

LAVEX

ROČNÍK XLI

3 • 2014



LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH • MANAŽMENT • MARKETING



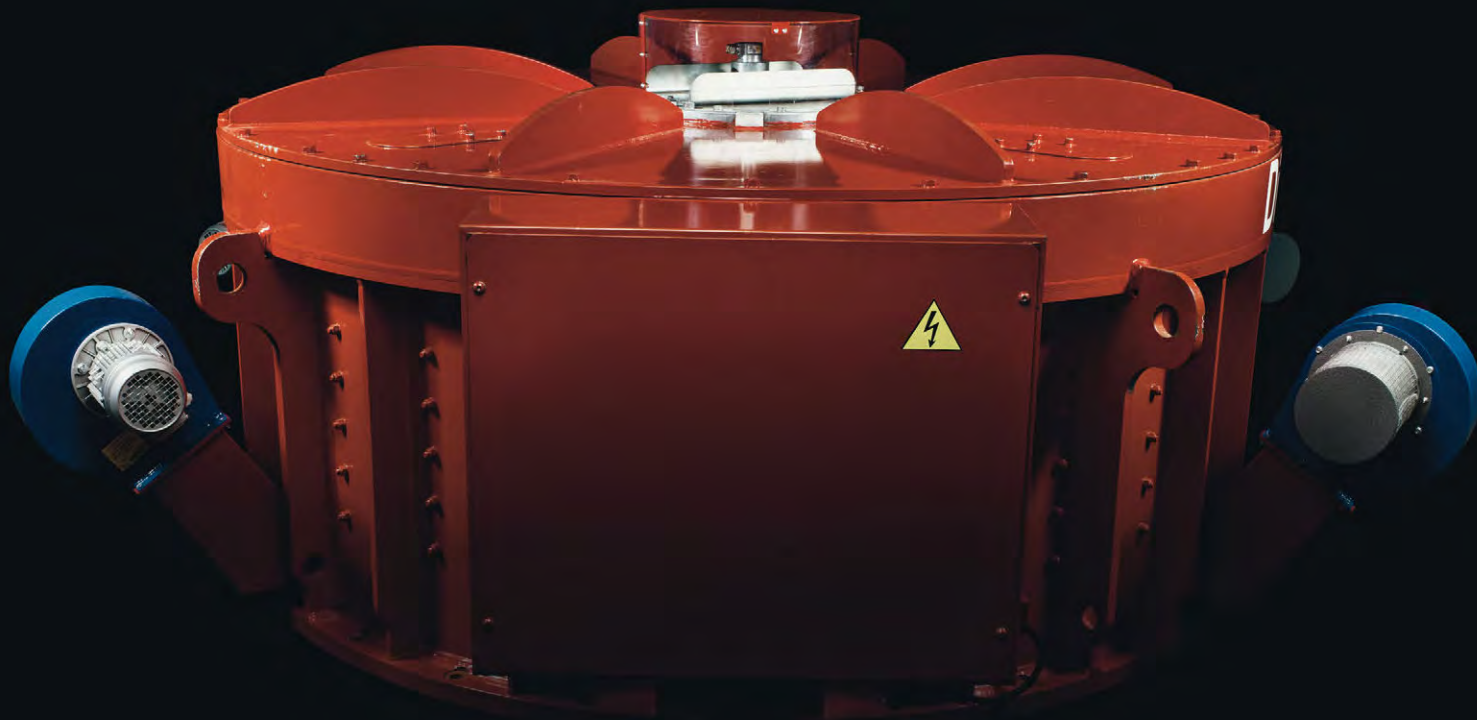
 Doppelmayr®

www.doppelmayr.com



Ischgl dôveruje
svetovému lídrovi
na trhu

INOVÁCIA TRVALÁ UDRŽATEĽNOSŤ EFEKTIVITA



INOVÁCIA OD ROKU 1888

LEITNER®
ropeways



LEITNER DirectDrive
Presvedčivá hnacia technika.
< Tu sa dozviete viac.

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:
JUDr. P. Brňák, PhD., Ing. J. Hulla, 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
revízní technici: 0903 527 545
e-mail: lavexinfo@lanovky.sk

Tlač a grafika

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

Ročné predplatné na 3 čísla:

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

Predajná cena časopisu: 2,80 €

Predajné miesta:

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

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

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

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

Elektronická verzia časopisu:

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

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

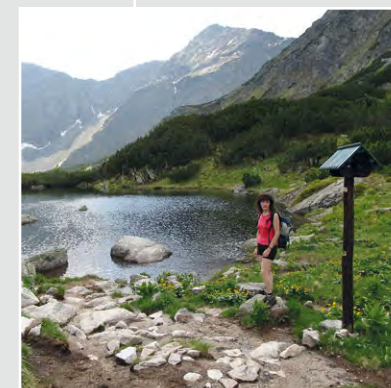
ISSN č. 1336-1953
Evidenčné číslo MK SR – EV 3893/09
Vychádza 3-krát do roka.

Číslo vydané v decembri 2014



10

Návšteva Taleba Rifaia
na Slovensku



15

Svetový deň turizmu



17

Lanovkár
Ján Matišťík

Príhovor 2

Náš hosť 3

Z činnosti združenia

Periodické skúšky pracovníkov
pre spleťanie a opravy oceľových
6-pramenných lán 4

43. ročník
Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov 6

Oznamy a informácie

Jesenná konferencia
Zväzu hotelov a reštaurácií SR 8

Návšteva generálneho
tajomníka UNWTO
Taleba Rifaia na Slovensku 10

InterMountain 2014 12

Medzinárodná konferencia
o lanách 13

Svetový deň turizmu 15

Drobníčky 16

Lanovkári, ako ich nepoznáme

Ján Matišťík 17

Lanové dráhy

Leitner 19

Doppelmayr 22

Tatralift 24

Zasnežovacie systémy

Supersnow 25

MND 26

TechnoAlpin 27

Snežné pásové vozidlá

Kässbohrer – Termont 28

Svet lanoviek

Nové lanovky v Českej republike 30

Inzerenti čísla:

TECHNOALPIN

str. 2

DOPPELMAYR
LEITNER
AUTORASTER
MND
SUPERSNOW

obálka str. 1
obálka str. 2
obálka str. 3
obálka str. 3
obálka str. 4

Príhovor

Milí čitatelia,

na nedávno skončenom 43. ročníku Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, ktorý sa, mimochodom, po dlhých 21 rokoch

opäť konal v Zotavovni SNP v Jasnej, medzi účastníkmi podujatia veľmi zarezonovala informácia o snahe združenia LAVEX o oživenie organizovania lyžiarskych kurzov detí a mládeže najmä na základných a stredných školách. Napriek tomu, že školy každoročne vyhlasujú usporiadanie takýchto výcvikových kurzov, záujem o ne nie je príliš veľký. Je to, samozrejme, zapríčinené predovšetkým vysokými nákladmi na taký týždenný kurz, čo je najmä pre mladé rodiny príliš vysoká záťaž. Nielen lyžiarska gramotnosť, ale športová a pohybová vyspelosť vôbec je pre deti a mládež veľmi dôležitá tak pre fyzickú, ako aj psychickú odolnosť v neskoršom veku.

Inšpirovaný trochu aj informáciami zo zahraničia sa preto LAVEX podujal pomôcť v tejto situácii, a ako prvý krok zvolil rokovanie na MŠVVaŠ SR, sekcii športu a regionálneho školstva. Napriek tomu, že našou snahou bolo „iba“ získať podporu tejto myšlienke zo strany ministerstva formou väčšej propagácie kurzov, usmernenia učiteľov, vypracovania vhodnej metodiky a podobne, z rokovania sme odchádzali sklamaní. Predseda združenia pritom jasne deklaroval maximálnu ústretovosť a pomoc zo strany prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk školám pri dohodovaní cien nielen Ski pasov, ale aj pri požičiavaní lyžiarskeho výstroja či zabezpečenia odborných inštruktorov. Okolo témy vznikla zaujímavá diskusia, ktorá vychádzala z výročnej štúdie švajčiarskeho



konzultanta Laurenta Vanata, mapujúcej ekonomickú stránku lyžiarskeho turizmu na celej planéte. Hoci Slovensko sa umiestnilo v počte lyžiarskych stredísk na 12. mieste vo svete, v počte lyžiarskych návštev (skier days) podstatne zaostáva. Je to spôsobené opakovaným poklesom zahraničných lyžiarov u nás v posledných rokoch a, žiaľ, postupne klesá aj návštevnosť domácich lyžiarov. Preto je nevyhnutné začať so zvyšovaním lyžiarskej gramotnosti detí a mládeže, lebo práve oni by mali byť čoskoro prevažujúcou väčšinou návštevníkov našich stredísk.

Na to je potrebné, aby sa viac pri lepšej propagácii lyžovania angažovali nielen strediská a školy, ale aj mestá, obce a VÚC ako zriaďovatelia škôl, príslušné ministerstvo, vláda aj marketingové agentúry a médiá. Ak túto situáciu podceníme, ľahko sa môže stať, že o pár rokov budú naše strediská prázdne. LAVEX bude v tejto iniciatíve pokračovať, chce rokovať a presviedčať, aké je to potrebné predovšetkým pre naše deti. Dúfame aspoň v minimálny úspech a verím, že o rok sa s radosťou k tejto téme vrátíme.

Miroslav Grešo

Náš hosť

Na zasadnutí Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek pri príležitosti konania Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov v Jasnej vystúpila na tému pripravovaných legislatívnych zmien v oblasti lanovej dopravy Ing. Katarína Magdechová z Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Využili sme jej prítomnosť a položili jej niekoľko otázok k pripravovanému Európskemu nariadeniu o lanovkách

*** Do akej miery splnila smernica č. 2000/9/ES očakávania v otázke zjednotenia prístupu členských krajín k problematike výroby zariadení osobnej lanovej dopravy a ich uvádzania na trh?**

- V súlade s politikou Európskej komisie zameranej na zjednotenie regulačného prostredia sa navrhuje zmeniť smernicu na nariadenie. Súčasná smernica ukladá jasné a podrobné pravidlá, ktoré sa budú uplatňovať jednotným spôsobom v celej únii. Navyše to umožní rýchlejšie uplatňovanie nového právneho predpisu a hospodárskym subjektom pomôže pri ich podnikaní, keďže sa budú musieť zaoberať s jediným regulačným nástrojom namiesto s 28 vnútroštátnymi právnymi predpismi transponujúcimi smernicu.

Jedným z cieľov navrhovanej iniciatívy je súlad s Aktom o jednotnom trhu [oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade a Hospodárskemu a sociálnemu výboru a výboru regiónov, KOM (2011)206 v konečnom znení], zdôrazňujúcim potrebu obnovenia dôvery spotrebiteľov v kvalitu výrobkov na trhu a dôležitosť posilnenia dohľadu nad trhom. Návrh zahŕňa vyjasnenie rozsahu pôsobnosti so zreteľom na lanovkové zariadenia navrhnuté na dopravné aj rekreačné účely, zavedenie širokej množiny postupov posudzovania zhody subsystémov založených na existujúcich moduloch posudzovania zhody bezpečnostných komponentov zosúladených s rozhodnutím o novom legislatívnom rámci.

Vplyv návrhu zaručí rovnaké podmienky pre hospodárske subjekty a zvýši ochranu vo vzťahu k bezpečnosti cestujúcich a ostatných používateľov, zamestnancov



Ing. Katarína Magdechová

a tretích strán. Návrh nariadenia zjednocuje podmienky umiestňovania subsystémov a bezpečnostných komponentov určených na zabudovanie do lanovkových zariadení na trh a ich zavádzania do prevádzky, čím sa zabráni rôznym názorom v oblasti zaradenia určitých výrobkov do rozsahu pôsobnosti súvisiacej legislatívy a odlišným postupom a požiadavkám v rámci výroby a certifikácie. Zjednotením jednotlivých predpisov sa dosiahne zlepšenie vykonávania príslušných legislatívnych ustanovení.

*** Ktoré sú tie rozhodujúce argumenty, pre ktoré bolo potrebné pristúpiť k prehodnoteniu existujúcej smernice č. 2000/9/ES a k príprave nového nariadenia?**

- Dôvodom vytvorenia nového nariadenia bolo eliminovať nedostatky vedúce k rozdielnym prístupom, ktoré v konečnom dôsledku mali za následok

narušenie trhu a odlišné zaobchádzanie s hospodárskymi subjektmi.

Medzi hlavné problémy, ktoré prispeli k prehodnoteniu existujúcej smernice, patria:

- ťažkosti s identifikáciou niektorých zariadení ako lanovkových zariadení,
- problémy so stanovením rozdielov medzi bezpečnostnými komponentmi, subsystémami, zariadeniami a pod.,
- nejasnosti v prípade postupu posudzovania zhody pre subsystémy,
- zosúladenie predpisov o lanovkových zariadeniach s novým legislatívnym rámcom.

*** Ako prebiehajú práce na novom nariadení, v čom sa jednotlivé štáty zhodli a v čom sú najväčšie rozdiely?**

- Návrh nového nariadenia sa prerokováva v rámci Rady EÚ v Bruseli, kde jednotlivé členské štáty svojimi skúsenosťami a námetmi prispievajú k odstráneniu jeho nedostatkov. Jedným

PASSION
for
SNOW-
MAKING



z hlavných problémov bolo vymedzenie rozsahu pôsobnosti nariadenia. Väčšina členských štátov sa zhodla na tom, aby sa uvedené nariadenie vzťahovalo na nové zariadenia. Predmetné nariadenie sa nebude vzťahovať na premiestňovanie zariadení inštalovaných na území EÚ alebo premiestňovanie subsystémov a bezpečnostných komponentov, ktoré boli zabudované do takýchto zariadení. S týmto ustanovením prevažná väčšina zúčastnených štátov súhlasila. Z rozsahu pôsobnosti boli vyňaté historické lanovkové zariadenia. Európska komisia podporila výnimku týkajúcu sa takýchto lanových dráh. Jedným z dôvodov je možnosť zakomponovania týchto zariadení do rozsahu pôsobnosti nariadenia prostredníctvom vnútroštátnej legislatívy a ďalším dôvodom je, že jednotlivé komponenty do takýchto zariadení bývajú vo väčšine prípadov vyrábané na mieru, a teda dosiahnuť súlad s nariadením by bol problematický. Podstatné je, aby bola zabezpečená požadovaná úroveň bezpečnosti. V rámci rokovaní k predmetnému

návrhu nariadenia bola vznesená požiadavka, aby sa vzťahovalo aj na zariadenia určené na obsluhu horských chát. Cieľom tejto pripomienky bolo zaistenie vyššej bezpečnosti, keďže niektoré štáty tu mali zvýšené množstvo smrteľných úrazov. Tento návrh však Európska komisia a väčšina členských štátov nepodporila. V oblasti terminológie boli navrhnuté podrobnejšie definície jednotlivých lanovkových zariadení. Uvedená pripomienka nebola akceptovaná.

Po dosiahnutí jednomyseľnej dohody, týkajúcej sa návrhu nariadenia, bude činnosť Pracovnej skupiny pre technickú harmonizáciu ukončená.

*** Kedy sa predpokladá ukončenie prác na pripravovanom nariadení a kedy by mal byť tento dokument predložený Európskemu parlamentu na schválenie?**

- Ukončenie prác na návrhu nariadenia o lanovkových zariadeniach sa predpokladalo v polovici novembra

2014. Po absolvovaní stanoveného procesu schvaľovania na úrovni Rady, by mal byť v marci 2015 predložený do Európskeho parlamentu na hlasovanie.

*** Bude v nadväznosti na prijatie uvedeného dokumentu potrebné vykonať zmeny aj v našej národnej legislatíve?**

- Nariadenie je priamo aplikovateľné v danom členskom štáte (pre jednotlivé zainteresované strany) a nie je nutná jeho transpozícia v úplnom znení. Zmenám, prípadne k zrušeniu niektorých ustanovení vo vnútroštátnej legislatíve sa však nevyhneme. V súlade s nariadením je potrebné stanoviť, kto a za čo bude zodpovedný, keďže súčasný návrh nariadenia určuje zodpovednosť členského štátu zabezpečiť vykonávanie jednotlivých činností. Konkrétne zmeny závisia od toho, v akej podobe bude nariadenie prijaté.

Za rozhovor ďakujeme.

Ing. Miroslav Grešo

Periodické skúšky pracovníkov pre spleťanie a opravy oceľových 6-pramenných lán

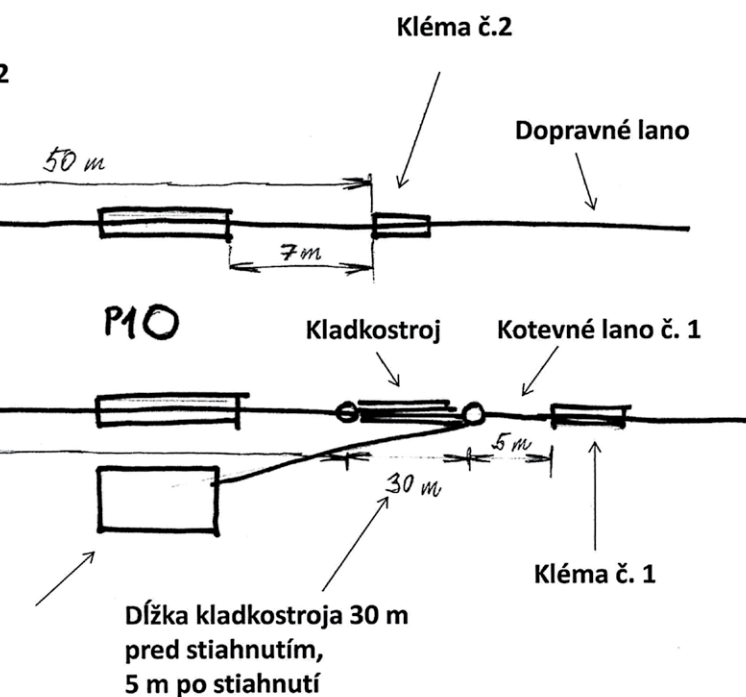
Z činnosti združ

Jednou zo špecifických činností, ktoré LAVEX zabezpečuje v oblasti výchovy a vzdelávania pracovníkov v prevádzke lanoviek a lyžiarskych vlekov, patrí aj odborná príprava a vykonanie skúšky pracovníkov pre samostatné vykonávanie a riadenie práce pri opravách a spletaní oceľových lán lanových dráh. V minulosti boli podmienky na získanie takejto odbornej spôsobilosti podstatne náročnejšie, od roku 2010 ich legislatíva dosť výrazne zjednodušila. Na základe požiadaviek niekoľkých pracovníkov lyžiarskych stredísk vykonal LAVEX 3. septembra 2014 odbornú prípravu pred periodickou skúškou a záverečnú skúšku na získanie odbornej spôsobilosti na uvedenú činnosť tak, ako to upravuje zákon č. 513/2009 Z. z.

o dráhach a vyhláška č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach, určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach. V rámci odbornej prípravy boli účastníci oboznámení so všeobecnými a bezpečnostnými požiadavkami na laná, používané na lanových dráhach, s konštrukciou a kontrolou lán a s postupom pri spletaní lán. Po úvodnom príhovore riaditeľa LAVEX-u, v ktorom vysvetlil požiadavky legislatívy na získanie odbornej spôsobilosti pre uvedenú činnosť, predseda Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek Ing. Peter Tomko uviedol, že činnosť spletačov lán sa v posledných rokoch oslabilá, keďže ju do značnej miery prevzali špecializované firmy spolupracujúce s výrobcami lán, resp. dodávateľmi lanových dráh. Budúcnosť tejto profesie však nevidí skepticky, lebo

bude naďalej dôležitá v tom, že bude potrebné zabezpečiť fázu prípravy na samotný spleť lana, t.j. vytiahnutie lana a ďalšie prípravné práce na vykonanie zápletu. V prevádzke lanových dráh a najmä lyžiarskych vlekov je však činnosť spletačov stále otvorená, keďže najmä laná na lyžiarskych vlekoch podliehajú rýchlejšiemu opotrebeniu či poškodeniu, ktoré musí niekto opraviť. V závere svojho príhovoru zažalal predseda poradného zboru účastníkom hladký priebeh absolvovania záverečných skúšok.

Špecialista na oceľové laná Ing. Ján Šimoňák vo svojej prednáške, ktorá bola rozdelená do viacerých častí, zhrnul niekoľko podstatných informácií dôležitých pre vyhotovenie technickej správy o vykonanom záplete oceľového lana. V prvej časti pripomenul definície, označovanie a zatriedňovanie oceľových



lán používaných na lanových dráhach a lyžiarskych vlekoch a podrobnejšie sa venoval jednotlivým konštrukciám lán a použitým typom duší. V druhej časti prednášky podrobne vysvetlil koeficienty bezpečnosti v ťahu pre dopravné, ťažné a napínacie laná v zmysle STN EN 12927-2.

Tretiu časť prednášky venoval porovnávaníu hodnôt jednotlivých dĺžok zápletu podľa pôvodnej ČSN 02 4460 tab. č. 1 a súčasnej STN EN 12 927-3 bod 5.2 geometria zápletu, pričom v samostatnej tabuľke prezentoval a porovnával dĺžky „I“, „e“, „a“, „b“ podľa už uvedených noriem s poukázaním na istú rozdielnosť. Ďalšiu časť prednášky zameriaval na maximálny počet viditeľných lomov pri triede lán 6 x 7, používaných na lyžiarskych vlekoch, a 6 x 19, používaných na lanových dráhach, v zmysle STN EN 12 927-6 bod 6.13 tabuľka č. 2.

Záverečná časť prednášky sa sústredila na obsah technickej správy po vykonaní práce pri zohľadnení STN EN 12 927-3 bodu 8. Správa by mala obsahovať nasledujúce body:

1. Evidenčné označenie lana na lanovej dráhe alebo lyžiarskom vleku.
2. Konštrukciu lana.

3. Výrobcu lana.
4. Inšpekčný certifikát (číslo).
5. Identifikačné číslo prepravného bubna.
6. Menovitú pevnosť drôtov v ťahu.
7. Menovitú únosnosť lana.
8. Minimálnu únosnosť lana.
9. Zmysel a spôsob vinutia.
10. Meno pracovníka riadiaceho úkony.
11. Mená pracovníkov zúčastnených na výkone.
12. Dátum vyhotovenia zápletu.
13. Miesto vyhotovenia zápletu.
14. Opis pracovného postupu.
15. Hodnoty jednotlivých dĺžok zápletu:
„l“, „a“, „b“, „e“.
16. Priemer lana v zámkoch min. (mm)/
max. (mm).
17. Dôvod vykonania zápletu.
18. Zhodnotenie práce s ohľadom na
prípadne zistené deformácie v oblasti
zapletenia a vyhodnotenia zápletu.
19. Náčrt zjednodušenej alebo
princiálnej schémy zápletu.
20. Podpis pracovníka vykonávajúceho
záplet a druhej kompetentnej osoby.

V druhej prednáške sa Ing. Peter Tomko venoval netradičnému spôsobu vykonania zápletu oceľového lana, ktorý spočíval vo využití nezvyčajného miesta zápletu: profil trate lanovej dráhy a hlavne

poveternostné podmienky nedovoľovali dostať dopravné lano do hornej časti trate lanovky TSF-4 v lyžiarskom stredisku Mýto pod Ďumbierom. Výrobca lanovej dráhy a výrobca dopravného lana odsúhlasili možnosť urobiť záplet priamo v poháňacej stanici. Na stiahnutie lana sa použil 12-násobný kladkostroj na vratnej vetve. Štyri laná jednej – krátkej kotvy boli na vratnej vetve a štyri laná druhej – dlhšej kotvy prechádzali cez poháňací lanový kotúč od klemy nachádzajúcej sa na ťažnej vetve ku kladkostroju na vratnej vetve. Samotný záplet sa vykonával pod poháňacím lanovým kotúčom tak, že tá časť lana, kde sa práve zaplietali pramene do lana a kde sa zamykali pramene do zámku, sa vždy udržiavala v priamom smere. Po spletení lana sa toto naložilo do lanáča a počas uvoľňovania ťahu v kladkostroji dopravné lano vytlačilo z drážky lanáča kotevné laná. Po prebratí ťahu dopravným lanom sa z neho demontovali klemy a kladkostroj. Po skončení prednáškovej časti a krátkej konzultácii vykonali účastníci záverečnú skúšku, v ktorej všetci preukázali vysokú znalosť teoretických aj praktických znalostí.

Spracoval:
Ing. Miroslav Grešo

V Jasnej už 43. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov

Združenie lanoviek a vlekov na Slovensku usporiadalo 15. októbra 2014 v našom najväčšom lyžiarskom stredisku v Jasnej už 43. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov – stretnutie lanovkárov, vlekárov a ostatných pracovníkov prevádzky lyžiarskych stredísk. V Zotavovni SNP sa podujatie uskutočnilo opäť po dlhých dvadsaťjeden rokoch.

V rámci podujatia sa uskutočnilo zasadnutie Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanových dráh a zasadnutie valného zhromaždenia LAVEX-u – Lanovky a vleky, z. z., na Slovensku. V úvodnom príhovore riaditeľ združenia Ing. Miroslav Grešo pripomenul, že nie je to tak dávno, čo sa na tomto podujatí zúčastňovalo podstatne viac pracovníkov lyžiarskych stredísk, keďže práve tu mali príležitosť nielen na stretnutie s kolegami, ale aj na vyjadrenie svojich pripomienok a názorov na rôzne problémy v oblasti prevádzky stredísk.

V súčasnom období nie je ľahké zostaviť kvalitný program podujatia, ktorý by prilákal viac účastníkov, pretože hoci sa každoročne pripravujú rôzne projekty, či už v oblasti podpory cestovného ruchu, zvyšovania kvality služieb, legislatívy atď., ich realizácia trvá neprimerane dlho, takže ani priebežne, ani ich závery nemožno navonok prezentovať – uviedol riaditeľ LAVEX-u. Vyjadril však nádej, že prístup kompetentných sa k riešeniu takýchto úloh v budúcnosti zlepší, a aj naše rokovania budú konkrétnejšie a pozitívnejšie a pomôžu prevádzkovateľom v podnikaní. V krátkom príhovore vystúpil aj predseda Združenia lanoviek a vlekov Ing. Peter Nanky, ktorý pozdravil a privítal účastníkov stretnutia a vychádzajúc zo skúseností posledných rokovaní na rôznych ministerstvách potvrdil nepružnosť v prístupe, či dokonca nezaujem o riešenie našich problémov a o spracovanie niektorej legislatívy.

Potom už nasledovalo rokovanie Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek, ktoré otvoril predseda poradného zboru Ing. Peter Tomko. Pripomenul, že na predchádzajúcom zasadnutí poradného zboru sme vyhodnotili analýzu úrazov na lyžiarskych tratiach, ale, žiaľ, len z podkladov 12 lyžiarskych stredísk, ktoré zaslali vyplnený dotazník. Vysvetlil, prečo je potrebné mať takýto prehľad o počte aj o príčinách úrazov. Len z prezentovanej jednoduchej štatistiky (12 stredísk) jasne vidieť, či jednotlivé druhy úrazov stúpajú alebo klesajú, či dominujú ako príčiny úrazov skôr subjektívne alebo objektívne dôvody. Aby takéto analýzy boli dôveryhodné, je tiež potrebné vedieť, na aký celkový počet návštevníkov pripadá daný počet úrazov v stredisku. Z predmetných analýz sa tiež bude vychádzať pri tvorbe legislatívy o bezpečnosti prevádzky lyžiarskych tratí a lyžiarskych parkov. Zástupca spoločnosti HanyTech vo svojej prednáške predstavil systém diaľkového monitoringu strojov na úpravu lyžiarskych tratí z pohľadu spotreby pohonných hmôt. Na príklade aplikácie tohto systému v lyžiarskych strediskách Park Snow Donovaly a SKI Park Ružomberok prezentoval funkciu systému, možnosti individuálneho zadania parametrov, ktoré chce prevádzkovateľ strojov sledovať, presnosť merania spotreby pohonných hmôt v závislosti od výdavkov pohonných hmôt a pod.

V záverečnom vystúpení zasadnutia poradného zboru Ing. Katarína Magdechová predstavila pripravované legislatívne zmeny v oblasti lanových dopravných zariadení. Prezentácia sa týkala pripravovaného Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady



o lanovkových zariadeniach, ktoré má nahradiť platnú smernicu č. 2000/9/ES o zariadeniach osobnej lanovej dopravy. Ako uviedla, skúsenosti s uplatňovaním smernice ukázali, že je potrebné upraviť niektoré jej ustanovenia s cieľom ich vyjasnenia a aktualizovania a zabezpečiť ich právnu istotu, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti a posúdenie zhody subsystémov. Je potrebné, aby rozsah pôsobnosti, základné požiadavky a postupy posudzovania zhody boli vo všetkých členských krajinách rovnaké. Preto sa zmenou smernice sleduje všeobecný cieľ zjednotiť regulačné prostredie a zabezpečiť jednotné vykonávanie legislatívy v oblasti lanových dráh v rámci celej únie. Popoludňajší program bol určený zasadnutiu valného zhromaždenia LAVEX-u, ktoré otvoril predseda predstavenstva Ing. Peter Nanky. Po



schválení programu rokovania a voľbe členov pracovného predsedníctva a komisií nasledoval akt odovzdania vyznamenaní. Riaditeľ združenia predstavil pracovníkov lyžiarskych stredísk, ktorým Predstavenstvo LAVEX-u na návrh zamestnávateľov udelilo zlatý odznak Za zásluhy o rozvoj lanovej dopravy na Slovensku. Vyznamenania s malým darčekom odovzdali predseda združenia a zástupca MDVaRR SR, sekcie cestovného ruchu. V správe o činnosti združenia poukázal jeho riaditeľ na situáciu v cestovnom ruchu v roku 2013, keď na základe informácií v médiách bol prezentovaný nárast výkonov oproti roku 2012. Je to výsledok náročnej práce všetkých subjektov, podnikajúcich priamo v cestovnom ruchu, a to aj napriek neustále sa sťažujúcim ekonomickým a legislatívnym opatreniam, prijatým v posledných rokoch. Svoj podiel na tomto náraste má aj prevádzkovanie horských a lyžiarskych stredísk, ktoré v uplynulých rokoch výrazne investovali do rozvoja. Napriek tomu situácia v cestovnom ruchu je naďalej veľmi zložitá, celkovo zlá situácia v hospodárstve a nárast konkurencie v okolitých krajinách spôsobujú pre väčšinu lyžiarskych stredísk ekonomickú aj rozvojovú stagnáciu.

V ďalšej časti správy odznelo hodnotenie ekonomickej situácie združenia v roku 2013 s dôrazom na pretrvávajúcu vysokú zaťaženosť pohľadávkami, čo spôsobuje, že združenie nie je schopné sa v posledných rokoch intenzívnejšie rozvíjať. Pozornosť v tejto súvislosti venoval aj príprave a priebehu 14. medzinárodnej výstavy horskej techniky INTERLAVEX 2013 a jej dosahom na celkové ekonomické výsledky. Uviedol, že počiatočná fáza prípravy nenasvedčovala, že sa podarí pripraviť výstavu na úrovni predchádzajúcich ročníkov, pretože záujem vystavovateľov bol nízky. Napokon sa prihlásili nielen tradiční, ale aj noví vystavovatelia z Poľska, Francúzska a Slovenska, čím sa výstavná plocha zaplnila podľa očakávania.

V správe dozornej rady o hospodárení združenia za rok 2013 jej predseda Ing. Ján Krištofík uviedol, že daňové priznanie za rok 2013 je spracované v súlade so zákonom č. 595/2003 Zb. o daniach z príjmov a účtovníctvo je vedené v zmysle zákona č. 431/2002 Zb. o účtovníctve. Zároveň podal krátky komentár k dosiahnutým hospodárskym výsledkom na základe prehľadu výnosov a nákladov za uvedené obdobie. V diskusii vystúpil Ing. Marián Bujna, ktorý vyzdvihol význam a potrebu existencie profesijných združení a ich spoluprácu so štátnou správou pri príprave právnych predpisov. Význam združení narastá na základe odborných skúseností ich členov, čím môžu výrazne prispieť nielen k pripomienkovaniu predpisov, ale aj k ovplyvneniu diania v regiónoch, napr. cez oblastné organizácie cestovného ruchu, uviedol Ing. Marian Bujna. Vyzdvihol tiež spoluprácu sekcie CR s LAVEX-om, keď sa podarilo dopracovať výzvu na nenávratné finančné príspevky z EÚ-fondov v objeme 50 mil. € aj na podporu lyžiarskych stredísk. Informoval tiež o ďalších pripravovaných projektoch. V diskusii pokračoval zástupca strediska Jasenská dolina Milan Sumka, ktorý sa vrátil k téme podpory aktívnejšej propagácie a pomoci pri organizovaní lyžiarskych kurzov na základných a stredných školách. Na základe



štatistiky o počte lyžiarskych stredísk a počte lyžiarov v jednotlivých krajinách konštatoval, že na Slovensku je síce dostatok lyžiarskych stredísk (12. miesto vo svete), ale počet lyžiarov z roka na rok ubúda. Dôvodom je aj to, že na Slovensku dlhodobo klesá lyžiarska populácia, a preto je potrebné aktívnejšie sa venovať lyžiarskej gramotnosti detí, pretože v budúcnosti budeme viac ako kedykoľvek predtým odkázaní na svojich vlastných lyžiarov, ako to potvrdzujú trendy aj v iných krajinách. Po prednesení správ mandátnej a návrhovej komisie predseda združenia Ing. Peter Nanky zhodnotil priebeh zasadnutia valného zhromaždenia, poďakoval sa všetkým za účasť, poprial úspešnú blížiacu sa zimnú sezónu a zhromaždenie ukončil.

M. G.



Prezident Andrej Kiska: Služba hosťom má byť cťou

Takmer 250 hotelierov a odborníkov pôsobiacich v cestovnom ruchu sa 14. – 15. októbra 2014 stretlo v Trenčianskych Tepliciach na jesennej konferencii Zväzu hotelov a reštaurácií SR, nad ktorou prevzal záštitu prezident SR Andrej Kiska.

V prvej panelovej diskusii pod moderátorskou taktovkou Mareka Harbuláka, generálneho sekretára Zväzu hotelov a reštaurácií SR, rezonovali aktuálne problémy: vysoká nezamestnanosť verzus nedostatok kvalifikovaných zamestnancov v slovenských hoteloch

a reštauráciách a kvalita vzdelávania študentov hotelových škôl. Úvodne slovo patrilo prezidentovi SR Andrejovi Kiskovi, ktorý prijal hneď prvé pozvanie hotelierov na stretnutie a diskusiu o cestovnom ruchu. Ako uviedol v úvode, jeho prvým podnikateľským počínom bolo založenie cestovnej kancelárie. „Musíme vedieť krajinu predáť v zahraničí. Dostať k nám turistov, no najmä ich nesklamať, aby sa opäť vrátili,“ zdôraznil A. Kiska. Pri tom je rozhodujúca kvalita personálu hotelov a reštaurácií vrátane elementárneho úsmevu a prívetivej komunikácie. „Personál by mal mať na pamäti, že služba je cťou,“ podotkol prezident. Zároveň upozornil na nutnosť



neustále inovovať, a že na Slovensku málo inovujeme: „Keď neinovuješ, neprežiješ.“ Nové nápady sa pritom presadzujú ťažko, no sú nevyhnutné.

Inovovať však – podľa prezidenta – treba vtedy, keď sa darí, nie až keď ide podnikanie dole vodou. Pilierom úspechu v cestovnom ruchu je podľa neho aj spájanie sa v rámci regiónov či lyžiarskych stredísk. Prezident SR v závere upozornil, že chce využiť aj nadchádzajúce predsedníctvo Slovenska v EÚ na to, aby delegácie 28 členských štátov neskončili len v Bratislave, ale spoznali aj iné kúty Slovenska. Štátny tajomník MDVRR SR František Palko poukázal na to, že Slovensko nevyužíva naplno svoj potenciál v cestovnom ruchu, najmä v oblasti vidieckej turistiky a cykloturistiky, ako je tomu napríklad v susednom Rakúsku. Sektor cestovného ruchu podľa F. Palka nikdy nebude trhať rekordy v rámci národného hospodárstva, no je významným faktorom v raste primárnej i sekundárnej zamestnanosti. „Treba však popracovať na ľudoch, vrátane prípravy študentov na prax.“

Marek Harbulák v úvode k prvému bloku uviedol viacero faktov a čísel, čím poukázal na význam cestovného ruchu pre ekonomiku Slovenska. Služby cestovného ruchu na Slovensku spolu s nadväzujúcimi aktivitami dávajú prácu až 400-tisíc zamestnancom. Poukázal zároveň aj na to, že podnikanie v cestovnom ruchu je ťažké, a to aj z dôvodu vysokej miery administratívnej záťaže, keďže pod-



nikanie v tejto oblasti upravuje viac ako 700 právnych predpisov, ako aj to, že cestovný ruch riadia všetky rezorty, ktoré vydávajú právne úpravy bez vzájomnej koordinácie. Vzhľadom na množstvo problémov, s ktorými sa hotelieri stretávajú, a na význam, ktorý z hľadiska zamestnávania majú, hotelierov hnevá dlhodobý nezáujem ministrov jednotlivých rezortov o diskusiu a komunikáciu s hoteliermi. „Za posledných desať rokov sa našich konferencií napriek pozvaniam a aktuálnym témam nezúčastnil žiaden z ministrov. Preto sa hotelieri obracajú na prezidenta SR so žiadosťou o pomoc, aby z pozície svojho úradu pomohol zdôrazniť prínos cestovného ruchu pre jednotlivé rezorty na Slovensku!“ Kvalita, resp. nekvalita absolventov hotelových škôl je výraznou súčasťou mozaiky problematiky zamestnanosti v slovenskom turizme. V našich školách končí každoročne viac ako 7 000 absolventov v učebných a študijných odboroch cestovného ruchu. Z tohto počtu napríklad až na 55 stredných školách sa vyučuje študijný odbor hotelová akadémia. „Odkiaľ máme zrazu toľko odborníkov, ktorí dokážu pripraviť kvalitných absolventov? V praxi pociťujeme veľký nesúlad medzi potrebami hotelov a tým, čo školy ponúkajú. Zriaďovatelia škôl pozerajú len na kvantitu, ako naplniť počty, o kvalitu sa už nezaujímajú. Na prax k nám navyše chodia študenti v čase, keď ich zväčša nepotrebujeme. Na leto zasa odchádzajú na prax do zahraničia bez adekvátnej náhrady pre hotel. Dobrý potom po škole ostávajú v zahraničí a doma zostávajú tí absolventi, ktorí potom plnia úradu práce,“ hovorí Patrik Bočkay, prezident ZHR SR.

Danica Lehocká, generálna riaditeľka sekcie práce Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR, upozornila, že v hotelierstve pracuje zbytočne vysoké percento „prevzdelaných“ ľudí vrátane vysokoškolského vzdelania tretieho stupňa. Zároveň tento sektor v porovnaní s inými zamestnáva výrazný podiel mladých ľudí do 29 rokov. Preto by mohli hotelieri od nového roka podľa D. Lehockej využiť pripravovaný príspevok na podporu prvého zamestnania mladých.



Podľa Igora Patráša z Republikovej únie zamestnávateľov je absurdné, že až 60 % absolventov stredných škôl pokračuje na vysokej škole. Problémom je, že financovaním školstva normatívom na žiaka bolo postavené na hlavu i samotné vzdelávanie. Zmenu by malo priniesť tzv. duálne vzdelávanie, keď študenti dostanú učňovskú zmluvu a praktickú časť štúdia budú vykonávať priamo u zamestnávateľa. Ten si ich môže formovať podľa svojich potrieb a po škole získať aj kvalitného zamestnanca, ktorého si vychoval. Škola bude niesť náklady za teoretické vyučovanie, hotel za praktické. Ďalšou nosnou témou konferencie bola kvalita poskytovaných ubytovacích služieb na Slovensku a aký prínos očakávame od zavedenia národného systému kvality služieb. Ten bližšie predstavila Ivana Magátová, generálna riaditeľka sekcie cestovného ruchu



MDVRR. Systém bude otvorený, flexibilný a dobrovoľný. Má zvýšiť kvalitu poskytovaných služieb, návštevnosť i konkurencieschopnosť. Ivana Magátová tiež informovala, že rezort analyzuje možnosť zavedenia tzv. cestovných poukážok. Hotelieri sa nevyhýbajú riešeniu otázky kvality a uvedomujú si, že je dôležité poskytovať kvalitné služby. Žiadajú však od rezortného ministerstva, ale aj iných ministerstiev, riešiť oveľa zásadnejšie problémy, ktoré v cestovnom ruchu

máme, a síce podmienky podnikania, zníženie administratív, a vytvorenie systémových nástrojov, ktoré by podnikateľom v cestovnom ruchu umožnili sa aktívne zapájať a investovať aj do kvality služieb. Súčasnú situáciu, ktorá tu pretrváva od roku



vy, hlavne odbornej, a to zapájaním zamestnávateľov do procesu prípravy, aby prax nepredbiehala teóriu. Na dosiahnutie konkurencieschopnosti služieb CR na Slovensku je nevyhnutné znížiť administratívnu záťaž a vytvoriť systém



2009, hodnotia ako prežívanie, nie ako činnosť, ktorá by viedla k systematickému napredovaniu. Účastníci Jesenného stretnutia hotelierov sa zhodli na tom, že je potrebné zredukovať počet škôl pripravujúcich budúcich zamestnancov v oblasti cestovného ruchu, zvýšiť kvalitu prípra-

motivácie zamestnávateľov, študentov, ale aj škôl pre zapájanie sa do duálneho vzdelávania. Zároveň žiadajú vytvoriť vhodné podmienky pre zamestnávateľov, a to aj flexibilnejším Zákoníkom práce a vytvorením systému podpory pre sezónnu zamestnanosť. Nemenej dôležité je definovať a vytvoriť systémové opatrenia pre tzv. rodinné podnikanie, ktoré tvorí základ v poskytovaných službách v turisticky vyspelých krajinách.

Zdroj: ZHR SR
Foto: flyfoto.sk

Zväz cestovného ruchu SR sa zaviazal dodržiavať a plniť poslanie Globálneho etického kódexu cestovného ruchu.

Prezident Zväzu cestovného ruchu SR Marek Harbulák podpísal pri príležitosti historickej prvej návštevy generálneho tajomníka UNWTO Taleba Rifaia na Slovensku 29. 10. 2014 prístupenie zväzu ku Globálnemu etickému kódexu cestovného ruchu.

Svetová organizácia cestovného ruchu (UNWTO) je agentúrou Organizácie Spojených národov a je zodpovedná za prezentáciu zodpovedného, udržateľného, univerzálneho a prístupného cestovného ruchu. UNWTO ako vedúca medzinárodná organizácia v oblasti turizmu propaguje cestovný ruch ako nástroj hospodárskeho rastu, rozvoja a udržateľnosti životného prostredia a ponúka vedenie a podporu odvetviu cestovného ruchu v oblasti presadzovania know-how a politik cestovného ruchu po celom svete. Súčasnú členskú základňu UNWTO tvorí 156 štátov, 6 teritórií a vyše 400 pridružených členov reprezentujúcich súkromný sektor, vzdelávacie inštitúcie a združenia cestovného ruchu. Svojím unikátnym postavením spája záujmy vlád

a sektora cestovného ruchu a buduje partnerstvo verejného a súkromného sektora, keďže jej členmi nie sú iba zvrchované štáty, ale i zástupcovia privátnej sféry. Taleb Rifai zastáva pozíciu generálneho tajomníka od roku 2010. Má bohaté skúsenosti z národného i medzinárodného verejného i súkromného sektora, rovnako ako akademického pôsobenia z domáceho Jordánska i Spojených štátov amerických. Generálny tajomník v úvode predstavil globálny etický kódex cestovného ruchu a poukázal na dôležitosť cestovného ruchu ako významnej súčasti ekonomiky. Definoval tiež 3 aktuálne problémy cestovného ruchu na svete – vízová politika, letecké spojenie a daňová politika. Tieto problémy nie sú nové a dá veľa práce presvedčiť krajiny, aby ich riešili. Turista podľa neho dnes nemyslí mesiac pred cestou na to, že by vzal

ide však o dlhodobý a náročný proces. V dôsledku víz sa stráca približne 4,5 mil. pracovných miest.“ Riešením je podľa neho väčšia flexibilita, napríklad predávanie víz prostredníctvom internetu alebo priamo na letiskách, ako to urobilo Turecko. „Kultúrne a historické dedičstvo, ale aj príroda, to sú základné atribúty, ktoré tvoria základ ponuky v cestovnom ruchu na Slovensku. Cestovný ruch na Slovensku vytvára pracovné príležitosti a iniciuje rozvoj v turistických regiónoch.



Minimalizovanie negatívnych dosahov cestovného ruchu a prínosy pre miestnych obyvateľov sú spoločným záujmom subjektov podnikajúcich v cestovnom ruchu a združených v ZCR SR. Toto sú hlavné dôvody, pre ktoré sa pripájame k plneniu spoločných cieľov, definovaných v iniciatíve UNWTO,“ povedal Marek Harbulák, prezident ZCR SR. Podpisu globálneho etického kódexu cestovného ruchu predchádzalo rokovanie generálneho tajomníka so zástupcami cestovného ruchu na Slovensku. Ponúkol svoj pohľad na súčasnú situáciu na Slovensku a ponúkol viacero nástrojov na podporu cestovnému ruchu na Slovensku. Všeobecným problémom cestovného ruchu je podľa generálneho tajomníka jeho vnímanie miestnymi autoritami.



pas a postavil sa do radu na víza, ak chce cestovať. Radšej pôjde niekde, kde mu to uľahčia. Až „67 % obyvateľov sveta potrebuje víza na cestovanie. Pred dvomi rokmi to bolo 72 %, naše aktivity teda majú efekt,



Kým nepodporí cestovný ruch miestna vláda a nevníma cestovný ruch ako dôležitú súčasť ekonomiky krajiny, je rozvoj cestovného ruchu krajiny náročný. „Nemáme legálne nástroje na priame ovplyvňovanie postavenia cestovného ruchu, vieme vám však ponúknuť naše vedomosti a pomoc. Sme mediátorom medzi súkromným sektorom a vládou“, uviedol v diskusii so zástupcami branže Taleb Rifai. Existenciu a pôsobenie Zväzu cestovného ruchu SR zhodnotil generálny tajomník pozitívne: „Združovanie subjektov v cestovnom ruchu je veľmi dôležité. Súkromný sektor potrebuje pri rokovaniach s vládou jeden hlas. Je dobré, že máte strešnú asociáciu, nastúpili ste na dobrú cestu.“ Súčasný vývoj na Slovensku vidí perspektívne. „Ste na historickej križovatke. Musíte využiť, že sa nachádzate v jednom z najrozvinutejších regiónov sveta.“ Cestu propagácie Slovenska vidí

generálny tajomník v jednoduchosti. „Ohlásť sa svetu inteligentným spôsobom. Nestačí vyzeráť dobre, musíte byť dobrí.“ UNWTO pomohlo pri tvorbe značky veľkým turisticky vyhľadávaným destináciám, ako sú India či Španielsko. „Pomôžeme vám s budovaním značky vašej krajiny.“ uviedol. Globálny etický kódex cestovného ruchu je súbor základných princípov, ktorými stanovuje referenčný rámec pre zodpovedný a udržateľný rozvoj svetového cestovného ruchu a má prispieť na jednej strane k minimalizovaniu negatívnych

dôsledkov cestovného ruchu na životné prostredie a kultúrne dedičstvo a na strane druhej maximalizovať prínosy pre miestnych obyvateľov turistických destinácií. V rámci princípov sa implementácie environmentálnych aspektov do sektorovej politiky cestovného ruchu týka článok 3 Cestovný ruch, činiteľ udržateľného rozvoja.

Zdroj: ZCR SR



XII. ročník veletrhu horských technológií

Ve dňoch 30. září až 1. října 2014 proběhl v halách u Harmony Club Hotelu ve Špindlerově Mlýně dvanáctý ročník veletrhu InterMountain, největší výstavy horských a zimních technologií ve střední Evropě. Záštitu nad letošním ročníkem převzal ministr dopravy pan Ing. Antonín Prachař.

Veletrh slavnostně zahájil v úterý 30. 9. v 10 hodin prezident pořadatelské organizace Asociace lanové dopravy pan Jakub Juračka a úspěšný průběh akce popřál senátor Jaroslav Zeman. Ukazuje se, že těžkými technologiemi jsou již lyžařské areály v České republice vybaveny dostatečně a přišel čas na drobnější vybavení středisek, na něž se specializuje převážná část ze 45

vystavovatelů. Jejich vnitřní expozice byly situovány do dvou hal, v okolí hotelu pak bylo rozloženo jedenáct expozic vnějších. Letošní ročník veletrhu byl ojedinělý také tím, že se na něm prezentoval výjimečný počet firem, které u nás dosud nikdy nepůsobily, avšak mají zájem rozšířit nabídku technologií a služeb na českém trhu. Pozornost si například zasloužil koutek s označením Francouzská vesnice, kde se prezentovalo českým provozovatelům málo známých devět francouzských společností spojených ve sdružení Cluster Montagne. Za pozornost ovšem stáli i další nováčci na českých horách nebo tradiční značky s novým zastoupením. Hlavní veletržní den završil slavnostní večer s bohatým rautem, s diskotékou a vystoupením světelné show v podání skupiny Pyroterra, která mezi dalšími světelnými efekty vykouzila i veletržní logo.

Dopoledne druhého veletržního dne si návštěvníci mohli nejen prohlédnout veletržní vnitřní i vnější expozice, ale také vyslechnout několik přednášek. Vystoupení Geralda Krölla, výkonného ředitele rakouské společnosti Horwath HTL, a Ing.



Stefana Huttera, ředitele společnosti Ecosign Europa, se věnovala tomu, jak si má středisko vytvořit a udržet dobré jméno a čemu se věnovat při projektování lyžařského areálu. Miroslav Buchta z marketingové agentury Kii seznámil posluchače s tím, jak důležitým marketingovým nástrojem je Facebook. Na závěr vystoupila Ivana Huňáková ze Snow Academy a předestřela možnosti, jaké alternativní způsoby by mohly vést v době nejistoty k čerpání evropských dotací. Turnikety, které střežily vstup do hal, zaregistrovaly v úterý téměř 1 100 a ve středu přes 400 vstupů na papírové návštěvnické vstupenky. I když uvážíme, že někteří příchozí mohli po prohlédnutí vnitřních expozic halu opustit, aby si prohlédli expozice pod širým nebem, a poté se ještě do hal vrátili, vychází nám z toho počet přes tisíc návštěvníků, což v době marketingové krize není špatný výsledek. Popřejme příštímu ročníku veletrhu InterMountain, který se bude konat opět za dva roky, aby zájem provozovatelů horských středisek o jeho expozice vytrval.



18. medzinárodná konferencia Výskum, výroba a použitie oceľových lán

Aj napriek vymoženostiam modernej techniky, ako sú videokonferencie a podobne, je osobný kontakt pracovníkov pôsobiacich v určitej branži nenahraditeľný. Z uvedeného dôvodu sa už tradične organizovaná konferencia v malebnom prostredí Vysokých Tatier konala po jedenásty raz v priestoroch Grand hotelu Permon a rovnako tradične sa uskutočnila v dňoch 23. – 26. septembra 2014 v takomto duchu aj 18. medzinárodná konferencia Výskum, výroba a použitie oceľových lán, dopravníkov a ťažných zariadení, ktorú organizačne zabezpečil Ústav logistiky priemyslu a dopravy v spolupráci so Skúšobňou oceľových lán Fakulty BERG TU v Košiciach.

Záštitu nad odbornou konferenciou prevzali rektor Technickej univerzity Dr. h.c. prof. Ing. Anton Čížmar, CSc., a dekan Fakulty BERG Dr. h.c. prof. Ing. Gabriel Weiss, PhD. Na základe doterajších skúseností spoluorganizátormi a sponzormi konferencie boli Tatry Mountain Resort, a. s., Liptovský Mikuláš, Continental Matador Rubber, s. r. o., Púchov, INCO engineering, s. r. o., Praha, Hornonitrianske bane Prievidza, a. s., a Grand hotel Permon, s. r. o., Pribilina. Na konferencii sa zúčastnilo 116 účastníkov z deviatich štátov, a to z Českej republiky, Poľska, Švajčiarska, Nemecka, Slovinska, Srbska, Macedónie, Ruska a Slovenska. V rámci otvorenia konferencie bola odovzdaná Zlatá medaila rektora TU Ing. Jozefovi Hulínovi, CSc., Ing. Janovi Houdekovi a Ing. Miroslavovi Grešovi, Strieborná medaila dekana Fakulty BERG prof. Dr. Jozefovi Hanselovi, Dr. Ing. Alfredovi Carbognovi, Ph.D., a Grandhotelu Permon, ako aj ďalšie ocenenia za aktívnu odbornú účasť a za organizačnú činnosť a spoluprácu pri organizovaní doterajších konferencií. Konferencia pokračovala odbornými prednáškami v troch plenárnych sekciách, a to:

- Výskum výroba a použitie oceľových lán, kde si účastníci vypočuli 18 prednášok.
- Výskum výroba a použitie dopravníkov – tejto téme sa venovalo 48 prednášok.
- Výskum výroba a použitie ťažných zariadení zvislej dopravy so 14 prednáškami. Na začiatok odznali zásadné prednášky zástupcov spoločnosti Continental Matador Rubber (SR), prednáška hosťa konferencie prof. em. Dr. h.c. Dr. Gábora Oplatku zo Švajčiarska a prednáška prof. J. Borošku, CSc., a prof. E. Štroffeka, CSc., k štyridsaťročnej histórii konferencie. Celkovo autori pripravili na konferenciu 80 odborných príspevkov, ktoré boli prezentované v priebehu rokovania v jednotlivých



sekciiach formou prednášok, resp. v posterovej sekcii či v kuloároch. Prednášky boli s ohľadom na skladbu účastníkov tlmočené do troch jazykov (slovenského, poľského a anglického), čo prítomní osobitne ocenili. V jednotlivých sekciiach prebehla aj odborná diskusia k prednáškam. V odborných diskusiách a obchodných rokovaníach sa pokračovalo aj v kuloároch hotela, ako aj v priebehu spoločenského večera. Organizačný výbor konferencie, samozrejme, nezabudol ani na oddychovo-spoločenské aktivity účastníkov. Pripravil športový večer, spoločenský večer s reprodukovanou hudobnou produkciou a zaujímavou tombolou, kde prvou cenou bol dvojdňový pobyt all inclusive pre dve osoby v Grand hoteli Permon v termíne podľa vlastného výberu ako sponzorský dar Grand hotela Permon, a. s., a vo voľnom čase mali účastníci k dispozícii wellness komplex, bazén a kolkáreň. Účastníci konferencie kladne hodnotili vysokú účasť, kvalitnú úroveň organizačného zabezpečenia a úroveň odborného rokovania. Na záver organizačný výbor, ako aj prítomní vyslovili pranie, aby ďalší ročník konferencie oslovil a priťahoval ďalších odborníkov z oblasti výskumu, výroby a využitia oceľových lán, dopravníkov a ťažných strojov, čo prispeje k aktualizácii poznatkov z danej



oblasti a zvýši aj úroveň vzdelávania v tejto oblasti. Prezentované príspevky v počte 36 budú publikované v zborníku vedeckej konferencie a 44 príspevkov v indexovanom časopise. Vychádzajúc z prednášok, diskusie i vlastných poznatkov, organizátori konferencie prijali niekoľko záverov: 1. Účastníci konferencie hodnotia organizačné zabezpečenie konferencie a jej odbornú úroveň ako veľmi dobrú a odporúčajú organizátorom pokračovať v organizovaní konferencie v dvojročnom cykle, pričom ako dejisko konferencie naďalej odporúčajú Grand hotel Permon. 2. Pri zostavovaní programu a výbere



prednášok sa zamerať na oblasť výskumu, výroby a použitia oceľových lán, pásových dopravníkov a ťažných zariadení. 3. Za dôležitú úlohu považovať využitie prezentovaných výsledkov výskumu, poznatkov z používania a výroby lán, dopravníkov, ťažných strojov, ale aj z oblasti legislatívy týkajúcej



sa problémov riešených na konferencii. 4. Vybrané prednášky publikovať opätovne v zborníku konferencie a v indexovaných časopisoch. 5. Abstrakty prednášok publikovať v slovenskom a anglickom jazyku elektronickou formou v zborníku konferencie. 6. Spoluorganizátorom konferencie, prípadne aj ďalším účastníkom poslať ďakovné listy a závery konferencie. 7. Informovať o konferencii v časopise LAVEX INFO a Haló TU. Konferencia bola ukončená exkurziou do lyžiarskeho strediska pod Chopkom, zastrešená čiastočne finančnou podporou od spoločnosti Tatry Mountain Resort, a. s., Liptovský Mikuláš. Tu si účastníci vypočuli odborný výklad k strojovni LD Funitel a k novovybudovanému dopravným systémom. Následne sa účastníci konferencie dopravili týmito zariadeniami na Chopok. Počas rozlúčkového obeda organizačný výbor poďakoval všetkým účastníkom, garantom, odborným garantom, sponzorom a organizátorom odbornej konferencie so želaním, aby sa o dva roky v termíne 20. – 23. 9. 2016 všetci opäť stretli v Grand hoteli Permon.

Ing. Stanislav Kropuch, PhD.,
Ústav logistiky priemyslu a dopravy

Svetový deň turizmu

Celý svet si 27. septembra pripomenul dôležitú úlohu, ktorú zohráva cestovný ruch nielen v ekonomike danej krajiny. Tohtoročné už 35. oslavy Svetového dňa turizmu (World Tourism DAY - WTD) sa niesli v znamení témy: Cestovný ruch a rozvoj komunití.

Oficiálne oslavy WTD sa tento rok konali v Mexiku. Aktuálne zvolená téma mala poukázať na prínos turizmu pre dosahovanie pozitívneho rozvoja v miestnych komunitách. Turista totiž využívaním miestnych služieb, dopravy či kupovaním lokálnych výrobkov podporuje tvorbu nových pracovných miest, zabezpečuje miestnym ľuďom živobytie, a tak celkovo prispieva v rozvoji komunity v danej destinácii. A netýka sa to len krajín tretieho sveta.

Prínos turizmu pre Európu

Silné postavenie v rámci svetového turizmu si drží Európa. Až 51 % všetkých medzinárodných príchodov je práve do Európy. Sektor ubytovacích a stravovacích služieb spolu s ďalšími službami cestovného ruchu tu tvoria 3. najväčšiu socio-ekonomickú aktivitu. Je to jedno z mála odvetví, ktoré vytvára stovky tisíc pracovných miest, prevažne pre mladých ľudí, bez ohľadu na účinky ekonomickej krízy. Navyše je to sektor tvorený prevažne malými, často rodinnými podnikmi. Celkovo ide v Európe až o 1,8 milióna podnikov, z ktorých 91 % zamestnáva menej ako 10 ľudí a až 99 % má do 50 zamestnancov. Sektor cestovného ruchu dáva v Európe prácu vyše 10 miliónom ľudí (čo tvorí 4,5 % zamestnanosti na starom kontinente). Dôležitým faktom je aj to, že až 20 % z nich sú mladí ľudia do 25 rokov, ktorých zamestnanosť robí vrásky na tvárach národných vlád. A aj napriek dosahom ekonomickej krízy dokázal sektor turizmu v rokoch 2000 – 2010 v Európe vygenerovať až 2,5 milióna nových pracovných miest, čo predstavuje nárast zamestnanosti o 29 %. A keď sa na to pozrieme cez optiku finančného prínosu turizmu, potom ide o nezanedbateľný balík

až 236 miliárd eur ročne, pričom 60 % z tejto pridanej hodnoty pochádza z malých podnikov zamestnávajúcich menej ako 50 ľudí.

Turizmus a Slovensko

Slovensko z hľadiska svojho prírodného, kultúrneho a historického potenciálu je krajinou s veľkým potenciálom na ďalší rozvoj služieb cestovného ruchu s priamou väzbou na rozvoj miestnych komunití. „Cestovný ruch na Slovensku vytvára pracovné príležitosti tam, kde nie sú predpoklady pre iné odvetvia. Každé miesto vytvorené v cestovnom ruchu vytvára ďalšie dve miesta v nadväzujúcich odvetviach,“ upozorňuje Marek Harbulák, prezident Zväzu cestovného ruchu SR. Viac ako 90 % podnikov v cestovnom ruchu sú malé a stredné podniky. Rodinné firmy ako základ podnikania v cestovnom ruchu v mnohých vyspelých krajinách si preto podľa slov M. Harbuláka zaslúžia aj u nás pozornosť a podporu zo strany štátu, ale aj samospráv. Cestovný ruch okrem iného napomáha uchovávať a rozvíjať aj tradície. To sú hlavné prínosy k rozvoju komunití aj na Slovensku.

Dobрым príkladom pozitívneho vplyvu cestovného ruchu na rozvoj komunití sú aj činnosti všetkých organizácií a inštitúcií v cestovnom ruchu, ich aktivity a prezentácia regiónov nielen u nás doma, ale aj v zahraničí.

Aktivity na Slovensku

Na Slovensku sme si pripomenuli svetový deň turizmu viacerými aktivitami, organizovanými po celom Slovensku. V Košiciach sa napríklad konala konferencia pre aktérov v cestovnom ruchu v košickom regióne, venovaná situácii v aktívnom zahraničnom i domácom cestovnom ruchu. Expozície a výstavy kultúrnych inštitúcií v zriaďovateľskej pôsobnosti Banskobystrického samosprávneho kraja boli pri príležitosti Svetového dňa turizmu 27. 9. sprístupnené bezplatne. Krajská organizácia Bratislava Region Tourism zasa vyhlásila súťaž na tému: Cestovateľské zážitky z prázdninových ciest po Bratislavskom kraji. Viaceré z týchto aktivít podporila Slovenská agentúra pre cestovný ruch.

Zdroj:
ZCR SR, Hotrec



Lanová doprava vo Švajčiarsku

Odvetvie lanovej dopravy poskytuje okolo 10 000 pracovných miest. V horských oblastiach je preto dôležitým zamestnávateľom. Do počtu pracovných miest započítavajú, samozrejme, nielen osoby pracujúce priamo na lanovkách a vlekoch, ale aj pracovníkov v rôznych doplnkových službách nadväzujúcich na lanovú dopravu. Sú to najmä lyžiarske školy, požičovne lyžiarskeho výstroja a servisy, záchranná služba, ale aj pracovníci gastroprevádzok pri lanovkách. Veľmi pozitívne sa hodnotí, že počet pracovných miest je stabilný.

Zimná sezóna je kľúčová

V lanovej doprave je zimná sezóna trvalo dominantná a predstavuje až okolo 80-percentný podiel z celoročných výkonov. Ani výnimočne výborné výsledky leta nedokážu kompenzovať zlú zimnú sezónu.

Investície

V posledných rokoch sa objem investícií pohybuje v rozpätí 350 – 500 mil. švajčiarskych frankov. Investície smerujú najmä do zasnežovania, modernizácie starých zariadení a do „spojovacích“ lanoviek. Ide o náročné, dlhé lanovky, ktoré spájajú dve strediská. Investuje sa aj do gastrozariadení.

Výchova mládeže

Trvalo platí, že dieťa, ktoré sa nenaučí lyžovať v detských rokoch, nebude lyžovať ani v dospelosti. V minulosti sa každé dieťa naučilo lyžovať na školských povinných lyžiarskych kurzoch. Tie však boli zrušené a počet mladých lyžiarov prudko klesol. Preto v posledných rokoch organizácie lanovej dopravy, ale aj orgány cestovného ruchu i územné orgány v horských oblastiach začali s kampaňou na presadenie opatrení vlády v prospech podpory detí a mládeže naučiť sa lyžovať a prilákať ich tak k aktívnemu pohybu na zdravom čerstvom vzduchu. Konkrétne návrhy boli už vládou i parlamentu predložené.

Vyhliadková lanovka na Medzinárodnej výstave záhradníctva 2017

Podobne ako pri predošlých ročníkoch výstavy IGA (Internationale Gartenbau Ausstellung) bude aj pri IGA Berlín 2017 návštevníkom slúžiť kabínková lanovka. Lanovka skracať cesty, zahrnuje do prehliadky aj okrajové a vzdialenejšie časti areálu, ktoré by boli pre starších a hendikepovaných návštevníkov nedostupné, a aj samotná jazda lanovkou je zážitkom.

Lanovka bude premávať vo výške 20 – 30 m na trase dlhej vyše 1,5 km s prepravnou kapacitou 3 000 os./hod. v 10-miestnych kabínkach. Výrobcom lanovky bude firma LEITNER. Trasa lanovky sa začína pri hlavnom vstupe do areálu, v blízkosti stanice U-Bahnu, a vedie na 102 m vysoký kopec Kienberg a ďalej k priehrade. Okruh sa končí po 5 minútach jazdy pri výstavnej hale s kulinárskymi ponukami.

Lanová doprava v Rumunsku

V súčasnosti má sieť lanovej dopravy v Rumunsku cca 150 lanových zariadení. Prevažnú časť tvoria detské a iné lyžiarske vleky (cca 71 %). Najpočetnejšie sú sedačkové lanovky s pevným uchytением (18 ks – cca 12 %), ďalej sedačkové lanovky odpojiteľné (8 ks), kabínkové lanovky (9 ks) a veľkokabínkové lanovky (8 ks)

Asi polovica zariadení bola vybudovaná v období komunistického Rumunska. Pri financovaní výstavby dominuje súkromný sektor – až 72 % všetkých zariadení postavených za posledných 10 rokov, zvyšok predstavujú eurofondy a územnosprávne orgány. Zaslúhou dlhého oblúka Karpát patrí Rumunsko medzi hornaté krajiny, a tak tu vznikajú nové strediská. Stredisko VOINEASA je situované vo vyšších polohách, 3 lanovky majú horné stanice v pásme nad 1 800 m resp. 1 900 m a dolné stanice sú vo výške 1 320, 1 770 a 1 833 m n. m. Stredisko má dvojúsekovú kabínkovú lanovku

a jednu sedačkovú lanovku.

Medzi ďalšie strediská patria RUIA so 6-miestnou sedačkovou lanovkou, BUSTENT, BORSEC, GURA HUMUROLUT a STRATA.

Najznámejšími a najvybudovanejšími strediskami ostávajú stále strediská POIANA BRASOV, SINATA a PREDEAL, ktoré sa budovali ako prvé v krajine. Poiana – stredisko vzdialené iba 12 km od siedmeho najväčšieho mesta Rumunska – Brašova, výrazne zvýšilo ubytovaciu kapacitu na vyše 4 000 postelí v 3-, 4- a 5-hviezdičkových hoteloch. Má lyžiarsku školu s vyše 100 učiteľmi. Do histórie sa zapísalo v roku 1951, keď tu bola Svetová zimná univerziáda a v roku 2013 Olympiáda európskej mládeže. V súčasnosti má stredisko 12 lanových zariadení, z toho 5 lanoviek.

Pohyblivý koberec

Rakúska firma vyrába populárne „Zauberteppichy“ (kúzelný koberec). Ide o pohyblivý pás, ktorý vyváža malých alebo aj dospelých lyžiarov hore svahom. Jeho dĺžka je spravidla do 100 m, rekordom je 400 m a rýchlosť pohybu 1,2 m/s. Najviac sa využívajú v detských lyžiarskych školách. Pre detské lyžiarske školy dodáva firma aj karusely, kde sa deti vozia do kruhu na gumových kolesách.



Pán Ján Matišťík je Zuberčan telom aj dušou. Hoci väčšinu svojho pracovného života strávil v náročných podmienkach lyžiarskeho strediska Zuberec-Spálená, objavil v sebe aj nezvyčajný talent, keď sa začal zaujímať o výrobu huslí. Chcelo to veľa poznatkov o tomto výnimočnom remese, ale napokon sa mu podarilo prvý nástroj vyrobiť.

*** Pán Matišťík, môžete sa našim čitateľom najskôr predstaviť?**

- Narodil som sa v roku 1958 v Zuberici a v Námestove som absolvoval učňovské vzdelanie, keď som sa vyučil za stolára. Stolárčinu som však v pravom zmysle slova nikdy nerobil. Po vyučení som nastúpil do Stredoslovenských stavieb, kde sme kladli podlahy. Neskôr som sa oženil a prešiel do Pamiatkостavu, kde som deväť rokov pracoval pri výstavbe Múzea oravskej dediny a na ďalších stavbách ako tesár. V roku 1990 som sa stal zamestnancom Obecného úradu v Zuberici. Po vzniku akciovej spoločnosti TATRAWEST v roku 1992 som začal pracovať v tejto spoločnosti, ktorá si do



Tatrapoma H 210. Podieľal som sa aj na výstavbe ďalších vlekov v stredisku a v roku 2002 aj na výstavbe sedačkovej lanovky Tatrapoma. Samozrejme, že som bol nápomocný aj pri výstavbe zasnežovacieho zariadenia v stredisku. V zimnej sezóne som pracoval ako vlekár, staničný pracovník a údržbár strojnej časti sedačkovej lanovky. V priebehu

tohto roku som pracoval pri výstavbe novej šesťmiestnej sedačkovej lanovky LEITNER, kde som mal na starosti tesárske práce pri debnení základových pätičiek. Bola to veľmi náročná, ale aj pekná robota a som rád, že som sa mohol na tejto výstavbe zúčastniť.

*** Prezradte, čím vám učarovali husle a kedy**

ste v sebe objavil túžbu pustiť sa do ich výroby?

- K tomuto koníčku ma to priťahovalo už vtedy, keď som sa rozhodol vyučiť za stolára. K drevu som mal zvláštny vzťah, lebo drevo je tvárne, dá sa z neho hocičo vyrobiť. Jeden pán mi raz doniesol kúsok dreva, z ktorého sa

dajú vyrobiť husle, ale ja som cítil už predtým, keď hrali muzikanti, niečo tuto, pod hrdlom..., taký zvláštny pocit, ktorý som nedokázal vyjadriť... A práve to ma akosi naštartovalo k tomu, že som si povedal: Skúsím z toho dreva spraviť husle! Pravda, keď chce človek spraviť husle, musí poznať materiál, musí dať akékoľvek husle vidieť aj rozobraté. No a keď som to začal robiť, zistil som, že nič z toho neviem. Tak som začal zháňať knihy, zbierať rozbité husle, musel som všetko pomerať, porozmýšľať, prečo to tak je... No aj keď som preštudoval viacero kníh, zistil som, že to nestačí a že sa budem musieť s niekým poradiť. Tak som začal hľadať tých „ľudových majstrov“, ktorí opravujú husle. Úplnou náhodou som počas služby na lanovke zachytil v rádiu informáciu, že bude stretnutie husliarov Slovenska v Detve, kde sa môže prihlásiť každý, kto vyrobil viac ako tri nástroje. Toto bolo moje prvé oficiálne stretnutie s majstrami-husliarmi. Pri nich som zistil, čo všetko okolo výroby huslí treba dôkladne poznať, aby sa vyrobil kvalitný nástroj. S niektorými z nich sa dodnes stretávam a vymieňame si skúsenosti. Je to naozaj veda o niekoľkých centimetroch štvorcových, ktorá sa dá stále bádať, stále je čo tvoriť, skúšať a nachádzať niečo nové – iné drevo, iné výšky a hrúbky, ale výsledok musí byť vždy taký, že doska musí byť naladená na základný tón f1.



prenájmu zobrala prevádzku lyžiarskeho strediska Zuberec-Spálená od miestnej telovýchovnej jednoty.

*** Tým sa vlastne začala vaša lanovkárska činnosť. Na čom všetkom ste sa v stredisku za tých viac ako dvadsať rokov podieľali?**

- Mojou prvou prácou v stredisku bola demontáž starého kotvového vleku typu Transporta a jeho nahradenie novým moderným lyžiarskym vlekcom



*** Teraz sme už trochu múdrejší, takže nám môžete vysvetliť, aké drevo sa používa pri výrobe husličiek a ako sa majstrujú?**

-Ako sa spieva v jednej známej oravskej ľudovej piesni: „Zahrajte mi tichučko, javorové husle...“ – Gro huslí je teda z javora, horná doska je však smreková, nikdy sa nepoužívala iná, pretože smrek má najlepšie akustické vlastnosti. Iba na violončelách sa používa jedľa, lebo jedľa dorastá do väčšej šírky. Javor sa používa preto, lebo má krásnu kresbu, a keď sa nalakuje, je skutočne nádherný. Čo sa týka zvuku, javoru je ešte rovnocenná vrbá alebo topoľ. Okrem toho sa na husliach používa aj ebenové drevo,

z ktorého je vyrobený hmatník. Eben je tvrdý a málo sa otiera.

*** Vidím tu pred nami také trochu zvláštne husličky... Čo je to za nástroj a odkiaľ pochádza?**

- V priebehu tejto mojej práce som sa dostal k ešte jednému nástroju – a to sú goralské žliabkové husle, ktoré sa našli niekde v pohraničí Oravy s Poľskom. Pravdepodobne pochádzajú z Poľska a originál týchto huslí sa nachádza v Múzeu oravskej dediny. Ja som podľa nich urobil kópiu a odvtedy som urobil šesť takých nástrojov nielen

pre Slovensko, ale aj do Čiech. Tieto husličky majú iný tvar, lebo muzikanti Gorali, chceli veľmi hrať, ale klasické husle boli pre nich drahé, a tak si vyrobili husle sami. Takýchto nástrojov je dnes veľmi málo a sú ozaj vzácné.

*** Máte tu rôzne náčrty huslí, kde vidím veľa čísiel. Čo tie čísla znamenajú a čo je pri výrobe huslí najdôležitejšie, aby vykúzlili správne tóny?**

- Husličky pracujú ako reproduktor a zosilňovač zároveň. Keď brnkne na strunu, struna sa rozochveje a chvenie sa preniesie na materiál pod ňou. Keď je toho materiálu veľa, alebo málo, zvuk je zlý. Je presne dané, akú hrúbku má mať spodná doska huslí, akú horná, a to práve možno na 99 % zistili už starí talianski majstri. Struna, ktorá sa chveje, vydáva tón a husle tento tón ešte zosilnia. Horná doska tón

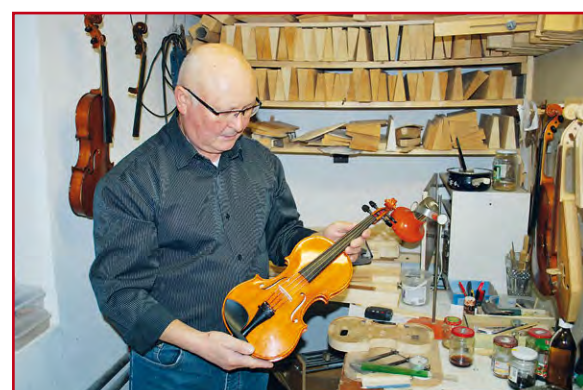


rozloží do strán a spodná mu ešte pridá. Je to jednoduchý princíp, vymyslený už dávno. Kvalita tónu sa však dá dosť ovplyvniť klenbou dosiek, hrúbkou dosiek a celkovým prevedením.

*** Koľko huslí ste vyrobili a pre koho boli určené tie prvé?**

- Túto prácu beriem ako koníčka a dokážem vyrobiť len jeden nástroj do roka. Aby ste mali predstavu: výroba jedných huslí mi zaberie zhruba 300 hodín. Robím to preto, že ma to baví a že nachádzam v tom uspokojenie. Vždy hľadám spôsob, ako vyrobiť nástroj lepší a kvalitnejší. Prvé husle, ktoré som vyrobil, som venoval na výstavu do Habovky, kde sa konal festival Slovenské nôty mladých strún. Žiaľ, tieto moje prvé husle mi tu rozbili. To ma však neodradilo a začal som robiť ďalšie nástroje, z ktorých som viac rozdal, ako predal. Vyrobil som niekoľko huslí, ktoré sa dnes nachádzajú napr. v Žiline, Zuberici, Brne, Trenčíne, v múzeu v Detve či v osvetovom stredisku v Dolnom Kubíne. A na jedných mojich husliach hrá aj môj vnuk.

Za rozhovor ďakuje: Ing. M. Grešo



Nová lanovka v Spálenej

Už v tejto zimnej sezóne bude v Spálenej uvedená do prevádzky nová odpojiteľná šesťmiestna sedačková lanovka s bublinami od Leitnera.

Lanovka bude premávať priamo z parkoviska až za súčasnú vrcholovú stanicu štvorsedačky.

Jej dĺžka bude 1958,42 m s prevýšením 461 m. Počiatočná kapacita lanovky bude 1800 osôb/hod., cieľová kapacita 2400 osôb/hod. Lanovka v Spálenej bude poháňaná priamym pohonom Direct Drive, ktorý sa vyznačuje tým, že

nie je potrebná prevodovka a v súčasnosti je to najinovatívnejšie riešenie pohonu lanoviek na svete. Podrobnejšie sa o tejto lanovke dočítate v nasledujúcom čísle Lavex Info.



V roku 2013 postavil Leitner ropeways 46 lanoviek v 15 krajinách sveta. V tomto čísle Vám prinášame pokračovanie článku o výstavbe lanoviek v jednotlivých krajinách.

Retrospektíva – rok 2013 Leitner ropeways (2.)



Francúzsko

V kooperácii s Pomou bola realizovaná trojlanová kabínová lanovka TD35 „Prodains Express“, ktorá spája dve lyžiarske strediská Avoriaz a Morzine a má dvojitú funkciu. Prepravuje nielen lyžiarov a snoubordistov, ale zároveň slúži ako mestská lanovka na prepravu obyvateľov v tejto oblasti. V lyžiarskom stredisku Superdévoluy postavil Leitner novú šesťmiestnu odpojiteľnú sedačku „Sommarel“. Toto stredisko sa nachádza na juhu francúzskych Álp.

TD35 Les Prodains (Avoriaz / FR)

Škandinávia

V najznámejšom švédskom lyžiarskom stredisku Are jej medzinárodný prevádzkovateľ Ski Star investoval do troch lanových dráh od Leitnera. Šesťsedáčky „Sadelexpressen“ a „Fjalgardsexpressen“, ako aj štvorsedačka „Tegeliften“ sú teraz súčasťou zlepšenej ponuky pre lyžiarov v bývalom stredisku v centre Švédska, kde sa odohrávali svetové poháre v zjazdovom lyžovaní. Nové inštalácie lanoviek sa realizovali aj vo švédskych rezortoch Sälen a Lofsdahlen, ako aj v nórskech strediskách Misvaer a Myrkdalen.



CD6C Sadelexpressen (Are / SE)



CD4C Krautkaser (Schönau / DE)

Nemecko

Nová štvorsedačka „Krautkaser“ je veľkým prínosom pre tréningové centrum Krautkaser pri Königssee, ktoré podlieha Nemeckej lyžiarskej asociácii (DSV).

Turecko, Azerbajdžan

Rok 2013 bol znovu v znamení silného rastu na tureckom trhu. Len v samotnom lyžiarskom stredisku Kayseri boli vybudované štyri lanové dráhy: jedna kabínová lanovka GD10, jedna šesťsedáková a dve štvorsedačkové lanové dráhy. Spektakulárna kabínová lanovka sa vybuďovala vo štvrtom najväčšom meste Turecka – Burse. Ďalšie inštalácie boli realizované v Sivas, Bingöl a Denizli-Tavas. V decembri minulého roka odovzdali v Qebele Mountain Resort v Azerbajdžane do prevádzky osemmiestnu kabínovú lanovú dráhu, ktorej súčasťou boli aj štyri luxusné kabíny „BMW Individual“.



GD8 Qafqaz 2 (Qebele / AZ)



GD8 Dohuk (Dohuk / IQ)

Irak, Rumunsko

V severoirackom Dohuku bola postavená 8-miestna kabínová dráha, ktorá teraz prepája nový luxusný rezidenčný komplex s nákupnými strediskami a reštauráciami s miestnou vyhlídkovou destináciou. Pre nové lyžiarske stredisko Slánic Moldova v Rumunsku dodal Leitner novú štvorsedačkovú lanovú dráhu.

Kolumbia

Prvá mestská kabínová lanovka v meste Menizales sa tak osvedčila, že v roku 2013 bola inštalovaná nová GD10, ktorá spája autobusovú stanicu s významnou okrajovou štvrťou Villa Maria.

LEITNER
ropeways

Svetová novinka: lanovka s odpojiteľnými sedačkami pre lyžiarov a bikerov

V lyžiarskom stredisku Winterberg v nemeckom Sauerlande bola uvedená do prevádzky špeciálna šesťsedačka: prepravuje lyžiarov, peších a, pomocou celkom novej techniky, aj cyklistov s horskými bicyklami.

V „lyžiarskom karuseli“ Winterberg je k dispozícii 22 dopravných zariadení, z toho 11 sú lanové dráhy. Celková prepravná kapacita predstavuje 37 000 osôb/hod., dĺžka zjazdoviek je 9 kilometrov. Lyžiarsky karusel sa skladá hlavne z dvoch základných oblastí. Väčšia z nich sa rozkladá na kopci Bremberg, druhá potom na protihlhom horskom chrbte Kappe. Prepojené sú od zimnej sezóny 2012/13 odpojiteľnou šesťsedačkou Doppelmayr 6CLD „Schneewittchen“ (Snehulienka). Od toho času, čo došlo k prepojeniu kopcov, vzrástol prílev lyžiarov skokom.

V dôsledku toho bola však stará dvojsedačka v špičke beznádejne preťažená. Preto sa ju prevádzkovateľ rozhodol nahradiť výrazne výkonnejšou šesťsedačkou. Zároveň bola horná stanica posunutá o 60 m vzostupným smerom, takže možno veľmi pohodlne zísť priamo na niektorú z troch zjazdoviek, zatiaľ čo predtým bolo potrebné lyže vyzuť a odkrúčať kúsok pešo.

V lete „zjazdujú“ mountai-bikeri
V lete využívajú sedačky prevažne horských bicyklov je svetovou novinkou. Cyklisti si bicykel zavesia na špeciálny držiak predchádzajúcej sedačky a sadnú si na nasledujúcu sedačku. V hornej stanici si opäť sami bicykel odoberú.

Winterberg dostal novú šesťsedačku. Tým sa otvára v zime pre lyžiarov a v lete pre turistov a hlavne pre mountain-bikerov oblasť horského hrebeňa Kappe. Bike-park Kappe je najväčší v Nemecku a tretí najväčší v Európe.

6-CLD Kappe	(zima/leto)
Prepravná kapacita	2 700 / 1 600 os./h
Jazdná doba	2,7 / 3,1 min.
Jazdná rýchlosť	4,5 / 4,0 m/s
Počet vozňov	40
Interval medzi vozňami	8,9 s
Šikmá dĺžka	562 m
Nadmorská výška hornej stanice	782 m
Prevýšenie	179 m
Počet podpier	7
Poháňacia stanica	horná
Napínacia stanica	dolná



Olympijské hry trvale posilnia hospodárstvo v regióne

Prof. Yury P. Stetsenko, vedúci obchodnej misie Ruskej federácie v Rakúsku, poskytol časopisu WIR rozhovor.

*** Aký dosah majú zimné olympijské hry na miestnu ekonomiku?**

- Olympijské hry nie sú len športovou udalosťou. Môžu viesť aj k významným sociálnym a hospodárskym zmenám. V Soči sa okrem iného vybudovalo alebo modernizovalo viac než 1 500 km prenosových sústav a komunikačných vedení, rovnako ako 360 km ciest a mostov a postavilo sa 42 hotelov. Výroba elektrickej energie sa zvýšila o 1200 MW. Investovali sme do stoviek zariadení školstva, zdravotníctva, kultúry a športu. To všetko sa bude využívať, prirodzene, tiež po olympijských hrách,

čo znamená, že bolo vytvorené mnoho trvalých pracovných miest. V roku 2013 dosahovala kvóta zamestnanosti v Krasnodarskom kraji (5 mil. obyvateľov), v ktorom sa nachádzajú olympijské strediská, viac ako 94 percent. V Soči je zamestnanosť plná.



Oblasť okolo Krásnej Poljany sa stala atraktívnou lyžiarskou destináciou, ktorá znesie porovnanie s tými najlepšimi lyžiarskymi strediskami vo svete.

*** Aký vplyv má vybudovanie infraštruktúry v lyžiarsky zaujímavých oblastiach v okolí Krásnej Poljany?**

- Má to veľký pozitívny dosah pre Soči a Krasnodar. Soči dnes nie je len preslávené kúpeľné mesto, ale tiež zimné športové centrum. Očakávame



výrazné zvýšenie prílivu turistov. Za celý rok 2013 sme zaznamenali 3,8 milióna návštevníkov. V tomto roku by sa mal ich počet zdvojnásobiť.

Významnú časť tohto nárastu prinesie zimná sezóna. Experti vychádzajú z toho, že počet ubytovaných v zime vzrastie o 30 % na celkových 650 000. Soči podľa môjho názoru už zaujalo 3. miesto medzi cenovo najatraktívnejšími zimnými športovými strediskami v Európe. Dnes prevažujú tuzemskí turisti, ale Soči láka stále

viac i zahraničných hostí, ktorí hľadajú odpočinok a relax.

*** Budú mať zimné olympijské hry dosah aj na iné lyžiarske strediská v Rusku?**

- V súčasnosti neexistujú žiadne konkrétne výpočty, považujem to však za možné.

*** Ktoré najdôležitejšie kritériá má z vášho pohľadu spĺňať lanová dráha?**

- Pokiaľ chcete zabezpečiť najvyššiu

kvalitu lyžiarom aj peším návštevníkom, hlavnými kritériami budú jednoduchosť použitia, moderné vybavenie, bezpečná prevádzka a vysoký výkon.

*** Váš názor na lanovky Doppelmayr?**

- Lanovky sa dobre osvedčili. To sa ukázalo už v minulom lete. Všetky zariadenia ešte síce neboli dokončené, ale tie, ktoré boli v prevádzke, prepravili tisíce ľudí. Uživali si čerstvého vzduchu, venovali sa pešej turistike alebo si prezerali olympijské športoviská.

Sainte-Foy-Tarentaise: Ochrana prírody ako dôležitý cieľ

Pevná štvormiestna sedačka Grand Plan v lyžiarskej oblasti Sainte-Foy-Tarentaise, rok postavenia 1990, bola nahradená odpojiteľnou lanovkou 4-CLD od spoločnosti Doppelmayr. Nová lanovka je oveľa rýchlejšia a pohodlnejšia.

Lyžiarska oblasť bola vytvorená v 60. rokoch minulého storočia, aby sa zabránilo migrácii obyvateľstva do miest. To sa podarilo. Dnes je Tarentaise prekvitajúci celoročný turistický región. Santa-Foy disponuje štyrmi dopravnými zariadeniami a 15 zjazdovkami s celkovou dĺžkou 41 km.

dopravných zariadení premávajúcich na 2 620 m vysoký vrch Col de l'Aiguille. Odtiaľ je nielen krásny výhľad, ale aj prístup do chránenej prírodnej oblasti Natur' Grand Bois. Je otvorená pre turistov, ako aj freeridových lyžiarov a bola vytvorená s pomocou Národného lesného úradu Office National des Forêts (O. N. F.). Znalci chvália rozsiahle zjazdovky s prašanom cez rokliny Vallon du Clou po Le Monal alebo 1 700 m dlhú vertikálnu traverzu z takmer 2 930 m vysokého Point de la Foglietta: na vjazd sa nastupuje z vrcholovej stanice na Col de Aiguille.

Pre turistov a variantných lyžiarov

Novú 4-CLD Grand Plan možno z dediny uvidieť ako prvú z trojčlennej reťaze

Veľmi pohodlná aj pre peších

Nová lanovka má automatické blokovanie zatváracieho rámu. Keď chcú peši



Lanovka 4-CLD Grand Plan je v prevádzke celoročne a vytvára prvú lanovkovú reťaz na 2 620 m vysoký Col de l'Aiguille, najvyšší bod lyžiarskej oblasti.

nastúpiť alebo vystúpiť, nástupná rýchlosť sa automaticky zníži o polovicu. Prepravná kapacita do údolnej stanice je prispôbená dopytu: do údolia možno prepraviť 1 000 osôb/hod., čo je len polovica oproti jazdám do vrcholovej stanice.

Ochrana vtáctva a protihluková ochrana

Osobitná pozornosť sa venuje ochrane prírody. Bezpečnostné lano bolo napnuté s výstražnými červenými guľami, aby sa zabránilo kolíziám s vtákmi. Pohon je mimoriadne zvukotesný.

4-CLD Grand Plan

Prepravná kapacita	2 000 os./h
Čas jazdy	3,3 min.
Jazdná rýchlosť	5,0 m/s
Počet vozňov	55
Interval medzi vozňami	36,0 sek.
Šikmá dĺžka	800 m
Výška vrcholovej stanice	1 775 m
Prevýšenie	259 m
Počet podpier	8
Pohon	vrcholová stanica
Napínanie	vrcholová stanica

Slovenská spoločnosť TATRALIFT, a.s., Kežmarok sa stala strategicky integrovanou firmou na trhu lanových dopravných systémov. „Vysoká miera univerzálnosti a flexibility nám zabezpečuje schopnosť presadiť sa v celom našom segmente. Dokázali sme sformulovať a v praxi aj postupne realizovať ambiciózný inovačný program. Zákazníkom sme predstavili viaceré produktové novinky, snažíme sa vstupovať aj na geograficky nové trhy. Výzvou pre spoločnosť je aj implementácia programov s účasťou fondov Európskej únie,“ zhodnotil tohtoročné aktivity kežmarského TATRALIFT-u jeho predseda predstavenstva Peter Kušnir.

Spoločnosť sa podľa neho neorientuje už iba na budovanie klasických vlekov a lanoviek, ale je schopná zapojiť sa aj do výstavby unikátnych systémov mestskej a prímestskej dopravy na báze lanových dráh. Do povedomia zákazníkov sa spoločnosť dostala aj dizajnom a následnou montážou zábavných gravitačných zariadení či dopravných systémov v prímorských letoviskách. Obchodnými partnermi spoločnosti sa tak stávajú nielen lyžiarske veľmoci, ale aj krajiny Ázie a arabského sveta. „V Ázii chceme prostredníctvom našich technológií ukázať turistom dokonca unikáty svetového kultúrneho dedičstva,“ tajomne naznačuje plány TATRALIFT-u P. Kušnir. Spoločnosť sa snaží aktívne komunikovať so svojimi obchodnými partnermi. Práve preto sa jej zástupcovia zúčastnili na troch významných medzinárodných výstavách. „Naším zákazníkom sa snažíme ponúknuť vždy niečo nové. Na medzi-

narodnom veľtrhu Mountain Planet vo francúzskom Grénoble v apríli tohto roka sme napríklad uviedli svetovú premiéru šesťmiestneho odpojiteľného vozňa. Na špecializovanej výstave InterMountain v českom Špindlerovom Mlýne sme zase predstavili novinku s názvom SPARTAN. V tomto prípade ide o moderný a originálny štvormiestny vozeň,“ približuje obchodný riaditeľ TATRALIFT-u Jozef Michna. Kľúčovým partnerom firmy v oblasti predaja je Ruská federácia. Svoje vízie, ciele a produktové portfólio predstavil TATRALIFT ruským zákazníkom na veľtrhu BUILD EXPO v Moskve. „Svojimi inováciami ponúkame nielen inšpiratívne technologické prevedenie, bezpečný komfort, ale aj významné prevádzkové úspory. Rusko považujem za dynamický a rýchlo rastúci trh. Pre ruských zákazníkov sú najmä inovácie výrazným rozhodovacím kritériom pre výber obchodného partnera,“ skonštatoval J. Michna. Dôkazom toho je aj pilotný projekt výstavby veľkého lyžiarskeho strediska na Kamčatke, na ktorom kežmarský producent participuje.

TATRALIFT si zakladá na unikátnom technologickom prevedení svojich produktov. Základné rozmery nového vozňa SPARTAN sú

2305 x 820 x 1609 mm a slúži na prepravu nielen lyžiarov, ale aj peších osôb. Celková hmotnosť vozňa je 130 kg, nosnosť 320 kg a maximálna rýchlosť dopravného lana 5 m/s. Jeho pripojenie k dopravnému lanu je zabezpečené pomocou tradičného fixného systému uchytenia alebo odpojiteľného systému uchytenia, ktorý má za následok rýchlejší transport pasažierov. Rám vozňa je vyrobený z ohýbanej bezšvovej rúry kruhového prierezu. Sedacia časť je tvorená zo samostatne vymeniteľných sedadiel a operadiel. Bezpečnosť pasažierov je zabezpečená otočne uloženým ochranným rámom, t.j. sklopnou opierkou. „TATRALIFT kombinuje expertné know-how, kvalitu použitého materiálu a dizajn,“ hovorí v súvislosti s inováciami predseda predstavenstva P. Kušnir. Inovačný program je podľa neho úzko spojený aj s investíciami do výrobných liniek. Spoločnosť v tejto súvislosti obstarala nový plazmový stroj na delenie materiálu.

„Naše rastové ambície by mali podporiť aj programy Európskej únie v oblasti inovácií a energetickej efektívnosti,“ zdôraznil P. Kušnir. Inovácie, investície a vysokokvalifikovaný tím odborníkov sú podľa jeho slov zárukou technologického pokroku. „Naše aktivity v oblasti výskumu, vývoja a podpory predaja by sa mali podpísať aj pod pozitívny vývoj finančných ukazovateľov. Naša spoločnosť je pre zákazníkov silnou alternatívou z pohľadu dizajnu, kvality a ceny,“ uzavrel P. Kušnir.



Supersnow je jedným z neveľa výrobcov zasnežovacích systémov svetovej triedy, ktorý sa neobáva žiadnej krízy. Výrobky a služby z Poľska sú vo svete známe a už roky hodnotené pozitívne.

Pred dávnymi časmi na Podhalí
Supersnow je dnes jedným z najlepších výrobcov kompletných systémov zasnežovania. Aby sme to dosiahli, museli sme prejsť skutočne dlhú cestu. Hoci sme Supersnow založili v roku 2000, zasnežovaním sme sa zaoberali už v prvej polovici deväťdesiatych rokov 20. storočia. Vtedy sme totiž v srdci Podhalia, v Bialke Tatrzańskiej, v našom rodisku, zriadili skutočné lyžiarske stredisko. Keďže poľská zima býva nepredvídateľná, aby sme lyžiarom zabezpečili ideálne podmienky na lyžovanie, nemohli sme vynechať umelé zasnežovanie. V tých časoch na trhu pôsobilo veľa uznávaných firiem, avšak prístup k ich výrobkom a servisným službám bol v Poľsku veľmi obmedzený. Toto obmedzenie bolo jednou z príčin vzniku

firmy Supersnow. Koncom deväťdesiatych rokov minulého storočia sme sa v našom stredisku pustili vlastnými silami do údržby zasnežovacích zariadení. Celé roky sme si rozširovali poznatky o zasnežovaní, výsledkom čoho bolo v roku 2005 zavedenie nášho prvého manuálneho snehového dela 900 M na trh.



Skutočné zasnežovanie

V roku 2006 sme rozšírili našu ponuku o montáž kompletných zasnežovacích systémov. Výsledkom našich ďalších výskumov, testov a prác bolo v roku 2008 uvedenie automatického snehového dela 900 MA na trh.

Vďaka tomu, odkiaľ pochádzame, ako aj našim skúsenostiam vieme, ako sa vyvíja

odvetvie lyžiarskych športov. Poznáme najnovšie trendy, preto sme v roku 2011 na trh uviedli neobyčajne úsporné snehové delo 600 ECO, ktoré je dnes pravdepodobne jedným z najlepších zariadení svojho typu na svete, čo potvrdili nespočítateľné testy, pri ktorých 600 ECO predstihlo snehové delá iných popredných výrobcov na trhu. V roku 2012 sa v predaji objavilo prvé tyčové snežné zariadenie (lanza) Supersnow. Výsledkom nášho permanentného zlepšovania je tiež najnovšie automatické snehové delo 700 A uvedené do používania v roku 2013.



V súčasnosti Supersnow ponúka kompletnú montáž zasnežovacích systémov prispôbených individuálnym potrebám klientov. V ponuke Supersnow je tiež projektovanie zasnežovacích systémov, ako aj ich dodávka a realizácia. V našej ponuke máme čerpace stanice, potrubia, vodné zdroje, filtračné systémy, systémy chladenia vody, zberné nádrže, snehové delá a manuálne aj automatické tyčové kanóny, systémy centrálného ovládania činnosti snehových diel na svahu a ďalšie dodatky.

Vo svetovej elite

Dnes, 14 rokov po začatí činnosti, pracuje v Supersnow 86 ľudí, z toho 12 osôb v administratíve, 10 ako poradcovia klientov, 10 servisných pracovníkov, 15 osôb sa zaoberá výrobou zariadení, 25 osôb vykonáva inštaláciu zasnežovacích systémov a 14 inžinierov je zodpovedných za technologický rozvoj. Ťažká práca a cieľavedomá snaha o dokonalosť priniesli firme Supersnow úspechy, čo sa odrážalo v rozširovaní výrobných prevádzok. Na ploche 30 000 m² vzniká výrobný komplex snehových diel. V novej továrni na výrobu zariadenia Supersnow, ktorá zaberá vyše 8 000 m², sa budú využívať najnovšie technológie. Okrem

skladovej, výrobnéj a kancelárskej časti sa v priestore nového výrobného podniku bude nachádzať aj veľmi kvalitné školiace stredisko. Otvorenie je plánované na jar v roku 2015.



Náš vzťah k snehu je známy na troch kontinentoch: v Európe, Ázii a Južnej Amerike. Zariadenia a kompletné zasnežovacie systémy Supersnow pracujú nielen v Poľsku, ale aj v Čechách, na Slovensku, Ukrajine, v Rusku, Rumunsku, Maďarsku, Číne, Južnej Kórei, Čile a Argentíne. Dôkazom ocenenia, aké sa nám dostáva vo svete, sú aj najväčšie odborné výstavy a veľtrhy, na ktorých sa pravidelne zúčastňujeme: InterAlpin v Innsbrucku (Rakúsko), Alpexpo v Grenobli (Francúzsko), ExpoAndes v Santiagu de Chile (Čile), Interlavex v Liptovskom Mikuláši (Slovensko), InterMountain v Špindlerovom Mlýne (Česko), Alpitem v Pekingu (Čína) alebo aj SkiBildExpo v Moskve (Rusko). Ďalším dôkazom dokonalosti kvality našich výrobkov a služieb je fakt, že v súčasnosti sme jedným z mála nezávislých výrobcov zasnežovacích systémov. V čase, keď iné veľké značky boli v situácii krízy prinútené spájať sa alebo dokonca zmenili svojich majiteľov, my sme sa udržali a naďalej si držíme silnú pozíciu na trhu bez podpory iných. Keď si dnes pripomenieme minulosť, tú malú miestnosť, kde sa všetko začalo, môžeme povedať, že sa plnia naše sny. A to vďaka tomu, že vieme, aký je pre vás všetkých dôležitý sneh.

Roky našich milníkov:

- rok 2004: Zakladateľ firmy, v prvej výrobnéj hale
- rok 2005: Tvorcovia prvého snežného kanóna
- rok 2013: 700 Automatic.
- v roku 2015: Nová fabrika firmy Supersnow

SUFAG – sekcia technického zasnežovania spoločnosti MND group

V apríli 2014 prebehlo zlúčenie značiek Snowstar, Areco a Sufag do jednej spoločnosti s názvom SUFAG, ktorá sa stala vlajkovou loďou sekcie technického zasnežovania v rámci portfólia skupiny MND group.

SUFAG: 50-ročná história značky

V roku 1963 inžinier Fritz Jacob vyvinul zasnežovací kanón pre spoločnosť Linde AG. Niekoľko rokov neskôr bol tento systém patentovaný a v roku 1968 bola započatá sériová výroba zasnežovacích kanónov. Takéto sú začiatky industriálnej éry výroby technického snehu.

V roku 1983 spoločnosť Elektra Bregenz získala celý sortiment snežných diel od Hammerle a vytvorila spoločnosť SUFAG v Kennelbachu v Rakúsku neďaleko mestčka Bregenz. Produkty spoločnosti, ktoré boli na tú dobu naozaj inovatívne a avantgardné, rýchlo a úspešne vstúpili na trh. Ide napríklad o snežné delo Super Silent prvýkrát prezentované v roku 1988, ktoré sa aj dnes vyznačuje nízkou úrovňou hlučnosti.

V roku 1995 na výskumných projektoch SUFAG-u participovala Technická univerzita v Štajerskom Hradci (Graz). Výsledkom spoločného vývoja bol veniec s 265 vodnými tryskami a 45 nukleátormi. Táto konfigurácia je stále využívaná na niektorých zariadeniach súčasného portfólia firmy SUFAG.

V roku 2002 sa spoločnosť SUFAG stala oficiálnym partnerom Medzinárodnej

lyžiarskej federácie (F.I.S.). Veľké referenčné strediská zimných alpských disciplín boli takto vybavené zariadením dodávaným spoločnosťou SUFAG: Val d'Isère, Kitzbühel, Cortina d'Ampezzo, Schladming, Kranjska Gora... V tom istom roku prebehlo zlúčenie značiek Sufag a Areco a spolu vytvorili skupinu Snownet group. Obe značky sa týmto stali svetovým lídrom na trhu s vrtnými snežnými delami.

V roku 2009 Sufag zvýšil svoj exportný podiel prienikom na trhy východnej Európy, Ruska a Ázie. V roku 2010 po akvizícii Gemini bolo portfólio tyčových diel tejto spoločnosti zaradené do produktového zoznamu spoločnosti Sufag. V roku 2011 Sufag predstavil prototyp nového ventilátorového dela – PEAK. Vďaka kombinácii kompaktnosti, produkčnej kapacity, energetickej bilancie a nízkej hlučnosti uviedol tento kanón do popredia nové štandardy pre oblasť výroby technického snehu. V roku 2013 po stovkách hodinách testov bola započatá sériová výroba snežného dela pod názvom Peak II. Tento kanón je oceňovaný a líši sa od ostatných konkurenčných produktov tejto škály hlavne svojou výkonnosťou, čo bolo potvrdené počas testov snežných diel tejto kategórie, ktoré sa konali v januári 2014 v Rusku.

Technické zasnežovanie v rámci skupiny MND group

V roku 2013 prebehla akvizícia Snownetu skupinou MND group. Značky Sufag a Areco doplnili vetvu technického zasnežovania skupiny MND group, ktorá už bola od roku 2011 vlastníkom značky Snowstar.

V apríli 2014 sa uvedené tri značky: Sufag, Areco a Snowstar zlúčili pod značku Sufag. Táto fúzia znamená nový rozvoj pre aktivity technického zasnežovania v rámci skupiny MND group, čím sa zaradila v tomto odvetví do skupiny najvýznamnejších svetových výrobcov zasnežovacích systémov.



V súčasnosti sa 75 spolupracovníkov venuje výlučne vývoju produktov značky Sufag. Svoje aktivity vyvíjajú hlavne v dvoch výrobných miestach: vo švédskom Ostersunde a vo francúzskom Sainte Hélène du Lac, ako aj v sídlach jednotlivých dcérskych spoločností skupiny MND. Bližšie informácie radi poskytneme v sídle dcérskej spoločnosti MND Group: MND Eastern Europe, s.r.o v Poprade, alebo na nižšie uvedených kontaktoch:

Mgr. Vladislav Novýsedlák
konateľ spoločnosti
vladislav.novysedlak@mnd-group.com
mobil: +421-918-642-008

Mgr. Róbert Hilovský
zástupca riaditeľa
robert.hilovsky@mnd-group.com
mobil: +421-915-991-146

Text a foto:
Mgr. Róbert Hilovský



MND Eastern Europe, s.r.o.
Železničná 1095, 058 01 Poprad
Slovensko
tel.: +421 52 7721 669,
e-mail: robert.hilovsky@mnd-group.com
www.mnd-group.com



Bulharské lyžiarske strediská obnovujú dôveru spoločnosti TechnoAlpin

Lyžiarske strediská východnej Európy nadobúdajú terény a ponúkajú čoraz dokonalejšie podmienky na strávenie príjemnej lyžovačky. Z lyžiarskych stredísk Banská a Borovetsa sa v posledných rokoch stali dve východné perly zimných športov.

Bansko je jedným z najobľúbenejších a najmodernejších lyžiarskych stredísk vo východnej Európe a miestom konania niekoľkých svetových pohárov v alpskom lyžovaní. Spolu 80 km trati a 14 vlekov, ktoré prepravujú lyžiarov do nadmorskej výšky 2560 m, zaisťuje zábavu všetkým milovníkom lyžovania. Zárukou snehu sú dlhoročné skúsenosti spoločnosti TechnoAlpin. Zasnežovací systém sa toto leto znovu rozšíri. Práca s tým spojená sa sústreďuje do oblasti Schillegamika Plato. Bansko v posledných rokoch neposilnilo len zasnežovanie. Postavilo sa tu aj mnoho hotelov. Lyžiarske stredisko ponúka služby, ako sú škola lyžovania, požičovňa lyží a rôznorodé miesta na občerstvenie. So svojimi traťami a systémami je predchodcom zimných športov v Bulharsku,

čo zdôrazňuje aj prítomnosť súťaží Svetového pohára v lyžovaní, ktoré sa do tohto bulharského lyžiarskeho strediska vrátia od 28. februára do 1. marca 2015.



Pohľad na projekt:

5 x TF10
65 x V3ee s centralizovaným vzduchom
1 650 m liatinových potrubí
3 900 m PE potrubí
3 300 m dátových káblov
www.banskoski.com

V máji spoločnosť TechnoAlpin získala ďalšiu pracovnú zmluvu, spojenú s rozšírením bulharského lyžiarskeho strediska. Ide o Borovets, jedno z najmodernejších lyžiarskych stredísk v celom štáte, ktorého história siaha až do ďalekého roku 1896, keď si z neho bulharskí vladári vytvorili územie na poľovačky a neskôr sa stalo prvým lyžiarskym strediskom v Bulharsku. V roku 1984 sa tu konali vôbec prvé preteky

svetového pohára na bulharskom území. Celková dĺžka trati dosahuje asi 58 km a rozširujú sa pozdĺž troch lokalít: Markudiik, Yastrebets a Sitnyakovo – Martinovi Baraki. Práve v tejto poslednej lokalite TechnoAlpin realizuje práce spojené s rozširovaním. Lyžiarske stredisko ponúka možnosť vyskúšať si rôzne športy, medzi ktorými nechýba lyžovanie, snowboarding, beh na lyžiach, biatlon, skoky na lyžiach a ski doo. Niektoré trate sú osvetlené aj v noci, čo z neho robí dokonalé miesto pre milovníkov nočného lyžovania.



Pohľad na projekt:

7 x T40
57 x V3ee s centralizovaným vzduchom
3 400 m liatinových potrubí
4 800 m dátových káblov
rozšírenie čerpacej stanice PS100
www.bukovel.com

Vedeli ste, že...

... sneh ozdravuje? Pri použití snehovej miestnosti areasana®, patentovanej doktorom Thuileom, sa v kombinácii s teplotou sauny môžu dosiahnuť viaceré pozitívne účinky na zdravie? Zníženie stresu, uvoľnenie ciev, úľava uboleným svalom, detoxikácia pokožky a zvýšenie vlastnej pohody sú len príkladom niektorých možných výhod používania snehovej miestnosti areasana®. TechnoAlpin neponúka len dokonalé podmienky snehu na tratiach počas dňa, ale vďaka systému areasana® aj čerstvý a mäkký sneh, osviežujúci ubolené svaly počas večera.



Areasana® SNOW FOR YOUR HEALTH je divíziou TechnoAlpin Germany a predstavuje nové odvetvie skupiny TechnoAlpin.
www.areasana.com



TECHNOALPIN®
snow experts

„20 000“ História červeného úspechu na snehu

Rok 2014 je pre firmu Kässbohrer Geländefahrzeug AG rokom osláv. Jednak preto, že oslavuje „okružle“ narodeniny, ale aj preto, že v septembri tohto roku bol vyrobený PistenBully s poradovým číslom 20 000! To, čo v roku 1968 bolo ešte len myšlienkou, v roku 1969 sa stalo skutočnosťou. Kto by si to v tom čase čo len pomyslel?! Je čas pripomenúť si niekoľko čísiel.

Prvá PistenBully, „stopätka“, mala podľa vtedajšieho zvyku benzínový motor. No vzápätí sa z praktických dôvodov prešlo na dieselové motory, ktoré sa stali svetovým štandardom. Aj prvé prídavné zariadenia vyvinula firma Kässbohrer. Vtedy to boli len ťažné zariadenia, či už na úpravu zjazdových alebo bežeckých tratí. Odvtedy sa predalo už viac ako

4 000 PistenBully na úpravu lyžiarskych bežeckých stôp.

Kässbohrer v roku 1985 – ako prvý na svete – vyrobil vozidlo s navijakom na úpravu strmých lyžiarskych tratí. Pre veľkú obľúbenosť aj nevyhnutnosť bolo nakoniec vyrobených týchto vozidiel viac ako 3 000.

Celý svet žasol, keď bol začiatkom roku 1980 prvý PistenBully dodaný ako výskumné vozidlo do Antarktídy. Dodnes sa všetky štáty, ktoré tu majú výskumné stanice, nevedia zaobiť bez vozidiel PistenBully z Laupheimu.

Najúspešnejšie snežné pásové vozidlo na svete pochádza tiež z produkcie firmy Kässbohrer. Do celého sveta sa predalo viac ako 3 000 vozidiel zatiaľ najpredávanejšej série PistenBully 300.

V permanentnom nasadení v približne 70 krajinách celého sveta je práve vozidlo firmy Kässbohrer! V podstate všade,

kde padá sneh a ľudia sú nútení, alebo milujú šmýkanie sa na lyžiach, nájdete červený „balík sily“ s názvom PistenBully.

Ale vráťme sa späť k číslu 20 000.

Vozidlo práve s týmto poradovým číslom bolo vyrobené začiatkom septembra roku 2014. Zaujímavosťou je, že je to vozidlo zo „zelenej“ série PistenBully 600 E+ s dieselelektrickým pohonom. Hneď z montážnej linky opustil závod v Laupheime a vyrazil na dlhú cestu loďou za oceán do lyžiarskeho strediska Crystal Mountain v štáte Washington v USA.

A to je dôvod na oslavu! Preto v piatok 26. septembra oslávili všetci zamestnanci firmy Kässbohrer Geländefahrzeug AG v Laupheime svoj dvadsaťtisíc PistenBully príjemnou grilovačkou.

Ing. Dušan Mikloš



KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrzeug AG



Hrdý kolektív a ich dvadsaťtisíc PistenBully 600 E+.

PistenBully odteraz s navijakovými lanami od firmy Teufelberger. Kässbohrer využíva najnovšie technológie z Rakúska.

Firma Kässbohrer Geländefahrzeug AG začala používať pre svoje výrobky PistenBully novovynuté navijakové laná s označením BS909SQ, ktoré vyrába rakúska firma Teufelberger.

„Vždy sa snažíme poskytnúť našim zákazníkom najlepšie technológie, ktoré sú dostupné na obchodnom trhu,“ – takto sa k zmene dodávateľa lán pre vozidlá s navijakom vyjadril Reimund Mayer, vedúci servisu firmy Kässbohrer. Z tohto dôvodu vývojový tím výrobcu vozidiel PistenBully neustále pracuje na ďalšom výskume, vývoji a testovaní navrhnutých úprav a zmien. V tomto prípade vysokým nárokom plne zodpovedá novovynuté navijakové lano, práca odborníkov z firmy Teufelberger Seil G.m.b.H. s označením BS909SQ. Na navijakoch dodávaných v súčasnosti sa už pôvodné laná nahradzujú novými, a ako náhradný diel budú dodávané od začiatku roka 2015. „Pre zmenu lana a jeho dodávateľa sme sa rozhodli s vysokou rozvahou a zároveň zodpovednosťou. Nové lano

BS909SQ od výrobcu Teufelberger je v mnohých ohľadoch lepšie ako pôvodné lano typu PWtrac® od firmy Fatzer,“ dodáva pán Mayer. Obidve laná boli vyvinuté v spolupráci s odborníkmi firmy Kässbohrer, preto sú najvhodnejšie pre vozidlá PistenBully. Upozorňujeme, že iné laná ako uvedené neboli vyvíjané v spolupráci s firmou Kässbohrer, a preto spoľahlivú funkčnosť a projektovanú životnosť navijaka s takýmito lanami nezaručujeme.

Samozrejme, zákazníci, ktorí si kúpili vozidlo s navijakom vyrobeným do konca roka 2014 s lanom PWtrac® od firmy Fatzer alebo si kúpili lano PWtrac® do konca roka 2014 ako náhradný diel, budú mať rovnaké záručné podmienky a servis, ako keby si kúpili vozidlo PistenBully 400W a 600W s novým lanom BS909SQ. Týka sa to však iba lán, ktoré boli dodané priamo oddelením náhradných dielov firmy Kässbohrer. Záruka zaniká, ak zákazník používa iný typ lana, ako je určené a poškodenie navijaka je spôsobené práve takýmto lanom.

Predstavenie firmy Teufelberger G.m.b.H.

Firma, ktorá v roku 1790 začínala s výrobou jednoduchých konopných lán, je dnes úspešnou medzinárodnou firmou, ktorá sa špecializuje na vývoj a výrobu lán, pevnostných vlákien, oceľových lán, popruhových a kompozitových. Široký sortiment produktov firmy teraz obsahuje aj oceľové laná pre automobily a žeriavy, syntetické laná pre priemyselnú bezpečnosť, použitie v námorníctve, ďalej plastové baliace pásy a šnúry na viazanie v poľnohospodárskych strojoch. Okrem centrál v rakúskom Welse má firma Teufelberger ďalšie výrobné závody v Rakúsku, Českej republike a USA. Takmer po celom svete má hustú sieť predajných partnerov. V roku 2013 dosiahla firma s 850 zamestnancami finančný obrát približne 182 mil. eur, z toho asi 90 % tvorí export.

Ing. Dušan Mikloš

Typ lana	PistenBully BS909SQ	PWtrac®	PWtrac ^{plus}
Priemer lana	11,0 mm	11,2 mm	11,2 mm
Výpočtová pevnosť	135 kN	130 kN	133 kN
Minimálna pevnosť v ťahu	116 kN	109 kN	115 kN



Nové lanovky v České republice (6. část)



Pohled z mostu horní stanice na trasu čtyřsedačky s oranžovými bublinami na Klínovci

Klínovec: Centrální, Krušné hory (2011)

Bezesporu největší investicí roku 2011 byla 1. etapa kompletní proměny lyžařského areálu na Klínovci. Jeho páteří se nyní stala moderní odpojitelná čtyřsedačková lanovka Doppelmayr s oranžovými bublinami a příznačným názvem Centrální, vedoucí ze současného miniareálu až na vrchol Klínovce, která nahradila lyžařský vlek Pařezovka a společně s lanovou dráhou ve SKI PARKU Červená Voda se stala prvními čtyřsedačkovými lanovkami s bublinami na území České republiky. První etapa zahrnovala i prodloužení sjezdovky Pařezovka na celkovou délku 1500 m (nová lanovka obslouží ale i stávající sjezdovky U zabitého a Přemostěná) s vybudováním přemostění přes silnici z Loučné pod Klínovcem na Boží Dar, rozšíření a prodloužení zasněžovacího systému včetně výstavby nové retenční nádrže s celkovou kapacitou 15 tisíc m³ a pořízení 25 nových sněhových děl, náhradu dvou původních lyžařských vleků v miniareálu za nový výkonnější, navýšení počtu bezpečnostních prvků a sítí a nový odbavovací systém umožňující společný skipas se sousedním německým lyžařským

areálem Oberwiesenthal. Tím vznikla Skiaréna Fichtelberg – Klínovec s 27 kilometry sjezdovek, 1 kabinovou lanovku, 5 sedačkovými lanovkami a 10 lyžařskými vleků, dvou- a vícedenní skipasy budou automaticky platné v obou střediscích. Výstavba na Klínovci byla zahájena 10. července 2011 a již koncem srpna bylo na své místo usazeno všech 11 podpěr. Čtyři podpěry č. 4, 6, 7 a 8 v těžko přístupném terénu byly usazeny za pomoci vrtulníku Mi-8 slovenské firmy Techmont, pro ostatní

podpěry v méně náročném terénu postačil autojeřáb. Na přelomu září a října byly smontovány obě stanice (napřed horní vratná, poté dolní poháněcí a napínací) v designu UNI-G se slušivým černo-oranžovo-šedým barevným provedením a do pravidelného provozu byla nová lanovka uvedena 16. prosince 2011. Celková hodnota investice dosáhla 140 milionů korun.

Paseky nad Jizerou: Pizár, Krkonoše (2011)

Po delší době se nové lanovky dočkali také lyžaři v Krkonoších. V Pasekách nad Jizerou v areálu Pizár nahradila původní kotvový vlek použitá fixní čtyřsedačka Garaventa z roku 1991 s rozběhovým pásem, dovezená ze švýcarského Samnaunu, kde ji v roce 2010 nahradila nová šestisedačková lanovka s oranžovými bublinami s názvem Alp Bella–Muller. Po vybetonování patek podpěr a základů stanic bylo koncem srpna autojeřábem usazeno všech 10 podpěr. Následně byla provedena montáž obou stanic a pravidelný provoz lanovka zahájila 17. prosince 2011. Skiareál Pizár disponuje kromě čtyřsedačkové lanovky ještě dětským vlekem s délkou 210 metrů a lyžařskou školičkou s půjčovnou lyží.



Trasa dvousedačkové lanovky Steurer v Čenkovicích

Červenohorské sedlo: Velký Klínovec, Jeseníky (2011)

Ani moravští lyžaři nepřišli navzdory masivním investicím v uplynulých letech zkrátka a dočkaly se alespoň jedné nové lanovky v podobě použité fixní čtyřsedačky s rozběhovým pásem na Červenohorském sedle. Sedačková lanovka méně známého a dnes již neexistujícího výrobce SSG (Swoboda Seilbahnbau GmbH, dříve jednoduše Swoboda) pochází z rakouského střediska Königsleiten (součást známé Zillertal Areny), kde sloužila lyžařům od roku 1989 do roku 2011 pod názvem Königsleiten 2000, kdy ji nahradila osmikabinková lanovka s oranžovými okny. Na Červenohorském sedle nahradila lanová dráha zalomený lyžařský vlek na Velký Klínovec a přispěla tak k výraznému zvýšení komfortu v tomto areálu. Výstavba na Červenohorském sedle byla zahájena po prázdninách, pro montáž sedmi podpěr (z celkových šestnácti) v dolní části trasy nacházející se v těžko přístupném terénu byl v pátek 21. října využit vrtulník. Celkem bylo provedeno 26 letů v členění 7x tubus podpěry, 7x hlava podpěry a 12x kladková baterie a celá akce nezabrala víc než 4 hodiny. Pravidelný provoz byl zahájen 21. ledna 2012. Kromě čtyřsedačkové lanovky nabízí skiareál ještě 7 lyžařských vleků a více než pět kilometrů sjezdových tratí všech náročností.



Dolní poháněcí stanice čtyřsedačkové lanovky na Červenohorském sedle

Lyžaři mají na výběr ze dvou červených a tři modrých sjezdovek, které jsou z 80 % uměle zasněžovány. Areál je jak sjezdovými tratěmi, tak skipasem propojen se sousedními vleků patřící obci.

Čenkovice: Třebovská dvojka, Orlické hory (2011)

Čenkovice v Orlických horách se v roce 2011 staly již třetím domovem původní kramolínské fixní dvousedačky Steurer. Připomeňme, že úplně původně přepravovala tato lanovka mezi lety 1981 a 1997 lyžaře v rakouském středisku Werfenweng jako Wengeraubahn. V roce 2003 se opět rozjela v šumavském středisku Kramolín poblíž lipenské přehrady, zde se však příliš dlouho neohrála a již po pěti letech byla po nahrazení novou čtyřsedačkovou lanovkou prodána právě do Čenkovic. Před znovupostavením v Čenkovicích prošla ovšem technologie lanové dráhy výraznou omlazovací kúrou firmou Rony Elektronik – pohon s novým elektromotorem byl nově usazen ve volně stojící konstrukci, vratná stanice s hydraulickým napínáním byla dodána zcela nově a modernizací prošly také sedačky. Dráha s názvem Třebovská dvojka nahradila dva lyžařské vleků (Transportu a Tatrapomu) vedoucí na Bukovou horu a pro zvýšení komfortů lyžařů byla nově

vybavena rozběhovým pásem. Výstavba v Čenkovicích byla zahájena 14. června 2011 a na začátku září již byla usazena většina z 14 podpěr. Ve druhé polovině září pak byla zahájena montáž dolní poháněcí stanice a den před Štědrým dnem byla nová lanovka uvedena do pravidelného provozu. Téměř polovina z celkových nákladů, které dosahují částky 21 milionů korun, byla hrazena prostřednictvím dotace z Regionálního operačního programu. Kromě lanovky se v čenkovickém areálu nachází ještě šest lyžařských vleků a celková délka sjezdovek s obtížností červená a modrá dosáhne čtyř kilometrů.



Neodpojitelná čtyřsedačka na Čertovu horu v Dolní Moravici

Dolní Moravice: Čertova hora, Jeseníky (2011 – 2012)

Po vybudování neodpojitelné čtyřsedačkové lanovky Tatrapoma (dnes Tatralift) v roce 2007 ve Skiareálu Avalanche byla na podzim 2011 na protějším svahu zahájena výstavba druhé lanovky v Dolní Moravici. Jde o použitou čtyřsedačku z roku 1994 s rozběhovým pásem, vyrobenou v kooperaci výrobců Doppelmayr (stanice, sedačky) a De Pretis (podpěry) pocházející z rakouského Gerlosu (součást Zillertal Areny), která zde byla pod názvem Falschbachbahn provozována od roku 1994 a v roce 2010 uvolnila místo nové osmimístné kabinkové lanovce Doppelmayr. Lanová dráha, která nenahrazuje žádný lyžařský vlek, je v nové lokalitě na svahu Čertovy hory (pozor, neplést s Harrachovem) dlouhá 711 metrů při převýšení 129 m a měla se rozjet již v lyžařské sezóně 2011/2012, avšak montáž její strojní technologie mohla být zahájena až v listopadu, a tak padlo rozumné rozhodnutí lanovku v klidu dokončit až následujícím roce. Ještě na podzim byly smontovány všechny podpěry a horní stanice, po zimní přestávce pak byla na jaře dokončena montáž dolní stanice. Následně bylo v létě rozvinuto a zapleteno



Vyhřívané sedačky v Červené Vodě jsou nově vybaveny bublinami

dopravní lano a na své místo usazeny sedačky. Do provozu byla nová lanovka ve skiareálu Čerták uvedena 26. prosince 2012, provozovatelem je firma Ski Karlov.

Poslední, avšak o to zajímavější novinkou zimní sezóny 2011/2012 byla úprava sedaček s novou investicí do osazení bublin na odpojitelnou čtyřsedačkovou lanovku Leitner ve SKI PARKu Červená Voda z roku 2010. Sedačky jsou vybaveny také komfortním

měkkým čalouněním v zeleném barevném provedení, systémem vyhřívání a bezpečnostní pojistkou Kid Stop. Lanová dráha v Červené Vodě se tak svým komfortem zařadila na první místo sedačkových lanovek v České republice a je plně srovnatelná s v současnosti budovanými lanovkami v alpských střediscích.

Text a foto:
Radim Polcer

Technické parametry:

	Klínovec	Pizár	Čenkovice	Červenohorské sedlo	Dolní Moravice
Dolní stanice	955 m n. m	686 m n. m	740 m n. m	872 m n. m	690 m n. m
Horní stanice	1243 m n. m	852 m n. m	947 m n. m	1160 m n. m	819 m n. m
Šikmá délka	1235 m	720 m	940 m	1052 m	711 m
Převýšení	288 m	166 m	207 m	288 m	129 m
Počet podpěr	11	10	14	16	9
Průměr dopravního lana	38 mm	38 mm	36 mm	41 mm	41 mm
Výkon hlavního pohonu	290 kW	210 kW	160 kW	315 kW	132 kW
Počet sedaček	89	95	147	130	94
Vzdálenost sedaček	30,0 m	15,1 m	12,9 m	15,2 m	15,3 m
Čas jízdy	4,4 min	5,2 min	6,4 min	7,3 min	4,9 min
Dopravní rychlost	5,0 m/s	2,3 m/s	2,5 m/s	2,4 m/s	2,4 m/s
Přepravní kapacita	2400 os/h	2240 os/h	1440 os/h	2273 os/h	2262 os/h
Typ	4-CLD-B-0	4-CLF		4 - SB	4-CLF
Výrobce	Doppelmayr	Garaventa	Steurer	SSG	De Pretis

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

záruka 30 mesiacov

ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION™

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

AUTO RASTER

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

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

BEZPEČNOSŤ **VOLNOČASOVÉ AKTIVITY** **LANOVÉ DRÁHY** **ZASNEŽOVACIE SYSTÉMY**

MND GROUP
One partner, many solutions

Architekt **inovatívnych riešení** pre
vybavenie horských stredísk

MBS **NAS** **ENTREPRISES DE TRAVAUX SPÉCIAUX** **techfun** **LST** **SUFAG**
ropeway systems WE KNOW SNOW

MND Eastern Europe - Železnica 1095 - 05801 POPRAD - SLOVAKIA - Tel. : +421 52 77 21 649 - Fax : +421 52 77 21 649 - mndeasterneurope@mnd-group.com - www.mnd-group.com



Zasnežuj s elitou - Supersnow 700A

www.supersnow.eu

