

LAVEX

ROČNÍK XLIV
1 • 2017



LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH • MANAŽMENT • MARKETING



 Doppelmayr®



➔ 15-MGD Krupová-Kosodrevina, Chopok juh:
Nastúp a užívaj si!

Jednoduchšie ako lyžovanie.

LeitControl - intuitívny systém ovládania od firmy LEITNER.



www.leitner-ropeways.com

INOVÁCIE OD ROKU 1888

LEITNER
ropeways

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:

predseda:
Ing. Peter Nanky
členovia:
Ing. A. Bisták, JUDr. P. Briňák, PhD., Ing. J. Hulla, M. Petőcz, M. Sumka

Sídlo vydavateľa a adresa redakcie:

LAVEX, M. Pišúta 5, 031 01 Liptovský Mikuláš
IČO: 00 213 331
tel.: 044 5520 460
sekretariát: 0903 526 545
revízni technici: 0903 527 545
e-mail: lavexinfo@lanovky.sk

Tlač a grafika

MB – POLYGRAF, s. r. o.
Lediny 42, 841 03 Bratislava
tel.: 0903 024 968
e-mail: mbpolygraf@lanovky.sk
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:

Knihkupectvo VEDA,
Štefánikova 3, Bratislava
(pondelok – piatok 10:00 – 17:30)
tel.: 02 2092 0233

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

Elektronická verzia časopisu:

<http://www.lavex.sk/lavexinfo.htm>
<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.

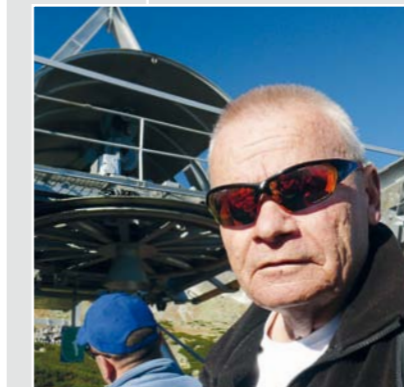
ISSN č. 1336-1953
Evidenčné číslo MK SR – EV 3893/09
Vychádza 3-krát do roka.

Číslo vydané v apríli 2017



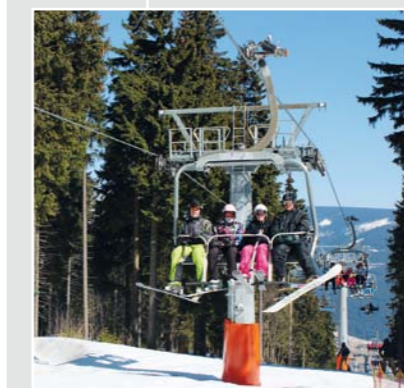
5

Lanová dráha Skalnate pleso – Lomnický štít jubiluje



16

Lanovkár Juraj Jancík



30

Nové lanovky ve SkiResortu Černá hora - Pec

Príhovor 2

Náš hosť 3

Svet lanoviek

Lanová dráha Skalnate pleso – Lomnický štít jubiluje 5

Z činnosti združenia

Zasadalo Predstavenstvo a Dozorná rada LAVEX-u 8

Oznamy a informácie

SLOVAKIATOUR 2017 9

Sitour – informačné systémy 10

Na Slovensku sa blížíme k rekordnému počtu turistov 11

TMR informuje 12

Zo života našich stredísk

SKI Krušetnica 14

Lanovkári, ako ich nepoznáme

Juraj Jancík 16

Lanové dráhy

Doppelmayr 18

Leitner 20

Snežné pásové vozidlá

Kässbohrer – Termont 22

Zasnežovacie systémy

Supersnow 24

TechnoAlpin 26

Snežné pásové vozidlá

Prinoth 29

Svet lanoviek

Nové lanovky ve SkiResortu Černá hora - Pec 30

Inzerentní čísla:

TECHNOALPIN str. 2
KÄSSBOHRER str. 15
AUTORASTER str. 28

DOPPELMAYR obálka str. 1
LEITNER obálka str. 2
PRINOTH obálka str. 3
SUPERSNOW obálka str. 4

Každé lyžiarske stredisko potrebuje prvotriedneho partnera. Z tohto dôvodu sa spoliehame na TechnoAlpin.

Jakob "Jack" Falkner, Sölden AG

Už viac ako 10 rokov sa spoločnosť TechnoAlpin stará o výborné snehové podmienky na zjazdovkách v Söldene. Vedenie presvedčil okrem iného mimoriadny výkon snežných diel spoločnosti TechnoAlpin, ktorý je s každým novým modelom posúvaný na vyššiu úroveň.



Príhovor

Milí čitatelia, predpokladám, že málokto z vás vie, že LAVEX – Lanovky a vleky, záujmové združenie na Slovensku, si v tomto roku pripomenie päťdesiat rokov od svojho založenia. Bolo zriadené 28. septembra 1967 v Liptovskom Mikuláši zmluvou podľa § 85 vládneho nariadenia č. 100 z roku 1966 s cieľom koordinovať činnosť a poradenskú službu pri príprave, výstavbe a prevádzke osobných horských dopravných zariadení. Zakladajúcimi členmi bolo 35 organizácií z oblasti štátnej správy, národných výborov a ich zariadení, Zväzu spotrebných družstiev, telovýchovných jednôt a rôznych ďalších podnikov. Vedúcou osobnosťou pri zakladaní združenia bol Ing. Ivan Sutóris, ktorý vo svojich spomienkach na lanovky pri myšlienke na vznik združenia povedal: „Osobne uznávam zásadu, že netreba objavovať Ameriku, keď to už dávno

urobili iní, a že mnohé riešenia a nové zariadenia by sme mali prevziať od tých, ktorí sú vo vývoji pred nami. A toho som sa držal tak v cestovnom ruchu, ako aj v oblasti lanovej dopravy na Slovensku.“ Vzorom pri založení nášho združenia sa stalo Rakúsko, ktoré v tom čase prevádzkovalo stovky lanoviek a lyžiarskych vlekov. V čase, keď združenie vznikalo, bolo na Slovensku necelých 50 zariadení na osobnú lanovú dopravu (11 lanoviek a cca 38 lyžiarskych vlekov), ktoré prevádzkovali rôzne organizácie viac-menej ako vedľajšiu činnosť. Keďže základným cieľom združenia ako prvej profesijnej organizácie bolo podporovať rozvoj a výstavbu lanových dopravných zariadení, bolo potrebné vybudovať organizačnú štruktúru organizácie so zameraním na odborný personál, technické vybavenie a tiež na skvalitnenie právnych a technických predpisov, ktoré by pomáhali

zvyšovať kvalitu a bezpečnosť zariadení, aké boli bežné v alpských krajinách. Postupne sa združenie vyprofilovalo na skutočne profesijnú organizáciu nielen v oblasti lanovej dopravy, ktorá úzko spolupracovalo s výrobcami zariadení horskej techniky pre lyžiarske strediská, pomáhala pri tvorbe osobitnej legislatívy a normotvornej činnosti z oblasti prevádzky a bezpečnosti lyžiarskych stredísk a predovšetkým venovalo veľkú pozornosť výchove a vzdelávaniu personálu, ktorý musí spĺňať náročné požiadavky v oblasti odbornej aj mentálnej spôsobilosti. Pozitívne možno hodnotiť partnerstvo združenia počas 50 rokov so štátnymi orgánmi v oblasti cestovného ruchu a životného prostredia, ale najmä v oblasti dopravy a dráh. Po roku 1992 treba vyzdvihnúť aj spoluprácu s medzinárodnou organizáciou pre lanovú dopravu O.I.T.A.F. a zahraničnými partnermi – výrobcami zariadení pre lyžiarske a horské strediská, ktoré pomohli vybudovať tradíciu významného lanovkárskoho podujatia – medzinárodnej výstavy horskej techniky INTERLAVEX. Záverom je potrebné povedať, že zriadenie združenia majiteľov a prevádzkovateľov lanoviek a lyžiarskych vlekov – ako sa spočiatku združenie volalo – bol priekopnícky čin, ktorý pripravil podmienky na rozvoj lyžovania ako zdravého športu, vyžadujúceho aktívny pohyb na čerstvom vzduchu, a pritiahol deti a mládež do prírody a na lyžiarske svahy. Želám si, aby združenie lanoviek a vlekov aj naďalej bolo dobrým partnerom nielen pre svoje členské organizácie, ale pre všetkých prevádzkovateľov lanoviek a lyžiarskych vlekov na Slovensku, aby im vždy bolo schopné pomôcť pri riešení ich problémov a aby spoločne so štátnymi orgánmi a ostatnými profesijnými organizáciami pomáhali vytvárať lepšie prostredie pre rozvoj cestovného ruchu na Slovensku.

Miroslav Grešo



Náš hosť

Naším hosťom je tentoraz riaditeľ Ústavu turizmu v Bratislave – Ing. Pavol Weiss, CSc. V cestovnom ruchu pracuje viac ako 30 rokov, pričom začínal vo Výskumnom ústave cestovného ruchu v Bratislave, ktorý sa v roku 1992 pretransformoval na Ústav turizmu, a.s., a neskôr s.r.o., kde stále pracuje ako riaditeľ. Keďže je aj členom prezídia Zväzu cestovného ruchu, požiadali sme ho o rozhovor.

*** Prezrad' čitateľom niečo o sebe, na akých projektoch si za to dlhé obdobie mal možnosť pracovať...**
- Vyštudoval som Obchodnú fakultu Vysoké školy ekonomickej v Bratislave a po štúdiu som nastúpil do Výskumného ústavu cestovného ruchu. Popri práci som získal aj vedeckú hodnosť kandidáta ekonomických vied. V priebehu rokov som mal príležitosť pracovať na mnohých zaujímavých projektoch na Slovensku a v Čechách, od deväťdesiatych rokov aj v širšom zahraničí – na Ukrajine, v Rumunsku, Bulharsku, Chorvátsku, Bosne a Hercegovine, Grécku, Rusku, Kazachstane, Burkine Faso. Pracoval som pre mnohých zaujímavých a rôznych klientov, ako napríklad Európsku komisiu, ministerstvá vo viacerých krajinách, národné aj medzinárodné agentúry (turizmus, životné prostredie, malé a stredné podnikanie, vzdelávanie), regióny, mestá, obce i podnikateľský sektor – firmy z oblasti turizmu, developmentu a bankovníctva.

Našími partnermi a spolupracovníkmi na niektorých projektoch boli renomované poradenské organizácie vrátane nadnárodných, ale aj univerzity v ČR, Grécku, Rumunsku či Bulharsku. Z projektov spomeniem regionalizáciu cestovného ruchu v SR, regionálne a firemné stratégie, národné stratégie v 90. rokoch a začiatkom nového tisícročia, technickú asistenciu pri grantových schémach v SR (všetky tri v predstupovom období) aj v zahraničí, operačný program Regionálna konkurencieschopnosť v Chorvátsku, prípravu ministerstiev a ich organizácií na riadenie a implementáciu štrukturálnych fondov v Rumunsku aj Chorvátsku, pilotné turistické

projekty na Ukrajine (Kyjev, Krym), ale aj projekty pre podnikateľský sektor, ako napríklad v lokalite Vysoké Tatry (Štrbské Pleso, Stará Lesná, Tatranská Lomnica, Veľká Lomnica), Jasná, Vyšná Boca, Nižná Boca, Kúpele Dudince, Banská Štiavnica, Poloniny, Malá Fatra, Mojmírovce, Krkonoše, Jeseníky, Timisoara a v mnohých iných. Osobitnou a trošku odlišnou skúsenosťou bola naša účasť cez partnerskú firmu na realizácii rámcového kontraktu pre EÚ LOT 5 – konferencie. Účasť na tomto projekte je spojená s organizovaním konferencií, pracovných stretnutí a školení pre Európsku úniu najmä mimo členských krajín po celom svete. Popritom som mal možnosť dlhé roky byť členom dozornej rady SACR-u, členom Rady pre cestovný ruch počas jej existencie (pri MH SR), vo vedeckých radách viacerých fakúlt a iných poradných orgánoch.

*** Čo ti dali pracovné pobyty a práca v zahraničí?**

- Boli to nové skúsenosti a poznatky, že nie všetko všade funguje, čiže uvedomenie si významu prostredia, miestnych podmienok na úspech opatrení, zmien, zámerov a pod. Práca v rôznych krajinách prináša určitý prehľad (nechcem použiť slovo nadhľad, ktoré by sa dalo vnímať ako domýšľavosť) a posúva smerom k pragmatickým riešeniam. Možnosť porovnania s fungovaním rôznych prístupov a systémov je veľmi cenná a umožňuje sa trošku uvoľniť z „uväznenia“ našej reality, našich skúseností, názorov a niekedy aj predsudkov, vyplývajúcich z našej praxe, ale aj skepsy a pesimizmu. A, samozrejme, práca



Ing. Pavol Weiss, CSc.
riaditeľ Ústavu turizmu v Bratislave

v medzinárodnom tíme je veľmi zaujímavá, príjemná a obohacujúca a s tým aj spojené trávenie voľného času.

*** Koncom roku 2016 (k 31. decembru 2016 – pozn. red.) ukončila činnosť Slovenská agentúra pre cestovný ruch, ktorá bola určená najmä pre propagáciu Slovenska v oblasti cestovného ruchu. Aké to – podľa teba – môže mať následky pre zahraničný aj domáci cestovný ruch? Bude mať kto suplovať túto činnosť, pokiaľ sa nevytvorí nový systém propagácie a marketingu CR?**

- V turizme je mimoriadne silné konkurenčné prostredie. Nepoznám krajinu, ktorá nemá v programe rozvoj turizmu a nerobí konkrétne kroky na jeho podporu. A v Európe je koncentrácia konkurenčne silných krajín, atraktívnej ponuky s prepracovaným systémom podpory, rozvinutými inštitúciami a masívnym aj účinným marketingom určite

najväčšia. Náš marketing na národnej úrovni síce zatiaľ nepatrí k špičke vo svojej kategórii (z mnohých dôvodov – finančných, personálnych,...), ale strata alebo oslabenie jeho pôsobnosti by bola citeľná pre náš turizmus a všetkých, ktorí v ňom podnikajú. Preto je znepokojujúce, že namiesto úsilia o zlepšenie jej pôsobenia sa musí vyvíjať úsilie o zachovanie jej účinnosti. Negatívne dosahy začlenenia činnosti bývalej agentúry do ministerstva dopravy a výstavby sa budú týkať domáceho i príjazdového turizmu, výraznejšie sa negatívne prejavia však v príjazdovom turizme (zahraničnom), pretože klientela sa v ňom rýchlejšie mení, podiel lojálnej klientely nie je rozhodujúci a získavanie novej klientely vyžaduje marketingové aktivity aj na národnej úrovni. Vôbec si nemyslím, že súčasná situácia, v ktorej činnosť a časť pracovníkov SACR-u bola včlenená do Ministerstva dopravy a výstavby SR – sekcie cestovného ruchu, znamená skončenie národného marketingu, myslím si však, že táto situácia vytvára menej priaznivé podmienky na jeho úspešné pôsobenie. Ide o stratu pružnosti a operatívosti, komplikovanejšie pôsobenie – vstupovanie do zmluvných vzťahov, komplikovanejšia neformálna spolupráca, atypické organizačné riešenie vo vzťahu k partnerom a konkurentom. Úspora v oblasti režijných nákladov, ktorú začlenenie SACR-u do ministerstva prinieslo, nie je dostatočnou hodnotou v porovnaní s nevýhodami, ktoré sú s týmto organizačným riešením spojené. Činnosť národného turistického marketingu ako operatívne sú cudzorodým prvkom v charaktere a zameraní ministerstva ako orgánu štátnej správy a strategickým miestom pre takú rozsiahlu a dôležitú oblasť, ako je doprava a jej infraštruktúra. Zásadne rozdielny charakter práce a mnohostupňové riadenie sú skutočnosťami, ktoré vyvolávajú oprávnené obavy o vysokou účinnosť fungovania a ďalšom zdokonaľovaní národného marketingu pre turizmus.

V takej dôležitej záležitosti pre rozvoj nášho turizmu nie je dobré experimentovať.

*** Zväz cestovného ruchu SR pripravuje materiál na vytvorenie Národnej agentúry cestovného ruchu (pracovný názov – pozn. red.). Aké poslanie by mala táto agentúra plniť, čo by podľa teba malo byť ich hlavnou činnosťou, ako by mala byť financovaná a ako by mala fungovať spolupráca s jednotlivými subjektmi CR?**

- Dúfam, že rozhodnutie ministerstva o začlenení agentúry do jeho štruktúry je len dočasný krok a príprava na ďalšie zmeny v organizácii národného marketingu pre turizmus. V takom prípade by sme to mohli brať ako príležitosť na zlepšenie. Samozrejme, v ZCR SR sa o problémy diskutuje a hľadá sa návrh optimálneho riešenia. Názory a predstavy nie sú totožné, ale v hlavných problémových okruhoch sa určite nájde zhoda. Domnievam sa, že nová forma organizácie by mala spĺňať minimálne nasledujúce požiadavky:

- tesnejšie prepojenie verejného a podnikateľského sektora, aby sa realizovali spoločenské, národné priority v turizme (úloha ministerstva) a súčasne reflektovali potreby a poznatky podnikateľov, ktorí sa pohybujú permanentne na trhu a poznajú jeho vývoj a potreby. Od užšej spolupráce a komunikácie s podnikateľmi možno očakávať aj rast odbornej úrovne a väčšej adresnosti marketingového pôsobenia. Úlohou ministerstva okrem presadzovania celospoločenských priorít v turizme by bol aj dohľad nad využívaním verejných zdrojov, podnikateľský sektor by mal prinášať overené poznatky a impulzy pre zameranie a formy marketingových nástrojov a aktivít;
- väčšiu pružnosť flexibilitu tejto organizácie, aby sa predchádzalo omeškaným reakciám aj na menej očakávané zvraty, akým bol napríklad vývoj bezpečnostnej

situácie v Turecku a arabských krajinách, ktorý vytvoril okamžite značný potenciál rastu výkonov nášho turizmu (domáceho a príjazdového). Možnosť maximálne pružnej reakcie je veľmi dôležitá a má veľký vplyv na účinnosť marketingových opatrení;

- aj naďalej zachovanie financovania zo štátneho rozpočtu, pokiaľ možno v rozsahu primeranejšom financovaniu marketingu našimi hlavnými konkurenčnými krajinami (čo znamená viac zdrojov), a pritom vytvoriť model, ktorý by v budúcnosti vytváral, resp. koncentroval aj nerozpočtové zdroje, aj keď len v menšom podiele.

*** Ktoré skúsenosti zo zahraničia by boli vhodné pre uplatnenie aj na Slovensku?**

- Len veľmi telegraficky a ilustratívne: Česko je príkladom – ukázkou, že sa to dá robiť lepšie v podmienkach veľmi podobných našim, v začiatku (po rozdelení Československa) úplne identickým. A to myslím turizmus mimo Prahy (pretože Praha samotná je iná kategória) – infraštruktúra, organizácia, odbornosť, kvalita, dôslednosť, rozumná cenotvorba, šírka a kvalita ponuky služieb atď. Chorvátsko – výborný marketing na národnej úrovni, čo nie je typické pre postsocialistické krajiny (aj keď v bývalej Juhoslávii bola situácia trochu iná). Rakúsko – prepracovanosť systému riadenia, regulácie, osobitne spolupráce a stimulácie. A okrem toho vysoká miera odbornosti a profesionálnosti na riadiacich úrovniach.

Zo západoeurópskych krajín si možno zobrať ako príklad ich spôsob využívania kultúrno-historického dedičstva pre rozvoj turizmu a zapojenie týchto pamiatok do ekonomického rozvoja miest a regiónov. A mohli by sme pokračovať aj inými príkladmi...

Za rozhovor ďakuje Ing. Miroslav Grešo

Lanová dráha Skalnaté pleso – Lomnický štít jubiluje

Dňa 20. decembra 2016 sme si pripomenuli 75. výročie otvorenia prevádzky lanovej dráhy na Lomnický štít pre verejnosť. Čo tomu predchádzalo? Pripomeňme si najprv udalosti, ktoré pomohli rozvoju dopravy v regióne.

Dôležitú úlohu zohralo napríklad vybudovanie Košicko-bohumínskej železničnej dráhy (1867 – 1871), ako aj železničnej dráhy Studený potok – Tatranská Lomnica (1895) na trati Poprad Tatry – Kežmarok – Spišská Belá či Tatranskej elektrickej vicinálnej dráhy Poprad Tatry – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica (1906 – 1911). S rozvojom dopravy súvisela aj výstavba hotelov, penziónov a chát.

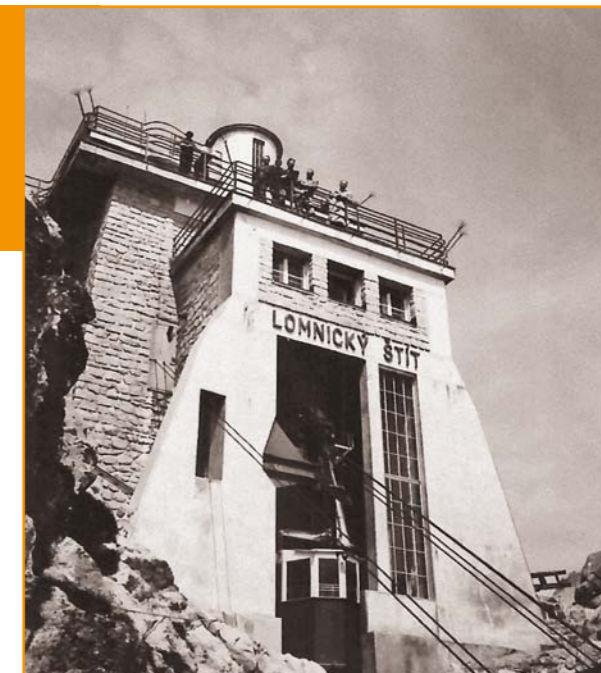
Už v roku 1895 sa na výborovej schôdzi Uhorskej prírodovedeckej spoločnosti v Budapešti diskutovalo o potrebe výstavby celoročnej meteorologickej stanice, ktorá mala stáť na niektorom z tatranských štítov. Meteorológov podporili astronómovia.

Existoval projekt výstavby lanovky na Rysy a zároveň sa pohrávalo s myšlienkou výstavby lanovky na Slavkovský štít, spojenej lanovkou cez Hrebienok so Starým Smokovcom. V hre bola aj Tatranská Polianka, ktorá sa od roku 1909 stala vyhľadávaným kúpeľným miestom a ktorá mohla poskytnúť dobrú

základňu na výstavbu lanovky na Gerlachovský štít. K zástancom jednotlivých alternatív sa pridali podnikatelia z tatranských osád. Medzistanica lanovky na Gerlachovský štít mala byť v Gerlachovskom kotle, prípadne až tam mala viesť k údolnej stanici pozemná lanovka. Tento projekt po prvej svetovej vojne oživil Tatranskopoliančania, najmä majiteľ Tatranskej Polianky Michal Guhr a jeho kežmarský priateľ Július Andor Hefty. Čím viac sa diskutovalo o Gerlachovskom štíte, tým viac sa do úzadia dostával Slavkovský štít. Aj táto myšlienka však mala odporcov z radov turistov, horolezcov a ochranárov prírody. S Lomnickým štítom sa nerátalo, no myšlienku jeho využitia na stavbu lanovky vyslovili anonymní pisatelia

notíciek v dennej tlači i v regionálnom časopise Slovenský východ v roku 1930. Ich autorom, ako sa neskôr ukázalo, bol pravdepodobne vtedajší riaditeľ kúpeľov v Tatranskej Lomnici Juraj Országh. V turistickom časopise Krásy Slovenska Ing. Juraj Országh zverejnil prvé články vyjadrujúce názor, že najlepšou alternatívou by bola visutá lanovka na Lomnický štít. Aj vďaka svojim kontaktom na politické špičky v roku 1934 presadil rozhodnutie o vybudovaní lanovky na náklady štátu. Účinne mu pomáhal jeho brat JUDr. Jozef Országh, krajiný prezident pre Slovensko. Nemalý vplyv mali na to aj neskorší predseda československej vlády Milan Hodža, ktorý vlastnil vilu v Tatranskej Lomnici, a minister zdravotníctva Dr. Vavro Šrobár, do rezortu ktorého patrilo toto kúpeľné mesto.

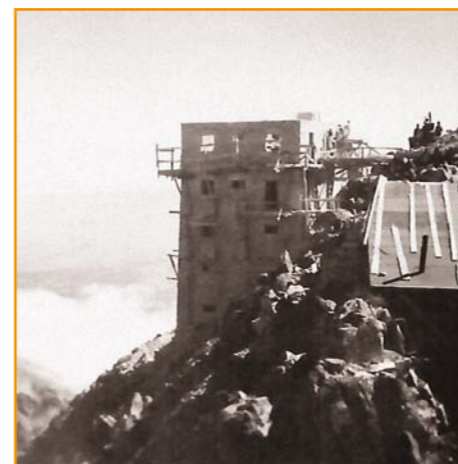
V čom bola lanová dráha jedinečná? V technickom švajčiarskom časopise Schweizerische Technische Zeitschrift



z októbra 1937, teda z obdobia výstavby spodného úseku Tatranská Lomnica – Štart – Skalnaté pleso, sa spomínali nasledujúce prvenstvá lanovky:

- najväčší výškový rozdiel prekonávaný jedným rozpätím s jedným nosným lanom (776 m),
 - najväčšie rozpätie prekonávané s jedným nosným lanom (1 744).
- To platilo pre horný úsek lanovky zo Skalnatého plesa na Lomnický štít. Pokiaľ sa vzal do úvahy aj spodný úsek, čiže Tatranská Lomnica – Štart – Skalnaté pleso – Lomnický štít, potom možno spomenúť aj ďalšie prvenstvá:
- najdlhšia trať bez prestupovania (4 110 m),
 - najdlhšia trať s jedným prestupovaním (5 980 m),
 - najväčší výškový rozdiel s jedným prestupovaním (1 715 m).

Výstavba lanovky Skalnaté pleso – Lomnický štít sa začala spolu s výstavbou lanovky Tatranská Lomnica – Štart – Skalnaté pleso. V tom čase sa pracovné výstupy podnikali iba štyri mesiace v roku – od konca júna do začiatku novembra, v ostatnom čase iba za priaznivých poveternostných podmienok, a aj to s horolezeckým výstrojom. Prvý výstup sa uskutočnil 15. júla 1936. Bola vybraná najvhodnejšia trasa, ozna-



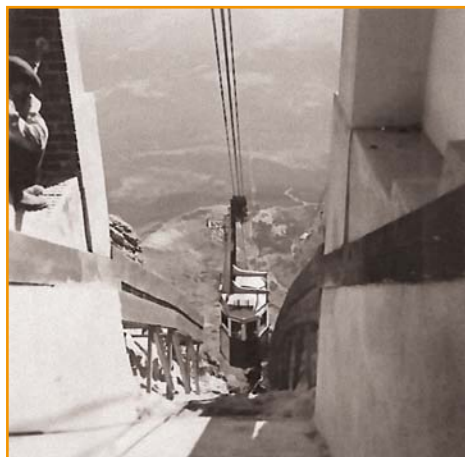
čila sa a najťažšia časť sa osadila 300 m dlhým oceľovým lanom. Tento úsek bol však nebezpečný počas búrok. Na chodníku do Lomnického sedla sa vybudovali dve zakryté odpočívadlá.

Bolo jasné, že je nevyhnutné vybudovať nákladnú lanovku, takže stavebné práce sa začali vynášaním materiálu pre jej výstavbu. Nosičom sa platilo 1 – 2 koruny za kilo vneseného materiálu. Vie sa, že výstup nosičovi s nákladom 25 – 40 kg trval cca 2 hodiny.

Na „Lomničáku“ sa ako prvý vybuďoval prístrešok pre robotníkov, a až potom sa začala budovať nákladná lanovka. Pri práci boli veľké problémy so statickou energiou, preto sa vybuďovali bleskozvod. Robotníci pri práci v teréne museli byť uviazaní konopným lanom, a to dvaja navzájom, pričom tretí ich istil.

Pre potreby nákladnej lanovky bolo dopravené oceľové lano s priemerom 10 mm a dĺžkou dva kilometre, a to pracovnou skupinou 30 robotníkov s kotúčmi lana prevesenými cez rameno, ktoré sa osadilo na už vnesený navijak. Koniec takto vneseného a navinutého lana sa spustil do Mírtvej záhradky, pričom na jeho konci bol priviazaný montér-odvážlivec. Do Mírtvej záhradky zo Skalnatého plesa bolo dopravené lano s priemerom 16 mm. Laná sa navzájom spojili, 16-milimetrové lano sa vytiahlo na „Lomničák“ a uložilo na vratný lanový kotúč budúcej nákladnej lanovky. Potom bolo naložené dopravné lano nákladnej lanovky s priemerom 22 mm.

Nákladná lanovka bola kyvadlová a mala 1 – 5 vozňov, ktoré stanicami neprechádzali. Nosnosť vozňa bola až 600 kg, trať



viedla po budúcej trase osobnej lanovky a mala dve drevené podpory. Sprevádzkovali ju v júli 1938 a až vtedy sa mohla výstavba naplno rozbehnúť.

Osadenie dvoch dodatočných drevených podpier nastolilo problematiku výstavby podpory č. 10, s ktorou sa pôvodne nerátalo ani v projekte, ani v rozpočte. Je pozoruhodné, že stavebný dozor nemal podrobne zameraný pozdĺžny profil II. úseku a ani schválené stavebné plány budovy „Lomničáku“. Podpera sa umiestnila len podľa odhadu, čo spôsobilo, že po uvedení do prevádzky sa nosné lano z podpory zdvíhalo, preto sa musela upraviť kĺznica nosného lana na podpere. Nákladná lanovka jazdila takmer nepretržite 24 hodín a vyviezla 6 000 ton materiálu. Na stavbe sa stále improvizovalo bez stavebných plánov, čo spôsobilo



problémy s dodávkou vody a likvidáciou splaškov. Ďalej sa musela vybudovať zábrana nad podporou č. 10, ktorá zadržovala spadnutý materiál z „Lomničáku“, ale chránila aj robotníkov pracujúcich na výstavbe tejto podpory.

V septembri a októbri 1939 boli pomocnou lanovkou vytiahnuté ťažné laná, ako aj nosné lano osobnej lanovky.

V máji 1940 sa vykonali skúšky s vozňom.

V júni 1940 spustili v budove do prevádzky ústredné kúrenie, čo priebeh prác na „Lomničáku“ urýchlilo.

V lete 1940 bola uvedená do činnosti meteorologická stanica.

V dňoch 15. a 16. decembra 1941 bola vykonaná ďalšia technicko-policijná



pochôdzka trate a 20. decembra 1941 sa začala prevádzka pre verejnosť.

Hlavné technické parametre lanovej dráhy uvádzané v čase výstavby: vodorovná dĺžka – 1 665,75 m, dĺžka šikmá – 1 872,08 m, stúpanie na trati: najvyššie 80 %, najmenšie 12 %, priemerné 51,5 %, počet podpier – 1, počet vozňov – 1, užitočné zaťaženie vozňa 15 + 1 osoba = 1240 kg, rýchlosť jazdy – 3 až 6 m/s, rýchlosť pri revíznej jazde – 0,5 m/s. Sústava trate lanovej dráhy bola kyvadlová s jedným nosným lanom a dvoma ťažnými lanami, napínacími lanami a vyrovnávacími lanami. Systém bol označený ako „systém Wiesner“. Nosné lano vyrobila a dodala firma Kablo Kladno, ťažné, napínacie a vyrovnávacie laná firma St. Egydská Bratislava.

Nosné lano malo priemer 42 mm s dĺžkou 2 050 m, ťažné laná – 25 mm s dĺžkou 4 150 m, napínacie lano nosného lana – 61 mm, napínacie laná ťažných lán – 45 mm a vyrovnávacie lano ťažných lán malo \varnothing 45 mm. Každé lano bolo podrobené dvom úradným skúškam: jednotlivé drôty sa skúšali na ťah, ohyb i krut, a potom sa skúšali laná aj v celku. Trhacie skúšky vykonali vo Výskumnom a skúšobnom ústave ČVUT v Prahe. Podpera mala priehradovú konštrukciu a bola vysoká 30 m, asymetrická. Nosné lano bolo uložené v nitovanej úložnej pätky, pre ťažné laná boli na oboch stranách úložnej pätky osadené dvakrát štyri kladky s priemerom 500 mm a na opačnej strane boli úložné dva lanové kotúče s priemerom 2 000 mm.

Hmotnosť napínacieho záväžia nosného

lana bola 29 ton a napínacieho záväžia ťažného lana 14,46 tony.

Na stavbe lanovky sa podieľali tieto firmy:

- Firma Fr. Wiesner, Chrudim, projektovala stavbu celej lanovky
- Báňská a Hutní spol. Třinec dodala železnú konštrukciu podpier a staničných budov
- Škodové závody v Plzni dodali stroje pre elektrický pohon a osvetlenie lanovky
- Továreň na káble v Bratislave dodala pozemné silno- a slaboprúdové vedenie
- Firma Ing. K. Marvan v Královem Hradci mala na starosti pozemné stavby
- Továreň na vozy v Kolíne dodala vozne na obe lanové dráhy
- Siemens v Bratislave dodala telefónne a signalizačné zariadenia
- Továreň na cement v Lietavskej Lúčke dodala obyčajný a vysokohodnotný cement portlandský
- Pražská železniareň v Kladne dodala „roxor“ železo pre železobetónové konštrukcie
- Remeselné práce vykonali slovenské firmy podtatranského kraja.

V pôvodnom projekte sa uvažovalo so stavbou lanovky len ako dopravným prostriedkom medzi Tatranskou Lomnicou a Lomnickým štítom, pritom stavebné náklady sa vypočítali na 16 miliónov korún. Dodatočne bolo treba pamätať na:

- ubytovanie hostí na Skalnatom plese, zriadenie reštaurácie a malého hotela,
- na Lomnickom štíte bolo treba zriadiť obsiahly bufet a nocľaháreň pre prípad uviaznutia cestujúcich z dôvodu nepriaznivých poveternostných podmienok,
- boli vybudované promenády: Skalnaté pleso – Veľký vodopád – hotel Kamzík s dĺžkou 4 250 m a šírkou 1,5 m; promenáda do Lomnického sedla dlhá 3 150 m a široká 1 m; promenáda cez Malú Svišťovku k medzistanici Štart dlhá 8 km a 1,5 m

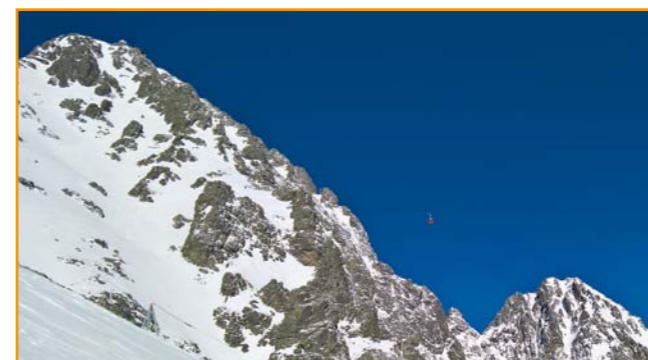
široká, promenáda malého okruhu okolo Skalnatého plesa 650 m dlhá a 1,5 m široká,

- medzi Skalnatým plesom a Štartom bol zriadený pretekársky lyžiarsky zjazd 3 200 m dlhý, 6 až 15 m široký s výškovým rozdielom 640 m,
- na Lomnickom štíte sa vybudovali hrebeňový chodník a vyhladkové terasy.

Vykonaním týchto prác sa náklady (odhadované) vyšplhali na 25,5 milióna korún. Peniaze na výstavbu lanovky získala Slovenská krajina pôžičkou. Vláda bývalej Československej republiky sa zaviazala uhradiť 50 % prípadného schodku v nákladoch lanovky. Po osamostatnení Slovenska prevzal lanovku so všetkými záväzkami slovenský štát.

Na lanovej dráhe bolo od spustenia prevádzky v roku 1941 do ukončenia pred jej rekonštrukciou v roku 1986 prepravených asi 3 milióny cestujúcich, po jej rekonštrukcii v rokoch 1989 až po súčasnosť to bolo ďalších cca 1,5 milióna cestujúcich. V neposlednom rade považujem za dôležité spomenúť mená ľudí, ktorí sa zapísali do histórie výstavby a prevádzkovania pôvodnej i rekonštruovanej lanovky. Boli to najmä:

- Ing. Ervín Šesták z Bratislavy, ktorý bol koordinátorom technických prác a ktorého rodina mi poskytla množstvo dobových fotografií z výstavby pôvodnej lanovky,
- prof. Ing. Remta, ktorý publikoval v 40. rokoch výstavbu v technických časopisoch a robil aj odborný posudok na sústavu lán pri jej rekonštrukcii v rokoch 1986 – 1989 s ohľadom na námrazu,
- Ing. Kornel Tkáč, v minulosti náčelník Rušňov depa Spišská Nová Ves, ktorý



bol vedúcim rekonštrukčných prác v rokoch 1987 – 1990 a aj autorom „vibrátorov“ vo vjazdovom kanáli pôvodnej lanovky, ktoré mali zabrániť usadzovaniu snehu a tvoreniu námrazy, znemožňujúcim vjazd vozňa do stanice Lomnického štítu,

- Ing. Jiří Říha, riaditeľ Vedecko-výskumného uhoľného ústavu Ostrava-Radvanice, ktorý s kolegom Ing. Ludkom Hájovským vykonávali prepočet a návrh konštrukcie sústavy lán na lanovej dráhe Tatranská Lomnica – Štart – Skalnaté pleso po pretrhnutí napínacieho lana nosného lana č. 3 a ktorí robili aj odborný posudok na posúvanie nosných lán lanovej dráhy po jej rekonštrukcii.

Na záver je potrebné konštatovať, že na lanovej dráhe Skalnaté pleso – Lomnický štít bola vykonaná rekonštrukcia lanovej dráhy v rokoch 1986 – 1990. Spodný úsek Tatranská Lomnica – Štart – Skalnaté Pleso sa nerekonštruoval, pôvodná technológia (podpery, laná...) bola zlikvidovaná, a tak tento úsek lanovej dráhy ostal bez pokračovateľky, čo je iste veľká škoda, a to aj s vzhľadom na históriu a fakt, že táto lanová dráha bola označovaná ako „perla Tatier“ a dlhé obdobie bola súčasťou erbú osady Tatranská Lomnica.

Ing. Ján Šimoňák
vedúci prevádzky lanovej dráhy
Skalnaté pleso – Lomnický štít

Zasadalo Predstavenstvo a Dozorná rada LAVEX-u

Po prvý raz sa v tomto roku zišlo novozvolené Predstavenstvo a Dozorná rada záujmového združenia LAVEX, aby posúdili hospodárske výsledky združenia za rok 2016 a prerokovali niektoré dôležité úlohy, ktoré bude združenie zabezpečovať v priebehu roka 2017.

Zasadnutie, ktoré sa uskutočnilo 1. februára 2017 na sekretariáte združenia LAVEX, otvoril a prítomných členov predstavenstva privítal predseda združenia Ing. Peter Nanky. Oboznámil prítomných s programom rokovania a vyzval riaditeľa združenia na kontrolu uznesení prijatých na poslednom rokovaní predstavenstva 13. septembra 2016. Potom predstavenstvo pristúpilo k voľbám predsedu a podpredsedu predstavenstva združenia a predsedu a členov dozornej rady. Vo funkcii predsedu predstavenstva bol jedhlasne potvrdený na ďalšie volebné obdobie Ing. Peter Nanky (LS Snow&bike, s.r.o., Ružomberok) a vo funkcii podpredsedu predstavenstva Ing. Jaroslav Mačičák (Leitech, s.r.o., Poprad). Za predsedu dozornej rady bol zvolený Milan Sumka (LS Jasenská dolina), za členov dozornej rady Ing. Ján Holka (LS Vrátna) a Richard Šesták (LS Martinské hole). V ďalšom bode rokovania predstavenstva riaditeľ združenia Ing. Miroslav Grešo podal informáciu o hospodárskych výsledkoch združenia za rok 2016. Konštatoval, že ekonomiku združenia výrazne pozitívne ovplyvnilo organizovanie XV. medzinárodnej výstavy horskej techniky INERLAVEX, ktorá zmenila periodicitu a termínovo sa presunula z roku 2015 na apríl 2016. Keďže tento termín bol akceptovateľný pre väčšinu vystavovateľov, ktorí sú dlhoročnými partnermi združenia LAVEX pri organizovaní výstav, odrazilo sa to aj na kvalite výstavy a jej ekonomickom

prínose a, samozrejme, aj na celkovom hospodárskom výsledku združenia. Okrem toho bol rok 2016 zaujímavý aj z pohľadu záujmu prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk o odborné technické činnosti združenia – technické revízie a odborné skúšky zariadení a tiež výchovu a vzdelávanie personálu v lyžiarskych strediskách. Vzhľadom na pretrvávajúcu migráciu pracovníkov v lyžiarskych strediskách sa prejavil zvýšený záujem najmä o pracovníkov pre obsluhu lanových dráh vo funkcii operátor a staničný pracovník a tiež o pracovníkov pre obsluhu snežných pásových vozidiel a snežných skútrov. Tieto aspekty boli základom dosť podstatného zvýšenia príjmovej časti rozpočtu združenia a v konečnej bilancii aj dôvodom dosiahnutia kladného hospodárskeho výsledku. Ten ešte podlieha posúdeniu dozornou radou a schváleniu predstavenstvom LAVEX-u. V ďalšom bode rokovania predstavenstva jeho predseda Ing. Peter Nanky uviedol bod programu týkajúci sa osláv 50-ročného jubilea založenia záujmového združenia LAVEX. Uviedol, že také významné jubileum je potrebné náležite si pripomenúť, je však potrebné brať do úvahy aj finančné možnosti sekretariátu združenia. Potom už riaditeľ združenia predstavil základný rámec osláv podujatia, ktoré by sa malo uskutočniť v septembri t. r. Podujatie bude dvojdnové a pozvaní by mali byť predovšetkým bývalí a súčasní funkcionári združenia, pracovníci, ktorí sa výrazne zaslúžili o výstavbu a rozvoj zariadení lyžiarskych stredísk na Slovensku, dlhoroční partneri združenia, bývalí a súčasní zamestnanci sekretariátu združenia a hostia. Program podujatia by mal pozostávať z príhovorov predstaviteľov združenia a hostí, kultúrneho programu a spoločenskej zábavy. Na prefinancovanie celého podujatia LAVEX požiadala



o podporu aj sekciu cestovného ruchu MDaV SR, prípadne ďalších partnerov. V nasledujúcom bode riaditeľ združenia informoval o príprave XXXIV. ročníka pretekov lanovkárov a vlekárov. V tomto roku sa preteky uskutočnia v lyžiarskom stredisku FREE TIME ZONE vo Vrátnej s ubytovaním v hoteli Boboty. Organizačná a technická príprava pretekov sa prerokovala so zástupcami strediska a riaditeľom hotela, propozície pretekov boli umiestnené na web stránku LAVEX-u a tiež zaslané e-mailom lyžiarskym strediskám a partnerom združenia. Časomieru zabezpečí Videocomp Kežmarok (pán Jaroslav Štancel). V poslednom bode rokovania predstavenstva Ing. Miroslav Grešo informoval ešte o pripravovanom overení odbornej spôsobilosti pracovníkov lanových dráh vo funkcii manažér lanovej dráhy a vedúci lanovej dráhy. Overenie sa vykonáva v trojročnom cykle a opäť bude spojené s jednoduchým školením pracovníkov, v rámci ktorého by sme radi zaradili do programu aj exkurziu na lanovú dráhu. Podujatie by sa malo uskutočniť začiatkom mája t. r. v lyžiarskom stredisku Vrátna v hoteli Boboty a exkurzia na lanovej dráhe Vrátna – Chleb. Riaditeľ združenia tiež vyzval členov predstavenstva na prípravu programu poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek, ktorý sa uskutoční v rámci tohtoročných Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov v Jasnej. Po skončení zasadnutia predstavenstva predseda poďakoval všetkým prítomným za účasť na rokovaní a zasadnutie ukončil.

Ing. Miroslav Grešo

SLOVAKIATOUR 2017

Veľtrh cestovného ruchu Slovakiatour 2017 oživil atmosféru blízkych aj exotických destinácií. Zúčastnilo sa na ňom 350 vystavovateľov z 22 krajín. Na ploche 17 000 m² sa pod jednou strechou stretli cestovné kancelárie, touroperátori, delegáti a zastúpenia štátov, krajov, regiónov, miest a obcí vrátane organizácií cestovného ruchu, teda tí, ktorí na veľtrhu prezentovali to najlepšie,

čo mohli ponúknuť. Žiaľ, v posledných rokoch je už pravidlom, že sa na tomto veľtrhu až na malé výnimky nezúčastňujú slovenské cestovné kancelárie. Bolo tu veľa sprievodných akcií, na ktorých sa veľmi aktívne podieľal i Zväz cestovného ruchu Slovenska. Boli to prednášky, súťaže, tomboly, ale aj ukážka brazílskeho bojového tanca... Novinkou veľtrhu bola premiérová účasť

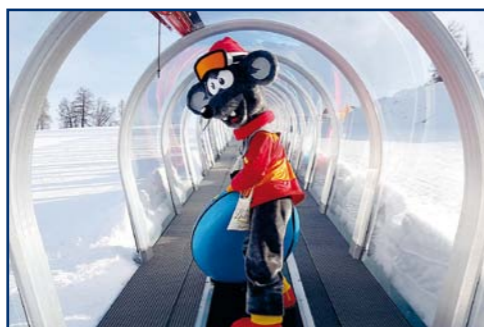
krajín ako Mexiko, Kuba, Poľsko a Abcházsko. Slovenské lyžiarske strediská prezentovali Donovaly, Oščadnica a v oravskom stánku aj Zuberec. Podujatie oživila výstava zameraná na šport – Wellnes a fitness. Ponuku strojov a zariadení na cvičenie, funkčného oblečenia či výživových doplnkov obohatil sprievodný program zameraný na rozvoj zdravého životného štýlu.





Zimný lyžiarsky portál Holidayinfo.sk, ktorý prináša snehové správy zo stovky lyžiarskych stredísk na Slovensku, si už viac ako 15 rokov drží popredné miesto v návštevnosti spomedzi slovenských portálov podobného zamerania. Najväčšiu pozornosť venujú návštevníci podľa najnovších štatistík kamerovým záberom a podstránke „Snehové info“, kde získajú rýchly prehľad

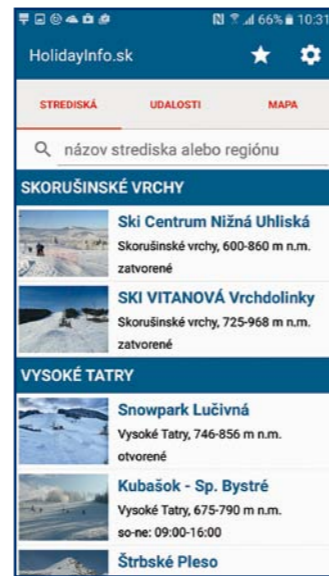
o aktuálnej výške snehu, podmienkach, prevádzke a cene skipasu za jednu osobu. Spomedzi kamerových záberov sa na prvých priečkach v návštevnosti umiestnili lokality Valčianska dolina, Štrbské Pleso a Roháčce-Spálená dolina, kde je inštalovaná technológia panoramatických kamier, no v prvej desiatke sú aj klasické statické webkamery z Drozdova, Pezinskej Baby a Krahúľ, ktoré boli nahradené novším typom. V tohtoročnej sezóne bola vyvinutá aj nová mobilová aplikácia Holidayinfo.sk pre platformy Android a iOS, ktorá je dostupná pre používateľov mobilových zariadení v Google play i iStore. Do konca februára 2017 zaznamenala aplikácia slušných 1 500 používateľov a 100-tisíc zobrazení stránok. Na portáli Holidayinfo.sk majú miesto i interaktívne mapy. Maľované lyžiarske mapy sú v ponuke Sitour už od jej vzniku a ich interaktívnu verziu môžu návštevníci Holidayinfo nájsť v rámci samotných prezentačných stránok zimného areálu. Posledným realizovaným projektom bola mapa lokality Makov-Kasárne v januári 2017. Na tvorbu kvalitnej mapy je potrebný čas – ručné maľovanie a následné grafické spracovanie zaberú jeden a pol, niekedy až dva mesiace. Kvalitná lyžiarska mapa má však pre návštevníka i stredisko



nepochybne svoju hodnotu – informačnú i marketingovú. Veľkoformátová tlačná mapa je vo veľkých alpských lyžiarskych destináciách doplnená i o elektronickú legendu, z ktorej návštevníci stredísk získajú prostredníctvom vysoko svetlých LED-ukazovateľov rýchly prehľad o otvorených prepravných zariadeniach a zjazdových tratiach. Elektronické legendy tohto typu sú však i súčasťou niektorých slovenských stredísk ako Chopok, Tatranská Lomnica, Donovaly a najnovšie i Malino Brdo a Roháčce-Spálená dolina. Na obsluhu legendy slúži užívateľské prostredie portálu Holidayinfo, s ktorým je legenda priamo prepojená.

Inšpirácie

Okrem outdoorovej reklamy a informačných systémov sa Sitour zaoberá i dodávkou zimnej techniky firmy Meingast, dopravníkových pásov Sunkid a umelých povrchov Neveplast. Tandem posledných dvoch menovaných túto zimnú sezónu realizoval jeden z najväčších projektov celoročnej vonkajšej lyžiarskej arény v Európe juhovýchodne od Viedne v nadmorskej výške len 600 m. Areál v Puchberg am Schneeberg má rozlohu 5 000 m² a tvoria ho umelé zjazdovky Neveplast, ktoré svojimi vlastnosťami pripomínajú technický sneh, tubingová dráha a dva dopravníkové pásy. Cieľovou skupinou návštevníkov majú byť tak športovci, ako aj rodiny. Medzi nové projekty Sunkidu patrí aj ten v Birkenlift Seefeld v Rakúsku, kde boli inštalované dva dopravníkové pásy s galériou – jeden z nich v dĺžke až 135 m, druhý 21-metrový, ktoré zabezpečujú prepravu lyžiarov, snoubordistov, fanúšikov sánkovania aj tubingovej dráhy.



Bratislava – Záujem o Slovensko pokračuje aj po skončení letnej turistickej sezóny. Počas septembra u nás dovolenkovalo celkom 484 229 turistov, čo predstavuje nárast oproti roku 2015 o 18,3 %. Ak sa prílev dovolenkarov udrží aj v ďalších mesiacoch, Slovensko by mohlo prekonať magickú hranicu 5 miliónov návštevníkov.

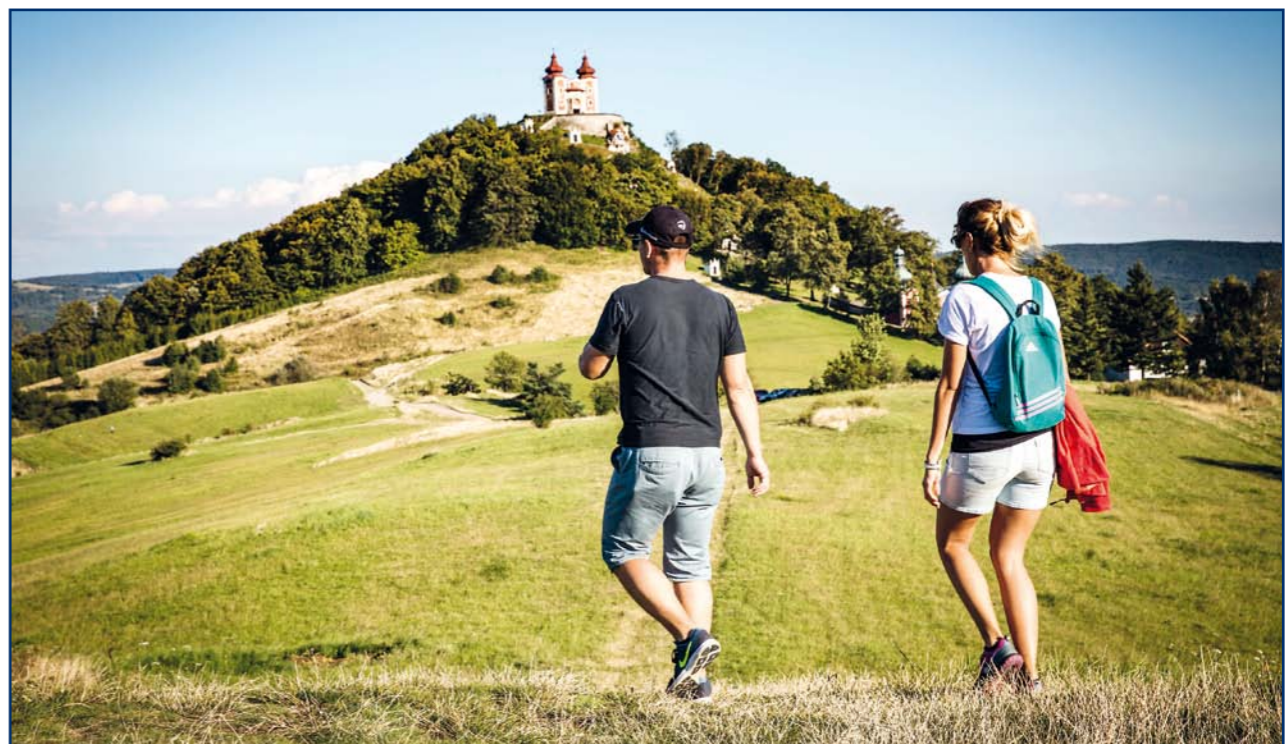
Za prvých deväť mesiacov minulého roka si dovolenku na Slovensku vybralo 3,9 milióna návštevníkov, čo je o 18,4 % viac ako v roku 2015. Počet prenocovaní dosiahol 11,3 mil., čo je o 16,6 % viac ako v predchádzajúcom roku. Hostia u nás strávili v priemere 2,9 noci. „Rast návštevnosti Slovenska je odrazom systematickej a kvalitnej spolupráce subjektov cestovného ruchu, oblastných a krajských organizácií cestovného ruchu a SACR-u v oblasti propagačných a marketingových aktivít,“ uviedol generálny riaditeľ SACR Marián Bujna. K tomu musíme podľa neho pripočítať nové letecké spojenia a zvyšovanie kvality služieb v cestovnom ruchu. Dovolenku na Slovensku si od januára do septembra

zvolilo 2,3 mil. domácich návštevníkov, čo je o 18 % viac ako vlani. Z regiónov bol najobľúbenejší Žilinský (22,1 %), Prešovský (19,8 %) a Bratislavský kraj (15,6 %). V priemere najdlhšie sa domáci dovolenári zdržali v Trenčianskom (4,3 noci), v Trnavskom (3,5 noci) a Prešovskom kraji (3,3 noci). V sledovanom období prišlo 1,6 mil. zahraničných návštevníkov, čo predstavuje medziročný nárast o 18,9 %. Najviac ich lákal Bratislavský kraj s dominantnou návštevnosťou 42,2 %, potom Žilinský (16,8 %) a Prešovský kraj (14,3 %). V priemere najdlhší pobyt strávili zahraniční hostia v Trnavskom (4,4 noci), Trenčianskom (3,2 noci) a Prešovskom kraji (3,2 noci). Za prvé tri kvartály minulého roka prišlo na Slovensko najviac návštevníkov z Českej republiky, Poľska, Nemecka, Maďarska a Rakúska. Najväčší percentuálny nárast sme zaznamenali z Číny (+37,5 %), Španielska (+35,4 %), Maďarska (+33,4 %) a Izraela (+30,1 %).



Záujem o Slovensko v nastávajúcich mesiacoch roka podporila SACR zimnou kampaňou, zameranou jednak na domáci, ako aj na zahraničný trh. Do slovenských lyžiarskych stredísk, aquaparkov, na vianočné podujatia a do zasnežených slovenských miest láka SACR prostredníctvom televíznej, printovej aj on-line reklamy. O zimnej dovolenke na Slovensku sa zahraniční turisti dozvedajú aj na medzinárodných veľtrhoch cestovného ruchu, z billboardov či v rámci kampane v metre. „Zo zahraničných trhov prebiehala zimná kampaň v Poľsku, Maďarsku a Českej republike. Zimný spot Slovenska uvidia globálne diváci Eurosportu, ako aj užívatelia Youtube a Google z Veľkej Británie, Nemecka, Rakúska a krajín V4,“ vymenúva generálny riaditeľ SACR Marián Bujna.

Zdroj: SACR



Južná strana Chopku dostala novú lanovku

Lyžiarske stredisko Jasná Nízke Tatry nezostalo ani tento rok nič dlžné svojej povesti TOP strediska a pred zimnou sezónou prišlo s novinkami, strediskovými vylepšeniami a významnými investíciami, akou je napríklad nová 15-miestna lanovka na južnej strane Chopku.

Lyžiari, ktorí na Chopok prichádzajú od Banskej Bystrice a Brezna, majú svoje obľúbené lyžiarske stredisko oveľa dostupnejšie. Komplikované prestupy z lyžiarskych vlekov a zo sedačkovej lanovky na kabínkovú sú už minulosťou. Trasa lanovky, ktorá jazdí z polovice kopca na jeho vrchol, teda v úseku Kosodrevina – Chopok, je nadpojená o novú 15-miestnu lanovku už od nástupného miesta Krupová. Úsek 15-miestnej lanovky na novej trase Krupová – Kosodrevina posilnil dopravu práve pre návštevníkov parkujúcich v nižšie položenej a ľahšie dostupnej lokalite Krupová. Vďaka tomu sa lyžiari komfortne vyvezú po celej dĺžke trasy až na Chopok dvoma za sebou naväzujúcimi 15-miestnymi lanovkami. Prepravná kapacita 1,2 km dlhej novej 15-miestnej lanovky je 2 800 os./hod. Jej údolná stanica je v nadmorskej výške



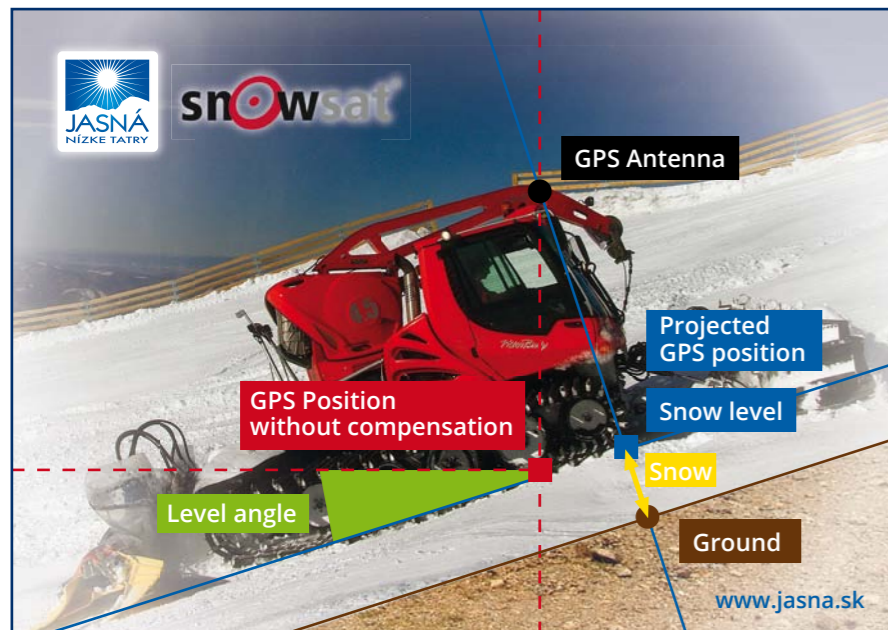
1 084 m a vrcholová v 1 488 m n. m. Deväť podpier a 404-metrové prevýšenie zo stanice Krupová do stanice Kosodrevina prekonávajú kabínky pri dopravnej rýchlosti 6,0 m/s za 4,83 minúty. Náklady na výstavbu sa vyšplhali na 11,6 milióna eur. Pätnásťmiestna kabínková lanovka je od svetového výrobcu, firmy Doppelmayr.

TOP inovácia pri úprave zjazdoviek – SNOWsat

Zlepšenie úpravy zjazdoviek snežnými pásovými vozidlami (SPV) v lyžiarskom stredisku Jasná Nízke Tatry zabezpečuje technologická inovácia v podobe

profesionálneho softvéru SNOWsat. Systém riadenia s meraním hĺbky snehu a jeho vývoja v celom lyžiarskom stredisku je založený na satelitnom určovaní polohy SPV. SNOWsat takýmto spôsobom zvyšuje účinnosť SPV na zjazdovke a ich monitorovanie takisto znižuje spotrebu paliva, ale hlavne šetrí sneh na zjazdovkách, pretože ho SPV s pomocou inteligentného programu vie efektívne rozhrnúť na požadovanú hrúbku.

Ako SNOWsat funguje: Nad celým Chopkom sa letecky zamerlal terén v rozsahu 150 ha. Na každom m² je 8 zosnímaných bodov, ktoré pomocou inteligentného softvéru vytvoria detailnú digitálnu mapu terénu. SNOWsat zariadenie je namontované na troch kabínach SPV a porovnáva tzv. letné zameranie terénu s terénnym vysnežením v zime. Pomocou satelitných signálov GPS sa monitoruje aktuálna pozícia SPV pri úpravách zjazdoviek. Vďaka GPS je možné určiť v reálnom čase polohu SPV na zjazdovke. Po odpočítaní výšky vozidla sa zostávajúca hodnota porovná s výškou digitálnej mapy terénu, ktorá je uložená v systéme (tzv. referenčná výška). Rozdiel medzi týmito dvoma hodnotami je vlastne snehová pokrývka v aktuálnom umiestnení na zjazdovke. SNOWsat vypočítava tieto čísla pomocou satelitných signálov GPS, GLONASS a Galileo. Vodič SPV má v kabíne



k dispozícii palubný počítač, ktorý nepretržite vypočítava hĺbku snehu a ďalšie údaje o vozidle. Vyhodnotené údaje sa automaticky prenášajú sieťou WIFI na server SNOWsat-u. SNOWsat zvyšuje takýmto spôsobom účinnosť SPV na zjazdovke, ich monitorovanie znižuje spotrebu paliva, optimalizuje sa efektívne využitie SPV pri úpravách zjazdoviek. Umelý sneh sa produkuje podľa potreby. SPV tlačí sneh do svahu a prerozdeľuje ho rovnomerne po zjazdovke. Údaje o vozidle a hĺbke snehu sú ľahko a prehľadne zobrazené na mape lyžiarskeho strediska, ktorú má k dispozícii vodič SPV. Okrem zobrazenia hĺbky snehu, sklonu terénu či aktuálnej polohy zasnežovacích zariadení upozorní SNOWsat vodiča na nebezpečné zóny a takisto na ďalšie SPV, ktoré upravujú terén pomocou navíteného lana. Ďalšou výhodou je navádzací systém, ktorý v prípade nepriaznivého počasia (snehová búrka, hmla) bezpečne navádza vodiča po svahu.

Stredisko Jasná Nízke Tatry predstavilo plán rozvoja

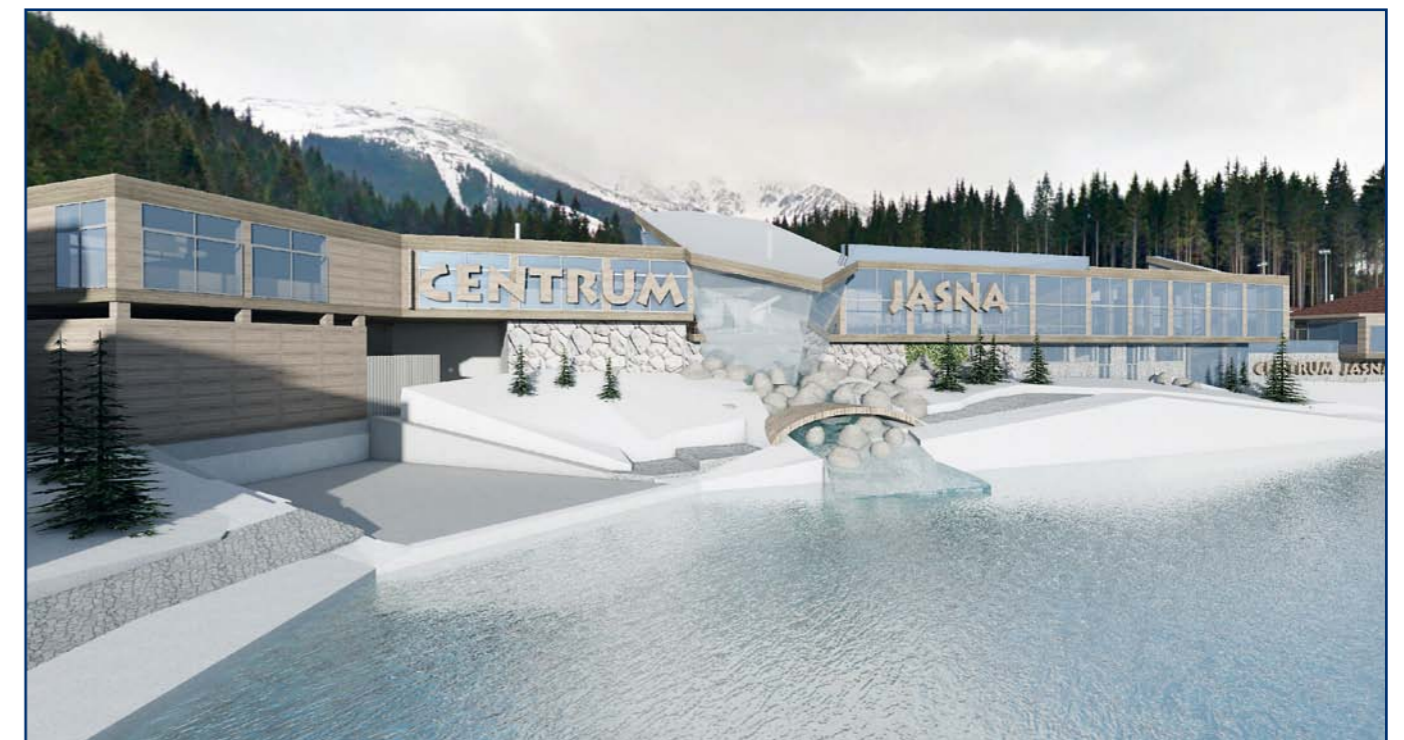
Najmodernejšie stredisko cestovného ruchu Jasná Nízke Tatry predstavilo plán rozvoja v horizonte najbližších piatich

i ďalších rokov. Všetky predstavené plány do budúcnosti a projekty sú v štádiu zámeru rozvojových plánov spoločnosti Tatry mountain resorts, a. s. (TMR) v lokalite Jasná Nízke Tatry Chopok Sever a Chopok Juh. Návrhy investičných projektov sa týkajú predovšetkým rozvoja reštauračných služieb a ubytovacích kapacít, rozširovania ponuky dopravných zariadení a zvyšovania komfortu zjazdoviek, ako aj dobudovania a skvalitňovania infraštruktúry a doplnkových služieb. Uvedené projekty zatiaľ nemajú vydané požadované povolenia, sú v rôznych fázach prípravy a podliehajú prísnemu posudzovaniu vplyvov na životné prostredie EIA a ďalším postupom, ktoré stanovuje zákon.

V horizonte piatich rokov sa na Chopku plánuje vybudovať nová lanovka v lokalite Biela Púť-Priehyba, ktorá odbremení dopravu v mieste zvanom „Koliesko“, a v horizonte nad päť rokov sa plánujú dobudovať lanovka Krupová – Dereše a lanovka Otupné – Luková. Stredisko sa snaží skvalitniť aj zjazdové trate, prispôbiť ich reálnemu štandardu lyžiara na hektár podľa požiadaviek moderného klienta a rozšíriť najmä modré zjazdovky,

a takisto zvýšiť kapacitu zasnežovania, s cieľom vysnežiť stredisko do 10 dní. Zámerom všetkých aktivít je zlepšenie infraštruktúry a doplnkových aktivít aj prostredníctvom najnovších inovatívnych technológií, ako aj rozšírenie ponuky ubytovania a gastronomických služieb. Z rozvojových plánov reštauračných služieb a ubytovacích kapacít zverejnilo stredisko Jasná Nízke Tatry projekt Centrum Jasná, ktorý sa nachádza v srdci lyžiarskeho strediska hneď vedľa nástupnej stanice kabínkovej lanovky Grand Jet a sedačkovej lanovky Biela Púť a doplní tak chýbajúce centrum s nákupným korzom. Samotný projekt Centrum Jasná zahŕňa apartmány a kryté parkovisko. Z ubytovacích kapacít sa v horizonte najbližších päť rokov dokončia ubytovacie jednotky aj v lokalite Chalety Otupné. Reštauračné služby posilní samoobslužná reštaurácia „Vyhliadka“ na výstupnej stanici lanovky Lúčky – Vyhliadka. V roku 2017 plánuje TMR otvoriť nový après-ski Champagne bar, v roku 2018 presklíť južnú terasu reštaurácie „Rotunda“ a v roku 2019 zrealizovať samoobslužnú panoramatickú reštauráciu v lokalite Priehyba.

Zdroj: TMR



*** Povedzte nám niečo o histórii SKI KRUŠETNICA.**

- V roku 2008 sme začali s výstavbou lyžiarskeho vleku s dĺžkou 730 m a súčasne sa pracovalo na výstavbe rodinného penziónu s kapacitou 42 hostí, s reštauráciou, saunou, bowlingom, tenisovým kurtom a bazénom. O dva roky neskôr sme stredisko rozšírili o ďalší vlek, tentoraz detský, s dĺžkou 450 m. V roku 2013 sme areál rozšírili o tri nové moderné chaty, každú s kapacitou 10 osôb. V roku 2014 sme demontovali malý vlek a v máji sme začali s postupným prevozom ojazdenej lanovky z Talianska a tiež s výstavbou bufetu s terasou pre lyžiarov, ktorý v lete slúži ako svadobná sála pre 150 hostí. V roku 2015 sme dobudovali snow tubing a areál lyžiarskej školy s detským pásom sunkid. K nášmu rodinnému stredisku patrí najnovšie aj Múzeum Oravakafé, ktorého súčasťou je najväčšia mozaika z kávovníkového zrna na svete i množstvo exponátov týkajúcich sa prípravy kávy.

*** Aký trend v návštevnosti strediska ste zaznamenali pred a po výstavbe sedačkovej lanovky v roku 2014?**

- Po spustení lanovky do prevádzky sme spozorovali vyššiu návštevnosť, čomu sa, samozrejme, veľmi tešíme.

*** Lanovú dráhu ste zakúpili ako ojazdenú, pôvodom z talianskeho strediska Rosskopf. Aké máte skúsenosti s jej prevádzkou?**

- Lanová dráha bola kompletne repasovaná. Maľovali sa stĺpy, menili sme kompletne novú elektriku, bandáže a veľa ďalších komponentov. Všetko zatiaľ funguje bez poruchy. A dúfame, že ešte aj dlho bude.

*** Kto tvorí klientelu vášho strediska?**

- Sú to najmä rodiny s deťmi, školské lyžiarske výcvikové kurzy. Navštevujú nás aj lyžiarri zo susedného Poľska či Českej republiky.

*** Do akej miery sa na návštevnosti vášho strediska odzrkadlila štátna podpora lyžiarskych kurzov?**

- Štátna podpora lyžiarskych kurzov nám ako malému stredisku určite pomohla. Takto máme vyplnené pracovné dni školskými zájazdmi a cez víkendy k nám chodia zasa rodiny s deťmi.

*** Akú obľubu má vo vašom stredisku večerné lyžovanie? Plánujete rozšíriť večerné lyžovanie z vleku na lanovku?**

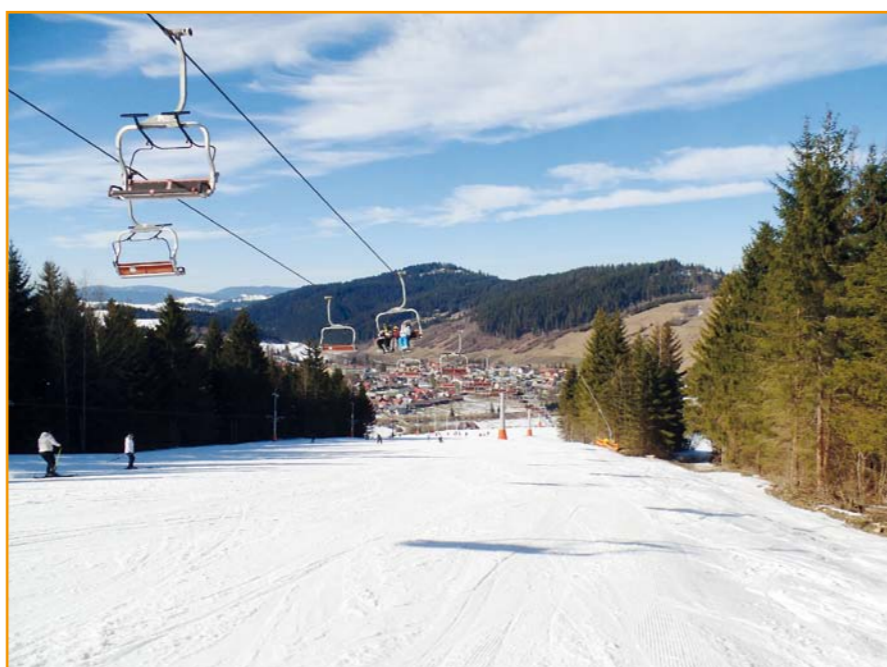
- Vysoké návštevnosti večerného lyžova-

nia sa tešíme hlavne počas víkendov. Cez týždeň je už návštevníkov menej, no túto službu využívajú často aj lyžiarske zájazdy. Do budúcnosti plánujeme rozšíriť večerné lyžovanie aj na lanovku.

*** Plánujete rozšírenie strediska o ďalšie lanové dráhy, prípadne zjazdové trate?**

- V súčasnosti neuvažujeme zatiaľ o žiadnom rozširovaní strediska.

Rozhovor pripravil:
Peter Briák, Matej Petőcz



PistenBully

100 4F

2017 5015

Intuitívne lepšie

Nový koncept vozidla a ovládania modelu PistenBully 100 4F

Jednoduché ovládanie, vyššia účinnosť a viac ergonómie: Novou generáciou vozidla plníme želania našich zákazníkov a určujeme nové štandardy.

- ⊕ Najsilnejší motor vo svojej triede so 6 valcami, s výkonom 186 kW/253 PS a s veľkým krútiacim momentom
- ⊕ Emisná norma Tier 4F (pripravený pre stupeň EURO 5)
- ⊕ Intuitívny džojstik na súčasné proporcionálne ovládanie všetkých štyroch funkcií radlice
- ⊕ Nová generácia fréz na lepšiu úpravu a efektívnejšiu prácu

- ⊕ Ergonomická jednotka skladajúca sa zo sedadla, opierky rúk a džojstiku s individuálnymi možnosťami nastavenia
- ⊕ Patentovaný 10" dotykový displej s označenými aktívnymi časťami vozidla na jednoduché ovládanie
- ⊕ Komfortná kabína s výrazne väčším priestorom a zlepšeným výhľadom
- ⊕ So štyrmi vodiacimi nápravami a silným motorom je PistenBully vhodný aj na úpravu zjazdových tratí



BLUEIQ

A responsible future

www.pistenbully.com

Naším hosťom v tomto vydaní LAVEX-u Info je jeden z najskúsenejších lanovkárov na Slovensku, pán Juraj Jancík. Na lanovkách pracuje po celý svoj život a čo je pozoruhodné, stále v tom istom lyžiarskom stredisku vo Vysokých Tatrách – na Skalnatom plese, lanovej dráhe do Lomnického sedla. Porozprávali sme sa s ním, aby sme sa dozvedeli o ňom a jeho práci niečo bližšie.

*** V prevádzke lanových dopravných zariadení pracuješ 48 rokov. Čo rozhodlo, že ešte ako veľmi mladý človek si sa rozhodol práve pre túto profesiu? Mal si predtým už nejaké informácie o povolani lanovkárov?**

- Po ukončení strednej odbornej školy som začal ako vysokohorský nosič na tatranských chatách a po základnej vojenskej službe v roku 1968 som sa opäť vrátil k tomuto zamestnaniu. Rodičia s tým však veľmi spokojní neboli, a tak mi otec našiel prácu v Telo- výchovnej jednote Slovan Smokovec, kde bol riaditeľom pán Karol Medved' (jeden zo zakladateľov združenia LAVEX – pozn. redakcie). Od neho som dostal ponuku na miesto staničného pracovníka na lanovke na Skalnatom plese, kde som 7. februára 1969 aj nastúpil. Spočiatku som bol z tejto práce trochu sklamaný, očakával som, že bude zaujímavejšia, ale povedal som si, že



S kolegami z lanovky (r. 1979)

rok vydržím... A vydržal som 48 rokov. Asi v roku 1972 som sa stal strojníkom-ope- rátorom lanovky – bola to ešte lanovka od Transporty, pričom prvý preukaz mi vydalo federálne ministerstvo dopravy v Prahe, ktorý podpísal Ing. František Strejček. Lanovka tu fungovala od roku 1953 do roku 1976. Potom sa začala budovať nová lanovka od firmy Pomagalsky, ktorá sa uviedla do prevádzky v roku 1978. Na nej som tiež robil ako strojník. Zároveň som bol menovaný za zástupcu náčelníka lanovej dráhy. Náčelníkom bol legendárny Jožko Valkošák, predseda Poradného zboru náčelníkov lanoviek na Slovensku. V januári 1997 som sa stal náčelníkom na lanovke, a v tejto funkcii pôsobím už 20 rokov. Lanovkárom som sa stal teda celkom náhodne, aj keď už ako malé dieťa, keďže som žil v Smokovci, som lanovky vnímal a poznal, pretože najmä počas lyžiarskych pretekov na Skalnatom plese sme každý rok chodili ako žiaci základnej školy povinne povzbudzovať. Samozrejme, pešo cez Hrebienok na Skalnaté pleso. Nikdy som však ani netušil, že raz budem pracovať na lanovke, keďže mojím odborom v škole bol automechanik.

*** Celý život si zasvätil práci v prevádzke lyžiarskych stredísk. Nemal si nikdy chuť zmeniť zamestnanie?**

- Ak sa na to pozerám z celoživotného pohľadu, teda od ukončenia vojenskej služby, tak nie. Môžem jednoznačne povedať, že po celý čas, ako som v roku 1969 nastúpil na lanovku, bol som so svojou robotou spokojný. Mne sa totiž Skalnaté pleso a Vysoké Tatry vôbec neskutočne páčia, takže nemal som najmenší dôvod z Tatier odísť. Za to obdobie sa síce vymenilo niekoľko prevádzkovateľov v stredisku – bola to telovýchovná jednotka, Slovakoturist, Správa účelových zariadení atď., a musím povedať, že sme na tú dobu aj veľmi slušne zarábali, čo sa dnes nedá povedať –



nikdy však nebol dôvod odísť. Okrem toho bývam v Tatranskej Lomnici, takže mám do práce slabý kilometer, čo tiež zohralo významnú úlohu v tom, že som si nehladal iné zamestnanie.

*** Pracuješ ako vedúci prevádzky lanovej dráhy do Lomnického sedla, preto dobre poznáš, aké náročné podmienky platia pre prevádzku lanoviek u nás. Ktoré obdobie by si hodnotil ako najpriateľnejšie? Kedy platili z pohľadu administratívy ešte „rozumné“ nároky a požiadavky na prevádzkovateľov lanoviek?**

- Ak sa pozeráme na prevádzku lanoviek z pohľadu administratívnych nárokov, môžem povedať, že najrozumnejší prístup fungoval jednoznačne v osemdesiatych a na začiatku deväťdesiatych rokov. V roku 1980 boli prijaté pravidlá technickej prevádzky lanoviek a tie boli základom



Na pretekoch sánkarov (r. 1965)

pre lanovkára na ktorejkoľvek pozícii. Boli akousi „kuchárkou“ tak pri výstavbe novej lanovky, ako aj pri jej prevádzke. Dnes sme až neúnosné zaťaženie rôznymi národnými aj európskymi predpismi a normami, čo pri súčasnej fluktuácii pracovníkov prináša značné problémy pri udržaní stability odborného vyspelého personálu na lanovkách. Preto si myslím, a prikláňal by som sa k tomu, aby niekto spracoval takéto predpis, kde by vybral z jednotlivých právnych aj technických predpisov to dôležité, čo sa



Ako vysokohorský nosič (r. 1965)

týka lanoviek, čím by pracovníci lanoviek mali jednoduchší prístup k informáciám, ktoré majú vedieť.

*** Práca v horách je síce zaujímavá a môže sa stať aj koníčkom, ale prezrad' nám, aké si ty mal v živote koničky?**

- Keď som bol mladý, dosť som liezol, neskôr som robil vysokohorskú turistiku, samozrejme, trochu som aj lyžoval, ale hlavne veľmi veľa rokov som sa venoval tenisu, pretože v Tatranskej Lomnici boli kurty už oddávna, ešte od štyridsiatych rokov, a ja som ich mal prakticky pod nosom pri dome. K tomuto športu ma priťahoval môj kolega a kamarát Jožko Valkošák, ktorý bol tiež zanietým tenistom. Trvalo to minimálne 20 rokov, pokiaľ mi slúžili nohy – teda hlavne kolena. Potom som bol nútený podstúpiť operáciu, a tak sa dnes venujem už len turistike, na ktorú chodievam najmä s vnukom.

*** Čo by si ako jeden z najskúsenejších lanovkárov odkázal svojim mladším kolegom?**

- Naša generácia vyrastala v iných podmienkach, keď sme sa my lanovkáři správali k sebe trochu inak a jeden druhého



Vo funkcii staničného (r. 1983)

si viac vážili. Peniaze neboli pre nás tým, čím sú dnes pre väčšinu ľudí, a práca nás viac inšpirovala. Ale chcel by som hlavne apelovať všeobecne na zamestnávateľov, aby si trochu viac vážili túto profesiu, aby po ľudskej stránke bol stav lanovkárov viacej stabilizovaný, aby sa to nemenilo ako špinavé „prádló“, pretože to vedie len k rôznym mimoriadnym udalostiam, a to nie je pre nikoho milé.

Ja sa snažím na mojej lanovke na Skalnatom plese personál udržať stabilný – všetci pracovníci robia osem a viac rokov, aj keď po finančnej stránke asi nikdy spokojnosť nebude. Ale musíme veriť, že to raz bude lepšie.

Prípravil:
Ing. Miroslav Grešo

Kto bol kto v cestovnom ruchu na Slovensku



Švajčiarsko-slovenské združenie cestovného ruchu v Banskej Bystrici vydalo koncom roka 2016 vlastným nákladom publikáciu **Kto bol kto v cestovnom ruchu na Slovensku**. Jej zostavovateľom je prof. Ing. Peter Patuš, PhD., člen záujmového združenia Lanovky a vleky na Slovensku.

Na základe odporúčania niektorých odborníkov cestovného ruchu na Slovensku a vzhľadom na predpokladaný rozsah práce sa zostavovateľ rozhodol zostaviť publikáciu osobností cestovného ruchu na Slovensku, ktorí už nie sú medzi nami, ale v cestovnom ruchu na Slovensku pôsobili ešte po roku 1945. Má to byť určitá forma vyjadrenia vďaky za ich prácu v cestovnom ruchu, má pripomenúť najmä mladým ľuďom, že cestovný ruch na Slovensku nevznikol len po „nežnej revolúcii“ v roku 1989, ale že jeho základy kladli mnohí obetaví ľudia už v minulosti. Zostavovateľ mal príležitosť a česť, že počas svojho pôsobenia v Stredoslovenskom krajskom národnom výbore v Banskej Bystrici, na odbore obchodu a cestovného ruchu, v rokoch 1974 – 1980 spolupracoval s mnohými z nich v rámci koordinácie a riadenia vtedajších okresných správ cestovného ruchu, v rámci spolupráce so záujmovým združením Lanovky a vleky na Slovensku a ďalšími organizáciami cestovného ruchu na Slovensku. Po odchode na nové pracovisko, Katedru cestovného ruchu a spoločného stravovania vtedajšej Fakulty ekonomiky služieb a cestovného ruchu VŠE v Banskej Bystrici, v roku 1980 pokračoval s mnohými v ďalšej spolupráci. Pri výbere osobností cestovného ruchu na Slovensku konzultoval túto problematiku s viacerými odborníkmi, ktorí mu neskôr poskytli aj podklady, ako aj s rodinnými príslušníkmi a spolupracovníkmi uvedených osobností. Vzhľadom na problémy so získaním podkladov o vytipovaných osobnostiach, rozhodol sa zostavovateľ spracúvať tieto osobnosti po etapách, t.j. v jednotlivých dieloch. Teraz vyšiel 1. diel publikácie, v ktorom venuje pozornosť okrem iných týmto osobnostiam lanovej dopravy, horskej služby a turistiky: Pavol Ferenčík, Miloš Janoška, Ing. arch. Ján Kríž, Alojz Lutonský, Ing. arch. Milan Marenčák a Ing. arch. Igor Petro. **Záujemci o uvedenú publikáciu si ju môžu objednať na mailovej adrese: peter.patus1@gmail.com. Jej cena je 15,00 € s DPH.**

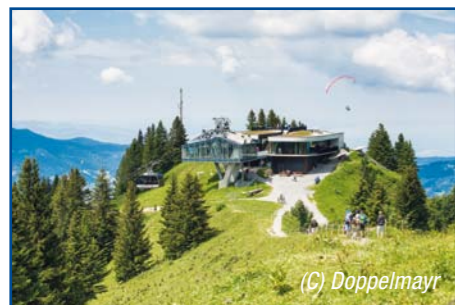
Lanovou dráhou v ústrety slnku

Lanové dráhy v lete nespĺňajú iba funkciu transportného prostriedku, ale poskytujú cestujúcim predovšetkým nezabudnuteľný zážitok z hôr.

Už ste sa niekedy vlezli v lete na hory lanovou dráhou? Potom viete, že je to niečo úplne neobyčajné: výhľad do dialky počas jasného dňa, možno dokonca aj 360-stupňová panoráma na vrchole alebo piknik na okraji lesa – dojem ako tieto robia z hôr miesta nezabudnuteľných zážitkov. Lanové dráhy nie sú iba dôležitým faktorom úspechu

pre turizmus v zime. Letné lanové dráhy sú aj v teplom ročnom období atraktívnym prepravným prostriedkom do hôr, ale čiastočne aj dočasné prepravné zariadenia v areáloch výstav alebo permanentné približovacie prostriedky ku kultúrnym atrakciám. Slúžia rovnako turistom, ako aj domácemu obyvateľstvu.

Lanové dráhy umožňujú všetkým ľuďom dosiahnuť cieľ svojho výletu komfortne a bezbariérovane. Aj zimné lanové dráhy sa môžu používať v lete. Oživujú leto v horách a garantujú pohodlný výstup vrátane výhľadu. V mestách naopak lanové dráhy dopĺňajú dopravnú sieť spojením, ktoré je atraktívne, priateľské pre životné prostredie a ktoré turisti radi využívajú. V závislosti od náročnosti terénu a oblasti použitia ich možno zodpovedajúcim spôsobom prispôbiť a vybaviť pre dané požiadavky. Lanové dráhy robia mestá, regióny, ako aj celé dovolenkové destinácie ešte zaujímavejšími. Poskytujú nielen pekný výhľad, voľnosť a pocit ako z letu, ale predovšetkým zážitok, na ktorý si dovolenkári ešte dlho radi spomínajú. „V 21. storočí je lanová dráha jedným z našich najmodernejších dopravných prostriedkov, preto sa na celom svete lanové dráhy používajú stále viac ako



(C) Doppelmayr

dopravný prostriedok. Aj v Alpách je pre cestujúcich dôležitá technická infraštruktúra. Ľudia však neprichádzajú kvôli lanovej dráhe, ale kvôli zážitkom na krásnych miestach, ku ktorým sa dostanú. Keď sa oba tieto faktory symbioticky dopĺňajú, je to o to lepšie tak pre hostí, ako aj pre destináciu,“ podčiarkuje výskumník trendov Harry Gattener, konateľ Inštitútu budúcnosti vo Frankfurte nad Mohanom.

Sprístupnenie a zhodnotenie odľahlých cieľov

V kombinácii s ponukou zážitkov v horách slúžia lanové dráhy – aj mimo zimnú sezónu – okrem iného ako atraktívny približovací prostriedok k letným bobovým dráham, bicyklovým parkom, chatám alebo zážitkovým turistickým chodníkom. Pomocou tohto prepravného zariadenia možné privedieť do cieľa aj športové nástroje. Potraviny a batožinu taktiež možno bez problémov prepravovať lanovou dráhou. Turisti, rodiny s deťmi, ľudia na vozíku, paragladisti, staršie osoby – pre všetkých je garantovaná uvoľňujúca jazda bez veľkej námahy a nutnosti prekonávať bariéry pri nastupovaní a vystupovaní. Lanová dráha má potenciál zvyšovať atraktivitu celých regiónov – platí to pre individuálny turizmus, ako aj pre oblasti, kde prichádzajú veľké prúdy návštevníkov. Môžu mať neoceniteľnú hodnotu, aj keď ide o sprístupnenie oblastí na zotavovanie. Stále viac ľudí pracujúcich v turizme tieto výhody šikovným spôsobom využíva s cieľom presadiť ich oblasti na trhu. „Naše domáce lanové dráhy nielenže umožňujú jednoduchý a pohodlný prístup do hôr, no v posledných rokoch sa vyvinuli aj ako dôležitý partner pri sprostredkovaní nových zážitkov,“ hovorí konateľka Österreich – Werbung, Petra Stolba.

Minimálne požiadavky na miesto, nízka úroveň emisií CO₂, maximálny efekt

Ako flexibilný prepravný prostriedok, ktorý možno individuálne tvarovať podľa danosti konkrétneho regiónu alebo terénu, zvládnu lanové dráhy bezproblémovo takmer každý terén. Čo je pri tom osobitne dôležité – horská dráha potrebuje iba málo miesta. Už pri projektovaní odborníci na lanové dráhy z firmy Doppelmayr dbajú o to, aby sa lanová dráha optimálne uložila do okolia – a pritom sa snažia zohľadniť tiež existujúci kolorit výletnej destinácie. Navyše je jazda lanovou dráhou sama osebe možná aj pri zlom počasí. Porovnateľne nízke investičné náklady, ako aj nízke náklady na údržbu a prevádzku

vytvárajú z lanových dráh hospodársky efektívne riešenie dopravy.

Že sa prevádzka lanovej dráhy vyplatí aj v lete, možno vidieť na štatistike rakúskeho hospodárstva lanových dráh: „Až 205 z 253 podnikov s lanovými dráhami prevádzkuje medzičasom aj v lete a od mája do októbra prevezú do výšin rakúskeho horského sveta viac ako 16 miliónov návštevníkov,“ podčiarkuje vrchný náčelník rakúskych lanových dráh Franz Hörl. Okrem ekologických a ekonomických aspektov je pre turizmus takisto dôležitý argument, že lanové dráhy možno ideálne prispôbiť požiadavkám regiónu a cestujúcich. V neposlednom rade si nás podplácajú nízkou úrovňou emisií.

Moderná technika lanových dráh určená pre leto: prepravné systémy budúcnosti

Firma Doppelmayr najvyššou kvalitou a inovatívnou technikou lanových dráh stále kladie ďalšie míľniky týkajúce sa moderných prepravných systémov – najnovší vývoj, ako napr. lanová dráha systému 3S s najdlhšími lanovými poľami a vysokou stabilitou vo vetre, pozitívne prispievajú aj do odvetvia letných lanových dráh. Osvedčené zariadenia sú cenným prínosom k úspechu početných letných destinácií, zatiaľ čo cestujúci a prevádzkovatelia lanových dráh sa okrem iného tešia aj vysokej disponibilite a krátkym čakacím dobám.

Za 15 minút na strechu Indočíny

Lanovkové zariadenie systému 3S Fansipan Legend vo Vietname je aktuálne najdlhšou lanovou dráhou systému 3S s najväčším prevýšením na celom svete.

Fansipan je s 3 143 metrami najvyšší bod Vietnamu a taktiež významná cestovná destinácia. Výstup na túto horu je však veľmi náročný. Od februára 2016 vedie dobrodružná lanová dráha systému 3S od skupiny Doppelmayr/Garaventa na náhornú plošinu v blízkosti vrcholu. Takto môžu teraz aj netrénovaní turisti po celý rok navštevovať „strechu Indočíny“. Počas jazdy, trvajúcej necelých 15 minút, na lanovej dráhe dlhej 6 326 metrov prekonáte výškový rozdiel 1 410 metrov. Fansipan Legend je tým aktuálne najdlhšou trojlanovou dráhou s najväčším prevýšením na celom svete. Obe rekordy boli certifikované a potvrdené Guinnessovou knihou rekordov.



(C) Doppelmayr

Neobyklé až do detailov

Výnimočné na tejto lanovej dráhe boli už stavebné práce. Keďže nákladnými vozidlami bolo možné zísť iba na dolnú stanicu, celý výkop pre podpery a stanice sa uskutočnil manuálne lopatou a čakanom. Aj náradie muselo byť do hornej stanice prepravené počas niekoľkodňového pochodu. Spolu s miestnymi robotníkmi podali tímy skupiny Doppelmayr/Garaventa najvyššie výkony. Kabínky CWA v rozličných farbách prepravujú pohodlne sediac po 30 osôb. Táto lanová dráha je na celom svete druhým zariadením, na ktorom si kabínka pomocou

Dva rekordy s jednou lanovou dráhou

Jedna z najznámejších turistických atrakcií Vietnamu Ha Long Bay písala v lete 2016 dejiny lanových dráh. Najväčšie kabínky kyvadlovej lanovky sveta tu prechádzajú cez najvyššiu podporu lanovej dráhy sveta.

Skupina Doppelmayr/Garaventa dokázala novou kyvadlovou dráhou neobyčajne na neobyklom mieste: lanová dráha prechádza od nedávna naprieč morskou úžinou v slávnom zálive Ha Long a návštevníkov pohodlne prepraví k impozantnému vyhladkovému kolesu.

Záliv Ha Long, ktorý je s viac ako šesť miliónmi návštevníkov ročne jednou z najznámejších turistických atrakcií vo Vietname a takisto obľúbeným miestom na výlety miestneho obyvateľstva, zastrešuje nielen nový zážitkový park, ale je aj svetovým dedičstvom UNESCO s vápencovým bralom, vyčnievajúcim z mora do výšky 1 600 m. Touto novou lanovou dráhou prelomila skupina Doppelmayr/Garaventa hneď dva svetové rekordy. Oba dvojposchodové vozne pre viac ako 230 osôb sú doteraz najväčšími

generátora integrovaného do podvozku, vyrába elektrický prúd. Enormný výkon tejto lanovej dráhy systému 3S zabezpečuje dvojitý pohon v stanici s dvoma prevodovkami a štyrmi motormi. Evakuačný koncept spoločnosti Doppelmayr garantuje zodpovedajúci spôsob pohonu v prípade evakuácie, a tým aj prevádzkovú bezpečnosť, takže

kabínky sa v prípade potreby evakuácie kedykoľvek dostanú bezpečne do stanice.

Do detailu premyslený koncept brzdzenia

Aby bolo možné manipulovať s obrovskými hmotnosťami, ktoré sú pri tomto zariadení v pohybe – ide tu o hmotnosť až do 500 ton, čo zodpovedá viac ako 330 plne obsadeným motorovým vozidlám, vyvinula spoločnosť Doppelmayr nový koncept brzdzenia. Špeciálny softvér zabezpečuje precízny výpočet všetkých požiadaviek na brzdenie, a tým aj čo najvyšší komfort pri jazde. Spoločnosť

kabínkami kyvadlovej lanovej dráhy na svete.

Zariadenie Ha Long Queen Cable Car prepravuje rýchlosťou 10 metrov za sekundu približne 2 000 osôb za hodinu. Dve podpory – jedna z nich je s výškou 188,88 metra najvyššou podporou lanových dráh sveta – nesú oceľové laná. Pasažieri si pritom užívajú úchvatný výhľad na jedinečné prírodné kulisy.

Bravúrne zvládnutá stavebno-technická výzva

Neobyklou výzvou pri stavbe tejto lanovej dráhy bol ťah lana. Keďže záliv Ha Long zohráva centrálnu úlohu pre prepravu materiálov veľkými nákladnými loďami, muselo sa ťahanie lana uskutočniť 50 metrov nad hladinou mora. Boli pri tom použité okrem iného strojový navijak lana s ťažnou silou 65 ton a brzdné zariadenie s brzdou silou viac ako 60 ton. Hlavní zodpovední pracovníci v tomto projekte boli špecialisti na kyvadlovej lanovky firmy Garaventa.

Doppelmayr investovala veľké množstvo času a know-how aj do stavebného konceptu staníc, ktoré profesionálne zvládajú dynamiku tohto zariadenia, podmienenú veľkými hmotnosťami. Zariadenie Fansipan Legend je prvou lanovou dráhou, kde sa bezpečnostná trasa tak v dolnej, ako aj v hornej stanici nachádza vo vnútri staničnej budovy – nie za výjazdom zo stanice, ako to býva zvykom. Uvedenie lanovej dráhy systému 3S Fansipan do prevádzky bolo časovo synchronizované s čínskym novým rokom. Bolo to možné na základe vynikajúcej spolupráce všetkých zúčastnených a spoločnosti Sun Group.

30-TGD Fansipan Legend

Umiestnenie:	Fansipan Mountain, Sapa (Vietnam)
Typ zariadenia:	lanová dráha systému 3S
Šikmá dĺžka:	6 326 metrov
Prevýšenie:	1 410 metrov
Prepravná kapacita:	2 000 osôb/hod.
Dopravná rýchlosť:	8,0 m/s
Čas jazdy:	14,8 min.
Kabínky:	33 CWA model Zeta-35 (30 sediacich osôb)



(C) Doppelmayr

230-ATW Ha Long Queen Cable Car

Umiestnenie:	Ha Long Bay, Quang Ninh Province (Vietnam)
Počet vozňov:	dve dvojposchodové kabíny, každá po 230 osôb
Prepravná kapacita:	2 000 osôb/hod.
Počet podpier:	dve betónové podpory 188,88 m a 123,45 m
Nosné lano:	priemer 78 mm
Ťažné lano:	priemer 57 mm
Dopravná rýchlosť:	10,0 m/s
Dĺžka dráhy:	2 165 m
Prevýšenie:	88,5 m

Direct Drive má 15 rokov

Dodnes technicky neprekonaný pohon lanoviek Direct Drive od Leitnera má už 15 rokov. Bol použitý v 24 krajinách sveta približne na 90 lanovkách a 335 veterných turbínach. Tento jedinečný systém pohonov spĺňa najvyššie štandardy z hľadiska spoľahlivosti, trvanlivosti a nízkej hlučnosti.

Srdcom priameho pohonu je synchrónny motor, pripojený priamo na lanáč. Skladá sa z troch pohyblivých častí: z rotora a dvoch ložísk. Oproti konvenčným pohonom je účinnejší, pretože nie je tu potrebná prevodovka, čím sa zároveň

znižujú náklady na olejové náplne. Direct Drive pracuje s menším počtom dielov a nižšou rýchlosťou, čím sa výrazne znižuje opotrebenie a riziko zlyhania. Navyše v prípade poruchy vinutia nie je potrebné stroj ihneď odstaviť a zložiť meniť ako pri konvenčnom elektromotore. Stroj je schopný prevádzky so zníženým výkonom a oprava je jednoduchá, keďže ide len o výmenu jedného z modulov. Ako sú s týmto systémom pohonu spokojní zákazníci? Aspoň dve vyjadrenia: „Máme prvú lanovku s priamym pohonom od Leitnera v stredisku Hochwurtzen Summit v Rohrmoos. Cítime povinnosť napredovať udržateľným rozvojom a pritom inovatívne. Skúsenosti so systémom Leitner nás učia, že životné prostredie sa nechráni znížením výkonov zariadení, ale práve naopak.“ – Georg Bliem, generálny riaditeľ Planai

Hochwurtzen GmbH.

„Tento systém pohonu je bezkonkurenčný a jedinečný. Jeho hlavnými výhodami sú – nízkoohlukové charakteristiky, nízka spotreba energie a nižšie náklady na údržbu. Direct Drive máme už na dvoch lanovkách. Na základe dlhoročnej spolupráce sme sa rozhodli pre spoločnosť Leitner aj pri následnej výstavbe dvoch osemseďkových odpojiteľných lanoviek.“ – Manfred Krings, generálny riaditeľ Seekarspitzbahn v Obertauern.

Na Slovensku postavil Leitner tri lanovky, z toho dve s pohonom Direct Drive. Rovnako úspešne realizoval lanovky s týmto pohonom okrem iných krajín aj v Českej republike a Poľsku. Prinášame ukážku niekoľkých lanoviek realizovaných s motorom Direct Drive.



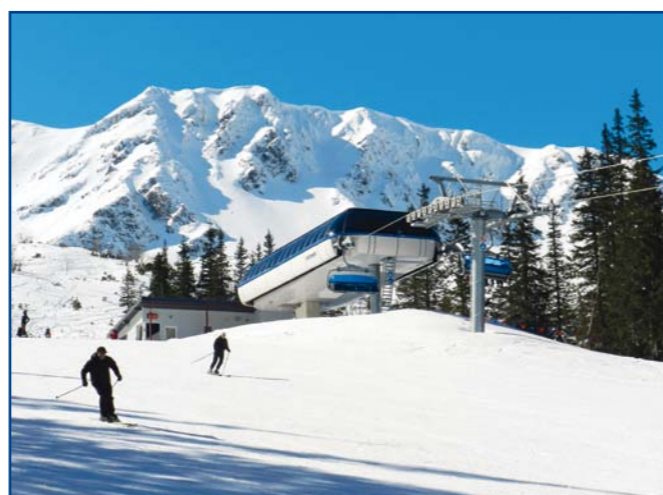
CD6C Lúčky Priečno 2013



CD6C Roháče Express 2014



CD6C Lúčky Priečno 2013



CD6C Roháče Express 2014



CD6C Hofmanky – Jánске Lázně 2015



CD6C Joscht Hirli – Švajčiarsko



CD6C Zeigerbahn – Nemecko



CD8C Brunn – Rakúsko



GD10 Sogn Martin – Švajčiarsko



CD6 Romme Syd – Švédsko

CD6C Pláň – Špindlerov Mlyn 2015
 CD6C Czarna Gora Express – Luxtopreda 2016
 CD4C Szczyrk Jaworzyna 2017
 CD6C Solisko Hala Skrzyczneńska 2017 (Szczyrk)
 CD6C Solisko Hala Posrednia 2017 (Szczyrk)
 GD10 Parkovisko Hala Skrzyczneńska 2017 (Szczyrk)

LEITNER[®]
ropeways

Prvý SNOWsat na Slovensku

V minulom čísle nášho časopisu LAVEXinfo sme uviedli ďalší z článkov o zatiaľ najdokonalejšom systéme profesionálneho riadenia úpravy zjazdoviek a vozidlového parku, ktorý dodáva firma Kässbohrer Geländefahrzeug AG Laupheim pod obchodným názvom SNOWsat.

V predchádzajúcich článkoch sme podrobne vysvetlili, čo vlastne systém SNOWsat je, aký je jeho cieľ a spôsob využitia. Ide hlavne o využitie výstupov, ktoré tento systém poskytuje s cieľom zefektívniť prevádzku lyžiarskych stredísk. V článku sme písali o tom, že naše najväčšie lyžiarske stredisko Jasná Nízke Tatry – Chopok Sever a Chopok Juh ako prvé prehodnotilo poznatky z prevádzky tohto systému vo viacerých významných strediskách v zahraničí. V súvislosti s rozšírením vozidlového parku o ďalšie tri snežné pásové vozidlá Kässbohrer PistenBully 600W SCR a PistenBully 600W SCR Polar sa vedúci pracovníci rozhodli využiť práve tieto vozidlá na inštaláciu systému SNOWsat. Reálna prevádzka systému v lyžiarskej sezóne 2016/2017 má ukázať, či systém SNOWsat spĺňa publikované technické ciele a či dosiahne predpokladané zefektívnenie ekonomických ukazovateľov. Aj keď ešte nie je koniec sezóny, určite bude pre čitateľov zaujímavé podeliť sa so



Montáž a spustenie GPS a UHF antén na vrchole Chopku



UHF a Wifi antény na južnej strane Chopku



UHF a Wifi antény na severnej strane Chopku

skúsenosťami z prípravy, inštalácie a s doterajšou prevádzkou systému SNOWsat priamo v TMR, a.s. A práve o tomto sme sa rozprávali s Ing. Martinom Kupčom, „pistenšéfom“ celého strediska Jasná Nízke Tatry. Z rozhovoru s ním vyberáme:

„Prakticky až v júni roku 2016 sa uzavreli zmluvné podmienky na nákup nových vozidiel PistenBully 600 W SCR pre naše stredisko. Súčasťou dodávky vozidiel bola aj inštalácia systému SNOWsat vo variante V3 do troch vozidiel priamo vo výrobe a dodatočne do dvoch vybraných už prevádzkovaných vozidiel priamo v stredisku variant V1. Kompetentný pracovník dodávateľskej firmy Kässbohrer na úvodnom spoločnom zasadnutí predložil písomný protokol, ktorý obsahoval kompletný manuál, čo a v akom termíne je potrebné v stredisku zrealizovať do termínu fyzickej inštalácie systému. Protokol obsahoval technické a organizačné podmienky s určením zodpovedných pracovníkov a pevných termínov jednotlivých etáp prípravných prác. Súčasne sme so zástupcom firmy Kässbohrer vykonali fyzickú obhliadku celého terénu, na základe ktorej sme určili najvhodnejšie priestory na inštaláciu základnej stanice GPS a centrálnej stanice UHF na vrchole Chopku a retranslačných staníc UHF na vykrytie signálu komunikácie medzi vozidlami na severnej aj južnej strane Chopku. Zároveň bol kontrolovaný rozsah a kvalita pokrytia celého



Zobrazenie severnej časti Chopku – rozloženie hrúbky snehovej vrstvy po prejazde vozidlami PB 600 W s inštalovaným systémom SNOWsat Variant 3.

územia lyžiarskeho strediska signálom GPS, UHF a WIFI. Najdôležitejšou podmienkou pre správne fungovanie systému SNOWsat je však presné výškové zmapovanie zjazdoviek a všetkých stavebných a technologických objektov v teréne, kde sa budú vozidlá pohybovať. A tu sme narazili na čiastočné problémy. Išlo hlavne o určenie spôsobu vytvorenia mapy a následne o výber správnej firmy s kvalitnými referenciami, ktorá by dokázala splniť podmienky požadované dodávateľom systému. Po konzultácii s dodávateľom sme realizovali laserové snímanie terénu z lietadla s presnosťou 8 bodov na každý 1 m² plochy terénu. Časový harmonogram mapovania nám narušili zlé klimatické podmienky – takmer súvisle dva týždne zamračené, resp. zahmlenej oblohy, ktoré sme však využili na dodatočnú úpravu povrchu terénu zjazdoviek – vykosenie vysokej trávy, odstránenie nežiaducich prekážok po stavebných úpravách a podobne. Výsledok mapovania nás všetkých milo prekvapil. Získali sme perfektnú mapu celého územia strediska a jeho blízkeho okolia, ktorá je dokonca podstatne presnejšia, ako požaduje katastrálny úrad. Fotomapa vo vysokom rozlíšení nám navyše veľmi dobre poslúži aj pri plánovaní ďalšieho rozvoja nášho strediska v budúcnosti a na informačné a reklamné účely. Tento krok bol pre nás aj pre dodávateľa najdôležitejší. Ďalší postup bol už len vecou konzultácií s dodávateľom a dopĺňovania fotomapy a v korektúrach samotnej fotomapy. Veľmi nám v tomto boli nápomocní naši pracovníci z výpočtového strediska, ktorého rozsah a vybavenie je tiež jedným z predpokladov úspešného fungovania systému SNOWsat. Po skompletizovaní celého požadovaného podkladového materiálu a jeho odsúhlasení dodávateľom sme v polovici decembra minulého roka pristúpili k fyzickej inštalácii základnej stanice GPS a UHF



Vyhodnotenie konkrétneho vozidla – poloha, rýchlosť, spotreba, otáčky motora, použitie prídavného zariadenia.



Pracovisko vodiča vo vozidle s inštalovaným systémom SNOWsat Variant 3.



„Pistenšéf“ lyžiarskeho strediska Jasná Nízke Tatry – Chopok sever a Chopok juh Ing. Martin Kupčo pri vyhodnocovaní údajov systému SNOWsat.



SNOWsat systém pracuje k úplnej spokojnosti všetkých aktérov.

a dvoch retranslačných staníc UHF na severe a juhu Chopku. Napriek veľmi zlému počasiu to dodávateľ spolu s našimi pracovníkmi zvládol za necelé 3 dni. Vlastné uvedenie systému do prevádzky sa uskutočnilo až začiatkom januára tohto roku. V priebehu troch dní boli oživené tri systémy SNOWsat V3 v nových vozidlách a dva systémy V1 doplnené do už prevádzkovaných vozidiel. Celý systém začal po spustení okamžite fungovať. V rámci skúšobnej prevádzky sa už len doladili hodnoty výkonu retranslačných staníc. Jeden deň bol venovaný zaškoleniu všetkých vodičov, pričom sme určili dvoch pracovníkov, ktorí majú na starosti technický stav zariadení a sledujú prevádzku celého systému SNOWsat. Už dnes môžeme konštatovať, že SNOWsat spĺňa, ba až prekračuje všetky naše potreby a požiadavky. A pritom v praxi len spoznáваме možnosti využitia ďalšieho množstva údajov, ktoré systém SNOWsat poskytuje a spracováva. Máme komplexný a aktuálny prehľad o stave a pohybe vozidiel a o hrúbke snehovej vrstvy na práve upravovaných zjazdovkách. Na základe toho vieme okamžite nastaviť potreby zasnežovania, resp. nahňania snehu na kritické miesta. Sledujeme presný a efektívny pohyb vozidiel, ktoré už majú inštalovaný systém SNOWsat. Tento zároveň spracováva aj technické údaje počas prevádzky a prípadné poruchy vozidla. Presné rozdelenie zjazdoviek na jednotlivé úseky s adresnými názvami umožňuje operatívne sledovať

a adresne archivovať celú činnosť na každom úseku samostatne. Všetky tieto údaje získavame po prvýkrát, v ďalších obdobiach – dňoch, týždňoch, mesiacoch, sezónach – porovnaním s archívnymi údajmi si vytvoríme lepšie predpoklady na komplexný plánovací systém potreby vody, elektrickej energie a technických a ľudských zdrojov na zasnežovanie a potreby prvej úpravy zjazdoviek na začiatku sezóny. Možnosť priebežnej kontroly hrúbky snehovej vrstvy počas celej sezóny nám vytvára priaznivé podmienky na udržanie súvislého pokrytia zjazdoviek maximálny možný počet dní. Tým možno lyžiarsku sezónu skvalitniť a predĺžiť. Zároveň nás upozorňuje na kritické miesta na zjazdovkách, ktorým je potrebné pri úprave venovať zvýšenú pozornosť, prípadne ich mimo sezóny upraviť. Od rovnomerného plánovania rozmiestnenia len nevyhnutnej hrúbky snehovej vrstvy na zjazdovkách očakávame nielen ekonomický prínos pre našu spoločnosť, ale aj pozitívny vplyv na prírodu. Tak ako sa bude rovnomerne rozmiestnený sneh v teréne rovnomerne roztopať, bude sa aj príroda na jar rovnomerne prebúdzajúť. Pre nás je dôležitá aj zvýšená bezpečnosť pohybu vozidiel v teréne a ochrana technologických a stavebných objektov, ktoré sú v mapách zachytené. Vodič snežného pásového vozidla je systémom SNOWsat včas upozomený na možné kolízie s inými objektmi alebo hranicami zjazdovky, alebo na iné nebezpečenstvá. Skvalitnil sa prehľad o čase a ploche upraveného terénu, o spotrebe a spôsobe riadenia vozidiel, o množstve vyrobeného technického snehu a získali sme ešte mnoho ďalších zaujímavých a dôležitých informácií. Na záver len toľko: Už teraz cítime, že inštalácia SNOWsatu bola určite dobrá vec. Analýzu získaných údajov budeme môcť komplexnejšie vykonať až po skončení sezóny, keď bude viac času na vyhodnotenie obrovského množstva získaných údajov. V budúcnosti by sme určite radi rozšírili v rámci systému SNOWsat počet inštalovaných zariadení variantu V3 do všetkých nových vozidiel. Do ostatných plánujeme inštalovať variant V1, ktorý prakticky okrem merania hrúbky snehovej vrstvy poskytuje všetky potrebné prevádzkové údaje o stave a pohybe vozidiel a priebežne ich posielala na aktualizáciu a archiváciu do serveru systému SNOWsat.“

Ing. Dušan Mikloš

SKIPARK Vyšné Ružbachy – garancia dostatku snehu

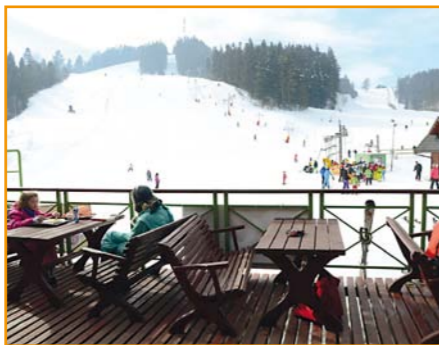
Lyžiarske stredisko Skipark Vyšné Ružbachy sa nachádza v regióne Pieniny (severný Spiš). Areál s kombináciou ľahkých a stredne náročných lyžiarskych terénov je ideálnym rodinným strediskom, kde si každý nájde svoju lyžiarsku trasu. Prepravu lyžiarov zabezpečuje 5 vlekov. Celková dĺžka zjazdoviek je cca 3,3 km, z nich je asi 2,5 km umelo zasnežovaných. Osvetlenie lyžiarskych tratí v dĺžke 800 m.

Garanciou fungovania strediska sú hlavne dobré snehové podmienky, t. j. dostatok snehu na lyžiarskych trasách. Preto sa stredisko v roku 2015 rozhodlo pre nákup nových snežných kanónov od firmy Supersnow. Posilnilo, resp. obnovilo svoj snežný park o 4 snežné kanóny typu 600 ECO. No srdcom zasnežovania je hlavne dobrá fungujúca čerpacia stanica, a tu mal prevádzkovateľ svoj slabší článok. Existujúca čerpacia stanica už nevyhovovala potrebám tak po stránke množstva vody, ako aj komfortu obsluhy. V roku 2016 sa preto majiteľ rozhodol pre komplexnú rekonštrukciu čerpacej stanice.

Rozsah rekonštrukcie:

- vyčistenie akumulácie nádrže,
- nová podávacia čerpacia stanica (šachta s ponornými čerpadlami),
- nové privodné potrubie medzi podávacou a vysokotlakovou čerpacou stanicou DN 250,
- nová vysokotlaková čerpacia stanica,
- doplnenie potrubia a hydrantov na trasách,
- dodávka snežných kanónov.

Čerpacia stanica funguje v automatickej prevádzke. Obsluha zatlačí tlačidlo „Štart“ a môže sa venovať prácam na svahu. Systém si riadi zapínanie a vypínanie čerpadiel podľa potreby množstva vody pre snežné zariadenia. Taktiež



automatická filtrácia pracuje bez zásahu obsluhy do jej prevádzky.

Parametre zasnežovania

- 2x ponorné podávacie čerpadlo Q-50 l/s, H-40 m
- 2x vysokotlakové čerpadlo Q-40 l/s, H-300 m, P-200 kW
- 1x kombi automatický filter Q-120 l/s
- 6x snežný kanón Supersnow 600 ECO
- 2x snežný kanón Supersnow 600 M
- 1x snežný kanón Supersnow 900 A

Riaditeľ strediska František Babiar: „Nová čerpacia stanica nám ušetrila množstvo času s jej obsluhou, čas

teraz využijeme na prácu so snežnými kanónmi na svahu. Navýšením kapacity prepraveného množstva vody na svahy sme skrátili čas zasnežovania a zároveň dokážeme využiť mrazivé podmienky na maximum. Obmenou snežných kanónov sme znížili na minimum prestoje spojené s ich poruchami. Technika pracuje spoľahlivo a bez porúch.“

Tak nech sa darí! Teraz už len zaželať stredisku veľa spokojných a šťastných návštevníkov. Lyžiarske stredisko bez snehu nefunguje. Oplatí sa obrátiť na odborníkov. Supersnow je ta správna voľba. Ďakujeme.

{Super}snow rescue for snowmakers in Alps



Nové distribučné centrum, sklad, pevný bod v sieťovej logistickej infraštruktúre a predovšetkým základňa pre servis – to bola základná predstava plánu vybudovať novú pobočku v Roppene. Napriek tomu, že je to menej ako tri roky, bol to dlhodobý cieľ, a dnes budova na ploche 2000 m² stojí a sú tu taktiež noví zamestnanci.

Ako vybudovať silnú značku na svete, ktorá sa rozvíja rýchlosťou svetla? Po prvé – treba venovať veľkú pozornosť potrebám zákazníkov. To je základná znanosť každého podnikateľa. Musíme poznať problémy, ktorým čelia lyžiarske strediská, a musíme byť schopní vytvárať im optimálne riešenia, hovorí zakladateľ a majiteľ Supersnow Damian Dziubasik. Motto Supersnow je: TECHNOLÓGIA ZABEZPEČUJÚCA SNEH. Pri absencii kvalifikovaného personálu technológia prestáva mať svoju silu. Nová továreň Supersnow v Poľsku to nie

sú len výrobné budovy, ale taktiež zasnežovacia akadémia, kde profesionáli školia personál lyžiarskych stredísk zodpovedných za sneh.

Novootvorená továreň Supersnow v roku 2015 sa stala pevným základom firmy na vytvorenie siete expanzie na svetový trh. Ďalším bodom na mape Európy je Roppen (Tirolo) v západnom Rakúsku. Zvolená poloha je vynikajúcou základňou, ktorá má slúžiť pre zákazníkov zo západnej Európy (Rakúsko, Nemecko, Taliansko a Švajčiarsko). Supersnow v Roppene je tiež servisné stredisko. Komplexná 24-hodinová technická podpora garantuje zákazníkom rýchlu reakciu na hlásené poruchy. Ponuka bude mať 4 základné piliere servisu Supersnow:

- telefonický kontakt s technikom – Snowline 24,
- príchod ku klientovi, analýza a odstránenie poruchy,

- diaľkové monitorovanie zariadení a systémov,
- pravidelná údržba zariadení a systémov.

Za bezproblémové fungovanie pobočky Supersnow v Roppene je zodpovedný Arkadiusz Budas. Dynamický rast tržieb a vysoké očakávania zákazníkov, čo sa týka kvality a rýchlosti vykonanej realizácie investícií, sme sa rozhodli zamerať aj na zlepšenie kvality obsluhy zákazníckeho servisu pri neustálom rozvoji firmy. Pobočka v Roppene nám dáva výhodu, že sme plne pripravení počas hlavnej sezóny, čo nám umožní efektívne obsluhovať lyžiarske strediská v Rakúsku, Nemecku, Švajčiarsku a Taliansku. Zdôrazňuje to tiež našu rolu ako jedného z popredných výrobcov zasnežovacích systémov na svete, hovorí prezident Supersnow S. A. Rafal Topolski.

Supersnow GmbH je dcérskou spoločnosťou Supersnow SA – poľskej spoločnosti, existujúcej na trhu už 17 rokov. Rozhodnutie vybudovať novú pobočku bolo súčasťou dlhodobej stratégie rozvoja firma. Cieľom investície je mať čo najširšiu ponuku produktov v západnej Európe, efektívny zákaznícky servis, rýchle realizovanie projektov a túžba byť lídrom v oblasti inovatívnych riešení pre zasnežovanie. InterAlpin 2017. Nájdete nás v stánku č. B053.

Ďalšie informácie: www.supersnow.com



Aktualizácia ATASSplus 2017

Lyžiarske strediská každoročne bojujú s výzvou perfektného jesenného využitia zasnežovacieho obdobia. ATASSplus je optimálny riadiaci softvér na efektívnu výrobu snehu najvyššej kvality. Pravidelnou spätnou väzbou od zákazníkov a neustálymi analýzami je spoločnosť TechnoAlpin vedená svoje procesy neustále optimalizovať a zasnežovací softvér každoročne prispôbovať potrebám zákazníkov.

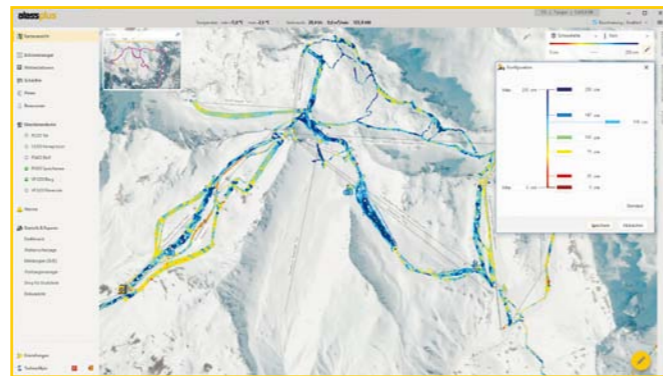
Vďaka aktualizácii 2017 je ATASSplus rýchlejší ako kedykoľvek predtým, jeho obsluha je ešte jednoduchšia, pričom sa navyše rozšíril o inovatívne dodatočné funkcie. Tým ATASSplus pomáha ešte jednoduchšie kontrolovať riadenie zasnežovacieho zariadenia.

Optimalizovaná používateľská plocha
Základné prepracovanie používateľskej plochy je ukončené práve aktualizáciou 2017. Nové grafické zameranie ešte viac prenáša dôležité obsahy do popredia a zaručuje jednoduchšiu obsluhu. Nový dizajn pracovnej plochy bol prispôbený novým štandardom bežných programov a zaručuje bezproblémové používanie.

Nové grafické možnosti prispôbenia
Vďaka aktualizácii 2017 možno prispôbiť farebnú škálu rôznych modulov. Vďaka tomu sú farby snehového rastra teraz ľubovoľne

voliteľné. Tak sa dajú všetky farby prispôbiť obvyklej farebnej schéme individuálneho programu na meranie výšky snehu. To uľahčuje prehľad a umožňuje intuitívnu obsluhu. Ďalšia novinka sa týka vizualizácie hospodárenia s vodou. Rozvetvujúca sa schéma čerpacích staníc pomocou grafického znázornenia okamžite zobrazuje aj stav vody rezervoárového jazera. Pri náraste alebo úbytku aktuálneho stavu vody v jazere sa tieto údaje v reálnom čase premietnu aj do systému ATASSplus. To zjednodušuje prehľad o vodnom hospodárstve. Taktiež je teraz možné zvoliť používateľom definovaný výber farieb pre alarmujúcu hladinu vody. V prípade, že vodná hladina klesne pod túto úroveň, bude to možné okamžite spozorovať.

Rozsiahla správa zjazdoviek (PistenManager)
ATASSplus teraz disponuje novou správou zjazdoviek (PistenManager). Zobrazuje prehľad všetkých zjazdoviek, poskytuje všetky relevantné hodnoty, ako je spotreba vody, energie alebo vzduchu, a dáva ich do súvislosti s priemernou teplotou na zjazdovke. Správa zasnežovania (SnowManager) systému ATASSplus bola integrovaná do tohto nového náhľadu. Bola od základov prepracovaná a teraz okrem grafického znázornenia ponúka aj aktualizované snímanie údajov. Dodatočne sa v rovnaký čas zobrazuje aj výška snehu a spotreba vody, čo prehľad ešte zlepšuje.



Lubovoľne voliteľné farby zasnežovacieho rastra umožňujú ešte intuitívnejšiu obsluhu.

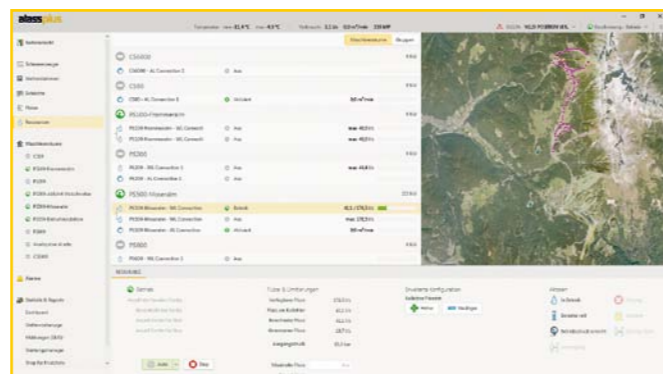
Prepracované zobrazenia prehľadov
Aktualizovaný bol prehľad zdrojov, ako aj prehľad správ. V značnej miere sa zlepšili automatické rutiny plnoautomatickej zasnežovacej prevádzky pomocou ATASSplus, ktoré teraz umožňujú zobrazenie aktuálnych vyťažení vodných a vzduchových línií. V tomto zobrazení sa taktiež zohľadňujú kolektory. Grafický pruh postupu procesu prehľadne zobrazuje spotrebu vody a vzduchu, vďaka čomu možno kedykoľvek skontrolovať aktuálny stav zdrojov.

Aktualizovaný bol aj prehľad oblastí. V náhlade kariet ho možno zvýrazniť dynamicky alebo fixne. Predovšetkým v prípade veľkých monitorov sa tak dá dosiahnuť prehľad o celkovom zariadení. Prehľad oblastí sa delí na tri sféry: prehľad zjazdoviek vrátane systému SnowManager, rozvetvujúca sa schéma čerpacích staníc, ako aj nový prehľad zdrojov.

Podpora dnešných generácií monitorov
Na základe prispôbenia obslužných prvkov sa aktualizáciou 2017 zlepšila podpora 34-palcových monitorov. Dodatočne teraz ATASSplus možno použiť aj na 4K displejoch vo vysokom rozlíšení a softvér teraz funguje aj na najnovších tabletoch a smartfónoch.

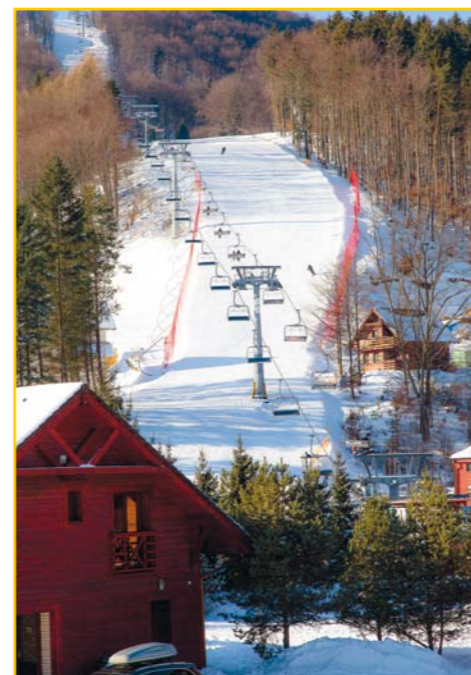


Nová používateľská plocha je prehľadná a do popredia prenáša dôležité informácie.



Prehľad všetkých zvyšných zdrojov. Vďaka aktualizácii 2017 sa zobrazujú všetky vyťaženia vodných a vzduchových línií.

Najzaujímavejšie projekty firmy TechnoAlpin na Slovensku v roku 2016



PROJEKTY 2016 – VALČA
Lyžiarsky Snowland Valča je športovo-rekreačné stredisko nachádzajúce sa na úpätí lúčanského pohoria Malá Fatra vo Valčianskej doline. Zameriava sa na rodinné lyžovanie s vysokou úrovňou doplnkových služieb, a práve preto

sa lyžiarske stredisko ako náš zákazník rozhodol investovať aj do rekonštrukcie technického zasnežovania, a to zvýšením kapacity čerpacích staníc. Jestvujúce parametre výkonu čerpacích staníc na výrobu technického snehu boli 25 + 75 l/s, čo pri výkyvoch počasia znamenalo výrazné predlžovanie celkového času na zasneženie celého strediska. Doplnením technológie zasnežovania sa zvýšila kapacita odberu vody na zasnežovanie o 100 l/s, stredisko má teda k dnešnému dňu možnosť zasnežovať s 200 l/s a po ukončení rekonštrukcie bude celkový výkon

čerpacích staníc až 250 l/s. V ČS 100 predstavovala rekonštrukcia výmenu troch ponorných čerpadiel na 3 x 80 l/s, výmenu privádzajúceho potrubia na DN 400, v ČS 200 sa doplnili dve vysokotlakové čerpadlá na 2 x 50 l/s, na trase došlo k rozšíreniu rúrnych rozvodov o novú výtlačnú vetvu DN 250 a k inštalovaniu rozdeľovacej, resp. uzatváracej šachty pre všetky vetvy zasnežovania. Lyžiarskemu stredisku Snowland Valča takáto technická základňa pri celkovom počte 29 koncových

zariadení umožňuje veľmi rýchle zasneženie plochy zjazdoviek celého strediska už za 71 hodín. Koncové zariadenia pozostávajú z 25 mobilných snežných kanónov, dvoch snežných ramien s dĺžkou 10 m, jedného snežného kanóna na 4,5-metrovom výťahu a jednej snežnej tyče.

PROJEKTY 2016 – BREZOVICA
Lyžiarsky Ski areál Brezovica (910 m n. m.) sa nachádza v Oravskej dedinke Brezovica približne 7 km od mesta Trstená, v pohorí Oravská Magura – Skorušinské vrchy. Spoločnosť TechnoAlpin získala zákazku na rekonštrukciu a doplnenie existujúceho zasnežovania na novej 950 metrov dlhej zjazdovke „B“ pre začiatočníkov, ako aj na 650 metrov dlhej zjazdovke „A“. Čerpací systém s výkonom 142 kW prešiel takisto modernizáciou a prevádzka je už riadená plnoautomaticky. Na trase boli namontované dva naše najvýkonnejšie snežné kanóny TF10AT na 4,5-metrovom výťahu, a k tomu dodané tri mobilné snežné kanóny TF10AM.



PROJEKTY 2016 – ORAVSKÁ LESNÁ

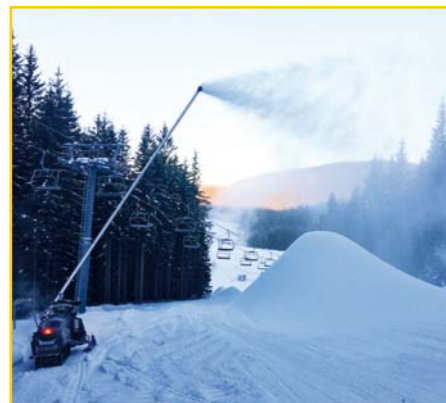
Zimné stredisko ORAVA SNOW leží v najstudsenejšej slovenskej doline v Oravskej Lesnej. Do sezóny 2016/2017 vstúpilo s rozsiahlymi investíciami do modernizácie a rozvoja celého strediska. Investície sa týkali aj celkovej rekonštrukcie, resp. výmeny technológie zasnežovania, pre ktorú si lyžiarske stredisko vybralo firmu TechnoAlpin. Stredisko vybudovalo a zvýšilo kapacitu technického zasnežovania o 100 %. Šesť z celkového počtu siedmich zjazdoviek je teraz vybavených moderným systémom

technického zasnežovania s celkovou dĺžkou až 7,1 km. Nové trasy zasnežovania: Lehotská 3, Kohútik 1 a Kohútik 3. Nové odberné miesto v potoku s odberom 70 l/s – výkon čerpadiel 2 x 35 l/s.



Nová plnoautomatická čerpacia stanica s výkonom 70 l/s – výkon čerpadiel 2 x 35 l/s. Nová trafostanica – Lehotská 1000 kVA. Nová trafostanica – Kohútik 630 kV. Počet snežných zariadení dodaných v roku 2016: dovedna 23 kusov, z toho 5 snežných kanónov a 17 snežných tyčí.

Zuzana Holášová



Prinoth informuje

Nový Leitwolf

Kombinácia technickej inovácie, výnimočného výkonu a množstva vynikajúcich riešení, ktoré sú vo svete jedinečné – to je nový Leitwolf. Jeho výnimočné vlastnosti a schopnosť dokonale pripraviť zjazdovky ho radia k špičke snežných pásových vozidiel vo svojej triede. Vznetový šesťvalcový motor dodáva 390 kW/530 koní a 2460 Nm krútiaceho momentu, čím sa stal najsilnejším vo svojej triede. Ako prvý na svete vo svojej kategórii spĺňa nové emisné normy „Euro IV/Tier IV Final“ s veľkolepou redukcíou oxidov dusíka. Samozrejme, pokiaľ to európske regulácie pripúšťajú, predáva sa ešte aj verzia so štandardom EPA Tier 4 i (Euromot IIIB) s motorom Mercedes OM 460 LA. Ďalšou jedinečnou vlastnosťou stroja je paralelné vysúvanie frézy, ktoré umožňuje lepšiu a bezpečnejšiu úpravu okrajov zjazdoviek či ťažšie prístupných priestorov pod vlekmi. Veľkou výhodou je pracovná šírka stroja a plocha pásov, ktoré spolu umožňujú najlepšiu stúpanosť vo svojej triede. Kvalita práce frézy Prinoth je už legendárna. Šírka frézy nového Prinoth Leitwolf je najväčšia vo svojej triede.



Technická špecifikácia:

Motor: Mercedes OM 471 LA
Mercedes OM 460 LA
Emisná norma: Euro IV/Tier 4 Final
EPA Tier IV i (Euromot III B)
Výkon motora: 390 kW/530 hp
375 kW/510 hp
Max. krútiaci moment: 2460 Nm/1300 ot/min
2200 Nm/1300ot./min
Rýchlosť: 22,5 km/hod.

Pracovná šírka: 4 500 mm
Celk. dĺžka/bez prid. zariadení: 9 200 mm / 4 660 mm
Radlica otvorená/zatvorená: 5 950 mm / 5 050 mm
Fréza s krídlami/bez krídel: 6 520 mm / 5 320 mm
Fréza je vybavená hydraulickými krídlami a systémom rýchlej výmeny.
Navijak: max. dĺžka lana 1 200 m, priemer 11 mm, trakcia 4,5 t.

SNOWLICIOUS

Putovné kuchyne do vysokých nadmorských výšok s prekvapivým gastronomickým zážitkom SNOWLICIOUS – je názov tohto nového inovatívneho nápadu a v súčasnosti i nového produktu firmy Prinoth. Je to kuchyňa inštalovaná na roľbách od Prinothu. Cieľom tohto produktu je ponúknuť výborné jedlo na svahoch v putovnej profesionálnej kuchyni. S týmto nápadom prišiel taliansky šéfkuchár Andrea Campi z Osteria al Dosso v Aprice. Bol vynálezcom tzv. Snood kuchyne (Snood = sneh + jedlo) a teraz sa stal oficiálnym a výhradným partnerom Prinoth.



- UŽ 20 ROČNÉ SKÚSENOSTI.
- RÝCHLY A KVALITNÝ SERVIS
- ŠIROKÝ VÝBER NOVÝCH AJ JAZDENÝCH STROJOV
- NAJPREDÁVANEJŠIE SNEŽNÉ SKÚTRE NA SLOVENSKU
- NAŠE SKÚTRE SÚ VO VÄČŠINE VÄČŠÍCH LYŽIARSKYCH STREDÍSK
- AUTORIZOVANÝ IMPORTÉR SNEŽNÝCH SKÚTROV ARCTIC CAT (USA)
- NAŠI ZÁKAZNÍCI SÚ AJ: HORSKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA, SLOVENSKÉ ELEKTRÁRNE, TANAP, GLOBTEL (ORANGE), EuroTel (Slovak Telekom)



Importér:
AUTO RASTER, Neresnícka 3A, Zvolen
tel.: +421 903 810 149
servis@autoraster.sk

www.autoraster.sk



Největší investicí na českých horách roku 2015 se mohla pochlubit společnost MEGA PLUS s.r.o., která provozuje největší lyžařský resort v Česku – SkiResort ČERNÁ HORA – PEC spojující lyžařské areály v Janských Lázních, Peci pod Sněžkou, v Černém Dole, ve Svobodě nad Úpou a ve Velké Úpě. Její hodnota dosáhla 250 milionů korun a zahrnovala především výstavbu dvou nových lanovek v Janských Lázních a Peci pod Sněžkou.

V Janských Lázních jde o moderní odpojitelnou šestisedačkovou lanovku Leitner s vyhřívanými koženými sedačkami a modrými bublinami, která je společně se stejnou lanovkou ve Špindlerově Mlýně vůbec první šestisedačkovou s bublinami a v pořadí druhou, resp. třetí šestisedačkovou lanovkou v České republice (první byla postavena v roce 2010 v Koutech nad Desnou, její sedačky ovšem nejsou vybaveny bublinami). Aby toho nebylo málo, tak je lanová dráha pojmenovaná HOFMANKY EXPRESS díky své maximální provozní rychlosti 6 m/s zároveň nejrychlejší sedačkovou lanovkou u nás. Toto řešení bylo zvoleno z důvodu umožnění staničního garážování sedaček, které přes noc parkují v oběhu



Dolní poháněcí stanice lanovky Hofmanky Express

dolní i horní stanice (při standardní rychlosti 5 m/s by bylo pro dosažení přepravní kapacity 2400 osob za hodinu potřeba více sedaček a ty by se již do oběhu stanic nevešly). Díky tomu nebylo nutné stavět poměrně

nákladné depo sedaček a jde tak tedy současně o první lanovku u nás vybavenou staničním garážováním. A konečně, lanovka HOFMANKY EXPRESS disponuje premiérově v České republice přímým pohonem zvaným DirectDrive, který se vyznačuje především absencí převodovky. Celý pohon je tak tišší a má nižší náklady na provoz a údržbu. Délka dráhy činí 1146 metrů při převýšení 306 m, na trati nalezneme celkem 9 podpěr. Provedení obou stanic se liší – zatímco dolní poháněcí stanice je vybavena vysokým proskleným zastřešením, horní napínací stanice je otevřeného provedení s tunelovým zakrytím staničních dopravníků. Horní stanice se nachází v blízkosti trasy kabinkové lanovky ČERNOHORSKÝ EXPRESS přibližně ve 2/3 její délky a z důvodu jejího umístění ve strmém svahu se zde bude ze sedaček vystupovat kolmo na osu trati.

Než bylo možné s výstavbou lanovky a nové sjezdovky po sedmi letech



Výjezd z dolní stanice lanovky Hofmanky Express



Trasa lanovky Hofmanky Express

příprav začít, musel projekt získat spoustu povolení a projít procesem posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA). Na podzim 2013 byla odlesněna trasa lanovky a sjezdovky a celá výstavba se měla uskutečnit v roce 2014, avšak s příchodem tohoto roku se objevil nový problém související s dlouhodobým pronájmem státních pozemků. Realizace projektu tak musela být o rok odložena. Konečně v květnu 2015 mohla být samotná výstavba zahájena – po provedení nutných terénních úprav byla během tohoto měsíce zahájena betonáž základů stanic a patek podpěr, která pokračovala v měsíci červnu. V polovině července začala firma Leitner navážet do Janských Lázní jednotlivé díly technologie lanové dráhy a následně bylo během druhé poloviny července prostřednictvím jeřábu usazeno na svá místa všech devět podpěr. Začátkem srpna byla zahájena montáž dolní stanice, která byla v zápětí následována stanicí horní. Koncem srpna již začaly být na parkoviště Hofmanky naváženy také sedačky a právě z tohoto období pocházejí fotografie v tomto článku. Začátkem září byla dolní stanice dokončena montáží opláštění v kombinaci černé a modré barvy a následně ve druhé polovině září

přišlo na řadu rozvinování a zaplétání dopravního lana. V polovině října byly na dopravní lano umístěny všechny sedačky a po vykonání všech potřebných zkoušek byla nová lanová dráha uvedena do provozu 4. prosince 2015. Nová lanovka slouží jak pro primární dopravu do areálu (v blízkosti její dolní stanice vzniklo kromě nových pokladen také parkoviště pro 250 vozů a jde tak tedy o další nástupní bod do areálu), tak pro obsluhu nové 1400 metrů dlouhé sjezdové tratě červené náročnosti. Tato nová sjezdovka je

pochopitelně vybavena systémem technického zasněžování. Celkem nabízí lyžařský areál v Janských Lázních 3 lanovky a 9 lyžařských vleků s celkovou přepravní kapacitou téměř 13 000 osob za hodinu, 17,5 km sjezdovek a 55 km běžeckých tratí.

Druhou lanovkou, kterou MEGA PLUS s.r.o. v roce 2015 postavila, je odpojitelná čtyřsedačka ZAHŘÁDKY EXPRESS v Peci pod Sněžkou od firmy Leitner. Ta nahradila kotvový vlek Zahrádky a jedná se o původní lanovku Panoramabahn z rakouského Obertauernu, kde přepravovala lyžaře od roku 1996 (jde tedy ještě o relativně mladou technologii v perfektním technickém stavu) a v roce 2014 byla nahrazena šestisedačkou stejného výrobce. ZAHŘÁDKY EXPRESS zdatně zvýšil komfort pro lyžaře v Peci a zároveň se populární lokalita s řadou menších sjezdovek stala dostupnější také pro rodiny s dětmi. Trasa lanovky, která je schopna vyvézt za hodinu 1960 osob, je 857 m dlouhá při převýšení 204 m. Stanice jsou kompaktního otevřeného provedení s tunelovým zakrytím staničních dopravníků, pohon i hydraulický napínací systém je umístěn v dolní stanici. Z prostorových důvodů (nachází se zde provozní budova, jejíž část musela i tak ustoupit



Horní vratná stanice lanovky Hofmanky Express



Dolná poháňací stanica lanovky Zahrádka Express

stanici lanovky) je nástup v dolní stanici proveden jako kolmý na osu trati. U horní stanice, která je umístěna asi o 80 metrů výše než výstup z původního vleku, je stejně jako v původním místě umístěno malé depo pro odstavení části sedaček. Jediné, co z původní lanovky v Obertauernu využito nebylo, jsou tubusy podpěr – ty původní byly čtyřhranné pocházející ještě z předchozí trojsedačkové lanovky a pro nové umístění v Peci pod Sněžkou tak byly raději vyrobeny nové pozinkované tubusy. Výstavba lanovky byla zahájena demontáží původního lyžařského vleku Doppelmayr začátkem května, v následujících 2 měsících probíhaly terénní úpravy a betonáž patek podpěr a základů stanic. Během srpna byly smontovány ocelové konstrukce obou stanic včetně pohonu a na přelomu srpna a září začalo být na svá místa jeřábem usazováno všech devět podpěr. Následně bylo koncem září rozvinuto a zapleteno dopravní lano a poté namontováno opláštění dolní i horní stanice v černém barevném provedení. Uvedení lanovky do provozu 4. prosince 2015 tak již nestálo nic v cestě. Celkem nabízí

lyžařský areál v Peci pod Sněžkou 2 lanovky a 9 lyžařských vleků s přepravní kapacitou necelých 12 000 osob za hodinu, 12,5 km sjezdovek a 20 km běžeckých tratí.

Výstavba dvou nových lanovek je historicky největší investicí firmy MEGA PLUS s.r.o. Tím ovšem modernizace lyžařských areálů zdaleka nekončí. Již v příštím roce se počítá s výstavbou lanovky obdobného typu, jako je ZAHŘÁDKY EXPRESS pocházející z italského Ratschingsu, také v Černém Dole, kde bude nahrazena trojsedačka U lomu v trase prodloužená o 350 metrů směrem nahoru. Úměrně tomu bude prodloužena i sjezdovka. O rok později by měla dvojici kotvových vleků Javor v Peci nahradit šestisedačková lanovka stejného typu, jako se letos rozjela na Hofmankách v Janských Lázních. V dlouhodobém časovém horizontu by pak mělo dojít k lyžařskému propojení všech lyžařských areálů společnosti MEGA PLUS s.r.o., celý SkiResort ČERNÁ HORA – PEC by tak nabídl až šedesát kilometrů sjezdovek a propojovacích tratí.

text a foto: Ing. Radim Polcer

Technické údaje:

	Hofmanky Express	Zahrádka Express
Typ:	CD6C	CD4
Tažná větev:	levá	levá
Umístění pohonu:	dolní stanice	dolní stanice
Systém napínání:	hydraulický v dolní stanici	hydraulický v dolní stanici
Přepravní kapacita:	2400 osob/hod	1960 osob/hod
Šikmá délka:	1146 m	856 m
Vodorovná délka:	1102 m	828 m
Dolní stanice:	787 m n. m.	886 m n. m.
Horní stanice:	1093 m n. m.	1090 m n. m.
Převýšení:	306 m	204 m
Průměr dopravního lana:	42 mm	38 mm
Výkon pohonu:	441 kW	250 kW
Max. dopravní rychlost:	6,0 m/s	4,5 m/s
Čas jízdy:	3,2 min	3,2 min
Vzdálenost sedaček:	54,8 m	33 m
Časový interval sedaček:	9 s	7,4 s
Počet sedaček:	47	58
Počet podpěr:	9 (z toho 1 tlačná)	9 (z toho 2 tlačné)
Výrobce:	Leitner	Leitner
Uvedení do provozu:	2015	2015

LEITWOLF.

O krok před ostatními.

CLEANMOTION
MORE WITH LESS


- ✓ Splňuje aktuálně nejprísnejšie emisné štandardy "Stage IV/ Tier 4 final"
- ✓ Bezkonkurenčná pracovná šírka až 4,5m s najlepšou dostupnosťou v stúpaniach
- ✓ Unikátne paralelné vysúvanie frézy
- ✓ Optimálna efektívnosť vďaka inteligentnej distribúcii výkonu medzi pohonom a frézou
- ✓ Navijak AUTOMATIC s ťažnou silou 4,5 tony

JP Hulla s.r.o., Mlynská dolina 11, 81104 Bratislava 1, Tel.: +421 908 704 491

Napriek nižším emisiám je výkonný. LEITWOLF prináša perfektné svahy s redukovaným dosahom na životné prostredie. Jednotka na trhu, vybavená najinovativejším motorom pre čistejšiu, efektívnejšiu a lepšiu úpravu svahov. www.prioth.sk

Prinoth

 SUPERSNOW



INTERALPIN
INNSBRUCK INTERNATIONAL
Est. 1974

Stand no.
B053

SUPERSNOW S.A.

Ks. A. Study 11 :: 34-436 Maniowy
Ph.: +18 265 35 55 :: E-mail:office@supersnow.com