

LAVEX

ROČNÍK XLV
2 • 2018



LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH • MANAŽMENT • MARKETING



 Doppelmayr®

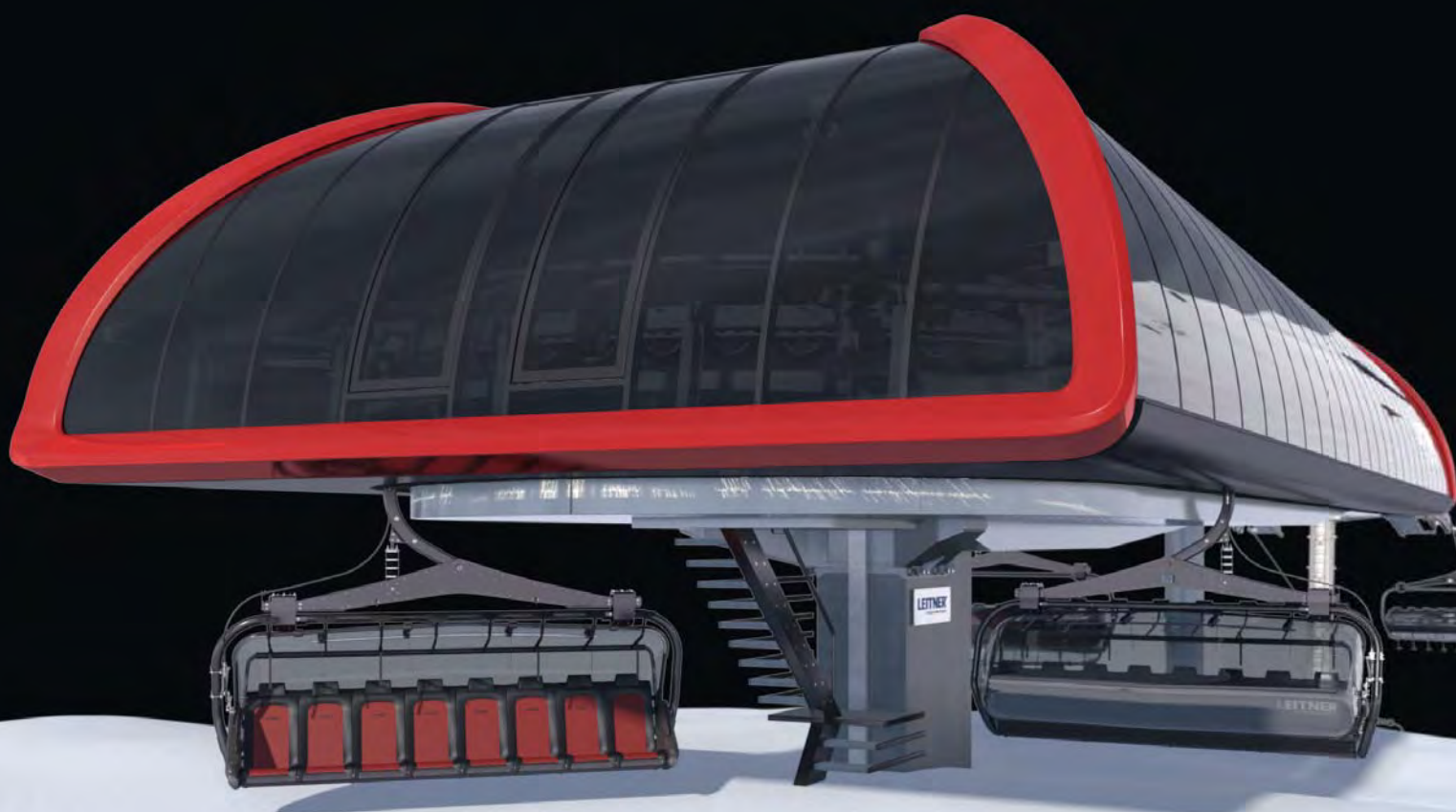
 GARAVENTA



➤ Tri svetové rekordy pre
lanovú dráhu na Zugspitze

Určujeme tón v dizajne a technológiách.

Vízia sa stala realitou. Nová stanica LEITNER je tu! Určuje štandardy pre funkčnosť, bezpečnosť, komfort, dizajn ako aj ľahkú údržbu a užívateľské pohodlie.



Design by *pininfarina* – Technology by LEITNER ropeways.



www.leitner-ropeways.com

INOVÁCIE OD ROKU 1888

LEITNER
ropeways

LAVEX info

Vydáva:

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

Šéfredaktor:

Ing. Miroslav Grešo

Redakčná rada:

predseda:

Ing. Peter Nanky

členovia:

Ing. A. Bisták, JUDr. P. Brňák, PhD., Ing. J. Hulla,
M. Petőcz, M. Sumka

Sídlo vydavateľa a adresa redakcie:

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

Tlač a grafika

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

Ročné predplatné na 3 čísla:

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

Predajná cena časopisu: 2,80 €

Predajné miesta:

Knihkupectvo VEDA,
Štefánikova 3, Bratislava
(pondelok – piatok 9:30 – 16:30)
tel.: 02 3229 3710

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

Elektronická verzia časopisu:

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

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

ISSN č. 1336-1953

Evidenčné číslo MK SR – EV 3893/09

Vychádza 3-krát do roka.

Číslo vydané v septembri 2018

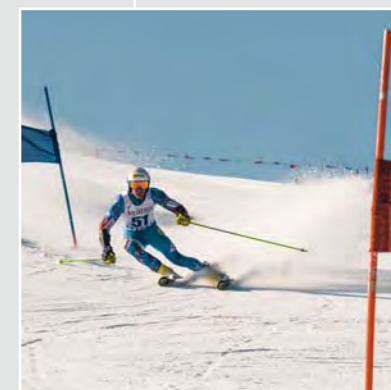
Obsah

1



4

Od začiatku výstavby
lanovky na Krížnu
uplynulo 50 rokov



14

Majstrovstvá SR
vo Vrátnej



16

Lanovkár
Lacko Gardošik

Prihovor	2
Náš hosť	3
Svet lanoviek	
50 rokov lanovky na Krížnu	4
Posledná jazda lanovky	6
Z činnosti združenia	
Školenie vodičov SPV	7
Oznamy a informácie	
9. valné zhromaždenie ZCR SR	8
Vyhlásenie ZCR SR	9
Kitzbühel – článok z ISR	10
Konference horských stredísk ČR	12
Heritage Hotels of Europe	13
Lyžiarske stredisko na predaj	13
Zo života našich stredísk	
Majstrovstvá SR vo Vrátnej	14
Oznamy a informácie	
Nestor cestovného ruchu na Orave	15
Lanovka na predaj	15
Lanovkári, ako ich nepoznáme	
Lacko Gardošik	16
Lanové dráhy	
Leitner	18
Doppelmayr	20
Snežné pásové vozidlá	
Prinoth	23
Kässbohrer – Termont	24
Zasnežovacie systémy	
Supersnow	28
TechnoAlpin	30
Svet lanoviek	
Nová lanovka na Kopřivné	31

Inzerenti čísla:

TECHNOALPIN	str. 2
AUTORAŠTER	str. 9
SUPERSNOW	str. 17

DOPPELMAYR	obálka str. 1
LEITNER	obálka str. 2
KÄSSBOHRER	obálka str. 3
MDV SR	obálka str. 4

2 • 2018

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

Jakob "Jack" Falkner, Sölden AG

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



Príhovor

Milí čitatelia, keď sme začínali pripravovať v rámci podujatia Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov tohtoročné stretnutie lanovkárov, premýšľali sme o programe, ktorým by sme oslovili čo najviac účastníkov stretnutia. Keďže od apríla t. r. nadobudlo účinnosť nariadenie Európskeho parlamentu a rady 2016/424 o lanových zariadeniach a zrušení smernice 2000/9/ES, aj napriek tomu, že sme sa tejto téme už informatívne venovali na Dňoch lanoviek a lyžiarskych vlekov v roku 2016, rozhodli sme sa prezentovať uvedenú problematiku aj počas tohtoročných Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, pretože uvedené nariadenie dospelo k zásadným zmenám oproti zrušenej smernici 2000/9/ES. Chceme upozorniť aj na niektoré dôležité ustanovenia vyhlášky MDPaT SR č. 250/2010 o stavebnom a technickom poriadku dráh, upravujúcej podmienky prevádzky lanových dráh používaných pred 15. septembrom 2010. Pre prevádzkovateľov lanových zariadení je rozhodujúcou zmenou to, že predmetné nariadenie by sa na rozdiel od zrušenej smernice malo uplatňovať na lanových zariadeniach navrhnutých na prepravu osôb, ktoré sa používajú najmä v strediskách cestovného ruchu umiestnených vo vysokých nadmorských výškach, na zariadeniach mestskej dopravy alebo na športových zariadeniach. Lanové zariadenia pritom predstavujú najmä systémy, ako sú pozemné lanovky, obežné a kyvadlové lanovky a lyžiarske vleky. Zároveň by sa toto nariadenie malo

uplatňovať v celom rozsahu len na nové lanové zariadenia, na úpravu lanových zariadení, ktoré si vyžadujú nové povolenie, a na subsystémy a bezpečnostné komponenty, ktoré sú pri uvedení na trh Únie novinkou.

Nariadenie sa naopak neuplatňuje na premiestňovanie lanových zariadení inštalovaných na území Únie ani na premiestňovanie subsystémov alebo bezpečnostných komponentov, ktoré boli zabudované do takýchto zariadení, okrem prípadov, ak je takéto premiestňovanie spojené s podstatnou úpravou lanového zariadenia.

Nariadenie by tiež nemalo mať vplyv na právo členských štátov Únie pri udeľovaní povolení na výstavbu lanových zariadení, na kontrolu týchto zariadení pred ich uvedením do prevádzky a ich monitorovanie počas prevádzky. Keďže aj staršie lanové zariadenia, ktoré boli inštalované na území Únie a môžu byť premiestnené, ako aj lanové zariadenia historického a kultúrneho významu, ktoré majú hodnotu ako dedičstvo, musia spĺňať vysokú úroveň ochrany zdravia a bezpečnosti osôb a majetku, členské štáty by mali regulovať inštaláciu a prevádzku takýchto lanových zariadení prostredníctvom svojich vnútroštátnych právnych predpisov.

Milí lanovkári, dovoľujem si vás aj touto cestou srdečne pozvať na už 47. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov do Jasnej, kde sa dozviete o niektorých zmenách týkajúcich sa lanových zariadení podstatne viac. Zároveň by som vám chcel zaželať všetko dobré a veľa chuti do nastávajúcej zimnej sezóny.

Miroslav Grešo

Nadšenec lanových dráh a lyžiarskych vlekov Ján Palinský z Košíc zbiera fotografie a akékoľvek materiály k OHDZ Doppelmayr, Girak, Leitner, Metasport, Michálek, Poma, Slovšport, Tatrapoma, Translift, Transporta, Turdus a ďalších.

Kontakt: jan.palinsky@gmail.com, tel.: 0901 752 252

Náš hosť

Ing. Martin Paško je majiteľom lyžiarskeho strediska Bachledka Ski & Sun a bývalý aktívny športovec – venoval sa najmä basketbalu a lyžovaniu. Je starostlivým otcom dvoch synov, ktorí tiež pretekársky lyžujú. Inšpiráciu pre svoje podnikanie nachádza aj na cestách v zahraničí.

*** Pán Paško, kedy a prečo ste sa rozhodli vstúpiť do podnikania v cestovnom ruchu, konkrétne do lyžiarskeho biznisu?**
- Išlo o čisto emotívne rozhodnutie v roku 2006. Nebolo racionálne premyslené a chýbal mu akýkoľvek biznis plán. Dozvedel som sa, že telovýchovná jednota chce predať svoj lyžiarsky areál spolu s nehnuteľným majetkom v Jezersku. Bola v tom aj drevenica, v ktorej robili chatárov moji starí rodičia, ja som v nej trávil prázdniny a časť svojho detstva. Keďže sa to kupovalo v decembri, po „prežití“ prvej zimy som sa s tímom ľudí zamýšľal nad budúcnosťou tohto areálu. Rozhodli sme sa doň investovať s víziou vybudovať celoročné stredisko cestovného ruchu nadregionálneho významu.

*** Počas tých 12 rokov sa vám podarilo stredisko výrazne pozdvihnúť a dostať na úroveň TOP stredísk v SR. Ako by ste zhodnotili tento proces z pohľadu podpory, najmä zo strany štátu, prípadne administratívnych prekážok počas realizácie jednotlivých investičných akcií?**

- Aj napriek tomu, že stredisko existuje od roku 1974 a nenachádza sa na území národného parku, získanie akéhokoľvek stavebného povolenia bol vždy zložitý, náročný a hlavne dlhodobý proces. Jedinú podporu ponúkali programy Európskej únie, ktoré však mali často na pomery Slovenska nerealizovateľné podmienky, ako napríklad predkupné právo na pozemky formou farchy a iné. Neochota bánk financovať projekty v cestovnom ruchu tiež rozvoju neprospeje.

*** Čo by ste vy osobne odporučili pre podporu cestovného ruchu na Slovensku v oblasti legislatívnych zmien, marketingovej podpory či rozvoja zamestnanosti v cestovnom ruchu?**



- Podpora by mala smerovať prioritne do destinačných projektov nadregionálneho významu – akvaparkov, lyžiarskych stredísk, hradov, kultúrnych pamiatok... Myslím si, že destinácie sú už na Slovensku slušne vyprofilované. Zamerať sa v podpore hlavne na infraštruktúru, vďaka ktorej bude možná destinácia dlhodobo rozvíjať. Nie som zástancom podpory budovania a obnovy penziónov a hotelov. A ak, potom nie na zložité projekty, ale len v podobe jednoduchšej podpory za vybudované lôžka v určenom štandarde. Inak takáto podpora pôsobí na trhové ceny deštruktívne. Podpora investícií do projektov cestovného ruchu nadregionálneho a národného významu má dlhodobý multiplikačný efekt. Pritiahne malých investorov, poskytne prostredie na zriadenie nových prevádzok, poskytovanie ďalších služieb a vytvára nové možnosti na samozamestnávanie obyvateľov z regiónu. Dnes už nemusíme chodiť za hranice, aby sme sa o tom presvedčili. Liptov je toho výborným príkladom aj u nás doma. Pracovná sila v službách, jej kvalita a množstvo sú problémom už roky, nielen posledné obdobie, keď sa o tom hovorí

v médiách. Tak ako štáty Európskej únie otvorili pracovný trh pre nás, musíme i my otvoriť pracovný trh pre iných. Na Slovensku je stále problematické získať zamestnancov mimo Európskej únie, pričom v cestovnom ruchu chýbajú ľudia ešte viac ako vo fabrikách. V rámci zamestnanosti musí tiež fungovať konkurenčný boj. Kvalita a kvantita pracovnej sily, ktorá tu ostala, z veľkej časti nie je postačujúca, čo sa odzrkadľuje v kvalite služieb, ktoré dokáže poskytnúť. Preto je veľmi dôležité vyrovnať podmienky s okolitými štátmi. Za veľkú škodu považujem neprijatie návrhu na podporu domáceho cestovného ruchu. Slovákov naučili tráviť dovolenku na Slovensku až „turbulentné časy“ v arabských krajinách. Pritom v susednom Poľsku funguje jednoduchý a veľmi efektívny systém podpory domáceho cestovného ruchu formou poukážok na rekreáciu. Zaviedli ho v čase krízy, a keďže sa potvrdili očakávané pozitívne efekty na všetky strany, nemajú ho dôvod rušiť. Zamestnávateľ môže dať zamestnancom poukážky na rekreáciu v určitej maximálnej hodnote, pričom sú oslobodené od dane a odvodov. Štát

však dostane z poskytnutej služby DPH. Človek službu využije aj s rodinou, čo zvýši jeho celkový výdavok a následne zvýši aj odvod štátu z daní. U nás tento návrh neprešiel. Cestovný ruch má pritom veľký význam pre národnú ekonomiku a zamestnanosť hlavne v oblastiach s nerozvinutým priemyslom. Zamestnáva obyvateľov v množstve malých firiem, nehrozí odchod investorov do krajiny s nižšími výrobnými nákladmi ani následná strata zamestnania pre tisíce ľudí.

*** V tomto roku nová desaťmiestna kabínová lanovka nahradí vo vašom stredisku starú trojsedačkovú lanovku, ktorá opäť výrazne pozdvihne kvalitu strediska. Aké novinky môžu návštevníci strediska očakávať do budúcnosti?**

- V Bachledke sa snažíme neustále pracovať na zvýšení kvality poskytovaných služieb. Týmto smerom plánujeme posúvať stredisko aj tento rok, aj ten budúci, aj ďalšie roky. Jednoducho chceme zlepšovať kvalitu existujúceho

a investovať do služieb podľa požiadaviek zákazníkov. Aj keď sa snažíme predbehnúť požiadavky a vybudovať niečo skôr, ako sa objaví reálna potreba, pre už spomínaný povoľovací proces potrebujeme pripravovať investície dlhodobo dopredu. Stredisko cestovného ruchu si podľa mňa vyžaduje nikdy nekončiaci proces rozvoja. Vždy bude čo zlepšovať. Už len nájsť primerané tempo rozvoja, aby to nebola kvantita na úrok kvality.

Za rozhovor ďakuje M. G.

V júni sme si pripomenuli 50 rokov od začiatku výstavby jednej z našich najznámejších sedačkových lanových dráh, situovanej v pôsobivej prírodnej scenérii Veľkej Fatry.

Pozornejší čitateľ si nepochybne uvedomil, že ide o výročie viac či menej symbolické, pretože sedačková lanovka Turecká – Krížna, o ktorej je reč, zanikla ešte začiatkom 90. rokov minulého storočia, a aj napriek neskorším plánom v tejto lokalite žiadna nová lanová dráha nepribudla. Lanovku začali stavať 15. júna 1968 a po trojročnej výstavbe v náročnom horskom teréne s mimoriadnym prevýšením (730 m) a dĺžkou (2 064 m) bola slávnostne uvedená do prevádzky 17. novembra 1971. Presný dátum ukončenia prevádzky sa nezachoval, niektoré zdroje uvádzajú ako poslednú zimnú sezónu 1991/1992. Lanovku následne demontovali, zachovali sa len budovy staníc (horná stanica 4. novembra



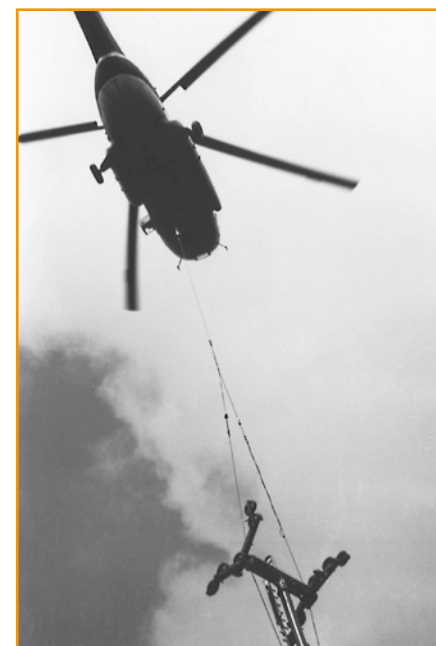
Vykopané základové ryhy pre budovu dolnej stanice v Tureckej



Rastie budova dolnej stanice

2005 vyhorela). Podrobné technické parametre lanovky boli zverejnené v časopise *Lavex info* č. 3/1992. Prostredníctvom historických fotografií, publikovaných vôbec po prvý raz, sa teraz presuňme o 50 rokov späť a pripomeňme si realizáciu tohto technického diela. Snímky sa k našim čitateľom dostávajú najmä zásluhou Martina Vajsa, iniciátora výstavby, budovateľa a dlhoročného náčelníka lanovej dráhy, ktorý na lanovke pôsobil od začiatku výstavby až do roku 1988 a proces výstavby poctivo fotograficky dokumentoval. Združenie LAVEX pánovi Vajsovi, nielen za aktivity v Tureckej, udelilo pri príležitosti 30. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov vyznamenanie Za zásluhy o rozvoj lanovej dopravy na Slovensku. Pri tejto príležitosti nášmu časopisu poskytol aj rozhovor (*Lavex info* č. 1/2002).

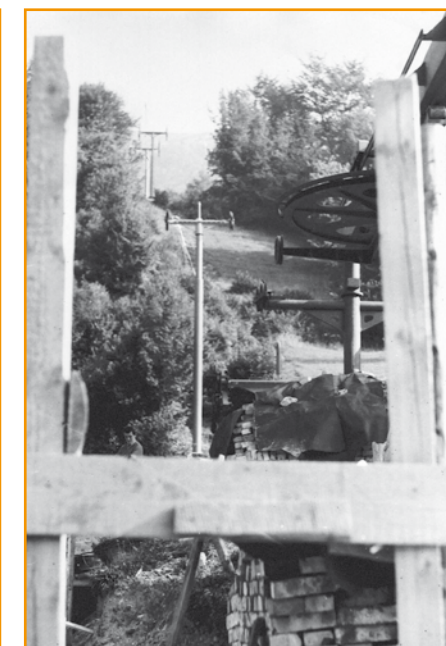
Ing. Andrej Bisták



Montáž podpier vrtuľníkom



Podpera č. 34 po osadení



Pohľad z rozostavanej dolnej stanice na trasu lanovky po montáži strojového zariadenia



Montáž podpier vrtuľníkom



Tlačná podpera č. 8 za budúcou medzistanicou Salašky po roztiahnutí a osadení dopravného lana, v pozadí pripravené sedačky



Po montáži strojového zariadenia pokračuje výstavba budovy hornej stanice



Pohľad z hornej stanice lanovky s jej charakteristickou panorámou už počas prevádzky

Dňa 11. marca 2018 absolvovala trojsedačková lanovka TS 3, premávajúca od roku 1986 z Bachledovej doliny, svoju poslednú, rozlúčkovú jazdu.

V onú marcovú nedeľu sa priaznivci lyžovania, turisti a priatelia lanoviek mali možnosť slávnostne rozlúčiť s touto lanovkou.

Lanovka premávala v stredisku na trase Bachledova dolina – hrebeň Spišskej Magury. Jej výstavbou sa podstatne zvýšila úroveň lyžovania v tomto stredisku. V tom čase sa už lyžovalo v Ždiari i Jezersku, ktoré obsluhovali lyžiarske vleky. Počas prvých rokov prevádzky sa lyžovalo len na prírodnom snehu, lyžiarska sezóna bola preto krátka. Trvala približne 1 – 2 mesiace v roku. Neskorším dobudovaním zasnežovania sa sezóna predĺžila na 3 až 4 mesiace.

V roku 2007 stredisko odkúpila spoločnosť IMMOBAU, s. r. o., ktorá lanovku i celé stredisko v roku 2009 zmodernizovala. Vymenili sa sedačky, dobudoval sa pohyblivý pás pri nástupe, vynovila všetka elektronika. Od roku 2011 začala lanovka prepravovať turistov a cyklistov aj počas leta. Od septembra 2017 je otvorením „Chodníka korunami stromov“ v prevádzke celoročne. Odkedy ju prevádzkuje spoločnosť IMMOBAU, s. r. o., prepravila približne jeden milión návštevníkov.

Na svoj vek je sedačková lanovka stále



v perfektnom stave, no nároky i počet lyžiarov a návštevníkov stále rastú. Rozhodli sme sa preto vymeniť v tomto roku sedačkovú lanovku za modernú 10-miestnu kabínkovú lanovku Leitner GD10, ktorú chceme spustiť do prevádzky v priebehu tohto roku. So sedačkovou

lanovkou sa teda priaznivci lyžovania a turisti slávnostne rozlúčili v nedeľu 11. marca 2018, keď absolvovala svoju poslednú jazdu. Následne bola rozobratá a ponúknutá na predaj.

M. Múdra, Bachledova dolina

Z činnosti združenia

Školenie vodičov snežných pásových vozidiel

Počas zimnej sezóny LAVEX zaznamenal enormný záujem o školenie vodičov snežných pásových vozidiel. Okrem lyžiarskych stredísk prejavila záujem o školenia vodičov snežných pásových vozidiel, snežných skútrov a motorových štvorkolek aj spoločnosť TOWERCOM, a. s., ktorá prevádzkuje po Slovensku televízne a rozhlasové vysielacie.

A práve v súvislosti s pohybom týchto vozidiel v teréne a po prístupových cestách k vysielacím, po ktorých sa pohybujú, niekoľkokrát od účastníkov školenia vzišla otázka, aké doklady musí mať vodič takéhoto vozidla pri sebe a či ich môže kontrolovať aj príslušník Policajného zboru.

LAVEX ako oprávnené vzdelávacie zariadenie na školenie vodičov snežných pásových vozidiel má v učebných osnovách spracovanú predovšetkým problematiku bezpečnosti pri práci a pri prevádzke, údržbe a opravách týchto vozidiel, problematiku ochrany životného prostredia a, samozrejme, bezpečnostno-prevádzkových predpisov výrobcu. Pretože aj v lyžiarskych strediskách sa vodiči snežných pásových vozidiel môžu ocitnúť pri výkone činnosti na miestnej či účelovej komunikácii, resp. parkovisku, LAVEX sa obrátil na kompetentných, t. j. Prezídium Policajného zboru – odbor dopravnej polície, o zaujatie stanoviska k uplatňovaniu zák. č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke pri pohybe snežných pásových vozidiel na pozemných komunikáciách, ktoré sú podľa zák. č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách zaradené medzi miestne a účelové komunikácie. Podľa uvedeného zák. č. 135/1961 Zb. § 4b miestne komunikácie sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zavedené do siete miestnych komunikácií. Účelovými

komunikáciami sú v zmysle § 22 zákona najmä poľné a lesné cesty, príchodové cesty k zárodom, staveniskám, lomom, baniam, pieskovniam a k iným objektom, ako aj cesty v uzavretých priestoroch a objektoch.

Pravidlá cestnej premávky, práva a povinnosti osôb v súvislosti s cestnou premávkou v zmysle zák. č. 8/2009 Z. z.

o cestnej premávke platia na verejných aj neverejných pozemných komunikáciách, ktoré sú určené pre cestnú premávku, teda i na pozemných komunikáciách na súkromných pozemkoch či v uzavretých areáloch alebo objektoch. Zák. č. 8/2009 Z. z. nerozlišuje, či ide o súkromný, alebo obecný pozemok pozemnej komunikácie, alebo či ide o verejnú prístupnosť alebo neprístupnosť pri používaní týchto pozemných komunikácií.

O cestnú premávku nejde napr. vtedy, ak pozemné komunikácie sú určené na prevádzkovanie autoškoly, na ktorých sa vykonáva výcvik žiadateľov o vodičské oprávnenie, alebo sú vybudované pre cestné preteky.

Na základe uvedených skutočností vyplýva, že ak ide o cestnú

premávku na neverejných účelových komunikáciách, ale určených pre cestnú premávku, t. j. pre všeobecné používanie účastníkmi cestnej premávky, potom neverejná účelová komunikácia spadá pod pôsobnosť zákona č. 8/2009 Z. z. a je možný postup príslušného správneho orgánu či orgánu obhajujúceho konkrétny daný priestupok v cestnej premávke vo veci posudzovania priestupku a ukladania sankcie.

Ing. Miroslav Grešo



Dňa 6. marca 2018 sa v hoteli Holiday Inn v Bratislave konalo 9. valné zhromaždenie Zväzu cestovného ruchu Slovenskej republiky. Správu o činnosti zväzu predniesol jeho prezident Mgr. Marek Harbulák.

Rokovanie 9. valného zhromaždenia Zväzu cestovného ruchu SR otvoril a viedol prezident zväzu Mgr. Marek Harbulák. Privítal prítomných zástupcov všetkých členov ZCR SR a potom pristúpil k prerokovaniu jednotlivých bodov programu valného zhromaždenia.

Po úvodnom príhovore prezident zväzu oboznámil prítomných členov s programom rokovania, ktorý bol zaslaný s pozvánkou, a vyzval prítomných delegátov na prípadné doplnenie programu. Keďže neboli vznesené žiadne ďalšie návrhy a pripomienky, prezident dal odhlasovať program. V úvodnej časti rokovania valného zhromaždenia bola ešte zvolená mandátna a návrhová komisia a potom už prezident zväzu predniesol správu o činnosti za rok 2017. Prezident zväzu Mgr. Marek Harbulák konštatoval, že činnosť Zväzu cestovného ruchu SR a jeho orgánov, predovšetkým prezídia a dozornej rady, sa v uplynulom roku riadila uzneseniami a závermi 7. valného zhromaždenia ZCR SR, stanovami ZCR SR, rokovacím poriadkom prezídia, plánom činnosti ZCR SR na rok 2017 a operatívnymi úlohami z uznesení prezídia. V úvode sa venoval vyhodnoteniu úloh, ktoré boli uložené prezídiu 7. valným zhromaždením. V ďalšej časti správa prezentovala plnenie priorít na

rok 2017, z ktorých dominovali najmä: aktívne presadzovanie úloh a opatrení na podporu dopytu a ponuky, definovaných v Stratégii rozvoja cestovného ruchu na roky 2014 – 2020, presadzovanie opatrení na znižovanie administratívnej záťaže, vytvorenia samostatnej organizá-

cie s cieľom podpory prezentácie a propagácie Slovenska a výkon štátnej správy vo vzťahu k cestovnému ruchu a napokon aktívne vplyvanie na zlepšenie vízovej politiky. Veľkú pozornosť venoval prezident zväzu otázke legislatívy, kde všetky návrhy a pripomienky k legislatívnym zmenám sa uplatňujú prostredníctvom Republikovej únie zamestnávateľov a jej členstva v rôznych odborných či expertných komisiách.

Z množstva pripomienkovaných predpisov okrem mnohých ďalších vyberáme:

- novelu zákona o miestnej dani a poplatkoch – zmena sa týkala platcu dane za ubytovanie,
- novelu zákona o dani z príjmov – novela zaviedla niektoré návrhy na podporu kúpeľného cestovného ruchu,
- novelu autorského zákona – z dôvodu aplikácie tzv. marakešskej smernice do autorského zákona,
- tvorbu zákona o zájazdoch a spojených cestovných službách – týkal sa transpozície európskej smernice do národnej legislatívy,
- novelu Zákonníka práce – týkala sa zavedenia nových príplatkov za prácu v noci, počas štátnych sviatkov či víkendov,
- novelu zákona o odbornom vzdelávaní a príprave – s požiadavkou zväzu na zvýšenie finančnej motivácie pre malých a stredných zamestnávateľov,
- novelu zákona o podpore cestovného ruchu – odstránenie zbytočných administratívnych prekážok.

Správu o hospodárení taktiež prezentoval prezident zväzu. Delegátov valného zhromaždenia informoval, že predmetnú správu v súlade so stanovami schválilo Prezídium ZCR SR na svojom 84. zasadnutí. Prehľad o príjmoch a výdavkoch bol spracovaný v tabuľke Čerpanie rozpočtu



ZCR SR v roku 2017, ktorá bola prílohou predmetnej správy.

S poukázaním na čl. 13 stanov ZCR SR požiadal prezident zväzu predsedu Dozornej rady ZCR SR, aby oboznámil prítomných delegátov so správou dozornej rady. Dozorná rada konštatovala, že v sledovanom období nebolo kontrolnou činnosťou zistené žiadne porušenie platných stanov ZCR SR ani porušenie pravidiel hospodárnosti a efektívnosti pri nakladaní s jeho prostriedkami. Účtovníctvo ZCR SR je vedené prehľadne a zodpovedá skutočnosti, príjmy a výdaje sú riadne doložené. Dozorná rada oceňuje dosiahnutý výsledok hospodárenia s prebytkom. V závere predsedu dozornej rady Radúz Dula vyzval všetkých členov na aktívnu účasť pri plnení cieľov a prijatých úloh, a to aj pravidelnou účasťou na zasadnutiach Prezídia ZCR SR v zmysle plánu zasadnutí.

V ďalšom bode rokovania 9. valného zhromaždenia prezident zväzu predstavil a okomentoval návrh rozpočtu zväzu na rok 2018, ktorý bol schválený prezídiom zväzu uznesením č. 9/2018 na 84. zasadnutí.

V rôznom sa prezentovalo niekoľko zaujímavých príspevkov, za ktoré prezident zväzu vyslovil vďaka, a po predložení a schválení návrhu uznesení prezident zväzu poďakoval účastníkom za aktívnu účasť na rokovaní a rokovanie ukončil.

M. G.

Vyhlasenie Zväzu cestovného ruchu SR k stretnutiu s predsedom NR SR Andrejom Dankom

Zväz cestovného ruchu SR víta aktívny záujem predsedu NR SR Andreja Danku o slovenský cestovný ruch a jednotnú prezentáciu Slovenskej republiky v zahraničí, o čom sa rokovalo na pracovnom stretnutí s predstaviteľmi tohto odvetvia 30. mája 2018 v priestoroch Bratislavského hradu.

Potenciál cestovného ruchu pre ekonomiku Slovenska je nezanedbateľný a pri nastavení lepších podmienok na podnikanie dokáže byť cestovný ruch jedným z pilierov slovenskej ekonomiky a motorom jej ďalšieho rastu.

Prezident ZCR SR Marek Harbulák na stretnutí zdôraznil, že cestovný ruch tvorí široké spektrum služieb, ktoré poskytujú tisíce živnostníkov, malých i stredných podnikateľov. Služby v cestovnom ruchu je potrebné vnímať ako odvetvie, ktoré na seba viaže mnoho ďalších odvetví a služieb, počnúc produkciou farmárov až po digitálne služby IT spoločností.

Predseda Národnej rady SR Andrej Danko na pracovnom stretnutí predstavil už konkrétne návrhy na podporu domáceho cestovného ruchu. Ide o zníženie sadzby DPH v ubytovaní na 10 percent a zavedenie rekreačných poukážok, najprv pre zamestnancov.

ZCR SR i ostatní zástupcovia branže skonštatovali, že ide o prvé systémové nástroje na cieľnú podporu rozvoja cestovného ruchu na Slovensku po takmer 20 rokoch. Ich zavedenie bude prínosom nielen pre podniky cestovného ruchu, ale prispieju k rozvoju zamestnanosti, investícií a predovšetkým kvality samotných služieb cestovného ruchu a rozvoju regiónov. Práve v regiónoch je veľký potenciál na rozvoj turizmu. Ako konštatoval štátny tajomník ministerstva dopravy Peter Ďurček, v niektorých častiach Slovenska je to jediné odvetvie, ktoré udržuje zamestnanosť.

Andrej Danko ako predseda SNS preroko-

val už tieto návrhy s koalíčnými partnermi, ktorí k nim nemajú výhrady. Predseda NR SR sa tiež vyjadril, že považuje za krok späť zrušenie agentúry pre cestovný ruch a je za vytvorenie novej inštitúcie, prípadne ministerstva, ktoré by zastrešovali oblasť cestovného ruchu a prípadne i športu. Zväz cestovného ruchu SR vníma pozitívne kontinuálny záujem predsedu NR SR Andreja Danku o ďalšiu diskusiu k potrebám cestovného ruchu, ktorá bude na pripravovanej odbornej konferencii k cestovnému ruchu v najbližšom období. Prezident ZCR SR Marek Harbulák za organizácie a zväzy združené v ZCR SR považuje toto stretnutie ako prelomové, keď sa vďaka osobnej angažovanosti predsedu NR SR Andreja Danku začínajú riešiť potreby členských organizácií presne v intenciách plánov, tzv. 9 priorít, ktoré ZCR SR presadzuje do roku 2020.

ZCR SR

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

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

www.autoraster.sk

AUTO RASTER®

ARCTIC CAT®



Ve stredu 3. ledna 2018 zasáhl nečekaně silný poryv větru na 1. úseku lanovky Hornbahn v Kitzbühelu prázdnou kabinu jedoucí směrem nahoru a v místě vjezdu do mezistanice ji zaklínil do vjezdových svodidel (trychtýře), což mělo za následek nutnost evakuovat 24 lyžařů. Naštěstí nebyl nikdo zraněn, ale došlo k poškození lanovky. Zvládnutí této mimořádné situace od záchranné akce přes komunikaci, opravu lanovky až po její opětovné uvedení do provozu dne 8. ledna 2018 ráno proběhlo příkladným způsobem.

Lanovka Hornbahn provozovatele Bergbahn AG Kitzbühel vede ve dvou na sebe navazujících úsecích na Kitzbüheler Horn a je jediným zařízením zpřístupňujícím tento vrchol. Mimořádná událost z 3. ledna 2018 tak znamenala totální výpadek celé lanovky a tomu také odpovídala potřeba rychlého a kompetentního odstranění škod. Před tím, než se budeme podrobně zabývat opravou lanovky, bychom rádi na tomto příkladu ukázali okolnosti vzorného zvládnutí celé události od jejího nahlášení přes záchrannou akci až po komunikaci a opětovné uvedení lanovky do provozu. Tyto detaily jsme zjišťovali u jejího výkonného ředitele Dr. Josefa Burgera a technického vedoucího Floriana Wörgettera. Oba se shodli na tom, že společná pomoc začíná mnohem dříve než až při vzniku mimořádné události. Všichni zúčastnění nacvičují mimořádnou situaci a jsou rozsáhle proškolení, aby každý přesně věděl, co má dělat. Zahnuje to jednak opakovaná rozsáhlá cvičení se všemi zúčastněnými záchrannými složkami, jakož i cvičení samotných lanovkářů. Společnost Bergbahn AG Kitzbühel má kromě toho přímo ve firmě vyškoleného specialistu na záchranné akce, který své spolupracovníky průběžně školí. Bez ohledu na to je potřebné také profesionální záchranné zařízení. Bergbahn AG Kitzbühel má standardizované záchranné sady od firmy Immos.

Výkonný ředitel Burger vysvětluje: „Mimořádná událost na 1. úseku lanovky

Hornbahn byla okamžitě nahlášena vedení provozu (náčelníkovi) a tím byl spuštěn celý řetězec varovných hlášení. To znamená, že naše vedení provozu neinformovalo jen vedení firmy, ale spustilo také okresní alarm horských záchrannářů, kterých se dostavila více než stovka. Samozřejmě také jednotlivé provozy Bergbahn AG Kitzbühel vyslaly své záchranné týmy, které byly na místě jako první. Kromě toho se dostavil Červený kříž, Alpská policie a hasiči z Kitzbühelu a Kirchbergu. Společnými silami pak následovala evakuace cestujících. Při tom bylo zcela zásadní, že evakuovaní hosté byli neustále doprovázeni záchrannáři a v dolní stanici se jich ujali pracovníci Červeného kříže.“ Jak nám sdělil technický vedoucí pan Wörgetter, velký význam mělo také

zjišťování totožnosti evakuovaných: „Jednoznačné zjištění identity zachraňovaných cestujících proběhlo už v kabinách a bylo zaznamenáno. Je důležité, že toto kompletní šetření měly k dispozici všechny záchranné složky. To zajistilo, že každý cestující obdržel v dolní stanici svoje vlastní lyže a hole a nedošlo k nežádoucí záměně nebo ztrátě sportovního vybavení. Podle předpisů je na záchranu cestujících přípustná doba 210 minut, my jsme evakuaci 24 cestujících zvládli za 130 minut.“

Proaktivní informování

Společnosti Bergbahn AG Kitzbühel se velmi osvědčilo oddělení komunikačního centra od vedení záchranné akce tak, aby mohla evakuace probíhat zcela nerušeně: „Byli jsme venku u vedení záchranné



Kitzbühel, Hornbahn I, 3. ledna 2018: V důsledku nečekaně silného poryvu větru byla kabinka jedoucí směrem nahoru natlačena do vjezdových svodidel mezistanice a následně se v této stanici zaklínila. Došlo k mechanickému poškození mezistanice a totální škodě na kabině, kterou bylo nutné stáhnout z provozu. (Foto: Bergbahn AG Kitzbühel/Florian Wörgetter)

KOMENTÁŘ

Markus Niedermayr, montér a servisní technik firmy Teufelberger-Redaelli:

„Jakmile nás Bergbahn AG Kitzbühel o události informovala, zapojili jsme okamžitě společnými silami všechny páky, abychom co nejrychleji získali potřebný kus 300 m lana pro vpletení na místo poškozeného dopravního lana. Potom jsme v úzké spolupráci s Bergbahn AG Kitzbühel a firmou Kogler zapletli nový kus lana s původním dopravním lanem. U firmy Teufelberger-Redaelli jsme už sehraný tým a také spolupráce se všemi dalšími zúčastněnými fungovala bezvadně.“



V důsledku zaklínění kabiny, resp. spínacího aparátu ve stanici utrpělo dopravní lano řadu zlomů drátů. (Foto: Bergbahn AG Kitzbühel/Florian Wörgetter)

akce a podávali jsme průběžně našemu marketinkovému oddělení nejnovější informace o průběhu akce,“ říká výkonný ředitel Burger. Kromě toho informovaly Bergbahn AG Kitzbühel média okamžitě, jakmile získaly o situaci přehled. K tomu pan Burger dodává: „Je důležité, abychom měli vždy v komunikaci s médii navrch tak, aby tato komunikace probíhala podle našich představ.“



Bergbahn AG Kitzbühel: Technický vedoucí Florian Wörgetter (vpravo) a Michael Hetzenauer, vedoucí provozu (náčelník) lanovek Kitzbüheler Horn, v dolní stanici Hornbahn. (Foto: Claudia Mantona)

Znovuvedení lanovky do provozu

Po sledu postupů zajišťujících bezchybnou evakuaci cestujících měla prioritu oprava 1. úseku lanovky Hornbahn a její znovuvedení do provozu. Příčinou mimořádné události byl nečekaně silný poryv větru, který natlačil prázdnou kabinu při vjezdu do mezistanice do vjezdových svodidel (tzv. trychtýře), kde se kabina následně zaklínila. Došlo k mechanickému poškození mezistanice, které skupina Doppelmayr/Garaventa co nejrychleji opravila. Vůz (kabina) lanovky byla zcela poškozena a musela být stažena z provozu. Zaklíněním kabiny, resp. spínacího aparátu ve stanici došlo rovněž k neopravitelnému poškození dopravního lana: „Dopravní lano

(6-pramencové o průměru 45 mm) vykazovalo v místě uchycení spínacího aparátu řadu zlomů drátů, což si vynutilo výměnu poškozeného úseku lana. K tomu byl potřeba vplest 300 m dlouhý kus lana, tzv. bypass, kterým se nahradil poškozený úsek lana. Potřebný kus lana totožné konstrukce pro nás v nejkratším možném termínu zorganizovala firma Teufelberger-Redaelli společně s firmou Kogler. Potřebný kus lana jsme získali od společnosti Aberg-Hinterthal Bergbahn AG z Maria Alm am Steinernen Meer. Díky intenzivní spolupráci s oběma firmami a s nasazením našich šestnácti zaměstnanců bylo poškození lana v co nejkratší době opraveno vpletením nového kusu lana tak, že už v pondělí 8. ledna mohla lanovka Hornbahn být znovu uvedena do provozu. Dozorčí orgán pro lanové dráhy na BMVIT (Spolkové ministerstvo pro dopravu, informace a technologie) se choval velmi kooperativně. Mag. Jörg Schröttner a Dipl.-Ing. Peter Sedivy byli pro nás vždy dosažitelní a velmi nás podporovali,“ zdůraznil technický vedoucí Florian Wörgetter na závěr.

Claudia Mantona
(Přetištěno se svolením časopisu ISR
– Internationale Seilbahn-Rundschau.
Překlad Roman Gric)

Dne 23. května 2018 se konal již 19. ročník konference horských středisek České republiky. Jejím pořadatelem byly Sitour Česká republika, s. r. o., a Asociace horských středisek ČR ve spolupráci s partnerem konference, kterým byla společnost Doppelmayr lanové dráhy, spol. s r. o. Letošním tématem konference byly klíčové faktory rozvoje horských středisek.

Konferenci zahájil jednatel společnosti Sitour Česká republika Milan Jurdík, který zároveň celou konferenci moderoval. Úvodní slovo pronesl za Asociaci horských středisek ČR Miloš Kratochvíl. V první polovině programu konference zhodnotil Milan Jurdík současné a budoucí trendy v oblasti informačních systémů v horských střediscích. Na téma marketingových aktivit pro české hory promluvil Martin Šlajchrt, manažer oddělení Produkt management agentury CzechTourism. Alexandra Rudyšarová, generální ředitelka Svazu obchodu a cestovního ruchu ČR, prezentovala aktivity svazu v oblasti cestovního ruchu a zároveň také společně s Milanem Jurdíkem slavnostně vyhodnotila denní zpravodajství z českých lyžařských areálů a předala jim jednotlivá ocenění. Vzácnými hosty konference byli zástupci Olympiaregionu Seefeld in Tirol, Werner Frießer, starosta

města Seefeld in Tirol a CEO Rosshütte Bergbahnen, a Elias Walser, ředitel

Tourismusverbandu Olympiaregionu Seefeld in Tirol. Oba pánové seznámili přítomné s fungováním Olympiaregionu Seefeld, kde se v roce 2019 uskuteční MS v klasickém lyžování. Informovali o rozvoji tohoto areálu za poslední dva roky a také pohovořili na téma marketingu, produktů v letní i zimní sezoně, vztahu obce ke skiareálům v regionu a také o systému financování cestovního ruchu v Rakousku. V úvodu druhé poloviny konference promluvil ředitel Asociace horských středisek Libor Knot na téma Hlavní faktory ovlivňující rozvoj horských středisek a shrnul pozitivní i negativní za uplynulý rok. Hostem druhé poloviny konference byla Renata Králová, ředitelka odboru cestovního ruchu Ministerstva pro místní rozvoj ČR, která byla i významnou součástí panelové diskuse, jež byla nosným bodem druhé poloviny konference. Panelové diskuse se zúčastnili ředitel SkiResortu Černá hora-Pec Petr Hynek, senátor a starosta Vrchlabí Jan Sobotka, ředitel Asociace horských středisek Libor Knot a zahraniční hosté z Olympiaregionu Seefeld Elias Walser a Werner Frießer. Hlavními tématy debaty byla podpora státu horským střediskům, národní

program podpory cestovního ruchu, zákon o podpoře cestovního ruchu, EU fondy, novela zákona o místních poplatcích a mnoho dalších zajímavých

témat. Do diskuse přispěli svými poznatky i jednotliví představitelé českých areálů a také předseda slovenského LAVEX-u Peter Nanky. Poznátka a zkušenosti rakouských hostů ze Seefeldu ke každému z témat byly velkým přínosem pro další rozvoj v oblasti lanové dopravy v České republice.

Konference se zúčastnilo 176 představitelů z řad českých lyžařských areálů, horských obcí a odborníků z oblasti lanové dopravy.

Sitour ČR



Milan Jurdík, konatel společnosti Sitour Česká republika, při otevření konference



Werner Frießer, starosta města Seefeld in Tirol



Účastníci konference

Na čele novej prestížnej asociácie stojí Slovák.

Vznik novej prominentnej hotelovej organizácie pre európsky cestovný ruch, Asociácie „Schlosshotels & Herrenhäuser“, „Historic Hotels of Slovakia“ a „Hungarian Castle Hotels Association“, spojil viac ako 100 historických hotelov v 9 krajinách. Sú medzi nimi umelecké a kultúrne historické skvosty ako zámok Leopoldskron v Salzburgu, secesný hotel Elizabeth v Trenčíne alebo zámok Szidónia v Röjtökmuzsaj neďaleko Neziderského jazera.

Touto exkluzívnou spolupracou dávajú traja zakladajúci prezidenti Eszter Gulyás (Maďarsko), Ján Svoboda (Slovensko) a Max Eidhuber (Rakúsko) silný signál: fúzia predstavuje novú celoeurópsku sieť hotelov, posilňujúcich kultúrny turizmus, ktorý čaká veľká budúcnosť. Z tejto spolupráce budú profitovať tak hotely, ako aj cestujúci.

Heritage Hotels of Europe v súčasnosti kombinuje hotely v Rakúsku, Maďarsku, Slovensku, Českej republike, Slovinsku,

Taliansku, Chorvátsku, Nemecko a Švajčiarsku. Architektonické diela ako zámok Leopoldskron v Salzburgu, zámok Schönbrunn s jeho Grand Suite vo Viedni, hotel Elizabeth či tatranské grandhotely sú rovnako atraktívne ako zámok Szidónia v Maďarsku alebo Villa le Barone v Toskánsku. Cieľom je ponúknuť širokú paletu historických hotelov po celej Európe. Pripravuje sa vstup ďalších nových krajín, aby bola ponuka ešte zaujímavejšia.

„Záujem turistov o špeciálne ubytovanie spojené s históriou a tradíciou rastie,“ zhodujú sa všetci traja iniciátori. Hotelieri sú nadšení spolupracou zameranou na podporu pobytov v historických budovách. To len podčiarkuje, že prvotriedna ponuka, autenticita a štýl v kombinácii s dobrým pomerom cena/výkon sú požadované viac ako kedykoľvek predtým. Či už je to rytiersky hrad, elegantný zámoček, ctihodný mestský palác alebo romantický kaštieľ – hotelieri ako dedičia historických pestovaných kultúrnych hodnôt pracujú na zachovaní originality budov a kvalitnom produkte cestovného ruchu. „Spojenie európskych hotelov



je pozvánkou na poznávanie histórie a kultúrneho dedičstva s presahom hraníc zjednotenej Európy,“ hovorí Ján Svoboda, prezident asociácie Heritage Hotels of Europe.

Kto je Ján Svoboda, prezident HHE

Ján Svoboda, hotelier s dlhoročnými skúsenosťami a množstvom ocenení (Hotelier roka 2015, World Luxury Hotel Awards 2016 a 2017, Historic Hotels of Europe Awards (2015 a 2016), European Boutique Hotel Award 2017), prezident asociácie Historické hotely Slovenska, viceprezident Zväzu cestovného ruchu SR a viceprezident Zväzu hotelov a reštaurácií SR, jediný člen European Hotel Managers Association zo Slovenska.

Lyžiarske stredisko na predaj

Relax Center Plejsy, jedno z najväčších východoslovenských lyžiarskych stredísk, leží vo Volovských vrchoch na okraji mesta Krompachy (vyše 8 800 obyv.), iba 45 km od Košíc a 42 km od Prešova. Tradícia lyžovania na Plejsoch sa datuje od roku 1952. Lyžiarske stredisko sa nachádza na severnom svahu Krompaškého vrchu (1025 m n. m.; v minulosti sa v tejto lokalite nachádzala aj rozhľadňa), svahy sú umelo zasnežované s priemernou výškou snehovej pokrývky 60 cm počas sezóny. Celý majetok strediska je skoncentrovaný v spoločnosti SKI Plejsy, a.s. Tá vlastní pozemky, osobné horské dopravné zariadenia a celú infraštruktúru. Relax Center Plejsy je jedným z mála stredísk prevádz-

kovaných na takmer výlučne vlastných pozemkoch. Medzi aktíva patrí takmer 30 ha pozemkov. Aj táto skutočnosť dáva perspektívy ďalšieho rozvoja lyžiarskeho strediska vrátane možnosti výstavby novej lanovej dráhy. Okrem toho sa v majetku spoločnosti nachádza šesť lyžiarskych vlekov, z nich najdlhší je TATRAPOMA H-210 s dĺžkou 1 392 m, snežné delá, dve snežné pásové vozidlá Kässbohrer (Pisten Bully 360, Pisten Bully 600) a ďalší majetok potrebný na prevádzku lyžiarskeho strediska. Plejsy v minulosti hostili niekoľko európskych pohárov. Návštevníkom je k dispozícii 9 umelo zasnežovaných zjazdových tratí rôznych náročností, občerstvenie a ubytovanie na



svahu, ski servis, požičovňa lyží a ďalšie služby pre lyžiarov. Výhodou lyžiarskeho strediska je parkovisko s kapacitou až 500 miest, ako aj možnosti ubytovania v hoteli Plejsy s kapacitou 186 lôžok. Stredisko má potenciál aj na vybudovanie letných voľnočasových atrakcií.

Kontakt: skiplejsy@plejsy.sk,
www.plejsy.sk

Spracoval Ján Palinský

V dňoch 28. a 29. marca 2018 sa po prvýkrát v stredisku Vrátna Malá Fatra konali majstrovstvá Slovenskej republiky v alpskom lyžovaní dospelých a juniorov, spojené s FIS pretekmi o Cenu Malej Fatry.

Obľúbená lokalita Paseky sa počas dvoch marcových dní premenila na dejisko majstrovstiev Slovenska v alpskom lyžovaní. Usporiadateľom pretekov bol Ski Club Vrátna, ktorý sa postaral o organizačné zabezpečenie pretekov a úpravu trate. Pretekári sa predstavili v dvoch disciplínach: v stredu 28. marca to bol obrovský slalom a nasledujúci deň pretekári súťažili v slalome. V pretekoch sa zúčastnili aj zvučné mená slovenskej reprezentácie. V obrovskom slalome to boli bratia Adam a Andreas Žampovci. Vo štvrtok sa v slalome predstavila jedna z najlepších svetových slalomárov, Petra Vlhová. Prvý deň pretekov sa niesol v znamení krásneho snežného počasia. V obrovskom slalome sa majstrom Slovenska stal Adam Žampa, druhé miesto obsadil Henrich Katrenič a na treťom mieste sa umiestnil Matej Falat. Medzi ženami zvíťazila Tereza Jančová, druhé miesto obsadila Kristína Saalová a tretie miesto patrí Tereze Kravcovej. V juniorskej kategórii mužov do 21 rokov prvé miesto obsadil Henrich Katrenič, druhé Adam Lasok a na treťom mieste skončil Filip Baláž. V kategórii juniorov U18 bol prvý Adam Lasok, druhý Filip Baláž a tretí Ján Sanitrár. V juniorskej kategórii žien do 21 rokov prvé miesto obsadila opäť Tereza Jančová, druhá skončila Tereza Kravcová, tretie miesto obsadila Nikola Fričová, ktorá ako jediná pretekárka dokončila preteky aj v kategórii junioriek U18. Jančová a Žampa zároveň

skončili na treťom mieste v pretekoch o Cenu Malej Fatry v zjazdovom lyžovaní. Cenu v mužskej kategórii získal Čech Ondřej Berndt a v kategórii žien to bola Polka Maryna Gasienicová-Danielová. Petra Vlhová v obrovskom slalome neštartovala. Druhý deň pretekov poznačilo daždivé počasie, ktoré však pretekárom nezabránilo vo výborných výkonoch. Fanúšikovia našich zjazdárov sa ne nechali odradiť a prišli do Vrátny podporiť svojich favoritov. Pozornosť pútala najmä naša reprezentantka Petra Vlhová, ktorá si v jej poslednom preteku sezóny v slalome žien odniesla majstrovský titul. Druhé miesto obsadila talentovaná Tereza Jančová a na treťom mieste sa umiestnila Zuzana Jakubčová. V slalome mužov zvíťazil Matej Falat, ktorý obhájil prvé miesto pred roka, keď sa preteky konali na Štrbskom Plese. Druhé miesto v slalome mužov obsadil Matej Prieložný a tretie patrí Vladimírovi Siráňovi. Žampovci v slalome neštartovali, lebo sa práve presúvali do USA. V juniorskej kategórii žien do 21 rokov sa na prvom mieste umiestnila opäť Tereza Jančová, druhé miesto obsadila Zuzana Jakubčová a tretie Nikola Fričová. V kategórii junioriek U18



Nestor cestovného ruchu na Orave

Publikácia charakterizuje Vladimíra Medzihradského ako fotografa, novinára a publicistu, ale tiež ako organizátora cestovného ruchu na Orave.

Záujemci o uvedenú publikáciu si ju môžu objednať mailom na adrese: peter.patus1@gmail.com. Jej cena je 9 €.

V júli 2018 sa dožil 84 rokov fotograf, publicista a bývalý riaditeľ Okresnej správy cestovného ruchu v Dolnom Kubíne, Vladimír Medzihradský, právom označovaný za jedného z nestorov cestovného ruchu na Orave. Bol jednou z osobností, ktoré boli pri zrode združenia Lanovky a vleky na Slovensku v roku 1967 za regióny Dolný Kubín a Kubínska hoľa. Vybudoval aj prímestské lyžiarske stredisko Kuzmínovo, angažoval sa pri výstavbe zariadení cestovného ruchu na Kubínskej holi a v Roháčoch. Pri tejto príležitosti sa rozhodli jeho bývalí spolupracovníci z Okresnej správy cestovného ruchu v Dolnom Kubíne pod vedením prof. Ing. Petra Patúša, PhD., blízkeho priateľa Vladimíra Medzihradského a bývalého vedúceho oddelenia na odbore obchodu a cestovného ruchu Stredoslovenského krajského národného výboru v Banskej Bystrici, spracovať monografiu venovanú životu a dielu tejto významnej osobnosti Oravy.

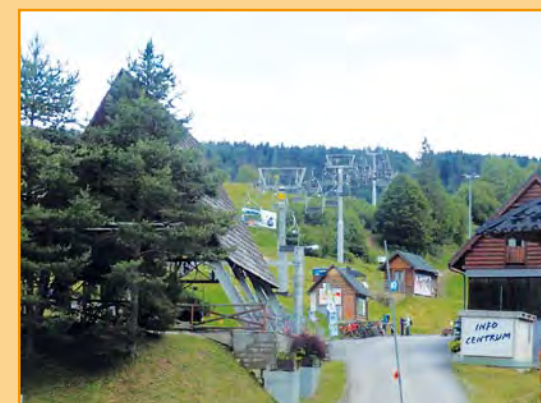
na prvom mieste skončila Zuzana Jakubčová, na druhom Nikola Fričová a na treťom sa umiestnila Monika Ertlová. V juniorskej kategórii mužov do 21 rokov zvíťazil Matej Prieložný, druhé miesto obsadil Samuel Revúcky a tretie patrí Henrichovi Katreničovi. V kategórii U18 preteky dokončil jediný pretekár – Kristián Pavelka. Napriek tomu, že sa preteky v stredisku Vrátna Malá Fatra konali po prvý raz, možno ich hodnotiť ako úspešné. Víťazom gratulujeme a všetkým zúčastneným pretekárom prajeme veľa úspechov.

Natália Šimová,
lyžiarske stredisko Vrátna Malá Fatra



Lanovka na predaj

Stredisko Bachledka Ski & Sun ponúka na odpredaj sedačkovú lanovku TATRAPOMA TS-3 s pevným uchytaním trojmiestnych vozňov a hydraulickým napínaním lana. Lanová dráha bola vyrobená v roku 1984 a uvedená do prevádzky v decembri 1986. Do roku 2011 sa prevádzkovala len v zimnej sezóne. V roku 2009 bola na lanovej dráhe vykonaná rekonštrukcia elektroinštalácie, modernizácia vozňov, v údolnej stanici bol osadený nový nástupný pás.



Technické parametre

Výrobca: TPMP Kežmarok (dnes TATRALIFT, a. s., Kežmarok)
Maximálna prepravná kapacita: 1 350 os./hod. pri 2,5 m/s
Šikmá dĺžka: 1526,25 m
Prevýšenie: 254,67 m
Poháňacia/napínacia stanica: dole
Počet vozňov na trati: 152 + montážny vozeň
Počet podpier: 15 (1 x tlačná, 3 x nosno-tlačná, 11 x nosná)
Hlavný pohon: elektrický jednosmerný motor 160 kW

Núdzový pohon: asynchrónny krúžkový el. motor SMR 45 kW
Priemer dopravného lana: 33,5 mm
Rozchod lán na trati: 4 340 mm
Záložný zdroj: dieselgenerátor 60 kVA, 3 x 380 V

Kontaktné osoby:

Dušan Šiška – 0911 977 488,
Andrej Krasul'a – 0911 977 484,
e-mail: info@bachledka.sk

Spracoval Ján Palinský

Dnes v rubrike predstavíme skutočnú legendu – záchranára Lacka Gardošika, ktorý počas tridsiatich rokov v Horskej záchranej službe pomohol zachrániť stovky ľudských životov. Začínal v horách ako vlekar, neskôr „prestúpil“ za záchranára. V súčasnosti robí ako dôchodca pri obsluhu lyžiarskych vlekov v stredisku Snow park Lučivná.

*** Lacko, si záchranárska legenda, ale začínal si v horách ako vlekar na Štrbskom plese. Kedy to bolo a čo ťa k lyžiarskym vlekom pritiahlo?**

- Vyrastal som vo Svite a od pätnástich rokov som bol v horeleckom oddiele. Ako partia sme chodili každú sobotu do hôr, ale hrávali sme aj futbal, volejbal a vo Svite, samozrejme, aj basketbal. To napokon všetko prešlo a zostali sme pri horelezeectve. Prvý riaditeľ hotela FIS na Štrbskom plese bol Valér Pobeha, spolužiak môjho otca, a tak keď som 17. mája 1973 zmaturoval

na strojníckej škole v Poprade, otec mi vybavil robotu u neho. Tak som sa ešte pred nástupom na vojenskú základnú službu zamestnal vo FIS-e ako elektrikár, resp. „dievča pre všetko“. V septembri toho roku nastal v lyžiarskom stredisku dosť veľký pohyb, niektorí chlapi od lanoviek odišli, a tak som dostal ponuku pracovať na lanovke ako strojník; tu som vydržal až do roku 1980, keď som 1. apríla nastúpil do Horskej služby ako profesionál. Počas môjho pôsobenia v lyžiarskom stredisku som sa, samozrejme, zúčastňoval na prácach pri výstavbe ďalších zariadení, napr. zalomeného

lyžiarskeho vleku Tatrapoma na Interski a pod. Spomínam si aj na skúsenosti z prevádzky lanoviek. Vtedy nechodilo lyžovať toľko lyžiarov ako dnes, ale už vtedy prichádzali lyžiari z Poľska a tvorili sa fronty v šesťstupoch od hotela FIS až k lanovke. Postupne začínali chodiť aj hostia z vtedajšej Juhoslávie, najmä Slovinci, ale autobusmi prichádzali aj turisti z bývalého Sovietskeho zväzu, ktorí boli známi svojimi vôňami, a rôzne organizované skupiny družstevníkov.

*** Do záchranej Horskej služby si nastúpil v roku 1980, krátko po veľkej tragédii v Mlynickej doline, keď vo vrtuľníku zahynulo päť záchranárov. Na základe čoho si sa takto rozhodol?**

- To som sa nerozhodol ani tak ja sám... Prišli za mnou na Solisko funkcionári Horskej služby pán Jožko Koršala a Laco Šedivý s tým, či by som nenastúpil k nim, pretože potrebujú prijať šesť ľudí. Hoci som na lanovke zaraboval viac – 1 920 korún – a oni mi ako nástupný plat ponúkli len 1 730 Kčs, prišiel som na pohovor a na základe rozhodnutia aj Laca Harvana, riaditeľa Tatranskej správy účelových zariadení, som po zime k 1. aprílu 1980 nastúpil v Horskej službe ako profesionál a pracoval som v nej až do polovice januára 2010.



Tak som sa dostal ku psíkom aj ja. Dvtedy som psa nemal, keďže som býval v bytovke a tam na to priestory neboli. Osobne dodnes neuznávam chov vlčiacov či iných väčších zvierat na balkónoch. Ak nie sú na to vhodné priestory, nemali by sa v domácnosti chovať väčšie zvieratá. V roku 1991 som sa presťahoval do Štrby, kde som si kúpil rodinný dom, a v lete mi „ujo“ Pišta Závacký hneď priniesol šteňa. A tak som mal prvého psa, ktorý sa volal Yoko. Bol to dosť problémový prípad – robil všetko zlé. Mal som ho desať rokov. Potom prišiel Jato, toho som mal trinásť rokov, a teraz mám sedemmesačnú Elu, tá už však nebude cvičená na záchranu. Pán Závacký odišiel v roku 1999 do dôchodku a ja som prevzal po ňom funkciu vedúceho kynológa. V roku 2003, keď sa vytvoril jednotný záchranný systém, sme prešli pod ministerstvo vnútra. Zároveň sa uskutočnila určitá reorganizácia Horskej služby a vytvoril sa aj kynologický a pátrací oddiel. Úradníci na ministerstve chceli od nás metodiku, no my sme dovtedy nemali žiaden predpis. Tie sme museli od základu vytvoriť. Údajne sa pripravuje ďalšia novelizácia nášho zákona (zák. č. 544/2002 Z. z. o HZS), kde sa možno aj táto činnosť bude riešiť osobitne.

*** Počas tvojej záchranárskej kariéry si sa venoval aj kynologickej činnosti. Boli to len psy na záchranársku činnosť?**

- Keď sa robili kurzy s lavínovými psami, mal to na starosti už nebohý pán Štefan Závacký, veľmi dobrý učiteľ a človek.



Ja som sa už pod ministerstvom vnútra dostal ako vedúci kynológ do školiaceho strediska Horskej služby, ktoré je garantom výcviku lavínových psov, a vydržal som tam až do roku 2010. V súvislosti s touto činnosťou – hoci nemožno povedať, že by psík niekoho vyslovene zachránil, na to má veľmi malú šancu, a aj keď zasypaného vyhladá, vo väčšine prípadov sa príde neskoro – sme zažili taký prípad, keď nám zasypalo kolegu pod Zbojníckou chatou v Bráne. Tam sme prišli so psíkmi, vypustili sme dvoch-troch, ostatní boli skrytí, keďže hrozili ďalšie lavíny. Vtedy psy označili miesto – a kolegu sme našli. Hoci bol zasypaný hodinu päťdesiat, vytiahli sme ho. Dodnes žije a rád kupuje psom špekáčky.

*** Viem o tebe, že si aj hudobník – folklorista. Ako vznikla Tatranská muzička Laca Gardošika?**

- Ách, Tatranská muzička! Od mala, približne od pätnástich rokov, sme boli taká partia – volali sme sa Zlatokopi zo Svitu. Ja som mal mandolínu, ďalší gitary a iné nástroje a učili sme sa tramské pesničky. Dokonca v osemdesiatich rokoch sme sa na pozvanie zúčastnili v Pezinku na tzv. potlachy, na ktorom sme aj súťažili. K hudbe som sa dostal aj na vojenčine. Narukoval som do Tachova, bol tam súbor a my sme sa niektorí prihlásili, že vieme hrať na hudobné nástroje. Tak nás ešte počas prijímača poslali domov po naše nástroje a deda mi išiel narýchlo ku kamarátovi kúpiť husličky – dodnes sú to moje najlepšie husle. Za tie dva roky som

najviac hrával práve na husličkách. Keď som sa vrátil z vojny domov, mali sme kolegu, ktorý vedel hrať na bendžo. Tak sme začali hrať pri rôznych príležitostiach – napr. aj Miškovi Šuligovi na svadbe. Po novembrovej revolúcii sme účinkovali v Tatrách v rôznych zariadeniach – hrávali sme dôchodcom aj zahraničným hosťom. Väčšinou známe staršie pesničky. No a zhruba pred dvadsiatimi rokmi sme sa dali dokopy ďalší kamaráti: harmonikár, huslista – tí už mali aj vyššie hudobné vzdelanie, kontrabasis-ta a ja, a tak vznikla Tatranská muzička Laca Gardošika. Dodnes hrávame – nie síce profesionálne, len keď sa stretneme, na rôznych oslavách, svadbách a pod. Máme aj vlastnú aparatúru. Spolu síce už necvičíme, ale keď sa stretneme, s radosťou si zamuzicujeme.

*** Teraz pracuješ v zime opäť ako vlekar na lyžiarskych vlekoch v stredisku Snow park Lučivná. Ako by si zhodnotil práve sa končiacu zimnú sezónu?**

- V stredisku som na vlekoch od roku 2010 a môžem povedať, že táto sezóna bola – čo sa týka počtu lyžiarov, rodín s deťmi aj počasia – najlepšia. Takúto sezónu sme skutočne ešte nemali. Veľmi



k tomu prispeli aj tzv. „Ficove deti“, ako sa zvykne hovoriť lyžiarskym kurzom základných a stredných škôl. Mali sme neúrekom detí od východu až po stredné Slovensko. Navyše nás nepostretli žiadne poruchy na vlekoch a aj úrazy boli zanedbateľné – iba podvrtnutia v kolene, poranené zápästia, čo je úplne bežné najmä u snoubordistov. Aj počasie a sneh boli takmer počas celej zimy skvelé. Našu klientelu tvoria hojne aj starší ľudia, dôchodcovia z blízkeho regiónu. Kopec nie je náročný, je vždy výborne upravený, takže si všetci schuti zalyžujú. Pritom v týždni nie sú nijaké fronty a cez víkend len mierne. Ponúkame aj večerné lyžovanie – cez prázdniny každý deň okrem nedele, inak v utorok, štvrtok, piatok a sobotu. Našu sezónu by som hodnotil ako rekordnú, a to sa týka tak snehu, ako aj dĺžky sezóny.

Pripravil: M. G.

 SUPERSNOW



www.supersnow.com

Prvý systém 2S vybavený DirectDrive v Južnej Kórei

Dňa 13. apríla 2018 bola v Južnej Kórei spustená do prevádzky prvá lanovka so systémom 2S a s pohonom DirectDrive. Trasa vedie od centrálnej stanice na pevnine k obľúbenej pozorovacej rozhľadni na vrchu Gaksan a cez more na ostrov Choyang. Vzhľadom na dlhé rozpätie a vetrom otvorenú cestu sa vedenie mesta rozhodlo pre obežnú dráhu so

systémom 2S. Tá poskytuje potrebnú stabilitu vo vetre a je tiež ideálnym riešením pre 823 m dlhú vzdialenosť cez more, pričom zaručuje maximálnu prevádzkovú spoľahlivosť a efektivitu. Okrem toho bol tento systém v porovnaní so systémom 3S lacnejší a ekonomicky realizovateľný s menšou hnacou silou. Lanovka v meste Sacheon prekoná prevýšenie 340 m a s rýchlosťou 6 m/s má kapacitu 1 300 osôb/hod.

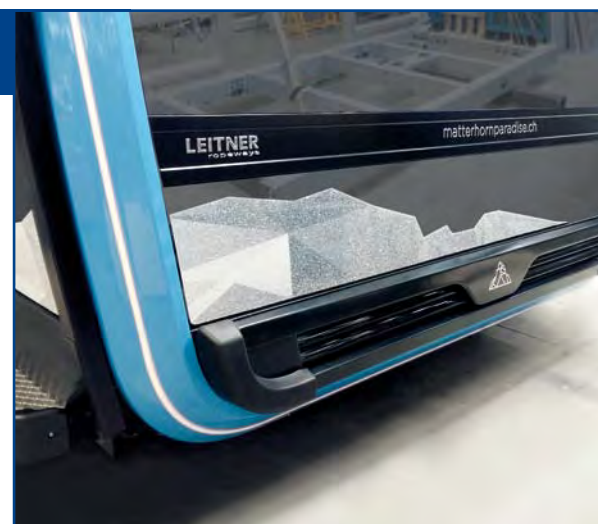
Na dĺžke 2 370 m bolo postavených 5 stožiarov, z ktorých najvyšší meral 71 m. Lanovka má celkom 47 desaťmiestnych kabín, z toho bola jedna tretina vybavená sklenenými podlahami. Tým sa výlet na horu cez more stal ešte atraktívnejší. Celkovo sa odhaduje, že návštevnosť bude približne 760 000 návštevníkov za rok. Očakáva sa pomerne veľa hostí z Japonska a Číny. Po dvoch týždňoch prevádzky sa ukázalo, že počet návštevníkov presahuje očakávanie, pretože počas víkendov sa každý deň predalo približne 8 800 vstupeniek.



Kabíny lanovky v Zermatte s krištálmi Swarovsky

Už na jeseň v tomto roku bude v stredisku Zermatt na Mattenhorský ľadovec spustená 3S lanovka od Leitnera. Bude dopĺňať už existujúcu lanovku na najvyššiu horskú stanicu v Európe a zvýši kapacitu prepravy o 2 000 osôb/hod. Náklady na lanovku predstavujú približne 52 miliónov švajčiarskych frankov, čím sa stáva najväčšou samostatnou investíciou v dejinách mesta Zermatt Bergbahnen. Kabíny od Pininfarina budú obohatené o prémiový produkt, ktorý v spolupráci

Leitnera s firmou Swarovsky poskytne bezprecedentnú úroveň dizajnu kabín. Krištále Swarovsky dodávajú kabínam mimoriadne luxusnú úroveň. Swarovského Crystal „Rocks“ aplikácie na kabínach Leitner mali premiéru na veľtrhu horských zariadení Mountain Planet v Grenobli 18. apríla 2018.



Lanovka ako symbol pokoja

Bol to jeden z najznámejších symbolov olympijských hier v roku 1984 – lanovka na Trebevič, miestnu horu bosniansko-hercegovinského hlavného mesta Sarajeva. Počas vojen v Juhoslávii v deväťdesiatych rokoch sa stalo stredisko obeťou konfliktov. Teraz, viac ako po štvrtstoročí, sa do strediska vďaka novej lanovke od Leitnera vrátil opäť život. Veľkú zásluhu na tom mal starosta Sarajeva Abdulah Skaka a holandský patrón, fyzik a podnikateľ Edmond Offermann. Ten aj vďaka svojej manželke nadobudol k tomuto miestu mimoriadne vrúcny vzťah. Nová 10-miestna kabínová lanovka prepravuje cestujúcich priamo z centra Sarajeva na vrchol Trebevič za 7 minút a 15 sekúnd. Dĺžka lanovky je 2 158 m a je vybavená desiatimi stožiarmi. Pri rýchlosti 5 m/sek. môže 33 kabín prepraviť za hodinu 1 200 cestujúcich.



Celkový náklad projektu vrátane lanovky, stavebných prác a nového hotela na hornej stanici dosiahol 9 miliónov eur, z toho pán Offermann prostredníctvom svojej firmy prispel na výstavbu sumou 3,5 milióna dolárov.

Pri otvorení lanovky 6. apríla pán Offermann povedal: „Toto je historický deň pre Sarajeva, pretože nie je len výročím oslobodenia mesta od nacistov počas druhej svetovej vojny, ale aj dňom obnovenia symbolu mieru...“

Dve lanovky v poľskom Szcyрку

V uplynulom roku realizoval Leitner v poľskom Szcyрку dve kapotované šesťmiestne sedačkové lanovky.



CD6C Solisko hala Pośrednia

Pozdĺžna dĺžka:	1386 m	Výkon:	662 kW
Prevýšenie:	341 m	Počet sedačiek:	83
Kapacita:	3 000 os./hod	Počet stožiarov:	11

CD6C Solisko hala Skrzyceńska

Pozdĺžna dĺžka:	1615 m
Prevýšenie:	349 m
Kapacita:	2 400 os./hod.
Výkon:	662 kW
Počet sedačiek:	77
Počet stožiarov:	11

Vitajte vo First Class v pohorí Patscherkofel

Nové zariadenie Patscherkofelbahn prináša najnovšiu úroveň techniky lanových dráh na innsbrucký Hausberg
Fanúšikovia zimných olympijských hier ju poznajú: horu Patscherkofel. Pre obyvateľov Innsbrucku „domovská hora“ v Rakúskom Tirolsku bola už dvakrát miestom ich konania, a to v rokoch 1964 a 1976. V roku 2012 sa tu uskutočnili aj zimné olympijské hry mládeže.

Ešte staršie ako história Patscherkofelu ako miesta konania olympiády je história jej lanovej dráhy. Už v roku 1910 existovali prvé laná vysutej lanovej dráhy na túto horu. V roku 1928 sa uskutočnila prvá jazda kyvadlovej lanovky. V súčasnosti, o necelých 90 rokov neskôr, už môže odísť táto stará lanovka do penzie. Nová lanová dráha nahrádza kyvadlovú lanovku aj sedačkovú lanovku „Olympijský expres“, panoramatickú dráhu a vleč Ochsenalm.

Ďalšia generácia lanových dráh

Zariadenie Patscherkofelbahn je produktom ďalšej generácie lanových dráh od firmy Doppelmayr: ide o systém D-Line. Tým sa dostal Patscherkofel na naj-



© Doppelmayr

novšiu úroveň lanovkovej techniky. Či už domácim, alebo turistom, s vibrami či lyžami, na invalidnom vozíku alebo s detským kočíkom – nová lanovka Patscherkofelbahn vďaka svojmu bezbariérovému vyhotoveniu približuje vrchol všetkým na dosiahnuteľnú vzdialenosť. V zime vedie táto lanovka s dvoma sekciami priamo k zjazdovkám, v lete k turistickým chodníkom. Hora Patscherkofel sa týmto stala celoročnou rekreačnou oblasťou hlavného mesta Tirolska. Známa je tiež poveternostnými podmienkami, keďže veľké rýchlosti vetra nie sú na Patscherkofele žiadnou zriedkavosťou. Nová lanovka má preto špeciálne vybavenie: nízke vedenie lana s priebežným systémom kontroly

polohy lana (RPD), prídavné závažia v podlahách kabínok na zníženie ťažiska a možnosť individuálnej prevádzky obidvoch sekcii poskytujú bezpečnú jazdu a vysokú disponibilitu.

Pohľad do budúcnosti

Prvý symbolický výkop na stavbe lanovky Patscherkofelbahn sa udial v apríli 2017. Napriek zlým prírodným podmienkam na stavenisku sa podarilo vyhotoviť lanovú dráhu presne načas v decembri 2017. Krátko predtým, dňa 22. októbra, nastúpila na svoju poslednú cestu kyvadlová lanovka. Ešte než región uprel zrak do budúcnosti, konali sa na záver nostalgické jazdy. „Stará lanovka mala svoj šarm, ale naša nová so systémom D-Line spája v sebe široké využitie, komfort, techniku aj dizajn,“ vyjadril sa Martin Baltes, konateľ spoločnosti Patscherkofelbahn Infrastruktur GmbH na záver.

Technické údaje

10-MGD Patscherkofelbahn:

Umiestnenie:	Innsbruck – Igls, Tirol
Prepravná kapacita:	2 450 osôb/hod. – zimná 1 550 osôb/hod. – letná
1. sekcia – šikmá dĺžka:	1766 m
Dopravná rýchlosť:	6.0 m/s
Počet vozňov:	51 kabín v zime, 32 kabín v lete, každá pre 10 osôb
2. sekcia – šikmá dĺžka:	759 m
Dopravná rýchlosť:	6 m/s
Počet vozňov:	28 kabín v zime 18 kabín v lete, každá pre 10 osôb



© Doppelmayr

Tri svetové rekordy pre lanovú dráhu na Zugspitze

Najväčšie prevýšenie, najvyššia priehradová podpera a najdlhšie lanové pole na kyvadlovej lanovke na Zugspitze
Zugspitze je najvyšším vrchom Nemecka. Od tejto zimnej sezóny má aj kyvadlovú lanovku plnú superlatívov: najväčšie prevýšenie 1 945 metrov v jednej sekcii, najväčšiu priehradovú podperu vysokú 127 metrov a najdlhšie voľne upnuté lanové pole dlhé 3 213 metrov. Každoročne navštívi Zugspitze okolo pol milióna ľudí. Touto novou lanovkou sa teraz aj v časoch nárazových špičiek dostanete na vrchol rýchlo: kabínky majú kapacitu 120 osôb, v starej lanovej dráhe Eibsee bolo miesto pre 44 návštevníkov.



© Doppelmayr



© Doppelmayr

Voľný výhľad na vrch aj jazero

Lanová dráha Zugspitze prináša naozaj nové perspektívy. Nástupišťia sú úplne presklené. Už oblasť na vstupe do dolnej stanice, prístupnej aj pre vozíčkarov, ponúka jedinečnú panorámu hôr a jazera. Z terasy novej hornej stanice sa otvára priamy výhľad na vrchol. Obidve kabínky lanovej dráhy sú presklené až po podlahu a vytvárajú počas jazdy neobmedzený výhľad na jazero Eibsee, hranicu medzi Nemeckom a Rakúskom, ako aj na alpský štít. Keďže výplne sú vykurované, v prípade chladu sa nezhmlievajú.

Celoročné zážitky

Lanová dráha Zugspitze je v prevádzke celoročne. Ako v lete, tak aj v zime je tu neustále čo objavovať. Okolo najvyššieho vrchu Nemecka sa nachádzajú dve lyžiarske oblasti so 60 km zjazdoviek a turistické chodníky s rozličnými stupňami náročnosti. Kto chce zažiť vrch aj z inej strany, z troch rovín hornej stanice lanovej dráhy Zugspitze sa možno dostať

na ľadovcovú lanovku Gletscherbahn a zariadenie Tiroler Zugspitzbahn. Kto sa radšej prepravuje bližšie pri zemi, môže použiť ozubnicovú dráhu k ľadovcu.

Lanová dráha Eibsee ide do penzie

Otvorením lanovej dráhy Zugspitze sa končí jedna éra. Celkom 21,3 milióna hostí sa dostalo starou lanovou dráhou Eibsee na vrch od bavorského jazera Eibsee. Svojho času bola táto lanovka nevidaným javom. Teraz, po 54 odslúžených rokoch, môže ísť na zaslúžený odpočinok.

Technické údaje

120 ATW lanová dráha Zugspitze:

Umiestnenie:	Grainau, Bayern (Nemecko)
Prevýšenie:	1 945 m
Podpery:	1 ks (127 m vysoká)
Lanové pole:	3 213 m
Šikmá dĺžka:	4 467 m
Dopravná rýchlosť:	10,6 m/s
Prepravná kapacita:	580 os./hod.
Vozne:	kabíny, každá pre 120 osôb + sprievodca

Najstaršia kabínková lanovka Poľska zažiarila

Kabínková lanovka na vrch Szyndzielnia, centrum pre cyklistov a turistov, je po modernizácii bezbariérovovo dostupná.

V Bielsku-Biale bola v roku 1953 otvorená prvá poľská kabínková lanovka. Táto

lanovka, vtedy ešte s kabínkami pre 4 osoby, ponúkala a doteraz ponúka pravdepodobne najkrajšiu možnosť vznášať sa ponad úbočia vrchu Szyndzielnia v Sliezkych Beskydách. Dnes, po viac ako 60 rokoch, zažiarila bezbariérovovo

dostupná kabínková lanovka Szyndzielnia v novom lesku. Spoločnosť Doppelmayr Poľsko bola poverená kompletnou modernizáciou tejto lanovej dráhy. Predstavovalo okrem iného výmenu lán, pohonu, prevodovky, riadenia, ako aj prestavbu nástupíšť. Z roku 1995, keď bola lanová dráha posledný raz renovovaná, zostalo všetkých 14 oceľových podpier, ktoré sú

ešte stále vo veľmi dobrom stave, a fasády historických budov hornej a dolnej stanice. Vo vnútri však boli stanice úplne zmodernizované a prispôbené novému zariadeniu. „Tento projekt lanovej dráhy je niečím celkom osobitým: nové prvky vynikajúco zapadli do pôvodných historických staničných budov“, hovorí Bogdan Tarko, konateľ spoločnosti Doppelmayr Poľsko.

Cyklisti sú srdečne vítaní

V okolí vrchu Szyndzielnia sa nachádza hustá sieť cyklistických chodníkov, väčšina turistov prichádza cez leto na pešie

túry alebo na túry na horských bicykloch. Preto majú nové moderné kabínky navyše aj špeciálne držiaky na bicykle. Ponúkajú teraz miesto pre 6 osôb, sú kompletne presklené, pohodlné a navyše vhodné pre invalidné vozíky i detské kočíky. To, že je oblasť zaostrená na letný turizmus, stalo sa výzvou pre stavebný tím: práce v pohorí sa uskutočnili z väčšej časti v zime, aby sa nenarušilo turistické využívanie oblasti v hlavnej sezóne. Bola to výzva, s ktorou sa však firma Doppelmayr z dôvodu tejto významnej preferencie rada popasovala. Spoločnosť Doppelmayr

Poľsko má sídlo priamo v Bielsku-Biale, neďaleko tejto lanovky, nuž zasa jeden z dôvodov, prečo podnikateľskému subjektu prišla prestavba osobitne k srdcu.

Technické údaje 6-MGD Szyndzielnia:

Umiestnenie:	Bielsko-Biala (Poľsko)
Šikmá dĺžka:	1 811 m
Prevýšenie:	449 m
Prepravná kapacita:	750 os./hod.
Dopravná rýchlosť:	5.0 m/s
Doba jazdy:	6 min.
Vozne:	32 kusov
	6-miestnych kabínok

Míľnik modernizácie lyžiarskej oblasti

Moderná lanová dráha, nová Sudelfeldkopfbahn, patrí k dôležitým hospodárskym faktorom spolkovej krajiny Bavorsko.

Sudelfeld je s približne 31 kilometrami priestraných zjazdoviek všetkých stupňov náročnosti jednou z najväčších lyžiarskych oblastí Bavorska. Aby sa stala aj jednou z najmodernejších, investovalo v predchádzajúcich rokoch lyžiarske stredisko v Bayrischzell rozsiahlym spôsobom – v dnešnej dobe na vysokej úrovni – do projektu zimných športov. Po vybudovaní novej 6-miestnej sedačkovej lanovej dráhy Waldkopfbahn v roku 2014 bola v spolupráci s firmou Doppelmayr postavená ďalšia sedačková lanovka, ktorú otvorili koncom roka 2017. Nové zariadenie Sudelfeldkopfbahn je so 6 metrami za sekundu jednou z najrýchlejších odpojiteľných sedačkových lanoviek v Nemecku.



© Doppelmayr

Nahrádza tri lyžiarske vleky a v budúcnosti prevezie nielen zimných športovcov, ale aj peších turistov bezpečne a rýchlo do Horného Sudelfeldu.

Modrý zázrak

Aj opticky je táto 8-miestna sedačková lanovka neobvyklá: bubliny sú pod Sudelfeldom nápadne modré. Pod týmito elegantnými kapotami sú prepravovaní hostia najlepšie chránení pred vetrom a zrážkami. Ešte pohodlnejšie to majú cestujúci vďaka vyhrievaným sedačkám. O viac bezpečnosti sa postarali zablokovateľné sklopné opierky. Výškovo nastaviteľný nástupný pás v dolnej stanici umožňuje predovšetkým deťom

jednoduché nastupovanie.

Úspešná spolupráca na zariadení Waldkopfbahn, ako aj dlhoročná podpora zo strany firmy Doppelmayr pri procese projektovania boli rozhodujúcimi faktormi pri výbere dodávateľa pre novú sedačkovú lanovku. Vďaka veľkému nasadeniu zúčastnených na oboch stranách panovala na stavenisku dobrá nálada.

Technické údaje

8-CLD-B Sudelfeldkopfbahn:

Umiestnenie:	Sudelfeld, Bavorsko
Šikmá dĺžka:	1 299 m
Prevýšenie:	344 m
Dopravná rýchlosť:	6.0 m/s
Prepravná kapacita:	3 500 osôb/hod.
Vozne:	60 ks 8-miestnych sedačiek

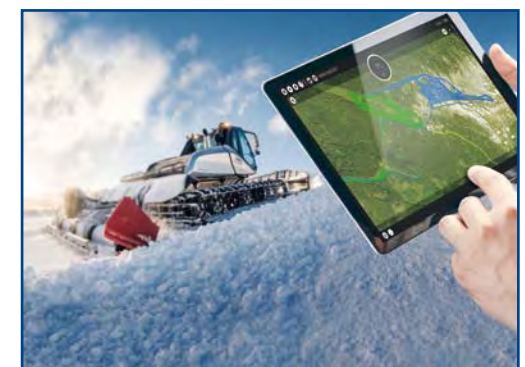
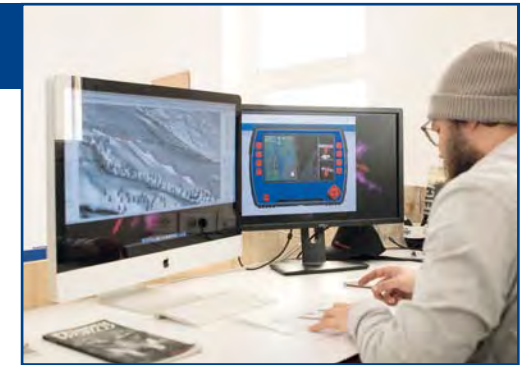


Prinoth informuje

HIGH TECH PRE SNEH – Prinoth digitalizuje úpravu svahov

V posledných rokoch značne narástol finančný tlak na lyžiarske rezorty a tým aj na potrebu trvalého používania všetkých zdrojov v rezorte. Ak máte relevantné informácie na spotrebu svojich zdrojov a viete ich spracovať v pochopiteľnej podobe, môžete v takomto prípade urobiť veľa správnych rozhodnutí. Prinoth vyvinul neoceniteľný softvér na správu vozového parku, ktorý sa v rezorte využíva. Ponuka SNOW HOW poskytuje excelentné údaje dát, ak sú: Snow management, t. j. meranie 3D hĺbky snehu v kooperácii s Leica Geosystems, a Fleet management – systém na meranie parametrov strojov. Takže digitalizácia sa nekončí len na svahu. S novým Fleet management systémom od Prinothu sú všetky dáta vozidiel zasielané naživo na štandardnú platformu. Nezávisle od výrobcu strojov na úpravu snehu, ako aj snežné skútre alebo autá môžu byť zaznamenané a manažované. Touto cestou celá flotila vozidiel v lyžiarskom rezorte môže byť mapovaná, cesty naplánované omnoho efektívnejšie a náklady sa tým dajú zredukovať. Systém ponúka informácie o lokalizovaní všetkých vozidiel. Tieto

zahŕňajú medzi iným aj polohu strojov, prevádzkové časy a časy použitia s detailmi o prevádzke navigačnej, ako aj frézy. Tak isto o spotrebe paliva a iných individuálne konfigurovateľných dátach. Fleet management od Prinothu je veľmi spoľahlivý a používateľsky prívetivý. Môžu sa na ňom urobiť a spracovať individuálne reporty o celej flotile vozidiel v rezorte. Systém na meranie snehu, tzv. 3D snow management, od Leica Geosystems je momentálne najlepším predávaným systémom na celosvetovom trhu, čo hovorí samo o sebe. Satelitom podporovaný systém dovoľuje presné 3D meranie hĺbky snehu a jednoduchú nivelizáciu na oddelenej obrazovke v kabíne vodiča. Systém tiež otvára nové možnosti v oblasti plánovania lyžiarskych parkov. Všetky elementy takýchto parkov možno digitálne naplávať a cez obrazovku priamo ukázať v kokpíte snežného pásového vozidla. Je to spoľahlivý systém pre svahy, ako aj snežné parky. Najlepšie zo všetkého je to, že oba digitalizačné systémy Prinothu sa môžu použiť aj na už existujúce vozidlá strediska.



SKI PARADISE HOLANDSKO – Prinoth Husky sa cíti doma aj pod strechou

Čo prosím? Čože, lyžovanie v Holandsku? Áno, správne. Holanďania sú entuziastickí lyžiari a dokážu ísť dlho po diaľnici, len aby si vychutnali svoje obľúbené hobby. Aby dokázali preniesť svet lyžiarskych športov domov, začali na tento účel stavať kryté haly. Tie sa stávajú pre Holanďanov vzrušujúcou alternatívou. Lyžiarske centrum Montana blízko Valkenwaardu je jednou z takýchto krytých lyžiarskych hál. Aj najskúsenejší lyžiari a snoubordisti môžu lyžovať na svahu s rozmermi 7 000 m², a to 365 dní v roku. Je tu aj množstvo iných služieb, napr. prenájom lyží, lyžiarska škola, apres-ski bary a reštaurácie, všetko ako v bežnom lyžiarskom stredisku. Takisto je tu prvotriedne

snežné pásové vozidlo Husky na úpravu svahov, čo je potrebné pre dobrý pocit turistov, že sú na riadnom svahu. Prinoth Husky dokazuje, že je perfektnou voľbou pre Montanu, tak isto ako pre iné lyžiarske haly vo svete. Technológia motora Prinothu dovoľuje znížiť škodlivé emisie až o 90 percent.

Ako dodatok k čistej technológii je tu agilita a mnohostrannosť použitia Huskyho, ktoré sú veľmi dobrými argumentmi pre jeho obstarávanie. Na prevádzkovateľov snežného vozidla Husky v Montane urobil hlavný dojem tichý chod stroja, a pritom perfektný výkon pri úprave svahu.

PRINOTH WORLD – časopis Prinothu

V týchto dňoch vyšiel nový časopis od Prinothu. Prinoth World 01/2018 je medzinárodný zákaznícky časopis o lyžiarskych technológiách, úžitkových pásových vozidlách a zariadeniach na úpravu vegetácie. Vychádza v dvoch jazykových mutáciách – v angličtine a nemčine – dvakrát do roka – na jar a na jeseň. Najnovšie vydanie vyšlo na 141 stranách a v náklade 12 000 výtlačkov.

S TMR za novou „šesťstovkou“ do Söldenu

Pri vývoji každého výrobku v spoločnosti hrá veľmi dôležitú úlohu jeho skúšanie a testovanie. Práve výsledky tejto etapy vývoja majú za následok úspešné alebo neúspešné uvedenie výrobku na trh. Ešte väčší význam testovania a skúšania je v malosériovej výrobe, keď ide o výrobky

technicky a finančne náročné. A to je práve prípad výroby snežných pásových vozidiel. V posledných rokoch počet všetkých vyrobených snežných pásových vozidiel na svete za rok sa pohybuje v priemere 750 až 800 vozidiel. Kässbohrer z tohto počtu vyrába približne 65 %.

Už v predchádzajúcich rokoch Kässbohrer avizoval podstatné zmeny vo výrobe vozidiel PistenBully. O pripravovaných novinách sme na stránkach nášho časopisu už informovali. Prvé z nich sa predstavili na medzinárodnej výstave INTERALPIN 2017 v Innsbrucku na vozidle PistenBully 100 4F. Kompletné generičné zmeny výrobca zaviedol až so spustením výroby novej „vlajkovej lode“ PistenBully 600 EU 5 (verzia 828). O tomto vozidle sme už uviedli prvé informácie v našom časopise v čísle 1/2018, kde sme písali o prvých



oficiálnych predvádzačích akciách, ktoré sa uskutočnili v Oberstdorfe vo februári tohto roku.

Najlepším dôkazom kvality vozidla je vždy spokojnosť zákazníkov. V prípade snežných pásových vozidiel ju potvrdzujú najmä tí, ktorí vo vozidle strávia najviac času – teda vodiči. Vedia posúdiť kvalitu vozidla z hľadiska úpravy svahu, jazdných vlastností, stupavosti, tlačnej sily, nárokov na kontrolu, údržbu a opravy, spoľahlivosti, prevádzkových nákladov a v neposlednom rade aj bezpečnosti, ergonómie, komfortu a pohodlia vodiča v kabíne.

Kässbohrer však pre cielených zákazníkov urobil viac. Už niekoľko rokov je v rámci Slovenska, Čiech a Poľska najväčším zákazníkom, ktorý do svojich lyžiarskych stredísk pravidelne kupuje nové vozidlá, akciová spoločnosť Tatry mountain resorts (TMR). Aj v tomto roku si TMR naplánovala kúpu

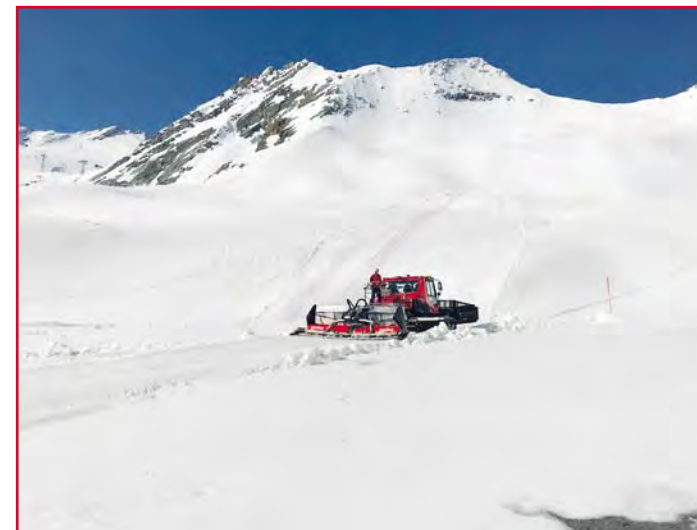


nových vozidiel pre strediská Jasná Nízke Tatry, Tatranská Lomnica, Špindlerův mlýn a Szczzyrk. Pre lepšie oboznámenie sa s novou generáciou vozidiel PistenBully a pre odbornejšie rozhodovanie sa pri výbere podľa vlastných potrieb firma Kässbohrer pozvala zástupcov a vodičov TMR do známeho rakúskeho strediska Sölden.

Stredisko je situované v juhozápadnej časti Rakúska a rozprestiera sa až do hraničného pásma s Talianskom. Jeho najvyššie zjazdovky sa nachádzajú v ľadovcovom pásme. Priamo v Söldene je 146 km zjazdových lyžiarskych tratí vo výškovom rozpätí 1 370 až 3 400 metrov. V stredisku majú k dispozícii 25 snežných pásových vozidiel na úpravu lyžiarskych tratí. Všetky sú značky PistenBully. O kvalitu strediska sa stará 120 stálych zamestnancov a v čase vrcholicej sezóny

ich počet stúpne až na 200. Ďalších 300 pracovníkov pracuje v reštauračných a pomocných službách. Dolina Ötztal, v ktorej sa Sölden nachádza, pokračuje ďalej do stredísk Obergurgel a Hochgurgel, kde je k dispozícii ďalších 110 km zjazdoviek.

Sölden je zaujímavý aj tým, že do výšky 2 798 m je celoročne udržiavaná najvyššie položená asfaltová cesta v celej Európe. A práve parkovisko na konci bolo cieľom našej cesty za dôkladným, hlavne praktickým spoznaním nových vozidiel PistenBully. Vo vyhradenom priestore boli vytvorené reálne podmienky na cvičné jazdy s najsilnejšími vozidlami



firmy Kässbohrer, PistenBully 600 Polar a PistenBully 600 W Polar. Okrem týchto najnovších vozidiel na úpravu strmých i extrémne strmých zjazdových lyžiarskych tratí bolo k dispozícii aj najnovšie



vozidlo na úpravu bežeckých lyžiarskych tratí PistenBully 100 4F. Všetci pozvaní hostia z TMR boli najprv pracovníkmi firmy Kässbohrer Stevom Junghansom a Georgom Millerom oboznámení s výstavou vozidiel a sys-

témami ovládania. Potom si každý z vodičov komplexne vyskúšal jednotlivé vozidlá vrátane vozidla s navijakom na lane. Jazda na trati s veľkou vrstvou snehu, ktorý sa postupne menil zo zamrznutého firnu na



mokrý, umožnila vozidlám dokázať ich proklamovaný silový potenciál. Podľa vyjadrenia najmä skúsených vodičov Kässbohrer skutočne urobil s novou „šesťstovkou“ veľký generičný inovačný skok dopredu. Samozrejme, na nové vozidlo si treba trochu zvyknúť. Ako napokon na všetko nové, nečakané. No hlavne nový intuitívny džojstik a nová proporcionálna pracovná hydraulika prídavných zariadení, riadená viacerými asistenčnými softvérm, značne zjednodušuje a uľahčuje prácu vodiča. Vo všetkých týchto vozidlách sa už, prirodzene, ráta aj so systémom riadenia flotily vozidiel a merania hrúbky snehovej vrstvy SNOWsat. Veď tento systém je nainštalovaný už vo viac ako 150 lyžiarskych strediskách sveta a vo viac ako 1 100 vozidlách vrátane lyžiarskeho strediska Jasná Nízke Tatry. Čas od návštevy neopakovateľného Söldenu pokročil. Dokonca sa už uzavrel úspešný obchod s TMR. Sme veľmi radi, že táto krásna akcia vyústila do toho, že lyžiarske strediská v Jasnej a Špindlerovom Mlyne budú ako prvé vo východnej Európe využívať najmodernejšiu techniku na úpravu lyžiarskych tratí Made in Germany – Made in Kässbohrer, vozidlá PistenBully 600 W Polar EU 5 a PistenBully 600 Park EU 5. My urobíme všetko pre to, aby ich úvodné rozhodnutie a presvedčenie práve pre túto špičkovú techniku a technológiu bolo trvalo pozitívne.

Ing. Dušan Mikloš
TERMONT, s. r. o.

Najprv práca, potom zábava: 7. PistenBully AfterWork Party 2018

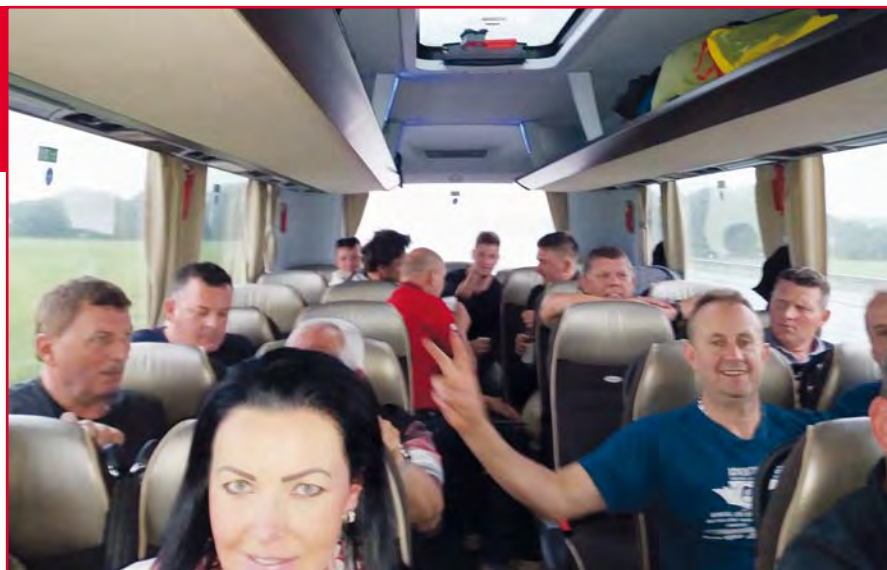
Hostia s priateľmi

Laupheim, 23. 5. 2018. Pre mnohých je to stabilný termín, ktorý si nenechajú ujsť. Aj 7. ročník podujatia AfterWork Party v Laupheime bol opäť oveľa viac než len „obchodné rokovanie so zákazníkom“. Bola to spoločná oslava úspešného konca fantastickéj zimnej sezóny medzi priateľmi okolo červených snežných pásových vozidiel.

Dostatok dôvodov na zábavu

Zákazníci z 24 krajín neľutovali merať dlhé vzdialenosti do Laupheimu, aby sa zúčastnili na tejto úžasnej akcii. Prišli aj zo vzdialeného Islandu, Spojených štátov amerických a dokonca z Argentíny. Samozrejme, rekord v účasti, s viac ako 100 zákazníkmi, zaznamenali prirodzene alpské krajiny Taliansko a Rakúsko. Slovensko reprezentovalo presne 50 zástupcov z 18 lyžiarskych stredísk.

Päť predchádzajúcich osláv sa nieslo vo vysoko športovom duchu – súťažilo sa v zimnom biatlone. Posledné dva roky čakalo návštevníkov iné prekvapenie. Organizátori upustili od tradičného biatlonu. Vytvorili novú, zábavnejšiu formu súťaže s cieľom, aby sa jej mohli zúčastniť viaceri aktéri a aby pri tom nedošlo k nežiaducim úrazom. Záujem bol skutočne obrovský. Viac ako 160 osôb vytvorilo súťažné dvojice vrátane mnohých žien. Nadšení súťažiaci sa postavili na štartovú čiaru, aby mohli súťažiť v rôznych disciplínach, v ktorých sa vyžadovala nielen zručnosť a rýchlosť, ale najmä pohoda, vtip a zmysel pre spoločnú zábavu. Na nádvorí firmy bola postavená trať, kde súťažiaci dvojice na čas museli absolvovať päť súťažných disciplín: obkreslenie makety vozidla PistenBully na diaľku, strelba na cieľ laserovou puškou, hod loptou na PistenBully ruku, kop futbalovou loptou na vyvýšený cieľ a hod loptou do basketbalového koša. Všetky disciplíny boli upravené v PistenBully štýle. Hlavnú cenu, bezplat-



„Účastníci zájazdu“ vo veselej nálade



Prehliadka montážneho závodu



Súťažná aréna



Večerná zábava na plný plyn



Sústredenie na dokonalý výkon

né používanie Pistenbully počas štyroch týždňov, nakoniec v urputnom boji získal tím zo spoločnosti Grandi Funivie Alta Badia S.p.A. z oblasti Dolomity. Súčasťou programu bola už tradične prehliadka výrobných a skladových priestorov firmy. Tí návštevníci, ktorí výrobu prešli aj počas predchádzajúcich AfterWork Party, mali možnosť vidieť zmeny jednak v organizačnom usporiadaní výroby, ale hlavne v dokonale časovom riadení prísunu materiálu na jednotlivé pracoviská. Systém prepravných vozíkov, ktoré v sklade naložia potrebným materiálom pre jednotlivé pracoviská podľa časového harmonogramu, optimalizuje využitie priestoru pracoviska a vylučuje

zbytočné úkony samotného pracovníka. Veľkým prekvapením bol plne automatizovaný sklad malých súčiastok a dielov. Skladovanie a výdaj dielov sú riadené počítačom.

Určite veľkým prekvapením pre všetkých návštevníkov firmy bola nová obchodná hala, ktorá vyrástla pred vstupným areálom firmy. Sú v nej vystavené všetky typy vyrábaných vozidiel a slúži aj na obchodné a technické rokovania. Hostia mali možnosť v tomto novom zákazníckom centre získať technické a obchodné informácie o modeloch najnovšej generácie PistenBully. Rovnako aj o ostatných produktoch firmy Kässbohrer. Vráťane najnovších aplikácií vyvinutých v systéme SNOWsat a v oblasti online školení PRO ACADEMY. Obrovský záujem bol aj o krásne videofilmy z najväčších snoparkových scén na svete od kooperujúceho mediálneho partnera Schneestern. Samozrejme, vyvrcholením dňa pre všetkých návštevníkov bola spoločná večera a spoločný večierok, pretože po ťažkej práci si každý zaslúži AfterWork Party. S množstvom jedla, skvelou kapelou, kúzelníkom a úžasnou atmosférou sa koniec sezóny oslavoval až do neskorej noci.

...a o dva roky vás pozývame znovu...



Atrakcia v showroome

Automatický snežný kanón, ktorý musíte mať – Supersnow 700 SE

Vďaka najnovším technológiám a už osvedčeným riešeniam sa automatický snežný kanón 700 automatic dostáva na nedostupnú úroveň v zasnežovacej technike.

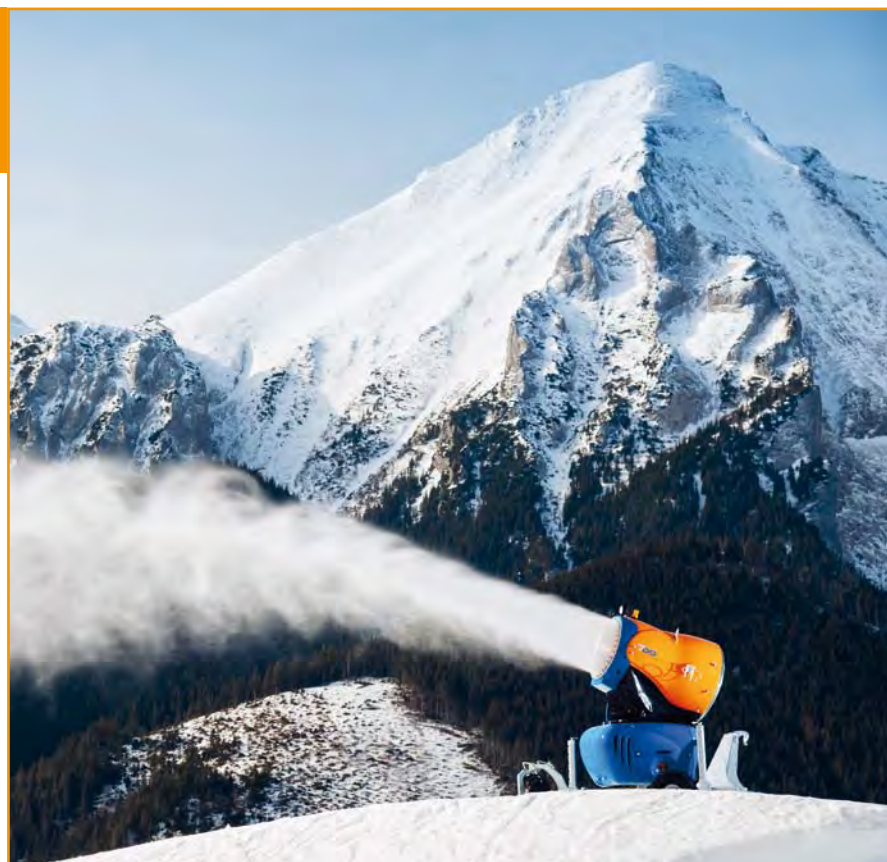
Cieľavedomá práca, stovky štúdií a testov nám umožnili skonštruovať bezporuchový snežný kanón, ktorý spotrebuje minimum energie, produkuje veľké množstvo snehu najvyššej kvality a zároveň je extrémne tichý s jednoduchou obsluhou.

Keramické dýzy TwinC®

Sú odolné voči opotrebeniu, keramické trysky TwinC Supersnow omnoho zvyšujú produkciu kanónov. Využitím inovácií sa keramická vložka vyznačuje vysokou odolnosťou voči oteru pri prietoku vody znečistenej jemným pieskom a inými nečistotami, ktoré nezachytí vodný filter. Keramická vložka umožňuje optimálne smerovanie prietoku vody, garantuje udržanie správneho uhla rozstrelu a optimálnu veľkosť kvapiek vody – aj po niekoľkých sezónach. Mimoriadne ľahká montáž a demontáž trysky si vyžaduje minimálne úsilie na jej údržbu.

Revolučný spôsob ako ušetriť – hydraulické ovládanie

700 Automatic má o 50 % menšiu spotrebu elektrickej energie v porovnaní so snežnými kanónmi iných výrobcov. To je



zásluha nového hydraulického kontrolného systému, ktorý je nainštalovaný namiesto tradičného elektrického systému riadenia. Hydraulické riadenie otáčania, zdvihu turbíny a tiež ovládanie hydroventilov je zárukou bezporuchovej práce snežného kanóna za každých klimatických podmienok.

Nový rozmer práce – štrbinový filter

700 Automatic má štrbinový filter, ktorý je účinnejší a odolnejší ako konvenčné sieťkové filtre. Na jeho vyčistenie nám postačuje len tečúca voda. Špeciálna

konštrukcia a jednoduchá dostupnosť prakticky vylučujú možnosť jeho poškodenia počas čistenia.

Mechanická spojka natáčania

Zvýšenie komfortu práce v extrémnych klimatických podmienkach sa stalo prioritou Supersnowu. Použitie mechanického odpojenia pohonu otáčania umožňuje ručné otočenie zariadenia v rozhraní od 0° do 175° v oboch smeroch. Výsledkom je jednoduchá zmena smeru sneženia, a tým aj rovnomerné rozloženie snehovej pokrývky.



Novátorský ventilátor

Hliníkový 10-lopátkový ventilátor je novinka v konštrukcii turbíny snežného kanóna 700 Automatic. Tento materiál zvyšuje tuhosť lopatiek, čo má za následok menej vibrácií, a to v konečnom dôsledku znižuje hluk pri prevádzke. Inovatívny tvar ventilátora bol prepracovaný do každého detailu. Geometria lopatiek a guľovitý tvar náboja zvyší účinnosť prúdu vzduchu, a tým dosiahne vyšší výkon.

Systém „Soft Start“

Rozbeh motora ventilátora za jeho pomoci je plynulý, čím nám chráni ventilátor pred poškodením v prípade jeho zaťaženia.

Ticho na zjazdovke

Nová konštrukcia turbíny, konkrétne vrtule ventilátora, a ostatné vylepšenia majú vplyv na zníženie emisií hlučnosti kanóna pri práci.

Ľahko, jednoducho a príjemne

700 Automatic je vyrobený z moderných materiálov, a preto jeho váha dosahuje len 612 kg (bez podvozku). Vďaka tomu je jeho transport bezproblémový.

Ovládací demontovateľný panel

Ak je komfort to najcennejšie, celý zasnežovací systém zvládnete obslúžiť diaľkovým ovládačom.

Technické údaje

Počet sekcií vody:	4
Počet nukleárných sekcií:	1
Počet vodných dýz:	90
Počet nukleátorov:	12
Počet regulačných stupňov:	15
Prevádzkový tlak vody:	8 – 40 bar
Spotreba vody:	do 480 l/min.
Výroba snehu:	83 m³/h

Elektrický príkon

Menovitý príkon:	17 kW
Ohrev vodného kruhu:	2,1 kW
Kompresor:	4 kW
Motor ventilátora:	11 kW

Lyžiarske stredisko Riesneralm – rozhovor s Erwinom Petzem

* Povedzte nám, prosím, odkedy pracujete so zasnežovacou technikou?

- Už 14 rokov riadim v Riesneralme horské stredisko, takže od prvého dňa práce v tejto pozícii sa musím zaoberať problémom zasnežovania.

* V čom spočíva práca riaditeľa horského strediska Riesneralm. Aká veľká je to zodpovednosť?

- Veľká výzva je to, že ako stredne veľká spoločnosť môžeme fungovať už toľko rokov a ponúknuť len najvyššiu kvalitu bez možnosti získať finančné prostriedky, ktoré využívajú veľké oblasti a regióny. Na druhej strane toto zvyšuje inovatívnu silu našej spoločnosti a vďaka týmto našim jedinečným nápadom sme premenili Riesneralm na známe lyžiarske stredisko. Okrem bežnej zodpovednosti výkonného riaditeľa je pre mňa dôležité, aby som bol spoľahlivým partnerom pre celý región aj pre iných partnerov a zároveň nezanedbával ani našich zamestnancov po sociálnej stránke.

* Kedy ste po prvý raz počuli o firme Supersnow z Poľska? Čo ste si vtedy pomysleli?

- Supersnow bol našim partnerom pri realizácii jednej z našich bláznivých myšlienok; počas viedenského festivalu Wiener Wiese, ktorý sa konal v septembri, sme

zorganizovali skutočný lyžiarsky pretek. Udalosť bola veľmi vydarená a popularizovaná aj v médiách. Na záver vedúci festivalu zdôraznil, že to bola najväčšia show v histórii Wiener Wiese. A urobili sme to v spolupráci s firmou Supersnow.

* Čo vás presvedčilo vybrať si firmu Supersnow GMBH z Roppenu ako dodávateľa zasnežovacej techniky do Riesneralmu? A čo si myslíte o firme Supersnow dnes?

- Naše stredisko bolo predtým vybavené snežnými zariadeniami spoločnosti Wintertechnik, takže keď skončili s výrobou, museli sme hľadať nového partnera pre ďalšie investície. Skutočnosť, že sme vybrali firmu Supersnow, bola predovšetkým určená dobrými výsledkami testov, ktoré vykonal náš tím pre zasnežovanie. A to sa stalo základom rozhodnutia o kúpe vašich snežných diel. Pre nás bolo tiež dôležité, že spoločnosť má pobočku v Rakúsku, a preto nás môže podporiť.

* Dnes by ste už odporučili iným strediskám spoluprácu s firmou Supersnow? A prečo?

- Samozrejme, produkty Supersnow dosahujú najlepšie výsledky v porovnaní s konkurenčnými produktmi. Vzhľadom na všetky aspekty sme veľmi spokojní s pomerom ceny a výkonu.



* Myslíte si, že existencia novej spoločnosti, ako je Supersnow v Rakúsku (Roppen v Tyrolsku), je dobrá pre toto odvetvie?

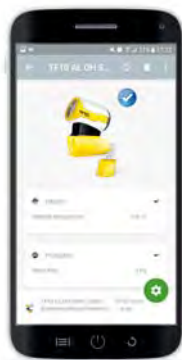
- Predovšetkým je to veľký prínos pre celé odvetvie a mali by sme z toho čerpať. Ostatní výrobcovia v tomto odvetví nám jasne ukazujú, kde je cenová politika, keď chýba konkurencia.

* Budete chcieť naďalej pokračovať v spolupráci s firmou Supersnow?

- Pokiaľ bude zachovaná vysoká kvalita zariadení, podpora na mieste a cenová politika bude správne nastavená, budeme aj naďalej spolupracovať. To, samozrejme, neznamená, že sa nebudeme pozeráť na zvyšok trhu.

Inovácia pre úspešnú lyžiarsku sezónu.

Spoločnosť TechnoAlpin sústavne pracuje na zvyšovaní efektívnosti všetkých komponentov a podporuje ekologické využívanie zdrojov. V uplynulých rokoch sa tejto spoločnosti podarilo optimalizovať technické zasnežovanie vo všetkých oblastiach: Od správneho plánovania zariadení cez inteligentné ovládanie pomocou softvéru ATASSplus až po najmenšie komponenty snežných diel.



v prípade potreby dodatočne rozbaľiť jedným kliknutím. Kontrola zasnežovacích zariadení pomocou softvéru ATASSplus umožňuje navyše

výrobu snehu s neporovnateľne šetrným využívaním zdrojov. V správe zjazdoviek (Pisten-Manager) systém ATASSplus sa prehľadne zobrazuje spotreba vody, energie a vzduchu, ako aj priemerná teplota všetkých zjazdoviek. Údaje o spotrebe sa kombinujú s aktuálnymi údajmi o výškach snehu na zjazdovke a takto umožňujú optimálne plánovanie zdrojov.

Životné prostredie stredobodom pozornosti, pokrok už dnes

Už v minulosti spol. TechnoAlpin vyvinula množstvo ekologických vylepšení, v rámci ktorých sa berie ohľad na šetrné využívanie zdrojov, ktoré sa ihneď zaviedli do sériovej výroby snežných diel. Zvyšovanie energetickej efektivity predstavuje v spol. TechnoAlpin dôležitý faktor v rámci ďalšieho vývoja snežných diel. Len vďaka tomu sa spoločnosti darí sústavne definovať nové štandardy na trhu so zasnežovacou technikou. Počas vývoja revolučného vrtuľového snežného dela TR8 sa okrem iného optimalizovala celková spotreba energie: Nové vrtuľové snežné delo TR8 spotrebuje v porovnaní s M20 o 30 % menej energie pri rovnakom množstve vyrobeného snehu. Nová technológia pohonu snežného dela TR8 pritom dosahuje stupeň účinnosti IE4. Rovnako bola s ohľadom na životné prostredie zlepšená aj výbava vrtuľových snežných diel spol. TechnoAlpin. Používajú sa LED svetlomety a výstražné svetlá a obloženie je vyrobené z recyklovateľného plastu. Všetky vrtuľové snežné delá spol. TechnoAlpin disponovali bezolejovým kompresorom už v 90. rokoch. Vďaka tomu sa do životného prostredia nedostane žiaden olej. Spol. TechnoAlpin to všetko dosiahla vďaka neustálej snahe priniesť zlepšenia. Nesmierna inovačná sila spoločnosti

pochádza z neustálych investícií do výskumu a vývoja nových technológií a optimalizácie existujúcich komponentov.

Spoločnosť s dynamickým rastom

Spol. TechnoAlpin je lídrom v inováciách na trhu so zasnežovaním a poskytuje služby viac ako 2 200 zákazníkom vo viac ako 50 krajinách sveta. Celá montáž snežných diel sa uskutočňuje v Bolzane (Taliansko) a stroje sa následne prepravujú do lyžiarskych stredísk na celom svete. Na základe rastúcich požiadaviek prevádzkovateľov stredísk zimných športov na celom svete vybuduje spol. TechnoAlpin v roku 2018 novú výrobnú budovu v Bolzane. Každoročne realizujú lyžiarske strediská na celom svete investície do svojej budúcnosti. Narastajúci počet objednávok spôsobil aj dynamický podnikateľský rast spol. TechnoAlpin. „Lyžiarske strediská sú odkázané na bezpečné plánovanie, aby dokázali zabezpečiť úspešný zimný turizmus. Dnes je predpokladom stála kvalita snehu, a to aj pri vysokom zaťažení zjazdovky. Pri dosiahnutí týchto požiadaviek bude veľkú úlohu zohrávať nová výrobná budova v Bolzane,“ hovorí Erich Gummerer, výkonný riaditeľ spol. TechnoAlpin. Spoločnosť celosvetovo zamestnáva takmer 600 zamestnancov, pričom v hlavnom sídle v Bolzane je to viac ako 300 ľudí. Zatiaľ čo počas vrcholovej sezóny bude v novej výrobnej budove pracovať 150 pracovníkov, časť týchto pracovných miest bude následkom výstavby vytvorená úplne nanovo. Nová výrobná budova bude mať rozlohu takmer 110 000 m² a bude sa nachádzať v areáli s veľkosťou 14 500 m². Na celkovo štyroch podlažiach (jedno z nich bude podzemné) sa tu v budúcnosti bude nachádzať celé výrobné stredisko, sklad snežných diel, ako aj kancelárie a zasadacie miestnosti.

TECHNOALPIN®
snow experts

V roce 2017 se moderní šestisedačkové lanovky, v pořadí čtvrté v České republice, dočkal moderní, dynamicky se rozvíjející skiareál Kopřivná v Malé Morávce v Jeseníkách.

Nahradena byla přitom teprve 5 let stará neodpojitelná čtyřsedačková lanovka Leitner, která byla postavena jako nová v roce 2012. Úspěch této investice jednoznačně potvrdil vysoký návštěvnícký potenciál tohoto moderního resortu v tradiční lyžařské destinaci, a tak provozovatel areálu rozhodl již po tak krátké době o náhradě této lanovky odpojitelnou šestisedačkou s komfortním vybavením – s bublinami, vyhřívanými sedáky s koženými potahy a individuálními opěrkami na nohy, které se spolu s ochrannou zábranou odemykají jen ve stanicích, a tím během jízdy zcela znemožňují případné vypadnutí cestujících. Dodavatelem nové lanovky se stala opět firma Leitner. Trasa se oproti původní čtyřsedačce nezměnila – měří 908 metrů při převýšení 186 m a zatím se nezměnila ani

Nová šestisedačková lanovka na Kopřivně

přepravní kapacita, která zůstává zpočátku na hodnotě 2 000 osob za hodinu. K přeplnění sjezdovek tedy nedošlo. Díky téměř dvojnásobné dopravní rychlosti se doba jízdy zkrátila na pouhé 3 minuty. Provedení obou stanic se liší. Zatímco dolní pohnací a napínací stanice s nástupem kolmým na osu trati a s přímým pohonem DirectDrive, který se vyznačuje absencí převodovky, je vybavena vysokým proskleným zastřešením, horní vratná stanice má otevřené provedení s tunelovým zakrytím staničních dopravníků. Barevné řešení stanic a potahů sedaček je v kombinaci černé a červené. Garážování sedaček je řešeno jako kombinované – 26 sedaček parkuje na odstavné koleji u dolní stanice a zbývajících 19 sedaček pak v oběhu

dolní stanice (staniční garážování). Na trati je rozmístěno celkem 9 podpěr (o jednu více než u původní čtyřsedačky), nejvyšší z nich měří 17,7 metrů. Komfort a bezpečnost nastupování zajišťuje výškově nastavitelný nástupní pás, který dopraví lyžaře od vstupních branek až na místo nástupu na sedačku a současně si dokáže změřit výšku

pasažérů a operativně přizpůsobit vzdálenost mezi pásem a sedačkou, což ocení především menší děti. Jako v pořadí třetí lanovka v České republice je šestisedačka na Kopřivně vybavena automatickým systémem kontroly polohy lana firmy Leitner, označovaným jako CPS (Cable Position Supervision), který dokáže detekovat z ideální polohy vybihající lano ještě



Dolní pohnací stanice s pohonem DirectDrive



Dolní část trasy lanovky – podpora č. 3

před jeho vypadnutím z kladek a lanovku včas zastavit. V září 2017 po demontáži původní lanovky probíhala betonáž základů a pilířů obou stanic a nových patek podpěr č. 1, 2 a 9 (pro podpěry č. 3 až 8 byly využity patky podpěr původní lanovky), na přelomu září a října následovala montáž nových podpěr na svá místa. V polovině října byla zkompletována horní stanice, následována na konci října stanicí dolní. Na začátku listopadu přišlo na řadu rozvinování a zaplétání dopravního lana a do provozu byla nová lanovka

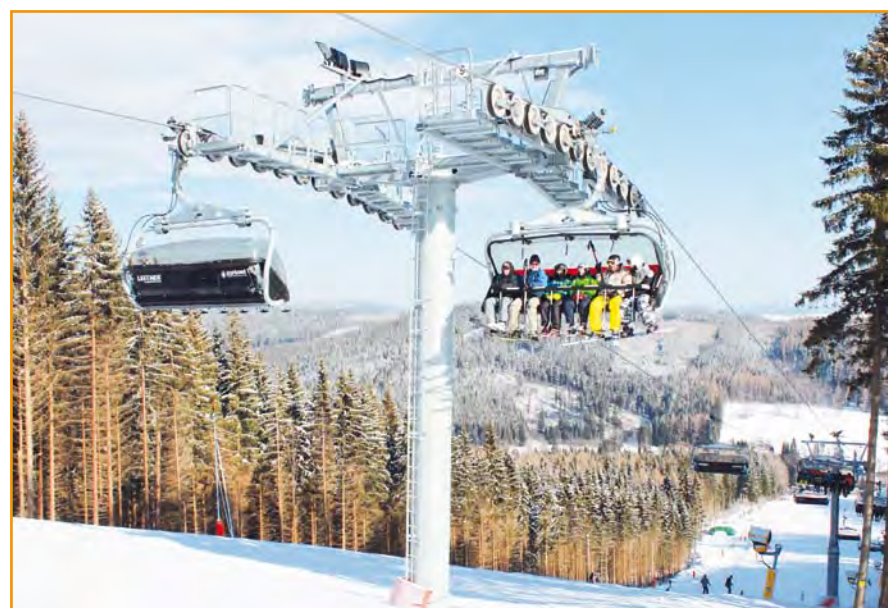
uvedena 26. prosince 2017. Vzhledem k nenáročné povaze svahu a značně širší sjezdovce je areál vhodný pro rodiny s dětmi a začátečníky, na své si však přijde i náročná klientela. Novinkou je také vybudování nové, ve své horní části červené sjezdovky o délce 920 metrů po pravé straně lanovky včetně technického zasněžování, osvětlení pro večerní lyžování a vytápěného bistra až pro 140 lidí u dolní stanice. Kromě toho lze k stravování využít prosklenou panoramatickou hotelovou restauraci horského hotelu Kopřivná, stylový aprés

ski bar tzv. „deštník“ u dětské arény, horský café bar Stodola v dolní třetině sjezdovky, a nebo si lze vychutnat výhled do krajiny z Panorama baru pod horní stanicí lanovky. Kromě lanovky se v areálu nachází ještě lyžařský vlek v dolní části svahu a pohyblivý pás, nechybí ani snowtubing a big air bag. Hodnota investice dosáhla téměř 150 milionů korun. Z toho je více než 110 milionů spojeno s novou lanovou dráhou, šlo tak o největší investici do lanové dráhy na českých horách v roce 2017. Původní čtyřsedačková lanovka by se měla v roce 2018 rozjet v Beskydech v lyžařském areálu v Mostech u Jablunkova.

Text a foto:
Ing. Radim Polcer

Technické údaje:

Typ	CD6Cd
Tažná větev	levá
Umístění pohonu	dolní stanice
Systém napínání	hydraulický v dolní stanici
Přepravní kapacita	2000 (3000) osob/hod.
Šikmá délka	908 m
Vodorovná délka	886 m
Dolní stanice	695 m n. m.
Horní stanice	881 m n. m.
Převýšení	186 m
Průměr dopravního lana	42 mm
Výkon pohonu	347 kW
Max. dopravní rychlost	4,2 (5,0) m/s
Čas jízdy	3,6 min.
Vzdálenost sedaček	45,1 m
Časový interval sedaček	10,7 s
Počet sedaček	45 (56)
Počet podpěr	9 (z toho 2 tlačné)
Výrobce	Leitner
Uvedení do provozu	2017



Poslední podpěra před horní stanicí nese č. 9



Horní vratná stanice

LEVEL RED

THE NEW GENERATION

PistenBully®
600



Čistý výkon Nový PistenBully 600

Vyvinutý v úzkej spolupráci s našimi zákazníkmi. A nabitý patentmi našich inžinierov. Lepšia stúpacosť. Väčšia tlačná sila. Nižšia hmotnosť a výrazne nižšia hlučnosť. Vyladený na maximálnu hospodárnosť. Stroj, ktorý spoľahlivo zvládne každú úlohu. Šetrnejší k životnému prostrediu ako všetky ostatné: nový PistenBully 600, ako prvé vozidlo na úpravu lyžiarskych svahov na svete, spĺňa emisnú normu Euro 5.

Posuňte úpravu svahov na vyššiu úroveň: LEVEL RED.

www.level-red.com

Prednosti výrobku vo svojej triede :

Veľmi ľahký stroj s najvyššou svahovou dostupnosťou

Mimoriadne tichý a čistý motor (emisná norma Euro 5)

Vynikajúci pomer výkonu k hmotnosti

Veľké úžitkové zaťaženie

Intuitívne a veľmi komfortné ovládanie

Spoločlivý navijak



www.slovakia.travel

DOVOLENKA NA SLOVENSKU DOBRY NÁPAD

