

LAVEX



2·2017

LANOVÁ DOPRAVA · CESTOVNÝ RUCH · MANAŽMENT · MARKETING

ROČNÍK XLIV

 Doppelmayr®


GARAVENTA

D-Line:
Vítajte vo First Class

www.doppelmayr.com



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
revíziní 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.

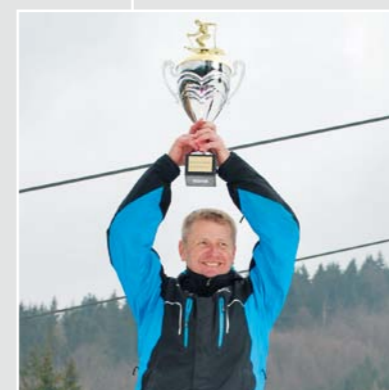
ISSN č. 1336-1953
Evidenčné číslo MK SR – EV 3893/09
Vychádza 3-krát do roka.

Číslo vydané v septembri 2017



6

INTERALPIN 2017



12

34. ročník pretekov lanovkárov



20

Lanovkár Ing. Stanislav Gurský

Príhovor	2
Náš hosť	3
Oznamy a informácie	
Artur Doppelmayr	5
INTERALPIN 2017	6
Z činnosti združenia	
Zasadalo Predstavenstvo a Dozorná rada LAVEX-u	10
Periodické skúšky manažérov a vedúcich prevádzky LD	11
Preteky lanovkárov 2017	12
Oznamy a informácie	
Zväz cestovného ruchu rokoval na 7. valnom zhromaždení	14
Na Slovensku vznikla Asociácia organizácií cestovného ruchu	15
Jarné stretnutie SACKA 2017	16
Zo života našich stredísk	
Zimná lyžiarska sezóna 2016/2017 v stredisku SNOWLAND Valčianska dolina	17
LS Kokava – Lína	18
Lanovkári, ako ich nepoznáme	
Ing. Stanislav Gurský	20
Snežné pásové vozidlá	
Kässbohrer – Termont	22
Lanové dráhy	
Leitner	24
Doppelmayr	26
Tatralift	28
Zasnežovacie systémy	
Supersnow	29
TechnoAlpin	30
Svet lanoviek	
Mesto nedokončených lanoviek	31

Inzerenti čísla:		
TECHNOALPIN	str. 2	DOPPELMAYR obálka str. 1
SWISS-SLOVAKTOURISM	str. 5	SUPERSNOW obálka str. 2
		KÄSSBOHRER obálka str. 3
		LEITNER 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, rok 2017 je pre LAVEX významným milníkom, pretože je rokom päťdesiateho výročia jeho založenia. Dovoľte mi v krátkosti obzrieť sa do minulosti. Prečo vlastne vzniklo združenie v období, keď bolo na Slovensku 11 lanoviek a 38 lyžiarskych vlekov? V roku 1964 bol vytvorený Vládny výbor cestovného ruchu v Prahe a jeho oblastný orgán pre Slovensko – Výbor SNR pre cestovný ruch. Na pôde sekretariátu Výboru SNR pre cestovný ruch vďaka Ing. Sutórisovi a jeho kontaktom na Rakúsky zväz lanovej dopravy sa rodili prvé úvahy o potrebe vytvorenia obdobnej organizácie na Slovensku, združujúcej prevádzkovateľov a výrobcov lanových zariadení s cieľom podpory a rozvoja zimného cestovného ruchu, čo je bez lanovej dopravy nemožné.

Podpisom zakladateľskej listiny predstaviteľmi 35 organizácií vzniklo 28. septembra 1967 záujmové združenie Lanovky a vleky na Slovensku. Začala sa písať história prvej profesijnej organizácie cestovného ruchu na Slovensku a treba konštatovať, že to bola činnosť veľmi pestrá, počnúc zabezpečením výroby malých lyžiarskych vlekov v Transporte Chrudim cez zakúpenie licencie na výrobu LV a lanoviek firmy POMA z Francúzska až po zabezpečenie ich výroby v Tatrapome Kežmarok. Rozvoj lanovej dopravy priniesol ďalšie činnosti do portfólia združenia:

- odborné technické revízie lanoviek a lyžiarskych vlekov,
- v oblasti kvalifikácie obslúh školenia a skúšky všetkých profesií – od staničných až po náčelníkov lanoviek a vedúcich prevádzky,
- školenia a štátne skúšky spletačov oceľových lán,
- školenia a skúšky vodičov snežných pásových vozidiel, snežných skútrov a štvorkoliek,
- školenie a skúšky pracovníkov lyžiarskej služby, ktorá poskytovala pomoc pri

úrazoch v strediskách, kde nebola Horská služba.

Aby sa zlepšila dostupnosť informácií o činnosti sekretariátu v prospech členskej základne, ako aj informácií o novinkách a technickej a legislatívnej oblasti, začal vychádzať Spravodaj-bulletin.

Raz ročne sa uskutočňovali výročné schôdze členských organizácií, kde sa vytváral priestor na prezentáciu noviniek v oblasti lanovej dopravy doma i v zahraničí, čo nakoniec vyústilo do organizovania medzinárodnej odbornej výstavy Interlavex

s účasťou veľkého množstva domácich a zahraničných vystavovateľov. Združenie sa v spolupráci s Vládnym výborom pre cestovný ruch zaslúžilo o rozvoj lyžovania organizovaním verejných lyžiarskych škôl u prevádzkovateľov lanoviek a lyžiarskych vlekov.

Vznik oddelenia doplnkových služieb vyplynul z rozvoja lyžovania, lyžiarskych škôl, potreby úschovy

batožín, požičovní lyžiarskeho výstroja a v neposlednom rade súvisel aj so skvalitňovaním a rozširovaním služieb v letných strediskách cestovného ruchu.

Nemožno nespomenúť organizovanie študijných zájazdov do popredných alpských stredísk, ktoré by sa neboli dali uskutočniť bez dobrých vzťahov s predstaviteľmi zväzov lanovej dopravy alpských krajín. Každý zájazd mal v programe stretnutie s predstaviteľmi jednotlivých stredísk, zástupcami výrobcov lanoviek, vlekov, snežných pásových vozidiel, zasnežovacích či listkových systémov, kde sa účastníci dozvedeli veľa nových zaujímavých informácií o novej technike, ale aj o fungovaní spoločnosti prevádzkujúcej lyžiarske strediská, ako aj o spolupôsobení samospráv s prevádzkovateľmi lanovej dopravy.

Záverom mi dovoľte poďakovať sa všetkým, ktorí sa zaslúžili o založenie a rozvoj záujmového združenia Lanovky a vleky v predchádzajúcich 50 rokoch a zaželal združeniu, ale aj jeho členom do ďalších rokov veľa úspechov.

Ing. Peter Nanky



Náš hosť

Ako hosťa sme tentoraz oslovili osobnosť, ktorá má rozhodujúci podiel nielen na začiatkoch budovania lanovej dopravy a cestovného ruchu na Slovensku, ale aj na jeho rozvoji počas uplynulých 50 rokov. Je ním Ing. Ivan Sutóris, zakladateľ Združenia lanoviek a vlekov na Slovensku, ale aj turista, vodák, lyžiar, motorista a veľký propagátor cestovného ruchu na Slovensku.

*** Pán Sutóris, prečo ste sa rozhodli vytvoriť takúto organizáciu – združenie prevádzkovateľov lanoviek a lyžiarskych vlekov? Čo ste od toho očakávali?**

- Už ako študent som si obľúbil lyžovanie a v Tisovci, kde som študoval na gymnáziu, boli na to dobré podmienky. Riaditeľ i profesori nás viedli tiež k turistike. Neskôr v Bratislave na vysokej škole som aktívne pracoval v SPIK-u – Spolku poslucháčov inžinierstva komerčného ako zájazdový referent. Turistike som ostal verný aj v prvom zamestnaní a postupne som sa stal až podpredsedom Slovenského výboru Zväzu turistiky. So spolupracovníkmi sme mohli vycestovať na krátke zájazdy do susedného Rakúska, kde sme videli desiatky lanoviek a vlekov. Ako zapáleného lyžiara ma veľmi trápilo, že na Slovensku sú tieto zariadenia iba zriedkavosťou. Súčasne som oceňoval, že lanová doprava v Rakúsku je dôležitou zložkou cestovného ruchu ako najvýznamnejšej súčasti rakúskej ekonomiky.

Prelom nastal začiatkom roka 1964, keď som dostal ponuku nastúpiť do funkcie vedúceho oddelenia na vznikajúcom sekretariáte Výboru SNR pre cestovný ruch, neskôr pozmeneného na Vládny výbor CR SSR. A tak po 15 rokoch som sa predsa len dostal do cestovného ruchu, čo sa mi po skončení vysokej školy ešte nepodarilo.

Potešilo ma, že na sekretariát VVCR nastúpil Viktor Ježko, bývalý pracovník CK Turista, kde ako „investičák“ staval ešte staré vleky – TURDUSY. Nuž mi dvaja sme vtedy boli jediní z aparátu, ktorí poznali hory a mali vzťah k lyžovaniu. Ak som dovtedy mohol iba konštatovať biedu lanovej dopravy na Slovensku, odrazu som dostal možnosť i aktívne

ju ovplyvňovať. Hneď na začiatku sme s V. Ježkom urobili inventúru lanoviek a vlekov – veru s neradostným výsledkom. Slovensko malo 11 lanoviek a 38 lyžiarskych vlekov – spolu necelých 50 zariadení, zatiaľ čo susedné Rakúsko ich malo stovky. Dávno som si osvojil dve zásady: Neobjavuj práce Ameriku, keď to dávno urobili iní – a druhú: Nakupujte u odborníkov.

Verní týmto zásadám vycestovali sme spolu s V. Ježkom do Viedne na rakúske ministerstvo dopravy. Tam nás informovali, že ministerstvo plní iba funkciu ústredného orgánu štátnej správy, pripravuje návrhy zákonov, vydáva vyhlášky a pod. Koordináciu a riadenie lanovej dopravy zabezpečuje Rakúsky zväz lanovej dopravy, kde nám ochotne dohodil aj prijatie. Tam sme dostali obrovské množstvo informácií o náplni, poslaní a činnosti zväzu. Bolo nám jasné, že rozvoj lanovej dopravy na Slovensku si vyžaduje vytvorenie obdobnej organizácie. Jej založenie si však vyžadovalo množstvo rokovaní, vysvetľovania a presvedčania na rôznych fórach a inštitúciách. Naša snaha bola konečne korunovaná výsledkom, keď zakladajúcu listinu Záujmového združenia Lanovky a vleky na Slovensku podpísalo 35 predstaviteľov rôznych inštitúcií na čele s Vládnym výborom pre CR SSR, SÚV ČSZTV, Východoslovenským KNV a inými. A čo bolo poslaním novej organizácie? Nuž poviem to jednoducho: nasledovať vyspelé alpské štáty a rozvinúť sieť osobných horských dopravných zariadení u nás. Súčasne tiež skvalitňovať a rozširovať činnosť lanovkárskeho organizácií na prospech lyžovania, viesť k aktívnemu pobytu obyvateľstva na zdravom vzduchu v horách. Rozvíjanie HDZ malo však význam aj v raste ekonomických ukazovateľov CR.



Ing. Ivan Sutóris
čestný predseda LAVEX-u

Na záver by som ešte s hrdoťou vyzdvihol, že združenie Lanovky a vleky, ktoré vzniklo už v roku 1967, bolo prvou profesijnou organizáciou vo sfére cestovného ruchu. A tak sme veru predbehli dobu.

Rovnako som hrdý na skutočnosť, že sa nám v období totality, vlády jednej politickej strany podarilo presadiť štatút, podľa ktorého sa funkcionári združenia volili – a dokonca v tajných voľbách. Ba ani predseda nebol menovaný, ale volený a celý čas totality bol predsedom združenia nestranič – moja maličkosť. To všetko dokazuje, že združenie bolo založené a rozvíjalo sa na demokratických princípoch.

*** Počas päťdesiatich rokov činnosti združenia sa dosť podstatne zvýšil počet lanoviek a lyžiarskych vlekov po celom Slovensku. Rozšíril sa aj rozsah a kvalita poskytovaných služieb. Ako sa na tom podieľalo združenie?**

- Zahraničnou licenciou sa vyriešil kľúčový problém – výroba lanoviek a lyžiarskych vlekov. No to sme ešte netušili, čo nás čaká. Začali denné telefonáty z Kežmarku, že potrebujú rôzne obrábacie stroje, množstvo

rôzneho hutníckeho materiálu, najmä plechov a oceľových lán, rôznych typov elektromotorov a prevodoviek. Napr. oceľových lán bolo potrebných takmer 100 km – ved' jediný dlhší vlek potreboval asi 3 km lana. Podnik miestneho priemyslu v Kežmarku nemal, a ani nedostával, žiadne bilancie materiálov ani strojov. Nuž muselo zaskakovať združenie. Našťastie sekretariát VVCR SSR sídlil v tom čase v spoločnej budove so Slovenskou plánovacou komisiou, s jej pracovníkmi sme sa často stretávali buď v závodnej jedálni, alebo pri odborných rokovaníach. Tak nám pomohli najskôr plánovači, ktorí vyriešili potrebné bilancie, a súčasne nás nakontakovali na výrobcov potrebných materiálov a strojov. Tak sa začalo moje putovanie po Slovensku a rad rokovaní o dodávkach materiálov, strojov či zariadení pre Kežmarok. Ako jeden z prvých problémov bola dodávka oceľových lán z Drôtovej Hlohovec. A pri káve s riaditeľom sa našla rýchla dohoda. Drôtoňa dodá postupne potrebné množstvá kilometrov oceľových lán. Za to dostane ako jeden z prvých 25 licenčných vlekov pre Bezovec, kde majú podnikovú chatu a navyše aj príspevok z Fondu cestovného ruchu na kúpu vleku. Na takomto princípe „niečo za niečo“ alebo modernejšími „bartrovými obchodmi“ riešili sme úspešne problémy tenkých rúrok na teleskopické tyče – závesy vlekov, pružiny do závesných tyčí, ale aj dodávku elektrických motorov rôznych výkonov a prevodoviek k nim. Tak som mal možnosť postupne sa zoznámiť a vytvoriť kontakty s celým radom riaditeľov strojárskejších, elektrotechnických, dokonca i zbrojárskych firiem po celom Slovensku. Bartrové obchody a Fond cestovného ruchu postupne vyriešili množstvo problémov licenčnej výroby vlekov a neskôr aj lanoviek. Taká bola doba... No objavili sa ďalšie starosti. Zákon o dráhach ukladal povinnosť pravidelne vykonávať technické kontroly – revízie dopravných zariadení. Mohli to robiť iba technici – strojár a elektrikári minimálne s maturitou, ktorí splnili náročné skúšky na Štátnom odbornom technickom dozore. Jediným východiskom bolo

vyškolenie pracovníkov združenia, aby získali kvalifikáciu revíznych technikov. Táto činnosť sa postupne stala hlavnou náplňou činnosti aparátu združenia. Bolo však treba školiť a zapracovávať aj desiatky pracovníkov na obsluhu lyžiarskych vlekov – ved' na tieto práce nastupovali ľudia z horských dedín, často iba so základným školským vzdelaním. Začala sa séria kurzov obsluhy lyžiarskych vlekov, osobitne pre jednotlivé typy zariadení. Neskôr pribudli aj kurzy náčelníkov lanoviek, spletačov oceľových lán a ďalšie. Zákonné predpisy požadovali, aby prevádzkovateľ lanového dopravného zariadenia zabezpečil aj záchrannú činnosť pri poruchách zariadení. Záchranná služba bola potrebná aj pre prvú pomoc pri rôznych úrazoch lyžiarov na svahoch. Horská služba pôsobila iba asi v 10 strediskách Tatier, preto v iných lokalitách muselo nastúpiť združenie, ktoré postupne vyškolovalo desiatky pracovníkov – dobrých lyžiarov z obslúh u prevádzkovateľov. Takto vznikla lyžiarska služba, ktorá sa postupne rozrástla a pôsobila po celom Slovensku. Okrem prvej pomoci dbali na poriadok na zjazdovkách, značkovali lyžiarske trate a usmerňovali prácu mechanizmov pri úprave zjazdoviek. Nedostatok devíz donútil lanovkárske organizácie aj k výrobe snehových kanónov a ratrakov. To všetko boli činnosti, ktoré súviseli s lanovou dopravou, a patrili preto do náplne združenia. Postupne sa vynárali nové problémy, ktoré nikto neriešil. Nuž neostávalo nič iné, ako rozšíriť činnosť združenia aj o nové služby. Ku komisiám technickej a ekonomickej pribudla aj komisia pre služby a v aparáte združenia

oddelenie pre služby. Tieto postupne riešili za pomoci Fondu CR mnohé problémy, ako napr. Ski servisy na opravu lyží a viazania, úschovne pri vlekoch a lanovkách, požičovne lyží, lyžiarskych topánok a iného výstroja, zriaďovanie lyžiarskych škôl. Postupne sa do služieb zapájali okresné správy cestovného ruchu, ktoré začali prinášať aj potrebu rozvíjania služieb v období leta. Boli to najmä: požičovne bicyklov, výroba a požičovne člnok rôznej veľkosti, siete a bóje na vyznačovanie areálu pre plávanie, kĺzačky z brehu do vody a iné. Združenie však chcelo aj oceňovať zaslúžilých pracovníkov. Peniaze sme nemali, a tak sme vymysleli vyznamenania vo forme zlatého, strieborného a bronzového odznaku „Za zásluhy o rozvoj lanoviek a vlekov“. Vďaka výrobe množstva nových vlekov vznikali v horských oblastiach najmä pozdĺž severnej hranice nové lyžiarske strediská. Každý vlek na seba nabaľoval rôzne zariadenia pre lyžiarske služby, ale aj stravovanie a ubytovacie zariadenia. Možno preto s hrdosťou konštatovať, že lanovky a vleky, a tým najmä združenie, boli motorom rozvoja cestovného ruchu. Zároveň však pomáhali riešiť problém nezamestnanosti v odľahlých horských a podhorských oblastiach. Nasledovali sme tak príklad Francúzov a ich dokumentu „Plán využitia snehu“. Združenie lanoviek a vlekov zohralo významnú úlohu v ekonomickom rozvoji krajiny. Za všetko patrí vďaka tisícom pracovníkov lanoviek a vlekov na Slovensku.

Za rozhovor ďakuje
Ing. Miroslav Grešo



Artur Doppelmayr – pionier v lanovkárskej technike (16. september 1922 – 12. máj 2017)



Artur Doppelmayr bol priekopníkom, tvorcom novinek v lanovkárskej technológii, ktorý spoločnosť Doppelmayr premenil z malej výrobnéj dielne na medzinárodne úspešný priemyselný podnik. Oplakávame stratu nášho generálneho riaditeľa a predsedu. Artur Doppelmayr, jediný syn Emila Doppelmayra, sa narodil 16. septembra 1922 v Dornbirne. V roku 1967 po smrti

svojho otca prevzal rodinnú spoločnosť. Artur položil silný dôraz na pokračovanie v tradícii vývoja a realizácie technických inovácií, ktoré boli v súlade s trhom. V tomto procese stanovil mnoho medzníkov, ktoré pomohli pri formovaní úspechu spoločnosti. Výstavba prvej jednolanovej štvormiestnej kabínkovej lanovky v Mellau, v regióne Bregenzerwald, v roku 1972 bola významnou udalosťou v histórii spoločnosti a pripravila pôdu pre úspech odpojiteľnej technológie lanoviek. Prvá sedačková lanovka založená na technológii odpojiteľného uchytenia nasledovala o štyri roky neskôr. Medzi ďalšie inovácie výrobkov patrila odpojiteľná štvorsedačková lanovka v Breckenridge (Colorado, USA) v roku 1981, kabínková lanovka s ôsmimi cestujúcimi v Steamboat (USA) v roku 1986 a šesťsedačková lanovka pri Quebecu v Kanade v roku 1991 – všetky ako prvé na svete. Pokrok spoločnosti pod vedením Artura Doppelmayra spel k rozšíreniu na exportnú firmu a viedol k založeniu celej

série dcérskejších spoločností, spolupráce a dohôd o zastúpení mimo Rakúska. To mu umožnilo vytvoriť medzinárodnú sieť, ktorá upevnila postavenie spoločnosti na trhu a zabezpečila ju pre budúcnosť. V roku 1992 bol najstarší syn Michael menovaný Arturom za generálneho riaditeľa. Aj on pokračoval v presadzovaní toho istého prezieravého prístupu. Artur Doppelmayr odišiel z vedúcej pozície a v roku 1994 sa stal predsedom dozornej rady spoločnosti Doppelmayr Holding AG. Významné úspechy spoločnosti sa odrazili nielen na medzinárodnom trhu lanoviek, ale aj na mnohých oceneniach a vyznamenaniach, ktoré udelili Arturovi Doppelmayrovi doma aj v zahraničí. Ako generálny riaditeľ vždy podporoval extrémne kamarátske vzťahy so svojimi zamestnancami. Oplakávame odchod Artura, ktorý nám bol vzorom a ktorého životná práca bude vždy súčasťou nášho života. V mene všetkých zamestnancov a vedenia skupiny Doppelmayr.

Kto bol kto v lanovej doprave na Slovensku



Švajčiarsko-slovenské združenie cestovného ruchu
Nám. L. Štúra 10, 974 05 Banská Bystrica
tel.: 0905 164 849
e-mail: peter.patús1@gmail.com
web: www.swiss-slovaktourism.sk

Švajčiarsko-slovenské združenie cestovného ruchu Banská Bystrica pripravilo do tlače publikáciu „Kto bol kto v lanovej doprave na Slovensku“, ktorá sa venuje životu a práci osobností, ktoré svojou prácou významne ovplyvnili lanovú dopravu na Slovensku, alebo v jednotlivých regiónoch, ale, žiaľ, už nie sú medzi nami. Publikácia obsahuje informácie o 41 osobnostiach lanovej dopravy pôsobiach v lyžiarskych strediskách, ako sú Štrbské Pleso, Kubínska hoľa, Jasenská dolina, Jasná, Kuzmínovo, Skipark Chlmec, Vrátna dolina, Chvatimech, Zverovka – Spálená dolina, Kojšovská hoľa, Martinské hole, Vyšné Ružbachy, Tatranská Lomnica, Malino Brdo a iné.

Keďže uvedená publikácia nebude bežne dostupná v knižkupectvách a je hrazená výlučne z vlastných zdrojov občianskeho združenia, je potrebné vopred zistiť predbežný záujem zainteresovaných subjektov a na základe toho vytlačiť potrebný počet výtlačkov. Obraciame sa preto na Vás s prosbou, pokiaľ budete mať záujem o uvedenú publikáciu, o zaslanie tejto požiadavky e-mailom na horeuvedenú adresu. Jej cena je 17 €/ks.

S úctou
prof. Ing. Peter Patúš, PhD., riaditeľ združenia

Výstavu horských technológií Interalpín 2017 navštívilo v Innsbrucku 26 400 záujemcov z 86 krajín. Viac ako polovica z nich pricestovala zo zahraničia.

Celkový počet návštevníkov vzrástol v porovnaní s predchádzajúcou výstavou o 10 %. Organizátori zaznamenali nárast návštevníkov z Ázie, čo súvisí s pripravovanými olympijskými hrami a celkovým nárastom záujmu o lyžovanie v Južnej Kórei a Číne.

Doppelmayr

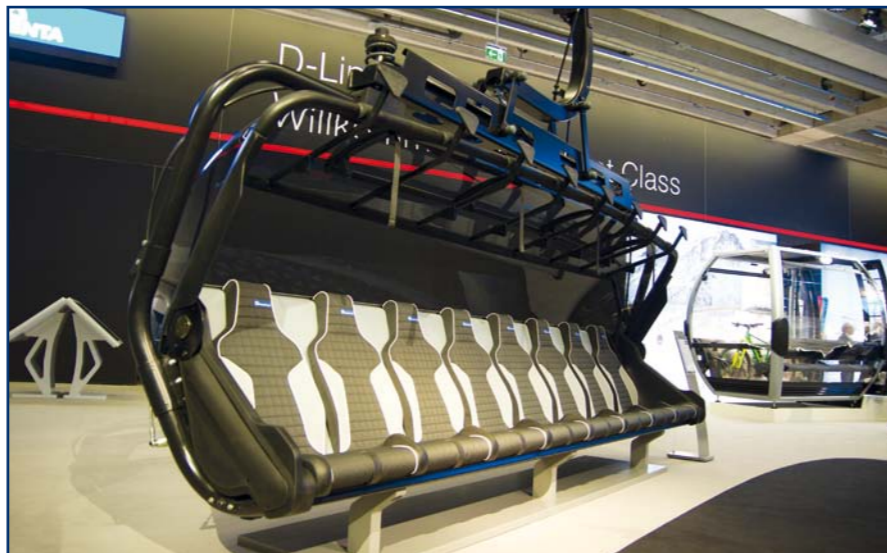
Doppelmayr vo svojej expozícii predstavil detaily novej generácie lanových dráh D-line. Aktuálne má Doppelmayr v ponuke pôvodnú generáciu lanových dráh, ako aj novú D-line. D-line prináša 205 novinek, 31 inovácií a 14 prihlásených patentov. Vylepšenia prinášajú ošoh investorom, cestujúcim, ako aj obsluhu zariadení. D-line je výsledkom niekoľkoročného vývoja v rámci skupiny Doppelmayr Garaventa a prináša vysoký komfort jazdy, tichú prevádzku, jednoduchú a časovo nenáročnú údržbu a mnohé ďalšie vylepšené vlastnosti.

Prvá odpojiteľná kabínková lanovka novej generácie sa zaviedla do prevádzky koncom roka 2015 v rakúskom stredisku Hochgurgl. Prvá odpojiteľná sedačková lanovka D-line bola uvedená do prevádzky v decembri 2016 v rakúskom stredisku Hochfügen. Doppelmayr vystavoval taktiež VIP vozeň pre 3S lanovú dráhu Hon Thom vo Vietname a behúň 120-miestneho vozňa pre visutú lanovú dráhu Zugspitze v Nemecku.

Leitner

Leitner na veľtrhu prezentoval nový dizajn odpojiteľných staníc lanoviek, ktorý pripravil v spolupráci so spoločnosťou Pininfarina. Inovovaný dizajn prináša viac komfortu pre pasažierov a lepšiu funkčnosť pre obsluhujúci personál. Výrobca taktiež prezentoval nový vozeň pre kabínkové lanovky Diamond EVO. EVO v tomto prípade znamená evolúciu. Výrobu vozňov zabezpečí

spoločnosť SIGMA. Konštrukcia vozňov vychádza z modelového radu Symphony, pričom ponúka posuvné dvere, širšiu a dlhšiu konštrukciu, voliteľne výšku až 210 cm či dizajnový pásik s LED svetidlami. Jedným z prvých zariadení Leitnera s vozňami Diamond EVO bude 10-kabínková lanovka v Zillertali (Rakúsko). Leitner realizuje v roku 2017 v krajinách V4 päť nových inštalácií: tri odpojiteľné zariadenia v poľskom stredisku Szczyrk SON, odpojiteľnú 4-sedačku v poľskom



Doppelmayr – vozeň sedačkovej lanovky D-line



Leitner – inovovaný dizajn odpojiteľných staníc

rezorte Szczyrk COS a odpojiteľnú 6-sedačku v Malej Morávke v Českej republike.

Poma

Francúzsky výrobca Poma taktiež prezentoval na veľtrhu kabínkové vozne Diamond EVO od spoločnosti SIGMA. Priamo na veľtrhu Poma podpísala zmluvu na dodanie novej kabínkovej lanovky do vietnamského strediska Yen Tiu, ktorá bude vybavená novými vozňami typu Diamond EVO.

LST

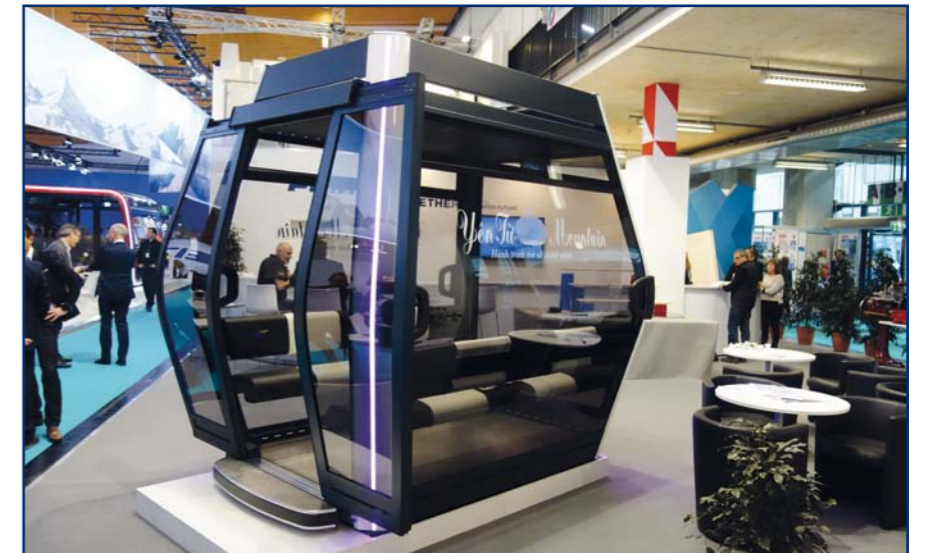
Výrobca lanových dráh LST, súčasť skupiny MND, sa vracia na trh odpojiteľných lanoviek s novým radom zariadení. Ten je výsledkom vlastného vývoja spoločnosti (vrátane úchytovej), do ktorého LST investovala 4 milióny eur. Nové odpojiteľné zariadenia LST prinášajú nižšiu spotrebu energie, dlhšiu životnosť vybraných technologických prvkov a nižšie náklady na výstavbu a údržbu. Sprístupnenie prvej lanovky tejto generácie pre verejnosť sa očakáva koncom roka 2017 vo francúzskom stredisku La Plagne.

Tatralift a BMF

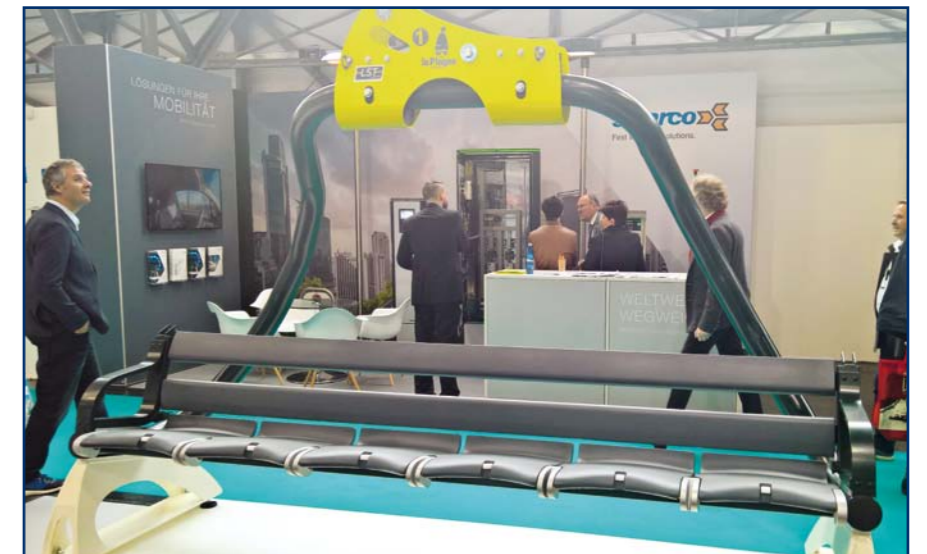
Na výstave Interalpín sa zúčastnil aj slovenský výrobca Tatralift, ktorý prezentoval vozeň pre odpojiteľnú 6-sedačkovú lanovku. Švajčiarsky výrobca lanoviek Bartholet (BMF) má v roku 2017 v príprave viacero zaujímavých inštalácií aj v regióne V4: spomeňme kombinovanú lanovku so 4-miestnymi sedačkami a 8-miestnymi kabínkami na úbočí Sněžky v poľskom Karpači alebo fixnú 4-sedačku v poľskom Chorzówe.

23. výstava Interalpín sa bude konať v dňoch 8. až 10. mája 2019 v Innsbrucku.

Prípravil: Matej Petőcz
Foto: Juraj Meško, Matej Petőcz,
Peter Brňák



Poma – nová kabínka Diamond EVO



LST – sedačkový vozeň pre odpojiteľný systém



Tatralift – vozeň SL06 pre odpojiteľné lanové dráhy



Kässbohrer – limitovaná edícia PistenBully 600 LTD



Supersnow 900MN



DemacLenko – zariadenie na výrobu snehu Snow4ever



Technoalpin TR8



Bartholet – vozeň kabínkovej lanovky



LST – odpojiteľný úchyt pre jednolanové dráhy



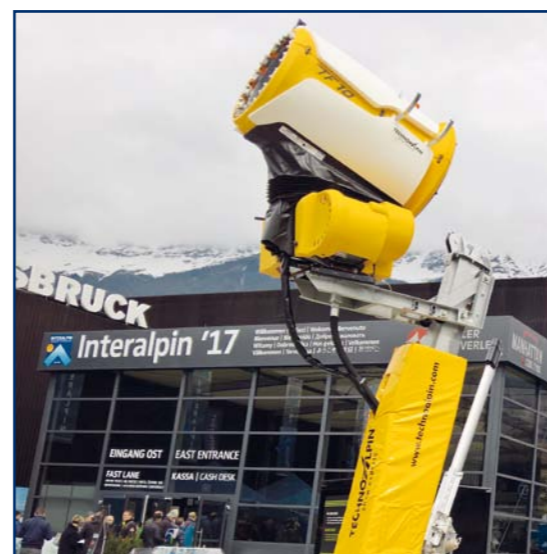
Bartholet – vozeň pre sedačkové lanovky s dizajnom od Porsche



Kässbohrer – PistenBully 600 SCR



Nástupný pás od Chairkit



Snežné delo TF10 od Technoalpin



Doppelmayr – klimatizovaná kabína pre 3S v lokalite Hon Thom vo Vietname



Kolekcia modelov lanoviek a SPV od Jägerdorfer JC

Zasadalo Predstavenstvo a Dozorná rada LAVEX-u

Z potreby prerokovania a schválenia organizačného zabezpečenia 46. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, ako aj slávnostného stretnutia lanovkárov pri príležitosti 50. výročia založenia Združenia lanoviek a vlekov sa zišlo na svojom druhom tohtoročnom rokovaní Predstavenstvo a Dozorná rada LAVEX-u.

Zasadnutie sa uskutočnilo v chate Koliesko v Jasnej 9. mája 2017 a predchádzala mu exkurzia na lanovú dráhu FUNITEL na Chopku. Členovia predstavenstva a dozornej rady tak mali možnosť získať podrobné informácie od vedúceho prevádzky Branislava Uličného o systéme fungovania pozemnej dráhy Twinliner Biela púť – Priehyba a najmä lanovej dráhy FUNITEL. Na vrchole Chopka členovia predstavenstva zažili ešte pravú nefalšovanú zimu. Potom už v chate Koliesko predseda predstavenstva Ing. Peter Nanky otvoril zasadnutie a privítal prítomných členov predstavenstva a hostí, oboznámil ich s programom rokovania a vyzval riaditeľa združenia na kontrolu uznesení. K uzneseniu č. 3/2/2002 riaditeľ LAVEX-u uviedol, že sekretariát združenia sa v poslednom období zapájal do prípravy materiálov týkajúcich sa prípravy základnej štruktúry, opisu činnosti a vzťahom s organizáciami

cestovného ruchu na zriadenie novej agentúry pre cestovný ruch. Nositeľom úlohy je Zväz cestovného ruchu SR, ktorý by mal materiál predložiť ministrom dopravy a výstavby SR v mesiaci máj 2017. Čo sa týka ostatných uznesení, konštatovalo sa ich splnenie. V ďalšom bode rokovania otvoril predseda združenia otázku prípravy 46. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov. Za miesto stretnutia navrhol už tradične hotel SNP v Jasnej v mesiaci október t. r. Na úvod pripomenul, že každý rok je stále ťažšie zabezpečiť vhodnú tému do programu Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, preto aj teraz vyzval prítomných, aby navrhli, akým témam by sa Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov mali venovať. Riaditeľ LAVEX-u Miroslav Grešo navrhol, aby sa v dopoludňajšom programe poskytol priestor spoločnosti Tatralift, a. s., Kežmarok, ktorá by prezentovala perspektívu výroby lanových dráh s odpojiteľným uchytením. Predseda Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek Ing. Peter Tomko navrhol venovať sa téme právnych dôsledkov úrazov na lyžiarskych tratiach a Ladislav Kvak (LS Zuberec-Spálená) navrhol zaoberať sa problematikou ochrany osobných údajov. Na navrhnuté témy sa riaditeľ združenia a predseda Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky LD pokúsia zabezpečiť prednášateľov

z renomovaných inštitúcií. Potom sa už pozornosť zamerala na prípravu slávnostného stretnutia združenia LAVEX, ktoré sa uskutoční pri príležitosti 50. výročia jeho existencie. Stretnutie by sa malo konať v hoteli Strachanovka – Jánska koliba v Liptovskom Jáne. Ing. Miroslav Grešo pripomenul zásluhy a prínos združenia pre rozvoj lyžiarskych stredísk a lyžovania na Slovensku a upozornil na publikáciu Ing. Ivana Sutórisa, v ktorej sa autor venuje historickým udalostiam predchádzajúcim založeniu tejto organizácie. Oboznámil prítomných s programom slávnostného stretnutia a upozornil na to, aké dôležité bude zabezpečiť ľudí, ktorí majú rozhodujúce zásluhy nielen na založení združenia, ale aj na jeho fungovaní a ďalšom rozvoji. Členovia prípravného výboru navrhli, aby stretnutie bolo aj náležite medializované a aby sa pre účastníkov stretnutia vyrobili spomienkové CD o histórii a súčasnosti združenia. Zároveň je potrebné o podujatí informovať sekciu cestovného ruchu na MDaV SR a požiadať ich o spoluprácu pri zabezpečení podujatia. V rôznom riaditeľ združenia ešte poskytol informáciu o príprave budúročnej výstavy horských technológií v Českej republike, ktorá by sa v zmysle dohody s LAVEX-om mala uskutočniť v apríli 2018 v Špindlerovom Mlyne. Na záver rokovania predstavenstva predseda poďakoval všetkým prítomným za účasť a zasadnutie ukončil.

Ing. Miroslav Grešo



Periodické skúšky manažérov a vedúcich prevádzky lanových dráh

Trojročný cyklus overovania odbornej spôsobilosti, ustanovený zákonom o dráhach (zák. č. 513/2009 Z. z.) a vyhl. č. 245/2010 Z. z. o odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe, bol dôvodom, prečo sa manažéri a vedúci prevádzky lanových dráh na Slovensku zišli v dňoch 3. a 4. mája 2017 v hoteli Boboty vo Vrátnej, aby sa podrobili periodickému preskúšaniam.

V máji uplynuli tri roky odvtedy, čo sa v Ošadnici podrobili manažéri a vedúci prevádzky lanových dráh periodickým skúškam na udržanie odbornej spôsobilosti, požadovanej pre výkon ich činnosti. Preto sa viac ako 50 vedúcich pracovníkov v prevádzke lanových dráh stretlo v hoteli Boboty vo Vrátnej, aby sa opakovane overila ich odborná spôsobilosť. Pred overovaním odbornej spôsobilosti organizátor podujatia vždy pripraví zaujímavý odborný program, v rámci ktorého účastníci spoznajú príslušné lyžiarske stredisko a jeho dopravné zariadenia. Tentoraz sa účastníci zoznámili s históriou strediska Vrátna-Chleb a vyviezli sa lanovou dráhou do Snílovského sedla, odkiaľ mohli pozorovať nádhernú panorámu Malej Fatry. Popoludní sa už venovali odbornému programu, ktorý bol zameraný na legislatívne zmeny a poznatky pri výkone revízií lanových dráh a tiež na poznatky zistené pri výkone štátneho odborného dozoru na lanových dráhach. Program otvoril príhovorom predseda združenia Ing. Peter Nanky, ktorý sa poďakoval sekretariátu LAVEX-u nielen za dobrú prípravu organizácie periodických skúšok manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek, ale aj za ostatné činnosti, ktoré LAVEX vykonáva, pretože najmä menšie organizácie, ktoré prevádzkujú lyžiarske strediská, nemajú inú možnosť a pri zabezpečovaní niektorých povinností sú odkázaní na pomoc LAVEX-u. Záverom zaželel prítomným úspešné zvládnutie periodických skúšok a veľa pohody

a úspechov pri plnení pracovných povinností. Potom sa už Ján Krajčí, vedúci odboru bezpečnosti Dopravného úradu v Bratislave, venoval informáciám o zistených skutočnostiach pri výkone štátneho odborného dozoru na lanových dráhach. Nedostatky sa týkajú predovšetkým skutočností zistených v súvislosti s organizáciou prevádzky lanových dráh a dopravy na lanových dráhach. Ako uviedol, prevádzkovateľ lanovej dráhy musí zabezpečiť, aby túto činnosť vykonávali zamestnanci lanovej dráhy s príslušnou odbornou spôsobilosťou. Funkcie ako operátor lanovej dráhy, údržbár lanovej dráhy či staničný pracovník nemôžu byť vykonávané v zmysle Zákonníka práce formou zmluvy uzatvorenej medzi prevádzkovateľom lanovej dráhy a živnostníkom. Taktiež vysvetlil, že zamestnávateľ môže poveriť pracovníkov na lanovej dráhe len takou činnosťou, akú majú uvedenú v osvedčení o odbornej spôsobilosti. Ďalej venoval pozornosť predpisom pre prevádzku lanovej dráhy, kde o. i. uviedol, že pokiaľ je potrebné vykonať zmeny napr. v prevádzkovom predpise lanovej dráhy, tie nie je potrebné konzultovať s pracovníkmi príslušného dozorného orgánu. K výcvikovému a skúšobnému poriadku pre pracovníkov lanovej dráhy uviedol, že prevádzkovateľ lanovej dráhy je povinný vydať predpis a stanoviť podmienky pre získanie odbornej spôsobilosti a pre funkciu manažér, vedúci prevádzky a operátor lanovej dráhy musí tento predpis byť v súlade s vyhl. č. 245/2010 Z. z. Pokiaľ ide o pravidelné školenia pracovníkov lanovej dráhy, bolo zistené, že plán školení je vykonávaný len formálne, záznamy sú neúplné a chýbajú

aj záznamy o vykonaní školení v osvedčeníach pracovníkov. Upozornil aj na zásady pri evakuácii cestujúcich pri poruche lanovej dráhy – prevádzkovateľ musí byť pripravený na takúto situáciu. Musí mať kvalifikovane pripravený a vyškoliený vlastný personál alebo musí mať uzatvorenú dohodu na zabezpečenie evakuácie cestujúcich inou organizáciou. V závere svojho vystúpenia upozornil na povinnosť prevádzkovateľov lanových dráh zverejniť prepravný poriadok na web sídle, ďalej na povinnosť uzatvorenia pracovnej zmluvy s určeným zodpovedným zástupcom v zmysle zákona o dráhach a tiež na usporiadanie a vedenie hlavného spisu lanovej dráhy. V ďalšom vystúpení pracovník LAVEX-u Peter Grieš, revízny technik elektrických zariadení lanových dráh, uviedol niekoľko poznatkov z výkonu revízií týchto zariadení. V úvode upozornil na podrobnosti k vykonávaniu revízií lanových dráh, ustanovené vyhláškou č. 205/2010 Z. z. a tiež na vykonávanie záťažových skúšok (skúška s bremenom). Upozornil aj na vykonanie posúdenia projektovej a konštrukčnej dokumentácie pred začatím inštalácie nových, resp. použitých lanových dráh. K otázke revízií iných elektrických zariadení (mimo UTZ elektrických) uviedol, že je potrebné vykonávať aj revízie elektrického prenosného náradia, elektrických spotrebičov, elektrických prípojok (napr. pre stanice LD a pod.), elektroinštalácií objektov, osvetlenia, zariadení pre technické zasnežovanie atď. Podrobne sa vo svojom vystúpení venoval



zisteným nedostatkom – technickým chybám, zisťovaným počas výkonu revízií, ale aj organizačným nedostatkom, týkajúcim sa napr. kvalifikácie zamestnancov, výkonu určených činností, nedostatku náhradných dielov a pod. V záverečnom vystúpení prednáškového bloku sa predseda Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanových dráh Ing. Peter Tomko venoval problematike alternatívy využívania lyžiarskych tratí skialpinistami. Na úvod zhodnotil postupnosť krokov prezentovaných počas workshopu na 15. medzinárodnej výstave horskej techniky Interlavex 2016. Ako uviedol, niektoré lyžiarske strediská využili



možnosť zvýšenia bezpečnosti lyžiarov na lyžiarskych tratiach v zmysle novelizovaného zákona č. 274/2015 Z. z. o Horskej záchranej službe vykonaním príslušných opatrení na LT (vyznačením bezpečnej trasy pre skialpinistov, umiestnením pravidiel správania sa skialpinistov pri vstupe na LT a pod.). Ďalej tiež uviedol, že postupne sa zvyšuje aj informovanosť o správaní sa skialpinistov na LT prostredníctvom strediskových web stránok, stránok športových predajní pre skialpinistov, Horskej služby a pod. V závere prvého dňa periodických skúšok všetci účastníci absolvovali písomnú časť skúšok, ktorá bola vykonaná formou skúšobných testov.

Druhý deň bol celý venovaný ústnej časti periodických skúšok. Počas nich boli prekonzultované nedostatky, ktoré sa vyskytli v písomnej časti – teste a zároveň každý účastník musel preukázať znalosť príslušných právnych predpisov či prevádzkového poriadku lanovej dráhy, na ktorej vykonáva funkciu manažéra prevádzky, resp. vedúceho prevádzky. Možno konštatovať, že všetci účastníci preukázali dostatočné vedomosti na výkon funkcie, ktorú na lanovej dráhe vykonávajú a dokážu fundovane reagovať na vzniknuté situácie v prevádzke nielen lanových dráh, ale aj lyžiarskeho strediska.

Ing. Miroslav Grešo



Lanovkári zo Slovenska súťažili už na 34. ročníku pretekov v obrovskom slalome

Až do tohto roku sa preteky lanovkárov a vlekárov konali v jednom z najkrajších lyžiarskych stredísk – vo Vrátnej – len dvakrát: v roku 1985 (IV. ročník) a v roku 2008 (XXV. ročník). Keďže po skončení pretekov na Kubínskej holi (2016) žiadne zo stredísk neponúkli spoluorganizáciu pretekov, rozhodol sa LAVEX osloviť práve kolegov z Vrátnej.

Na začiatku príprav XXXIV. ročníka pretekov lanovkárov a vlekárov stála otázka, kde preteky organizovať. Ponuka

po skončení predchádzajúcich pretekov na Kubínskej holi od žiadneho strediska neprišla, preto LAVEX vytypoval viac stredísk, ktoré by prichádzali do úvahy. Jedným z nich bolo aj lyžiarske stredisko v Oravskej Lesnej, kde sa do konca roku 2016 mala uviesť do prevádzky nová sedačková lanovka a tiež sa rozširovalo technické zasnežovanie na ďalších lyžiarskych tratiach v stredisku. Informácie zo strediska týkajúce sa termínu kolaudácie lanovky však neboli ani v januári príliš priaznivé, organizátor pretekov sa preto rozhodol osloviť kolegov z lyžiarskeho strediska FREE TIME ZONE Vrátna, s ktorými už roky priam ukážkovo spolupracuje. Keďže už po prvom rokovaní boli takmer všetky organizačné záležitosti jasné pre obidve strany, začalo sa pracovať na príprave pretekov, ktorých dátum konania bol stanovený na 14. – 15. marca 2017.

V závere januára boli už uzavreté všetky technicko-organizačné záležitosti na zabezpečenie pretekov, preto sa mohli distribuovať organizačné pokyny pre pretekárov. Ku dňu uzávierky sa na XXXIV. ročník pretekov prihlásilo 144 účastníkov, z toho sa na štart postavilo 124 pretekárov.

Účastníci pretekov sa dostavili 14. marca, pričom viacerí využili možnosť zalyžovať si vo viacerých strediskách – v Jasnej, na Malinom Brde, vo Valči či v samotnej Vrátnej. Podvečer sa už takmer všetci stretli v hoteli Boboty, kde každý pretekár dostal štartovné číslo a skipas. Po večeri nasledoval spoločenský program za výdatnej podpory terchovských muzikantov, ktorý sa skončil až takmer ráno.

Na druhý deň – v deň pretekov – sa počasie mierne zhoršilo, čo však neubralo na nálade účastníkov, keďže

lyžiarska trať bola perfektne pripravená. A tak úderom jedenástej hodiny mohol byť odštartovaný prvý pretekár, vlastne pretekárka, pretože preteky už tradične otvárala kategória žien. Po nej nasledovali ďalšie kategórie, až kým zhruba po dvoch hodinách neprešiel cieľom posledný pretekár. Po vyhlásení výsledkov a absolútneho víťaza pre Putovný pohár lanovkárov, ktorým sa stal Peter Klauz zo Salamandra Resort Banská Štiavnica, bola už tradične žrebovaná tombola. Množstvo vecných cien, ktoré venovali sponzori, si odniesli pretekári spolu s peknými zážitkami z pretekov. Za ceny venované do tomboly ďakujeme týmto firmám a strediskám: Žiarce, a.s., D. Dolina; Ing. Peter Babiak, Brezno; Supersnow Bialka Tatrzenska; Sitour, s.r.o.; Jased, s.r.o.; Snow&bike, s.r.o.; Ski servis Šachtičky; hotel Šachtička; Grass technic, PRO SKI, s.r.o.; LK Baba Pezinok; Slavomír Pňáček; Ski Orava Park; Športcentrum, s.r.o.; Ski Mlynky Biele vody; 1. Tatranská, a.s.; Ski Čachovo Selce; Termont, s.r.o.; Leitner-Prinot-Hulla; Videocom J. Štancel; Omnitrade, a.s.; LK Hrádok Bystrička; Doppelmayer; Tatrwest, s.r.o.; Madast, s.r.o.; LAVEX; YETI Martin, s.r.o. Poďakovanie patrí aj manažmentu a pracovníkom lyžiarskeho strediska Vrátna a hotelu Boboty za skvelú spoluprácu pri organizovaní pretekov a výborné zvládnutie služieb, poskytnutých účastníkom podujatia.

Pripravil: M.G.



Kategória ženy



Kategória muži IV



Kategória muži III



Kategória muži IV



Kategória muži I

Poradie	Meno	Klub	Čas
Kategória ženy			
1.	Kristína SAALOVÁ	LS Šachtičky	36,76 s
2.	Dária ČERVENKOVÁ	Obec Nálepkovo	40,56 s
3.	Ingrid KOREŠOVÁ	LS Donovaly	42,94 s
Kategória muži IV			
1.	Jaroslav MELICH	LS Vyšná Boca	39,49 s
2.	Igor HELLEBRAND	LS Vrátna	40,25 s
3.	Martin CHMELÍK	LS Donovaly	40,79 s
Kategória muži III			
1.	Peter KLAUZ	LS Salamandra	36,48 s
2.	Slavomír PŇÁČEK	LS Kubínska hoľa	41,65 s
3.	Maroš BRZÁK	LS Jasenská dolina	41,97 s
Kategória muži II			
1.	Martin CHMELÍK ml.	LS Donovaly	37,10 s
2.	Miroslav SURIŇÁK	LS Spálená	38,66 s
3.	Jaroslav ANČIC	LS Pezinská Baba	38,95 s
Kategória muži I			
1.	Jakub LIESKOVIANSKY	LS Mlynky-Gugel	36,58 s
2.	Peter MEŠÍK	LS Selce	39,45 s
3.	Daniel LIPTÁK	LS Malino Brdo	40,83 s

Dňa 22. mája 2017 sa v hoteli Holiday Inn v Bratislave uskutočnilo 7. valné zhromaždenie Zväzu cestovného ruchu Slovenskej republiky. Rokovanie otvoril a viedol zvolávateľ – prezident zväzu Mgr. Marek Harbulák. Privítal prítomných zástupcov členov ZCR SR a prikrčil k prerokovávaniu jednotlivých bodov programu.

Program 7. valného zhromaždenia ZCR SR bol prerokovaný a schválený na 73. zasadnutí Prezídia ZCR SR. Prezident zväzu prítomných delegátov informoval, že na 74. zasadnutí prezídia zväzu, ktoré sa konalo tesne pred zasadnutím VZ ZCR SR, bolo navrhnuté doplnenie programu valného zhromaždenia o bod č. 6 – voľby do orgánov ZCR SR a bod č. 9 – návrh na doplnenie a zmeny stanov. Z uvedeného dôvodu dal prezident zväzu hlasovať o programe 7. VZ ZCR SR, pričom delegáti program schválili jednomyseľne.

Po schválení programu zasadnutia v súlade s rokovacím a volebným poriadkom predložil M. Harbulák návrh na zloženie komisií a zapisovateľa. Po prijatí návrhu Marian Bilačič, predseda mandátovej komisie, predniesol správu mandátovej komisie, v ktorej konštatoval, že z celkového počtu 13 členov je prítomných 10 členov Zväzu cestovného ruchu a že 7. valné zhromaždenie je tým uznášaniaschopné. Správu o činnosti predložilo Prezídium Zväzu cestovného ruchu SR. Jej znenie a predloženie plénu 7. VZ ZCR SR schválilo uznesením č. 233/74. Správu predniesol

Marek Harbulák. Bola vypracovaná na základe úloh Prezídia ZCR SR zo záverov 6. VZ ZCR SR a hodnotenia priorít na rok 2016. Vo svojej správe sa prezident zväzu dotkol aktivít na presadzovanie priorít ZCR SR, o. i. stretnutia s novým ministrom dopravy a výstavby SR Arpádom Érsekom. Zámerom stretnutia bolo predovšetkým poukázať na neuspokojivé a nedostatočné

financovanie podpory a prezentácie cestovného ruchu v navrhovanom štátnom rozpočte na rok 2017. Ďalej zhodnotil podmienky týkajúce sa zamestnávania v cestovnom ruchu, ktoré boli riešené aktívne v rámci členstva v Republikovej únii zamestnávateľov SR. V ďalšej časti správy venoval pozornosť príprave a pripomienkovaniu legislatívnych opatrení a tiež spolupráci so sekciou cestovného ruchu pri MDaV SR.

Správu dostali delegáti 7. VZ ZCR SR v tlačenej forme pri registrácii. Po prednesení správy o činnosti ZCR SR za rok 2016 otvoril prezident zväzu diskusiu.

Správu o hospodárení zväzu predniesol prezident zväzu. Na úvod informoval delegátov 7. VZ ZCR SR, že predmetná správa bola schválená Prezidiom ZCR SR na jeho 74. zasadnutí. Prehľad o príjmoch a výdavkoch bol spracovaný v tabuľke „Čerpanie rozpočtu ZCR SR v roku 2016“, ktorá bola prílohou prednesenej správy. Správu Dozornej rady ZCR SR prezentoval prítomným delegátom Radúz Dula, predseda dozornej rady. Konštatoval, že v sledovanom období nebolo kontrolnou činnosťou zistené žiadne porušenie platných stanov ZCR SR ani porušenie pravidiel hospodárnosti a efektívnosti pri nakladaní s prostriedkami ZCR SR. Účtovníctvo sa viedlo prehľadne a zodpovedalo skutočnosti, príjmy a výdavky sú riadne doložené. Dozorná rada ZCR SR ocenila dosiahnutý výsledok hospodárenia s prebytkom. Súčasne odporučila valnému zhromaždeniu ZCR SR zväziť posilnenie sekretariátu aspoň na čiastočný pracovný úväzok, maximálne však tak, aby bol v roku 2017 dosiahnutý vyrovnaný rozpočet.

V ďalšom bode zasadnutia valného zhromaždenia boli vykonané voľby do orgánov zväzu. Na základe prerokovania návrhov kandidátov na Prezídium ZCR SR



predložil prezident zväzu plénu 7. VZ ZCR SR materiál s návrhom kandidátov, pričom pripomenul odporúčanie predsedu dozornej rady na doplnenie náhradníka do dozornej rady. Plénum valného zhromaždenia hlasovalo o nomináciách do orgánov. Nominovaní do orgánov boli zvolení jednomyseľne. Predseda volebnej komisie Marian Bilačič predniesol správu volebnej komisie, ku ktorej neboli vznesené žiadne pripomienky. Delegáti valného zhromaždenia boli ďalej informovaní o návrhu priorít Zväzu cestovného ruchu pre rok 2017. Priority prerokovalo a schválilo Prezídium ZCR SR na svojom 74. zasadnutí uznesením č. 233. V diskusii k tomuto bodu bolo navrhnuté, aby boli priority aktualizované na webovom stránke zväzu.

V predposlednom bode rokovania valného zhromaždenia ZCR SR prezident zväzu ozrejmil dôvody na zmenu a doplnenie stanov. V súvislosti s plnením úlohy zväzu v oblasti vzdelávania je potrebné širšie definovať ciele zväzu v tejto oblasti. Prezident zväzu oboznámil prítomných delegátov aj s návrhom na doplnenie stanov.

Po ukončení diskusie k jednotlivým bodom rokovania VZ ZCR SR požiadal prezident zväzu predsedu návrhovej komisie Radúza Dulu, aby predniesol návrh na uznesenie 7. VZ ZCR SR. Uznesenie bolo prítomnými schválené jednomyseľne bez pripomienok.

Spracoval:
Ing. M. Grešo

7. valné zhromaždenie Zväzu cestovného ruchu Slovenskej republiky:

A) Prerokovalo všetky body schváleného programu.

B) Vzalo na vedomie:

1. správu o činnosti ZCR SR za rok 2016 bez pripomienok,
2. správu Dozornej rady ZCR SR.

C) Schválilo:

1. zloženie mandátovej, volebnej a návrhovej komisie a voľbu zapisovateľa,
2. správu o hospodárení ZCR SR v roku 2016,
3. priority ZCR SR pre rok 2017,
4. rozpočet ZCR SR na rok 2017,
5. návrh na doplnenie a zmeny stanov.

D) Zvolilo:

1. kandidátov do dozornej rady a náhradníka
2. kandidátov do prezídia.

E) Požiadalo Dozornú radu ZCR SR vykonať kontrolu hospodárenia ZCR SR za prvý polrok 2017 a predložiť správu Prezidiu ZCR SR.

F) Uložilo Prezidiu ZCR SR:

- Zvoliť na prvom zasadnutí prezídia prezidenta a viceprezidentov.
- Vypracovať plán činnosti prezídia v nadväznosti na schválené priority zväzu.
- Na základe návrhu z pléna zväziť zamestnanie pracovníka aspoň na čiastočný úväzok v rámci možnosti rozpočtu zväzu.
- Zanalyzovať možnosti spolupráce v oblasti legislatívy.
- Aktívne pracovať v pracovných skupinách.

Na Slovensku vznikla Asociácia organizácií cestovného ruchu, ktorá chce posilniť úlohu destinačného manažmentu.

Trinást' oblastných organizácií cestovného ruchu (ďalej len OOCR) sa 11. apríla 2017 v Banskej Bystrici spojilo, aby vytvorilo spoločnú profesijnú organizáciu – Asociáciu organizácií cestovného ruchu (ďalej len Asociácia). Jej cieľom je posilniť úlohu destinačného manažmentu. V role pozorovateľov boli na zasadnutí prítomné tri ďalšie OOCR a zástupca sekcie cestovného ruchu Ministerstva dopravy a výstavby SR (ďalej len MDaV SR).

„Asociácia je otvorenou platformou pre všetky oblastné aj krajské organizácie cestovného ruchu s cieľom spoločne profesijne a odborne rásť. Vzájomná pomoc, výmena informácií, skúseností a znalostí, a tým profesionalizácia siete oblastných a krajských organizácií cestovného ruchu, je našim dlhodobým strategickým zámerom,“ povedala Ing. Michaela Potočárová, riaditeľka Trnava Tourism a zvolená predsedníčka Asociácie.

Cieľom Asociácie je vzájomne zdieľať pracovné skúsenosti, vysvetliť fungovanie a zhodnotiť prínos organizácií cestovného ruchu odbornej, ako aj laickej verejnosti. Zároveň je jej úlohou hájiť spoločné záujmy členských subjektov pôsobiach v oblasti destinačného manažmentu. OOCR v asociácii zastupujú ich výkonní riaditelia, ktorí pôsobia ako destinační manažéri.

„Za najväčší prínos päťročnej existencie organizácií cestovného ruchu považujeme kontinuálny nárast štatistik výkonosti odvetvia, najmä počtu domácich návštevníkov v jednotlivých slovenských destináciách. Je to aj tým, že informácie o ponukách destinácií sú vďaka organizáciám cestovného ruchu dostupnejšie,“ povedal Igor Kuhn, výkonný riaditeľ Regiónu Štiavica a podpredseda Asociácie. Organizácie cestovného ruchu obvykle poskytujú návštevníkovi všetky potrebné informácie, starajú sa o marketing destinácie aj svojich členov a prezentujú

ich tak doma, ako aj v zahraničí, investujú do turistickej infraštruktúry a organizujú podujatia. Od roku 2011 vzniklo na Slovensku 40 organizácií cestovného ruchu, z toho 35 oblastných a 5 krajských. „OOCR sú rôzne, jedny pracujú s rozpočtom v tisícoch, iní v státisícoch eur. Sú tu destinácie zamerané na mestský, horský, kúpeľný, ako aj vidiecky turizmus. Zatiaľ sme naberali skúsenosti samostatne, ale ak ich budeme zdieľať, tak budeme spolu rýchlejšie profesijne rásť. Tiež sme boli „neviditeľní“, aj to chceme zmeniť,“ dodal Kuhn.

OOCR boli založené podľa zákona č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu na princípe „zdola nahor“. Sú súčasťou oficiálnej siete organizácií cestovného ruchu registrovaných na sekcii cestovného ruchu MDaV SR. Pracujú priamo v destináciách na priesečníku podnikateľského sektora a samospráv, obe zložky musia byť zo zákona v OOCR zastúpené.

Podľa M. Potočarovej tak vďaka Asociácii budú môcť navonok vystupovať jednotne, prijímať a komunikovať stanoviská ako jedna organizácia pre oblasť destinačného manažmentu a marketingu. „Toto tiež považujeme za dôležitú pridanú hodnotu združovania sa na úrovni organizácií cestovného ruchu. Sme odborná a otvorená asociácia a na našich stretnutiach privítame aj tých, ktorí členstvo ešte iba zvažujú,“ povedala M. Potočárová a dodala, že „v budúcnosti máme záujem uzavrieť strategické partnerstvá so združením miest a obcí Slovenska (ZMOS), ako aj s profesijnými zväzmi pôsobiacimi v cestovnom ruchu.“

Zakladajúcimi členmi Asociácie sú tieto organizácie cestovného ruchu: Bratislava Tourist Board, Región Senec, Rezort Piešťany, Trnava Tourism, Oblastná organizácia cestovného ruchu Záhorie, Dudince, Región Banská Štiavica, Stredné Slovensko, Región Gron, Rajecká dolina, Malá Fatra, Horný Zemplín a Horný Šariš, Severný Spiš – Pieniny.

29. valné zhromaždenie SACKA a odborný seminár SACKA, 20. – 21. apríla 2017, hotel BRATISLAVA, Bratislava

Uplynulý turistický rok bol v znamení priprav na radikálne zmeny v legislatíve tak Európskej únie, ako aj v národnej legislatíve. Nové predpisy EÚ, najmä smernica EP a R (EÚ) 2015/2302 o balíčkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ale aj ďalšie zásadné nové predpisy, napr. o ochrane osobných údajov, sprostredkovaní poistenia či riešení odpadového hospodárstva nevyhnutnou implementáciou do národných právnych predpisov prinášajú CK a CA nové povinnosti, ktoré nezľahčujú naše podnikanie.

Naopak, nové povinnosti znamenajú nové problémy. A pociťovali sme to pri každodennej práci prezídia, dozornej rady či generálneho sekretariátu, jednoducho všetci.

Z uvedeného je zrejme, že orientácia na legislatívne úlohy diktovala naše smerovanie. Uplynulý turistický rok SACKA pokračovala aj v každodennom aktívnom a koncentrovanom riešení problémov cestovných kancelárií a cestovných agentúr, aj keď nie vždy spĺňala očakávanie členskej základne. Popri zvyčajnom sústredení pozornosti na plánované a aktuálne úlohy vrátane už spomínaného monitorovania zmien legislatívy EÚ a jej dosahov na národné legislatívne prostredie zamerala pozornosť aj na oblasť nezákonného podnikania, na dodržiavanie podmienok pre podnikanie CK, s dôrazom na plnenie povinnosti poistenia pre prípad úpadku, ako aj na dodržiavanie zmluvných podmienok medzi CK a CA pri sprostredkovaní predaja zájazdov. Neakceptovanie princípov Etického kódexu SACKA a Dohovoru o etike spolupráce medzi CK a CA združených v SACKA sme zaznamenávali častejšie ako v minulosti a „zápas“ s týmto

neduhom zamestnával tak Prezídium, ako aj Dozornú radu SACKA. Možno s ním očakávať permanentný boj! Musím konštatovať, že sa nám nedarí stabilizovať a rozvíjať členskú základňu asociácie, aj keď sme sa opätovne venovali otázke posilnenia členskej základne asociácie a možnostiam a spôsobom oslovenia a získania nečlenských CK a CA. Potvrdením je malý záujem nečlenských subjektov, aj keď ich pozývame na zasadnutia klubov či na odborné semináre. Budeme musieť vynaložiť viac úsilia na prelomenie pasivity CK a CA a hľadať cesty, ako ich oslovíť pre spoluprácu v asociácii. Najlepším príkladom malého záujmu bol odborný seminár organizovaný v rámci Jarného stretnutia SACKA 2017. Informácie o zásadných právnych predpisoch z úst profesionálnych lektorov z ústredných orgánov štátnej správy prilákali na seminár len málo nečlenských CK. Prezentácie z prednášok sme zaslali na vedomie všetkým členom asociácie. Jarné stretnutie SACKA 2017 a súčasne odborný seminár otvoril prezident SACKA Stanislav Macko. Seminár bol venovaný odborným témam z oblasti pripravovanej legislatívy, ku ktorým prišli prednášať profesionálne lektorky. Priestor dostali aj všetky naše kluby na prerokovanie aktuálnych otázok a našiel sa aj čas na panelovú diskusiu zameranú na naše interné problémy. Prvý deň Jarného stretnutia SACKA 2017 uzavrelo spoločenské posedenie s veľmi dobrou gastronómiou a kvalitným vínom. Odborný seminár pokračoval aj na druhý deň v dopoludňajších hodinách. Témou bola novela zákona na ochranu osobných údajov. Pripravovaný nový zákon nám prinesie nové úlohy. Verím, že nie zložitejšie.

Rokovanie 29. valného zhromaždenia SACKA sa začalo po obednej prestávke.

Tentoraz zasadali všetky naše kluby už v prvý deň stretnutia, aby sa zjednodušila organizácia volieb v kluboch aj na valnom zhromaždení. Vo všetkých kluboch si účastníci zvolili staronových predsedov, čo je predpokladom ich efektívnej práce a súčasne to stabilizuje zostavu Prezídia SACKA.

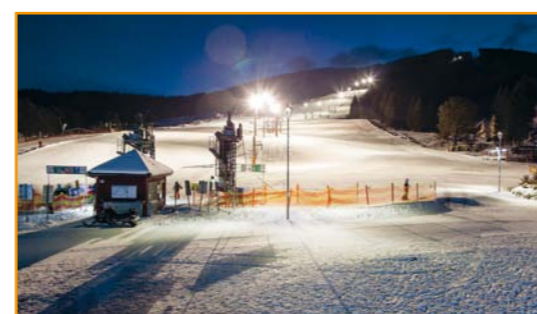
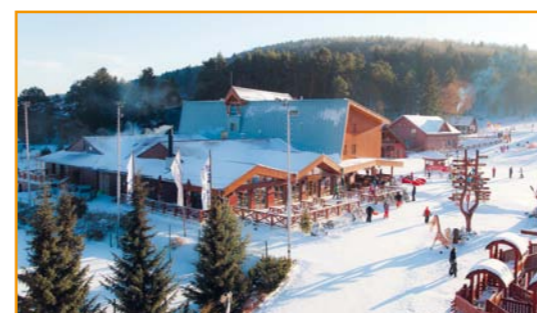
29. valné zhromaždenie SACKA viedol prezident SACKA Stanislav Macko. Správu o činnosti a správu o hospodárení za turistický rok 2016/2017, ako aj plán činnosti a rozpočet SACKA na turistický rok 2017/2018 schválili delegáti jednomyseľne. Valné zhromaždenie schválilo aj novelu Stanov SACKA. Správu Dozornej rady SACKA vzali účastníci na vedomie bez pripomienok, no neznamená to, že sme v oblasti hospodárenia asociácie nezaznamenali aj malé nedostatky. Je sa nad čím zamyslieť.

Voľby do orgánov asociácie sprevádzalo mierne napätia v očakávaní výsledkov. Kandidátov bolo v tomto roku viac ako v minulosti. Možno aj preto počítanie 93 volebných lístkov zabralo schválenej volebnej komisii pre 29. valné zhromaždenie SACKA viacej času, ako sme očakávali. Výsledky sú uverejnené v dokumentoch z 29. valného zhromaždenia SACKA, ktoré sú uložené na www.sacka.eu a boli zaslané všetkým riadnym členom asociácie. Tak v Prezídiu SACKA, ako aj v Dozornej rade SACKA budú pôsobiť nové tváre a verím, že na prospech činnosti týchto orgánov. Srdečne ich vítam.

Všetkým členským cestovným kanceláriám a cestovným agentúram, ale aj nečlenom prajem do rozbehutej letnej turistickej sezóny 2017 bezproblémový priebeh a úspešný predaj a po nej sa budeme tešiť na opätovné stretnutie na jesennom stretnutí, o mieste a termíne ktorého vás budeme včas informovať.

Ing. Stanislav Macko
prezident SACKA

Zimná lyžiarska sezóna 2016/2017 v stredisku SNOWLAND Valčianska dolina Hodnotíme ju ako jednu z najlepších v histórii prevádzky strediska od roku 2001



tových zariadení, ktoré sa tiež naplno využívali. Medzi najlepšie vydaté akcie môžeme zaradiť silvestrovskú lyžovačku s krásnym ohňostrojom, súťažami a nočnou lyžovačkou od 20. až do 3. hod. ránej zadarmo. Každý rok počas sviatku zamilovaných organizujeme valentínsku akciu na podobný spôsob ako počas Silvestra.

Lyžovanie bolo od 20. hod. do polnoci zadarmo a nasmela chýbať ani laserová show priamo na svahu, prepojená skvelou hudbou. Účasť na týchto akciách je vždy výborná, pretože nočné lyžovanie zadarmo je u lyžiarov veľmi obľúbené.

Okrem iného sme sa v tejto sezóne zamerali aj na večerné disco priamo v reštaurácii Humno. V reštaurácii sme vytvorili parket, umiestnili svetlá a lepší zvuk, čo prispelo k tomu, že sa nielen ubytovaní, ale aj návštevníci zo širokého okolia mohli prísť zabaviť.

vytvorili veľký bazén naplnený vodou, cez ktorý prechádzali lyžiari a snoubordisti. Súťažilo sa o zaujímavé ceny. O zábavu sa postaral rapper Rakby s kapelou a DJ, celú atmosféru spríjemňovali hostesky v plavkách. Celé vystúpenie sa odohralo na korbách snežných pásových vozidiel. Zimná sezóna je úspešne za nami a nás čaká letná sezóna plná akcií.

Plánované akcie od jari do jesene:

28. máj – super enduro (motocross) pod záštitou smf,
23. – 24. jún – II. ročník Valčianskeho folklórneho festivalu,
14. – 16. júl – SPARTAN RACE,
2. september – III. ročník Valčianskeho lomidreva (súťaže pilčikov),
9. – 10. september – country cross (motocross) pod záštitou smf,
15. október – Valča trail – II. ročník (beh)
28. – 29. október – country cross dvojíc (motocross) pod záštitou smf.

Už teraz vás všetkých pozývame.

M. Grešo

Sezónu sme ukončili 25. marca 2017 zaujímavou akciou

Hoci už teplé jarné počasie nedovolilo využiť potenciál strediska naplno a snehová pokrývka už bola slabá, vymysleli sme vodné lyžovanie, na svahu sme



Lyžiarske stredisko SKICENTRUM Kokava – Línia sa nachádza v Stolických vrchoch a je vzdialené len 39 km od Rimavskej Soboty. Je typickým strediskom pre lyžiarov – začiatočníkov s nenáročnými a vždy upravenými zjazdovkám. V stredisku je päť lyžiarskych vlekov a všetky potrebné služby aj pre amatérskych lyžiarov. O rozhovor sme požiadali majiteľa a zároveň vedúceho strediska – Františka Auxta.

*** Prezradte nám niečo z histórie lyžiarskeho strediska Kokava – Línia...**

- Stredisko Kokava – Línia vlastním spolu s pánom Gálikom, s ktorým sme pred 23 rokmi prišli sem do strediska, aby sme ho zmenili. Som bývalý učiteľ a chcel som zmeniť povolanie, preto som sa rozhodol vybudovať oddychové stredisko najmä pre deti, lebo k nim mám veľmi blízko. Bola tu chata Ipeľ, ktorá patrila Ipeľským tehelňam, a keďže nefungovala, ako mala, rozhodli sme sa túto chatu zobrať do prenájmu, pretože sme potrebovali v stredisku zázemie s ubytovaním. V stredisku, ktoré má nenárodné svahy, malo roľnícke družstvo z Poltára dva lyžiarske vleky Tatrapoma – P a S. Družstvo sa však o zariadenia tiež veľmi nestaralo, takže aj tieto sme zobrali do prenájmu.

Spolu s chatou sme tak mali určité zázemie, aby sme mohli začať podnikáť.

Chatu sme prerobili, aby spĺňala aspoň štandard pre prichádzajúcich hostí. Aj pri tých dvoch vlekoch sme veľmi rýchlo zistili, že bez zasnežovania to nie je ono, pretože zimy ani pred dvadsiatimi rokmi neboli také ako pred päťdesiatimi. Veľké výkyvy počasia nás donútili začať budovať zasnežovanie. Keď sme však zistili, aké je to finančne nákladné – veď vodu sme museli dopravovať až do vzdialenosti 1400 m, naše plány sme upravili. Pustili sme sa do toho sami, začali sme zvärať rúry a ukladať ich do zeme. Zakúpili sme prvé čerpadlo, prvé snežné delo, hydrant... Tak sa nám podarilo postaviť základnú technológiu. Aj keď to bolo zhotovené dosť jednoducho, zasnežovanie fungovalo a ďalej sme každý rok prikúpili jeden snehový kanón. Tiež sme kúpili snežné pásové vozidlo na úpravu tratí. Keďže sme nemali žiadne iné zdroje, vždy sme sa zo zisku snažili čo najviac investovať. Išlo to veľmi pomaly a trvalo to dlho – takmer 15 rokov, pokiaľ sme stredisko dostali na primeranú úroveň. Potom sme začali budovať ďalšie vleky – jeden vlek Tatrapoma F a ostatné typu P a jedno S. Spolu máme teraz päť lyžiarskych vlekov a jeden detský vlek s nízkym vedením lana.

*** Na akú klientelu ste sa teda zamerali a akým spôsobom ju získavate?**

- Keďže som bývalý učiteľ a poznám toto zázemie, a mám aj dostatok kontaktov, začali sme oslovovať školy – najskôr v našom regióne, a tie potom odovzdávali ďalej svoje skúsenosti. Postupne sa naša klientela rozšírila aj do zahraničia. Musím povedať, že 70 % škôl chodí do nášho strediska opakovane a trvá to už 20 rokov. V zime celé tri mesiace 90 % návštevníkov sú organizované skupiny a len cez víkend chodia jednotlivci. Výhodou je aj naša znalosť maďarčiny, takže chodia k nám aj školy z Maďarska, a to nielen spoza hraníc, ale aj zo vzdialeného Debrecína. Päť rokov sa nám podarilo organizovať zimné olympiády pre deti a mládež z Maďarska. Do reklamy ani veľa neinvestujeme, pretože školy už o nás vedia a dokážu nás kapacitne v zime naplniť. Snažíme sa, aby služby u nás boli kvalitné aj v zime, aj v lete, a to nielen upravenými a zasneženými traťami, ale aj dobrou domácou stravou, pretože kvalitná strava dokáže vždy prilákať zákazníka. Takže klientelu máme z domáceho regiónu a čiastočne aj z Maďarskej republiky, a to najmä deti, organizované



na lyžiarske kurzy. Nechodia k nám cez cestovky, ale využívame vlastné kontakty, zavoláme si a našou povinnosťou je pripraviť dostatok snehu, upraviť zjazdovky a zabezpečiť dobrú stravu. Na chate Ipeľ máme 80 lôžok, ale v blízkom okolí je cca 250 chat, pričom spolupracujeme s 20 chatármi. Celkom si v sezóne dokážeme zabezpečiť 300 a viac návštevníkov denne, cez víkend aj viac, takže stredisko dokáže na seba slušne zarobiť, z čoho vieme aj inovovať a investovať.

*** Stredisko sa nachádza v teplejšom pásme na juhu Slovenska, ale tiež v nadmorskej výške 600 – 800 metrov nad morom. Aké sezóny ste mali v posledných rokoch?**

- Technológiu v stredisku máme dnes už na slušnej úrovni, máme šesť snežných diel a v podstate vieme za krátky čas zasnežiť všetky štyri hektáre zjazdoviek. Máme aj, ako každé stredisko, vozidlo na úpravu tratí. Ale technológia sa stále dá zlepšiť, teraz na tom práve pracujeme; chceme dokúpiť snežné tyče, pretože potrebujeme zvýšiť účinnosť zasnežovania tak, aby sme ešte rýchlejšie dokázali celú plochu vysnežiť. To je pre nás najväčší problém, lebo v zime je stále tých päť-šesť možno desať dní, keď sa dá zasnežovať, ale nikdy nevieme, kedy to bude – pred sviatkami alebo po nich? A to je pre nás rozhodujúce. Zachytiť vianočné sviatky, ktoré nám prinesú až štvrtinu príjmu zo sezóny. Preto musíme technológiu predimenzovať, aby sme už za tri dni dokázali stredisko pripraviť. Pre toto aj

ostatné strediská okolo nás skončili, lebo nemali technológiu na úrovni – keď sa im podarilo zasnežiť, bol v podstate koniec zimy. S tým zasnežovaním je problém, dnes máme v regióne v zime 20 – 30 cm prírodného snehu, ale predtým – pred 20 rokmi – bolo snehu podstatne viac. Sme nižšie položené stredisko, čo je nevýhoda, ale niekedy je to zasa výhoda, pretože keď je inverzia, mi tu máme väčšinou hmlu a keď je v Tatrách plus štyri, u nás je mínus jeden stupeň. Takže túto zimu nižšie položené strediská vyhrali, keďže sa dalo lepšie zasnežovať.

Čo sa týka sezón, nedá sa jednoznačne povedať, že by zimy boli stále slabšie a slabšie. Skôr tu máme veľmi veľké výkyvy počasia. Aj pred piatimi rokmi bola veľmi dobrá zima, potom však prišla naopak veľmi slabá. Viacej sme museli zasnežovať a sneh tak bol oveľa drahší. Vlni sme fungovali 90 dní, predtým však sezóna trvala len 56 dní. V našej nadmorskej výške je 90 dní ideálne, dokonca nám stačí aj 80 dní, aby sme prežili. Takže jednoznačne sa nedá povedať, ktorý rok bol lepší a ktorý horší, akoby tá príroda improvizovala. Ale, našťastie, aj keď sa sezóna začne neskôr, vieme stredisko zachrániť, lebo ľudia majú potom väčšiu chuť na lyžovanie a príde ich viac, keďže to, čo chcú investovať do lyžovačky, intenzívnejšie investujú v januári, prípadne vo februári a naše príjmy sú tak rovnaké.

*** Existuje v regióne oblastná organizácia cestovného ruchu,**

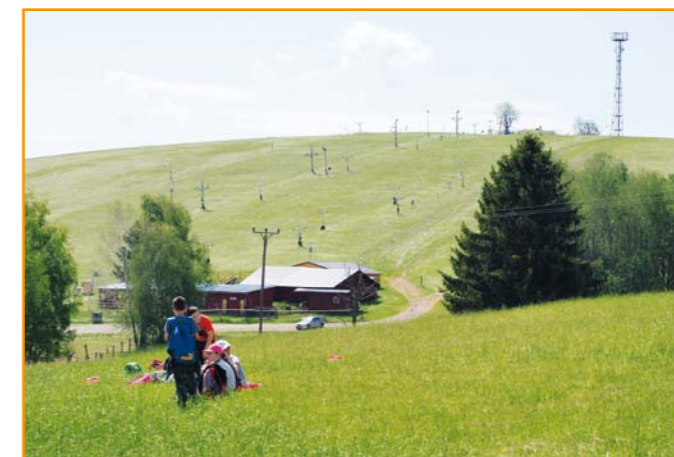
s ktorou by ste mohli spolupracovať?

- Oblastná organizácia cestovného ruchu tu nevznikla, pretože tu nie sú kapacity na prenocovanie. Našu kapacitu sa nám darí bez väčšej námahy naplniť a väčšie hotely tu nie sú. Keďže ani v okolitých obciach cestovný ruch nie je príliš rozvinutý, nie je ani záujem starostov o vytvorenie organizácie cestovného ruchu.

*** Keďže vašimi klientmi sú prevažne deti, ako máte zabezpečenú službu prvej pomoci pri úraze na svahu?**

- V stredisku pracuje päť spoľahlivých chlapcov, ktorí sú odborne fundovaní a spoľahliví pre všetky činnosti súvisiace s prevádzkou strediska. Oni sa starajú nielen o zariadenia, aby boli v dobrom stave, ale starajú sa aj o svah. Majú kurz prvej pomoci, aby vedeli poskytnúť pomoc pri úraze. Máme, našťastie, málo úrazov, lebo zdola je vidieť, kde deti vystupujú – svahy sú 350 – 400 m dlhé. Svahy sú plytké a deti poslúchajú pokyny učiteľov. Chceme sa aj naďalej orientovať na takýto spôsob využívania strediska – organizované skupiny, nechceme žiadny wellness, mi sa dokážeme predať. Veľmi kvitujeme, že vláda podporuje aktivity, ako sú lyžiarske kurzy v školách a školy v prírode. Pomôže to deťom, rodičom, chatárom, prevádzkovateľom lyžiarskych vlekov. My spolupracujeme s mnohými školami. Treba to len správne manažovať a potom dokážu prežiť aj malé rodinné lyžiarske strediská.

Za rozhovor ďakuje M. Grešo



Tentoraz by sme vám, milí čitatelia, chceli predstaviť v rubrike človeka, ktorý nie je lanovkárom v pravom zmysle slova, napriek tomu má k tejto profesii veľmi blízko. Je to Ing. Stanislav Gurský, ktorý bol v rokoch 1995 – 2006 riaditeľom závodu Baňa Nováky, potom sa stal projektovým manažérom pre nebanské aktivity v Hornonitrianskych baniach Prievidza. Od roku 1977 však ako riaditeľ zabezpečoval v lyžiarskom stredisku Bačova Roveň vo Vyšnej Boci investičný rozvoj a koordinoval činnosti v súvislosti s výstavbou a prevádzkou strediska.

*** Kedy, akým spôsobom a prečo vstúpil banický podnik do cestovného ruchu – konkrétne na Vyšnej Boci?**

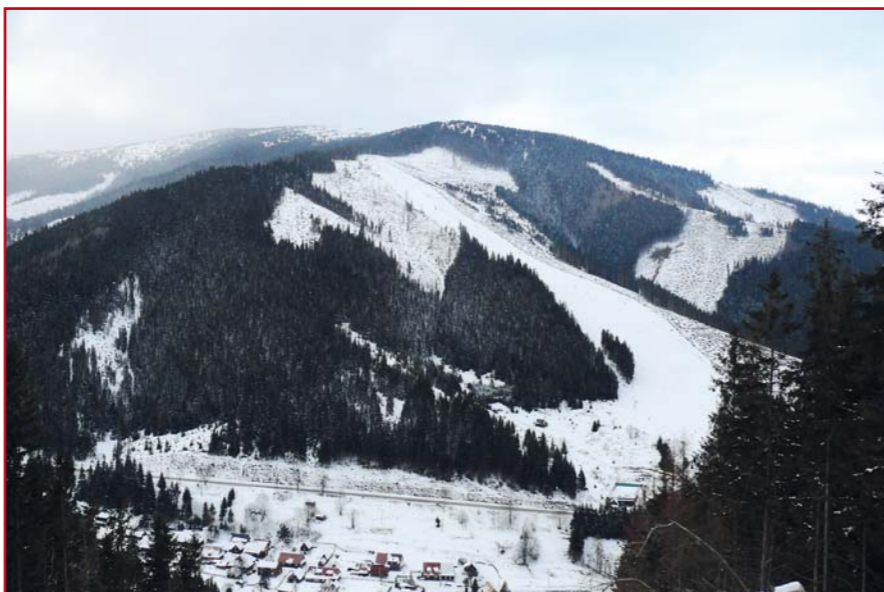
- V roku 1966 došlo k rozhodnutiu vedenia vtedajšieho závodu v Novákoch o kúpe objektu, ktorý slúžil ako turistická ubytovňa na Vyšnej Boci, od pána Bohmera. Chceli sme ho využívať na rekreačné účely pre našich zamestnancov. V tom roku sa začala aj čiastočná rekonštrukcia zariadenia. Chata

takto fungovala do roku 1986, keď vedenie Bane Nováky rozhodlo o jej generálnej rekonštrukcii, pretože už nespĺňala sociálne, hygienické, ale ani kapacitné požiadavky, keďže chata mohla ubytovať maximálne tridsať ľudí. Zariadenie sa v podstate celé zbúralo a v priebehu dvoch rokov bol na jej mieste postavený nový hotel Barbora, ktorý s menšími úpravami funguje dodnes. V rokoch 1990 – 1991 bol tlak na odpredaj tohto hotela, ale vedenie Hornonitrianskych baní rozhodlo, že si hotel ponechá a bude ho ďalej zveľaďovať, pričom sa začne pri hoteli budovať aj lyžiarske stredisko, keďže už vtedy bol tam malý lyžiarsky vlek VL 200, na ktorý sme ako noví zamestnanci závodu chodili lyžovať.

Po rekonštrukcii hotela sa tento vlek nahradil vlekom EPV 300 a upravila sa aj zjazdovka v dĺžke cca 400 m. Rozhodujúci moment nastal v roku 1995, keď sme tento vlek premiestnili na opačnú stranu zjazdovky a po veľkých peripetiách s ochranármi sa nám podarilo presadiť výstavbu 700 m dlhej zjazdovky a lyžiarskeho vleku Tatrapoma, ako aj zasnežovacieho zariadenia. Takže v januári 1996 vlek vytiahol prvých lyžiarov, ktorí mohli lyžovať po zasneženej 700 metrovej zjazdovke. Na to nadväzovali ďalšie kroky –



rozšírenie zjazdovky a vybudovanie novej zjazdovky, ktorá bola oddelená lesom, ako aj postavenie ďalšieho vleku Doppelmayer. V roku 2010 bolo stredisko dofinalizované, keď zjazdovky nadobudli podobu, aké majú dnes – cca 10 ha v dĺžke 1 400 m s prevýšením 400 m. Už od roku 1997 sa v stredisku organizujú preteky – prvé boli majstrovstvá Slovenska veteránov, v roku 1999 to boli aj prvé UNI FIS preteky v spolupráci s lyžiarskym zväzom a Ministerstvom školstva SR a odvtedy sa nepretržite pripravuje Veľká cena Barbory, aj ako akademické majstrovstvá republiky. Trate



sú homologizované pre slalom aj obrovský slalom. Naším cieľom je dobudovať stredisko do takej podoby, aby malo aj lanovú dráhu. Projekčne je stredisko pripravené, no keďže v tejto lokalite v zime cestovný ruch akosi nerastie, pretože v rámci Slovenska sa mnoho ďalších stredísk výrazne skvalitnilo, momentálne to nie je našou prioritou.

*** Aká bola tvoja úloha v rozvoji strediska?**

- V lokalite Boce som sa pohyboval od šesťdesiatych rokov, pretože v Malužinej sme mali rodinu. Pamätám si vlek na Plešine, staré vlek na Čertovici aj malý vlek pri turistickej ubytovni, z ktorej je dnes hotel Barbora. V roku 1997 som ako absolvent TU Košice, vtedajšej banskej fakulty, nastúpil do Bane Nováky a ako mladíci sme chodievali brigádničiť v lete na ubytovňu či úpravu zjazdovky. Moja aktívna práca zameraná na stredisko sa datuje až od môjho pôsobenia vo vedúcich funkciách – najskôr ako výrobného námestníka, neskôr riaditeľa závodu, pretože kompetenčne



stredisko patrilo pod baňu Nováky. Mojou povinnosťou bolo zabezpečovať financovanie, ale aj realizáciu investícií. Keďže v roku 1995 padlo rozhodnutie, že hotel aj lyžiarske stredisko budeme prevádzkovať hlavne pre verejnosť, po dohode – keďže nebanské aktivity som mal doteraz na starosti ja – som pokračoval v rozvoji strediska. Ako som už uviedol, okrem rozšírenia zjazdoviek a výstavby vlekov som sa vrhol do zasnežovania – rekonštrukcie čerpacej stanice a úpravy potoka a samozrejme aj rozšírenia ubytovacích kapacít hotela, stravovacích možností, baru a následne aj výstavby tenisového kurtu. Vyžadovalo si to veľa námahy v oblasti administratívnej práce – predovšetkým vo vzťahu k ochrane prírody. Musím povedať, že veľké pochopenie sme našli v obci a aj u urbáristov. Väčšie problémy boli pri rokovaniach s národným parkom, ale s riaditeľom sme sa napokon predsa len dohodli.

*** Aký máš vzťah k lyžovaniu a k športu vôbec?**

- Musím povedať, že nikdy som nebol špičkovým športovcom, ale na telovýchovné aktivity a šport som sa od malička vždy veľmi tešil. Vyrastal som v prostredí, kde sme sa v lete aj v zime aktívne venovali športu, v zime sme si napríklad urobili ľadovú plochu a fungovali sme ako dedinskí hokejisti. U nás sme veľké kopce nemali, ale snehu bolo vždy dosť, takže som sa, samozrejme, motal aj okolo lyžovania. Nikdy som si nepredstavoval, že raz sa budem venovať bežkám, no posledných 10 – 15

rokov je to pre mňa veľmi príjemné strávenie času. Pamätám si ešte obdobie, keď som v školáckom veku začínal na drevených lyžiach, celých dorýpaných od kameňov. Lyžovanie bola však pre mňa vždy otázkou rekreačného športova-

nia, a súviselo to práve s mojim častým pobytom v Malužinej a na Boci.



V baníckej firme fungujem už 40 rokov, je to povolanie krásne, ale na čas veľmi náročné. Tlak najmä na psychiku je veľký, preto som hľadal rôzne úniky – našiel som ich predovšetkým v športe. Bolo to jednak naháňanie sa za loptou, keďže sme v regióne mali rôzne mestské ligy, a to platí aj o tenise, kde tiež v rámci mestskej ligy hrám oficiálne za družstvo.

*** Už niekoľko rokov sa teda venuješ nebaníckej činnosti – začínali ste pestovaním hlívy ustricovej, pestujete paradajky a máte aj rybiu farmu. Môžeš nám k tomu niečo povedať?**

- Začiatok týchto mimobaníckych aktivít sa datuje do obdobia sedemdesiatych a osemdesiatych rokov, keď bola snaha baníctvo zastaviť. V deväťdesiatych rokoch sa síce rozhodlo, že banská činnosť v regióne zostane, ale bez podpory a musí byť ekonomicky sebestačná. Vtedy došlo k reštrukturalizácii aktivít a začali sme s výrobou lomového kameňa a dlažby, spracovaním dreva a tiež pestovaním hlívy ustricovej. V ďalšom období sme postavili veľký strojársky závod, ktorý robí strojárstvo mimo banského priemyslu, ale postavili sme aj poľnohospodársky podnik AGRO GTV (na báze geotermálnych vôd) a ďalší podnik – AGRO Rybiu farmu. Tieto aktivity sú spojené s našimi znalosťami s prácou s vodou, hydrogeologickými pomermi a využitím tepla, pretože pracujú na báze obnoviteľných zdrojov – banských vôd ako primárneho zdroja tepla využívaním tepelných čerpadiel. Čo sa týka cestovného ruchu, okrem lyžiarskeho strediska na Vyšnej Boci máme stredisko aj v Demänovskej Doline – hotel Repiská a tiež zariadenia v našom regióne. Top produktom, ktorý nesúvisí s banskou činnosťou, však zostáva produkcia paradajok – vyprodukuje 1,8 mil. kg ročne, teda sme druhým najväčším producentom paradajok na Slovensku.

Rozhovor pripravili: J. Hulla a M. Grešo



PistenBully 100 – úplne nová generácia vozidiel

Celosvetová požiadavka na vývoj veľkých a vysokovýkonných strojov na úpravu lyžiarskych tratí dlhší čas potláčala požiadavky menších stredísk a prevádzkovateľov bežeckých tratí na možnosť dodávky menších, ale zároveň tiež technicky vyspelých vozidiel.

Firma Kässbohrer do svojho inovačného programu zaradila takéto vozidlo. Aj keď nesie historicky známe označenie PistenBully 100, ide o vývoj a realizáciu úplne nového vozidla, ktoré navyše zavádza do celého sortimentu vozidiel PistenBully prvky unifikácie, t. j. zjednotenie niektorých prvkov a súčiastok pre všetky typy vozidiel. Unifikácia je prejavom ústretovosti hlavne voči zákazníkom.

Prejaví sa to najmä v tom, že všetky ovládacie a kontrolné prvky budú vo všetkých typoch vozidiel rovnaké, čo zjednoduší vodičom striedavé riadenie akéhokoľvek typu vozidla PistenBully novej generácie. Ďalej je to unifikácia určitého druhu súčiastok a komponentov, čo zníži u výrobcu výrobné náklady a u prevádzkovateľa zníži sortiment náhradných dielov. Cieľ, ktorý si Kässbohrer takto vytýčil, je hlavne doplniť chýbajúci segment menších a stredne veľkých vozidiel na úpravu zjazdových tratí na trhu, zjednotiť prevádzku viacerých rôznych typov vozidiel v strediskách a znížiť náklady na sortiment ND.

Zhrňme si teda, aké boli základné kritériá pri rozhodnutí navrhnuť nové vozidlo:

- zachovať vysokú kvalitu a spoľahlivosť,
- koncepciu vozidla prepracovať v úzkej spolupráci s medzinárodnými zákazníkmi,
- najsilnejší motor vo svojej triede,
- úplne nové – intuitívne ovládanie, ktoré bude vypracované na základe najaktuálnejších ergonomických poznatkov,
- ekologická technológia spracovania spalín,



Vozidlo PB100 4F Nordic s pásmi X-Track

- úpravy kokpitu a sedadla vodiča a ďalšie praktické novinky.

Čo sa za jednotlivými kritériami skrýva:**Najsilnejší motor vo svojej triede, úsporný a efektívny**

Do vozidiel PB100 je montovaná pohonná jednotka motor CUMMINS QSB 607 TIERF. Ide o šesťvalec s obsahom 6,70 l / 6700 cm³ s výkonom 186 kW/253 PS. Maximálny krútiaci moment má hodnotu 990 Nm pri otáčkach 1 500 min⁻¹. Pozoruhodná je spotreba, ktorá sa pohybuje v rozsahu od 8,5 l/hod. Zníženie spotreby sa dosiahlo znížením prevádzkových otáčok motora. Motor má podstatne nižšie vibrácie a na zlepšenie studeného štartu sa využíva systém zníženej kompresie pri štarte.

Úplne nové intuitívne ovládanie

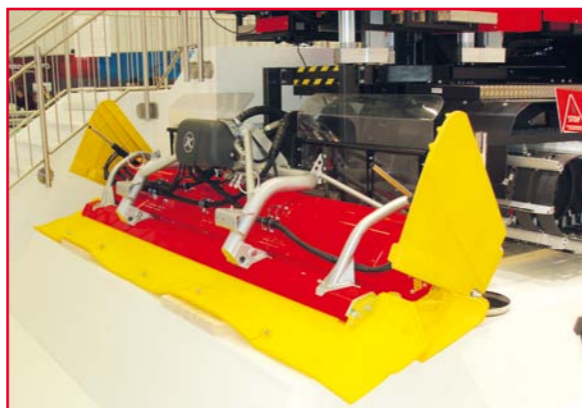
Aby sa uľahčila práca vodiča, o to sa stará úplne nový dvojklíbový džojstik, ktorý je súčasne pohyblivý vo všetkých smeroch a všetky pohyby sa prenášajú priamo

na radlicu súčasne. Perfektnú kontrolu nad všetkými časťami vozidla umožňujú patentovaný I-terminál, ktorý je vďaka dotykovému ovládaniu a novému dizajnu ešte prehľadnejší a ľahšie ovládateľný.

Jednotná koncepcia obsluhy predstavuje rovnaký spôsob obsluhy pre všetky



Zadná fréza verzie vozidla PB100 4F Nordic na úpravu bežeckých tratí



Zadná fréza verzie vozidla PB100 4F Alpine na úpravu zjazdových tratí

ďalšie vyrábané modely novej generácie. Spočíva v tom, že všetky obslužné prvky budú vo všetkých modeloch rovnaké a rovnako usporiadané. Pre vodiča to znamená bezproblémovú zmenu ovládania každého vozidla.

Intuitívne ovládanie

Ide hlavne o intuitívny džojstik, ktorý má zdvojené funkcie pre štyri súčasné pohyby radlice. Novinkou je proporcionálne ovládanie prídavných zariadení len jednou rukou. Individuálne rozloženie tlačidiel predstavuje možnosť zvolenia umiestnenia funkčných tlačidiel a zvolenia ich funkcie podľa prania vodiča.

Terminál s veľkým displejom

Patentovaný terminál s prehliadacou a ovládacou 10-palcovou obrazovkou poskytuje jednoduché ovládanie prostredníctvom dotyku, pričom všetky aktivované časti vozidla majú farebné rozlíšenie.

Ekologická technológia spracovania spalín

Spaľovací motor Cummins má mimo-

riadne účinnú technológiu úpravy spalín. Jej úroveň zodpovedá požiadavkám EÚ stupeň 4 (Tier 4 final). No už teraz táto technológia zodpovedá potrebám prestavenia na stupeň V. Vysoko účinná úprava spalín umožňuje aplikovať vozidlá typu INDOOR do krytých lyžiarskych hál.

Pracovný priestor vodiča a spolujazdca prešiel kompletnými zmenami. Vodič má väčší priestor v oblasti hlavy a ramien. Zmenená pozícia sedadla poskytuje vodičovi možnosť väčšej pohyblivosti. Ergonomicky riešené sedadlo s lepšími stranovými opierkami má vylepšené aj vzduchové perovanie, vykurovanie sedadla a možnosť individuálneho nastavenia. Zníženie hlučnosti a tepelná izolácia v kabíne sa dosiahla novou sendvičovou štruktúrou stien, podlahy a strechy. Kabína má, prirodzene, bezpečnostný certifikát ROPS. Čelné a zadné sklá sú zväčšené, čím sa zlepšil výhľad na radlicu a frézu. Ďalšími zmysluplnými detailami sú napr. elektricky nastaviteľné vonkajšie zrkadlá, obojstranne posuvné sklá na dverách s vykurovaním aj v otvorenom stave a ďalšie zrkadlá, ktoré umožňujú priamo sledovať pojazdové pásy.



Nové pracovné miesto vodiča PB100 4F s inštalovaným systémom SNOWsat



Nový džojstik novej generácie vozidiel PistenBully



Detail nového usporiadania ovládacích prvkov



Ovládací panel

Konštrukcia podvozku prešla tiež viacerými zmenami, ktoré zabezpečujú spoľahlivý prenos veľkého výkonu motora vozidla a zlepšujú komfort jazdy. Nová konštrukcia podvozku znižuje nároky na údržbu podvozkových častí. Uchytenie kabíny je zaistené novým systémom ložísk. Pojazdové pásy sú tiež detailne prepracované. Okrem Kombi pásov sú k dispozícii aj letné X-Track pásy. Na vozidle sú použité plné pojazdové kolesá.

Konštrukčné zmeny sú aj na radlici a fréze. Radlica má zväčšený objem zvýšením mriežok a zväčšením pracovnej šírky v rozsahu 2,8 až 3,1 m. Novinkou je súčasne ovládanie frézy a radlice prostredníctvom džojstiku. Vozidlo možno veľmi jednoducho upraviť na „PistenBully 100 Fun Slope“, čo je verzia pre úpravu a výstavbu lyžiarskych parkov. Ďalšie úpravy boli urobené na fréze, kde možno jednoducho namontovať nosný rám so stopovačmi. Stopovače sa dajú ponoriť hlbšie do snehu, čím sa dosiahne lepšie kopírovanie terénu. Fréza je vybavená priehľadnými krytmi proti vyhadzovaniu snehu na vozidlo, čo umožňuje stále voľný pohľad na upravovanú plochu. Fréza má valce so zvýšeným počtom zubov a dodáva sa v šírkach 3,2; 3,5 a 3,8 m. Pre alpské nasadenia sú na frézu montované hydraulicky ovládané sklopné stranové finišery, čím sa rozšíri pracovná šírka frézy na 5 metrov.

Predstavili sme najpodstatnejšie zmeny, ktoré konštruktéri firmy Kässbohrer zrealizovali na novej „stovke“. Samozrejým cieľom aj pri tomto vozidle je zachovať vysokú kvalitu a spoľahlivosť, ktorá je známa zo všetkých doterajších vozidiel. Všetky inovačné prvky, ktoré sme uviedli, budú aplikované aj pri ďalších typoch vozidiel, ktoré Kässbohrer už pripravuje do výroby. Ale o tom neskôr. Zákaznícka verejnosť však bude určite pozitívne prekvapená.

Leitner Ropeways, Prinoth, Demaclenko na výstave Interalp 2017



Výstava Interalp in Innsbruck je vždy sviatkom nielen pre lanovkárov, ale pre všetkých záujemcov o zimné športy. Tomu zodpovedá aj účasť viac než 650 vystavovateľov z celého sveta a návštevníkov z vyše 80 krajín sveta...

Leitner Group, ktorá o. i. združuje firmy Leitner ropeways, Prinoth a Demaclenko, je jedinou spoločnosťou na svete, ktorá je schopná dodať pre zimné športy komplexnú technológiu vo vysokej kvalite. Tou sa prezentovala aj na výstave Interalp 2017. Svojimi novinkami upútala nielen odborníkov, ale i ostatných návštevníkov výstavy.

Medzi najzaujímavejšie novinky patrila

nová stanica Leitner ropeways, ktorá bola navrhnutá dizajnerským štúdiom Pininfarina. Toto štúdio navrhlo aj novú kabínu Diamond EVO, vyznačujúcu sa svojou priestorovou variabilitou. Sigma tu po prvý raz ukázala otvorené kabíny určené pre ZOO parky...

Prinoth prišiel s niekoľkými zaujímavými novinkami, napr. po prvý raz bol na výstave predvedený nový Husky s kabínou na prepravu návštevníkov lyžiarskych stredísk. Aj v tomto prípade kabínu navrhlo štúdio Pininfarina. Pri vchode na výstavisko bol v plnej prevádzke Snowlicious – pojazdný horský bufet. Návštevníkov veľmi zaujala aj ukážka nového syntetického lana,

ktoré má v budúcnosti nahradiť lano oceľové. Snežné vozidlá Prinoth vybavené navijakom a syntetickým lanom, budú pri dĺžke lana 1 150 m a hrúbke 11 mm ľahšie o 500 kg.

Demaclenko ukázal po prvý raz nový kanón Ventus 4.0, dizajnovy navrhnutý Pininfarinom. Na vonkajšej ploche predvádzal výrobu snehu pri nízkych teplotách. Tento systém sa vyznačuje novým inovatívnym technickým riešením. Opis a technické prednosti týchto novinek bližšie uvedieme v nasledujúcom čísle LavexInfo.

Teraz si pozrite, ako vyzerala expozícia Leitner Group na výstave Interalp 2017...



Návštevnosť expozície Leitner Group bola veľká



Predstavenie novej stanice – dizajn Pininfarina



Safari kabína



Nový kanón Ventus 4.0, dizajn od Pininfarina



Reštauračná nadstavba Snowlicious



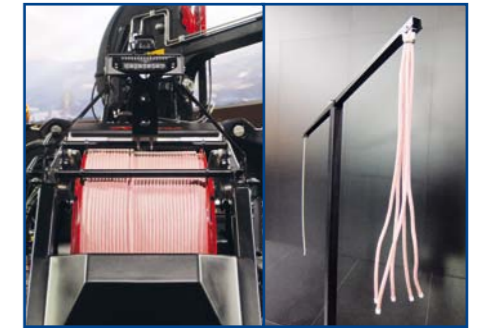
Interiér Snowliciousu a jeho autor Andreas Campi



Husky na prepravu osôb – dizajn Pininfarina



Interiér Husky kabíny



Bubon navijaka so syntetickým lanom a porovnanie hmotnosti s oceľovým lanom



Kabína Diamond EVO



Leitcontrol – maximálna automatizácia ovládania lanovky



Individualizácia sedačiek

Stretnutia zástupcov Leitner ropeways, Prinoth a Demaclenko

Každé dva roky, v čase pred otvorením výstavy Interalp, organizujú Leitner ropeways, Prinoth a Demaclenko stretnutia svojich zástupcov z celého sveta. Na týchto podujatiach sa



prezentujú výsledky za uplynulé dva roky a ciele pre nasledujúce obdobie. Podrobne sa rozoberajú technické novinky firiem a ich uplatnenie v praxi. V tomto roku prišli na stretnutie do Sterzingu – Vipiteno zástupcovia z 25 krajín z celého sveta, medzi ktorými boli napr. v prípade Prinothu aj noví zástupcovia z Ruska, Nového Zélandu a Belgicka.

Stretnutie zástupcov Prinothu bolo zaujímavé nielen preto, že sa uskutočnilo vo vkusne upravenej výrobní hali, ale predovšetkým príspevkami zástupcov jednotlivých krajín.

Vedeli ste, že najväčším odberateľom snežných vozidiel Prinoth je Nórsko? V súčasnosti tu pracuje 600 týchto vozidiel, o ktoré sa starajú štyria mobilní technici, z ktorých je na on-line telefóne neustále jeden servisman. V Rusku stúpol predaj Prinothov oproti predchádzajúcemu roku o 15 %. Zaujímavosťou je, že Everest používajú aj pri zbere cukrovej repy...

Belgický zástupca informoval o použití Prinothov v arktických oblastiach. Tu používajú tieto stroje na ťahanie prívosov s kontajnermi, pri výstavbe a zariadení arktických staníc a nakládke na lode. Každé stretnutie zástupcov firiem Leitner ropeways, Prinoth a Demaclenko sa končí spoločným večerom s gurmánskymi špecialitami regiónu a výborným talianskym vínom...



Atraktívny prístup do najväčšieho lyžiarskeho a turistického strediska Slovenska

Najnovšia 15-miestna kabínková lanovka Krupová – Kosodrevina prináša viac komfortu, dizajnu a prepravnej kapacity do JASNEJ – z južnej strany Chopku v Nízkych Tatrách.

To, že sa novým zariadením s celoročnou prevádzkou Krupová – Kosodrevina

v najväčšom lyžiarskom a turistickom stredisku Slovenska stala opäť 15-miestna kabínková lanovka od firmy Doppelmayr, má viacero dôvodov: prevádzkovateľ Tatry mountain resorts, a.s., s odstupom najväčší podnikateľský subjekt regiónu, má najlepšie skúsenosti s týmto lanovkovým systémom a s typom kabínky, ktorý bol pôvodne vyvinutý iba pre nich. Elegantné a flexibilne využiteľné vozne s desiatimi miestami na sedenie a s piatimi na státie poskytujú najvyššiu mieru komfortu, ako aj vysokú stabilitu vo vetre a viac prepravnej kapacity: je možné bez problémov prepravovať invalidné vozíky, pomôcky na chodenie alebo detské kočíky bez toho, aby bolo potrebné vyklápať sedadlá alebo podstatne redukovat' rýchlosť jazdy. Od roku 2012 zrealizovala firma Doppelmayr spolu s TMR, a.s., ďalšie dve zariadenia s týmito komfortnými kabínkami typu Omega IV-15 SI od švajčiarskej firmy CWA: Kosodrevina – Chopok a Štart – Skalnaté Pleso. Kabínková lanovka Krupová – Kosodrevina (dolná sekcia lanovkového spojenia na Chopok z južnej strany) križuje dva vleky a jednu sedačkovú lanovku. Sčasti až 20 m vysoká horná stanica sa nachádza v novej, priamo do strmého svahu postavenej hale z oceľovej konštrukcie. Dvanásť metrov vysoká spodná stavba a masívne oporné steny umožnili vytvoriť rozsiahly



© Salis Pavol

priestor stanice v jednej rovine. Tu je umiestnené aj poloautomatické staničné garážovanie, kombinované s prídavnou garážovou koľajou. Vďaka dlhoročnej, vynikajúco zohranej spolupráci so zákazníkom dokázal tím firmy Doppelmayr napriek príkriam počasia a obmedzeným pomerom na príjazde k hornej stanici pripraviť toto zariadenie včas k zimnej sezóne 2016/2017. Krupová – Kosodrevina je už dvanástym zariadením od firmy Doppelmayr v lyžiarskom a turistickom stredisku Jasná. V lyžiarskych strediskách Tatranská Lomnica a Starý Smokovec

vo Vysokých Tatrách, ktoré patria takisto spoločnosti TMR, bolo firmou Doppelmayr/Garaventa zrealizovaných ďalších sedem lanových dráh.

15-MGD Krupová – Kosodrevina

Objednávateľ: Tatry mountain resorts, a. s.
Šikmá dĺžka: 1 212 m
Prevýšenie: 404 m
Prepravná kapacita: 2 800 osôb/hod.
Dopravná rýchlosť: 6,0 m/s
Vozne: 30 kabínok každá pre 15 osôb (10 miest sedenie, 5 miest státie)
Otvorenie: december 2016

Práce na najdlhšej lanovej dráhe sveta na plné obrátky

Vo Vietname stavia spoločnosť Sun Group Corporation spolu s firmou Doppelmayr najdlhšiu lanovú dráhu na svete, realizovanú ako jednu sekciu.

Na juhu Vietnamu vzniká tohto času dovolenkový hotspot s rôznorodou ponukou pre voľný čas a ubytovanie. Najdlhšia lanová dráha na svete, koncipovaná ako jedna sekcia, je súčasťou tohto projektu a v budúcnosti bude spájať prázdninové ostrovy

Phú Quốc a Hon Thôm, ktoré sú už teraz obľúbenými cieľmi turistov. Už samotný príjazd lanovkou systému 3S, dlhou necelých 8 km, sa stane nezabudnuteľným zážitkom: dych vyrážajúci panoramatický výhľad ponad tyrkysovo modré more a ostrovy je zaručený. Medzičasom je už hotových päť z celkovo šiestich podpier novejšej lanovej dráhy, najvyššia podpera vyrastie do výšky 160 m. Aktuálne už stojí

vratná a poháňacia stanica. Komfortné CWA kabínky ponúknu každá miesto pre 30 osôb, firmou Doppelmayr vyvinutý koncept vyprázdňovania bude garantovať bezpečnosť cestujúcich aj v prípade evakuácie. Spoločnosť Sun Group Corporation spolupracuje s firmou Doppelmayr už veľa rokov: spolu s lanovkou systému 3S v Hon Thôme bola už zadaná objednávka na dve ďalšie odpojiteľné kabínkové lanovky.

Základný kameň pre lanovú dráhu, ktorá bude svetovým rekordom, položila firma Doppelmayr už v septembri 2015.



© Doppelmayr

Malé lyžiarske strediská vo veľkom štýle

V kooperácii s ORF Vorarlberg firma Doppelmayr ďakuje všetkým, ktorí umožňujú existenciu malých lyžiarskych stredísk.

Po škole rýchlo na hodinku na svah. Alebo si po práci príjemne užiť zvyšok dňa na snouborde. Zavolať deti z lyžiarskeho vleku rovno na večeru. Umožňujú to malé lyžiarske strediská v priamom okolí. Spravidla pozostávajú iba z 1 – 2 vlekov a zohrávajú veľkú úlohu v podpore mládeže pre záľubu v lyžiarskych športoch. Pretože deti sa najjednoduchšie naučia lyžovať vtedy, ak existuje ľahko dostupná lanovka. Často

to umožňujú práve ľudia, ktorí bezplatne spolupracujú na lyžiarskom vleku. Oni sú srdcom najmenších lyžiarskych stredísk. Bez ich vášne a angažovanosti by mnohé vleky nikdy neexistovali, resp. by ich už nebolo. V niektorých prípadoch sa starajú o celé lyžiarske stredisko: ako správca vleku, predajca lístkov, mechanik, vodič ratraku, priateľ a pomocník v jednej osobe.

O zážitkoch a osobných momentoch
Aby sa týmto ľuďom poďakovali za ich nasadenie, spojila sa firma Doppelmayr a ORF Vorarlberg – regionálne

verejnoprávne vysielanie s cieľom vzniku spoločnej kampane. Príspevky sa vyznačujú pohľadmi do všedného dňa malého lyžiarskeho strediska: zákazníci, často sú to deti, sú sprevádzaní pri svojich zážitkoch (malé lyžiarske preteky, túry cez lyžiarsku oblasť až po úplne osobné momenty, napr. prvá jazda vlekom v novej sezóne). Zúčastnení sú pritom vždy spolupracovníci týchto lyžiarskych stredísk, ktorí veľa ráz športových dorastencov už dlho poznajú a vždy znova a znova podporujú. V januári 2017 odštartovala rozsiahla komunikačná ofenzíva „Malé lyžiarske strediská vo veľkom štýle“, pri ktorej bolo najprv predstavených 13 malých lyžiarskych stredísk v televíznom programe ORF Vorarlberg. Vo februári potom nasledovali príspevky na ORF Radio Vorarlberg a na to nadväzujúca výherná súťaž „Kvízová zjazdovka“. Tridsiatka výhercov následne cestovalo 19. februára 2017 na slalom mužov v rámci majstrovstiev sveta v lyžovaní v St. Moritzi. Malé lyžiarske strediská sú dôležité na celom svete, týmto všetkým vyjadruje skupina Doppelmayr/Garaventa veľké „Ďakujem!“.



© Doppelmayr

Tatralift je tradičný slovenský výrobca dopravných lanových zariadení, sídlia v Kežmarku, ktorý vyrába lanovky nepretržite už od roku 1975. Spoločnosť počas svojej dlhoročnej histórie uviedla na trh viac ako 1 200 horských dopravných zariadení vo viacerých krajinách na dvoch kontinentoch. Skúsenosť s jej technológiami majú napríklad zákazníci z Českej republiky, Nemecka, Ruska, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Turecka, Walesu, Gruzínska alebo Číny.

Jeden z posledných zrealizovaných projektov môžu návštevníci obdivovať v poľskom horskom stredisku Szczyrk. Čaro krásnej prírody Sliezkych Beskyd už aktuálne návštevníkom sprostredkováva nová šesťmiestna odpojiteľná lanovka. Návštevníci tohto obľúbeného turistického rezortu si tak môžu vychutnať na unikátnej technológii nielen svoje lyžiarske majstrovstvo, ale aj atraktivnosť letnej turistiky. Novovytvorená šesťmiestna odpojiteľná lanovka má maximálnu prepravnú rýchlosť 5 m/s a je vybavená

28 sedačkami a 4 vozňami na prepravu bicyklov. Na trase sa nachádza osem podpier a celkové výškové prevýšenie staníc dosahuje 238 metrov.

© Marek Hajkovský



© Marek Hajkovský

Slovenský producent spod Tatier tak pre poľského partnera skompletizoval zaujímavý produktový mix – okrem šesťmiestnej odpojiteľnej lanovky postavil aj horskú dráhu Tatrabob, dva lyžiarske vleky a pohyblivý lyžiarsky pás SunKid pre deti. Celková kapacita lanovky a vlekov je 5 000 osôb za hodinu, pričom vozeň lanovky prostredníctvom automaticky ovládaných bublín poskytuje lyžiariom zvýšený komfort napríklad v podobe ochrany voči vetru. Údolná stanica strediska, ako aj vrcholová vratná stanica disponujú

možnosťou občerstvenia, prenájmom lyžiarskeho vybavenia a školou lyžovania. V horskom stredisku si tak návštevníci i obchodní partneri môžu na jednom mieste prezrieť v prevádzke takmer všetky dopravné lanové systémy, ktoré Tatralift ako tradičný výrobca svojim zákazníkom ponúka. Potenciálnych partnerov taktiež určite zaujme nové dizajnové riešenie zastrešenia stanice, ako aj inovácie jednotlivých technických kompo-



nentov, ktorými okrem vozňa prešli taktiež systémy synchronizácie, elektrozariadenia aj systém riadenia lanovky. Slovenský producent o tejto svojej novinke diskutoval so svojimi partnermi taktiež na medzinárodnej výstave INTERALPIN 2017. Ako podčiarkol riaditeľ slovenského výrobcu V. Bodnár, bolo dôležité, že tento projekt sa podarilo uviesť do prevádzky na začiatku zimnej sezóny ešte pred touto výstavou v Innsbrucku. V tomto produkte sa totiž snúbia technologické inovácie, excelentné prevedenie a najvyššie pohodlie pre užívateľa. Pre mnohé turistické centrá nielen v európskom priestore tak bude Tatralift výbornou, cenovo zaujímavou voľbou.

TATRALIFT



AWS – len samé plusy zasnežovania

Technológia zameraná na sneh – to je motto Supersnowu, ale aj podstata priemyslu, v ktorom sa neustále vytvárajú nové výzvy.

V posledných rokoch je zima čoraz nepredvídateľnejšia. Počasie neustále prekvapuje vlastníkov lyžiarskych stredísk, no tí si nemôžu dovoliť ani najmenšie riziko, že by počas neotvorili zimnú sezónu. Na tento problém okamžite zareagovala poľská firma Supersnow a vytvorila alternatívu ku kompletným klasickým systémom zasnežovania. Tak sa zrodilo inovatívne zariadenie AWS – All Weather Snow, čiže, ako napovedá názov, garantuje sneh nezávisle od poveternostných podmienok. Predstavte si situáciu, keď teplota TWB je pozitívna a nie je možné klasické zasnežovanie kanónom. Zimná sezóna strediska alebo zorganizovanie veľkého zimného podujatia je ohrozené. Práve v takýchto chvíľach AWS zložilo skúšku s vľajúcimi plusovými zástavami. Možnosti využitia AWS v praxi dokonale využilo v minulej sezóne lyžiarske stredisko Beskid Sport Arena. Zásoby snehu, doplnené o „čerstvo“ nasneženú



októbrovú nádielku, umožnili pripraviť trasy na skoré začatie sezóny. Keď teploty klesli pod nulu, kontinuálne pokračovali v snežení pomocou kanónov. Komplementarita AWS so systémom zasnežovania – to je ohromné plus zariadenia, ktoré poskytuje maximálnu možnosť produkcie snehu. AWS na rozdiel od tradičných zasnežovacích zariadení nevyžaduje zložitú montáž alebo vopred pripravenú infraštruktúru. Celé zariadenie je umiestnené v kontajneri s rozmermi 14,5 x 4,5 x 8,2 m, ktorý je dodaný priamo na vyžiadané miesto. Sneženie sa môže začať takmer okamžite, treba ho len

napojiť na elektrickú energiu a vodu. AWS je za deň schopný produkovať až 220 m³ snehu a dopraviť ho do vzdialenosti 100 m! AWS využíva moderné techniky chladenia pomocou účinného tepelného výmenníka, ktorý ochladzuje vodu takmer na bod mrazu. Voda mrzne iba zo získaného chladu, bez použitia chemických prísad. Výsledkom je, že AWS produkuje sneh, ktorý je veľmi podobný prírodnému snehu – je to forma malých, suchých, 100%-ne zmrazených plátok. To znamená, že AWS je jediné zasnežovacie zariadenie, ktorého konečný produkt má nulovú zostatkovú vlhkosť. Teplota jadra v plátkoch snehu je –5 °C. Rozsah vonkajšej teploty, pri ktorých pracuje zariadenie, je od 0 až do 40 °C, čo znamená, že zariadenie môže produkovať sneh aj v lete. To dáva obrovské možnosti a otvára nové perspektívy nielen na skoré otvorenie sezóny, ale aj na organizáciu podujatí charakteristických pre zimu po celý rok. Zasnežovací priemysel je veľmi dynamický a plný inovácií, no a požiadavky zákazníkov prinášajú mnoho výziev i nových riešení, ktoré sa stali motiváciou pre vytváranie nových projektov. Čím nás prekvapí Supersnow nabudúce?



SUPERSNOW

Spoločnosť TechnoAlpin zabezpečuje dostatok snehu počas zimných olympijských hier 2018

Zimné olympijské hry 2018 v Pchjongčchangu sa budú z veľkej časti spoliehať na sneh od spoločnosti TechnoAlpin. Väčšina pretekov bude v lyžiarskych strediskách Phoenix Park a Yongpyong. Obe strediská sa na zimné olympijské hry vybavili novými zariadeniami od spoločnosti TechnoAlpin. Bolzano, Volders 28. apríl 2017. Celkovo 25 z 31 pretekov v snoubordingu a freestyle

na hrách v Pchjongčchangu 2018 sa bude konať na snehu, ktorý pripraví TechnoAlpin. Hlavné miesta konania pretekov Phoenix Park a Yongpyong sa nachádzajú priamo v Pchjongčchangu. Obe lyžiarske strediská za 1,5 roka rozšírili svoje zasnežovacie zariadenia a stavili na know-how od spoločnosti TechnoAlpin. „Sme veľmi hrdí na to, že nám organizátori zimnej olympiády v Pchjongčchangu prejavili dôveru pri zabezpečení zasnežovania,“ teší sa Erich Gummerer, konateľ spoločnosti TechnoAlpin. „V Južnej Kórei sme na rozdiel od Európy konfrontovaní s celkom



odlišnými požiadavkami. Pôsobíme tam od roku 1993, a preto veľmi dobre poznáme tamojšiu situáciu. Vďaka tomu sme boli schopní inštalovať zariadenia v rekordnom čase.“

Vybudovanie zariadení v rekordnom čase

Spoločnosť TechnoAlpin dokázala už za štyri mesiace vybudovať zasnežovacie zariadenia v stredisku Phoenix Park, v ktorom sa počas zimných olympijských hier 2018 budú konať všetky preteky v snoubordingu a freestyle. Práve tieto preteky si vyžadujú veľké množstvo snehu. Primerane tomu je dôležitá aj garancia snehu, ktorú dokážu zabezpečiť najnovšie zasnežovacie technológie od spoločnosti TechnoAlpin. Olympijské testovanie na šiestich súťažných svahoch v areáli Phoenix Park prebehlo hladko. V lyžiarskom stredisku Yongpyong, v ktorom sa bude konať obrovský slalom a ďalšie preteky v slalome, bolo už v 90. rokoch vybudované zasnežovacie zariadenie od spoločnosti TechnoAlpin. Teraz bolo modernizované a rozšírené na celkovo 250 snežných diel a 3 čerpacie stanice. Technické komponenty sa



Michal Mayr, Erich Gummerer, Davide Cerato

vyrábali v Bolzano, zabezpečenie kvality sa koordinuje z logistického centra vo Volders, ktoré bolo otvorené v máji 2016. Obidve lyžiarske strediská investovali do zasnežovania dohromady viac ako päť miliónov eur.

Skúsenosti s veľkými športovými podujatiami

„V Južnej Kórei sa doteraz konalo len málo veľkých zimných športových podujatí,“ vysvetľuje Davide Cerato, poradca pre zasnežovanie na Zimných olympijských hrách v Pchjongčchangu 2018.

„Na zasnežovanie sme preto hľadali partnera s dlhoročnými skúsenosťami a znalosťami podmienok v Južnej Kórei. Spoločnosť TechnoAlpin sa zúčastnila vo verejnej súťaži a provincia Gangwon vybrala práve ju. Nadpriemerne úspešné testovanie potvrdilo správnosť výberu.“ Okrajové teploty a vysoká vlhkosť vzduchu sú pri zasnežovaní v Južnej Kórei veľkou výzvou. Treba preto zaručiť sneh tej najvyššej kvality. Lyžovanie je veľmi obľúbeným športom. Lyžiarske strediská sú v porovnaní s tými alpskými skôr menšie, avšak sú o to viac využívané lyžiarimi. „V strediskách v Pchjongčchangu funguje dokonca 24-hodinová prevádzka, ktorá predstavuje poriadnu výzvu pre kvalitu snehu pri zasnežovaní,“ vysvetľuje Michael Mayr, vedúci oddelenia pre Áziu v spoločnosti TechnoAlpin. Spoločnosť podporuje v súčasnosti 17 lyžiarskych stredísk v Južnej Kórei.

TECHNOALPIN®
snow experts

Mesto Banská Bystrica sa medzi lanovkami stalo známym najmä zásluhou nákladnej lanovej dráhy dlhjej 4 km, prevážajúcej ponad mesto vápenec do bývalej Stredoslovenskej cementárne. Už menej známa je však skutočnosť, že na území mesta mali byť postavené aj dve osobné sedačkové lanovky.

V druhej polovici 60. rokov sa v Banskej Bystrici takmer súbežne rozbehla príprava výstavby dvoch osobných lanových dráh. Išlo o technicky zhodné jednosedačkové lanovky z produkcie vtedajšieho domáceho výrobcu Transporta, n. p. Chrudim, známe z mnohých oblastí bývalého Československa. O niekoľko rokov neskôr, 21. októbra 1971, podnikový časopis Transporty informoval: „...z Transporty sú ďalej dodané sedačkové lanovky pre Churáňov na Šumave, Srnkovú a Urpín pri Banskej Bystrici a Martinské hole. Tieto lanové dráhy sa zatiaľ nemontujú z dôvodu stavebnej nepripravenosti.“ Táto stručná správa rozbehla naše pátranie za, v odbornej literatúre dodnes nevysvetlenými, udalosťami spred takmer polstoročia, ktorých nemým pamätníkom sú chátrajúce objekty staničných budov a základové pätky podpier na svahoch Urpína a Srnkovej.

Sedačková lanovka Banská Bystrica – Urpín

S výstavbou sedačkovej lanovky na ikonický vrch Urpín sa začalo pravdepodobne už v roku 1968. Urpín patril v tom čase medzi obľúbené lyžiarske terény, niekoľko rokov

predtým sa na jeho svahu postavil lyžiarsky vleč zo Žltých pieskov so zjazdovou traťou a večerným osvetlením. Investomom projektu bol Park kultúry a oddychu Banská Bystrica. Stavba sa mala realizovať prostredníctvom niekdajšej „akcie Z“, tzn. svojpomocne, dodávateľom stavebnej časti bola pridružená výroba niektorého z okolitých jednotných roľníckych družstiev. Dolná stanica bola situovaná do blízkosti historického Thurzovho domu na ulici Pod Urpínom č. 13, horná stanica lanovky sa mala nachádzať v lokalite Urpín-vyhliadka v nadmorskej výške 510 m n. m. Barokový Thurzov dom mal po pamiatkovej obnove slúžiť ako reštaurácia. Po začatí stavby sa postupne realizovali základové pätky podpier, hrubá stavba budovy hornej stanice a priesek lesným porastom. Podpery lanovky boli rozvezené po trase. Pred samotným osadením podpier sa vykonalo geodetické zameranie základových pätičiek, ktoré preukázalo nesprávnosť polohového osadenia pätičiek a otvorov pre kotevné skrutky v takom rozsahu, že montáž podpier nebola ani so zohľadnením dovolených odchýlok možná. Pätky podpier neležali v jednej osi, ale sa od nej striedavo odkláňali, teda os trate tvorili vlastne tri priamky. Stavebné práce sa až do vyriešenia problému pozastavili. Počas jeho riešenia sa však financie určené na výstavbu lanovky s najväčšou pravdepodobnosťou použili na iný účel a vo výstavbe sa ďalej nepokračovalo. Dodané strojné zariadenie lanovej dráhy bolo napokon zošrotované. Do

dnešných dní sa zachovala rozostavaná budova hornej stanice na Urpíne v štádiu hrubej stavby, rovnako ako väčšina „problémových“ základových pätičiek podpier.

Sedačková lanovka Banská Bystrica – Srnková

Dňa 29. januára 1933 bol na svahu kopca Srnková slávnostne otvorený nový skokanský mostík s kritickým bodom 60 metrov. Jeho projektantom bol Ing. Ladislav Reiss, vtedajší predseda SKI-klubu Banská Bystrica. Na otvorení mostíka sa zúčastnilo asi 4 000 divákov. Mostík neskôr dostal pomenovanie Mostík gen. Milana Rastislava Štefánika a uskutočnili sa na ňom viaceré domáce aj medzinárodné preteky. Obdobie druhej svetovej vojny využitie mostíka spomalilo. Po vojne sa začalo uvažovať o jeho rekonštrukcii na kritický bod 90 metrov. V rámci tejto prestavby sa tiež rozhodlo o výstavbe sedačkovej lanovky z doskočiska až po úpätie nájazdovej veže. Následne bola zhotovená kompletná stavebná časť vrátane budov dolnej a hornej stanice. Transporta dodala kompletne technologické zariadenie a pravdepodobne v roku 1971 sa aj začalo s jeho montážou, tá však bola po krátkom čase zastavená. Dôvodom mal byť najmä dlhodobý nedostatok prírodného snehu, vynútené veľké zmeny v profile mostíka a nepriaznivý vplyv v tom čase nedávno vybudovaného závodu Smrečina na ovzdušie, spôsobovaný úletom popolčeka. Celý projekt



Hrubá stavba hornej stanice lanovky na Urpín v roku 2013



Jedna zo základových pätičiek na svahu Urpína. V strede snímky je dobre identifikovateľná os trate lanovky (stav v roku 2013)



Horná stanica lanovky na Srnkovej a hlavný nosník pohonu v roku 2007



Fotografia dokazuje, že aspoň niektoré z podpier lanovky na Srnkovej skutočne stáli – stojka jednej z podpier so zvyškom odrezaného rúrového drieku (stav v roku 2007)

vrátane výstavby lanovej dráhy bol zastavený a samotný skokanský mostík v roku 1972 zlikvidovaný. Náhradou bol novovybudovaný mostík na Králikoch neďaleko mesta. Aj druhý projekt výstavby sedačkovej lanovky v Banskej Bystrici sa tak skončil fiaskom. Dolná stanica (po prestavbe slúžiaca inému účelu), horná stanica a niektoré pätky podpier sa na mieste zachovali dodnes.

Mesto nedokončených lanoviek

Výstavba oboch lanových dráh sa začala takmer v rovnakom čase a skončila sa

s takmer rovnakým výsledkom. Pozoruhodnou zhodou náhod tiež je to, že obe staveniská týchto technicky úplne zodných lanoviek neboli od seba vzdušnou čiarou vzdialené viac ako 2 kilometre. Výstavba sa však dostala do rozličných štádií: kým na Srnkovej sa s montážou strojného zariadenia lanovky preukázateľne začalo a aspoň niektoré podpory určite stáli na svojich miestach (pozri fotografie), zariadenie urpínskej lanovky nikdy namontované nebolo. Je smutnou iróniou osudu, že nakoniec ani jedna z lanoviek nikdy nepreviezla žiad-

neho cestujúceho, a to napriek značnému množstvu vynaloženého úsilia a finančných prostriedkov.

Autor ďakuje Ing. Milošovi Tichému z Banskej Bystrice a Ing. Pavlovi Sokolovi, bývalému zamestnancovi Transporty Chrudim, za poskytnutie podkladov a cenné osobné spomienky a Bc. Jánovi Palinskému za pomoc a spoluprácu.

Ing. Andrej Bisták
Foto: autor

Technické parametre lanových dráh:

Lanová dráha	Urpín	Srnková
Typ lanovej dráhy	osobná visutá jednolanová dráha obežného systému s pevným uchytením jedn miestnych sedačiek	
Výrobca	TRANSPORTA, n. p. Chrudim	TRANSPORTA, n. p. Chrudim
Výrobný typ	SL-1	SL-1
Ťažná vetva	ľavá	pravá
Umiestnenie pohonu	horná stanica	horná stanica
Systém napínania	závažím v dolnej stanici	závažím v dolnej stanici
Prepravná kapacita	290 os/h	211 os/h
Dolná stanica	cca 356,7 m n. m.	373,8 m n. m.
Horná stanica	cca 510 m n. m.	489 m n. m.
Šikmá dĺžka	986,3 m	300,5 m
Prevýšenie	153,3 m	115,2 m
Priemerný sklon trate	8°57'	22°57'
Dopravná rýchlosť	0,73 - 2,2 m/s	0,47 - 2,43 m/s
Vzdialenosť vozňov	28 m	36 m
Počet vozňov	70	18
Nosnosť vozňa	1 osoba	1 osoba
Počet podpier	21 (max. rozpätie 86,6 m)	7 (max. rozpätie 85,3 m)
Dopravné lano	ø 28 mm (Warrington)	ø 28 mm (Warrington)
Hlavný pohon	elektromotor KB 74-6; 21,7 kW	elektromotor KB 72-6; 15,5 kW
Náhradný prúd. zdroj	dieselagregát 2S 110; 16 kW	dieselagregát 2S 110; 16 kW

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



Prvý! Už opäť.

Už opäť my z LEITNER ropeways nastavujeme latku s ovládacím systémom LeitControl. Už opäť sme roky popredu v kategórii dotykových a povelových ovládacích systémov.

