

LAVEX

ROČNÍK XLI

1 • 2014



LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH • MANAŽMENT • MARKETING



LEITNER®
ropeways

Ked' sa komfort stretá s dizajnom

V zimnej sezóne 2013/2014 bola v Ischgli uvedená do prevádzky svetová novinka: Piz Val Gronda je prvou kyvadlovou lanovkou na svete, ktorá je vybavená vykurovaním sedadiel. Svojím neobvyklým zjavom pritahuje na seba 150-miestna kabínka všetky pohľady. V porovnaní s inými kyvadlovými lanovkami boli totiž tieto kabínky obrátené dolu hlavou.

Predvídať, rozpoznať trendy, vytvárať inovácie – na tieto silné stránky sa môžu zákazníci Doppelmayr/Garaventa spoľahnúť.

www.doppelmayr.com



... k ideálnemu riešeniu.



Od myšlienky ...

Vydáva:

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

Šéfredaktor:

Ing. M. Grešo

Redakčná rada:

predseda:

Ing. Peter Nanky

členovia:

JUDr. P. Brňák, PhD., Ing. J. Hulla, M. Sumka

Sídlo vydavateľa a adresa redakcie:

LAVEX, M. Pišúta 5, 031 01 Liptovský Mikuláš
IČO: 00 213 331
tel.: 044 5520 460, 5621 682
fax: 044 5522 017
sekretariát: 0903 526 545
revíziní technici: 0903 527 545
e-mail: lavexinfo@lanovky.sk

Tlač a grafika

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

Ročné predplatné na 3 čísla:

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

Predajná cena časopisu: 2,80 €**Predajné miesta:**

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

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

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

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

Elektronická verzia časopisu:

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

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

ISSN č. 1336-1953

Evidenčné číslo MK SR – EV 3893/09

Vychádza 3-krát do roka.

Číslo vydané v apríli 2014



7

**XXXI. ročník pretekov
lanovkárov a vlekárov**


12

**Lyžiarske stredisko
SKI Centre Levoča**


15

**Lanovkári,
ako ich nepoznáme**
Príhovor 2

Náš hosť 3
Z činnosti združenia
 Poznatky z revíznej činnosti
pracovníkov LAVEX-u 5

 Aktualizačná odborná príprava
vodičov snežných pásových vozidiel 6

 Školenie a periodické odborné
skúšky manažérov a vedúcich
prevádzky lanoviek 7

 Výsledky XXXI. ročníka pretekov
lanovkárov a vlekárov 7

Oznamy a informácie 8

 4. valné zhromaždenie
Zväzu cestovného ruchu SR 9

 18. medzinárodná konferencia
VWaPOL 2014 10

ITF SlovakiaTour 2014 11

Zo života našich stredísk

LS Ski Centre Levoča 12

Lanovkári, ako ich nepoznáme

Dr. Ján Šebo, CSc. 15

Svet lanoviek
 Cestovanie za
nezabudnuteľnými zážitkami II. 18
Lanové dráhy

Tatralift 21

Doppelmayr 22

Leitner 24

Snežné pásové vozidlá

Kässbohrer – Termont 26

Prinoth 28

Zasnežovacie systémy

TechnoAlpin 29

MND – Snowstar 30

Supersnow 32

Inzerenti čísla:

TECHNOALPIN

str. 2

MND

str. 17

LEITNER

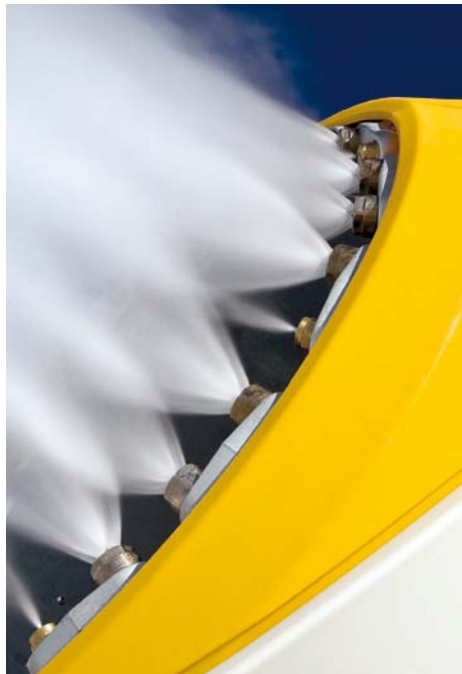
DOPPELMAYR

SUPERSNOW

obálka str. 1

obálka str. 2

obálka str. 4



**Garantujeme
sneh!**



TECHNOALPIN®
snow experts

www.technoalpin.com



be social: AppStore

Príhovor

Milí čitatelia, vážení priatelia,
v závere uplynulého roka
určite väčšina z vás, ktorí sa
zaujímate o lyžovanie a zimný
cestovný ruch, postrehla, že
sa uskutočnil už 42. ročník Dní
lanoviek a lyžiarskych vlekov,

spojený so 14. medzinárodnou výstavou
horskej techniky – INTERLAVEX. Ide
o jedno z najstarších organizovaných
podujatí v cestovnom ruchu u nás.

V období, keď sa najmä výstava konala
tak trochu od ruky – na Podbanskom,
podujatie navštevovalo akosi viac
návštevníkov, dokonca si ju prišli

pozrieť aj „vyššie
postavení“ štátni
úradníci či majitelia
lyžiarskych stredísk.
Z roka na rok je
príprava takéhoto
podujatia náročnejšia,
vyžaduje si viac času,
námahy a vytrvalosti,
a aj v minulom
roku sekretariát
združenia, ktorý celú
akciu pripravoval,
vynaložil enormné

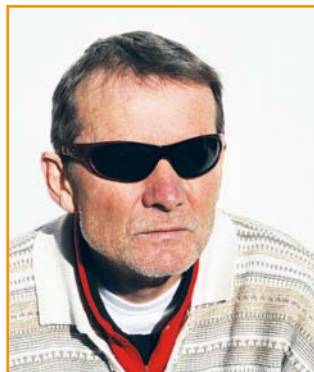
úsilie, aby ju pripravil na dobrej úrovni,
zaujímavo a najmä dôstojne, aby sa tak
vystavovatelia, ako aj návštevníci cítili
počas tých troch dní príjemne. Do akej
miery sa to podarilo, to môže posúdiť
každý účastník sám.

Na margo návštevnosti podujatia –
a to sa týka nielen výstavy, ale aj Dní
lanoviek, zasadnutí Poradného zboru
vedúcich prevádzky lanoviek, odborných
seminárov či iných podujatí – však treba
poznamenať, že odborná lanovkárska
verejnosť v posledných rokoch nejaví
o tieto akcie príliš veľký záujem, čo
organizátorovi nepridáva na ambícií
prípravovať podujatie stále lepšie
a lepšie, na úsilí vyniknúť a zachovať
toto jedinečné medzinárodné podujatie
aj v budúcnosti. Je to určite na škodu
vecí, veď či už Dni lanoviek a vlekov,
alebo aj samotná výstava vždy bola
miestom na stretávanie sa odborníkov,
na výmenu skúseností, riešenie
najrôznejších problémov, ktoré môžu
pomôcť všetkým, ktorí majú o rozvoj

a kvalitu služieb v zimnom cestovnom
ruchu seriózný záujem.

Kládli sme si otázku, či to
nie je preto, že zástupcovia
prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk
– členov LAVEX-u nadobudli pocit, že
vysedávaním na týchto podujatiach
sa aj tak nič nevyrieši a navyše to
stojí peniaze. S takýmto postojom
rozhodne nemožno súhlasiť. Na to,
aby sa mohli také náročné veci, ako je
napr. zmena legislatívy, ktorá pomohla
podnikateľskému prostrediu, riešiť,
je potrebné nielen veľa trpezlivosti
a energie, ale predovšetkým dobrá

komunikácia
a spolupráca so
štátnou a verejnou
správou, zástupcami
samosprávy,
zamestnávateľskými
zväzmi a ďalšími,
ktorí sú
zainteresovaní na
tomto procese.
Prístup niektorých
štátnych orgánov,
ktoré – zdá sa –
nemajú dostatok



odborníkov na rozhodujúcich
postoch, k riešeniu našich problémov
nenaznačuje akúkoľvek snahu pomôcť.
Práve preto je potrebné mať dostatok
informácií a skúseností, pokiaľ možno
od čo najväčšieho počtu odborníkov, aby
sme sa aspoň pokúsili naše požiadavky
rôznymi cestami presadiť. Pokiaľ
budeme takéto podujatia ignorovať,
len veľmi ťažko sa môže podariť
presadiť akékoľvek podnety či návrhy
na zlepšenie súčasného nelichotivého
stavu. Rovnaké skúsenosti majú aj naši
partneri v iných sférach cestovného
ruchu, čo môže potvrdiť napr. Zväz
hotelov a reštaurácií, ktorý sa roky
usiluje o zjednodušenie administratívy
týkajúcej sa určenia jednotného miesta
na registráciu a výpočet poplatkov za
reprodukovanú hudbu, vyplývajúcich
zo zákona o ochrane práv (tzv.
autorský zákon). Slovenská asociácia
cestovných kancelárií zase roky bojuje
predovšetkým v záujme incomingových
cestovných kancelárií o zlepšenie

propagácie Slovenska v zahraničí a Zväz cestovného ruchu Slovenskej republiky sa o. i. dlhodobo márne usiluje o zmeny v Zákonníku práce týkajúce sa úpravy pracovných podmienok sezónneho zamestnávania v cestovnom ruchu. Raz sa tieto snahy určite prejavia v legislatíve, ale k tomu je potrebná pomoc všetkých, ktorí veci rozumejú, ktorí môžu prispieť dobrým nápadom a ktorí dokážu tieto problémy správne pomenovať na správnom mieste. Novozvolené predstavenstvo LAVEX-u sa otázkou záujmu členských organizácií o dianie v združení a najmä

o organizované odborné podujatia zaoberalo už na svojom prvom zasadnutí s tým, že sa prijali niektoré opatrenia na zlepšenie vzájomnej komunikácie.

Jedným z prvých je prehodnotenie a prepracovanie webovej stránky združenia, ktorá je akýmsi komunikačným spojivom medzi združením a členmi, ale aj ďalšími podnikateľmi využívajúcimi služby združenia. Mala by sa výraznejšie oživiť a zároveň by sa mal umožniť aktívny prístup na stránku členským organizáciám. Od tejto zmeny

očakávame viac podnetov pre prácu sekretariátu združenia a tiež viac informácií od jednotlivých členov o činnosti v strediskách, vlastných aktivitách či rôzne iné informácie. Veríme, že tento krok posilní vzájomné vzťahy medzi združením a členskou základňou a bude inšpiráciou aj pre prácu sekretariátu združenia v nasledujúcom období. Želám všetkým kolegom, partnerom a priateľom zdravý a úspešný rok 2014 Teším sa na ďalšiu spoluprácu.

Ing. Miroslav Grešo

Náš hosť

V tomto čísle nášho časopisu LAVEX Info by sme chceli predstaviť zakladajúcu členku Zväzu cestovného ruchu SR a bývalú prezidentku Historických hotelov Slovenska – Mgr. Danielu Gloss. V súčasnosti je riaditeľkou Fakulty cestovného ruchu Piešťany Vysokej školy GOETHE UNI Bratislava. Porozprávali sme sa s ňou o prínose tejto školy pre cestovný ruch na Slovensku.

*** Vieme o tebe, že v cestovnom ruchu pôsobiš už 20 rokov, 6 rokov si pracovala vo vedení nemeckej cestovnej kancelárie so zameraním na kúpeľné pobyty, ďalších 6 rokov si bola riaditeľkou atraktívneho historického hotela SandorPavillon v Piešťanoch, si členkou prezídia Zväzu cestovného ruchu SR. V minulom roku si však vstúpila na akademickú pôdu a stala si sa riaditeľkou fakulty cestovného ruchu. Čo ťa k tomu inšpirovalo?**

- Môj vstup na akademickú pôdu je logickým pokračovaním pôsobenia v cestovnom ruchu v snahe zlepšiť prepojenie vzdelávania s potrebami trhu. Narodila som sa a žijem v Piešťanoch, navštevovala som „piešťanskú hotelku“, záleží mi na rozvoji cestovného ruchu tak v mojom rodnom meste, ako aj na celom Slovensku a som presvedčená, že začať treba od kvalitného a na prax orientovaného vzdelávania. Tiež treba šíriť osvetu významu cestovného ruchu pre Slovensko medzi jeho obyvateľmi a motivovať ich k súčinnosti.



Mgr. Daniela Gloss

riaditeľka Fakulty cestovného ruchu Piešťany
Vysokej školy GOETHE UNI Bratislava

Vždy som si želala, aby v Piešťanoch bola prestížna vysoká škola, na ktorej by študovali mladí ľudia z celého Slovenska aj zo zahraničia. Najznámejšie slovenské kúpeľné mesto je priam predurčené na vysokoškolské štúdium cestovného

ruchu, kúpeľníctva a hotelierstva. Ľudovít Winter vybudoval v mojom meste v roku 1946 Hotelovú akadémiu podľa vzoru svetoznámej školy vo švajčiarskom Lausanne, a piešťanská škola sa aj dnes radí k najatraktívnejším školám Slovenska. Uvedomovala som si, že šancu na podobný úspech by mala aj vysoká škola pre oblasť cestovného ruchu, no žiaden novodobý „Winter“ celé roky neprichádzal. A zrazu, predsa dôvod na radosť! Po prvýkrát som počula o záujme zahraničného investora realizovať túto myšlienku v Piešťanoch v roku 2010, moja ženská intuícia mi hneď napovedala, že s touto školou budem mať dočinenia. A stalo sa! Zahraniční akcionári ocenili moje vedomosti a pestré skúsenosti v cestovnom ruchu, aktívne pôsobenie v organizáciách cestovného ruchu, ako aj komunikáciu v nemeckom jazyku a prijali ma na pozíciu riaditeľky-manažérky na Fakulte cestovného ruchu v Piešťanoch. Nová práca ma veľmi baví, využívam všetky doterajšie skúsenosti a kontakty v prospech školy, mojej kreativity sa medze nekladú a verím, že

spolu so slovenskými a zahraničnými kolegami z branže CR vytvoríme ideálny model kvalitnej školy, prospešnej pre cestovný ruch.

*** Vysoká škola GOETHE UNI Bratislava vznikla v roku 2012. Aká je jej organizačná štruktúra, na čo sa zameriavajú jej učebné odbory, koľko študentov na nej v súčasnosti študuje a aká je forma ukončenia štúdia?**

- Vysoká škola GOETHE UNI Bratislava je súkromná vysoká škola, ktorá pôsobí na základe udelenia štátneho súhlasu vládou Slovenskej republiky uznesením č. 361 zo dňa 18. júla 2012. Zriaďovateľom školy je akciová spoločnosť Vysoká škola Goethe Uni Bratislava. Výučbu začala v zimnom semestri 2012/2013. Ponúka bakalárske a magisterské študijné programy, ktoré možno študovať dennou i externou formou štúdia na fakulte medzinárodného podnikania, fakulte mediálnych a kultúrnych štúdií a fakulte cestovného ruchu. Poslaním našej vysokej školy je zabezpečovať vzdelávanie v oblastiach medzinárodného podnikania, marketingovej a kultúrnej komunikácie a cestovného ruchu a v nadväznosti na tieto aktivity realizovať adekvátnu vedecko-výskumnú činnosť v spolupráci s domácimi aj medzinárodnými vzdelávacími inštitúciami a zástupcami hospodárskej praxe. Základnou ideou je ponúknuť kvalitné vzdelanie v medzinárodnom prostredí a prepojiť teoretickú výučbu s praxou. Ponuka štúdia nie je určená len pre slovenských študentov, ale je cielene zameraná i na nemecky hovoriacich študentov zo susedných krajín strednej a východnej Európy. Výučba prebieha pod vedením zahraničných i slovenských vysokoškolských pedagógov. Sídлом vysokej školy je mesto Bratislava (sídli tu rektorát, dekanát fakulty medzinárodného podnikania, dekanát fakulty mediálnych a kultúrnych štúdií) a mesto Piešťany

(sídlo dekanátu fakulty cestovného ruchu). Predpokladom na štúdium je ovládanie nemeckého jazyka, pretože dominantným vyučovacím jazykom je práve nemecký jazyk. V 1. ročníku sa venuje výučbe nemeckého jazyka zvýšená pozornosť, aby študenti v 2. ročníku rozumeli prednášajúcim zo zahraničia.

Vznik tejto vysokej školy na Slovensku je ďalší míľnik v nemecko-slovenských kultúrnych vzťahoch.

Našou motiváciou je úspech našich študentov. Koncept sa opiera o prakticky orientované, odborne fundované sprostredkovanie vedomostí a na prípravu absolventov pre potreby pracovného trhu. Učebné osnovy priebežne prispôbujeme požiadavkám trhu. Kladieme najvyššie nároky na vyučujúcich a na kvalitu našich študijných programov, takisto nám leží osobitne na srdci internacionalizácia ponuky vzdelania.

*** V čom by mal byť hlavný prínos školy najmä pre domáci cestovný ruch? Aké sú možnosti uplatnenia absolventov v praxi? Môže im byť pri tom škola prípadne nápomocná?**

- Hlavnou myšlienkou, ktorá iniciovala vznik Vysokej školy Goethe Uni Bratislava, bolo uspokojiť nároky trhu práce a poskytnúť záujemcom kvalitné akademické vzdelanie. Pridanou hodnotou je viacjazyčne vedené vyučovanie a odborné jazykové zručnosti, ktoré študenti získajú. Dobré jazykové znalosti hrajú rozhodujúcu úlohu pri výbere uchádzačov o zamestnanie, ktorí inak dosahujú rovnaký stupeň kvalifikácie. Záleží nám na tom, aby naši študenti úspešne obstáli a získali vzdelanie, ktoré im otvorí brány do sveta. Skúsenosti načerpané v zahraničí môžu potom po návrate aplikovať doma, v cestovnom ruchu na Slovensku. Prínos našej vysokej školy spočíva najmä vo vynikajúcich kariérnych vyhlídkach, modernom vzdelaní v kombinácii s odbornými jazykovými zručnosťami, v študijných

programoch, ktoré sú orientované na prax, vo využívaní medzinárodných kontaktov a skúseností, v kvalite slovenských a zahraničných pedagógov, vo flexibilnej študijnej štruktúre, v možnosti štúdia popri zamestnaní a v individuálnom prístupe.

*** Akými formami je zabezpečená kvalita výučby, aké má škola prepojenie na zahraničné školy, hotelové spoločnosti prípadne iné subjekty? Ako je pripravená na vedecký výskum?**

- Naša vysoká škola, a najmä jej Fakulta cestovného ruchu v Piešťanoch, spolupracuje s mnohými zahraničnými renomovanými inštitúciami. Môžem spomenúť najmä tieto: Institut für Tourismuswirtschaft ITW Luzern, jedna z najkvalitnejších škôl cestovného ruchu a súčasne jeden z najvýznamnejších vedeckých inštitútov v tejto oblasti, samozrejme spolupráca s hotelovou sieťou DANUBIUS, ktorá má zastúpenie aj v Piešťanoch (Slovenské liečebné kúpele Piešťany), ďalej sieť historických hotelov v Rakúsku s názvom SchlosshotelsundHerrenhäuser, významná turistická oblasť Ahrtal v Nemecku a v neposlednom rade svetovo známa spoločnosť Lufthansa. Na Slovensku sú našimi partnermi pre spoluprácu Historické hotely Slovenska, oblastná organizácia cestovného ruchu Rezort Piešťany (sme jej riadnym členom), informačné centrá, cestovné kancelárie i mnohé hotely. Pri Fakulte cestovného ruchu v Piešťanoch vytvárame Inštitút manažmentu, cestovného ruchu a spoločenských vied, ktorý sa bude zaoberať vedeckým výskumom v oblasti cestovného ruchu, prípravou projektov, poradenstvom, tvorbou štúdií a analýz, ďalším a duálnym vzdelávaním, krízovým manažmentom, manažmentom vzťahov so zákazníkmi a ďalšími čiastkovými problémami z oblasti cestovného ruchu.

Rozhovor pripravil: M. Grešo

Poznatky z revíznej činnosti pracovníkov LAVEX-u

Jednou zo základných služieb, ktorú LAVEX ponúka svojim členom, je revízná činnosť, v rámci ktorej sú vykonávané predovšetkým pravidelné revízie strojnej a elektrickej časti lanoviek, lyžiarskych vlekov vrátane elektrického napojenia týchto zariadení a bleskozvodov.

Revízie sa vykonávajú podľa príslušných noriem v lehotách

stanovených týmito normami alebo legislatívnymi predpismi. Konkrétne o lehotách revízií lanových dráh sa prevádzkovatelia OHDZ dozvedia z vyhlášky MDPaT SR č. 205/2010 Z. z. a lehoty revízií – odborných prehliadok a skúšok na lyžiarskych vlekoch sú stanovené vyhláškou MPSVaR SR č. 508/2009 Z. z.

Spomínané vyhlášky zároveň špecifikujú a rozdeľujú určené technické zariadenia – UTZ, resp. vyhradené technické zariadenia – VTZ, hovoria o revíziách, odborných prehliadkach a odborných skúškach, úradných skúškach, stanovujú rozsah konštrukčnej dokumentácie a sprievodnej dokumentácie k týmto zariadeniam. Technická dokumentácia sa vyžaduje, resp. prevádzkovateľ ju musí predložiť k úradným skúškam a takisto aj revízny technik vykonáva kontroly a revízie podľa požiadaviek technickej dokumentácie.

Práve pri revíziách zariadení sa často stretávame s tým, že technická dokumentácia (TD) je neúplná, chýbajú niektoré doklady, z výkresovej elektrodokumentácie chýbajú schémy, resp. sú zničené, nečitateľné a neaktuálne. Každý prevádzkovateľ technických zariadení by si mal občas urobiť prehľad o kompletnosti a dostupnosti TD k svojim zariadeniam a prípadne ju doplniť. Je vhodné, keď sú tie časti TD, s ktorými je potrebné častejšie pracovať, zdvojené (napr. kópie elektrických schém, návody na obsluhu a údržbu by mal mať aj údržbár).

Ďalším poznatkom v rámci revíznej činnosti je problematika stavu objektov obslúh pri staniciach ZOLD, najmä drevených stavieb pri LV, postavených často svojpomocne. Vo všetkých sú nainštalované svietidlá, zásuvky, používajú sa tu elektrospotrebiče, pre ktoré takisto platia normy a predpisy, a preto je potrebná ich revízia na základe platnej TD. Napríklad pri drevených objektoch, zhotovených z materiálov so stupňom horľavosti C, D, E a F, je potrebné vykonávať OPa OS – revíziu elektrického zariadenia každé 2 roky, na rozdiel od ostatných murovaných objektov, kde je lehota 5 rokov. O kontrolách a revíziách elektrického ručného náradia a elektrických spotrebičov by mali vedieť hlavne vedúci zamestnanci. Ak napríklad poveria pracovníka prácou s elektrickou vŕtačkou, potom musí byť vyhovujúci stav tohto náradia (ak nie je prenájaté z požičovne) overený pravidelnou kontrolou a revíziou, o ktorých sa vedú príslušné písomné záznamy s lehotami 3, 6, 12 a 24 mesiacov v závislosti od triedy náradia a spôsobu jeho používania. Je dobré vedieť aj o tom, že prebieha verejná diskusia, kto môže revízie elektrického náradia a spotrebičov vykonávať; technické normy to umožňujú elektrikárom, dokonca aj pracovníkom poučeným, čo je však v rozpore so zákonom č. 124/2006 Z. z. a jeho vykonávacou vyhláškou, ktoré sú vyšším právnym predpisom ako technická norma, ktorá má len charakter odporúčania. Nehľadiac na tento právny problém by však každý používateľ týchto zariadení mal rešpektovať podmienky používania elektrického náradia a spotrebičov a v rozumnej miere ich dodržiavať. Všetci si v súvislosti s týmto môžeme odpovedať na otázku, ako a aké používame na svojich pracoviskách predlžovacie šnúry, kedy bola na nich vykonaná posledná kontrola a revízia. Ďalším problémom, s ktorým sa pri

revíziách stretávame, sú nevyhovujúce priestory okolo elektrických, ale aj iných technologických zariadení LD a LV. Je pravidlom, že miestnosť dieselagregátu (NPZ) alebo núdzového pohonu (NP) na LD sa používa ako príručný sklad, náradovňa a lyžiareň súčasne. Voľne prístupné miesta na obsluhu a prácu a dostatok priestoru pri elektrických rozvádzačoch je v mnohých prípadoch nespĺniteľnou podmienkou, často spôsobenou zlým projektom alebo jeho nepremyslenou zmenou, keď sa rozmermi veľké rozvádzače umiestnili do malých miestností, nehovoriac o tom, že tieto miestnosti sa používajú zároveň aj ako šatne.

Ak sa začneme zaoberať samotným technickým zariadením, jedným z posledných zistení pri revíziách býva meranie nízkeho izolačného stavu elektromotorov; hovoríme predovšetkým o hlavných poháňacích motoroch so zberacím ústrojenstvom. Namerané hodnoty sa znižujú a dostávajú k hraničným kritickým hodnotám. Príčiny môžu byť v nedostatočnej údržbe a čistení, v dlhodobom nepoužívaní zariadenia, vo vlhkom prostredí, starnutí a prehrievaní izolácie vinutia. Prevádzkovateľ sa dostáva do situácie, že sa musí rozhodnúť pre včasnú výmenu zariadenia, pre jeho demontáž a zaslanie na dôkladný servis, alebo riskovať, že v sezóne mu elektromotor zhorí. Každé rozhodnutie však stojí nemalú finančnú čiastku.

Na záver spomenieme ešte najčastejšie zisťované technické nedostatky pri revíziách. Z elektrickej časti sú to napr. opravované poistky, poškodené zámkové na dverách rozvádzačov, vonkajších rozvodných skrinkách, neutesnené prechody káblov, hrdzavé vnútra rozvodných zariadení, zaoxidované a opálené kontakty na elektrických prvkoch, poškodené svorkovnice, neupevnené prvky, chýbajúce vnútorné kryty v rozvádzačoch, chýbajúce kryty na svietidlách, neupevnená káblová inštalácia, nesprávna lokalizácia porúch traťových zab. zariadení, prerušené zachytávacie vedenie na bleskozvodoch, neoznačené znečistené a zaoxidované

skúšobné svorky. Zo strojnej časti sú to napr. poškodené a chýbajúce výstupné rebriky na podpery, opotrebované gumové vyloženia kladiek a lanových kotúčov, hrdzavé skrutkové spoje, poškodené betónové základy, poškodené kladky, opotrebované obloženia zvodidiel závesov, chýbajúce svorky na koncoch kotviacich lán, chýbajúce zachytávače, chýbajúce informačné a smerové tabule, nedostatočný prechodový profil... Tých zistení pri revíziách je, samozrejme, viac. Zámerom tohto príspevku je však skôr upozorniť prevádzkovateľov technických zariadení aj na túto oblasť, t. j. na bezpečnosť technických zariadení, na ktorú sa popri iných súčasných existenčných problémoch často zabúda. Zákonná povinnosť tu však stále existuje. Treba si uvedomiť

aj to, že zabezpečenie a vykonanie revízie – odbornej prehliadky a skúšky na zariadení je len prvým krokom, za ktorým musí nasledovať aj odstránenie zistených nedostatkov, keďže zamestnávateľ je povinný odstraňovať zistené nedostatky v rámci svojej kontrolnej činnosti – stačí si pozrieť napr. zákon č. 124/2006 Z. z., § 6 a 9. Niektorí prevádzkovatelia OHZ majú iste aj vlastné skúsenosti, napr. z vyšetrovania úrazov lyžiarov na lyžiarskych tratiach. Tí dobre vedia, že výhovorky pri mimoriadnej alebo inej udalosti na VTZ alebo UTZ na to, že neboli prostriedky na opravu či výmenu chybnej súčiastky, že nebola overená bezpečnosť technického zariadenia, že zariadenie prevádzkovala odborne nespôsobilá osoba alebo že zariadenie



je málo používané, pred vyšetrovateľom neobstojí. Isto si z nás nikto neželá, aby mu bola prisudzovaná vina alebo zosobňovaná škoda za zanedbané povinnosti.

Spracoval: P. Grieš

Aktualizačná odborná príprava vodičov snežných pásových vozidiel

Príprava na lyžiarsku sezónu 2013/2014 sa začala v oblasti školenia pracovníkov lyžiarskych stredísk veľkým záujmom o školenia vodičov snežných pásových vozidiel a snežných skútrov. Z pohľadu bezpečnosti a ochrany zdravia tak pracovníkov obsluhy – vodičov, ako aj z pohľadu bezpečnosti lyžiarov na lyžiarskych tratiach patria k veľmi potrebným, pretože následky pri úrazoch spôsobených prevádzkou týchto vozidiel bývajú nenapraviteľné a vo väčšine prípadov mávajú aj súdnu dohru. Aj z tohto dôvodu LAVEX ako oprávnená organizácia na vykonávanie výchovy a vzdelávania v oblasti bezpečnosti práce rozširuje a prispôsobuje učebné osnovy dlhoročným skúsenostiam, získaným nielen pri prevádzke vozidiel (bezpečnostno-prevádzkové predpisy, návody na obsluhu, predpisy BOZP a ďalšie), ale aj skúsenostiam zo spolupráce s policajnými orgánmi pri vyšetrovaní príčin rôznych udalostí, pri ktorých došlo ku škode na majetku alebo na zdraví. Evidujeme už niekoľko rozhodnutí, keď boli vodiči snežných pásových

vozidiel a snežných skútrov právoplatne odsúdení za ublíženie na zdraví či dokonca za smrteľné zranenie spôsobené prevádzkou vozidla. Mnohí prevádzkovatelia snežných pásových vozidiel, či už z lyžiarskych stredísk, alebo iní, využívajú na pohyb vozidiel aj miestne či účelové komunikácie, prípadne parkoviská. V súvislosti s tým je potrebné uviesť, aké sú podmienky prevádzky takýchto vozidiel na pozemných komunikáciách. Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách definuje pozemnú komunikáciu ako: diaľnicu, cestu, miestnu komunikáciu a účelovú komunikáciu. Miestnymi komunikáciami sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií. Slúžia potrebám miestnej dopravy, prípadne poľnohospodárskej dopravy. Podľa zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách sú snežné pásové vozidlá ako pracovné

stroje s vlastným zdrojom pohonu, konštrukčne a vybavením určené na vykonávanie určitých pracovných činností, a snežné skútre zaradené do kategórie osobitných motorových vozidiel, t. j. vozidiel vyrobených na iné účely než na prevádzku na pozemných komunikáciách, ktoré však po splnení ustanovených podmienok možno schváliť na prevádzku v premávke na pozemných komunikáciách. Z toho vyplýva, že pri pohybe snežných pásových vozidiel po pozemnej komunikácii je potrebné, aby vozidlo spĺňalo podmienky na prevádzku a zároveň mu bolo pridelené evidenčné číslo.

Problematike obsluhy a prevádzky snežných pásových vozidiel a snežných skútrov je potrebné venovať aj v budúcnosti zvýšenú pozornosť a predovšetkým sa usilovať o zavedenie jednoduchej a účinnej legislatívy, v ktorej budú jednoznačne definované práva a povinnosti vodičov, ale aj osôb nachádzajúcich sa na lyžiarskej trati.

M. G.

Lavex pripravuje školenie a periodické odborné skúšky manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek

V máji tohto roku vyprší platnosť osvedčení o odbornej spôsobilosti tým pracovníkom v prevádzke lanových dráh na funkciu manažér prevádzky a vedúci prevádzky lanovej dráhy, ktorí sa podrobili overeniu odbornej spôsobilosti v dňoch 24. – 25. mája 2011 v Jasnej. Z uvedeného dôvodu LAVEX – Lanovky a vleky pripravuje pre nich periodickú odbornú skúšku, ktorá by sa mala uskutočniť v rámci pravidelného zasadnutia Poradného zboru vedúcich prevádzky lanoviek.

Periodickou odbornou skúškou sa rozumie opätovné overenie úrovne odborných teoretických vedomostí u osoby, ktorá vykonáva pracovné činnosti vyžadujúce odbornú spôsobilosť. Rozsah odborných vedomostí závisí od

druhu vykonávanej práce a vychádza zo všeobecne záväzných právnych predpisov z oblasti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, zo všeobecne záväzných právnych predpisov o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, zo všeobecne záväzných právnych predpisov o poskytovaní prvej pomoci, z vlastných vnútorných predpisov prevádzkovateľa dráhy z oblasti dopravnej prevádzky, prepravnej a technickej prevádzky, ako aj z technických predpisov a technických noriem.

Periodickej odbornej skúške sa zamestnanec prevádzkovateľa lanovej dráhy musí podrobiť minimálne raz za tri roky. Skladá sa z písomného testu a ústnej skúšky. Okrem tejto povinnosti

je pracovníkovi vykonávajúcemu pracovné činnosti, ktoré sú dôležité pre prevádzkovanie dráhy a dopravy na dráhe z dôvodu udržania si odbornej spôsobilosti, uložená aj povinnosť absolvovať minimálne dvakrát ročne pravidelné školenie, pričom záznamy o týchto školeniach sa zapisujú do osvedčení o odbornej spôsobilosti.

Vážení kolegovia, radi by sme vás pozvali na uvedené periodické skúšky, ktoré budú spojené aj s pravidelným školením. Podujatie sa uskutoční v rámci zasadnutia Poradného zboru vedúcich prevádzky lanoviek, na ktorom odznejú aj ďalšie zaujímavé informácie.

M. G.

XXXI. ročník pretekov lanovkárov a vlekárov

Lyžiarske stredisko ZUBEREC, 12. marec 2014 – obrovský slalom

Poradie	Meno	Ročník	Klub	Čas	Odstup
Ženy V					
1.	MURÍNOVÁ, Zuzana	1972	YETI s.r.o., Martin	40.89	
2.	KOREŠOVÁ, Ingrid	1970	GOIMPEX BRATISLAVA a.s., LS Donovaly	43.62	2.73
3.	KNIŽKOVÁ, Lucia	1989	SNOWWORK s.r.o., Mlynky	48.66	7.77
Muži IV					
1.	CHMELÍK, Martin	1948	GOIMPEX BRATISLAVA a.s., LS Donovaly	39.67	
2.	TRÉGER, Vlastimír, Mgr.	1953	TJ Tatran, Nižná Boca	40.70	1.03
3.	LAPŠANSKÝ, František	1953	SNOWWORK s.r.o., Mlynky	50.42	10.75
Muži III					
1.	MIDŽIAK, Milan	1965	YETI s.r.o., Martin	41.17	
2.	PŇÁČEK, Slavko	1962	Kolektív vlekárov, Kráľova Hoľa	42.60	1.43
3.	LENGYEL, Svetoslav	1966	1. Ružomerská lyž. a.s.	42.86	1.69
Muži II					
1.	CHMELÍK, Martin ml.	1973	GOIMPEX BRATISLAVA a.s., LS Donovaly	37.46	
2.	KLAUZ, Peter, Mgr.	1971	Salamandra Resorts a.s.	38.30	0.84
3.	SLIVENSKÝ, Roman	1974	TKS Nálepkovo	40.22	2.76
Muži I					
1.	SUMKA, Milan	1990	JASED s.r.o., Belá – Dulice	40.80	
2.	JANČO, Štefan	1982	Roháče s.r.o., Zuberec	40.81	0.01
3.	MESÍK, Peter	1984	Šporcentrum s.r.o., Selce	41.53	0.73

Kompletné výsledky sú zverejnené na stránke SportTiming – Videocom Štancel, ktorý zabezpečoval meranie – www.videocom.sk
Reportáž z pretekov prinesieme v nasledujúcom čísle časopisu LAVEX info.

Rozlúčili sme sa s Vladimírom Krajňákom (1927 – 2014)

Na lyžiach do neba, mne dnes viac netreba. Z kopcov mne najmilších, do výšin najtichších.

Vladimír Krajňák, nám všetkým blízky a drahý, bol vynikajúcou osobnosťou. Dokazoval to svojou dobrotou, láskou a ochotou pomáhať. Nebolo dňa, ktorý by premrhal lenivosťou.

Všetkým nám napadá jediná otázka. Prečo sa to stalo? Bola to vyššia moc, ľudské zlyhanie, nešťastná náhoda? Kto z nás pozná odpoveď, ktorú by sme mohli všetci prijať? Neviem. Ale cítim s vami, nikto však nemôže vrátiť to, čo sme stratili.

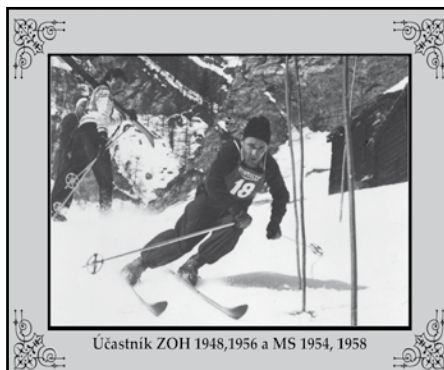
Ujo Vlado, ako ho priatelia oslovovali, bol lyžiar, pretekár, tréner a funkcionár. Počas svojej aktívnej pretekárskej činnosti (v r. 1946 – 1964) bol v reprezentačnom družstve ČSR. Zúčastnil sa na dvoch ZOH (v r. 1948 a 1956), na dvoch majstrovstvách sveta (1954 a 1958), získal niekoľko titulov Majster ČSR a Majster Slovenska a veľakrát stál na pódiovom umiestnení v slalome, obrovskom slalom, zjazde aj kombinácii.

Od roku 1966 sa stal trénerom a funkcionárom v lyžovaní a začal odovzdávať svoje skúsenosti iným.

V roku 1968 bol spolu s priateľmi lyžiarimi a turistami zakladajúcim členom TJ Štart Kežmarok. Tu pracoval ako dobrovoľný tréner, funkcionár a rozhodca. Podieľal sa na výchove niekoľkých generácií lyžiarov v tejto organizácii.



Reprezentant ČSR 1948-1958



Účastník ZOH 1948, 1956 a MS 1954, 1958

Ako dôchodca podľahol čaru pretekania v kategórii masters a tomu venoval aj veľkú časť prípravy. Okrem pravidelného cvičenia a turistických výletov do hôr v zime venoval každú voľnú chvíľu tréningu na lyžiach.

V roku 2010 sa zúčastnil na Svetových zimných hrách masters, kde obsadil 2.

miesto. Aj v tejto kategórii získaval jedno pódiové umiestnenie za druhým.

Aj v ten osudný deň 4. januára 2014 sme trénovali na lyžiarskom svahu, keď nás zastihla tá smutná správa, že ujo Vlado vyletel z trate a zranil sa. Táto zima nežičila nám všetkým lyžiarom a nedopriala ani jemu. Na mieste, kde vyletel z trate, nebol sneh, len tráva. A to bolo pre neho osudné. So zraneniami bojoval 11 dní.

Všetci sme verili, že to prekoná, tak ako pred dvoma rokmi. Ale nestalo sa tak.

Dňa 15. januára prišla smutná správa...

Ujo Vlado sa dožil 86 rokov. Jeho životným krédom bolo „život treba žiť, kým sme tu“. Napriek ťažkým životným skúškam, ktoré ho v živote postretili, sa vedel tešiť z maličkostí. Bol to človek plný elánu a pevne verím, že s takýmto elánom aj odišiel.

Žil s nami v čase úspechov, hľadani, ale i ťažkostí a prehier. Dokázal nám však vnuknúť presvedčenie, že víťazstvo po prehrách je cennejšie ako víťazstvo bez prekážok. Dnes vieme lepšie, ako sme vedeli vtedy, aké sú to hodnoty. Ešte z nich čerpáme, ešte z nich žijeme.

A zrazu sa nám zdá, že sme sa mu za to ani nemali čas poďakovať.

Nech Vám je zem, plná Vašich stôp v snehu, ľahká! Česť Vašej pamiatke!

Za Jánom Ivanom

Ján Ivan, jeden z prvých odborníkov v oblasti problematiky oceľových lán používaných v osobnej lanovej doprave, sa narodil 19. februára 1944 v Gelnici. Vyštudoval Strednú odbornú školu dopravnú v Košiciach a po získaní odbornej praxe na ČSD – rušňové depo Poprad pracoval ako rušňovodič v TEŽ (Tatranské elektrické železnice), kde tiež vykonával funkciu odborného inštruktora. Neskôr začal pracovať ako vedúci prevádzky lanoviek v Tatranskej Lomnici, pričom v stredisku zároveň vykonával revízneho technika zdvíhacích zariadení lanových dráh.

So svojimi odbornými vedomosťami

a skúsenosťami sa rád delil so všetkými, ktorých táto problematika zaujímala, a to nielen v oblasti oceľových lán, ale aj v oblasti výstavby a prevádzky lanových dráh. Jeho odborné vedomosti sa stretli so záujmom na rôznych seminároch a medzinárodných konferenciách so zameraním na vývoj, výrobu a použitie oceľových lán, nasadzovaných v prevádzke zariadení osobnej lanovej dopravy. Aktívne sa podieľal na rekonštrukcii visutej lanovej dráhy Skalnaté Pleso – Lomnický štít a kabínkovej lanovej dráhy Tatranská Lomnica – Skalnaté Pleso, ale tiež na tvorbe rôznych predpisov a technických noriem pre prevádzku lanových dráh.

Za jeho prínos v oblasti lanovej dopravy



bol ocenený zlatým odznakom Za zásluhy o rozvoj lanovej dopravy na Slovensku. Zomrel po ťažkej chorobe dňa 15. januára 2014.

Česť jeho pamiatke!

Cestovný ruch na Slovensku si v roku 2013 polepšil aj napriek vyšším daniam a odvodom – zaznelo na úvod tlačovej konferencie po skončení 4. valného zhromaždenia Zväzu cestovného ruchu SR. Štatistiky za rok 2013 ukázali nárast počtu domácich aj zahraničných návštevníkov na Slovensku

Čo je však dôležitejšie a potešiteľné, je absolútny nárast prenocovaní a tržieb za ubytovanie v porovnaní s rokom 2012. Tržby za ubytovanie v prvých troch kvartáloch rástli medziročne o 7,6 % pri raste počtu prenocovaní o 5,7 %. Podiel príjmov z aktívneho zahraničného cestovného ruchu na HDP krajiny bol na úrovni 2,7 %, čo je o 8 % viac ako v rovnakom období 2012. Tieto fakty sú základným predpokladom pre rast obrátov cestovného ruchu.

„Je to výsledok dobrej propagácie doma, ale aj v zahraničí,“ – spresnil na tlačovej konferencii Marek Harbulák, prezident ZCR SR. Zároveň dodal, že veľkú úlohu v propagácii pritom okrem SACR zohrávajú aj oblasťné organizácie cestovného ruchu. Výsledky ich práce možno vidieť vo viacerých pozitívnych štatistikách v regiónoch, kde tieto oblasťné organizácie naozaj fungujú a vykonávajú aktívnu propagáciu.

Rok 2013 sa vyznačoval prijatím viacerých dôležitých dokumentov, ktoré by mali výrazným spôsobom ovplyvňovať rozvoj cestovného ruchu na Slovensku. Schválená bola Stratégia rozvoja cestovného ruchu na Slovensku do roku 2020, Marketingová stratégia SACR do roku 2020, ale aj novela zákona o podpore cestovného ruchu. Zväz

cestovného ruchu SR sa zasadil, aby do Stratégie rozvoja cestovného ruchu do roku 2020 boli zapracované viaceré

požiadavky branže, ktoré by mali priniesť zlepšenie podnikateľského prostredia a opatrenia na zvýšenie podpory dopytu a ponuky. Významné postavenie v práci ZCR SR má legislatívny proces, ktorý je na každom zasadnutí prezídia zväzu jednou z hlavných tém. Jedným z najdôležitejších legislatívnych opatrení, ktoré sa v minulom roku pripravovali, bola novela zákona o podpore cestovného ruchu. Novela priniesla aj na základe pripomienok ZCR SR viacero zmien, ktoré sa bezprostredne po jej prijatí začali pozitívne prejavovať v práci oblastných organizácií cestovného ruchu, uviedol Marek Harbulák v správe o činnosti zväzu na 4. valnom zhromaždení, ktoré sa konalo 8. januára 2014 v hoteli Bratislava. V súvislosti so školstvom a vzdelávaním je potrebné spomenúť úlohu zamestnávateľov v procese odbornej prípravy v rámci stredných odborných škôl. V tejto súvislosti sa Zväz cestovného ruchu SR zapojil do niekoľkých aktivít. Prvou z nich bolo vyjadrenie sa k tzv. preferovaným a nepreferovaným študijným a učebným odborom, v rámci ktorých sa prostredníctvom Republikovej únie zamestnávateľov zväz vyjadroval k odborom v cestovnom ruchu. Druhou

aktivitou bola snaha vyčleniť študijné odbory so zameraním na cestovný ruch a vytvoriť pre ne samostatné číselné označenie.

Ako dobrú a efektívnu vo svojej správe hodnotil prezident ZCR SR aj komunikáciu so sekciou CR pri Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, čo sa prejavilo aj pri príprave strategických dokumentov a akceptovaní argumentácií pri viacerých podnetoch z radov členov zväzu. Komunikácia však nie je optimálna v prípade prípravy a riešenia podkladov Rady agentúry SACR.

Zväz cestovného ruchu počas svojho trojročného fungovania sa stal významným partnerom v komunikácii so štátnou a verejnou správou, ale aj v rámci zamestnávateľských zväzov. Na zvýraznenie jeho postavenia, ale predovšetkým na presadzovanie našich priorít bude potrebná spolupráca s ďalšími významnými subjektmi v oblasti prebojovania legislatívnych zmien, a to jednak so zástupcami samospráv, ale aj ďalšími zamestnávateľskými zväzmi, konštatoval v správe prezident ZCR SR Marek Harbulák.

M.G.



Zasadnutie štvrtého valného zhromaždenia ZCR SR

V Grandhoteli Permon o ocelových lanách, pásových dopravníkoch a ťažných zariadeniach

Gabriel Fedorko, Ján Boroška,
Stanislav Kropuch
Ústav logistiky priemyslu a dopra-
vy, Fakulta BERG, TU v Košiciach
Park Komenského 14, 042 00
Košice

Ústav logistiky priemyslu a dopravy
Fakulty BERG Technickej univer-
zity v Košiciach v dňoch 23. – 26.
septembra 2014 organizuje už
18. medzinárodnú konferenciu
*Výskum, výroba a použitie ocelo-
vých lán, pásových dopravníkov
a ťažných zariadení*. Na konferencii
si pripomenieme dve okrúhle
výročia: 40 rokov od konania prvej
konferencie a 20 rokov konferencií
v Grandhoteli Permon.

Prvá konferencia pod názvom
*Výskum, výroba a použitie
ocelových lán* sa uskutočnila
v hoteli Magnólia v Piešťanoch
a organizovala ju Katedra banskej
mechanizácie Baníckej fakulty VŠT
v úzkej spolupráci s Drôtovňou
Hlohovec. Organizačné zabezpe-
čenie konferencie zariadil Dom
techniky v Košiciach a zúčastnilo
sa na nej 92 domácich a 13
zahraničných účastníkov, ktorí si
vypočuli 18 prednášok, z toho 4 od
zahraničných autorov. V prijatých

záveroch účastníci konferencie odporučili
organizátorom pokračovať v usporiadaní
konferencií so zameraním na ocelové láná.
Pod už uvádzaným názvom boli konferencie
organizované do roku 2006. V tom roku sa
konala 14. konferencia a do názvu pribudli
dopravníky, takže prednášky prebiehali
v dvoch sekciách. A už na nasledujúcej 15.
konferencii došlo k ďalšiemu rozšíreniu
náplne konferencie a pribudla 3. sekcia pod
názvom *Výskum, výroba a použitie ťažných
zariadení zvislej dopravy*.

Hotel Magnólia bol tiež miestom 2. konfe-
rencie v roku 1976 a 6. konferencie v roku
1989. Tretia konferencia sa uskutočnila
vo vieche Balaton v Hlohovci v roku 1978.
Účastníkov 4. konferencie privítal hotel
Bratislava v Bratislave v roku 1981, po nej
nasledovala 5-ročná prestávka a konferen-
cia sa presťahovala v roku 1986 do hotela
Slovan v Tatranskej Lomnici. Vysoké Tatry,
konkrétne hotel Akademik v Starej Lesnej,

bol miestom 7. konferencie v roku 1991.

Počnúc 8. konferenciou v roku 1994 sa jej
domovom stáva Hotel Permon na Podban-
skom, v tomto roku sa v ňom konferencia
uskutoční už po osemnásty raz.

O tom, že naše konferencie majú veľmi
dobrý ohlas nielen u domácich, ale i u zahra-
ničných odborníkov, nás presvedčí niekoľko
štatistických údajov.

Počet účastníkov na konferenciách od roku
1974:

- domáci	1 292
- zahraniční	804
- spolu	2 096

Počet prednášok na konferenciách od roku
1974:

- domáci autori	392
- zahraniční autori	354
- spolu	746

Organizačný výbor požiadal rektora Tech-
nickej univerzity v Košiciach Dr. h. c. Ing.
Antona Čizmára, CSc., a dekana Fakulty
BERG v Košiciach prof. Ing. Gabriela Weissu,
PhD., o prevzatie záštity nad konferenciou.
Súčasne organizačný výbor jedná s via-
cerými výskumnými i výrobnými organi-
zaciami, s ktorými počíta podobne ako pri
predchádzajúcich konferenciách, že by boli
spoluorganizátormi konferencie.

V súčasnosti je rozosielaný 1. cirkulár,
v ktorom sú uvedené organizačné pokyny.
Termín na prihlásenie prednášky je do 17.
apríla 2014, uzávierka záväzných prihlášok
je 5. septembra. Prednášky budú uverejnené
v zborníku príspevkov z konferencie, ktorého
súčasťou bude tiež príspevok o histórii
konferencií so spomienkami najmä dlhoroč-
ných účastníkov tak zo Slovenska, ako aj zo
zahraničia.

Odborní garanti pripravili pre každú z troch
sekcii ich odborné zamerania, ktoré sú
uvedené v 1. cirkulári.

1. sekcia:

Výskum, výroba a použitie ocelových lán

- výskum a vývoj ocelových lán,
- materiál na výrobu ocelových lán (drôty,
vločky, mazadlá),
- technológia výroby ocelových lán,
- mazadlá, mazanie ocelových lán a protiko-
róna ochrana,
- konštrukcie ocelových lán,
- teoretické otázky konštrukcie ocelových
lán,
- mechanické vlastnosti drôtov a lán,



- namáhanie ocelových lán v prevádzke,
- kvalita, životnosť ocelových lán a ich
hodnotenie,
- použitie ocelových lán,
- údržba, kontrola a skúšanie ocelových lán,
- bezpečnosť prevádzky ocelových lán.

2. sekcia:

Výskum výroba a použitie dopravníkov

- výskum, vývoj a výroba nových konštrukcií
dopravníkov,
- teória dopravy dopravníkmi,
- projektovanie, modelovanie, simulácia
dopravníkov,
- praktické aplikácie dopravníkov a ich
konštrukčných prvkov,
- doplnkové a pomocné zariadenia dopravní-
kov,
- meranie, senzory, monitoring a diagnostic-
ké systémy dopravníkov,
- automatizované systémy riadenia doprav-
níkov,
- informačné systémy dopravníkov,
- riadenie kvality a manažérstvo bezpečnosti
dopravy dopravníkov.



3. sekcia:

Výskum, výroba a použitie ťažných zaria- dení zvislej dopravy

- výskum a vývoj v oblasti ťažných zariadení,
- ťažné stroje a ich konštrukčné prvky,
- mechanika ťažných strojov,
- príslušenstvo ťažných strojov,
- dopravné nádoby ťažných strojov,
- využitie a prevádzka ťažných zariadení,

- praktické skúsenosti z prevádzky ťažných zariadení,
- modernizácia ťažných zariadení,
- problematika ťažby z hĺbok 1 000 m a viac,
- výpočet základných parametrov zvislej dopravy.

Okrem odborných prednášok a diskusie k predneseným problémom je pre účastníkov konferencie pripravený spoločenský a kultúrny program. Posledný deň konfe-

rencie v piatok 26. septembra organizátori pripravujú návštevu nových kabínkových zariadení na Chopku, kde predpokladáme tiež záverečný obed. Tento program je pripravovaný v úzkej spolupráci so združením lanoviek a vlekov LAVEX.

Podrobnosti týkajúce sa konferencie nájdete na stránke www.tuke.sk/LANA.

Organizátori konferencie sa tešia na vašu účasť.



20. veľtrh cestovného ruchu ITF SLOVAKIATOUR 2014

Zážitky, chute, farebnosť a pestrosť – to všetko priniesol do Incheby medzinárodný veľtrh cestovného ruchu ITF SlovakiaTour. Všetkým s túlavými topánkami poskytol komplexný servis pre spoznávanie Slovenska aj zahraničných krajín. Návštevníkom sa naskytla jedinečná možnosť porovnať ponuku cestovných kancelárií a vybrať si za výhodné ceny letnú dovolenku. Kde sa ubytovať, dobre najesť a ktoré pamiatky a atrakcie si pozrieť – to všetkým ľuďom so záujmom o cestovanie poradili v stánkoch slovenských aj zahraničných regiónov. Navyše každá zakúpená vstupenka bola v hre o dovolenku na Kube all inclusive od cestovnej kancelárie ESO Travel Slovensko.

Na veľtrhu okrem zastúpenia domácich regiónov a susedných štátov nechýbala ani exotika. Brazília, Cyprus, Egypt, Chorvátsko, Jamajka, Maroko, Namíbia, Turecko, Tunisko či Srí Lanka – na svoje si prišiel každý, kto miluje slnko, more a plážový piesok. Lákali však aj menej tradičné turistické destinácie ako Ukrajina, Moldavsko či Albánsko.

Jubilejný 20. ročník veľtrhu priniesol novinku – partnerom veľtrhu po prvý raz nebol domáci, ale zahraničný región. Moravsko-sliezsky kraj sa návštevníkom predstavil prostredníctvom bohatej expozície. Krásy a tradície tohto regiónu priblížili ukážky výroby tamjšej špeciality – štramberských uší, ktoré bolo možné ochutnať. Za hudobného sprievodu cimbalovej muziky a folklórnych súborov sa návštevníci mohli oboznámiť s technikami rezbárstva, výroby klobúkov, tkáčstva a ručnej výroby z ovčieho rúna. Gurmáni sa mohli tešiť na súťaž „*Jak šmakuje Moravsko-Slezsko*“. K prezentácii sused-

ného Česka okrem Moravsko-sliezského kraja prispeli aj stánky Czech Tourism,

Juhomoravského a Juhočeského kraja, Východnej Moravy a Vysočiny.

Na veľtrhu sa tento rok zúčastnila päťdesiatka cestovných kancelárií, ktoré už v januári ponúkali zvýhodnené first minute dovolenky. K dispozícii boli i turistické centrály a zastúpenia zahraničných krajín a všetkých slovenských regiónov. Slovensko sa na veľtrhu prezentovalo okrem iného aj širokou ponukou kúpeľov, ktoré patria k domácejmu bohatstvu a majú dlhú tradíciu. Kráľovské mesto Skalica pripravila bohatý sprievodný program s cieľom informovať o svojich krásach i o krásach blízkeho okolia. Pre návštevníkov boli pripravené ochutnávky tamjších špecialít – trdelníka, vína, piva a mnohých ďalších pochutín. Krásy blízokych a vzdialených krajín priblížil festival *Camera Slovakia*. Profesionáli, ale aj amatéri, pre ktorých je cestovanie zmyslom života, návštevníkom prostredníctvom filmov, fotografií a pútavých rozprávání priblížili zaujímavé kúty našej planéty.



Zastúpených bolo celkom šesť kontinentov – Afrika, Amerika, Austrália – Oceánia, Antarktída, Ázia aj Európa.

Wellness a Fitness

Veľtrh cestovného ruchu doplnil 6. ročník výstavy Wellness a Fitness, určenej pre všetkých vyznávačov zdravého životného štýlu. Jediná výstava tohto druhu na Slovensku prináša najširšiu ponuku strojov a zariadení na cvičenie a výživových doplnkov pre krásu tela. Výstavu obohatil 2. ročník súťaže Fitness Day Incheba s vystúpením naturálnych kulturistov, gymnastickými zostavami detí a autogramiádami so známymi osobnosťami z oblasti fitness. Návštevníci sa tiež mohli pokochať sledovaním Fitness Pole Dance 2014 a čoraz populárnejšie cvičenie pri tyči si aj vyskúšať.

Poľovníctvo a oddych

Najväčšia výstava poľovníckeho sortimentu na Slovensku ponúkla profesionálnym poľovníkom a poľovníckym nadšencom a milovníkom prírody široký výber poľovníckeho oblečenia a obuvi. Súčasťou sprievodného programu boli okrem iného aj ukážky vábenia zvery a poľovníckych signálov a prezentácia fotopascí.

Pripravil: M. G.

V tomto čísle časopisu sme sa rozhodli predstaviť lyžiarskej verejnosti relatívne mladé lyžiarske stredisko, ležiace v nádhernom prostredí Levočských vrchov 6 km severne od mesta Levoča – SKI CENTRE Levoča. Stredisko slúži nielen v zime lyžiarom, ale poskytuje svoje služby aj návštevníkom počas letných mesiacov. O stredisku sme sa porozprávali s jeho konateľkou Soňou Belákovou a vedúcim strediska Jozefom Jabrockým.

*** Aká je história vášho strediska, ako a kedy vznikla myšlienka vybudovať v tomto veľmi peknom prostredí zázemie pre lyžiarov, kto bol hlavným autorom tohto nápadu?**

- Stredisko SKI CENTRE Levoča bolo uvedené do prevádzky pre lyžiarov v roku 2003. Jeho výstavbe však predchádzala zaujímavá história, keďže v blízkosti tejto lokality sa nachádza stredisko Závada. V roku 1996 toto stredisko prevzalo mesto Levoča s tendenciou ďalej ho dobudovať a rozvíjať. V prvej fáze malo mesto zámer vybudovať zasnežovanie v stredisku Závada, ale vlastnícke vzťahy k pozemkom tento zámer prekazili, lebo mesto sa nedokázalo dohodnúť s vlastníkmi o prenájme pozemkov, vecných bremenách atď. A tak vedúci tohto strediska pán Vavrinec Sedlák prišiel s myšlienkou vybudovať nové lyžiarske stredisko v lokalite, v ktorej vlastníkom pozemkov by bolo výlučne mesto.



Po konzultácii so starými Levočanmi – pričom treba spomenúť najmä jedného, pána Štefana Hamschilda, zanieteneho lyžiara, ktorý v štyridsiatych rokoch reprezentoval Slovensko aj na olympiáde a ktorý toto prostredie veľmi dobre poznal – bola vybratá lokalita, na ktorej stojí dnes stredisko SKI CENTRE. Pôvodne to bola zalesnená časť, v ktorej sa postupne vybudovali lyžiarske vleky a zjazdové trate. Po prvých sezónach prevádzky sa

však ukázalo, že mesto Levoča nedokáže finančne utiahnuť prevádzku strediska, a tak v roku 2005 vstupuje do partnerstva s mestom spoločnosť, ktorá stredisko stavala. V tomto roku sa v stredisku postavil aj technicko-hospodársky objekt s reštauráciou a v roku 2006 spoločnosť odkúpila od mesta jeho podiel a stala sa výhradným vlastníkom strediska. Prevádzkovateľom strediska sa stala spoločnosť SKI CENTRE Levoča, s.r.o.



Jozef Jamrocký – vedúci strediska



Soňa Bezáková – konateľka

*** Ako sa postupne stredisko budovalo a čo všetko dnes ponúka?**

- Od roku 2006, keď sa postavil druhý lyžiarsky vlek H130 ľavý, keď sa presunul vlek Tatrapoma P na také miesto, aby neprekážal lyžiarom pri dojazde, a keď sa postavil malý vlek s nízkym vedením lana SL, sa výstavba strediska viac zamerala na vybudovanie ubytovacích zariadení a na využiteľnosť strediska v letných mesiacoch, pretože sa ukázalo, že ak má stredisko prežiť pri súčasnej



ponuke lyžovania na Slovensku, musí byť komplexné.

V roku 2010 sa v rámci komplexného dobudovania strediska postavil Bowling Relax Centrum, kde sú zároveň masáže, tri sauny – suchá, bylinná a parná, ktoré využívajú hostia tak po lyžovačke, ako aj v letných mesiacoch.

Levočské pohorie ponúka aj veľa turistických a cyklistických trás, ktoré lemujú celé pohorie a umožňujú prechod aj na kežmarskú a staroľubovniansku stranu, a tiež veľmi pekné výhľady na stredisko aj na samotné mesto Levoču.

*** Mali ste už niektorú zo sezón kritickú a ako ste sa s tým vyrovnali?**

- V prvom rade treba povedať, že naše stredisko je položené v nadmorskej výške od 634 do 876 m n. m. a z roka na rok je doslova umenie správne sa „trafiť“ do sezóny a využiť z minima maximum. Aj vzhľadom na stabilizovaný personál sa nám však posledné roky darí spustiť sezónu pred vianočnými sviatkami alebo medzi sviatkami, aby sme vyšli v ústrety našim hosťom. Je to aj vďaka dobudovaným ubytovacím zariadeniam.

Otázku kritických sezón vidíme v kontexte s problémom prebiehajúcej hospodárskej krízy. Dnes máme postavenú cenotvorbu lyžiarskych lístkov na úrovni roku zhruba 2006, keď bol pomer nákladov a ceny lístkov v tom najvýhodnejšom pomere pre nás. V súčasnosti sú náklady na prevádzku nepomerne vyššie, ale cenu lístkov tlačíme dole, takže dnes je v lyžiarskom stredisku podstatne ťažšie správať sa ekonomicky ako pred pár rokmi.

*** Sezóna 2013/14 sa začala na Slovensku pre väčšinu lyžiarskych stredísk katastrofálne. Ako ste vy zvládli prvú polovicu zimy?**

- Táto sezóna sa skutočne začala katastrofálne aj napriek tomu, že v decembri sme využili každú hodinu, aby sme pripravili stredisko, najmä čo sa týka snehu. Začali sme zasnežovať už v novembri – posledných desať novembrových dní, potom sa dlhšie zasnežovať nedalo, až pred Vianocami sme dosnežili a 20. decembra sme lyžiarsku sezónu spustili.

Jej začiatok nebol zlý, postupne so stúpajúcou teplotou a dažďom však došlo k značnému úbytku snehu, no nám sa aj napriek tomu podarilo prevádzku strediska udržať až doteraz. Neprerušili sme prevádzku ani na jeden deň a len pevne dúfam, že tieto mrazy konečne odštartujú sezónu a sklz, ktorý v zlatom týždni utrpelo vlastne každé stredisko, sa nám aspoň čiastočne podarí dobehnúť.

*** Mali ste v stredisku nejakú vážnejšiu udalosť a ako máte zabezpečené riešenie úrazov na lyžiarskych tratiach?**

- V našom stredisku máme profesionálnych záchranárov, ktorí túto činnosť robia ako svoje povolanie, takže každý deň je v prevádzke strediska k dispozícii minimálne jedna službukonajúca osoba, ktorá zabezpečuje záchrannú službu. Čo sa týka značenia a zabezpečenia tratí, dbáme maximálne na bezpečnosť lyžiarov už aj z toho dôvodu, že rok po otvorení strediska sme mali prvý vážny úraz, minulý rok sme mali druhý vážny úraz a naša,

najmä tá čierna zjazdovka nás núti dbať o maximálnu bezpečnosť. Ale aj bezpečnosť ostatných zjazdoviek je pre nás prioritou číslo jeden.

Čo sa týka celkového počtu úrazov v stredisku, úrazovosť nie je vysoká, problém vidím skôr v tom, že na dobre upravených zjazdovkách a moderných lyžiach sú lyžiari rýchlejší a odvážnejší, čo je neraz pravou príčinou úrazov.

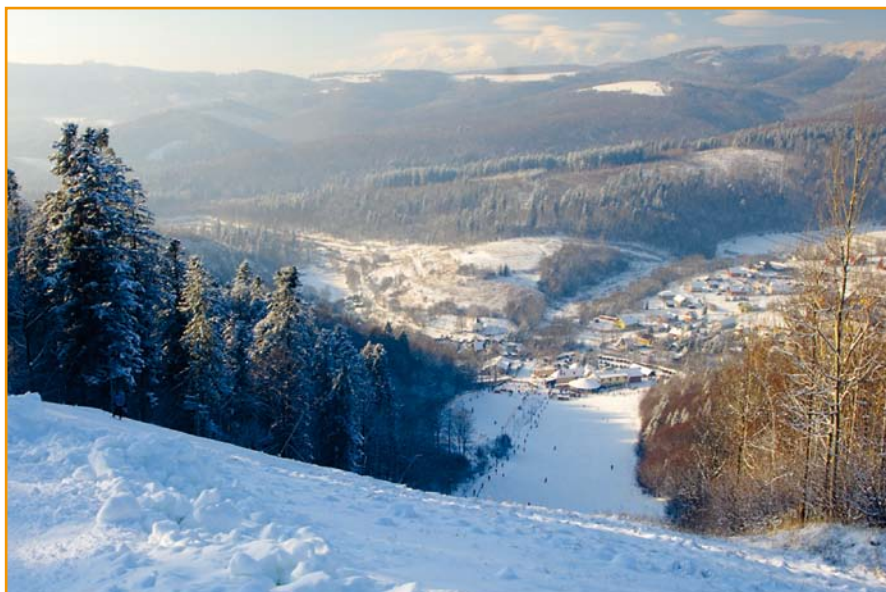
*** Je stredisko členom oblastnej organizácie cestovného ruchu? Ako vnímate činnosť tejto inštitúcie?**

- Sme členom oblastnej organizácie cestovného ruchu Tatry – Spiš – Pieniny, ktorá nás prezentuje na niektorých výstavách v zahraničí aj doma. Členovia tejto organizácie sa síce pravidelne stretávajú, ale spoluprácu by sme si predstavovali tak, aby sa neodohrávala len vo verbálnej rovine, ale aby pracovníci organizácie navštevovali prevádzkovateľov služieb cestovného ruchu aj osobne, a tak reálne videli to, čo prezentujú v rámci regiónu na rôznych podujatiach – výstavách, veľtrhoch, workshopoch a pod. Sme tiež členom združenia pešej a cykloturistiky v Levoči.

*** Aké máte ďalšie plány s rozvojom strediska a akými formami to chcete dosiahnuť?**

- Čo sa týka zámerov do budúcnosti, neplánujeme posilňovať lyžiarske aktivity v stredisku, aj s ohľadom na priebeh sezón v posledných rokoch. Chceme sa zamerať na posilnenie letných aktivít. V tejto oblasti plánujeme výstavbu jedného multifunkčného objektu, do ktorého by sa z budovy bowlingu presťahovalo celé wellness centrum a zároveň by tam fungovali akési spoločenské priestory na trávenie voľného času večer. Tiež sa plánuje výstavba viacúčelovej vodnej nádrže, ktorá bude slúžiť ako protipožiarna nádrž, rybník a kúpalisko, kde by naši hostia mohli tráviť voľný čas kúpaním, rybolovom, prechádzkami a pod.

Pripravil: M. G.



Dnešným hosťom v rubrike o lanovkároch je človek, ktorý so svojimi spolupracovníkmi vybudoval takmer na zelenej lúke nové, celoročne prevádzkované stredisko cestovného ruchu – lyžiarske stredisko SKI Žiarce. Stredisko sa nachádza v obci Pavčina Lehota, na začiatku Demänovskej doliny. V stredisku je v letnom období v prevádzke najstrmšia bobová dráha na Slovensku a areálom vedie aj známa cyklistická trasa. Za tým všetkým stojí najmä jeden človek, a tým je Dr. Ján Šebo, CSc.

*** Aký je tvoj vzťah k lyžovaniu, kedy si vstúpil do „služieb cestovného ruchu“ s úmyslom rozvíjať lyžovanie a zimný cestovný ruch na Slovensku a kde to bolo?**

- Aj v mojom prípade, ako napokon u väčšiny ľudí, sa vzťah k zimným športom, najmä k lyžovaniu a korčuľovaniu, začal utvárať v mladosti – už v predškolskom veku, v dedinskom prostredí na malých kopcoch či zamrznutých

potokoch. Neskôr sme chodili na školské lyžiarske výcviky, ale intenzívnejší športový život, čo sa týka lyžovania, sa v mojom prípade začal až v spojitosti s lyžiarskym klubom na Pezinskej babe, kde som členom od roku 1965. Ako člen klubu som sa intenzívne zapájal do športovej činnosti klubu cez prípravu mladých športovcov – pretekárov, keď som asistoval pri tréningoch a zúčastňoval sa s nimi na krajských či národných kvalifikačných pretekoch. Kvalitatívnym medzníkom



Ján Šebo...

v mojej angažovanosti v klube bol rok 1992, keď došlo k transformácii klubu. Klub získal vlastnú právnu subjektivitu, keďže dovtedy patrila pod TJ Lokomotiva Pezinok. Od tohto roku až dodnes som členom výkonného výboru so zameraním na investičnú oblasť a ekonomickú oblasť klubu. V nasledujúcich rokoch sme v lyžiarskom klube zaznamenali najväčší rozmach strediska v oblasti zavádzania nových technológií, zariadení a strojov na zabezpečenie kvalitných lyžiarskych služieb. Živo si pamätám rok 1995, keď sme zakúpili prvé snežné pásové vozidlo Kässbohrer PB 160, alebo rok 1996, keď sme medzi prvými na Slovensku vybudovali na zjazdovke VL 500 mechanický zasnežovací systém, kde som sa aktívne podieľal ako vedúci zasnežovacej skupiny. V ďalších rokoch sme za pomoci predvstupových fondov rozšírili zasnežovací systém na zjazdovku VL 1000, zakúpili ďalšie pásové vozidlá a nainštalovali turniketový systém SKI DATA-370. V roku 2001 som bol ustanovený do funkcie vedúceho prevádzky strediska ako jeden zo štatutárnych zástupcov klubu. Ako významnú udalosť v mojej práci

v cestovnom ruchu by som chcel tiež spomenúť prevzatie lyžiarskeho strediska na Zochovej chate Lyžiarskym klubom Baba do prenájmu. Stredisko bolo dlhodobo neprevádzkované a práve my sme ho v sezóne 2003/2004 uviedli do prevádzky. Aj v tomto stredisku som s členmi klubu Pezinská baba vybudoval zasnežovací systém, osvetlenie pre večerné lyžovanie, opravili sme lyžiarske vleky aj prevádzkovú budovu, zakúpili sme dopravníkový pás pre deti. Z hľadiska nenáročného profilu tratia sa Zochova chata stala strediskom najmä mladých lyžiarov v predškolskom veku, sem sme presmerovali všetky lyžiarske kurzy škôl z Bratislavy a okolia.

*** Čo ťa priviedlo na Liptov, kde si začal rozvíjať cestovný ruch práve v lokalite Žiarce v Pavčinej Lehote?**

- Ak mám povedať úprimne, od srdca, inšpiráciou bolo neustále podpichovanie predsedu Združenia lanovník a vlekov Ing. Jána Gavaliera, že keď už dokážem dopestovať kvalitné šľachtené vína v oblasti Pezinka, že on by rád ochutnal „kosodrevinové víno“ dorobené mnou na Liptove.

No ale teraz vážne... V roku 2005 sa rozšírili moje aktivity v oblasti zimného cestovného ruchu na oblasť Liptova, keď ma jeden z kolegov z agroturistickej spoločnosti v Pezinku v roku 1996, kde som v rokoch 1996 – 2001 pracoval ako riaditeľ, požiadal, či by som nenavštívil lokalitu Žiarce a Paseky v Pavčinej Lehote – vstup do Demänovskej doliny, kde sa v minulosti lyžovalo, ale v tom období bolo stredisko mimo prevádzky a svah značne zarastený. Bol som vtedy dosť zaneprázdnený prácou v klube Pezinská baba, a tak som sa k tomu dostal až



...v stredisku Žiarce s pretekárom „o cenu Žiarca“

v roku 1998. Pri obhliadke terénu som bol príjemne prekvapený viacerými výhodami pre rozvoj tohto strediska: severná orientácia, vhodný profil pre náročného lyžiara, ale aj rodinné lyžovanie, zaujímavá nadmorská výška – od 720 do 1 150 m n. m., veľmi dobrý prístup atď. Výsledkom rokovania s potenciálnymi spoločníkmi bolo v roku 1999 založenie obchodnej spoločnosti Žiarce, a.s., zacielenej na výstavbu zimného strediska cestovného ruchu. Vzápätí v rokoch 1999 – 2001 sme sa zamerali na projektovú prípravu a začlenenie zámeru výstavby do územnoplánovacej dokumentácie obce Pavčina Lehota. Následne sa začalo s prípravou zjazdovky – terénymi prácami, ale až do roku 2005 sa vlastne len pripravovala projektová dokumentácia pre stredisko ako celok. V tomto roku som sa rozhodol ukončiť riadenie strediska na Babe a plne sa venovať len príprave výstavby strediska Žiarce. Výstavbu od roku 2005 až doteraz sme nazvali nultou etapou, počas ktorej sme postavili tri lyžiarske vleky, osvetlenie zjazdovky, technické zasnežovanie, bobovú dráhu, zriadili požičovňu lyžiarskeho výstroja, skiservis, lyžiarsku školu. Momentálne sa nachádzame v období, keď máme za sebou prípravu prvej etapy s cieľom dobudovať infraštruktúru pre celoročné prevádzkovanie strediska.

*** Pochádzaš z vinohradníckeho kraja a od malička si sa určite motal po vinohradoch. Predpokladám, že práca vo vinohrade sa ti stala koníčkom, pri ktorom si trávil voľný čas. Aká je to práca a aké človek pri tom prežíva pocity?**

- Je pravda, že väčšinu života som prežil v peziňskom vinohradníckom kraji, kde žijem dosiaľ, ale čo sa týka mojich aktivít vo vinohrade, tie som prežil v levickom vinohradníckom kraji, keďže pochádzam od Levíc a od malička som bol zapriahnutý do poľnohospodárskej práce vo vinohrade. Tam sa formoval môj vzťah k vinohradu v rámci pomoci rodičom. V tomto regióne však boli väčšinou vinohrady, kde sa pestovali nešľachtené druhy viniča, tzv. samorodáky, a ja som chcel otcovi



...so spoluorganizátormi športových podujatí a karnevalov v stredisku Žiarce

pomôcť tým, že vysadíme vo vinohrade šľachtené sorty. Pezínok sa vyznačoval pestovaním šľachtených odrôd, a keďže som tam žil, zoznámil som sa s takými druhmi, ktoré sme postupne vysadili aj v našom vinohrade. Tým sa aj môj vzťah k vinohradu zintenzívnil, a keďže moja práca mala viac charakter duševnej činnosti, našiel som vo vinohrade určitý druh relaxu. Pritom som sa naučil spoznávať práce vo vinohrade nielen v takom zmysle, že sa niečo zasadí, ale naučil som sa vychutnať napríklad „rezanie“ vinohradu, pretože hovorí sa, že rezaním vlastne určujem úrodu. Začal som rozpoznávať druhy dreva viniča –

plodonosné drevo, staré drevo, ktoré už nerodí a pod. Vinohrad, o ktorý sa teraz starám, má 28 árov v dobre situovanom svahu na južnej strane, ale celý pozemok má takmer ¾ hektára, takže ostatnú plochu som sa rozhodol využiť ako ovocný sad. Už mám vysadených do sto stromov – hrušky, jabĺčka, slivky, marhule, broskyne, čerešne a naposledy som sa dal nahovoriť, aby som vysadil aj jedlé gaštany. Vzhľadom na rýchlosť rastu týchto stromov predpokladám, že ich plody budú vychutnávať skôr moje deti, resp. vnúčatá. Ja však chodím pravidelne či už vinohrad, alebo ovocný sad ošetrovať, a keď mi to časovo nevychádza, len jeden môj



Ján Šebo počas dovolenky na polostrove Gibraltár



Oberačka vo vinohrade - najkrajšie obdobie pre vinohradníka

Víno zásadne nevyrábam na obchodovanie, ale pre vlastné potešenie.

*** A čo tvoj športový život. O tvojej láske k lyžovaniu vieme. Obľúbil si si aj iný šport?**

- Pokiaľ ide o môj vzťah k športu, ako väčšina mladých chlapcov aj ja som sa venoval futbalu. Ako dorastenec som hrával za Nový Tekov. Nemal som vyprofilovaný žiaden šport, ktorý by som vykonával pretekársky, ale pohyb a rekreačné športovanie vždy boli súčasťou môjho života. Okrem lyžovania by som spomenul, že v období vojenčiny som napríklad behával stredné trate, potom prišlo obdobie, keď som sa venoval surfingu na Seneckých jazerách, ale rád spomínam aj na časy, keď som pôsobil na Vysokej pedagogickej škole v Bratislave, kde sme s kolegami hrávali nohejbal a zúčastňovali sa na rôznych turnajoch po Slovensku. Bolo to pre mňa veľmi pekné obdobie.

Za rozhovor ďakujeme a želáme veľa pohody vo vinohrade.

M. G.

priateľ z levického regiónu môže do tohto vinohradu vstúpiť a postarať sa o rezanie vinohradu, prípadne postreky. Pre mňa je vinohrad miestom, kde dokážem zabudnúť na pracovné povinnosti, potlačiť stres, takže som schopný stráviť vo vinohrade aj viac dní a prácu v mojom podnikaní organizovať telefónom. Význam toho všetkého vidím aj v tom, že keď začnem robiť vo vinohrade na jar, na jeseň vidím výsledok svojej práce. A tento proces je

pre mňa vysoko motivačný. No a okrem relaxácie to má pre mňa aj taký význam, že sa neustále vzdelávam štúdiom odbornej literatúry a stretávam sa tu s blízkymi ľuďmi. Čo sa týka samotného vína, všetko, čo dopestujem, používam len pre vlastnú spotrebu, prípadne pre blízkych a kamarátov. Posledné štyri roky so svojím švagrom vyrábam tiež portské víno, a to spojením červeného muštu a vínovice, ide o trochu ťažšie víno, vhodné ako aperitív.



- ✱ Safety
- ✱ Leisure
- ✱ Snowmaking
- ✱ Ski Lifts

Developing and designing innovative solutions for mountainous areas

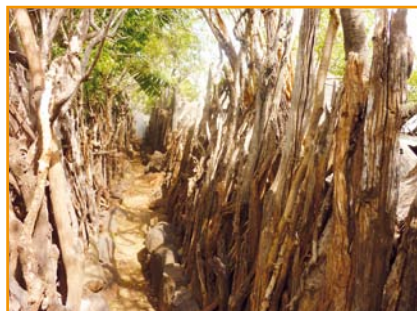


Náš dlhoročný kolega a priateľ, externý lektor pri školení vodičov snežných skútrov a motorových štvorkoliek Ing. Peter Erdély, je aj veľký vyznávač cestovania. Absolvoval už niekoľko dlhodobých ciest od Ameriky po Japonsko, preto sme ho požiadali, aby nám o svojej poslednej ceste do Afriky niečo napísal. V minulom čísle LAVEX-u sme uverejnili prvú časť jeho cestopisu po Etiópii, dnes teda nasleduje posledná časť, v ktorej je autor svedkom oslavy dospelosti jedného muža z kmeňa Hamarov.

...dokončenie z minulého čísla časopisu LAVEX info

Celá ceremónia „bull jumping“ kmeňa Hamarov sa odohrávala na malom priestranstve obklopenom nízkymi stromami a kríkmi. Z jednej strany sa ozývali ostré zvuky pripomínajúce výstrely. To mládenci „skrášľovali“ dievčatá bičovaním ich chrbtov dokrvava. Na čistinke sa v hlúčku tlačilo asi 15 býkov, okolo nich tancovali dievčatá. Na nohách mali zavesené strapce zvoncov, ktoré vydávali pri každom výskoku prenikavé zvuky. Akustický sprievod dopĺňali hurónskym trúbením na trúbkach. Nechápal som, ako ten hluk býky zvládali. Niektoré z dievčat boli také atraktívne a pekné, že

v Európe by určite spravili úspešnú kariéru v modelingu. Najskôr by sa však museli trochu poumývať... Oslávenec stál zatiaľ bokom od celého diania. Celkom nahý, len okolo ramien mal akési popruhy a účes ako bocianie hniezdo



Labyrint

v Terchovej. Ostatní mládenci sa snažili dostať niekoľko býkov doradu tesne jedného vedľa druhého tak, aby oslávenec mohol behať po ich chrbtoch z jednej strany na druhú. To bola jedna z jeho úloh, splnením ktorej mal preukázať svoju dospelosť. Dvaja z mládenčov ťahali zmäteného býka za rohy, ďalší dvaja za chvost a jeden či dvaja ho tlačili do požadovaného útvaru zboku. Keď už prvý býk stál na mieste, ďalšieho k nemu pritlačila iná skupina mládenčov. Zrazu ten prvý stratil trpezlivosť, pováľal svojich trýzniteľov po zemi a ušiel. To sa, samozrejme, opakovalo viac ráz. Po chvíli sa celé stádo splašilo a rozbehlo do buše a býky sa podarilo doviesť späť až po štvrthodinu. Napokon sa horko ťažko predsa len podarilo ustanoviť štyroch býkov do žiadaného tvaru, takže nahý oslávenec mohol po ich chrbtoch trikrát prebehnúť tam a naspäť. Samozrejme, podarilo sa mu to, pričom prítomné dievčatá mali možnosť obdivovať jeho hompáľajúcu sa mužskú ozdobu. Nasledujúci deň musel dospievajúci bojovník odísť na niekoľko týždňov do buša, kde mal bez cudzej pomoci prežiť a navyše uloviť nejakú korisť a doniesť ju do osady. To všetko na dosvedčenie svojej dospelosti. Celá ceremónia bola síce reálnym predstavením zachovaných zvyklostí Hamarov, ale komercializácii sa táto slávnosť predsa len nevyhla. Nášmu sprievodcovi sme za možnosť jej sledovania vrátane neobmedzeného fotografovania a filmovania museli každý zaplatiť 400 birrov (asi 16



Dassanehovia

eur), čo je takmer dvojtýždňový priemerný plat v Etiópii. (Z tejto oslavy si môžete pozrieť krátke video na <http://www.youtube.com/watch?v=v8Fg-JQDNDg>).

Ďalší deň sme sa vybrali do dediny kočovného kmeňa Dassanah. Najprv sme sa museli dostať na druhú stranu do červena sfarbenej lenivej rieky Omo. Na blatistom brehu nás už čakalo niekoľko zvedavcov. Medzi nimi mladá obnažená tinedžerka, ktorá si ma ihneď vybrala a donútila (priznám sa, veľmi sa nemusela snažiť) vyfotiť sa s ňou za tri birry. Všetci sme nasadli do vratkej stromolodky, vydlabanej z jedného jediného kusa kmeňa. Lodivod vesloval dlhou palicou a pomaly sme sa blížili k druhému brehu. Súčasne dvaja asi 10-roční chlapi plávali popri nás rovnakou rýchlosťou s vidinou, že ich za takýto výkon štedro odmeníme. Asi 150 cm vysoký breh na tejto strane rieky bol rovnako strmý, šmykľavý. Všetci sa s pomocou lodivoda dostali na breh bez problémov. Ja som pomoc hrdo odmietol, štýlom baletného majstra som opustil loďku a následne som

sa strepal do blata a vody, ktoré mi nohy, nohavice a sandále sfarbili dočervena. Pred nami bola osada kočovného kmeňa Dassanah. Po zaplatení 50 birrov na osobu sme sa mohli voľne pohybovať po osade a fotiť bez obmedzenia. Taký paušál mal nespornú výhodu. Nikto nás neotravoval: „Pikč Pikč“ (rozumej: „foť ma, foť ma“). Bola to veľmi príjemná návšteva. Moji priatelia sa vrhli fotiť deti, mladé devy a ja som sa venoval „rovesníckam“. Staré baby boli vďačné, že si ich niekto všima. Veď vyzerali ako 100-ročné. Neobišiel som ani starého náčelníka, ktorý mi posediačky podal ruku a venoval krátky úsmev. Celá osada zaberala priestor asi 50 x 50 m, ohraničený štandardne husto napichanými drevenými kolmi. Kruhovité slamené obydlia, osobitne obydlia pre sliepky, či špajzy na stračej nôžke asi 1,5 m nad zemou – to všetko z rôzneho rastlinného materiálu. Nevieť, či obyvatelia osady boli väčšia rarita pre nás, alebo my pre deti a mladé dievčatá.

Cestou späť sme znova museli prejsť na druhú stranu rieky. Na brehu sa práve umýval statný nahý domorodec a náš sprievodca, škeriac sa, pochválil jeho mužnú ozdobu. http://www.youtube.com/watch?v=X_F8XVssqr8



Návšteva u krásavíc

Popoludní sme navštívili jednu z dedín kmeňa Hamar, vzdialenú na hodinu chôdze z našej stanovnej základne. Po príjemnej prechádzke

rovinatým bušom sme sa ocitli pred nepriehľadnou ohradou z drevených kolov. Dovnútra sme sa dostali cez nízky otvor a zrazu sme sa ocitli v strede osady, kde sme mali možnosť pozorovať skutočný život tohto kmeňa. Mužov sme nevideli, v buši pásli dobytok. Ženy pripravovali akési pokrm. Deti nás okamžite obkolesili a s údivom i rešpektom obdivovali. Zrazu sa objavil jeden mládenec, o niečo vyšší ako ja, pristúpil ku mne a nespomalo ma chytil za ruku. Našťastie som toto gesto poznal už z Juhoafrickej republiky. Chlapi, kamaráti, muži čiernej pleti sa často na verejnosti držia za ruky. Podobne ako sme my zvyknutí u dievčat. No a tak som s ním chodil po celej osade, držali sme sa za ruky a neprehovorili jediného slova. Mal som dojem, že Magda, teda Pavel, trochu žiarlil, zato srandista Pepo sa tak rehotal, že nebol schopný fotografovať.

V nasledujúcich dňoch sme sa ubytovali v krásnom rezorte v meste Konso. Večer som si posedel s miestnymi v krčme pri pive, to som však ešte netušil, čo nás čaká nasledujúci deň. V pláne sme totiž mali celodennú pešiu túru pod horúcim slnkom s návštevou dvoch horských dedín. Ráno sme sa vydali bez Pepa. Prepadla ho horúčka, našťastie trvala len tri dni. Bol to trest za to, že si nedal plnú dávku rannej liečebnej „dezinfekcie“. Domáci gin bol skutočne chutný... V trojici plus sprievodca sme sa teda vybrali do prvej dediny, kde nás čakalo veľké prekvapenie. Dedina s vyše dvoma tisíckami obyvateľov, ohradená hustým vysokým dreveným kolovým plotom, nás „vcucla“ do neopísateľného labyrintu uzučkých uličiek. Nemali šírku ani jeden meter. Miestami sa v plote nachádzali otvory, ktorými

sa vchádzalo do jednotlivých usadlostí. Všetko bolo neskutočne husto zastavané. Ľudia tam žili spolu s jednou-dvoma kravami. Uličkami pobehovali za nami pojašené deti. Tie najmenšie od nás od strachu s plačom utekali. Nebyť sprievodcu, v tom labyrinte by sme boli blúdili dodnes. Bolo to niečo, o čom sme nikdy predtým ani nechýrovali. Ako na inej planéte!



Náčelník Dassanah pred obecným úradom

Pokračovali sme do druhej dediny, z ktorej pochádzal aj náš sprievodca. Prechádzali sme cez horské úbočia s terasovými poľami, riedko posiatymi kukuricou. Kukuricu tu sadia ručne a potom každú rastlinu osobitne okopávajú. Videli sme nekonečné terasy a sem-tam jednu okopávajúcu ženu. Necháпали sme, ako to vládzu urobiť. Samozrejme, ťažké práce na poli alebo nosenie vody, či dreva, to všetko je ženskou záležitosťou. Muži „nesmú“ nič nosiť. Keď sme sa konečne blížili k druhej horskej dedine, začalo husto pršať. Náš



Obrovská radosť



Stopárka

sprievodca sa zrazu zastavil, začal vyskakovať a pred seba hádzať jednu veľkú skalu za druhou. Po chvíli sme pochopili: zabil hada! Asi 40-centimetrového, tenkého ako malíček. Musel z neho mať panický strach.

Vysvetlil nám, že je to smrteľne jedovatý had. Mne ho, samozrejme, bolo ľúto – toho hada.

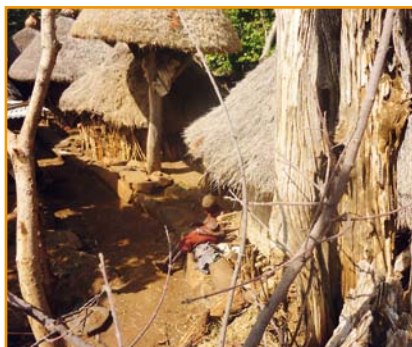
Konečne sme vošli do dediny, poriadne premočení od dažďa. Pri prvom dome sme vhupli rovno na svadobnú hostinu. Chlapi sedeli okolo kruhového slameného príbytku, sčasti chránení pred dažďom. Sedeli vedľa seba ako na bidle. Na podložke jeden muž zapisoval mená prichodiacich aj to, kto koľko prispel finančne. Ako u nás do venčeka. Podľa toho, kto koľko vložil, toľko pohostenia dostal. Na hostinu to nijako nevyzeralo. Nijaký spev, tanec či hudba.

Všetci sa zišli len tak skromne. Do venčeka nič nepýtali. Priateľsky nás privítali, ponúkli pivom. Už som sa chystal predsa len prispieť niečím do venčeka, keď Hanka dostala nápad neveste darovať náušnice. A tak sme šli hľadať nevestu do susedného dvora. Práve spala, unavená po prvej svadobnej noci v živote. Nevieť si ani predstaviť jej pocity, keď rozospatá zrazu zočila bielu tvár blondíny Hanky. Som presvedčený, že to dlho musela považovať za krásny sen. Nevšedné zážitky nám poskytla dedinka pri kráteri El Sod. Po našom príchode sa zo všetkých strán

začali vynárať postavy starých, mladých i detí, z ich tvárí vyžarovala nesmierna bieda až prázdnota. Toto odľahlé miesto, obývané kmeňom Borana, je známe svojím kráterom, ktorého dno je 500 metrov hlboké. Priemer som odhadol asi na 800 metrov. Kráter, hlavná obživa obyvateľov dediny, ponúkal úchvatný pohľad na malé čierne solné jazero na jeho dne.

Po strmom svahu sa kľukatil úzky kamenitý chodník, po ktorom chodili domorodci k jazeru ťažiť čiernu soľ. Tú vo vreciach vyvážali na oslíkoch hore do dediny. Chlapi vyzerali ako zo záhrobia. Spomenul som si na videoklip Thriller od Michaela Jacksona. Tí chlapi boli celí siví, otrhaní a zjavne letargickí k svojmu ťažkému osudu. Soľ ako liečivo pre ľudí i dobytok sa tu získava po stáročia. Veľká časť je exportovaná i do blízkej Kene. Samotná ťažba sa robí primitívnym spôsobom. Čierne slané bahno sa nabera do plastových lavórov a potom sa ním plnia vrecia. Celá oblasť je veľmi suchá, bez povrchovej vody. Borania po stáročia získavajú vodu z podzemných zdrojov, ku ktorým sa musia prekopať až do hĺbky 30 m. Ženy i muži potom vytvoria ľudskú reťaz, nádoby s vodou si podávajú, a tak ju vynášajú na povrch.

Naše putovanie potom už nabralo smer Addis Abeba. Cestou sme ešte navštívili niekoľko zaujímavých miest. Posledné dva dni pred



Usadlosť

odletom sme relaxovali v luxusnej destinácii pri jazere Langano. Tu sme sa psychicky pripravovali na odlet do Spojených arabských emirátov.



Osada Mursi

Aká je teda Etiópia?

Videl som len malú časť z nej, no hodnotiť ju môžem len pozitívne. Obrovská krajina, rozmanitá príroda, množstvo etník, všade vás vítajú úsmev a priateľské tváre. Jedna z posledných možností ako zažiť skutočnú Afriku.

Krajina, ktorá dnes patrí k najrýchlejšie sa rozvíjajúcim na africkom kontinente. Čo to prináša? Minimálne riziko vzniku hladomoru, ako sa to neraz stalo v nedávnej minulosti.

Veľa spoločenských zmien, ústup od tradičných foriem života.

Už dávno sú obyvatelia doslova znásilňovaní náboženskými ideológiami. Najrozšírenejší je v krajine ortodoxný katolicizmus a moslimstvo. Našťastie, zatiaľ tu náboženstvo nie je príčinou nepokojov či násilností, ako sme svedkami v mnohých iných častiach sveta.

Či sa ešte vrátim do Etiópie? Veľmi rád, azda áno. Ak sa mi podarí dať dohromady skupinu ľudí, určite sa pustím do organizovania podobného tripu, kombinovaného s návštevou vysokohorských oblastí na severozápade. Má niekto záujem?

Ing. Peter Erdély

- lanovky a vleky značky TATRALIFT dokážu sprostredkovať jedinečný zážitok z hôr
- spoločnosť disponuje unikátnou technológiou a know-how
- presadzuje inovatívne postupy a nový kreatívny dizajn
- spokojnosť zákazníkov a spoľahlivosť výrobkov sú jadrom firemnej stratégie
- horská dráha Tatrabob upúta aj náročných odvážlivcov

Rok 2014 je pre TATRALIFT, a. s., rokom realizácie nových produktov a nového prístupu k zákazníkom. Spoločnosť prešla reorganizáciou v oblasti vlastnickej štruktúry aj zásadnými organizačnými zmenami. Novým strategickým investorom je dnes skupina SLAVIA CAPITAL a spolu s jej príchodom vznikla nová vízia a nové ciele spoločnosti. Pre ich realizáciu boli vykonané organizačné zmeny na hlavných manažérskych postoch vo výrobe a nákupe tovarov a služieb. Na splnenie strategických cieľov sme posilnili vývoj nových produktov a pripravujeme uvedenie nových balíkov služieb a starostlivosti o zákazníkov, ktoré vychádzajú z viac ako 40-ročnej tradície výroby lanoviek a vlekov.

Jadrom firemnej stratégie spoločnosti TATRALIFT, a.s., je spokojnosť zákazníkov, vysoká spoľahlivosť a bezpečnosť výrobkov. Svedčí o tom 1 165 zariadení osobnej lanovej dopravy a horských dráh v 15 krajinách sveta.

Koncom roku 2013 boli uvedené do prevádzky štvormiestne sedačkové lanové dráhy s pevným uchytením v lyžiarskych strediskách Kamienica a Harbutowice (Poľsko). Na týchto zariadeniach stojí za pozornosť inovácia ich pohonov. Použili sa striedavé asynchrónne motory riadené frekvenčnými meničmi. Týmto riešením výrazne klesli nároky na údržbu – odpadajú starosti s čistením elektromotorov. Nezanedbateľné sú aj výrazne znížené energetické nároky chladiaceho systému. Prináša to nielen úsporu elektrickej energie, ale aj znateľné zníženie hlučnosti v poháňacích staniciach.

Regulácia otáčok elektromotora zmenou frekvencie napájacieho elektrického napätia sa odrazí v oveľa menšom spätnom vplyve pohonu na napájaciu sieť, čím sa predchádza možným poruchám blízkych elektrických zariadení. Výrazné je zlepšenie účinníka odoberanej elektrickej energie, a tým aj nižšie nároky na jeho prípadnú kompenzáciu.

Vysoký komfort získavania informácií o prevádzke lanových dráh a modifikáciu vybraných riadiacich parametrov zabezpečia PC s dotykovou obrazovkou vo vyhotovení „all-in-one“. Tieto operátorské panely umožňujú vedenie a uloženie prevádzkovej technickej dokumentácie, ktorá je okamžite k dispozícii obsluhu.

V decembri 2013 TATRALIFT, a. s., uviedol do prevádzky aj horskú dráhu TATRABOB v známom lyžiarskom stredisku Les Menuires (Francúzsko). Toto zariadenie svojím prevedením so „špirálami“ a skokmi v ťažkom teréne upúta svojou atraktivitou aj veľmi náročných odvážlivcov. Dňa 28. januára 2014 sme sa zúčastnili na slávnostnom otvorení tejto dráhy, ktorú v stredisku budú nazývať „SPEED MOUNTAIN“ (pozri foto z otvorenia).

Technické parametre

Nadm. výška	1 829 až 1 913 m n. m.
Trať vleku smerom hore	
dĺžka	284 m
prevýšenie	84,5 m
rýchlosť	1,6 m/s
kapacita	350 vozíkov/hod.
Trať zjazdu smerom dole	
dĺžka	771 m
priemerná rýchlosť vozíka	25 km/hod.
maximálna rýchlosť vozíka	40 km/hod.
Počet vozíkov	35 ks

Ing. Mikuláš Kolesár, Ing. Peter Malina



Horská dráha TATRABOB v Les Menuires



Vozík TATRABOBU



Horská dráha v noci



Slávnostné otvorenie dráhy „SPEED MOUNTAIN“



KRONPLATZ: bezplatná sieť WLAN

Doppelmayr – Taliansko postavilo v oblasti Kronplatzu (Južné Tirolsko) 10-miestnu gondolovú lanovku Alpen Connecting. Prevádzka sa začala v zimnej sezóne 2013/2014.

Kronplatz v Južnom Tirolsku patrí k najmodernejším lyžiarskym oblastiam sveta. Aby to tak aj ostalo, jeho 6-miestna gondolová lanovka „Alpen“ (Doppelmayr, rok postavenia 1993) sa kompletne obnovuje a bude v zimnej sezóne

2013/2014 uvedená do prevádzky.

„Doterajšia 6-miestna gondolová lanovka fungovala bezchybne,“ ubezpečuje Matthias Prugger, prezident spoločnosti Skirama Dolomiti/Kronplatz a člen predstavenstva Olangner Seilbahnen AG.

„Hoci bola vo veľmi dobrom stave, napriek tomu sme sa rozhodli pre postavenie nového zariadenia. To pôvodné jednoducho už viac nezodpovedalo súčasnemu stavu techniky.“

Veľmi pozoruhodné sú v neposlednom rade veľmi dlhé stanice. To umožňuje zníženie rýchlosti pri nastupovaní a vystupovaní na 0,25 m/s (obvykle je to 0,4 m/s). Je to veľmi praktické, najmä keď sa prepravujú vo vonkajších stojanoch na kabínkach lyže. Matthias Prugger pokračuje vo vysvetľovaní:

„Najväčší dôraz pri

novej lanovke kladieme na komfort, či už ide o 2,10 m vysoké kabíny, alebo čalúnené kožené sedadlá, veľké panoramatické okná alebo bezplatné internetové pripojenia v staniciach a kabínach. Už predtým sme mali v údolnej stanici bezdrôtové prístupové body WLAN – points, ale to, že od údolnej stanice až po vrcholovú stanicu možno využívať v kabínach bezplatnú sieť WLAN, je svetová novinka!

Kronplatz, 2 276 m vysoký vrch na okraji Dolomitov, je takmer od 1 000 m sprístupnený ako lyžiarska oblasť, v lete si ho zasa veľmi obľúbili turisti a horskí cyklisti. V bezprostrednom susedstve sa nachádzajú chránené prírodné oblasti Fanes – Sennes – Prags, Rieserferner – Ahn a Puez – Geisler.



Technické parametre 10-MGD Alpen Connecting

Prepravná kapacita	3 100 os./h
Čas jazdy	6,7 min.
Jazdná rýchlosť	6,0 m/s
Počet gondol	75
Interval	11,6 sek.
Šikmá dĺžka	2 200 m
Výška vrcholovej stanice	2 148 m
Prevýšenie	534 m
Počet podpier	14
Pohon	vrcholová stanica
Napájanie	údolná stanica



Nová lanovka ako prostriedok prímestskej dopravy

Od júla 2013 opäť premáva lanovka 35-ATW Saring – Aschbach neďaleko Meranu. Lanovka bola podstatne vynovená.

Pôvabná horská dedina Aschbach (1 360 m n. m.) patrí k obci Algund, ktorá susedí s Meranom. Z hlbokého údolia Etschtal sa k tejto dedine možno dostať len dvoma spôsobmi: buď po 12 km dlhej úzkej ceste, využívanej pri sťahovaní dreva, alebo z mestskej časti Saring kyvadlovou lanovkou.

Zlé cestné komunikácie

Keďže lesná cesta je taká úzka, že stretnutie s iným automobilom je zakaždým dobrodružstvom, obyvatelia Aschbachu uprednostňujú spomedzi dopravných prostriedkov lanovku.

Pre dochádzajúcich zamestnancov, školopovinné deti, škôlkarov a turistov a na dovoz mlieka, pošty

Lanovku používajú zamestnanci na cestu do práce, školopovinné deti a – škôlkari. Kyvadlová lanovka priváža do doliny mlieko od poľnohospodárov a do dediny chlieb, poštu a lekárske služby. Prichádzajú ňou takisto turisti a rekreatanti, ktorí si na usadlostiach prenajímajú ubytovanie. Aschbach je malá dedinka, má len 43 obyvateľov, pár roztrúsených usadlostí, jednu krčmu, ale nijaký hotel. Okolie obľubujú turisti a horskí cyklisti. A stará 10-miestna kyvadlová lanovka, postavená v roku 1971, mala jednu zásadnú chybu: už dávno nebola moderná, čo malo za následok často niekoľkohodinové čakacie lehoty, čo zase odstrašilo veľa hostí (napriek tomu však ročne prepravila 70 000 cestujúcich).



Starosta Ulrich Gamper je presvedčený, že dlhé čakacie doby sú minulosťou. Okrem toho je v nových staničných budovách viac miesta pre čakajúcich hostí. Vo vrcholovej stanici sa nachádza veľká viacúčelová miestnosť. Tá slúži na rôzne podujatia obyvateľov Aschbachu aj ako čakáreň s občerstvením, kam sa možno uchýliť pred náhlym zhoršením počasia.

Veľká stabilita voči vetru

Lanovka je rovnako stabilná voči vetru a pohodlná ako dvojmiestna lanovka. Tým sa počet „veterných dní“, keď lanovka nemôže premávať, výrazne zredukuje: dosiaľ ich bolo ročne 25 až 30.

Napojenie na verejnú dopravu

Lanovka bola počas kompletnej renovácie od 20. októbra 2012 do 20. júla 2013 zatvorená. Jej opätovné uvedenie do prevádzky sprevádzala bujará ľudová veselica pre celú obec Algund: školopovinné deti, hudobná kapela, všetci obyvatelia využili príležitosť na bezplatnú

otváraciu jazdu. „Máme v úmysle začleniť lanovku do verejnej siete prímestskej dopravy. Potom sa bude môcť využívať na autobusový alebo železničný preukaz.“ Prirodzene, už teraz je pre obyvateľov provincie Bozen, pre občanov Algundu a Aschbachu k dispozícii výhodnejšia tarifa.

Technické parametre 35 ATW Saring – Aschbach

Prepravná kapacita	340 os./hod.
Čas jazdy	7 min.
Jazdná rýchlosť max.	10 m/s
2 kabíny	pre 35 osôb
Šikmá dĺžka	2 500 m
Výška vrcholovej stanice	1 349 m
Prevýšenie	827 m
Počet podpier	1
Men. výkon pohonu	280 kW
	(údolná stanica)
Napínanie ťažného lana	18 t
	(vrcholová stanica)

Najnovšia technológia sa stretáva s tradíciou v Pinzgau

Leitner ropeways renovuje lanovku Schmittenhöhe v Zell am See. Jedna z najznámejších a najobľúbenejších lanoviek v Rakúsku prešla veľkou rekonštrukciou minulú jeseň. Len za tri mesiace Leitner ropeways vymenil mnoho starých komponentov, ako aj elektrických a elektronických systémov.

Tieto opatrenia umožňujú lanovku prevádzkovať komfortnejšie, efektívnejšie a spoľahlivejšie. Schmittenhöhe je jednou z najpopulárnejších lokalít Východných Álp. Zell am See, 1965 m vysoká hora v Pinzgau pri Salzburgu, ponúka spektakulárne pohľady na celé jazero Zeller See, na Kitzsteinhorn a mnoho iných vrcholov pohoria Hohe Tauern vrátane viac ako tridsiatich vrcholov, ktoré dosahujú výšku nad 3 000 m. V zime je Schmittenhöhe populárnym lyžiarskym strediskom, v lete zasa priťahuje množstvo turistov. Lanovka, ako prvá v salzburskom regióne, bola vybudovaná v roku 1927. Tým sa oblasť stala najpopulárnejšou destináciou v regióne. Určite aj vďaka novým kabínam,

ktoré boli predstavené v roku 2009 ako výsledok dizajnového štúdia firmy Porsche. Stúpanie dosahuje 1 010 m so šikmou dĺžkou 2 757 m. S jednosmerným motorom s výkonom 300 kW dosahuje prepravnú kapacitu 325 osôb za hodinu. Cesta nahor trvá 6 a pol minúty.

Vďaka svojim nízkym požiadavkám na údržbu ponúka lanovka optimálne podmienky na úspešnú a bezpečnú prevádzku po celý rok.

V roku 2013 sa v Schmittenhöhebau AG rozhodli uskutočniť rozsiahlu rekonštrukciu lanovky s dvoma veľkými 43+1-miestnymi kabínami. Na tento projekt bol vybraný Leitner ropeways. Firma bola schopná urobiť všetky požadované modifikácie s prispôbením svojich služieb podľa individuálnych požiadaviek klienta.

Celá prestavba sa začala v septembri 2013. Vymenený bol sčasti aj pohonný systém, pričom ho nastavili na maximálnu cestovnú rýchlosť 10 m/s. Množstvo ďalších komponentov nahradili novými identickými, resp. podobnými dielmi. Od základu sa zmenil brzdový systém. Tri

pneumatické bezpečnostné brzdy boli vymenené za jednu hydraulicky kontrolovanú bezpečnostnú brzdú a tri pneumatické prevádzkové brzdy za dve elektricky kontrolované prevádzkové brzdy. Po modifikácii teraz možno prepnúť medzi štyrmi rozdielnymi pohonnými programami, a to podľa rôznych prevádzkových požiadaviek, čo je ďalšou veľkou výhodou.

Výkonový program dovoľuje maximálnu transportnú kapacitu s maximálnou cestovnou rýchlosťou 8 m/s, a to bez akejkoľvek redukcie cestovnej rýchlosti počas prechodu vozňov cez podpery. Komfortný program redukuje cestovnú rýchlosť nad podperami, čo zlepšuje dynamické efekty lanovej dráhy.

Ďalšou charakteristikou tohto projektu je pohon Ward-Leonard. Zabudovanie tohto existujúceho pohonu do nového ovládacieho systému bol z technického pohľadu veľkou výzvou. Použitie pohonu umožňuje prevádzkovanie lanovej dráhy s maximálnou rýchlosťou 5 m/s aj v prípade výpadku siete. Prestavba bola ukončená načas a modernizovanú lanovku spustili do prevádzky začiatkom zimnej sezóny 2013/2014.



PisaMover v tieni nakláňajúcej sa veže

Leitner ropeways zvíťazil v tendri na výstavbu Minimetra v Toskánsku. Minimetro bude maximálne moderným, ekologicky prijateľným dopravným prostriedkom pre pasažierov, ktorých prepraví z letiska na vlakovú stanicu v Pise a opačne. Práce sa začnú na jar 2014 a projekt má byť ukončený do konca roka 2015.

Leitner ropeways získal tento projekt spolu s ďalšími tromi firmami. PPP projekt sa skladá z dizajnu, stavby a po jej ukončení aj z prevádzky minimetra a parkovacích miest, ktoré sú integrované do projektu. Trasa z letiska Galileo Galilei až na centrálnu vlakovú stanicu v Pise bude mať dva kilometre. Cesta dráhou

potrvá len 4 minúty vrátane zastávky v medzistancii pri parkovacej ploche, ktorá bude mať 1 200 parkovacích miest. Dve kabíny v päťminútových intervaloch prevezú za rok cca 2 milióny pasažierov v perióde od roku 2015 do roku 2020. Potom sa očakáva nárast až na 2,6 milióna pasažierov ročne.



Rocky Mountains – zlatá horúčka sa zmenila na bielu

Lyžiarske stredisko Breckendridge Colorado je umiestnené vysoko v Rocky Mountains. História mesta začalo písať baníctvo. Vzniklo v roku 1850, obyvatelov sem priťahovali bohaté zlaté žily nachádzajúce sa v tejto oblasti. Teraz je zlatom v tejto oblasti lyžiarske stredisko, ktoré navštevuje cca 1,6 milióna lyžiarov ročne. Je to jedno z najnavštevovanejších stredísk v Severnej Amerike. Veľké nadmorské výšky a chladné počasie vytvárajú jednu z najsúchších snehových prikrývk na Zemi. Stredisko Breckendridge je v súčasnosti lokalizované v pohoriach č. 7 až 10, ale jeho expanzia zahŕňa pomaly aj vrchol č. 6 (pohoria v tejto oblasti sú očíslované od 1 po 10).

Veľké nadmorské výšky (až 3 800 m) ponúkajú svetovú triedu lyžovania, a to s Leitner-Poma lanovkami, ktoré zabezpečujú prístup na ich vrcholy. Táto výška a príjemné environmentálne podmienky si vyžadovali extrémnu náročnosť na produkciu a dizajn lanovky. Všetky komponenty lanovky nad spodnú pohonnú napínicu stanicu sa dopravujú s použitím ťažkotónážnych helikoptér. To zahŕňa aj hornú stanicu, ktorá riadne preverila limity zdvíhania od firmy Sikorsky Ski Crane Helicopter. Veď veľkosť nákladu sa blížila k piatim tonám, čo ešte viac komplikoval veľmi riedky vzduch na vrchole stanice.



Technické parametre

Šikmá dĺžka	1 800 m
Prevýšenie	460 m
Prepravná kapacita	3 000 os./h
Výkon motora	900 hp (koní)



LEITNER
ropeways

PistenBully – nielen v Soči



KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrzeug AG

PistenBully je jedným z priekopníkov na ruskom trhu. Prvé PistenBully bolo dodané do ZSSR už v roku 1977. Kässbohrer je známy ako „Mercedes medzi snežnými pásovými vozidlami“, vyrobený v Nemecku v najvyššej kvalite a s vynikajúcim servisom. Popri Číne je Rusko jedným z mála rastúcich trhov v lyžiarskom priemysle v rámci celého sveta. Počet lyžiarskych stredísk tu neustále rastie. Rusko investuje obrovské sumy do rôznych programov modernizácie. Existujúce lyžiarske strediská

boli v priebehu posledných rokov perfektne prestavané, ale vznikli aj úplne nové strediská. Najväčšie lyžiarske oblasti sa nachádzajú na Urale, ale predovšetkým na Kaukaze. Na svete sotva nájdete región s takou istotou stáleho snehu.

Technológie z Nemecka vedú aj v Rusku

V Rusku existujú dve zásadne odlišné cieľové skupiny, ktoré budujú a prevádzkujú lyžiarske strediská. Na jednej strane sú súkromné osoby a na druhej veľké koncerny ako Gazprom, ktoré do lyžiarskych stredísk investujú. Tieto dve cieľové skupiny vyžadujú úplne odlišný prístup a podporu. Desiatky rokov skúseností sú veľkou pomocou v zložitej situácii na ruskom trhu, v ktorom vzťahy zohrávajú významnú úlohu. Pre úspešný začiatok

spolupráce s ruskými obchodnými partnermi je dôležité poznať pravidlá hry. Zástupcom firmy Kässbohrer v Rusku a Bielorusku je nezávislá spoločnosť Skado-Techno so sídlom v Novokujbyševsku, ktorá vznikla z firmy Zao Skado Seilbahnen Samara. Skado-Techno bolo založené v roku 2009 a zameriava sa výhradne na predaj a servis PistenBully. Firma v súčasnosti zamestnáva 23 zamestnancov, z toho 9 mechanikov. Vzhľadom na obrovské vzdialenosti medzi lyžiarskymi strediskami na západe a východe krajiny má firma regionálnych partnerov s cieľom zabezpečiť lepšiu a rýchlejšiu podporu pre zákazníkov. V spolupráci so Skado-Techno firma Kässbohrer rozšírila svoje vedúce postavenie na ruskom trhu. Počas posledných rokov bola schopná predáť viac ako 40 vozidiel PistenBully v celom Rusku. Nemecká technika sa nachádza v Sachalinsku, v oblasti strednej Sibíri, na Urale, na ruskom severozápade a tiež na Kaukaze. PistenBully úspešne pracujú v lyžiarskych strediskách Gornaya Karusel, Gazprom Laura a Fischt. Na ruskom trhu sú veľmi populárne ojazdené vozidlá. To bol dôvod prečo Skado-Techno a firma Kässbohrer v spolupráci so Ski Expo Moskva predvádzali svoje ojazdené vozidlá v mieste firmy Skado-Techno v Novokujbyševsku neďaleko Samary. Predvážacia akcia mala taký úspech, že sa bude určite opakovať aj v roku 2014. Okrem toho Skado-Techno robí každoročné prezentácie, ktoré umožnia

potenciálnym zákazníkom naše produkty vyskúšať a nechať sa inšpirovať.

PistenBully aj bez oficiálneho partnerstva na olympijských hrách

V Soči teploty zriedka klesnú pod nulu stupňov Celzia. V dôsledku toho sa lyžiarske súťaže konali v stredisku Červená Polana, vzdialenom 50 km od Soči. Olympijské dediny, lyžiarske zariadenia a svahy boli postavené v srdci Kaukazu, 1 100 metrov nad morom v novovybudovanom lyžiarskom stredisku „Rose Farm Resort“. Bežecké a biatlonové trate sa nachádzajú o 350 metrov vyššie. Výborné bežecké stredisko pre severské disciplíny „Laura“ leží 1 500 metrov nad morom.

Do strediska Gazprom Laura bolo v tejto sezóne predaných 5 nových PistenBully. To je spolu 14 PistenBully, ktoré tvrdo pracovali na príprave bežeckých a biatlonových stôp pre ZOH 2014. Aj v stredisku „Rosa Khutor“ je permanentne nasadených 6 vozidiel PistenBully. Manažéri jednotlivých rezortov sú veľmi spokojní s prevádzkou PistenBully, predovšetkým kvôli porovnateľne veľmi nízkej spotrebe paliva a spoľahlivosti. Skado-Techno zaručuje prostredníctvom mechanikov dobrým servisom priamo na mieste vysokú využiteľnosť všetkých vozidiel. Kvalita, rozmanitosť typov a optimálny servis sú základnými kameňmi úspechu už mnoho rokov, ale aj do budúcnosti. To je to, čo sa stále počíta.



Odovzdávanie PistenBully pre stredisko na hore Fischt



Na dopravu do strediska bol použitý veľkoobsahový vrtuľník

SNOWsat – jedno zariadenie pre všetkých

Teraz k dispozícii aj pre ostatných výrobcov vozidiel

Kässbohrer Geländefahrzeug AG teraz ponúka SNOWsat pre ostatných výrobcov vozidiel, čo umožňuje operátorom lyžiarskych stredísk nainštalovať systém riadenia vozového parku do všetkých vozidiel bez ohľadu na výrobcu.

Úspešné pilotné projekty vo Švajčiarsku

SNOWsat môže byť inštalovaný do akéhokoľvek vozidla bez ohľadu na model, výrobcu a zamýšľaného použitia. Horské železnice Engelberg – Titlis, ktoré sú priekopníkom v tejto oblasti, dali namontovať systém SNOWsat do svojich vozidiel, a to nie len PistenBully. Systém SNOWsat možno inštalovať do všetkých vozidiel bez ohľadu na výrobcu, a tak pokryť väčšiu plochu svojich stredísk a dosiahnuť ešte väčšiu efektívnosť. Od začiatku tejto sezóny veľmi úspešne funguje v lyžiarskom stredisku Engelberg/Titlis a pri prevádzke horských dráh Flumserberg, kde tento systém určuje normy spoľahlivosti, jednoduchosti prevádzky a techniky. Táto zima sa vyznačovala zlými snehovými podmienkami, preto sa SNOWsat stal nenahraditeľným pri úprave lyžiarskych svahov na optimálne parametre pri využití obmedzených zdrojov snehu. Okrem dvoch švajčiarskych lyžiarskych stredísk k ďalším zákazníkom, ktorí sa rozhodli pre inovatívnu technológiu z domu Kässbohrer, patria bavorská železnica Zugspitze. Rakúsky San Anton sa tiež spolieha na SNOWsat pri hospodárnom a efektívnom riadení zasnežovania a použitia snehu.

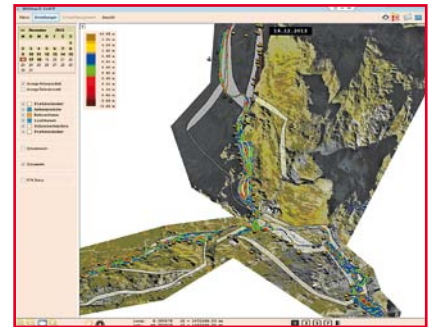
Nová technológia

Nový systém pre vozidlá bol kompletne prepracovaný a vyvinutý na použitie vo všetkých typoch snežných pásových vozidiel. Je vybavený vysoko výkonným priemyselným počítačom najnovšej generácie, externou dotykovou obrazovkou a GPS technológiou od firmy Trimble. SNOWsat nastavil úroveň použitia v tejto

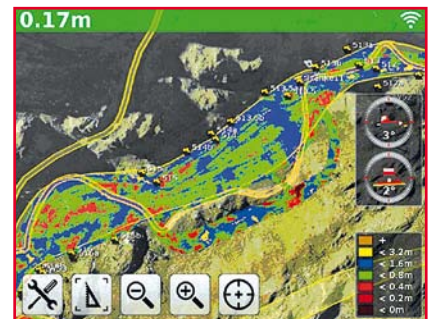
oblasti veľmi vysoko. Výsledkom je, že systém zaručuje splnenie aj budúcich požiadaviek bez nutnosti zmeny hardvéru. S pokrytím viac ako 98 %, a to aj v ťažkých terénnych podmienkach s úzkymi zjazdovkami, čiastočným zalesnením a skalnými stenami, prináša SNOWsat oproti konkurencii viac ako len hĺbku snehu. Z hľadiska veľkosti mapy neexistujú takmer žiadne hranice. SNOWsat pokrýva jednou mapou 200 hektárov zjazdoviek nezávisle od veľkosti zodpovedajúcej plochy, ktorá má byť zobrazená. Ako podklad je použitá výšková mapa alebo ortho-fotografia, na ktorú možno nahráť v jednotlivých vrstvách farebne objekty tvoriace nebezpečenstvo (budovy, steny, útesy, trhliny, elektrické vedenie, potrubia a pod.), prevádzkovatelia sa môžu rozhodnúť, ktorý z prvkov sa má zobraziť jednotlivcovi. SNOWsat je takto schopný rozdeliť zjazdovku do jednotlivých sektorov. Čo sa týka množstva vody a zasnežovacieho faktora, systém vypočíta požiadavku na množstvo vody na zasnežovanie, ktoré je potrebné pre jednotlivé úseky. Z rozdielu medzi nastavenou minimálnou hĺbkou snehu a nameranou hĺbkou snehu systém automaticky vypočíta spotrebu na zasnežovanie v príslušnom úseku zjazdovky.

Jednoduchá obsluha.

Pretože systém je jednoduchý, pracovníci obsluhujúci SNOWsat môžu byť vyškolení vo veľmi krátkom čase. Vďaka logickým symbolom a exaktne prispôbeným funkciám, ovládacím prvkom sa vodiči veľmi rýchlo cítia isto a nerobia prevádzkové chyby. Vodiči si môžu vybrať medzi zobrazením hĺbky snehu alebo upravovaným pruhom, alebo tieto môžu dokonca kombinovať. Priebežná účinnosť, optimálna kvalita zjazdovky, efektívna skupinová prevádzka vozidiel, užívateľsky jednoduché a praktické vedenie zasnežovacích systémov, technológia orientovaná aj na budúcnosť a výsledný ekonomický efekt, to sú len niektoré z vlastností SNOWsatu, ktoré vedú k šetreniu životného prostredia.



Komplexne spracovaný, vypočítaný na základe praktických podkladov, manažment využitia snehu



Zobrazenie gradientu a uhla sklonu PistenBully sú základné veličiny pre perfektnú úpravu zjazdoviek



Systém je vybavený štruktúrovanou ponukou s údajmi ako nadmorská výška, uhol sklonu svahu a ďalšími zobrazeniami voliteľných faktov



Obojsmerné určovanie polohy (nahor, nadol) umožňuje zlepšenie prehľadu a plánovania využitia snehu a okolnosti

Demo Leitwolfu v Piz Sella

Riadené inováciou – to bolo motto prvého Leitwolf demo v Taliansku, ktoré sa uskutočnilo 16. a 17. januára v Piz Sella vo Valgardene.

Viac ako 70 vodičov SPV, prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk a iných záujemcov bolo fascinovaných Leitwolfom, zároveň počas demo-dní využili možnosť vlastných testovacích jazd.

Najzaujímavejšie inovácie, ako paralelný ofset frézy, nový motor Euromot IIIB, čo je nový štandard pre emisie a prirodzene najvyšší výkon vo svojej triede, v tom je Leitwolf naozaj na výslni.

Vozidlo bolo vystavené najväčšej záťaži a veľmi podrobnej inšpekcii. Popri jeho schopnosti extrémneho stúpania je Leitwolf výnimočne pohodlný a veľmi dobre

riešený aj z hľadiska dizajnu.

„Jeho štýl a komfort ma naozaj veľmi uspokojil. Leitwolf je vynikajúce vozidlo a bolo zábavou vyskúšať si ho,“ uviedol Walter Stofner, jeden z vodičov SPV.

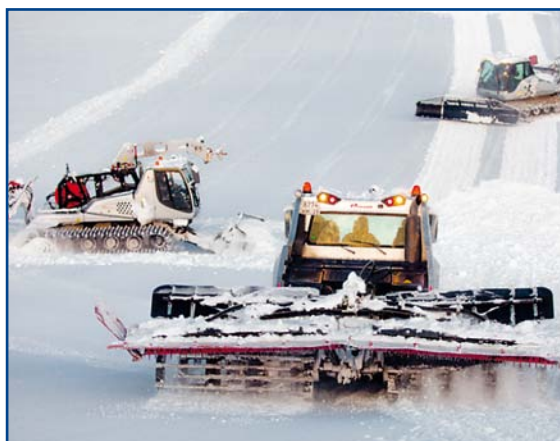
Leitwolf, vybavený automatickým navijakom so 4,5-tonovou ťahovou silou, ako aj optimálne ovládanie Leitwolfu účastníci podujatia riadne otestovali. Nízka centrálna pozícia navijacieho hriadeľa znamená, že riadenie navijak negatívne neovplyvňuje.

Aj po spoločnom obede testovací vodiči pokračovali v jazdách a diskutovali o tejto novej technológii.

Prezentoval sa aj BisonX, ktorý bol takisto dostupný na testovanie.



Prinoth na olympijských hrách 2014



So šesťdesiatimi dvoma SPV a kontraktom v sume 15 mil. eur boli Zimné olympijské hry 2014 v Soči pre firmu Prinoth medzinárodným prestížnym projektom. Ako oficiálny partner Rosa Khutor, čo je lyžiarske stredisko, kde sa uskutočnili zjazdové, snowbordové a fristajlové disciplíny, všetky olympijské trate pre alpské disciplíny pripravoval SPV Prinoth. Inovatívne technológie, úžasný výkon frézy a know how vodičov získaný na mnohých športových podujatiach znamenajú, že výrobky Prinoth garantujú perfektnú prípravu pretekárskych tratí.

Po lyžiarskych majstrovstvách sveta v Schladmingu bolo Soči posledným prestížnym projektom. „Veľká objednávka nám potvrdzuje dôveru v našu technológiu i to, že naše stroje SPV sú maximálne spoľahlivé. Prinoth vždy prispieval k veľkým športovým udalostiam a sme veľmi spokojní, že naše

výrobky poskytlí základy úspechu olympijských pretekov v Soči,“ hovorí Werner Amort, predseda predstavenstva firmy Prinoth.

Na zabezpečenie dodávky bezproblémovej technológie, ako i toho, aby sa stroje využívali správne, s náležitou údržbou, poskytol Prinoth počas olympijských hier dvoch profesionálnych vodičov. Tí už pred otvorením olympijských hier domácich vodičov počas roka zaškolovali a trénovali na SPV Prinoth. Týmto opatrením, ako aj prítomnosťou servisných technikov počas hier sa dosiahla maximálna súčinnosť pri bezproblémovej úprave olympijských tratí. Už pred hrami usporiadal Prinoth priamo v Soči stretnutie so zahraničnými klientmi, medzinárodnými predstaviteľmi, ako aj s predstaviteľmi ruského lyžiarskeho zväzu. Všetkým hosťom predstavili kolekciu vozidiel Prinoth. „Udalosť bola totálnym úspechom, som veľmi spokojný s vozidlami a budem pracovať na organizovaní podobného iventu v Gornej Karuseli,“ povedal Alexander Stepančenko, viceprezident JSK Krasnaja Polana.

Najväčšou výzvou technického zasnežovania sú dokonale zasnežené zjazdovky počas celej zimnej sezóny. Softvér ATASSplus je jednoduchý a spoľahlivý spôsob podpory plnoautomatického zasnežovacieho systému. Zbiera údaje zo snežných diel a meteorologických staníc a optimalizuje produkciu snehu podľa prevažujúcich podmienok. Na kontrolu a riadenie celého systému tak stačí len niekoľko kliknutí myšou, ktoré sú zároveň zárukou efektívneho využívania zdrojov. Spoločnosť TechnoAlpin neustále vyvíja svoje vlastné výrobky, ktoré sú zárukou ľahkého a jednoduchého zasnežovania. Jej oddelenie ATASS vypracovalo novú aktualizáciu softvéru ATASSplus s cieľom zjednodušiť a ešte viac zefektívniť tento program. Radi by sme vám preto oznámili, že v týchto dňoch bola vydaná najnovšia aktualizácia ATASSplus 2014.

Optimalizované množstvo snehu vďaka meraniu výšky snehu

Tento softvér sa môže pochváliť rozhraním, ktoré je otvorené pre všetky systémy merania výšky snehu. Meranie sa zobrazuje v softvéri a umožňuje zasnežovačom určiť zóny, v ktorých treba vyprodukovať potrebné množstvo snehu. Týmto spôsobom sa skracaie čas zasnežovania a prípravy trati, čo sa následne odráža v úspore energií a vody.

Optimalizovaný prehľad dát

Na štartovacej stránke ATASSplus sa používateľovi poskytuje nepretržitá aktualizácia prevádzky celého zasnežovacieho systému: zobrazuje sa tu spotreba vzduchu, prevádzkový status snežných diel a čerpacích staníc, oznamy o prípadných poruchách atď.

Takzvaný Player umožňuje kontrolovať stav svojho zasnežovacieho systému počas vopred stanoveného času alebo dňa.

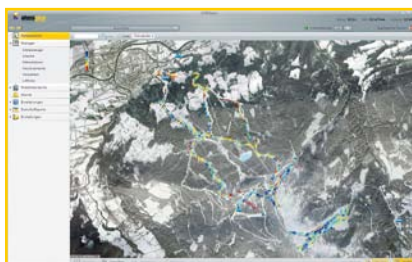
ATASSplus bude mobilný

Odteraz tiež možno prijímať automatické správy týkajúce sa štatistik celého zasnežovacieho systému prostredníctvom emailu. Ďalšou novinkou je správca údržby uvádzajúci zariadenia, ktoré prešli revíziou kontrolou, a tie, ktoré na ňu ešte len čakajú. Existuje však aj ďalšia novinka: systém sa dá odteraz kontrolovať a riadiť z akéhokoľvek tabletu s operačným systémom Windows 8. Optimalizovaná a zlepšená bola aj funkčnosť na zariadeniach s dotykovou obrazovkou.

Optimalizovaná údržba pre vysokú hospodárnosť

Skúsenosti ukázali, že najlepšie udržiavané systémy pracujú efektívnejšie a je potrebné menej náhradných dielov. Pravidelná údržba zvyšuje životnosť technických komponentov a zabezpečujú hladký štart systému na

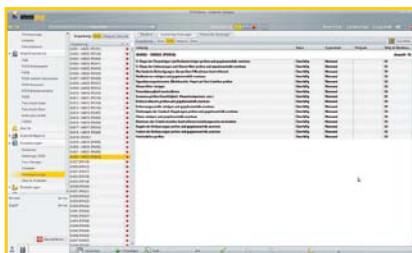
jeseň. ATASSplus teraz podporuje pravidelné intervaly údržby. Nový manažér údržby ukazuje, na ktorých zariadeniach boli urobené údržby a ktoré ešte treba opraviť. Okrem toho je tiež uvedený, kto je zodpovedný za údržbu a kedy uplynie lehota údržby. Systém údržby zahŕňa nielen snehové delá, ale aj čerpacie a kompresorové stanice. Nový manažér údržby ponúka tiež možnosť objednať si potrebné náhradné diely priamo v systéme.



Nový ATASSplus umožňuje aj meranie výšky snehu. Týmto spôsobom sa skrácujú časy zasnežovania a prípravy trati, čo sa následne odráža v úspore energií a vody

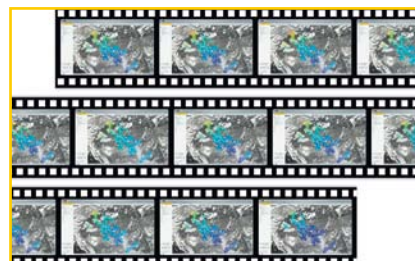


ATASSplus mobilný. Nová verzia sa dá otvoriť pomocou prístupu na internet na každom PC, ako aj na tablete s operačným systémom Windows 8



Údržbový manažér: nový manažér údržby ukazuje, na ktorom zariadení je potrebné urobiť údržbu. Vďaka pravidelnej údržbe sa zvyšuje životnosť a efektívnosť systému

ATASSplus sa stal oveľa viac než len nástrojom na riadenie zasnežovacieho systému. ATASSplus 2014 inteligentný softvér, ktorý podporuje zasnežovací tím pri systémovom a efektívnom zasnežovaní a riadení systému, je oveľa jednoduchší. To znamená, že energetická bilancia je optimalizovaná a v konečnom dôsledku sa znižujú náklady. Prevádzkovatelia lyžiarskych stredísk a zasnežovací majstri získajú optimálny prehľad o prevádzke zasnežovania a majú prístup na aktuálne dáta odkiaľkoľvek. Nová verzia ATASSplus 2014 sa širokej verejnosti predstaví na veľtrhoch Alpiter a Mountain Planet.



Rôzne možnosti prehľadu dát poskytujú optimálny prehľad prevádzkových stavov. Parametre môžu byť optimalizované, striedanie zmien je zjednodušené a manažment je cez snežné zariadenia o tom informovaný



ATASSplus je inteligentný softvér na efektívne využívanie zdrojov zasnežovania

TECHNOALPIN®
snow experts

MND GROUP: Bezpečnosť lyžiarskych terénov – otázky, výzvy, riešenia; trendy & inovácie

Dnešná doba, ako aj starostlivosť o bezpečnosť bežnej lyžiarskej klientely kladú stále vyššie nároky na zabezpečenie zjazdoviek a na informovanosť lyžiarov o možných nástrahách a nebezpečenstvách, ktoré ich môžu postretnúť. Lyžiarsky biely kódex s návodom na bezpečné správanie sa lyžiara na vyznačenom lyžiarskom teréne je dnes bežnou praxou takmer vo všetkých strediskách. Stretávame sa však aj s tým, že prevádzkovatelia nie vždy a všade venujú zabezpečeniu trás takú pozornosť, akú si povaha terénu vyžaduje. Často sú k tomuto kroku donútení až po vážnej nehode, ktorá odčerpáva zodpovedným osobám strediska veľa energie, síl, času a neraz aj nemalé finančné prostriedky. Je pochopiteľné, že prioritu majú lanovky a vleky a spoľahlivý zasnežovací systém, bez ktorých by to jednoducho nešlo. Avšak „bežná prax“ v zmysle „ak niečo zvýši, potom sa investuje nejaký peniaz aj do

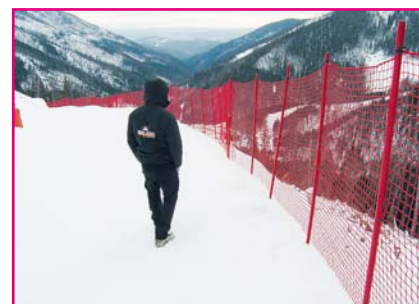
bezpečnostného vybavenia strediska“, môže znamenať veľmi nebezpečné podcenenie bezpečnostného hľadiska. Chceme vám predstaviť niekoľko realizovaných bezpečnostných systémov a ponúknuť nové postupy, ako zvýšiť bezpečnosť a informovanosť lyžiarov na lyžiarskych trasách. Výrobca bezpečnostných prvkov MBS v rámci MND GROUP skupiny ponúka riešenia, ktoré sú nielen efektívne, ale dosahujú aj vysokú estetickú a komunikačnú úroveň. Realizácie terénnych úprav, ktoré prechádzajú do ďalšieho medzisezónneho obdobia, vieme pokryť prechodným typom riešení s konečnou úpravou po nájdení najvýhodnejšej alternatívy.

Realizácia bezpečnostných systémov v Tatranskej Lomnici – sezóna 2013/2014:



Dodávateľ: MND Eastern Europe, s.r.o., montáž: Ján Kozubík, TMR, a.s. Bezpečnostné siete typu A s navijakovým regulovaním výšky siete, bannery, delimitačný materiál

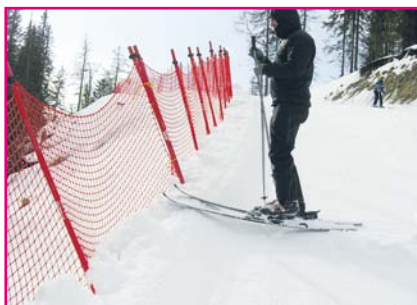
Realizácia bezpečnostných systémov Jasná Chopok Juh – sezóna 2013/2014:



Bezpečnostné siete typu B, bannery, matrace, kotviace body na ratraky, delimitačný materiál
Dodávateľ: MND Eastern Europe, s.r.o., montáž: Michal Rusko, TMR, a.s.



Realizácia bezpečnostných systémov Štrbské Pleso – sezóna 2013/2014 (dočasné riešenie):



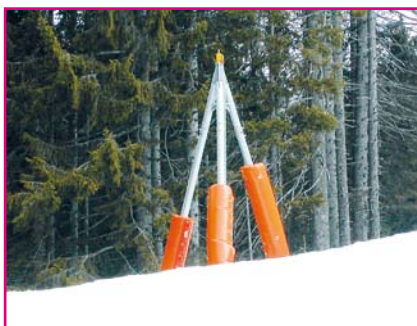
Bezpečnostné siete typu B, delimitačný materiál
Dodávateľ: MND Eastern Europe, s.r.o.

Realizácia bezpečnostných systémov Hrubá Voda (Česká republika) – sezóna 2013/2014 (dočasné riešenie):



Bezpečnostné siete typu B, delimitačný materiál
Dodávateľ: MND Eastern Europe, s.r.o.

Realizácia bezpečnostných systémov Klíný (Česká republika) – sezóna 2013/2014:



Bezpečnostné siete typu A, kotviace prvky pre roľby (použitie ilustračné foto z databázy MBS – dodaný materiál zodpovedá vyobrazeným objektom)
Dodávateľ: MND Eastern Europe, s.r.o.

...z nových trendov vyznačovania lyžiarskych trás: bannery: špeciálna tlač s kombináciou doplnkových techník, personalizácia bannerov podľa požiadaviek zákazníka, dobrá viditeľnosť za nepriaznivých podmienok, vyššia úroveň komunikácie s lyžiarom = zvýšenie fluidity toku lyžiarov na zjazdovke, minimalizácia strát lyžiarov v náročnom teréne pri hmle a nízkej oblačnosti.

Realizácia: Villars sur Ollon (Švajčiarsko) – sezóny 2012/2013, 2013/2014

dodávateľ: MBS S.A.S. v rámci MND group

Ďalšie zaujímavé a praktické novinky s komplexnejšou informáciou o dosahu, správnom výbere a umiestnení

bezpečnostných prvkov na skvalitnenie služieb, bezpečnosti a imidžu strediska vám radi predstavíme pri osobných stretnutiach.

Pripravil: Róbert Hilfovský



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

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

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



Supersnow je jediná firma v Poľsku a jedna z piatich spoločností na svete, ktorá sa zaoberá komplexnými riešeniami v oblasti technického zasnežovania. Mnoho rokov skúseností, nadšenia a neustáleho úsilia dotiahnuť produkty do dokonalosti malo za následok, že s projektmi Supersnowu sa môžete stretnúť v mnohých krajinách Európy, Ázie a Južnej Ameriky.

Supersnow ponúka projektovanie, realizáciu a stavebné práce na zjazdovkách. Produkuje snežné kanóny v rôznych prevedeniach – od mobilných cez stacionárne na vežiach a vložníkoch, komplexné riešenia zasnežovacích systémov zjazdových a bežeckých tratí a reťeňových nádrží. Všetky realizované projekty sú šité na mieru podľa želania a individuálnych potrieb klienta, ktorý má vždy možnosť využiť potenciál profesionálnych poradcov, projektantov a inžinierov.

Zasnežovacie zariadenie – základ zasnežovacieho systému

Lyžovanie nie je možné bez snehu. Preto sú jedným z najdôležitejších produktov firmy Supersnow zasnežovacie zariadenia: lanze a propelárové snežné kanóny. Lanca ideálna pre ťažko prístupné miesta. Výhodou snežných kanónov je výroba veľkého množstva snehu v krátkom čase.

Keď je lokalizácia na svahu problém, na pomoc prichádza lanca Supersnow S60. Jej extrémne nízka hmotnosť a vynikajúci výkon zabezpečí kdekolvek na svahu dostatok snehu.

Sedem kusov vodných dýz a tri nukleátory, ktorými je lanca S60 vybavená, umožňuje produkciu dostatočného množstva snehu veľmi dobrej kvality s nízkou spotrebou vody a elektrickej energie.

Každý, kto chce vyrábať veľké množstvo snehu v krátkom čase, mal by na svahu rozmiestniť propelárové snežné kanóny.

Vzhľadom na spôsob obsluhy existujú dve hlavné skupiny snežných kanónov Supersnow: manuálne – 900 M, 600 ECO, STS 600 a STS 900 a automatické – 900 MA a 700 A. Každý z týchto snežných kanónov má svoje výhody.

Manuálne snežné kanóny sú vzhľadom na konštrukčné riešenia sú veľmi jednoduché na obsluhu. Snežný kanón Supersnow 900 M je prvým a najobľúbenejším kanónom Supersnow, produkuje veľké množstvo snehu vynikajúcej kvality aj pri hraničných teplotách. V poradí druhý snežný kanón z radu manuálnych 600 ECO je veľmi efektívny a ekonomický.

Automatické snežné kanóny Supersnow produkujú vynikajúcu kvalitu snehu pri minimálnej potrebe



ľudskej práce. Model 900 MA je veľmi efektívny a vďaka neustálemu monitorovaniu informácií o počasi si samostatne upravuje prevádzkové parametre tak, aby optimálne využil aktuálne poveternostné podmienky.

Snežný kanón 700 Automatic je vďaka mnohým inováciám extrémne tichý a jednoduchý na obsluhu, energetický úsporný s produkciou veľkého množstva kvalitného snehu. Inovatívnym hydraulickým riadiacim systémom, inštalovaným namiesto tradičného elektrického systému, a ďalšími konštrukčnými riešeniami sme dosiahli to, že Supersnow 700 Automatic spotrebuje o 20 % menej energie než predchádzajúce modely a až o 50 % menej energie ako produkty niektorých iných výrobcov.

Ak chcete zlepšiť výkon snežných kanónov, môžete ich umiestniť na stabilné vložníky E400 – elektrický, H800 – hydraulický, stĺp ST170 a ST300.

Navýše centralizovaný riadiaci systém každého automatického zasnežovacieho systému Supersnow šetrí pri rôznych podmienkach 30 až 70 % energie a znižuje o 50 – 70 % počet ľudí potrebných na prevádzku celého systému technického zasnežovania.

Voda – najdôležitejšia zložka snehu

Aby snežné kanóny alebo lanze produkovali sneh, potrebujú dostatok vody. Za transport vody k zasnežovaciemu zariadeniu je zodpovedná čerpacia stanica – srdce zasnežovacieho systému. Supersnow je schopný urobiť inštalácie mobilných, kontajnerových a stacionárnych čerpacích staníc – často v spojení s akumuláčnou nádržou, ktorá poskytuje dostatočné množstvo vody na zasnežovanie.



Svahy od základu

Meradlom úspechu cestovného ruchu v lyžiarskej oblasti sú tiež dobre pripravené svahy. Ak chcete správne pripraviť svahy, nestačí vždy spustiť len zasnežovací systém. Prírodný terén, v ktorom sa nachádza lyžiarsky svah, potrebuje tiež zmeny. V niektorých miestach sú hrbole, bočné traverzy, jamy, žľaby atď. Ak sa v takom teréne vytvoria trasy bez dodatočného zásahu, nebudú rovnomerné, čo zvýši náklady na ich úpravu a znižuje účinnosť a efektívnosť zasnežovania.

Supersnow sa vždy snaží o najvyššiu kvalitu výrobkov a služieb, preto sa pred inštaláciou zasnežovacích systémov naši špecialisti zaoberajú tiež vyprofilovaním trás, ktoré bude systém zasnežovať. Supersnow profiluje trasy od nuly, najprv vykoná všetky potrebné merania. Vďaka vysokokvalitnému 3D softvéru a spolupráci s jedným z najlepších špecialistov v odbore s medzinárodnými skúsenosťami v oblasti návrhu sme dosiahli, že Supersnow je schopný navrhnuť ideálne vyprofilovanú trasu. Profilovanie trasy – to je okrem nivelácie traverz a žľabov aj jeho odvodnenie a ochrana pred eróziou. Dobre vyprofilovaná trasa je zárukou úspechu prevádzkovateľa a vlastníka strediska.

Realizácie Supersnow na Slovensku:

- LS Vernár-Studničky – Vernár
- LS Poráč Park – Poráč
- SKI Nižná – Nižná
- Opalisko S.R.O. – Závažná Poruba
- SKI Park Levoča – Levoča
- Liptovská Teplička Ski Park – Liptovská Teplička
- Zuberec-Janovky – Zuberec
- Pohronská Polhora-Zbojská
- Mraznica-Hnilčík
- SKI Centrum Látka-Kokava

Lyžiarske stredisko Zuberec-Janovky

Majiteľ lyžiarskeho strediska Ing. Tibor Šenkár:

*** V roku 2013 ste sa rozhodli zmeniť systém zasnežovania, čo vás k tomu viedlo?**

- Keďže existujúce zasnežovanie už neuspokojovalo naše predstavy o zasnežovacej technike, najmä čo sa týkalo čerpacej stanice, rozhodli sme sa tento problém riešiť komplexne. Tak po stránke stavebnej – umiestnenia objektu čerpacej stanice, ako aj po stránke hydrauliky – zvýšenia výkonu. Dopravované množstvo vody sme zvýšili o 100 %. Tým sa nám zvýšila rýchlosť zasnežovania, kvalita produkcie snehu a vyrobené množstvo.



* Pre aký systém zasnežovania ste sa rozhodli?

- Kompletnú novú čerpaciu stanicu nám zrealizovala firma Supersnow. Čerpacia stanica pracuje v semiautomatickej prevádzke.

* Aký dôležitý je servis pri zasnežovacom systéme?

- Servis je jednou z najdôležitejších vecí pri zasnežovacom systéme a pri výbere je to jeden z rozhodujúcich faktorov. Taktiež odborná poradenská činnosť či už na telefóne, alebo pri priamom kontakte s firmou.

* Aká je vaša skúsenosť so zasnežovaním s kanónmi Supersnow?

- Úplne v poriadku. Máme možnosť sneženia s typmi: SN 600 Eco, SN 900 M a takisto sme testovali tiež SN 60. Robia kvalitný sneh a dostatočné množstvo. Pracujú pri hraničných teplotách blížiacich sa k nule. Sú porovnateľné so svetovými producentmi.

* Môžete ich odporučiť ďalším klientom?

- Bez najmenšieho problému, vrele odporúčam. Najmä keď mám možnosť aj porovnávať s ostatnými typmi. Obstáli na výbornú.



Lyžiarske stredisko Opalisko

Rozhovor s riaditeľom strediska Opalisko, s.r.o., Závažná Poruba Ing. R. Mašlonkom:

* Aký typ snežného kanóna firmy Supersnow používate u vás v stredisku?

- Máme dva kusy propelárových snežných kanónov typu SN 600 Eco. Je to manuálny, na prevádzku veľmi jednoduchý snežný kanón s otáčaním.

* Pri akých teplotách ste zasnežovali v tejto sezóne?

- Tohtoročná špecifická zimná sezóna nám poskytla sneženie pri rôznych teplotách. Takže sneženie sme začínali pri teplotách okolo -2°C a boli dni, hoci ich nebolo veľa, aj s teplotou -13°C . Kanón pracoval tak pri nízkych, ako aj pri vysokých teplotách spoločne, bez namrzania a produkoval kvalitný sneh. Chýba mi pri ňom len meranie teploty.

* Aká náročná je obsluha snežného kanóna SN 600 Eco?

- Ako som už spomenul, práca s ním je veľmi jednoduchá a som veľmi spokojný aj s natáčaním. S ním sa zvýšila kvalita zasnežovania. Je to príjemný doplnok pri verzii ECO.

* Mali ste počas prevádzky snežného kanóna nejaké problémy?

- Nie, s nijakými nedostatkami sme sa nestretli. Kanóny pracovali spoľahlivo. Na jednom bol malý problém v elektroinštalácii, nedotiahnutý kontakt – chyba produkcie.



Iné realizácie projektov 2013 – Supersnow: SKI PARK FRYMBURK, s.r.o.

V zimnej sezóne 2013/2014 v južných Čechách spravádzkovala novú zjazdovku spoločnosť SKI PARK Frymburk, s.r.o. Firma Supersnow vyprodukovala veľmi netypický zasnežovací systém.

Mobilný zasnežovací systém tvorí:

* nízkotlaková čerpacia stanica – ponorné čerpadlo 22 kW,

* vysokotlaková čerpacia stanica – kontajnerová, ktorá sa skladá z vysokotlakového čerpadla s motorom 110 kW, automatického filtra (max. prietok $180\text{ m}^3/\text{h}$), automatického ventilu, prietokomeru el. rozvádzača, napájacej a ovládacej časti,

* 4 ks automatických snežných kanónov 700 Automatic,

* vysokotlakové potrubie na transport vody z čerpacej stanice do hydrantov,

* zasnežovacie systémové komponenty, ako sú rúry, spojky, kolená a 8 hydroboxov,

* systém ovládania a napájania, ktorý zabezpečuje prevádzku hlavnej a ponornej čerpacej stanice.

Majiteľ Ing. Martin Dlhý a manažér pre investície Luboš Krejza:

„S dodaným a nainštalovaným systémom zasnežovania s automatickými snežnými kanónmi Supersnow sme veľmi spokojní. Celý systém je veľmi



jednoduchý z hľadiska obsluhy a jeho prevádzka v prvej zimnej sezóne sa veľmi osvedčila. Sme tiež spokojní, ako spoločnosť Supersnow postupovala pri navrhovaní a inštalácii systému zasnežovania. Väčšina prác vyžadovala použitie neštandardných a individuálnych riešení na mieru našim potrebám. Veľmi dôležitým faktorom pre nás bola rýchla reakcia pracovníkov Supersnow na drobné nedostatky a problémy. Prekvapilo nás nadšenie a profesionalita, ktorá je na vysokej úrovni. Tešíme sa preto na ďalšiu spoluprácu. Naša ďalšia činnosť bude zameraná na rozšírenie nášho zasnežovania.“

Nartorama Sp. s o.o.

V zimnej sezóne 2013/2014

v juhozápadnej časti Poľska firma Supersnow dala do prevádzky zasnežovací systém v takomto rozsahu: dodávka a inštalácia potrubných rozvodov vody, vzduchu a taktiež dodávka

a inštalácia koncových zasnežovacích zariadení, ktoré sú súčasťou zasnežovacieho systému. Počet koncových zariadení: 17 kusov lance S60, 2 ks snežných kanónov 600 ECO mobilné a 2 kanóny 600 ECO na veži.

Pán Richard Hekiert, majiteľ:

„Práca so zasnežovacím systémom a snežnými kanónmi Supersnow je bezproblémová. Systém je jednoduchý a jeho používanie nespôsobuje ťažkosti našim zamestnancom. Vzhľadom na to, že uplynulá zima bola relatívne teplejšia, mali sme možnosť pracovať a porovnávať funkčnosť zariadení v kritických klimatických podmienkach. Množstvo a kvalita vyrobeného snehu boli dostatočné na to, aby sme mohli začať lyžiarsku sezónu tak, ako sme plánovali, a po celé obdobie udržiavať veľmi dobré podmienky na lyžovanie.

Kontakt so spoločnosťou by som hodnotil veľmi pozitívne. Spoločnosť Supersnow má k dispozícii vysoko kvalifikovaný servis, mechanikov, montérov, rovnako disponuje poradcami s rozsiahlymi skúsenosťami v zasnežovaní zjazdoviek; starajú sa o zákazníka, pomáhajú riešiť problémy a usilujú sa odporučiť optimálne riešenie. Tieto aktivity mi dávajú istotu, preto využívam systém a zariadenia firmy Supersnow na 100 %.

V ďalších plánoch rozvoja strediska Nartorama je vybudovanie lanovky a zasnežovania. Na výstavbu zjazdoviek a rozšírenie systému zasnežovania spolu so zasnežovacími kanónmi beriem do úvahy ďalšiu spoluprácu s firmou Supersnow.





automatic
700



Zasnežuj s elitou - Supersnow 700A

www.supersnow.eu

