeného v Pavlovej Vsi – pod Babkami, poznáme ako mimoriadne vitálneho človeka, čo doma neobsedí, preto ho možno stretnúť všade tam, kde sa na Slovensku okolo lyžovania niečo deje – či už na rôznych športových súťažiach, lyžovačke, pretekoch, lanovkárovských podujatiach a výstavách alebo aktivitách, či stretnutiach seniorov HS, ktoré v súčasnosti pomáha organizovať.

Mám dojem, že v tejto oblasti v rámci Slovenska všetkých pozná a zároveň je aj pamätníkom začiatkov výstavby a lyžovania v mnohých slovenských lyžiarskych strediskách, kde poznal a stretával ľudí, mená ktorých súčasníkom už nič nehovorí, ktorí však svojou snahou, zariadenosťou a ochetou odovzdať robotu navyše dokázali v uplynulej dobe lyžiarske strediská stavať a prevádzkovať. Vždy vie niečo nové a zaujímavé, má prehľad o aktuálnych veciach a novinkách v oblasti lyžovania, cestovného ruchu, fungovania lyžiarskych stredísk – ich rozvoji, plánovanej výstavbe, službách, cenách, návštevnosti, atrakciách a rôznych akciách.

Aby sme mohli najvýstižnejšie priblížiť jeho aktivity a vzťah k lyžovaniu, prírode, vlekom a lanovkám, musíme si predstaviť jeho pestrú životnú cestu.

Školské roky si odkrútil v základných školách v Bešeňovej, Liptovskom Michale, Liptovskej Teplej, Strednú školu spojovej techniky v Banskej Bystrici ukončil v roku 1961 a v roku 1966 mal za sebou aj štúdium na Vysokej škole dopravnej v Žiline (Katedra bloky a spoje) so zameraním na zabezpečovaciú techniku v doprave.



Už ako školopovinnému mu neboli cudzie športové aktivity, predovšetkým lyže. Prvým lyžiarskym strediskom, kde sa priučil lyžovaniu, bolo Malinô Brdo, na ktoré – ako spomína – chodil zaujímavým spôsobom: z domu na bicykli do Liptovskej Teplej, odtiaľ vlakom do Ružomberka a potom pešo cez Kalváriu na Malinô Brdo. K tomuto stredisku sa viaže aj jeho spomienka na starého pána Bradiaka, vlekára, s ktorým sa dalo na nejakej tej gratis jazde na vlekú dohodnúť za primeranú pomoc pri prevádzke.

Popri lyžovaní skúšal ako vysokoškolák aj horolezectvo, keď sa v škole stal členom horolezeckého oddielu VŠD Žilina. Tieto dva športové záujmy ho dovedli až do Horskej služby, ktorej je od roku 1973 až dodnes aktívnym členom. Svoje organizačné schopnosti teraz využíva pri činnosti klubu seniorov HS, ktorí medzi iným zrealizovali napríklad myšlienku symbolického cintorína na Ostredku v Jasnej.

K doprave a neskôr aj k lanovej doprave sa dostal v roku 1967, keď v rámci nástupnej praxe absolvoval dopravný zázvuk na železničnej stanici v Starom Smokovci. Do zamestnania nastúpil v Strojárňach v Považskej Bystrici. Tu pokračoval v lyžiarskych aktivitách prácou v Lyžiarskom oddiele TJ ZVL, ktorá bola v tých časoch silnou telovýchovnou jednotou a pôsobila vo viacerých lyžiarskych strediskách. Tu ako člen lyžiarskeho oddielu začínal pri prevádzke na vlekoch v lyžiarskych strediskách v okolí Považskej Bystrice. Bol pri začiatkoch výstavby a prevádzky v LS Čeranka a LS Mojtiň. Neskôr sa stal predsedom OV LZ v Považskej Bystrici, a tým sa otvorila etapa výkonu jeho ďalších funkcií. Pracoval v orgánoch telovýchovy (krajský výbor ČSZTV), v roku 1976 bol vedúcim lyžiarskej súťaže žiakov Stredoslovenského kraja. Rok bol aj vedúcim tajomníkom ČSTV v Považskej Bystrici. Počas tohto pôsobenia bol aktívny pri budovaní LS Čeranka-Kolárovice, LS Javorníky, LS Maríková, LS Papradno, svahu

a LV s umelou hmotou v Považskej Bystrici. V tomto období sa začala aj jeho spolupráca so záujmovým združením Lanovky a vleký, ved' TJ ZVL Považská Bystrica bola jedným z jeho zakladajúcich členov. V združení dlhé roky pracoval ako člen predstavenstva, bol členom redakčnej rady časopisu, spolupôsobil pri dôležitých rozhodnutiach a činnostiach združenia. Dá sa povedať, že dodnes s týmto záujmovým združením spolupracuje. Pomáha nám pri pretekoch lanovkárov a vlekárov, svojimi kontaktmi dokáže zabezpečiť ceny od sponzorov, vždy ponúkne pomoc pri príprave medzinárodných výstav INTERLAVEX. Osobne rád spomína na zahraničné tematické zájazdy organizované záujmovým združením do alpských lyžiarskych stredísk, kde sa chodilo v tých časoch za poznáním a získavaním skúsenosti v oblasti OHZD, prevádzky, výstavby stredísk, zasnežovania, úpravy a značenia tratí, lístkových systémov a za množstvom iných zaujímavostí a poznatkov.

Neskoršie, v súvislosti so zmenou zamestnania, sa po odchode z Považskej Bystrice dostal do Nitry, kde bol predsedom výboru LZ pri OV ČSTV, a tu spoznal aj lanovkárov s LD Nitra-Zobor, Ing. P. Raučinu a Petra Rumančíka.

K prevádzke lanoviek sa dostal až v neskoršom veku po skončení posledného zamestnania v Ústave priemyslového inžinierstva na Slovensku. Po predčasnom odchode do dôchodku si našiel zamestnanie v LS Jasná-Otupné, kde okúsil pravý lanovkárovský život ako obsluha LD. Na toto obdobie, v rámci ktorého spoznal fungovanie najväčšieho Slovenského lyžiarskeho strediska, tiež rád spomína. Popri tejto práci sa v lete zamestnal aj na letnom kúpalisku v Liptovskom Jáne, kde – ako vraví – vykonával všetky funkcie od strážníka až po vedúceho kúpaliska.

Po výpočte jeho aktivít je jasné, že počas svojho pôsobenia postihol toho naozaj dosť. Stretol sa a spoznal s množstvom ľudí z oblasti telovýchovy a športu, ako aj lyžiarskych stredísk a s mnohými sa stretáva dodnes. Je obdivuhodné, ako mu toto pracovné tempo a aktívny život vydržali prakticky až do týchto dní.

Pri oslave sedemdesiatky mu preto za LAVEX Liptovský Mikuláš do ďalších rokov prajeme pevné zdravie, množstvo ciest, veľa lyžovačky, turistiky, cyklistiky, aby mu dobrá nálada a optimizmus aj ďalej spríjemňovali život a aby sme sa s ním mohli stretávať pri rôznych lanovkárovských podujatiach, športových akciách i iných zaujímavých príležitostiach.

Spracoval: P. Grieb



DirectDrive
+
LeitDrive

UNIKÁTNA TECHNIKA POHONU PRE VÁŠ ÚSPECH.

CONNECTING
NATURE & TECHNOLOGY

S naším, u lanových dráh jedinečným, priamym pohonom Direct Drive dosahujeme výrazné zníženie hluku a spotreby energie, pretože vzhľadom k chýbajúcej prevodovke nedochádza k stratám spôsobených trením a zároveň nie je nutné použitie olejov.
Inovatívna technológia pre Váš úspech.



LEITNER
ropeways

V tomto čísle časopisu LAVEX Info v rubrike Lanovkári, ako ich nepoznáme by sme chceli predstaviť kolegu, ktorý nie je medzi nami až taký známy. A to preto, že ešte v roku 1992 odišiel z Jasnej na základe ponuky LAVEX-u s ďalšími dvoma kolegami na stáž do Rakúska, kam počas zimných sezón chodí pracovať doteraz. Keďže pôsobil vo viacerých lyžiarskych strediskách, na výstave INTERALPIN v Innsbrucku sme sa dohodli, že sa o jeho zážitkoch v rakúskych strediskách spolu pozhovárame. Dôvodom na to bola aj skutočnosť, že pán Ján Antoška, o ktorom je reč, oslávi v tomto roku 50 rokov.

*** Ako lanovkár si na Slovensku dlho nepobudol. Ako a kde si začínal, ako si sa dostal do Rakúska?**

- Narodil som sa pod Západnými Tatrami v obci Žiar, kde je v prevádzke lyžiarske stredisko Dolinky, takže v kontakte s prírodou som bol od malička. Po ukončení strednej poľnohospodárskej školy, smer opravár poľnohospodárskych strojov,

som štyri roky pracoval na jednotnom roľníckom družstve. Stále viac ma to však ťahalo k horám, a keď som sa dozvedel, že v Jasnej hľadajú vodiča na Pisten Bully, prihlásil som sa. A tak som v roku 1988 nastúpil do Interhotelov Ružomberok – najskôr ako staničný pracovník na lanovke Jasná – Chopok. Bola to lanovka Von Roll, už vtedy najmenej 30-ročná. V lete som robil na lanovke a v zime na snežnom pásovom vozidle PB 200 D; v tých časoch boli v Jasnej len tri. Čas plynul, prišiel



Hraničný spik smer Švajčiarsko



Ján Antoška – päťdesiatka sa blíži

pád komunizmu a s ním možnosť bez väčších problémov vycestovať za hranice. Mojim veľkým snom bolo dostať sa do Álp a jazdiť na Kässboreri. A keď sa v roku 1992 naskytla prvá príležitosť, ponuka od Lavexu na obsadenie miesta do 3-člennej posádky na stáž do St. Antonu am Arlberg, okamžite som sa prihlásil. To tretie miesto bolo totiž voľné, keďže sa nastupovalo pred Vianocami a bola to len stáž s minimálnou odmenou. Iniciatívne som zašiel za šéfom Lavexu pánom Míšom a po príjemnom rozhovore som sa dostal do prvej skupiny, ktorá išla na skusy do sveta.

*** Aké boli tvoje začiatky a prvé zážitky?**

- Do cieľa sme došli šťastlivo, aj keď na druhý pokus. Pred Innsbruckom sme totiž neodbočili na Bregenz, ale rovno na Brennen. Veď kto mohol hneď na prvý raz uhádnuť ten správny smer?! A kým sme vytiahli mapu, už sme boli za odbočkou. Keď sme konečne po 18 hodinách dorazili do St. Antonu am

Arlberg, boli sme vyštavení ako psy a ešte stále sme poriadne nevedeli, kde sa nachádza naša hosťiteľská firma. Darmo sme pozerali na všetky strany, nikde nebolo ani ducha, a tak sme smelo vošli do prvej krčmy. Keďže jazykovo sme boli na tom slabšie, vedeli sme len pár základných slov na prežitie, „Bier und Danke“ a tak podobne, teda až na Luba Mica, ten bol na tom lepšie, nuž nám majiteľ krčmy musel rukolapne vysvetliť, ktorým smerom sa máme vybrať. Posilnení sme sa konečne dostali do firmy Arlberger Bergbahnen. Mimochodom, po čase sme zistili, že práve spomínaná krčma je miesto, kde sa stretávajú všetci výťahári, ratrakisti, učители lyžovania. Keď sme tam znovu zavítali, šéf pán



Moja práca na Leitneri 500 W v St. Antone am Arlberg

Salner nás už z diaľky zdravil ako starých domorodcov a zvyšok krčmy len „čumel“, čo to prišli za špecialisti. *** Čo ste tam vlastne robili? Aká bola tvoja ďalšia pracovná kariéra?**

- Vo firme Arlberger Bergbahnen sme mali byť len pozorovateľmi, podľa slovenských predstáv ruky do vreciek a pozorovať, ale oni nás



Kontrola kanónov

smelo zapojili do pracovného procesu aj bez znalosti jazyka. Zo začiatku nás prideliili do dielne, kde sme pomáhali pri revíziách vlekov, všetko značky Doppelmayr, pomáhali sme pri nahadzovaní snehu na stopy pod vlek. Bola to ťažká robota – celé dni behať s „Hexou“, teda lopatou jedenkrát jeden meter, ale odmenou nám bolo za to prekrásne prostredie vysoko v horách v nadmorskej výške 2 600 m. Pre nás to bol balzam na oči. A tá lyžovačka v nekonečných pláňach, to bol zážitok na celý život! Keď sa začala sezóna, rozdelili nás po zariadeniach. Ja som robil na dvojevleku Doppelmayr v nadmorskej výške 1 800 m v St. Christophe. Práca to nebola zlá, ale mňa to ťahalo stále do dielne k vysnívaným ratrakom. Cesta to nebola ľahká! Najskôr som musel obhliť svoju školu a znova robiť praktické skúšky na WIFI inštitúte v Innsbrucku, a až potom ma prijali za mechanika.

*** Ako si pokračoval ďalej? Dostal si sa konečne k vysnívanej práci ratrakára?**

- Keďže som tu bol len druhú zimu, prideliili ma najskôr na zasnežovanie. Písal sa rok 1994 a zasnežovanie sa rozvíjalo len celkom pomaly, na „Oste“, ako nás tu volajú, ešte o tom čude ani nepočuli. Začiatky boli ťažké najmä čo sa týka jazyka. Postupne som sa zdokonaľoval, nakúpil som učebnice a po večeroch som sa drvil nemčinu. Prinieslo to úspech a po dvoch zimách

som bol šéfom pre zasnežovacú časť – najskôr pre Galzig, ktorá je v 2100 metrov nad morom, a neskôr aj pre časť Habri. Mal som na starosti asi päťdesiat zasnežovacích kanónov a čerpacie stanice, kde sa voda na zasnežovanie s 1350 m tlačila cez medzistanicu Zamermoss až do Kapall s nadmorskou výškou 2333 metrov. Tu mali kanóny Sufag, ktoré boli po dvoch umiestnené na PB 170. Museli sme ich každý večer alebo aj počas prevádzky premiestňovať podľa stavu snehu a vetra. Nebola to ľahká práca, vždy bolo treba ručne navíť aspoň 50 metrov elektrický kábel s priemerom 5 cm a aspoň 60 metrov hadice. Čo sa týka stacionárnych kanónov, tých tu bolo len zopár. Práca to bola ťažká, ale zaujímavá. Jazdil som tu na rôznych strojoch, ako sú skútre, štvorkolky, šesťkolky, na traktoroch AEBI a na rôznych Pisten mašinách. Keďže stredisko Arlberger Bergbahnen patrí medzi Top 10 v Európe, testujú si tu rôzni výrobcovia svoje produkty, a tak som mal česť robiť s rôznou zasnežovacou technikou od Sufagu cez Leitner, Areko, Lenko, York, HKD až po Latemar, terajší Technoalpin. Spoznal som veľa zaujímavých ľudí, jeden bol až hen z Austrálie. Skúseností som nabral neúrekom, pri zasnežovaní som bol až do roku 2000, teda sedem zím. Keď som sa vrátil na Slovensko a chcel



Moja motorka, s ktorou som urobil 20 000 km v Tirolských a Švajčiarskych horách

sa s niekým o tejto zaujímavej robote porozprávať, záujem bol mizerný. Prišiel rok 2001 a mne sa konečne splnil sen – mohol som konečne jazdiť celú zimu len na Pisten mašinách. Dostal som mašinu Leitner 500 DW s navijakom a bol som pridelený pre časť strediska Galzig, kde som upravoval zjazdovky od 1 800 m do 2 700 m, až pod vrchol Valugi. Aj keď som mal skúsenosti s jazdou na rôznych ratrakoch, mal som problém dostať sa až celkom nahor. Neraz sa stalo, že za noc napadlo 1,5 až 2 metre nového ľahkého snehu, a potom bol výjazd do horných častí ťažký. Veď moja mašina vážila 11 ton! Za zimu som nabral veľa nových skúseností, veď len na lane som narobil 800 motohodín. Práve rok 2001 bol v St. Antone am Arlberg svetový pohár v lyžovaní, a tak som aj tu upravoval zjazdovky. V tom čase som bol jediný na Slovensku, ktorý jazdil na strojoch s navijakom. Keď som o tom rozprával na Slovensku po strediskách, aká je to super výhoda a rýchla úprava s minimálnou spotrebou, odpoveď znela: to je zbytočnosť, my to upravujeme aj bez navijaka a nemáme s tým nijaké problémy. Veď čas ukáže...

*** Zužitkoval si už nejakú svoje vedomosti aj na Slovensku?**

- V zime 2001/2002 som dostal ponuku pracovať pre Ski Engineering, terajší Techno Alpin East Europe, kde som mal na starosti predvádzanie zasnežovacej techniky a celkovú prezentáciu noviniek. Robota to bola veľmi zaujímavá, len som sa nezhdol s vedením firmy a strácal som aj nemčinu, nuž som sa znovu rozhodol pre návrat do Rakúska. Po rôznych štrapáciach som sa dostal do Ischglu, kde sa mi v roku 2003 podarilo zamestnať na lanovke Funitel Silvretta Seilbahn AG. Aby som dobre vedel ovládať túto lanovku, musel som si preštudovať návody na obsluhu a prevádzkový predpis, všetko, samozrejme, v nemčine. Aj keď nemčina v Tirolsku nestačí. Každá dedina má svoj dialekt a rozumieť mu



V plnom nasadení

je ťažké. Napr. v nemeckom jazyku to znie „Hat Dir etwa jemand etwas gesagt?“, čo znamená „Povedal ti niekto niečo?“, v paznauvskom dialekte je to „Hat D'r oeppa oepper oeppas gesagt?“ Nuž nebolo jednoduché uchytiť sa tu a vydržať osem sezón. Muselo tu byť obojstranné pochopenie. Mal som dobrých kolegov a, samozrejme, aj šéfov. V tom čase som bol jediný človek zo Slovenska,

ktorý pracoval na lanovke typu Funitel. Lanovka to bola skutočne moderná, vybavená rôznymi bezpečnostnými prvkami od RPD, BEROS, kontrolou uzatvorenia čelustí, impulzným snímačom a ďalšími bezpečnostnými elektronickými doplnkami. Osobitosťou na tejto lanovke bolo to, že sa skladala z dvoch úsekov bez potreby prestupovania. Pod jednou strechou sa potom nachádzal pohon prvého úseku a španovanie druhého úseku. Bolo to dosť zaujímavé aj pre oči, lebo sa tu križovalo osem lán s priemerom 47 milimetrov. Ďalšou zvláštnosťou tejto lanovky bolo lano, ktoré sa na každom úseku skladalo z jedného kusa, pričom bolo asi 8 kilometrov dlhé. Veľa hostí sa pýtalo, ako to vlastne funguje, keď sa jedným smerom pohybujú dve laná súčasne. Je to zaujímavá lanovka najmä čo sa týka prevádzky vo vetre. Aj tu som nabral veľa skúseností z obsluhy, a keď som sa dozvedel, že

v Jasnej idú stavať Funitel, hneď som sa prihlásil a chcel som sa podeliť s mojimi skúsenosťami, získanými počas osemročnej sezóny. Záujem bol, ale len taký povrchný. Keď som videl, ako je to na Slovensku, pobral som sa späť do Rakúska. Nedá mi to však nepovedať, že Slovensko je ako pod lopúchom: krásna krajina, ale v Rakúsku neznáma. Je to škoda, lebo aj ja keď sa po pol roku vraciam konečne domov a vidím ten „bordel“ okolo a rozbité cesty, hneď sa mi žiada vrátiť do čistučkého Tirolska. Len dúfam, že sa už konečne preberieme...

* A čo bude ďalej?

- Momentálne som stále v Rakúsku, a pokiaľ mi zdravie bude slúžiť, rád by som tam zotrval až do dôchodkového veku.

Ďakujeme za rozhovor.

M. Grešo

Skvelá lyžovačka na výborne zasnežených tratiach. Ubytovanie a stravovanie priamo v stredisku. Bezplatné parkovanie s kapacitou takmer 500 parkovacích miest. Príjemné prostredie pre deti aj dospelých. Možnosť využitia lyžiarskej a snowboardovej školy a škôlky, špičkového servisu a požičovne lyžiarskych a snowboardových potrieb. ŠPORT, RELAX a ZÁBAVA, to je SKI VITANOVÁ Vrchdolíny. To je stručná charakteristika lyžiarskeho strediska, ktoré si v slogane uvádza: „Stredisko s najkrajším výhľadom na Tatry nájdete na Orave len v SKI VITANOVÁ.“ Rozhovor o stredisku nám poskytol jeho majiteľ a manažér Ing. Jozef Sitek.

* Vaše lyžiarske stredisko patrí medzi najmladšie na Orave, a možno aj na Slovensku. Čo vás podnietilo, že ste sa rozhodli v nie príliš známom pohorí Skorušinských vrchov vybudovať lyžiarsky areál?

- Rozhodnutiu realizovať projekt predchádzala podrobná analýza dlhodobej stratégie udržateľnosti projektu. Naším cieľom bolo zabezpečiť komplexnosť služieb v oblasti cestovného ruchu, ponúknuť kvalitné služby s celoročnou

prevádzkou, čím by sa zároveň stabilizovala zamestnanosť v regióne a došlo by k ekonomickému rozvoju v nových aktivitách. Zámerom projektu bolo vybudovať centrum športových, rekreačných, spoločenských a wellness služieb s celoročnou prevádzkou s využitím prírodných zdrojov danej lokality, čo by zabezpečilo ekonomickú návratnosť, trvalú udržateľnosť, zamestnanosť a konkurencieschopnosť s ekonomickým prínosom pre oživenie regiónu, v ktorom je situovaný. Daná oblasť sa totiž nachádza v pohraničnej oblasti s dobrým prepojením do Poľska; hraničný prechod Suchá Hora – Chochołów sa nachádza len 5 km od



strediska a hraničný prechod Trstená – Chyžne 10 km. Na dosah sú Oravská priehrada, Roháče a Liptov. Termálne kúpaliská v Oraviciach a na Liptove sú tiež len na skok. Lyžiarsky areál sa nachádza 22 km od Zakopaného a je vyhľadávaným strediskom aj pre lyžiarov z Poľska.

* Kedy sa začalo s výstavbou strediska?

- O výstavbe lyžiarskeho strediska SKI Vitanová sa rozhodlo už v roku 2006 – 2007 s následným vykúpaním pozemkov. Po vykonaní ekonomickej analýzy sa firma OVP Orava rozhodla tento projekt financovať. Bolo to v čase ekonomického rastu, pri dostatočnom počte turistov, osobitne z Českej republiky. V prvej etape bolo cieľom vybudovať zjazdové trate vrátane zasnežovania pre všetky skupiny užívateľov – deti, začiatočníkov i pokročilých, a s tým súvisiace zariadenia potrebné na prevádzku a pre služby zákazníkom v zimnom období, zriadiť požičovňu športových potrieb a lyžiarsku školu.

* Čo všetko dnes stredisko ponúka?

- Je to celý sortiment potrieb pre rekreačné lyžovanie tak, aby zákazníci boli spokojní. Konkrétne je to:
- lyžovanie na piatich zjazdových tratiach v dĺžke od 1 100 m do 1 800 m,
- lanová dráha UNIFIX – POMA s dĺžkou 968 m má kapacitu prepravy 3 600 osôb/hod.,
- ubytovanie pre približne 46 osôb, čo využívajú hlavne školy pre žiakov na lyžiarske výcviky,
- vleč TATRAPOMA s dĺžkou 1000 m a prepravnou kapacitou 600 osôb/hod., ako aj vleč S-170 s kapacitou 80 osôb/hod.,
- zjazdové trate 1, 2, 3 a 4 majú zasnežovací systém a v prípade nedostatku prírodného snehu máme možnosť zabezpečiť prevádzku umelým zasnežovaním,
- v stredisku je reštaurácia

s celodennou prevádzkou a bufet rýchleho občerstvenia,
- ponúkame možnosť zapožičania kompletnej lyžiarskej a snowboardovej výstroje, spolu s kompletným servisom,
- nelyžiar a začiatočníci môžu využiť služby lyžiarskej školy a školených inštruktorov lyžovania a snowboardovania,
- počas prevádzky strediska je zabezpečená základná zdravotná služba
- bezplatné parkovanie osobných vozidiel s kapacitou 600 parkovacích miest.

* Ako sa vydarila hneď prvá lyžiarska sezóna po otvorení strediska, aké boli reakcie návštevníkov?

- Žiaľ, musíme konštatovať, že prvá sezóna bola nešťastne spojená s prijatím spoločnej európskej meny (1. 1. 2009) a nástupom ekonomickej krízy, čím došlo k podstatnému zníženiu počtu návštevníkov, a teda aj celkových plánovaných tržieb. Aj následným hodnotením ekonomických ukazovateľov za uplynulé sezóny môžeme konštatovať, že naše očakávania z investícií sa nespĺnili a rozhodnutie o realizácii tohto projektu teda nemôžeme hodnotiť ako najlepšie.

* Pôvodný zámer predpokladal výstavbu v stredisku vo viacerých etapách. Napriek tejto neutešenej situácii počítate s realizáciou ďalších etáp?

- Celý projekt bol rozdelený do troch etáp. V súčasnosti je stredisko vybudované tak, aby poskytovalo komplexné služby pre návštevníkov. V pláne je vybudovať ešte polyfunkčný objekt s bazénom, hotel a penzión, bobovú dráhu, autokemping, športové ihrisko, spevnenie parkovacích plôch.

* Takmer všetky lyžiarske strediská boli v posledných sezónach do



značnej miery poznačené krízou a úbytkom návštevnosti najmä poľských lyžiarov. Ako sa to prejavilo vo vašom stredisku?

- Návštevnosť poľských lyžiarov sa postupne stabilizuje, ale značne poklesol počet lyžiarov z Českej republiky i našich domácich návštevníkov.

* Aké formy marketingu využívate na udržanie si klientely prípadne na získanie nových klientov a akými novinkami by ste chceli pritaiahnuť návštevníkov v budúcnosti?

- Marketingu sa venujeme pravidelne. Využívame médiá v Poľsku a na Slovensku. Formou ponúk oslovujeme vytípané organizácie, školy, turistické kancelárie... Každý rok zlepšujeme služby pre návštevníkov, a to rozšírením zjazdoviek, širšou ponukou tradičného občerstvenia – napríklad oravskej zabijačky každú sobotu. Do budúcnosti uvažujeme aj s nočným lyžovaním.

* Aké organizované podujatia sa v stredisku už uskutočnili a čo by ste chceli zaviesť ako tradíciu, čo by zároveň poslúžilo stredisku ako reklama?

- V stredisku sme uskutočnili viacero kultúrno-spoločenských podujatí, lyžiarskych pretekov pre mladých lyžiarov, charitatívnych akcií a ako tradíciu chceme zaviesť už spomínanú „sobotnú zabijačku“.

M. Grešo

Hrubý Jeseník, Morava – Česká republika

Pred sezónou 2012/13 dokončila spoločnosť TechnoAlpin niekoľko zaujímavých menších projektov v oblasti Hrubého Jeseníka na Morave v Českej republike. Táto zaujímavá lyžiarska a turistická oblasť s početnými lyžiarskymi strediskami počas posledných rokov zaznamenala významné investície a stáva sa popri Krkonošiach najdôležitejším regiónom pre lyžiarskych nadšencov nielen v Českej republike. Je veľmi potešiteľné, že pri skoro všetkých bol TechnoAlpin a dokázal svoje postavenie lídra na trhu technológie zasnežovania.

Lyžiarske stredisko SKIAREÁL KOPŘIVNÁ prešlo minulý rok veľkým rozšírením a rekonštrukciou a významne sa zapísalo do povedomia celého regiónu svojím komplexným prístupom k návštevníkom. Od minulej sezóny sa tiež plne spolieha na expertov z TechnoAlpinu.

„Za minulý rok sa tu odvíjala výborná robota,“ pochvaľuje si Libor Petřů, vedúci strediska, „Veľká spokojnosť je s celkovým prístupom spoločnosti TechnoAlpin, od návrhu cez riešenia až po servisné výkony. Takto si predstavujeme spoluprácu!“ Po úspešne zvladnutej sezóne je na tento rok naplánovaná hneď druhá etapa rozšírenia, ktorá

Ski Centrum Říčky v Orlických horách

Lyžiarsky areál SKI CENTRUM ŘÍČKY sa nachádza v Orlických horách v Českej republike. Vďaka svojej nadmorskej výške, modernej lanovke, výhodnej orientácii zjazdových tratí, ich dĺžke a rozmanitosti patrí medzi jedno z najlepších stredísk zjazdového lyžovania v Orlických horách a zároveň k popredným strediskám v Českej republike.

Stredisko je každoročne usporiadateľom medzinárodných pretekov SKIINTERKRITERIUM v žiackych kategóriách v slalome a obrovskom slalome. Ich história siaha až do roku 1962 a sú jedným z desiatich pretekov usporiadaných pod hlavičkou FIS, ktoré sa konajú v Európe a v Kanade. Na podujatí sa pravidelne zúčastňuje priemerné okolo 180 pretekárov z 20 krajín. Zo súčasnej špičky tam pretekali napríklad Šárka Záhorová, súrodenci Kosteličovi z Chorvátska, Nórika Loesethová či Slovenka Veronika Zuzulová.

V roku 2011 sa vedenie strediska rozhodlo nahradiť už nevyhovujúci a zastaraný systém technického zasnežovania. Komplexný návrh zasnežovania z dielne expertov TechnoAlpinu zaujal efektívnym a vysoko výkonným riešením a počas leta pred sezónou 2012/13 bola táto

zdvojnásobil celkovú kapacitu čerpacej stanice a pribudne okrem iného aj nové delo TF10AA na 10 m ramene.

Realizovaný projekt v skratke: ČS 1x30 l/s, potrubie ALVENIUS 1,3km, 17 hydroboxov, snežné kanóny 5x M18P, 1x T60. Podobne aj lyžiarsky areál SKI MYSÁK sa spolieha od minulej sezóny výhradne na expertov z TechnoAlpinu. Lyžiarske stredisko sa rozšírilo o dve nové zjazdovky a nová technológia TechnoAlpin tak zabezpečuje technický sneh pre kompletne celé stredisko. „Spolupráca s TechnoAlpinom sa začala v roku 2012, keď sme začali postupne modernizovať naše stredisko“ hovorí Jaroslav Lukeš, vedúci strediska Ski Mysák v Karlově pod Prádem. „Jedným z cieľov bolo aj vybudovať kvalitný a efektívny zasnežovací systém. Spoločnosť TechnoAlpin naše požiadavky splnila a priblížila nás bližšie k vysnenému cieľu!“ Do budúcnosti je naplánovaný ďalší rozvoj najmä do oblasti automatizácie zasnežovania strediska a tiež novej lanovej dráhy.

Projekt v skratke: ČS 1x30 l/s, potrubie ALVENIUS 1,1km, 15 hydroboxov, 5x snežný kanón M18C.

Na druhej strane Jeseníka sa nachádza stredisko rodinného typu SKIPARK FILIPOVICE, ktoré poskytuje lyžovanie pre každé vekové kategórie. Na stredisku sa dlhodobo spoliehajú na technický sneh od TechnoAlpinu a na sezónu 2012/13 doplnili svoju flotilu diel o ďalších šesť automatických snežných kanónov! A s automatickými kanónmi sú veľmi spokojní. „Lepšia efektívnosť, vyššia produktivita snehu a väčšia odolnosť voči klimatickým zmenám“, hovorí Miroslav Páral, majiteľ strediska, „a tiež pohodlnejšia obsluha pre našich snowmanov.“

technológia realizovaná a uvedená do prevádzky. Už počas prvých mrazov sa ukázala sila a výkonnosť celého systému. Desiat plnoautomatických snežných kanónov T60 a centrálné ovládanie ATASSplus dokázali v rukách šikovných snowmanov za rekordne krátky čas zasnežiť celé stredisko a otvoriť sezónu ako jedno z prvých lyžiarskych stredísk.

Prijemným prekvapením bolo ovládanie celého systému pomocou ATASSplus. „Dosiahla sa ním vysoká kvalita snehu a šetriť sa aj náklady!“ – hovorí Petr Kánský, vedúci strediska, a dopĺňa: „Sezóna bola chudobná na prírodný sneh, preto sme sa museli spoliehať takmer výhradne len na technické zasnežovanie. Teraz pokrýva 100 % všetkých tratí a efektívnosť celého zasnežovania i kvalita snehu sa preukázala tak pri hraničných, ako aj nízkych teplotách.“ Rovnako riadenie a ovládanie snežných kanónov na Lifté pomocou technológie bluetooth len doplnilo high-tech riešenie celého systému.

Po sezóne vedenie strediska a zamestnanci absolvovali v priestoroch sídla v Bolzane školenie, spojené s prehliadkou výroby i celej budovy, kde si doplnili a prehľadli vedomosti a zručnosti tak v oblasti ovládania systému, ako aj pri údržbe a servise.

Pre nasledujúce sezóny je naplánované doplnenie systému o ďalšie snežné delá, pričom sme presvedčení, že nový kanón TF10 len potvrdí u zákazníka kvalitu a vysokú technickú úroveň technológie TechnoAlpinu.

Projekt v skratke: snežné kanóny 2x T40AM, 2x M18AM, 2x PIANO-A.

DOLNÍ MORAVA RELAX & SPORT RESORT patrí medzi popredné lyžiarske stredisko v regióne. Pred sezónou 2012/13 sa spolupráca rozbehla aj so spoločnosťou TechnoAlpin, čoho výsledkom je dodávka a montáž technológie do trasy zasnežovania na lyžiarske stredisko.

Projekt v skratke: 800 m potrubia ALVENIUS, 13 hydroboxov.



Myšák



Filipovice



Říčky

Projekt v skratke:

1 čerpacia stanica 2x 25l/s
2x trafostanice 100kVA a 630kVA
5 343 metrov potrubia Halberg
66x nadzemných odberných hydroboxov (hydrant + elektrant)
8x T60AM,
2x T60AT Lift 4,5m a 2 podzemné šachty
centrálné riadenie ATASSplus

TECHNOALPIN®
snow experts

Licencia na snehu Supersnow 700

Nový automatický snežný kanón Supersnow 700 sa zásluhou rozsiahlej inovácie dostáva na nedostupnú úroveň v zasnežovacej technike. Supersnow 700 mal svoju premiéru na výstave InterAlpin 2013 v Innsbrucku.

Cieľavedomá práca, stovky štúdií a testov nám umožnili skonštruovať bezporuchový snežný kanón, ktorý

spotrebuje minimum energie, produkuje veľké množstvo snehu najvyššej kvality a zároveň je extrémne tichý s jednoduchou obsluhou.

Inovatívne riešenia

Výhody Supersnow 700 sú výsledkom niekoľkých inovácií vrátane nových keramických dýz TwinC odolných voči odieraniu, čoho dôsledkom je väčšia produktivita kanóna. Je to otázka inovácie keramickej vložky, ktorá je charakteristická vysokou odolnosťou na opotrebovanie pri prietoku vody znečistenej časticami piesku, alebo inými nečistotami, ktoré nezachytí filter. Keramická vložka tiež umožnila ideálne vyregulovanie prietoku vody, garantuje zachovanie nastaveného uhlu rozprašovania aj po mnohých sezónach práce. Nezvyčajná jednoduchosť montáže a demontáže dýzy spôsobuje, že ich servisovanie si vyžaduje nezvykle málo času.

Vďaka inovatívnemu hydraulickému systému riadenia namiesto tradičného elektrického Supersnow 700 spotrebuje asi o 30 % menej energie ako predchádzajúce modely, a až o 50 % menej energie ako kanóny iných výrobcov vo svojej triede. Snežný kanón potrebuje maximálne 17,5 kW. Hydraulické riadenie otáčania, zdvihu turbíny a taktiež hydroventilov – to je garancia bezporuchovej práce snežného kanóna za každých podmienok.

V Supersnow 700 je osadený úplne nový štrbinový filter. Je oveľa presnejší a trvácnejší ako konvenčné sieťové filtre a na očistenie filtračnej vložky postačuje len voda. Okrem toho špeciálna konštrukcia a ľahká dostupnosť znemožňuje možnosť poškodenia pri čistení.

Bezpečnosť na najvyššej úrovni

Automatický snežný kanón Supersnow 700 má inštalovaný lopatkový kosákový ventilátor. Jeho výhodou je vyššia miera efektívnosti a tichšia prevádzka. Štartovanie motora ventilátora je pomocou „Soft Startu“, čo umožňuje plynulý rozbeh pri štarte kanóna a chráni ventilátor pred poškodením v prípade námrazy. Na zaistenie maximálnej šetrnosti voči prírode sa v Supersnow 700 používa ako náplň v hydraulickom systéme vysokokvalitný olej, ktorý spĺňa najvyššie ekologické štandardy. Je biologicky rozložiteľný – rozkladá sa vplyvom slnečných lúčov a mikroorganizmov nachádzajúcich sa vo vode. Proces rozkladu a tiež jeho produkty nemajú negatívny vplyv na životné prostredie.

Nezvykle tichá prevádzka

a jednoduchá obsluha

Turbína Supersnow 700 má úplne novú konštrukciu. Spolu s ostatnými našimi inováciami priniesli zníženie úrovne hlučnosti kanóna pri jeho prevádzke. Moderné materiály, z ktorých je vyrobený

Supersnow 700, splnili svoj účel, a tak snežný kanón váži len cca 500 kg (bez podvozku). Vďaka tomu je jeho transport bezproblémový.

Pri projektovaní a konštrukcii našich výrobkov sa špecialisti zo Supersnowu sústreďujú na užitočnosť a ergonómiu, preto je nový snežný kanón Supersnow 700 vybavený ovládacím panelom, ktorý možno v každej chvíli zdemontovať, presunúť na iné miesto, ako je napríklad podstavec vložníka, a za pomoci predĺžovacieho kábla pripojiť ku kanónu. Je to ideálne riešenie pre malé strediská, ktorých vlastníci nechcú investovať do bezkáblového panelu na riadenie kanóna na vložníku. Okrem toho každý kanón môže byť riadený pomocou špeciálneho diaľkového ovládania, pripojeného ku kanónu. Kto oceňuje ešte väčšie pohodlie, môže obsluhovať celý systém zasnežovania prostredníctvom bezdrôtového diaľkového ovládania (pilot).

Supersnow 700 si zaslúži vašu pozornosť

Supersnow 700 je snežný kanón, s ktorým zasnežovanie vstupuje za doteraz nepoznané obzory. Množstvo inovácií a konštrukcia z najnovších materiálov – to sú skutočne dôvody, prečo nemôžeš bez povšimnutia prejsť okolo snežného kanóna Supersnow 700.

Text: Rafal Topolski
Foto: archív firmy Supersnow





„Hory sú našim svetom“ a našim cieľom je tento svet spoznávať a prístupovať k nemu s rešpektom pri implementácii technológií umožňujúcich človeku bezpečný pohyb v horskom teréne. V nasledujúcich riadkoch chceme ponúknuť čitateľom prehľad noviniek z jednotlivých divízií MND Group, ako aj prehľad niektorých najvýznamnejších referenčných realizácií. Aj keď naše horské podmienky nie je možné porovnávať s významnými svetovými horstvami (ako sa to často nekritickým spôsobom robí), uvedomujeme si, že našim svetom sú naše hory a pre toto špecifické prostredie máme čo ponúknuť z pestrej palety nášho portfólia.



O'Bell'x® - nová generácia systémov riadeného púšťania lavín bez použitia výbušnín

Integrovaním výhod systémov preventívneho púšťania lavín bez použitia výbušnín Gazex® a Daisy Bell® pristúpila firma TAS k vývoju nového zariadenia s názvom O'Bellx®, nevtieravého a osobitne dobre prispôbeného spúšťača lavín na izolované horské žľaby. **Koncept:** O'Bellx® predstavuje dialkovo ovládaný spúšťač lavín z pevného miesta, resp. z mobilnej kontrolnej stanice (najčastejšie z vrtuľníka). Žiadna osoba nie je pritom vystavená nebezpečnej situácii. Vo vrchnej časti modulu sa pred samotnou explóziou vytvorí zmes skladajúca sa z 1/3 objemu kyslíka a 2/3 objemu vodíka. Detonácia zmesi pri explózii a vyvinutie pretlaku nad snehovou krustou spôsobia spustenie lavíny.

Výhody systému: O'Bellx® predstavuje

zariadenie s minimálnym environmentálnym dosahom vďaka svojmu dizajnu, autonómii (až 60 explózií bez nutnosti doplniť plynové nádoby), použitiu bezodpadových plynov, minimálnemu záberu priestoru na betónový základ a možnosti odobratia zariadenia vrátane nosnej konštrukcie pre letnú sezónu.

Údržba zariadenia je uľahčená mobilitou systému: vďaka špeciálnemu háku na osadenie a odobratie zariadenia je modul prenesený do servisného centra bez nevyhnutnosti fyzického kontaktu operátora so zariadením.

Otestovaný systém: Od výroby prvého exemplára v roku 2010 bol O'Bellx® umiestnený na 8 rôznych stanovištiach vrátane Chamonix a Meribel. Tohto roku bude vybavených týmto systémom ďalších 12 stanovišť. Intenzívne využívanie zariadenia v reálnych podmienkach umožnilo overiť jeho spoľahlivosť, autonómiu a účinnosť.

Záver: Verifikovaná účinnosť, minimum stavebných prác, jednoduchá inštalácia a údržba zariadenia, ako aj minimálny dosah na životné prostredie predstavujú atribúty, ktorými systém

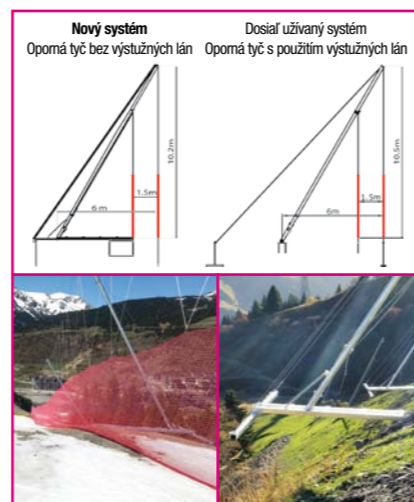


O'Bellx® definitívne určuje líniu systémov riadeného spúšťania lavín do budúcnosti.



Novinka: Samostabilné tyče bezpečnostných sietí bez použitia výstužných lán

Zlúčením firmy MBS-ADIC s firmou SECOMAT vznikla spoločnosť MBS, ktorá v minulom roku predstavila nový typ kotvenia bezpečnostných sietí bez nevyhnutnosti použitia výstužných lán. Tento nový praktický systém bol inštalovaný zatiaľ v dvoch významných strediskách – Meribel (Francúzsko) a Soldeu (Andorra). Aj v našich končinách si začínajú ochranné siete typu A s pevnými oceľovými konštrukciami nachádzať svoje miesto v ochrane lyžiarov na zjazdovkách. Nie sú to len strediská usporadujúce významné športové podujatia (Jasná), ale aj strediská prijímajúce « štandardnú » lyžiarsku klientelu.



Z našich realizácií spomeniem Skiareál Kopřivná – Malá Morávka (2012) a Sportareál Klíny (júl 2013 v procese výstavby).

Z novších produktov by sme radi upriamili pozornosť čitateľov na vybavenie detských škôlok a detských parkov, na nové polyetylénové matrace a tréningové slalomové tyče s bezklúčovými EVO-kotvami. Štandardné produkty bezpečnostných tratí nájdete na webových stránkach www.mbs.fr, resp. dopytom na nižšie uvedené kontakty.



LST ropeways systems: pohyblivé pásy pre lyžiarov a peších cestujúcich, náhradné diely na bubienkové lyžiarske vleky.

Značka LST – pre niekoho veľká neznáma, pre iného veľké prekvapenie – úspešne vstúpila do prostredia stredoeurópskeho trhu. Táto nemecká firma so sídlom v Lenggrries blízko Mníchova nabrala pod vedením MND group druhý dych a mohutné investície do vývoja a rozvoja začínajú prinášať prvé ovocie.

V našej oblasti sa firma presadila pohyblivými pásmi pre lyžiarov, ktoré zodpovedajú najvyššiemu bezpečnostnému štandardu určenému európskou normou EN15700. Pásky s názvom «The Belt» sú založené na u nás veľmi dobre známej a kvalitnej technológii Compac (výrobca nástupných pásov pre lanové dráhy), ktorej inžinieri a technici vylepšili a zracionalizovali tento produkt počas posledných 9 mesiacov. Okrem prvej minuloročnej realizácie v Skiareáli Kopřivná sa nový pás značky LST inštaluje zatiaľ tohto roku v 2 strediskách: Sportareál Klíny (CZ) a Skiareál Pension Jeseň Benecko (CZ). Nová poháňacia stanica bola predstavená na výstave Interlpin 2013 v Innsbrucku, na výstave PSNIT v Bialke Tatrzańskiej v Poľsku a počas školenia náčelníkov v Dolní Moravě v Českej republike, odkiaľ putovala priamo do strediska Klíny, kde bude slúžiť návštevníkom strediska. «The BELT» je pripravený poslužiť deťom v lyžiarskej škole, ako aj lyžiárom na prístup k náročnejším zjazdovkám. V rámci realizácie je možnosť voľby z množstva opcii: spôsob nástupu a výstupu; snímania lyžiarov a vypínania pásu, ak nie je žiadny lyžiar prítomný v nástupnom priestore, atď.). Maximálna dĺžka pásu je 300 m s použitím jedného pásu (pri väčších dĺžkach postačuje mať dva pásy za sebou) s maximálnym sklonom 25 % pre zimné a 40 % pre letné aktivity a s maximálnou rýchlosťou 0,7 – 1,2 m/s. Elektronické vybavenie predstavuje elektroniku SIEMENS s frekvenčným

meničom a ovládaním dotykovým displejom rovnakej značky. Samotná konštrukcia sa skladá z komponentov nerezovej ocele (osobitne klzná plocha pásu) a hliníka (ľahká nosná konštrukcia intermediárnych modulov).



Nemenej zaujímavým produktom pre stredoeurópskych zákazníkov sú cenovo výhodné nové bubienkové lyžiarske vleky (tanierkové alebo 2-miestne kotvy) a náhradné diely pre všetky typy bubienkových vlekov s konštrukciou typu Doppelmayr a jemu podobnej konštrukcie. Cenník náhradných dielov je na vyžiadanie pre konkrétne položky k dispozícii na nižšie uvedených kontaktoch.



Okrem týchto produktov zákazníkov určite zaujme ponuka 2- a 4-miestnych lanových dráh s pevným uchytením, kde tohto roku (k uzávierke tohto čísla LST) dodáva 4-miestnu sedačkovú lanovku pre dejisko ZOHO 2014 v Soči a pre talianske stredisko Cima Larici, Asiago.



Spoločnosť SNOWSTAR sa oficiálne komunikuje z 5. 6. 2013 stala po akvizícii SNOWNET Group firmou MND súrodencom ďalších dvoch významných svetových výrobcov zasnežovacej techniky SUFAG a ARECO. Naďalej však zostáva samostatnou vetvou so špecializáciou na tzv. „vysoký tlak“ a v rámci inovácií a ďalšieho vývoja boli na výstave Interlpin 2013 predstavené inovované a zlepšené typy koncových zariadení. V našich končinách pokračujeme v rozširovaní systému SNOWSTAR v Tatranskej Lomnici v časti Buková Hora a Esička, nové zariadenia inštalujeme v stredisku Zdenijevu na Ukrajine a pokračujeme v dobudovaní systému v SKI AREÁL Klínovec v Českej republike.

Z realizácií vo svete spomenieme stredisko Les ORRES, kde prebieha ďalšia etapa výstavby s celkovým výsledkom 40 km inštalovaných rozvodov, ktoré obsluhujú 195 šachiet, 182 koncových zariadení a 8 čerpacích staníc s celkovým prietokom 1 500 – 2 200 m³/h.



Rovnako prebieha ďalšia etapa výstavby a obmeny vybavenia v stredisku le TOUR s celkovým výsledkom 40 šachiet, 30 koncových zariadení (8 ventilátorov a 22 tyčí), ktoré obsluhujú 3 čerpacie stanice s celkovým prietokom 500 m³/h.



V roku 2012 francúzska divízia SNOWSTAR-u inštalovala celkom 107 tyčí, 31 vrtuľových diel a 25 čerpacích staníc.

Z interných materiálov MND Group pripravil Mgr. Róbert Hilfovský, MND Eastern Europe, s.r.o., Poprad



MND Eastern Europe, s.r.o.
Železničná 1095
058 01 Poprad
Slovensko

Tel./Fax: +421 52 7721 669, 52 7721 649
E-mail: mndeasterneurope@mnd-group.com
www.mnd-group.com
www.mnd-group.sk

IČO: 36 694 428
IČ DPH: SK 20 22 26 70 49

Profesionálny manažment na určovanie stavu zjazdoviek a sledovanie vozidiel

V našej branži sa už viac rokov hovorí o možnostiach merania snehovej vrstvy a o optimálnom využití snežných pásových vozidiel. Firma Kässbohrer má už viacročnú spoluprácu s firmou SNOWsat, ktorá práve uvedenú problematiku rieši už niekoľko rokov a vo viacerých veľkých alpských strediskách celý systém už nainštalovala a uviedla do prevádzky. Hoci sa naši zákazníci mohli s celým systémom oboznámiť aj na výstavách INTERALPIN v Innsbrucku,

považujeme za vhodné priblížiť systém a jeho funkciu širšiemu okruhu záujemcov z radov našich čitateľov. Takto to funguje!

Inštalácia a infraštruktúra

Objednávateľ musí zadať požiadavky a rámcové podmienky, ktoré pracovníci SNOWsatu zanalyzujú a individuálne vypracujú ponuku na inštaláciu. V prípade akceptácie ponuky zákazníkom budú nainštalované potrebné technické zariadenia na meranie výšky snehovej vrstvy, na prenos dát, v ktorých bude nainštalovaný vyhodnocovací softvér.

Vybavenie vozidla

Snežné pásové vozidlo je potrebné vybaviť vybraným SNOWsat vozidlom systémom. Tento možno inštalovať vo výrobnom závode alebo na mieste v príslušnom lyžiarskom stredisku. Je možné si zvoliť systémy Pistenmanagement, prispôbený na kontrolu zjazdoviek, alebo Flottenmanagement na kontrolu využitia vozidiel. Obe dva systémy sa dajú aj spojiť. Použitelnosť pre príslušný typ vozidla vysvetlí príslušný miestny predajca PistenBully.

Flottenmanagement

Pozícia snežných pásových vozidiel je permanentne sledovaná pomocou celosvetovo známeho satelitného systému GPS. Pri každom pracovnom nasadení sú pozíčné dáta a vozidlové dáta prenášané na SNOWsat-server.

Meranie hĺbky snehu

Okrem priameho GPS merania sú vybudované ešte miestne SNOWsat základňové stanice,

ktoré majú zosilňovače SNOWsat systému. V budúcnosti budú môcť využívať aj GALILEO systém. Takto možno určiť kontinuálne polohu vozidla s presnosťou na niekoľko centimetrov. To je základný predpoklad na nasledujúce zistenie a zobrazenie výšky snehovej vrstvy priamo vo vozidle. Pri nasadení vozidiel budú všetky zistené výšky snehovej vrstvy dodatočne prenesené na SNOWsat-server a uložené do pamäti.

Orientácia a bezpečnosť

SNOWsat poskytuje vodičovi dôležité informácie a pomáha mu aktívne pri orientácii v teréne nezávisle od počasia a podmienok viditeľnosti. Systém upozorňuje na nebezpečné miesta a ukazuje iné vozidlá, ktoré pracujú napríklad aj s použitím navigačného, pokiaľ sú tieto vozidlá vybavené zodpovedajúcim SNOWsat systémom.

Maximálna transparentnosť

Pozícia vozidla, výška snehovej vrstvy a prevádzkové údaje vozidla sa vždy po prevádzkovom nasadení vozidla ukladajú na SNOWsat-servere a vyhodnotia sa. Prostredníctvom SNOWsat vyhodnocovacieho softvéru možno vybrať potrebné informácie pre pracovníkov, ktorí majú na starosti stav zjazdoviek a prevádzku vozidiel. Tieto údaje slúžia na ďalšiu analýzu, podľa ktorej sa plánujú činnosti na úpravu svahov, resp. nasadenie vozidiel.

Zníženie nákladov na zasnežovanie

Jednou z podstatných zložiek nákladov na prevádzku lyžiarskeho strediska sú náklady na zasnežovanie tratí a zjazdoviek. SNOWsat poskytuje prevádzkovateľovi – „pistenšéfovi“ exaktné dáta, kde a ktoré zasnežovacie zariadenie je potrebné aktivovať. Takto možno okrem optimalizácie času nasadenia vozidiel použiť podľa potreby zasnežovacie zariadenie tam, kde si to výška snehovej vrstvy vyžaduje.



KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG



Ako je pomocou SNOWsat-u meraná výška snehu? Aktuálna pozícia vozidla je určovaná kontinuálne s presnosťou na niekoľko centimetrov. Po odčítaní výšky vozidla je táto hodnota porovnaná s výškou v digitálnom modeli terénu v počítači (referenčná výška). Rozdiel uvedených hodnôt udáva výšku snehovej vrstvy v príslušnom mieste, kde sa vozidlo nachádza.

Aktuálna meraná výška
Horná hrana
Referenčná výška terénu

Má to veľký finančný význam, ktorý umožňuje urýchlený návrat investícií.

Šetrenie životného prostredia

Na zavedení SNOWsat systémov profituje tiež životné prostredie. Znižuje sa spotreba elektrickej energie, vody a palív. To má okrem úspor prevádzkovateľov veľký význam aj pre lyžiarov – postúpiť v trhovej konkurencii do stredísk, ktoré sa môžu pochváliť zvýšenou ochranou životného prostredia.

Dušan Mikloš, Termont

PRIPOMIENKY FIRMY TERMONT, s.r.o.

6.2.6. Práca SPV s lanovým navijakom na lyžiarskej trati je povolená len v čase mimo prevádzky. Miesta možného nástupu na trať a prechodové miesta, ktoré križujú upravovanú trať, musia byť označené výstražnou značkou: POZOR! NEBEZPEČENSTVO OHROZENIA ŽIVOTA! Na trati pracuje SPV ukotvené na lane.

Povinnosti prevádzkovateľa

- Prevádzkovateľ musí mať vypracovaný prevádzkový poriadok pre činnosť snežných pásových vozidiel vrátane prevádzkovej dokumentácie.
- Prevádzkovateľ zodpovedá za dobrý technický stav SPV tak, aby vozidlo neohrozovalo bezpečnosť ľudí a technických zariadení pri jeho prevádzke. Vozidlo musí spĺňať všetky podmienky ekologickej prevádzky.
- Prevádzkovateľ zodpovedá za to, že vodič SPV bol riadne vyškolený a vlastní platný preukaz vodiča SPV.
- Prevádzkovateľ zodpovedá za časový rozsah práce vodičov tak, aby neprekročil fond pracovnej doby vrátane potrebných prestávok na oddych.

Povinnosti vodiča

- Vodič je povinný pred začatím prevádzky skontrolovať technický stav vozidla podľa prevádzkového predpisu výrobcu. V prípade zistenia väčších chýb musí tieto nahlásiť nadriadenému, ktorý rozhodne o ďalšom postupe. Menšie chyby je povinný odstrániť.
- Vodič je povinný prepravovať vozidlo na miesto výkonu činnosti len po vyhradených trasách, pričom musí používať všetky výstražné zariadenia.
- V prípade mimoriadnej udalosti je vodič povinný okamžite ju ohlásiť nadriadenému. Musí zabezpečiť vozidlo tak, aby mohli byť zdokumentované všetky skutočnosti potrebné v prípade ďalšieho šetrenia.
- Vodič je povinný viesť prevádzkovú dokumentáciu vozidla.

Nový LEITWOLF

Prinoth prezentoval nový LEITWOLF na výstave Interalp in Innsbrucku. Toto SPV kombinuje celý rad technických inovácií s výnimočným výkonom. Ako najširšie SPV vo svojej triede, nový LEITWOLF reprezentuje viac výkonu s maximálnou schopnosťou stúpania. Vďaka tzv. paralelnému ovsetu frézy, má oproti iným SPV na trhu unikátne schopnosti. Nová technológia SCR spĺňa emisné štandardy Euromot 3B, ktoré znamenajú o 90 % menej

jemných častíc v emisiách a o 50 % menej emisií dusíka.



Nový LEITWOLF

Použitie SPV Prinoth priamo od výrobcu, výhodnejšie, ako kedykoľvek predtým. Teraz, alebo nikdy!

Prinoth má v ponuke veľký rozsah použitých SPV. Keď si teraz vyberiete ten správny stroj pre vaše stredisko, ktorý spĺňa vaše kritériá, dostanete špeciálnu zľavu pri príležitosti 50. výročia Prinothu. Použitie SPV sú takto výhodnejšie ako kedykoľvek predtým. Počas akcie Prinothu všetky stroje označené na portáli použitých Prinothov na internete – „anniversary goody“ budú dostupné za špeciálnu cenu.

Zľavy sú nasledujúce: **Gold – minus 10 000,- eur**
Silver – minus 7 500,- eur
Bronz – minus 5 000,- eur

Adresa portálu, kde všetky tieto stroje nájdete, je:
<http://en.prinoth.com/used-vehicles/used-vehicles-Europe>

SNOW HOW Prinothu

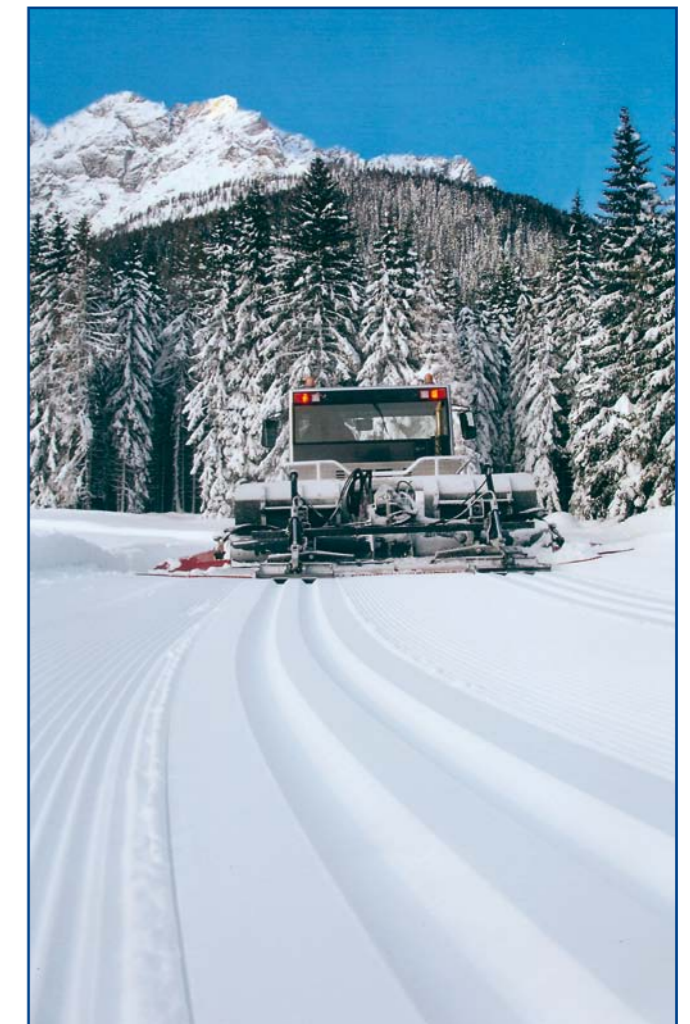
Ako inovatívny a technologický líder, je Prinoth známy svojou efektívnou technológiou pre úpravu svahov. Prinoth ponúka nielen vhodnú technológiu pre zákazníkov, ale ich podporuje aj v priebehu ich používania, čím zároveň zabezpečuje zákazníkovi efektívne využívanie tejto technológie.

Nová fréza na úpravu bežkových tratí pre Husky

Ďalšia inovácia od Prinothu má názov Nordic Liner. Je to nová fréza na úpravu bežkových tratí pre SPV Husky. Keďže vytváranie stopy frézami sa dá používať nezávisle, použitie frézy

Dôsledný koncept konzultácií SNOW HOW Prinothu ponúka lyžiarskym strediskám príležitosť zvýšiť ich produktivitu vo všetkých oblastiach. Kombinácia manažmentu zdrojov a individuálnych konzultácií dovoľuje znížiť prevádzkové náklady popri zvýšení výkonových úrovni strojov.

sa môže líšiť podľa požiadaviek a podmienok bežekového terénu a trasy. Týmto spôsobom spotreba paliva môže byť znížená, a to aj napriek zvýšenej rýchlosti stroja pri úprave trate.



Husky, to sú dokonalé bežekové lyžiarske trate

Nová komfortná mestská lanová dráha v Tureckom hlavnom meste

Lanovka bude postavená v r. 2014 na euro-ázijskom kontinente v hlavnom meste Turecka v Ankare. Toto pohodlné mestské spojenie predovšetkým ocenia motoristi, ktorí namiesto čakania v dlhých mestských kolónach jednoducho naskočia do kabínky a v krátkom čase sa prepraví do cieľa svojej cesty. 10-miestna kabínová lanovka bude spájať mestskú časť

Sentepe so stanicou metra Yenimahalle, a tým pádom s hlavnou mestskou tepnou už na jar v r. 2014. Bude to ukážka modernej architektúry, spojenie s racionálnym riešenímestskej prepravy, ktorú ponúkajú lanové dráhy.

10-miestna mestská kabínová lanovka bude mať 4 stanice na dĺžke 3204 m. Jej prepravná kapacita bude 2400 osôb/hod. v oboch smeroch. Moderný design a výnimočná architektúra robia zo staníc výnimočný prvok, na ktorom sa podieľa partner Leitnera – Primavera design. Špeciálny osvetľovací led systém vytvorí

na staniach úchvatné svetelné efekty. Aj podpory boli vyvinuté špeciálne pre túto mestskú lanovku. Sú nielen vizuálne iné, ale sú prístupné aj z vnútra. Tu sa využili skúsenosti a technické riešenia sesterskej firmy Leitwind.

Kabíny sú vybavené vykurovanými sedadlami a budú zavesené vo výške cca 60 m nad zemou. Z tejto výšky budú mať cestujúci krásny výhľad na mesto. Vzhľadom na dlhé denné prevádzkové hodiny – od 5.00 hod. do 23.00 hod., budú kabíny vybavené nočným osvetlením. Popri 106 kabínach bude lanovka vybavená aj dvoma VIP kabínami s koženými sedadlami, so systémom mp3 a chladiacim boxom. Lanovka bude vybavená najmodernejšou pohonnou technológiou, ktorá bude v prevádzke 365 dní v roku. Tento úžasný projekt je ukážkou vedúceho postavenia Leitner ropeways ako výrobcu lanových dráh pre mestskú dopravu. Skupina Leitner implementovala



Vizuál supermodernej stanice lanovky v Ankare

lanové dráhy v rôznych mestách sveta, vrátane Barcelony, Frankfurtu, Hongkongu, New Yorku, Ria de Janeiro...

V Turecku sú leitnerovské lanovky už v použití v niekoľkých mestách ako Istanbul, Bergama, Erzincan a Ordu. Pri úspešnej implementácii týchto mestských lanových dráh sa ukázala vysoká kvalita, najmodernejšie technológie, prémiový design, trvácnosť a individualita. Toto sú nevyhnutné podmienky, pri ktorých lanové dráhy nevytvárajú len ekonomicky hodnotné podmienky, ale sú kladne hodnotené aj obyvateľmi mesta a ich návštevníkmi.

Inovatívny design a veľký komfort na slávnej Sella Ronda

Leitner ropeways renovuje lanovku Dantercepis vo Val Gardene.

Keď sa rozhodlo, že najfrekventovanejšia lanovka vo Val Gardene bude renovovaná, stanovili sa veľmi vysoké požiadavky na riešenie a realizáciu. Nová lanová dráha Dantercepis od Leitner ropeways najlepšie splnila tieto požiadavky. Neponúkne len veľkú kapacitu, ale aj väčší komfort jazdy a nižšiu úroveň hluku.

S jeho unikátnou architektúrou a použitými materiálmi na staniach táto úžasne zapadne do koloritu a prírody



Vizualizácia novej stanice lanovky vo Val Gardene

v Dolomitoch. Veľké množstvo zimných športovcov a turistov pozná lanovú dráhu Dantercepis. Vzhľadom na ich strategicky dôležité miesto inštalácie je základným elementom na Sella Ronda.

Od nasledujúcej zimy lyžiari a snowboardisti budú schopní cestovať cez masív Sella Ronda rýchlejšie a komfortnejšie. Tento projekt bude prelomový vďaka jeho unikátnej kombinácii najlepších technológií a designu. Lanová dráha Dantercepis je najfrekventovanejšie používanou inštaláciou vo Val Gardene. Stanice sú

osadené v miestach s malým priestorom a vysokou koncentráciou ľudí. S novou kabínovou lanovkou GD 10, ktorá bude mať kapacitu 3000 osôb/hod., sa môžu pasažieri tešiť na mnoho rýchlejšie a pohodlnejšie jazdy a kratšie čakacie doby v staniach. Rýchlosť

kabín v staniach bude upravená na 0,22 m/s, čo umožní komfortnejší nástup. S premiestnením prevádzkových miestností do podzemia bude dodatočnou zábranou pre hluk a takisto prispeje k uvoľnenejšej atmosfére v stanici. Kabíny novej lanovej dráhy zabezpečia pridaný komfort vďaka panoramatickým sklám a pohodlným sedadlám. Kabíny sú priestranne a dovoľujú transport bicyklov a detských kočíkov. Rovnako stanice sú vybavené panoramatickými sklami s krásnym výhľadom na krajinu. Nová lanová dráha prispeje k atraktivite Val Gardeny. Nová moderná architektúra a design oboch staníc prispieva k harmonickému zapadnutiu týchto stavieb do krajiny.

Kľúčovými momentmi, prečo Leitner vyhral tender na renováciu tejto lanovky bolo, že boli schopní ponúknuť riešenie, ktoré splnilo vysoké požiadavky na architektúru a technológiu lanovky. Lanovka bude uvedená do prevádzky 7. 12. 2013.

Cena za architektúru ISR 2013 udelená pre lanovú dráhu Rittner

Najlepšie hodnotenie v kategórii spodná stanica získala údolná stanica Rittner v Bolzane. Táto cena bola udelená na výstave Interalpín v Innsbrucku.

Do súťaže bolo poslaných 35 projektov, rozdelených do kategórií, spodná stanica, horná stanica, horská reštaurácia a celkový projekt. V najväčšej kategórii údolných staníc bola medzi 13-timi účastníkmi vyhodnotená ako najkrajšia údolná stanica Rittner. V rámci extrémne úzkeho priestoru, bol návrh stanice nesmierne zložitý. Vďaka jej proporciám, designu a použitého materiálu je údolná stanica perfektne integrovaná do historického centra Bolzana.



Pohľad na údolnú stanicu z mesta



Spodný pohon v hornej stanici



Pohľad z lanovky na osadenie údolnej stanice



Horná stanica 3S Rittner v Bolzane

Stretnutia zástupcov Leitner ropeways a Prinoth v Sterzingu

Tak ako v minulosti, aj v tomto roku boli do Sterzingu (Vipiteno) pozvaní zástupcovia Leitner ropeways a Prinoth z celého sveta. Toto podujatie sa uskutočňuje každý druhý rok pred výstavou Interalpín v Innsbrucku. Okrem európskych štátov tu boli zástupcovia z Indie, Číny, Japonska, Južnej Kórey a Kolumbie.

Na oboch stretnutiach, ktoré sa uskutočnili po sebe v dňoch 8. a 9. apríla 2013, sa zástupcovia stretli s vrcholovým manažmentom oboch firiem, s projektantmi, konštruktérmi, pracovníkmi servisu... Oboznámení boli s úspechmi a obchodnými aktivitami v jednotlivých krajinách, s technickými novinkami, s technologickou inováciou a s organizačnými a personálnymi novinkami vo firmách. Prítomní veľmi aktívne využili prítomnosť zodpovedných pracovníkov na bohatú diskusiu a podnetné návrhy...

Posledný deň stretnutia boli zástupcovia pozvaní na prehliadku 3S systému lanovky Rittner, postavenej v Bolzane. Táto lanovka bola zaradená do mestského systému dopravy a spája mesto Bolzano s Horným Bolzanom. Lanovka takto prekonáva vzdialenosť 4559,3 m a prevýšenie 947,93 m. Prepravná rýchlosť lanovky sa pohybuje medzi 3 m/s až 7 m/s, s prepravnou kapacitou 550 os/hod. Podľa informácie obsluhy sa denne prepraví 2000 až 6000 osôb. Počas slávnosti v Bolzane už prepravili aj 13 000 osôb za deň. Posledný deň počas slávnostnej večere boli všetci účastníci pozvaní na výstavu Interalpín v Innsbrucku.



Miting zástupcov Leitner



Miting zástupcov Prinoth

LEITNER
ropeways

Funitel so vznešeným dizajnom

Jasná je jedným z najvýznamnejších lyžiarskych stredísk Slovenska.

Zatiaľ čo turistické centrum leží na severnej strane Demänovskej doliny, na južnej strane sa nachádzajú rozsiahle freeridové zjazdovky. Zámerom bolo obe oblasti navzájom prepojiť lanovkou s väčšou dispozičnosťou aj pri silnom vetre. Oblasť v blízkosti vrcholu

Chopku je známa svojimi výkyvmi počasia. Preto padlo rozhodnutie na lanovkový systém odolný voči vetru: Funitel.

Ako absolútne top zariadenie sa Funitel zároveň mal stať novým symbolom strediska Jasná, a tak sme kládli veľký dôraz čo možno na najvyšší komfort pri jazde, ale aj na vznešený vzhľad. Stanice a kabíny sú čierne, na obloženie staníc prichádzali do úvahy len najkvalitnejšie materiály.

Okrem toho tento Funitel zapôsobil početnými technickými pokrokmi, ako je úplne pozinkovaná oceľová konštrukcia staníc, nové usporiadanie pohonu, nový vzhľad kabín s prepracovaným konceptom sedadiel, ako aj po prvý raz dopravná rýchlosť 7,0 m/s za plynulého vjazdu do staníc.

Aby sa mohol vybudovať Funitel, bolo potrebné posunúť tanierový vlek z roku 2006, ktorý bol vybudovaný na dočasne sprístupnenie severného svahu Chopku. Dnes už nie je viac potrebný. Preto sa presunul ako „1-SL Krupová II“ na južnú stranu údolia lyžiarskej oblasti, kde sú teraz potrebné dodatočné dovozné kapacity.

Lyžiarske zariadenie s točivou zákrutou – výzva pri inštalácii lyžiarskeho zariadenia spočívala predovšetkým v tom, že zo schválených technických dôvodov nebol možný priamy priebeh trasy, preto bola



zrealizovaná takzvaná točivá zákruta, kde sa vyžadovala stredová lomená stanica. Na základe obmedzených priestorových možností bol potrebný osobitne kompaktný spôsob výstavby; ten sme dosiahli vďaka novej, prečnievajúcej konštrukcii z dutých stĺpov s tromi vratnými lanovými kotúčmi.

24-FUN Priehyba – Chopok:

Prepravná kapacita	2 480 os./h
Čas jazdy	6,4 min.
Jazdná rýchlosť	7,0 m/s
Interval	35 s
Šikmá dĺžka	2 130 m
Prevýšenie	655 m
Počet podpier	10
Pohon, napínanie	údolná stanica

15-miestna gondolová lanovka na vrch Chopok:

Lanovka 15-MGD Kosodrevina – Chopok z južnej strany sprístupňuje 2000 m vysoký vrch a zároveň slúži ako spätný prívodný dopravný prostriedok k novému Funitelu.

Od tohto zariadenia sa vyžaduje veľká stabilita voči vetru. Zákazník sa po starostlivom zvážení rozhodol pre 15-miestnu gondolovú lanovku. Tá svojou hmotnosťou a dvojitým úchytom dobre odoláva silným vetrom.

Novovyvinutá kabína Omega – dosiaľ sa pri týchto lanovkových systémoch bežne používali kónické typy kabín, ktoré boli nahradené novými Omega-IV-15-SI kabínami. V Jasnej majú kabínu s desiatimi miestami na sedenie a piatimi na státie.

15-MGD Kosodrevina – Chopok:

Prepravná kapacita	2 800 os./h
Čas jazdy	5,4 min.
Dopravná rýchlosť	6,0 m/s
Počet gondol	34
Interval	19,3 s
Šikmá dĺžka	1 433 m
Výška vrchol. stanice	2 009 m n. m.
Prevýšenie	516 m
Počet podpier	13
Pohon	vrcholová stanica
Napínanie	údolná stanica

Doppelmayr v zajatí olympijskej horúčky

Doppelmayr postaví na Kaukaze v regióne Krasnaja Poljana štyri desiatky lanových dráh. Počas zimných olympijských hier 2014 bude 35 z nich už v prevádzke.

V lyžiarskych areáloch Rosa Khutar, Alpika Service a Laura Psekhako v oblasti Krasnaja Poljana bolo odovzdané už 16 lanových dráh Doppelmayr, ďalších 19 dopravných zariadení je vo výstavbe. Pre zimné olympijské hry tu v súčasnom období pracujú stovky firiem zároveň, pričom je nevyhnutné dodržiavať prísne bezpečnostné nariadenia polície. To predstavuje nezvyklé nároky na logistiku.

Lanové dráhy Doppelmayr sa vysoko osvedčili.

Doppelmayr takúto výzvu zvláda. Pri skúšobnej prevádzke pre olympijské hry sa počas tejto zimnej sezóny lanové dopravné zariadenia Doppelmayr vysoko osvedčili.

Oblasť bude aj po skončení olympiády moderným centrom pre vyznávačov zimných športov z Európy a Ázie.

Vybudované/plánované lanové dráhy Doppelmayr v oblasti Krasnaja Poljana:**2004 – 2010****Stredisko Rosa Khutar**

4 odpojiteľné LD
1 fixná LD
3 dopravné pásy

Stredisko Laura Psekhako

5 odpojiteľných LD
1 fixná LD
2 lyžiarske vleky

do roku 2013**Stredisko Rosa Khutar**

2 odpojiteľné LD
2 fixné LD

1 lyžiarsky vlek
2 trojlanové systémy

Stredisko Laura Psekhako

1 trojlanový systém
3 odpojiteľné LD
1 fixná LD
1 lyžiarsky vlek

Stredisko Alpika Service

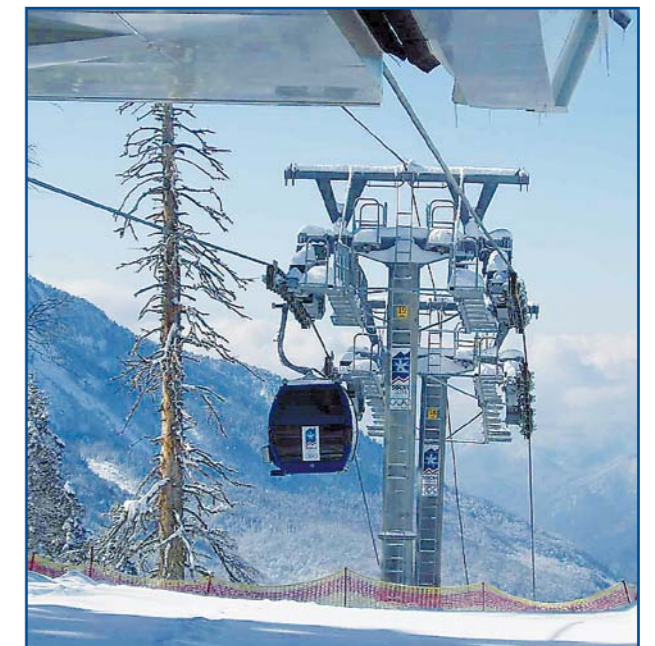
5 kombinovaných LD
1 odpojiteľná LD

po olympiáde 2014**Stredisko Rosa Khutar**

2 odpojiteľné LD

Stredisko Alpika Service

1 fixná LD
1 lyžiarsky vlek



Rok 2013 je pre spoločnosť Tatralift a.s. plný očakávaní. Na trh bude uvedená odpojiteľná štvorsedačková lanovka, ktorá je novinkou v produktovom portfóliu spoločnosti. Doplnená bude novým typom vozňa, ktorý zabezpečí pasažierom nielen komfort, ale aj viac bezpečnosti počas celej jazdy.

Uvedená sedačková lanovka bude mať označenie Tatralift SLO 4, ale ide o celkom nový projekt. Najdôležitejším bodom je nový odpojiteľný systém, ktorý spoločnosť Tatralift a.s. po prvýkrát sama projektuje i inštaluje. Aby bolo dosiahnuté maximálne pohodlie cestujúcich a zabezpečená ich ochrana pred poveternostnými podmienkami, súčasťou lanovky bude aj nový typ vozňov. Tie budú štvorsedačkové s efektnou kapotážou, tzv. „bublina“. Prvým miestom, kde sa novinka v plnej funkčnosti predstaví, je vzdialená a exotická Kamčatka. Štvorsedačková lanovka so 120

novými vozňami a celkovou dĺžkou 1580,5 m bude postavená aj s jednou medzi stanicou.

Technické parametre:

Prepravná kapacita 2 400 os./h
Maximálna prepravná rýchlosť 5,0 m/s
Šikmá dĺžka 1 660 m
Výškový rozdiel 507,6 m
Priemerný pozdĺžny sklon 32,1 %
Počet podpier 19

Táto realizácia však nebude jediná v najbližšej dobe. Žiaden z realizovaných vlekov či lanoviek z dielne spoločnosti Tatralift a.s. doteraz nebolo možné vidieť priamo v jej sídle. Preto sa vedenie Tatralift a.s. rozhodlo inštalovať funkčný

prototyp novej sedačkovej lanovky aj vo vlastných priestoroch, kde ho po dokončení oficiálne predstaví. Okrem uvedenia novinky čaká spoločnosť v roku 2013 ešte jedna netradičná spolupráca. V južnej časti Estónska, v oblasti Valgamaa, bude postavený lyžiarsky vlek Tatralift LVF.

Technické parametre:

Celková dĺžka 230 m
Prepravná kapacita 800 os./hod.
Výškový rozdiel 72,7 m
Počet podpier 4
Počet vlečných zariadení 41

Tatralift a.s.
Poľná 4, 060 01 Kežmarok
www.tatralift.eu



Foto: Andrej Blsták

SKI VITANOVÁ
VRCHDOLINKY

UBYTOVANIE
REŠTAURÁCIA

SUPER CENY

www.skivitanova.eu



Spomienka na Jeana-Pierra Cathiarda

Jean-Pierre Cathiard, ktorý viedol spoločnosť POMAGALSKI v rokoch 1980 až 2000, odišiel náhle 8. februára 2013 vo veku 70 rokov. Rodák z Val d'Isère bol v poradí tretím šéfom uznávanej savojskej firmy POMA po jej zakladateľovi (Jean Pomagalski; 1936 – 1969) a svojom otcovi (Gaston Cathiard; 1970 – 1980). Za jeho pôsobenia zaznamenala POMA svoje rozhodujúce rozvojové momenty a získala si tú dimenziu, ako ju poznáme dnes. Svojím konštruktérom vytváral optimálne podmienky, aby sa mohli tvorivo a odvážne prekonávať v pionierskych projektoch lanoviek, kládol dôraz na

inovácie a tímovú robotu. Za jeho éry sa firma stala exportérom do celého sveta, šíriteľom francúzskeho know-how a priekopníkom realizácií lanových dráh s celoročným využitím. Priemyselná politika stanovená J.-P. Cathiardom sa orientovala na štandardizáciu a modularitu konštrukčných dielov, vysokú mieru predmontáže v dielňach výrobcu a špičkové zvládnutie špecifik lanovkovej technológie. V roku 2000 sa J.-P. Cathiard rozhodol predať akcie ešte stále rodinnej skupiny POMA takpovediac „cez Alpy“ holdingu manažovanému Michaelom Seeberom, ktorý od roku 1993 zahŕňal i juhoitálsku



firmu LEITNER. Pre Cathiarda to bola voľba s cieľom zabezpečiť dlhodobú perspektívu rozvoja zavedenej značky. Česť jeho pamiatke!

**Bartholet Maschinenbau AG a její obchodní zástupce MICHÁLEK s.r.o. Chrudim představují:
Lanové dráhy BMF švýcarské kvality pro střední a východní Evropu**

BARTHOLET (BMF), švýcarský výrobce lanových drah, se vedle svých standardních obchodních lokalit v alpských zemích stále více prezentuje také v obchodně velmi zajímavých státech střední a východní Evropy, které byly vybrány jako budoucí trhy pro BMF.

Již od roku 2010 je v provozu kyvadlová lanová dráha k zámečku Větruše v Ústí nad Labem (Česká republika). A od roku 2011 je k lyžařům k dispozici fixní čtyřsedačková lanová dráha od firmy BMF v lyžařském středisku Telegraf v Kielce (Polsko). Další fixní lanové dráhy staví firma BMF v letošním roce ve středisku Poniviec v Polsku a v Kirovsku v Rusku.

V sortimentu odpojitelných lanových drah je premiérovou realizací odpojitelná šestisedačková lanovka v polském středisku Złoty Groń v obci Istebna nedaleko Česko –Slovensko - Polského trojmezí. Złoty Groń je malé lyžařské středisko v údolí řeky Olše. Přírodní sníh zde leží 100-130dní v roce a klima nabízí dobré podmínky pro technické zasněžování.



Horní stanice odpojitelné šestisedačkové lanovky v polském lyžařském středisku Złoty Groń

Firma BMF zahájila výstavbu této lanové dráhy na podzim roku 2012 jako náhradu zastaralého lyžařského vleku. Otevření lanové dráhy se uskutečnilo po bezproblémové montáži již koncem prosince 2012.

Pohon a hydraulické napínání této lanové dráhy je umístěno v dolní stanici. Horní stanice je postavena jako vratná, poprvé ji firma Bartholet postavila jako stanici s nízkým zastřešením. Sedačky jsou zaparkovány vedle horní stanice na vedlejší kolejnici, která bude po ukončení zimní sezóny dodatečně opatřena zastřešením. Převážná kapacita je nyní 2.400os/hod. a v konečné fázi je naplánována na 2.800os/hod.

Tech. specifikace:	SBK6 Złoty Groń, Istebna
Délka dráhy :	765 m
Převýšení :	151 m
Počet podpěr :	7 ks
Výkon motoru :	332 / 224 kW
Převážná kapacita :	2'400 osob/hod.
Počet sedaček :	34 ks
Pohon, napínání :	dolní stanice
Rychlost :	5 m/s
Uvedení do provozu :	12/2012

Světovou novinku sedačky v designu Porsche realizovalo BMF pro minulou zimní sezónu v renomovaném švýcarském lyžařském středisku Laax.



6ti sedačka BMF/Porsche Design Studio pro švýcarské středisko Laax

Odpojitelná 6ti-místná lanovka byla vybavena sedačkami s novou koncepcí. Moderní a komfortní vozy se otáčejí na stranu o 45°, aby si hosté mohli užít pohled na horská panoramata. Nyní jsou již naplánována další zařízení s těmito sedačkami. Pro sezónu 2013/2014 se realizují zařízení ve Švýcarsku, Turecku a Polsku. Další lanovka se staví také v Rusku.



Tuto sedačku uvidí návštěvníci výstavy lanových technologií Interlavex 2013

Ve švýcarském La Berra staví letos BMF kombinovanou lanovku se sedačkami a kabinkami. V počáteční fázi bude mít projekt 70ks 4místných sedaček a 4ks 8místných kabinek. Pro garážování vozů je naplánováno podzemní garážování s dopravníkem. Stavební práce skončí koncem června 2013. Zařízení bude uvedeno do provozu pro příští zimní sezónu 2013/2014



Studie horní stanice kombinované lanové dráhy La Berra.



One partner, many solutions

**Mountains
are Our World**





automatic
700



Zasneżuj s elitou - Supersnow 700

www.supersnow.eu

