

LAVEX

ROČNÍK XLI

2•2014



LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH • MANAŽMENT • MARKETING



 Doppelmayr®

15-MGD Štart-Skalnaté Pleso:
Najvyššia miera spoľahlivosti



TATRALIFT



SOMETHING NEW IN THE SKY

📍 Tatralift a.s., Poľná 4, 060 01 Kežmarok, Slovakia

☎ +421 52 787 76 11-12

✉ office@tatralift.eu

📄 +421 52 787 76 47

🌐 www.tatralift.eu



LAVEX info

Vydáva:

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

Šéfredaktor:

Ing. M. Grešo

Redakčná rada:

predseda:
Ing. Peter Nanky
členovia:
JUDr. P. Brňák, PhD., Ing. J. Hulla, M. Sumka

Sídlo vydavateľa a adresa redakcie:

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

Tlač a grafika

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

Ročné predplatné na 3 čísla:

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

Predajná cena časopisu: 2,80 €

Predajné miesta:

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

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

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

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

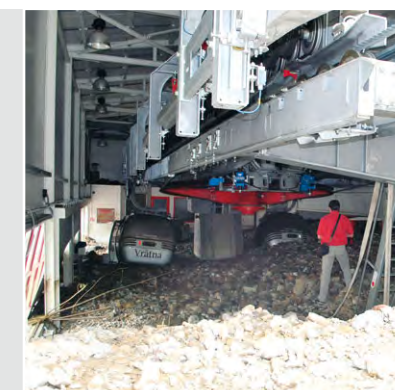
Elektronická verzia časopisu:

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

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

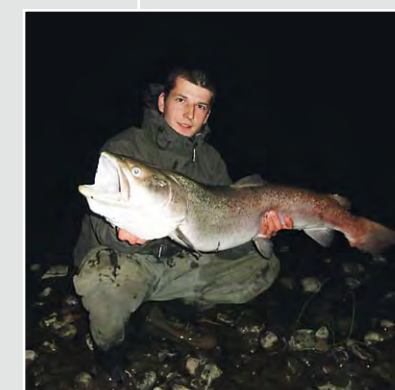
ISSN č. 1336-1953
Evidenčné číslo MK SR – EV 3893/09
Vychádza 3-krát do roka.

Číslo vydané v septembri 2014



12

**Smutný deň
pre Vrátnu dolinu**



14

**Lanovkár
Martin Bachleda**



18

**Náš jubilant
Viliam Lúčanský**

Príhovor 2

Z činnosti združenia

Zasadalo Predstavenstvo
a Dozorná rada združenia LAVEX 3

Periodické skúšky manažérov
a vedúcich prevádzky lanoviek 3

Oznamy a informácie

Pripravuje sa nové európske
nariadenie pre lanové dráhy 5

Bezpečnosť na lyžiarskych trasách 6

Jarné stretnutie SACKA 2014 8

Demänovská Dolina má novú knihu 9

Drobníčky 10

Rozlúčka s Milanom Gašparom 11

Zo života našich stredísk

Smutný deň pre Vrátnu dolinu 12

Lanovkári, ako ich nepoznáme

Martin Bachleda 14

Náš jubilant

Viliam Lúčanský 18

Lanové dráhy

Leitner 19

Doppelmayr 22

Tatralift 24

Snežné pásové vozidlá

Kässbohrer – Termont 25

Zasnežovacie systémy

MND 28

Supersnow 30

TechnoAlpin 31

Svet lanoviek

Okno do sveta priamo u vás doma 32

Inzerenti čísla:

TECHNOALPIN
LEITNER

str. 2
str. 16 – 17

DOPPELMAYR
TATRALIFT
AUTORASTER
MND
SUPERSNOW

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

TECHNOALPIN®
snow experts

cl/media

Príhovor

Keď som sa pripravoval na príhovor pre toto číslo, priznám sa, len veľmi ťažko sa mi hľadala téma. Po „neúprosnej“ zime, ktorá mnohým lyžiarskym strediskám narobila poriadne hlboké vrásky na čele, som nemal dôvod vracieť sa k hodnoteniu sezóny, a otvárať tak len pomaly sa hojace rany. Veď mnohé lyžiarske strediská sa po zime dostali do priam existenčných problémov, čím sa vôbec nevytvorila dobrá východisková situácia na ďalšie sezóny. Niektorí nám dokonca oznámili, že počas celej sezóny sa u nich lyžiarske vleky ani nepohli, takže príprava na sezónu im priniesla len kopu nákladov a žiadne príjmy. A to bol aj dôvod, prečo nás z viacerých lyžiarskych stredísk kontaktovali a žiadali o odklad platieb za vykonané služby. To má pochopiteľne dosah aj na situáciu v rámci sekretariátu združenia, ktorý už roky bojuje s nelichotivou platobnou disciplínou. Napriek všetkému treba ísť ďalej a musíme hľadať cesty a riešenia, ako toto naše remeslo „nezavesiť na klinec“. Po dlhšej úvahe som sa preto rozhodol vrátiť niekoľkými myšlienkami k zasadnutiu Poradného zboru vedúcich prevádzky lanoviek, v rámci ktorého boli vykonané aj periodické skúšky manažérov i vedúcich prevádzky lanoviek. Aj napriek snahe sekretariátu združenia zabezpečiť na toto zasadnutie pracovníkov zodpovedných za prevádzkovanie lanoviek a dopravy na lanovkách zo všetkých stredísk, v ktorých sú vybudované lanovky, nepodarilo sa nám to. Napriek tomu bola rokovacia sála zaplnená takmer do posledného miesta. V rámci otvorenia zasadnutia poradného zboru zarezonovala úvaha o tom, prečo sa takéhoto odborného podujatia pre lanovkárov, akým je Poradný zbor vedúcich prevádzky lanoviek, nezúčastňujú aj nečlenské organizácie



združenia. Zasadnutia predsa otvárajú priestor, aby sa do riešenia najrôznejších odborných problémov v oblasti prevádzky lyžiarskych stredísk mohli zapojiť všetci odborníci na lanovú dopravu, jej bezpečnosť, ale aj bezpečnosť zariadení na technické zasnežovanie a bezpečnosť lyžiarskych tratí či z iných oblastí, ktoré tvoria prekážky rozvoja stredísk. Navyše takéto stretnutia umožňujú spoznať kolegov z iných stredísk, vzájomne diskutovať, vymieňať si skúsenosti. Keďže v rámci zasadnutia sa každý tretí rok vykonávajú aj periodické skúšky manažérov, výsledkom tejto úvahy bol

záver, že nie dobre nastavený zákon, ktorý umožnil získať poverenie na vzdelávanie a overovanie odbornej spôsobilosti pracovníkov lanových dráh aj samotným prevádzkovateľom, spôsobil trieštenie týchto pracovníkov na spoločných stretnutiach a v konečnom dôsledku aj akúsi izoláciu tých, ktorí

sa podrobujú prevereniu odbornej spôsobilosti u svojich zamestnávateľov. Konzultovali sme tento stav aj s pracovníkom Dopravného úradu – divízie dráh a dopravy na dráhach. Súčasný právny stav umožňuje právnickým a fyzickým osobám po splnení podmienok získať poverenie na overovanie odbornej spôsobilosti a angažovanie sa orgánu štátnej správy, resp. štátneho dozoru v procese výkonu základných či periodických skúšok pracovníkov lanových dráh neprichádza v súčasnej situácii do úvahy... Také bolo vyjadrenie zástupcu Dopravného úradu. A tak nám zostáva hľadať len iné argumenty, ako presvedčiť zástupcov prevádzkovateľov nečlenských organizácií LAVEX-u, aby svojim pracovníkom umožňovali účasť na zasadaniach Poradného zboru, kde je potrebné neustále riešiť predovšetkým legislatívu, ktorá môže výrazne zmeniť smerovanie v oblasti prevádzkovania lanoviek na Slovensku.

Ing. Miroslav Grešo

Z činnosti združenia

Zasadalo Predstavenstvo a Dozorná rada združenia LAVEX

Druhé tohtoročné zasadnutie Predstavenstva a Dozornej rady Združenia lanoviek a vlekov – LAVEX sa uskutočnilo 10. júna 2014 na sekretariáte združenia. Zasadnutie otvoril predseda predstavenstva Ing. Peter Nanky, ktorý privítal prítomných a oboznámil ich s programom rokovania. V úvode rokovania riaditeľ združenia vykonal kontrolu prijatých uznesení, v rámci

ktorej podrobne informoval o aktuálnom legislatívnom procese, dotýkajúcom sa právnych predpisov v oblasti cestovného ruchu. Okrem iného upozornil na novelu zákona o ochrane spotrebiteľa: podľa neho je poskytovateľ služby povinný vytvárať konečnú cenu produktu, v ktorej musia byť zahrnuté všetky poplatky okrem miestneho poplatku. Informoval tiež o situácii v pripravovanej novele zákona č. 544/2002 Z. z. o Horskej záchrannej službe. Keďže práce na zákone boli pozastavené, sekretariát združenia zaslal ministromi vnútra podnet s prosbou o osobnú angažovanosť pri pokračovaní prác na uvedenom zákone a vykonávacej vyhláške, ktorou sa má riešiť bezpečnosť na lyžiarskych tratiach. Riaditeľ združenia ďalej krátko informoval o internetovej stránke združenia a vyjadril sa aj k rozposielaniu spravodajských obežníkov členským organizáciám združenia. Ostatné prijaté uznesenia vyhodnotil ako splnené. V ďalšom bode programu rokovania sa predstavenstvo a dozorná rada

venovala ekonomickej situácii sekretariátu Združenia lanoviek a vlekov. Na rokovanie k tomuto bodu bola predložená podrobná analýza tržieb a nákladov vypracovaná od roku 2010, pričom ako rozhodujúce ukazovatele sa porovnávali tržby za revízne skúšky a kontroly zariadení osobnej lanovej dopravy, vzdelávanie pracovníkov obsluhy zariadení osobnej lanovej dopravy a vodičov snežných pásových vozidiel, ale aj tržby z reklamy v časopise LAVEX Info, Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, z medzinárodných výstav horskej techniky INTERLAVEX a členských príspevkov. Takmer pri všetkých ukazovateľoch možno hovoriť o väčšom či menšom poklese tržieb, ktoré nie je ľahké nahradiť. Z uvedeného dôvodu muselo zákonite dôjsť k prehodnoteniu a následnému zníženiu aj nákladovej časti hospodárenia združenia. Členovia predstavenstva prediskutovali jednotlivé položky a odporučili v niektorých ukazovateľoch preskúmať možnosti riešenia s cieľom zníženia niektorých výdavkových položiek, napr. zníženia počtu výtlačkov odborného časopisu LAVEX Info, zníženia nákladov za elektrickú energiu, obmedzenie počtu telefónov a pod. Zároveň sa však prehodnotilo aj personálne obsadenie sekretariátu združenia s tým, že sa preveria možnosti rozviazania pracovného pomeru s účtovníčkou, pričom by sa účtovnícke práce pre sekretariát LAVEX-u vykonávali externe. V ďalšom bode programu sa

predstavenstvo venovalo príprave zabezpečenia 42. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov. V roku, keď súčasťou Dní lanoviek nie je medzinárodná výstava INTERLAVEX, sa podujatie organizuje jednoducho. V programe podujatia je zasadnutie Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek a rokovanie valného zhromaždenia LAVEX-u. Pre 42. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov predstavenstvo schválilo ako miesto podujatia hotel SNP v Jasnej s termínom 15. október 2014. Predstavenstvo prerokovalo návrh programu Poradného zboru s dvoma nosnými témami, ktorý predložil predseda združenia Ing. P. Nanky. Prvá téma by sa mala venovať problematike opätovného zavedenia lyžiarskych kurzov do vyučovacieho procesu na základných a stredných školách, čo by pomohlo zvýšiť lyžiarsku gramotnosť detí a mládeže. Dôvodom je zabezpečenie trvalej udržateľnosti návštevníkov lyžiarskych stredísk, keďže klesajúci trend lyžiarskych návštevníkov je nielen problémom slovenských prevádzkovateľov, ale aj v okolitých krajinách. Druhá téma by mala ponúknuť prevádzkovateľom lyžiarskych stredísk možnosti úspory nákladov v súvislosti s prevádzkou snežných pásových vozidiel formou diaľkového monitoringu strojov pri úprave lyžiarskych tratí. Vzhľadom na konanie uvedeného podujatia v našom najväčšom horskom stredisku predstavenstvo navrhlo zaradiť do programu Dní lanoviek a vlekov aj prehliadku strediska a návštevu najmodernejšej lanovky typu Funitel.

M. G.

Periodické skúšky manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek

Združenie lanoviek a vlekov na Slovensku usporiadalo po troch rokoch v súlade s § 5 vyhl. č. 245/2010 Z. z. o odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe periodické skúšky manažérov a vedúcich prevádzky lanových dráh, ktorými sa opätovne overuje úroveň

odborných teoretických vedomostí. Skúškam predchádzal seminár zameraný na príčiny a vyhodnotenia úrazov na lyžiarskych tratiach, na poznatky revíznych technikov pri výkone revíznych skúšok lanových dráh a na pracovno-právne vzťahy a bezpečnosť práce z pohľadu inšpekcie práce. Podujatie

sa uskutočnilo v rámci Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanových dráh v dňoch 6. – 7. mája 2014 v Ošadnici. Stretnutie manažérov a vedúcich prevádzky otvoril riaditeľ združenia Ing. Miroslav Grešo, ktorý privítal účastníkov a poďakoval sa všetkým prítomným, že prijali pozvanie organizátora a zároveň poďakoval aj Júliusovi Gánoczymu – majiteľovi penziónu Gájuz-family

PASSION
for
SNOW-
MAKING



www.technoalpin.com energy efficiency

za spoluprácu pri organizácii akcie. Osobitne privítal zástupcu Dopravného úradu Bratislava Ing. Róberta Mršticu, riaditeľa Inšpektorátu práce v Žiline JUDr. Rudolfa Kubicu, predsedu LAVEX-u Ing. Petra Nankyho a predsedu Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanových dráh Ing. Petra Tomku. Oboznámil účastníkov s programom seminára a organizačnými pokynmi a zaželel všetkým, aby úspešne zvládli periodické skúšky.

Predseda združenia LAVEX Ing. Peter Nanky vo svojom príhovore vyzdvihol potrebu stretávania sa odborníkov lanovej dopravy, a to nielen pri výkone skúšok pracovníkov, ale aj pri iných príležitostiach, a vyjadril ľútosť nad tým, že na takýchto podujatiach sa nezúčastňujú zástupcovia všetkých prevádzkovateľov lanových dráh. Považuje za nesprávne, že v rámci liberalizácie trhu môžu vykonávať skúšky pracovníkov lanových dráh aj iné právnické a fyzické osoby, čo vedie k roztrieštenosti spoločných stretnutí a obmedzuje možnosti spoločného postupu pri riešení náročných, najmä legislatívnych úloh. Vyzval prítomných na ďalšiu spoluprácu so sekretariátom združenia tak pri riešení odborných záležitostí, ako aj po stránke zlepšovania vzájomných vzťahov.

Predseda Poradného zboru manažérov a vedúcich prevádzky lanových dráh po krátkom príhovore, v ktorom zdôvodnil potrebu neustále sa vracáť



JUDr. Rudolf Kubica (IP Žilina) počas vystúpenia o bezpečnosti pri práci

k problematike úrazov na lyžiarskych tratiach z dôvodu ich vysokej početnosti, informoval, že lyžiarskym strediskám boli zaslané krátke dotazníky týkajúce sa počtu a príčin úrazov. Na základe počtu úrazov v sledovanom období posledných troch rokov, ktoré boli spracované na základe zaslaných dotazníkov od jednotlivých prevádzkovateľov, sa vykonala analýza v závislosti od mechanizmu – príčiny úrazov. Na základe rozboru sa poukázalo najmä na tie príčiny úrazov, ktoré prevádzkovateľ môže ovplyvniť či už dostatočným značením lyžiarskych tratí, alebo inštaláciou vhodných ochranných prvkov, vyhradením a značením spomaľovacích zón v mieste križovania tratí a dojazdových zón a pod.

K téme úrazov na lyžiarskych svahoch sa vyjadril aj riaditeľ združenia praktickými skúsenosťami a poukázaním na postupy vyšetrovacích orgánov pri dokumentovaní skutkového stavu pri vzniku ťažkého, resp. smrteľného úrazu, ako aj skúsenosťami s priebehom súdnych konaní, keďže združenie LAVEX vypracováva odborné posudky pre tieto účely a poskytuje svedecké výpovede. Svoje vystúpenie rozdelil do troch častí. V prvej upozornil na činnosť osôb vykonávajúcich prevenciu úrazov a zásahy pri úrazoch. Vysvetlil, že túto činnosť v zmysle zákona môže vykonávať Horská služba alebo iná osoba, ktorá získala odbornú spôsobilosť na záchranu na lyžiarskej trati od Horskej záchrannej služby. Je veľmi dôležité, aby záznam o úraze obsahoval všetky potrebné údaje podľa záznamového listu vrátane príčiny úrazu, prípadne mená osôb, ktoré boli svedkom úrazu. Je tiež potrebné, aby zmluva lyžiarskeho strediska s právnickou alebo fyzickou osobou, ktorá vykonáva kontrolu lyžiarskych tratí a záchranu na lyžiarskych tratiach, obsahovala jednoznačne práva a povinnosti zmluvných strán, ako aj rozsah činnosti, ktorú má záchranca zabezpečovať. Najmä v prípadoch podozrenia, že ide o ťažký, smrteľný, resp. iný úraz, ktorý zanechá trvalé následky, je potrebné celú udalosť podrobne zdokumentovať.

V druhej časti riaditeľ združenia poukázal na absenciu oznamovania udalosti, pri ktorej je podozrenie zo zavinenia úrazu inou osobou či zanedbania niektorej povinnosti napr. zo strany prevádzkovateľa, na políciu. Často sa stáva, že neskôr sa poškodený obráti sám na policajné orgány s oznámením, že mu bola spôsobená škoda a žiada o vyšetrovanie udalosti a náhradu škody. S odstupom času sa však dôležité fakty získavajú podstatne ťažšie, rôzne výpovede sú protichodné a celé konanie sa potom natáhuje aj niekoľko rokov. Preto je potrebné nielen pri smrteľných úrazoch, kde je to samozrejme nevyhnutné, vždy zavolať privolanie polície. V tretej časti sa riaditeľ združenia venoval postrehom z priebehu súdnych konaní. Súd pri rozhodovaní o vine či nevine v prípade ujmy na zdraví vychádza z vyšetrovacieho spisu, výpovedí svedkov, odborných, resp. súdnoznaleckých posudkov. Ak sa má preukázať, že prevádzkovateľ nenesie vinu na vzniknutej škode, opäť je veľmi potrebné doložiť, že z jeho strany boli splnené všetky povinnosti vyplývajúce zo všeobecne záväzných predpisov a vlastných predpisov, pokiaľ má takéto predpisy vydané. Podstatné sú preto záznamy v príslušných knihách prevádzkovateľa, resp. záznamy osôb, ktoré poskytli záchranu a transport poškodeného.

O tom, ako k problematike bezpečnosti na lyžiarskych tratiach pristupujú vo Francúzsku, sa cez ich predpisy pozrel Ing. Róbert Hlífovský s dôrazom na koncept a filozofiu zabezpečenia a vyznačovania lyžiarskych tratí. Zameral sa najmä na to, čo je dôležité z hľadiska bezpečnosti pri farbách a bezpečnostných vizuálnych značkách, a uviedol aj niekoľko praktických príkladov. Úlohou bezpečnostného prvku je limitovať následky novej nehody lyžiara, informovať lyžiarov o udalosti, mieste, zóne alebo prekážke osobitnej povahy, orientovať lyžiarov v teréne, donútiť ich ku koncentrácii tak, aby predvídali možné nebezpečenstvo, aby ho vnímali

v dostatočnom predstihu. V súvislosti s bezpečnosťou na lyžiarskych tratiach prevádzkovateľ nepreberá zodpovednosť za správanie sa lyžiara na lyžiarskej trati, za precenenie jeho vlastných schopností a nezaručuje, že na lyžiarskej trati nevznikne úraz. Primárnym cieľom bezpečnostných prvkov nie je úplne zabrániť úrazom, ale len znižovať jeho následky. Primárnym cieľom bezpečnostných prvkov je umožniť premiestňovať sa lyžiarom bezpečnejšie, uľahčiť im toto premiestňovanie, pripomenúť im rozličné osobitné príkazy a poskytnúť informácie, uviedol vo svojom vystúpení Ing. R. Hlífovský.

V poslednej časti programu prvého dňa zasadnutia poradného zboru Peter Grieš, revízny technik združenia, informoval prítomných o zmenách v právnych a technických predpisoch pre lanovú dopravu, ktoré nastali od posledného zasadnutia manažérov a vedúcich prevádzky lanoviek v roku 2011. Z aktuálnych zmien upozornil najmä na problematiku:

- lehôt pravidelných defektoskopických kontrol oceľových lán,
- poverovania právnických osôb posudzujúcich zdravotnú a psychickú spôsobilosť a lehotách pravidelných zdravotných prehliadok s dôrazom na vek pracovníkov,

- výcviku a zúčinku osôb v rámci získavania odbornej spôsobilosti a zmene v lehote opravnej skúšky,
- zmeny časového rozsahu teoretickej prípravy pre odbornú spôsobilosť na riadenie chodu LD, riadenie a obsluhu LD ako aj riadenie prevádzky LD a riadenie dopravy na LD,
- postupu pri získavaní kvalifikácie „osoby poučené v elektrotechnike“ pre činnosť na elektrických zariadeniach LD,
- technicko-bezpečnostných skúšok stavby LD vo vzťahu k UTZ, vykonávaných v súlade so zákonom o dráhach a v rozsahu príslušnej vyhlášky,
- kontrol a revízií elektrického prenosného náradia a elektrických spotrebičov a súčasných možnostiach na kvalifikačné požiadavky osôb, ktoré sú oprávnené tieto kontroly a revízie vykonávať podľa posledných zmien vyhl. č. 508/2009 Z. z.

Na záver Peter Grieš oboznámil prítomných s organizáciou skúšok manažérov a vedúcich prevádzky lanových dráh (konali sa na druhý deň, 7. mája, formou písomnej časti a následne ústnou skúškou – pozn. red.). Pred otvorením periodických skúšok odznela prednáška riaditeľa Inšpektorátu práce v Žiline JUDr. Rudolfa Kubicu, ktorý informoval prítomných



Manažér strediska vo Valčianskej doline Ladislav Čisárík pred skúšobnou komisiou

o formách zamestnávania pracovníkov v lyžiarskych strediskách na sezónne práce, a to nielen v súvislosti s obsluhou zariadení, ale napr. aj v súvislosti s prácou na parkoviskách, v pokladniach a pod. V tejto súvislosti upozornil na problém zodpovednosti za škody, s dôrazom na to, kedy zodpovednosť nesie zamestnávateľ a kedy pracovník. Poukázal aj na problém zamestnávania osôb bez riadne uzatvoreného pracovno-právneho vzťahu či inej zmluvy v súvislosti s kontrolou novovytvoreného kontrolného orgánu KOBRA. Na záver oboznámil prítomných s pripravovanými zmenami zákona č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci.

Spracoval: Ing. Miroslav Grešo

Pripravuje sa nové európske nariadenie pre lanové dráhy

Smernica 2000/9/ES zabezpečuje vysokú úroveň bezpečnosti lanových dráh pre cestujúcich, prevádzkový personál a iné osoby a stanovuje základné požiadavky, ktoré musí spĺňať lanová dráha, jej infraštruktúra, podsystemy a bezpečnostné prvky, aby boli bezpečné. Zároveň zabezpečuje voľný pohyb týchto zariadení na európskom trhu – konkrétne voľný pohyb podsystemov a bezpečnostných prvkov. Základom tejto smernice je článok 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Je to smernica založená na zásadách nového prístupu, ktorá vyžaduje, aby výrobcovia garantovali zhodu svojich výrobkov –

podsystemov a bezpečnostných prvkov s povinnými požiadavkami na výkonnosť a bezpečnosť, stanovenými legislatívnymi nástrojmi bez toho, aby boli nariadené konkrétne technické riešenia. Smernica sa vzťahuje na lanové dráhy pre dopravu osôb a bola prijatá 20. marca 2000 s účinnosťou od 3. mája 2002. Návrh nového nariadenia má zosúladiť smernicu 2000/9/ES s Balíčkom týkajúcim sa tovaru, ktorý bol prijatý v roku 2008, a najmä s rozhodnutím o Spoločnom rámci pre uvádzanie výrobkov na trh. Toto rozhodnutie stanovuje spoločný rámec pre harmonizačné právne predpisy EÚ

týkajúce sa výrobkov. Ide o ustanovenia bežne uplatňované na trhu, konkrétne napr. definície, povinnosti hospodárskych subjektov, ochranné mechanizmy a pod. Rozhodnutie o spoločnom rámci má pomôcť, aby smernice mohli byť v praxi uplatňované a presadzované efektívnejšie. Boli zavedené nové prvky, ako napr. povinnosť dovozcov zlepšovať bezpečnosť výrobkov na trhu. Zámerom návrhu je vyriešiť niektoré problémy, ktoré nastali pri uplatňovaní smernice 2000/9/ES. Konkrétne išlo o to, že orgány a výrobcovia mali odlišné názory na to, či určité typy zariadení spadajú do oblasti pôsobnosti

smernice 2000/9/ES, názory sa tiež líšili na to, či niektoré zariadenia by mali byť považované za podsystemy, infraštruktúru alebo bezpečnostný prvok. Smernica tiež neuvádza, aký druh postupu posudzovania zhody má byť použitý pre podsystem.

Navrhované nariadenie sa preto usiluje o zvýšenie právnej jasnosti v oblasti pôsobnosti smernice, a teda o lepšie uplatňovanie príslušných právnych predpisov.

Navrhované nariadenie tiež zohľadňuje Návrh nariadenia o dozore nad trhom z 13. februára 2013, ktorý spája pravidlá dozoru nad trhom v oblasti všeobecnej bezpečnosti výrobkov. Cieľom nového nariadenia o dozore nad trhom je zásadne zjednodušiť rámec pre dozor nad trhom v EÚ, aby lepšie slúžil užívateľom: dozorným orgánom aj hospodárskym subjektom.

Zhrnutie

Revízia smernice 2000/9/ES o zariadeniach lanovej dopravy sa vykonávala od roku 2010 s preskúmaním týchto základných oblastí:

- rozsah pôsobnosti smernice 2000/9/ES hlavne s ohľadom na nové druhy lanových dráh,
- neexistencia vhodnej škály postupov pri posudzovaní zhody pre podsystemy, čo viedlo k rozdielnym výkladom a vykonávaniu posudzovania zhody podsystemov,
- potreba zladit' smernicu 2000/9/ES s rozhodnutím o spoločnom rámci pre uvádzanie výrobkov na trh.

Právna stránka návrhu

Oblasť pôsobnosti navrhovaného nariadenia zodpovedá rozsahu pôsobnosti smernice 2000/9/ES a zahrnuje: lanové dráhy, infraštruktúru, podsystemy a bezpečnostné prvky. Vzhľadom na vývoj nových lanových dráh nariadenie upresňuje vylúčenie lanových dráh využívaných na voľnočasové aktivity v lunaparkoch alebo zábavných parkoch. Toto vylúčenie neplatí pre lanové dráhy, ktoré sú určené na dvojité využitie – teda na prepravu osôb aj voľnočasovým aktivitám.

Návrh tiež vylučuje lanové dráhy určené na poľnohospodárske a priemyselné

účely, ale zahŕňa lanové dráhy určené na obsluhu horských prístreší a chát a nie sú určené na prepravu verejnosti. Nariadenie tiež vylučuje vodnolyžiarske vleky.

Povinnosti hospodárskych subjektov – výrobcov, splnomocnených zástupcov, dovozcov

Návrh zachováva základný princíp, že pokiaľ sú pri výrobe zachované postupy v súlade s harmonizovanými normami, predpokladá sa zhoda so základnými požiadavkami nariadenia. Taktiež zachováva postupy posudzovania zhody pre bezpečnostné prvky tak, ako boli definované v smernici 2000/9/ES, zavádza však škálu postupov posudzovania zhody pre podsystemy v súlade so spoločným rámcom pre uvádzanie výrobkov na trh. V rámci toho zavádza označenie CE pre podsystemy, pretože neexistuje dôvod zaobchádzať s nimi inak ako s bezpečnostnými prvkami, pre ktoré toto označenie smernica 2000/9/ES už zaviedla.

Ing. M. Grešo

V rámci periodických odborných skúšok manažérov a náčelníkov lanových dráh, konaných v dňoch 6. – 7. mája 2014 v Oščadnici, odznela aj krátka prednáška venovaná problematike označovania lyžiarskych terénov a bezpečnosti na lyžiarskych trasách. Zdrojom informácií boli tri normy zaoberajúce sa touto problematikou vo francúzskom teritóriu: NF S 52-102 z júla 2001, NF S 52-101 zo septembra 2002 a NF X 08-003-1 z júla 2006. Ponúkame vám výber najpodstatnejších bodov prednášky, ktorých cieľom je predstaviť koncept a zásady vyznačovania lyžiarskych trás.

Hlavnou úlohou bezpečnostných prvkov umiestnených v priestore lyžiarskeho areálu je:

- limitovať následky možnej kolízie/nehody = ochranné/bezpečnostné prvky,
- informovať užívateľov lyžiarskej trasy o blízkosti udalosti, miesta, zóny alebo prekážky osobitnej povahy = signalizačné prvky,
- situovať a zorientovať užívateľa lyžiarskej zóny v teréne = vyznačujúce/ delimitačné prvky,

- senzibilizovať užívateľov tak, aby predvídali možné nebezpečenstvo a aby ho vnímali v dostatočnom predstihu alebo poskytnúť užívateľovi danosti všeobecného charakteru = informačné prvky.

Primárnym cieľom bezpečnostných prvkov je umožniť premiestňovanie sa na zjazdovkách bezpečnejším, istejším spôsobom, uľahčiť lyžiariom pohyb a vyznačiť alebo pripomenúť lyžiariom rozličné osobitné príkazy a podať lyžiariom informácie.

Aby sme tieto štyri hlavné POZITÍVNE ciele dosiahli, musíme rešpektovať hlavné kritériá účinnosti bezpečnostných prvkov (týka sa to najmä signalizačných, vyznačujúcich / delimitačných a informačných prvkov).

Hlavné kritériá účinnosti bezpečnostných prvkov sú:

- UNIFORMITA
- HOMOGENITA „rovnorodost“, „rovnakost“
- JEDNODUCHOSŤ
- SPOJITOSŤ/SÚVISLOSŤ.

Bezpečnostné značky (kombinácia farby, geometrického tvaru a špecifického grafického symbolu) si musia zachovávať rovnakú signifikáciu v zodpovedajúcich svetelných podmienkach.

Napríklad nasvietenie značky pod uhlom 45° svetlom zodpovedajúcim dennému svetlu D65 musí mať rovnaký efekt ako kolmo dopadajúce svetlo.

Použité materiály a farby bezpečnostných značiek musia vyhovovať fyzikálnym podmienkam zodpovedajúcim dennému svetlu.

Ak sú viditeľnosť (vizibilita) a čitateľnosť značky zhoršené, značku je potrebné vymeniť, resp. nemožno materiály použiť.

Záver

Nový život strediska rastie a rozvíja sa súbežne s rozvojom a aplikáciou bezpečnostných prvkov, ktoré v maximálnej možnej miere chránia život a zdravie všetkých zákazníkov strediska. Pri nedisciplinovanom správaní sa lyžiarov však tieto bezpečnostné prvky nezaručujú istotu, že nevznikne úraz, a to aj s fatálnymi následkami. Preto je na individuálnej zodpovednosti tak prevádzkovateľa, ako aj zákazníka, ktorý zakúpením lístka súhlasí s prevádzkovými podmienkami, urobiť všetko pre to, aby po večernom uzavretí zjazdoviek obaja odchádzali zo strediska zdraví, spokojní a šťastní.

Z francúzskych originálov spracoval a pripravil: Mgr. Róbert Híľovský



Kritérium UNIFORMITY hovorí o použití len takých značiek a označení na všetkých zjazdovkách a pre určenú funkciu, ktoré sú v zhode s predpísanou a platnou normou. Kritérium HOMOGENITY vyžaduje, aby sa lyžiar za rovnakých podmienok stretával so značkami a označeniami zabezpečujúcimi rovnakú funkciu a umiestnenými podľa rovnakých pravidiel. Kritérium JEDNODUCHOSTI nástoží na vyhýbaní sa nadmernému používaniu značiek a označení. Nadmerné používanie unavuje, oslabuje pozornosť lyžiara, čo ho vedie k obchádzaniu daných oznámení; dokonca nemusí byť schopný ich prečítať, pochopiť a zapamätať. Kritérium SPOJITOSŤ/SÚVISLOSŤ hovorí: Lyžiar musí na všetkých zjazdovkách toho istého strediska nachádzať kontinuitu signalizovanej informácie; kontinuita tvorí nevyhnutné spojenia medzi úsekmi spravovanými rôznymi prevádzkovými skupinami. Pre správne rozmiestnenie bezpečnostných prvkov je potrebné rešpektovať tri základné princípy: Princíp VALORIZÁCIE: nadmerný počet značiek a vyznačení škodí ich účinnosti. To znamená, že ich umiestňujeme len vtedy, keď to považujeme za užitočné. Princíp KONCENTRÁCIE: ak je nevyhnutné, aby lyžiar videl v rovnakom čase, resp. v približne rovnakom čase viacero značiek a vyznačení, musia byť umiestnené tak, aby ich zbadal a vnímal jediným pohľadom. Princíp ČITATEĽNOSTI spočíva v tom, že

od lyžiara sa nesmie vyžadovať úsilie čítať a nadmerné úsilie pamätať si. Súčasne sa odporúča čo najviac zjednodušiť a zredukovať označenia. Ak sa to nedá, je potrebné ich umiestniť na viacerých odstupňovaných oporných tyčiach.

Použitie farieb a bezpečnostných značiek v záujme bezpečnosti lyžiara na zjazdovej trati

Cieľom bezpečnostných farieb a bezpečnostných značiek je rýchlo pritiahnúť pozornosť na objekty a situácie súvisiace s bezpečnosťou a zdravím lyžiarov, pričom lyžiar musí rýchlo pochopiť špecifické bezpečnostné posolstvo/informáciu/správu. Bezpečnostné značky môžu byť použité len pre také oznámenia/označenia, ktoré priamo súvisia s bezpečnosťou a zdravím lyžiarov.



26. valné zhromaždenie a odborný seminár Slovenskej asociácie cestovných kancelárií a cestovných agentúr, 11. – 13. apríl 2014, Martin.
Schválili sme kroky na podporu záujmov cestovných agentúr!

Slovenská asociácia cestovných kancelárií a agentúr (SACKA) aj uplynulý rok pokračovala vo svojej dynamickej činnosti a každodennom aktívnom a koncentrovanom riešení problémov cestovných kancelárií a cestovných agentúr a obhajobe ich záujmov. Táto aktivita sa opätovne odrazila vo vysokom počte zástupcov členských subjektov, cestovných kancelárií, cestovných agentúr, pridružených členov, vysokých škôl, poisťovní, zahraničných turistických centrál a, samozrejme, aj časopisu Cestovateľ.

Jarné stretnutie SACKA a súčasne odborný seminár otvoril prezident SACKA Stanislav Macko. Po krátkej pútavej prezentácii hotela TURIEC privítal hostí, riaditeľa odboru stratégie a politiky cestovného ruchu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Ing. Mariána Bujnu, ktorý podrobne informoval o zámeroch rezortu pri riešení systému kvality v cestovnom ruchu, Mgr. Ivanu Kopčanovú z odboru ochrany spotrebiteľa a vnútorného trhu Ministerstva hospodárstva SR, ktorá zhrnula aktuálny stav prác na príprave novej Smernice EP a R o zájazdoch, riaditeľa odboru živnostenského podnikania Sekcie verejnej správy Ministerstva vnútra SR Ing. Jána Dutka,



ktorý prítomných účastníkov informoval o zámeroch a cieľoch celoplošnej kontroly cestovných kancelárií, a JUDr. Luciu Kopnú z Úradu na ochranu osobných údajov, ktorá veľmi efektívne a s ohľadom na špecifika činnosti CK a CA zhrnula a vysvetlila všetky najdôležitejšie aspekty a povinnosti, ktoré si zákon na ochranu osobných údajov a jeho novela vyžadujú, ako aj Mgr. Mareka Harbuláka, prezidenta Zväzu cestovného ruchu SR a generálneho sekretára Zväzu hotelov a reštaurácií SR. Po odborných témach vystúpila riaditeľka regionálneho zastúpenia Magyar Turizmus – Maďarskej turistickej centrál Anita Molnár, ktorá predstavila región severného Maďarska hraničiaceho so Slovenskom ako veľmi atraktívnu destináciu cestovného ruchu a súčasne ako pozvanie pre členov SACKA na Jesenné stretnutie SACKA 2014, ktoré sa uskutoční práve v meste Eger 20. – 22. 11. 2014. Odborný seminár doplnila prezentácia projektu VIVA VERDI OPERA OPEN AIR s ponukou spolupráce pre členov SACKA, ktorú prezentovala prezidentka tohto projektu Mgr. Katarína Löfflerová. Prvý deň stretnutia po celý čas spetrovala prezentácia a ponuka piva z pivovaru ERB Banská Štiavnica. Úspešný prvý deň Jarného stretnutia SACKA 2014 završil galavečer, ktorý hudobne sprijemnila skupina ľudovej hudby KONČEKOVCI.

26. valné zhromaždenie SACKA sa konalo na druhý deň v populárnejších hodinách, po tom, ako sa mali účastníci možnosť dopoludnia zúčastniť na prehliadke pamätihodností mesta Martin a Národného cintorína, ktorú sme realizovali v spolupráci s naším členom CA ŠÍP.

Rokovaniu valného zhromaždenia predchádzali zasadnutia klubov SACKA – Klubu touroperátorov, Klubu incomingových CK, Klubu predajcov. Zasadnutia klubov sa okrem pripravenosti na letnú zájazdovú sezónu venovali najmä otázke zlepšenia spolupráce s predajcami – cestovnými agentúrami, čo mali zástupcovia touroperátorov možnosť prediskutovať so zástupcami Klubu predajcov na spoločnom zasadnutí. Klub incomingových CK sa venoval najmä problematike podmienok vydávania víz pre klientov našich incomingových CK z tretích krajín, spolupráci so SACR v oblasti marketingu, ako aj problematike spolupráce so slovenskými hotelmi. Valné zhromaždenie SACKA viedol jej prezident Ing. Stanislav Macko. Správu o činnosti a správu o hospodárení SACKA za turistický rok 2013/2014, ako aj plán činnosti a rozpočet SACKA na turistický rok 2014/2015 schválili delegáti jednomysle. Ťažiskovou témou 26. valného zhromaždenia bolo tiež schválenie Dohovoru o etike spolupráce cestovných kancelárií a cestovných agentúr združených v SACKA. Citovaný dohovor, schválený s pripomienkami, precíznejšie upravuje etiku spolupráce CK a CA a podporuje vstup cestovných agentúr do SACKA. Záver sobotného programu patril spoločenskému večeru plnému dobrej zábavy. Nedeľu využilo niekoľko desiatok účastníkov na výlet do Múzea slovenskej dediny.

Všetkým, osobitne členským cestovným kanceláriám a cestovným agentúram SACKA prajeme úspešnú letnú sezónu 2014, a po nej vás všetkých pozývame na jej bilancovanie do barokovej perly, mesta vín a wellness, severomaďarského mesta Eger.

Už vyše 20 rokov úspešne stojíme na vašej strane!

Mgr. Ivan Schwarz
generálny sekretár SACKA

Obec Demänovská Dolina tohto roku oslavuje 50 rokov svojej existencie. Vznikla 1. júla 1964. Pri tejto príležitosti obecny úrad vydal knihu s názvom Obec Demänovská Dolina 50 rokov. Verejnosti sa dostala do rúk 12. júla 2014 počas Dňa obce.

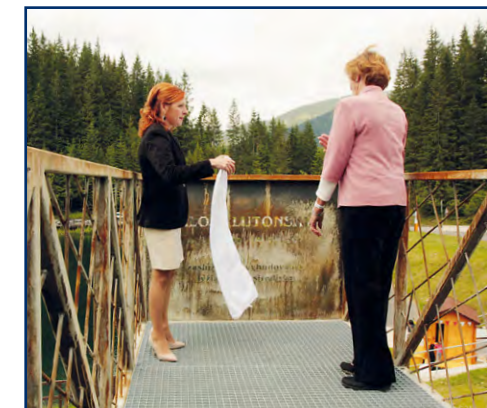
Knihu som na požiadanie obce zostavil a zredigoval v spolupráci s historikom Ferdinandom Uličným (kapitola Hory a ľudia) a publicistom Štefanom Packom (texty o obci). Technicky knihu zrealizovala firma Grafon. Grafiku podľa mojej predstavy riešil Matej Moravčík, pracovník firmy. Aj touto cestou ďakujem pracovníkom firmy, pretože aj napriek rôznym ťažkostiam sa podarilo za krátky čas vytvoriť dokument vysokej kultúrnej, estetickej aj historickej hodnoty. Škoda, že kniha je určená len pre malý okruh čitateľov z oblasti Liptova, pretože sa nedostala do širšieho predaja. Aj publikácií o Demänovskej doline, hoci je to jedna z najznámejších turistických oblastí, je ako šafranu.

Ako kniha vznikala a v čom sú jej hodnoty? Spracovanie knihy trvalo tri mesiace a desať dní. Poviete si, či je možné za taký krátky čas vytvoriť knihu od prvých riadkov až po distribúciu. Naša publikácia dokazuje, že áno. Dňa 30. apríla som predstavil kompozíciu a obsah knihy predstavenstvu obce aj s ukážkami, ako si predstavujem grafiku. Pôvodne kniha mala mať len sto strán. Počas jej

spracovania sa ukázalo, že na takomto priestore nemožno ukázať čitateľovi celú šírku problematiky. Nakoniec sa kniha rozrástla na 160 strán. Okrem spomínaných spolupracovníkov som najviac spolupracoval s Ing. Jozefom Hurtajom a pani starostkou Ľubicou Klepáčovou, ako aj s inštitúciami kultúry a histórie v Liptovskom Mikuláši. Veľmi mi pomohla pozostalosť po pani Božene Kováčovej-Revajovej, kde som našiel dobové fotografie a ďalšie vzácne dokumenty. Kniha je nielen o obci, ale aj o okolnostiach, ktoré viedli k jej vzniku. Boli to pastierska, drevorubačská a poľovnícka história. Potom v r. 1921 prišlo objavenie a sprístupnenie jaskýň, prvé chaty, lyžiarske preteky, Veľká cena Demänovských jaskýň od roku 1939, budovanie zimného strediska Jasná, prepojenie lanovkami cez Chopok sever – juh. Nakoniec sú to najmodernejšie lanovky dokončené v rokoch 2012 a 2013, ktoré z Jasnej urobili najväčšie stredisko cestovného ruchu na Slovensku. Možno povedať, že je tu zachytená stručne celá história rozvoja Demänovskej doliny od pastierstva po moderné stredisko cestovného ruchu. Mal som šťastie, že som bol účastníkom týchto premien a mám nafotografovanú celú dolinu aj s udalosťami. Fotografie, ktoré dopĺňajú texty, sú väčšinou z môjho archívu, a aj preto bolo možné tak rýchlo vytvoriť túto knihu ako dokument o dobe a diele šikovných a podnikavých ľudí a krásach doliny pod Chopkom.

Pocta Alojzovi Lutonskému

Osobitou kapitolou knihy sú Otcovia Demänovskej Doliny, teda ľudia, ktorí navždy ostanú spojení s históriou výstavby a rozvoja Demänovskej doliny, pretože sa stali uskutočňovateľmi dávnych snov o prebu-



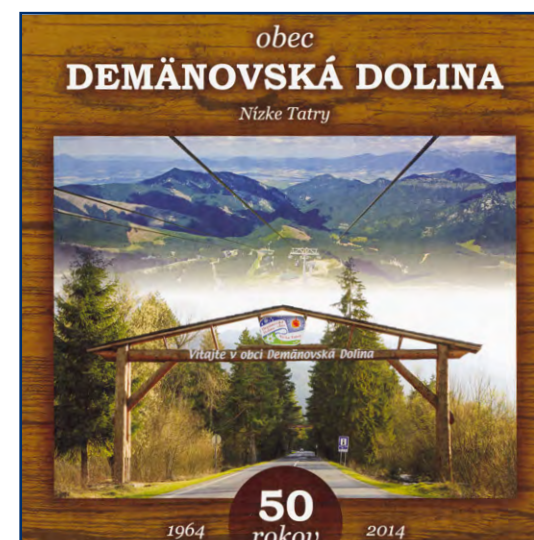
Krst knihy

dení a zužitkovaní oblastí, ktoré boli dlho nevyužívané a kde v zime iba z času na čas prišiel človek.

Jedným z nich bol Alojz Lutonský. Narodil sa v Bystřici pod Hostýnem, na Slovensko prišiel ako turista a Liptov ho očaril priam osudovo. Podieľal sa na založení Múzea slovenského krasu, v ktorom sa stal tajomníkom a neskôr i správcom Družstva Demänovských jaskýň. Pre povznesenie a propagáciu Demänovskej doliny vykonal nesmierne veľa. V roku 1936 podal na manifestačnom zhromaždení za hospodárske a kultúrne povznesenie Liptova návrh vybudovať z Demänovskej doliny na Chopok lanovku a zhromaždenie tento návrh 11. októbra 1936 prijalo. Na podporu tejto myšlienky dal na zasadnutí Klubu slovenských turistov a lyžiarov podnet na každoročné zorganizovanie lyžiarskych pretekov O cenu Demänovských jaskýň. Úspešná realizácia výstavby lanovky podnietila ďalšiu výstavbu vysokohorského lyžiarskeho a rekreačného strediska Jasná v rokoch 1945 – 1953, ktorá pokračuje dodnes.

Pri príležitosti osláv 50 rokov založenia obce Demänovská Dolina a uplynutia 17 rokov od smrti Alojza Lutonského bola tejto významnej osobnosti odhalená v lokalite Biela púť pamätná tabuľa za zásluhy o vybudovanie lyžiarskeho strediska Jasná.

Karol Špánik



Svetové dejiny lanovej dopravy

O histórii lanovej dopravy, ktorá je nielen veľmi dlhá, ale z hľadiska druhov lanoviek aj veľmi rôznorodá, existuje množstvo dokumentov. Súčasní odborníci a predstavitelia medzinárodných orgánov lanovej dopravy považujú za najkomplexnejšiu publikáciu Hansa Dietera Schmolla Svetové dejiny lanovej dopravy, vydanú vo vydavateľstve STEIDL. Autor bol známy a populárny nemecký novinár, ktorý sa dlhé roky venoval problematike dopravy a neskôr najmä lanovej doprave a cestovnému ruchu. Hans D. Schmoll bol niekoľkokrát aj na Slovensku a písal aj o slovenskom cestovnom ruchu a lanovej doprave. Bol v priateľskom vzťahu s čestným predsedom Združenia lanovej dopravy na Slovensku Ing. Ivanom Sutórisom. S osobným venovaním mu 12. apríla 2000 podaroval aj svoje Svetové dejiny lanovej dopravy. Ako motto svojho diela použil citát španielsko-amerického filozofa G. N. Augustina de Santayana (1863 – 1952) „Kto nepozná minulosť, je odsúdený na opakovanie jej chýb“. Ing. I. Sutóris venoval publikáciu Vysokie škole dopravnej v Žiline.

Doppelmayr a ZOH v Soči

Populárny a aj u nás dobre známy rakúsky výrobca lanoviek a lyžiarskych vlekov Doppelmayr sa výrazne angažoval pri výstavbe lanových dopravných zariadení pre Zimné olympijské hry 2014 v Soči. Celkove tam bude aj po olympiáde slúžiť lyžiarom až 35 lanoviek rôznych druhov a lyžiarskych vlekov tejto značky. Budú medzi nimi aj viaceré svetové novinky lanovej techniky.

GRATIS – SCHULSKITAG**(Deň výučby lyžovania – zadarmo)**

Deti sú klientmi – návštevníkmi budúcnosti. Na získanie ich náklonnosti a obľuby lyžovania organizujú rakúske lyžiarske strediská rôzne aktivity. Jednou z mnohých takých bol aj Deň lyžovania detí – zadarmo. Dňom Gratis – Schulskitag bol po celom Rakúsku 18. december 2013.

Horské chaty, turistické chodníky a lanovky

Lanová doprava je v alpských štátoch dôležitou zložkou cestovného ruchu aj v lete. Je to vďaka rozvinutej sieti turistických chodníkov, ale aj horských chát a útulní. Žiaľ, v dôsledku svetovej ekonomickej krízy výrazne poklesla podpora týchto zariadení, nevyhnutných pre cestovný ruch, ktoré si však nedokážu na seba zarobiť a sú odkázané na rôzne formy priamej či nepriamej podpory. Podľa názoru rakúskych znalcov horskej turistiky je stav horských chát a turistických chodníkov v zlom stave, a preto apelujú na orgány cestovného ruchu (regionálne aj celoštátne), ako aj na Zväz lanovej dopravy, aby podporili nevyhnutné opravy chodníkov i horských chát, inak hrozí výrazný pokles návštevníkov hôr, a tým aj značné zhoršenie efektov cestovného ruchu v období leta. Nebolo by vhodné, aby sa aj na Slovensku zamysleli a poradili predstavitelia orgánov cestovného ruchu i subjekty lanovej dopravy i ďalší o riešení tohto, aj na Slovensku aktuálneho problému?

Rozvoj lanovej dopravy v mestách

V roku 2014 pribudne k doterajším mestským lanovkám nová kabínová lanovka v ANKARE – hlavnom meste Turecka. Bude to najväčšia mestská lanovka na euroázijskom kontinente. Vyššie 3 km dlhá lanovka bude mať 4 stanice a 106 kabínok – každá pre 10 sediacich osôb. V prevádzke bude od 5.00 hod. ráno do 23.00 hod. večer. Prepravná kapacita bude 2 400 osôb za hod. Kabíny od francúzskeho výrobcu SIGMA sú komfortné, všetky osoby sedia, sedadlá sú vyhrievané a kabíny majú vo večerných hodinách vnútorné osvetlenie. Z lanovky vo výške 60 m nad zemou je výborný výhľad na mesto. Pre osobitné návštevy sú k dispozícii aj kabíny VIP s koženými sedadlami, malou chladničkou a rádiom. Kabíny od firmy SIGMA sú aj na mestských lanovkách v Barcelone, Hong-Kongu, New Yorku, Riu de Janeiro a v Medeline.

Lyžovanie v Južnej Amerike

Lyžovanie sa rozvíja aj v u nás málo známej Južnej Amerike. Jeho základom

je dlhá reťaz pohoria Ánd, tiahnuca sa paralelne s pobrežím Tichého oceánu od severu až úplne na juh. Toto pohorie meria neuveriteľných vyše 3 000 km a nachádza sa v ňom vyše 1 500 štítov vyšších ako 4 000 m n. m. Najväčšia časť pohoria sa nachádza na území Chile, kde existuje až 16 lyžiarskych stredísk. Medzi najvýznamnejšie patria Corralco, Las Aranuncarias a Pucon. Viaceré strediská ponúkajú okrem lyžovania aj termálne kúpele. Do Chile prichádzajú zahraniční lyžiar najmä z Brazílie, Argentíny, ale aj z Európy.

Koncom októbra 2013 sa konalo v Santiagu de Chile EXPO ANDES 2013. Bol to už druhý ročník odborného veľtrhu cestovného ruchu a lyžovania. Na medzinárodnej výstave bolo zastúpených 112 firiem v 60 stánkoch a na voľnej výstavnej ploche. Výrazný nárast počtu vystavovateľov svedčí o záujme výrobcov – mnohých aj z Európy – o tento trh, ktorý vďaka výraznému ekonomickému vzostupu mnohých krajín Južnej Ameriky má priaznivú budúcnosť.

Osobitosťou Južnej Ameriky je záujem o výstavbu lanoviek pre mestskú a prímestskú dopravu. Lanová doprava umožňuje ľahký a lacný prístup do centier miest z chudobných predmestských štvrtí a je preto veľmi obľúbená. Zaujímavé je konštatovanie odborníkov, že výstavbou lanovej dopravy, a tým priblížením chudobných predmestí centrá, klesla výrazne kriminalita. Uvádza sa, že v kolumbijskom meste Medellin, známom z obchodovania s drogami, klesla až o 70 %.

V súčasnosti existujú už mestské lanovky v mnohých mestách i v rôznych štátoch Južnej Ameriky, ako sú napr.: La Paz (Bolívia), Manizales (Kolumbia), Caracas (Venezuela), Medellin (Kolumbia). V Riu de Janeiro sa začala výstavba viacerých lanoviek, ktoré majú spájať predmestia s mestom. Mnohé z nich sú moderné a využívané až 5 – 7 tis. hodín za rok, pričom prepravajú až 1 milión osôb za mesiac. Lanovky v lyžiarskych strediskách sú v prevádzka len cca 1 000 hodín za rok.

Podľa podkladov z ISR spracoval: Ing. Ivan Sutóris



Nová mestská kabínová lanovka v Ankare (foto: Leitner)

Rozlúčka s Milanom Gašparom (1941 – 2014)

Dňa 22. marca 2014 sme sa navždy rozlúčili s Milanom Gašparom. V lanovkárskych spoločnostiach známa a pre nás všetkých, ktorí sme ho poznali, neodmysliteľná osobnosť z Martinských holí. Jeho postavu, ktorú si nebolo možné nevšimnúť, sme poznali všetci zo spoločných stretnutí členov združenia LAVEX, zasadnutí náčelníkov lanoviek, lyžiarskych pretekov, zájazdov a mnohých ďalších akcií.

Narodil sa 23. augusta 1941 v Martine, kde vyštudoval priemyselnú školu strojnícku. Jeho prvým zamestnaním boli ZŤS Martin, no v roku 1971 začal pracovať ako obsluha lyžiarskeho vleku na Martinských holiach, ktoré prevádzkovala Telovýchovná jednota ZŤS Martin.

V roku 1981 prešiel pracovať do Javoriny PZCR v Liptovskom Mikuláši ako strojník na sedačkovej lanovke na Martinské hole. O štyri roky sa stal náčelníkom tejto lanovky, na ktorej pracoval až do ukončenia jej prevádzky v roku 2005. Počas svojho pôsobenia na Martinských holiach pracoval pri výstavbe lyžiarskych vlekov a podieľal sa na rekonštrukčných prácach na sedačkovej lanovke. Od mladosti bol aktívnym pretekárom v zjazdovom lyžovaní ako člen TJ ZŤS Martin a neskôr aj trénerom. Stal sa jedným zo zakladajúcich účastníkov pretekov lanovkárov a vlekárov, ktorých 1. ročník sa konal na Štrbskom Plese. V roku 1974 sa stal členom Horskéj služby na Slovensku v oblasti Veľkej Fatry a bol členom TJ Turčianske Kľačany.



Za jeho prácu v oblasti rozvoja cestovného ruchu mu bol v roku 2001 udelený zlatý odznak Za zásluhy o rozvoj lanovej dopravy na Slovensku. Česť jeho pamiatke.

Redakcia časopisu

Pondelok 21. júla 2014 podvečer sa v oblasti Malej Fatry vyskytla taká silná búrková činnosť, že spôsobila odtrh značnej časti horniny v hrebeňovej časti Národnej prírodnej rezervácie Chleb, ktorý sa takmer po trojkilometrovej dráhe zastavil až v poháňacej stanici kabínkovej lanovky Vrátna – Chleb, pričom spôsobil miliónové škody. Manažérovi lyžiarskeho strediska vo Vrátnej Ing. Jánovi Krištofíkovi sme položili niekoľko otázok.

*** Ako sa začala táto pohroma v oblasti Malej Fatry, kedy to celé začalo a ako dlho to trvalo?**

- V pondelok 21. júla 2014 okolo 15. hodiny vznikla silná búrka z tepla, ktorá bola sústredená nad Terchovou, ale prejavila sa najmä v hrebeňovej časti Malej Fatry – v okolí Chlebu a Poludňového grúňa. Veľmi intenzívne zrážky spôsobili najskôr zatopenie poháňacej stanice kabínkovej lanovky, ktorá bola v prevádzke, následne však došlo k odtrhu väčšej časti

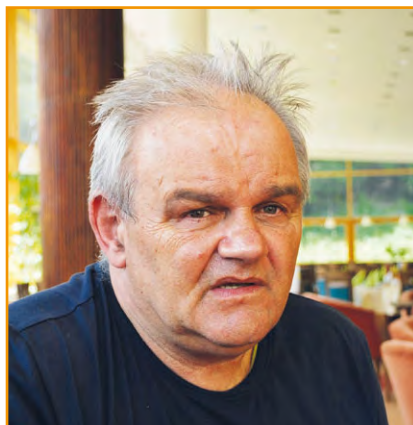
horniny pod hrebeňovou časťou Chlebu, ktorá sa zosunula až k údolnej stanici lanovky, pričom bral so sebou stromy a ďalšiu zeminu, ktorá sa dostala cez výjazd zo stanice a vytlačila okná do priestorov stanice. Musím uviesť, že tento odtrh nastal v 5. stupni ochrany prírody v Národnej prírodnej rezervácii Chleb, kde sa nevykonáva žiadna hospodárska činnosť ani v lese, ani na ostatnej pôde.

*** Dá sa odhadnúť, aké množstvo nánosů sa nachádza v priestore stanice lanovky a v okolí stanice?**

- Máme odborný posudok, z ktorého sa dá odhadnúť, že sa tam nachádza 85- až 100-tisíc m³ nánosů. Ide o priestor od symbolického cintorína až po údolnú stanicu lanovej dráhy.

*** V akom štádiu bola prevádzka lanovej dráhy, keď začala búrka a keď sa začali prejavovať jej následky?**

- V ten deň bola na lanovej dráhe normálna prevádzka. Keď prevádzkový personál zaznamenal narastajúcu blížiacu sa búrku, bola prevádzka lanovej dráhy prerušená a vykonané všetky potrebné opatrenia – uzemnené dopravné lano a obvody zabezpečovacieho zariadenia, kabínky v trase boli ponechané, nestiahli sme ich



Manažér strediska Ing. Ján Krištofík

do staníc, čo bolo veľké šťastie, pretože by boli asi všetky zničené. K ďalšiemu spusteniu chodu lanovky už nedošlo, pretože pred koncom tejto búrky činnosti došlo k zatopeniu a k zaneseniu stanice lanovky, čím sa vlastne znemožnila ďalšia prevádzka.

*** Je už prijatý predbežný harmonogram prác, kedy sa začne s odpratávaním a čistením objektu lanovej dráhy, aby sa presnejšie určil stav poškodenia, vykonali potrebné kontroly a následne opravy poškodených častí technológie?**

- V prvom rade musíme odraziť vodu, ktorá stále preteká cez budovu stanice a v jej blízkosti, ale tiež cez trafostanicu a príslušnú chatu Vrátna, aby tieto objekty voda ďalej neohrozovala, a následne sa začnú odpratávať nánosové časti zo stanice lanovky a jej blízkeho okolia. Potom sa podrobnejšie zistí rozsah celkového poškodenia zariadení lanovej dráhy a určí ďalší postup odstraňovania škôd, opráv a pod.

*** Na základe predbežnej obhliadky dá sa povedať, ktoré časti lanovky boli najviac zasiahnuté a poškodené a v akom stave sú elektrické zariadenia lanovky?**

- Pokiaľ ide o elektrické obvody, vn-časť elektrických napájacích obvodov vrátane trafostanice aj nn-časti sú zatopené

a nefunkčné, poškodené nánosom. Obvody zabezpečovacieho zariadenia medzi stanicami lanovky majú obnažené a potrhane káble. Čo sa týka pohonu lanovky, ovládacích obvodov i ďalších obvodov, ktoré sú položené vyššie, predpokladáme, že tie nie sú výraznejšie poškodené, pretože tam až voda nedosiahla. Ocelové konštrukcie a dopravné lano by tiež mali byť v poriadku. Najväčšie obavy máme o konštrukciu stanice lanovej dráhy, kde sa bude musieť vykonať statické posúdenie, a tiež o prvú a druhú podporu lanovky. To sa však uvidí až po odstránení nánosů...

*** Boli zaplavené kancelárske priestory? V akom rozsahu bola poškodená technická a prevádzková dokumentácia?**

- Dokumentácia lanovej dráhy v podstate neexistuje. Hlavný spis lanovej dráhy bol zničený, licencia, povolenie na prevádzku atď., to všetko bolo zatopené a kancelársky priestor, ktorý slúžil vedúcemu prevádzky, bol de facto znefunkčnený. Boli zatopené šatne i garážová časť pre kabínky a sklad náhradných dielov povodeň celkom zmietla a odniesla.

*** Aké si mal pocity, čo si prežíval, keď si na druhý deň uvidel tú spúšť na lanovke a vo Vrátnej doline vôbec?**

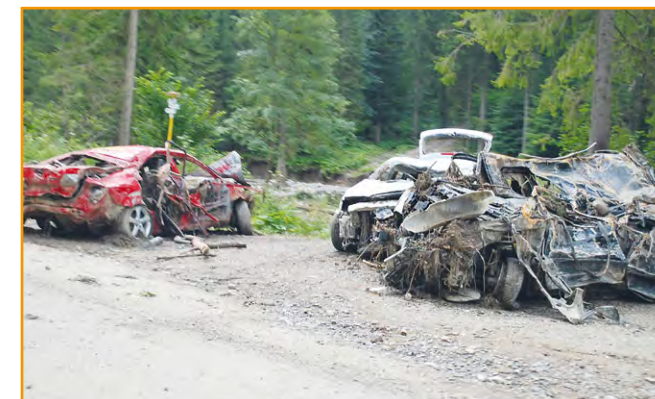
- Keďže som sa zúčastnil na výstavbe lanovky na Chleb, a je to také moje dieťa – veď tu pôsobím viac ako 30 rokov, tá spúšť mi nahnala slzy do očí, a to som ešte nevedel, či si niekomu niečo nestalo. Pohľad aj po troch dňoch je strašný a vyvoláva pocity bezmocnosti. Preto som aj vás ako kolegov zo združenia lanovníkov a vlekov pozval, aby ste na vlastné oči videli, čo sa tu za pár minút udialo.

Vrátna dolina, 25. 7. 2014

Rozhovor pripravil: Ing. M. Grešo



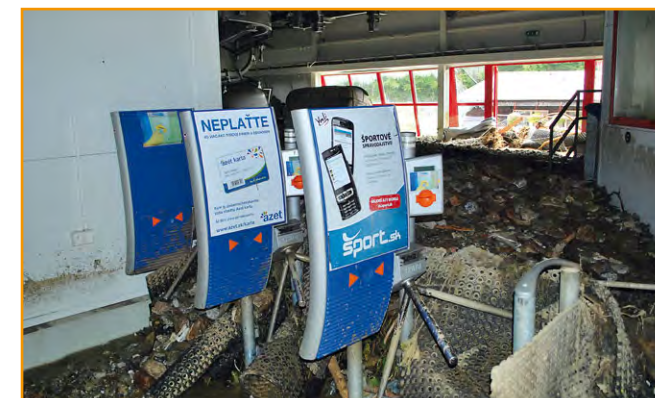
Prístupová cesta k lanovke a chate Vrátna



Zdemolované autá pri stanici lanovky



Vstup do stanice lanovky, ktorým vytiekla voda



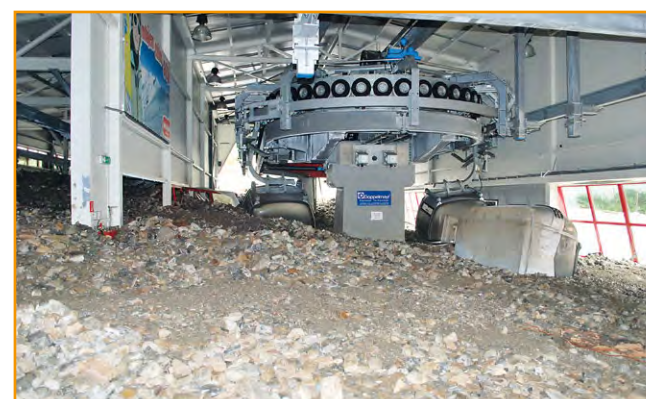
Nástup pre cestujúcich



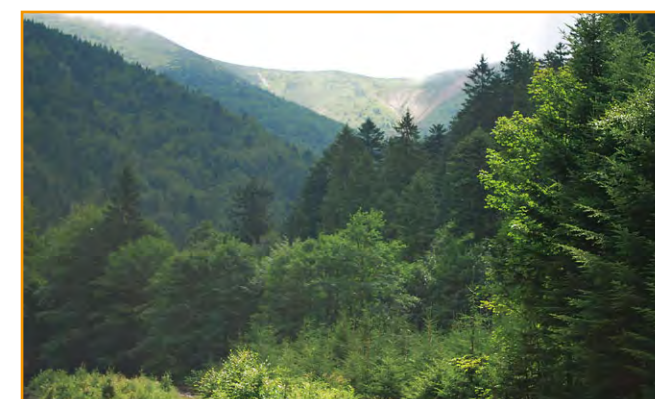
Priestor pod poháňacím lanovým kotúčom



Výjazd vozňov zo stanice



Výška nánosů v poháňacej stanici lanovky



Miesto, kde došlo k odtrhu zeminy

V tomto čísle časopisu LAVEX Info vám predstavujeme pracovníka lyžiarskeho strediska SKI PARK Kubínska hoľa Martina Bachledu, ktorý v stredisku pracuje ako vedúci technického zasnežovania i ako vodič snežného pásového vozidla. Pretože sa od malička aktívne venuje lovu rýb na umelú mušku, rozhodli sme sa túto jeho záľubu predstaviť čitateľom časopisu.

* Môžeš sa našim čitateľom predstaviť?

- Narodil som sa v roku 1987 v Kežmarku a necelý rok som býval v Ždiari. Odtiaľ sme sa presťahovali do Dolného Kubína, kde som ukončil Gymnázium P. O. Hviezdoslava. Po maturite som nastúpil do zamestnania na Kubínsku hoľu, kde som dva roky pracoval v požičovni a ski servise. Po dvoch rokoch som v zime začal pracovať priamo v stredisku na lyžiarskom vleku, v lete som vykonával výškové práce. Posledné dva roky som zamestnancom strediska na plný úväzok.

* Aký je tvoj vzťah k lyžovaniu, kedy si začal lyžovať a prečo si sa rozhodol pracovať v lyžiarskom stredisku?

- Lyžovať som začal vlastne od malička, pretože som vyrastal v blízkosti hôr a k horám ma to odjakživa ťahalo. Viedli ma k tomu najmä moji rodičia, a to, myslím, už od troch rokov. Keď som bol menší, chodieval som na prázdniny do Ždiaru a tam som sa aj postavil na lyže a tam som ich aj niekoľko polámal.



Neskôr som chodil lyžovať najmä do Vysokých Tatier – Bachledovej doliny, na Skalnaté pleso, ale aj do Jasnej, na Donovaly, do Malej Lúčivnej a do mnohých ďalších stredísk. Pretekárske ambície som však nikdy nemal, pretože od mala boli asi na prvom mieste u mňa ryby.

* V ktorom roku si začal pracovať v lyžiarskom stredisku SKI PARK Kubínska hoľa, aké činnosti si za tie roky v stredisku vykonával a akú funkciu zastávaš teraz?

- V stredisku Kubínska hoľa som od roku 2008. Najprv som začal pracovať pri zasnežovaní a neskôr aj v prevádzke lyžiarskych vlekov. Asi po roku som sa prihlásil na školenie lyžiarskej záchranej služby, ktoré organizovala Horská záchranná služba. Školenie som úspešne skončil vo Vrátnej a v roku 2012 som absolvoval aj školenie vodičov snežných pásových vozidiel. Takže počas zimy som pracoval najmä pri zasnežovaní a pri úprave trate a počas dennej prevádzky strediska som občas vypomáhal aj pri obsluhu lyžiarskych vlekov či pri zásahoch lyžiarskej služby. Najviac sa však venujem technickému zasnežovaniu a úprave lyžiarskych tratí, pretože vždy ma lákalo jazdiť na ratrakoch a mám z toho výnimočný pocit, keď ráno vidím pekne upravené trate a spokojných lyžiarov. Je to síce fyzicky aj psychicky dosť náročná práca a v závere zimy sa už zvyčajne prejavuje únava a len čakám, keď sneh zmizne... Najmä vo večerných hodinách treba byť veľmi sústredený a dávať veľký pozor aj na ski alpinistov, ktorí prechádzajú krížom po zjazdovkách a trate dosť poškodzujú.

* Už si sa zmienil, že sa venuješ športovému rybárstvu... Ako dlho ťa drží tento koníček a kto ťa k nemu priviedol?



- Začal som už v 5 – 6 rokoch s mojím dedom, chodili sme chytať najmä na rybníky a jazerá v okolí Bratislavy. Tu som získaval prvé skúsenosti a zároveň pekné pocity a nezabudnuteľné zážitky. V jedenástich rokoch som si vybavil rybársky lístok a začal som chodiť najmä na rieku Oravu. Tá ma asi najviac lákala. Prvú „muškárku“ mi kúpili v trinástich rokoch, vtedy ma to už poriadne držalo, a odvtedy sa venujem muškárine. Je to trocha odlišný spôsob rybačky, aktívny spôsob rybolovu, pri ktorom človek neustále niečo robí – chodí po vode, brodí, nahadzuje... Prežívam pri tom výnimočné pocity a zároveň si výborne oddýchnem. Na priehrade totiž človek nahodí udicu, sedí a iba čaká na záber... Postupne som si začal kupovať ďalší výstroj – najmä kvalitné oblečenie, šnúry, navijaky. Rybárčenie je dosť drahý koníček – najmä kvalitné udice idú do peňazí. Pri udiciach je totiž rozhodujúca tvrdosť – tá sa udáva od 0 po 12. stupeň. Pre muškárne sa pre naše rieky používajú udice od 2. po 7. stupeň. Je rozdiel chytať na Váhu, napr. pod Ružomberkom, a iné na nejakom menšom potoku – tam je potrebná oveľa väčšia udica. Tvrdosť udice je dôležitá podľa toho, ak sa chytá na skriner – umelú ryбку, ktorá sa ťahá popri dne, vtedy je potrebná tvrdšia – ťažšia udica, ako keď sa chytá na suchú mušku. Tam

je potrebná menšia a mäkkšia udica. Záleží to teda od samotného toku vody, akú udicu, akú hrúbku silónu a aké mušky rybár zvolí.

* Na ktorých vodách na Slovensku sa najradšej pohybuješ a aké ryby rád loviš? Môžeš sa pochváliť aj výnimočnou trofejou?

- Začínal som doma na Orave, neskôr som začal chodiť po Slovensku – moja najobľúbenejšia rieka je Váh, najmä jeho tok od Ivachovej po Kľačany. Často chodievam aj na Turiec, Hron, Hornád, Belú, ale aj Váh v okolí Liptovského Hrádku, Dunajec, Poprad. Dá sa povedať, že mám pochodené väčšie rieky v rámci rôznych pretekov po celom Slovensku. Najväčšiu rybu, ktorú som doteraz chytil, bola hlaváčka. Chytil som ju na Váhu, mala 103 cm a 11,5 kg. Nechytil som ju však na muškárku, ale na prívlač. To je asi moja najcennejšia trofej, ale na Váhu som chytil aj 63-centimetrového pstruha potochného. Inak najobľúbenejšou lovenou rybou je lipeň, na toku Bielej Oravy, ktorá sa vlieva do Oravskej priehrady, sa tiež veľa chytá štika a zubáč. Samozrejme na muškárku!

* Zúčastňuješ sa na rôznych pretekoch a organizovaných súťažiach v love rýb. Môžeš nám o týchto pretekoch prezradiť viac?

- S pretekaním som začal roku 2010. Kamaráti, ktorí sa tomuto športu venujú už dlhšie, ma prehovorili, aby som sa k nim pridal ako náhradník.



Družstvo tvoria štyria pretekári, a keďže práve na preteky v Martine na rieke Turiec traja z družstva vypadli, išiel som ako náhradník chytať aj ja medzi jednotlivcami, a hneď som tieto preteky aj vyhral. Odvtedy som začal chytať pretekársky a začal som chodiť po rôznych súťažiach po celom Slovensku. V rámci republiky sa organizujú pohárové preteky, je ich v priebehu roka 15 a konajú sa takmer na každej rieke na Slovensku. Tieto preteky organizujú miestne organizácie Slovenského rybárskeho zväzu. Postupne sa mi celkom začalo dariť a na viacerých pretekoch som sa umiestnil do tretieho miesta. V minulom roku sa mi podarilo umiestniť do prvej päťky na Slovensku, a tým som sa dostal do reprezentácie na majstrovstvá Európy, ktoré sa konali u nás na riekach Poprad a Váh. Na týchto majstrovstvách som sa umiestnil na druhom mieste. To mi zabezpečilo účasť na majstrovstvách sveta, ktoré sa konali v Českej republike, a tam sme skončili ako družstvo na 6. mieste. Na týchto majstrovstvách sa zúčastnilo celkom 28 krajín z celého sveta. Z ďalších úspechov by som ešte spomenul 3. miesto na majstrovstvách Slovenska v roku 2012 a v rámci pohárových pretekov som sa viackrát umiestnil na 1., 2. a 3. mieste zvyčajne pri účasti 50 až 80 pretekárov, pričom na Slovensku je okolo 350 pretekárov, ktorí sa pravidelne zúčastňujú na týchto pretekoch.



* Ako fungujú takéto preteky na Slovensku, akú funkciu pri tom plní Slovenský rybársky zväz?

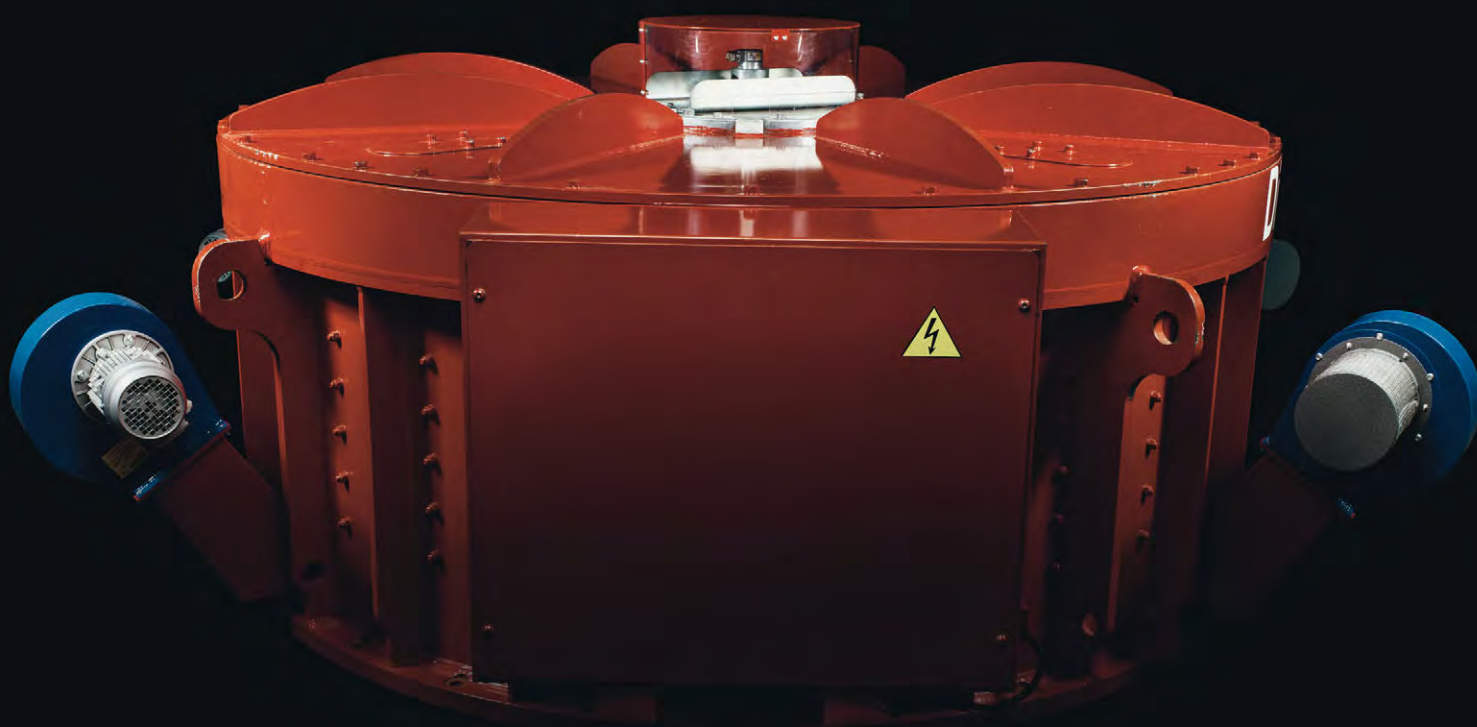
- Slovenský rybársky zväz je vrcholovým orgánom, pod ktorý spadajú všetky miestne rybárske organizácie. Tie sa starajú o svoje vody za prostriedky, ktoré vyberú od svojich členov, a za povolenky, časť z nich sa tiež odvedie do zväzu. Rybárske revíry sú miestne alebo celozväzové – tie obhospodaruje Slovenský rybársky zväz, ktorý ich aj zarybňuje. Čo sa týka súťaží – pohárové preteky organizujú miestne organizácie; tých sa, ako som už spomenul, organizuje na Slovensku okolo 15 v roku. Zväz organizuje majstrovstvá Slovenska jednotlivcov. Okrem toho sa konajú aj súťaže 1. ligy, 2. ligy a divízie – to sú súťaže družstiev.

* Ktoré krajiny by si ako rybár chcel navštíviť, resp. ktorá krajina je podľa teba z pohľadu rybára najatraktívnejšia?

- Určite by som sa raz chcel dostať do Mongolska. Je to krajina z pohľadu prírodných krás ešte nezasiahnutá človekom a civilizáciou. Je to síce dosť náročné na finančné prostriedky – najmä pokiaľ ide o dopravu a presuny na horné toky, ale dá sa na to našetriť a určite to stojí za to. Z ďalších krajín je veľmi zaujímavé Švédsko s veľmi peknými jazerami a riekami, ale najmä rybami.

Rozhovor pripravil: Ing. M. Grešo

INOVÁCIA TRVALÁ UDRŽATEĽNOSŤ EFEKTIVITA



INOVÁCIA OD ROKU 1888

LEITNER[®]
ropeways



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

LEITNER DirectDrive: trvalo udržateľné, efektívne a spoľahlivé

Zariadenie LEITNER DirectDrive je jediným hnacím systémom pre lanovky, ktorý funguje bez prevodovky. Celosvetovo už toto inovatívne riešenie funguje vo viac ako 30 lanových dráhach. V porovnaní s konvenčnými systémami sa tento pohon vyznačuje hlavnými výhodami z hľadiska trvalej udržateľnosti, hospodárnosti, ako aj spoľahlivosti.

Žiadna prevodovka, žiadny olej a trvalá udržateľnosť

Dôvodom významných úspor je celosvetovo jedinečný lanovkový hnací systém, ktorý funguje bez prevodovky. V zariadení LEITNER DirectDrive pracuje synchronný motor, ktorého výstupný hriadeľ je priamo spojený s lanovým kotúčom. Priamy pohon pozostáva z troch pohyblivých dielov, rotora a dvoch ložísk, ktoré sa pohybujú v otáčkach lanového kotúča. Tým kompletne odpadá potreba motorového oleja, ktorý je inak potrebný v prípade konvenčných planétových prevodoviek. V prípade planétovej prevodovky, ako je LP300, to znamená okolo 350 litrov oleja, ktoré sa musia vymeniť po 6 000 hodinách prevádzky. V prípade čisto zimnej prevádzky s približne 1 500 prevádzkovými hodinami za sezónu ušetríte za 20 rokov spolu 1 750 litrov. Okrem úspory nákladov to samozrejme predstavuje aj ochranu životného prostredia.

Priamy pohon šetrí energiu a náklady

10-miestna kabínová lanovka Hochwurzen v lyžiarskom stredisku Schladming ukazuje, ako by v budúcnosti mali byť nakonfigurované lanové zariadenia. Pracuje pomocou LEITNER DirectDrive s menovitým výkonom 780 kW a v porovnaní s bežným pohonom dosahuje pozoruhodné hodnoty. Spotreba energie sa znižuje o cca päť percent, čím sa ušetrí približne 131 040 kilowatthodín elektriny. Pri cene 10 centov za kilowatthodinu vzniká finančná výhoda vo výške 13 104 eur za sezónu. Pri odhadovanej dobe používania tohto zariadenia v dĺžke 20 rokov a za predpokladu rovnakých cien energie tým prevádzkovateľ ušetrí viac ako 260 000 eur.

Vysoká spoľahlivosť

Keďže zariadenie LEITNER DirectDrive pracuje s menším počtom dielov a otáčok, tiež sa menej opotrebuje, čím sa znižuje riziko poruchy a zvyšuje spoľahlivosť zariadení. Niekoľko výhod existuje aj pre pasažierov alebo miestnych obyvateľov: Okrem tichšieho chodu je hlučnosť v staniciach oproti bežným pohonom nižšia o 15 dB.

Z inovatívnej a trvalo udržateľnej techniky profituje aj imidž

Zariadenie LEITNER DirectDrive zabezpečuje prevádzkovateľom lanovkových dráh mnohé prevádzkové a ekonomické výhody. K tomu sa tiež pridáva aspekt, že lanovkové spoločnosti sa s používaním DirectDrive môžu prezentovať ako inovatívne a životnému prostrediu naklonené podniky, čím môžu splatiť svoj spoločenský dlh voči stále viac zaťažovanému životnému prostrediu. O výhodách tohto systému sú presvedčení aj v Kitzbühli. Vďaka Wagstättbahn, 10-miestnej kabínovej lanovke na Jochbergu, sa poslednú zimu sprevádzkovalo ďalšie zariadenie DirectDrive. Tým sa počet dráh využívajúcich DirectDrive v tomto lyžiarskom stredisku zvýšil na sedem.

Je dobre, keď si ľudia nájdú príležitosť na stretnutie, keď sa stretnú priatelia, známi, kolegovia, ktorí si môžu posediť a podoškurovať o rôznych problémoch a skúsenostiach či už z prevádzky lyžiarskych stredísk, lyžovania, športu, pri ktorých sú samozrejmosťou aj debaty o všeličom inom, čo prináša súčasný život a spoločnosť.

Príležitosťou na takéto stretnutie bol aj tohtoročný XXXI. ročník tradičných pretekov lanovkárov a vlekárov v Zuberici. K pravidelným účastníkom tohto športovo-spoločenského podujatia patrí aj Viliam Lúčanský z Bystričky pri Martine, o ktorom sme sa práve na týchto pretekoch dozvedeli, že v januári tohto roku oslávil významné životné jubileum – 70. narodeniny.

Práve takéto životné udalosti sú chvíľami, keď sa človek trochu obzerá dozadu a bilancuje, čo doteraz prežil, čo dokázal a na čo rád spomína. Pre niektorých je to možno aj chvíľa na plánovanie ďalších aktivít, veď ako sa vraví, človek je len taký starý, ako sa sám cíti.

Preto okrem gratulácie k sedemdesiatke chceme za Viliama Lúčanského zaspomínať na jeho doterajší aktívny život, najmä ten okolo športu a lyžovania.

Jubilant sa narodil v januári 1944. Školské roky zakončil výučným listom v železničnom odbornom učilišti pri ŽOS Vrútky. Tam následne aj celý život pracoval. Popri práci sa vo voľnom čase venoval športu – ako to na dedinách bývalo, v lete futbalu a v zime lyžovaniu. Všetci vieme, že šport a lyžovanie nie sú len tréningy, preteky a súťaže, ale túto činnosť musí niekto organizovať a zabezpečovať. Vo väčšine dedinských telovýchovných jednotách v tých časoch túto prácu zabezpečovali dobrovoľní funkcionári, medzi ktorých sa po skončení aktívnej



športovej činnosti pridal aj Viliam Lúčanský, keď sa ešte ako futbalista stal súčasne aj vedúcim mužstva. V roku 1969 v TJ založili hokejový oddiel, ktorý pomáhal rozbiehať či už po športovej, alebo materiálnej stránke. Pre novozačínajúcich hokejistov sa stal aj prvým vedúcim. Neskôr ho zvolili za predsedu celej TJ, ktorá zastrešovala v jednotlivých oddieloch futbalistov, hokejistov, lyžiarov, turistov, volejbalistov a mala aj stolnotenisový oddiel. Dá sa povedať, že ako predseda bol pri všetkom podstatnom, čo sa v ich telovýchovnej jednote za vyše 50 rokov udialo, vybudovalo a postavilo. Neboli to len zmeny v názvoch TJ – najprv Sokol, neskôr Družstevník a v súčasnosti Slovan. Jednou z najväčších akcií bola v rokoch 1980 – 1981 výstavba lyžiarskeho strediska, ktorá spočívala vo vybudovaní zjazdovky, lyžiarskeho vleku a chaty.

Celú výstavbu lyžiarskeho strediska si TJ zabezpečovala svojpomocne prostredníctvom brigád, pričom sa odpracovalo vyše 20 000 brigádnických hodín, z ktorých sám Viliam Lúčanský odpracoval 3 000 hodín. Výstavbe predchádzalo zabezpečenie financií a vybavenie množstva potrebných povolení, čo si takisto vyžadovalo osobnú zainteresovanosť dobrovoľných funkcionárov TJ, lebo – ako sa vraví – samo sa nič nespraví. Výstavbou lyžiarskeho strediska sa začala aktivita okolo pravidelného organizovania

lyžiarskych pretekov v rámci okresnej ligy žiakov a dorastu, v ktorých ich lyžiarsky oddiel súťažil. Nároky pretekárov a lyžiarov na úpravu tratí vyústili do nákupu snežného pásového vozidla LAVÍNA – v tých časoch v bývalom Československu jediného vyrábaného stroja na tento účel, ku ktorému sa nebolo jednoduché dostať. V tomto období sa začala spolupráca TJ Družstevník so záujmovým združením Lanovky a vleky na

Slovensku, ktorá trvá v podstate až dodnes. Sám V. Lúčanský pripomína, že vstupovali do združenia za prvého riaditeľa J. Tomašoviča, to znamená, že patrili k jedným z prvých členov združenia. Spomína na rôzne akcie, podujatia, preteky, výstavy a zahraničné tematické zájazdy, keď sa na jednom z nich, konkrétne do Talianska, aj osobne zúčastnil. Tu chcem len pripomenúť, že v súčasnosti je takýchto dlhoročných aktívnych zástupcov členských organizácii v LAVEX-e už len veľmi málo.

Ako predseda TJ Družstevník Bystrička pôsobil až do konca 90. rokov, keď došlo – ako vo väčšine dedinských TJ – k rozdeleniu s tým, že vznikol samostatný Lyžiarsky klub Hrádok Bystrička, do ktorého vedenia bol takisto zvolený, a zároveň ostal, resp. v súčasnosti je aj štatutárnym zástupcom TJ SLOVAN Bystrička, ktorý zastrešuje futbalistov. V závere tohto pripomenutia chceme ešte raz Viliamovi Lúčanskému za LAVEX popriať predovšetkým pevné zdravie, veľa úspechov, pohody, pokoja a rozvahy pri jeho súčasných aktivitách v lyžiarskom klube, telovýchovnej jednote a osobnom živote. Prajeme mu, aby ho činnosť okolo športu stále bavila a aby sme sa navzájom ešte dlho pri činnosti združenia a na spoločných podujatiach stretávali.

P. Grieš

V roku 2013 postavil Leitner ropeways 46 lanoviek v 15 krajinách sveta. V tomto a nasledujúcom čísle Lavexu Info oboznámime čitateľov s ich výstavbou v jednotlivých krajinách.

Česko, Slovensko, Poľsko

V Jasnej v Demänovskej doline bola postavená šesťmiestna sedačková lanovka „Lúčky Priečno“ s modrými bublinami, vyhrievanými sedadlami a motorom DirectDrive. Lanovka je vybavená CPS systémom a plnoautomatickým garážovaním sedačiek.

V Poľsku sa v stredisku Szczyrk realizovala nová štvorsedačková lanová dráha.

Ďalší projekt veľkej strategickej dôležitosti vznikol v českom Plešivci, kde Leitner realizoval tri štvorsedačkové lanovky. Súčasťou dodávky bol aj zasnežovací systém DemacLenko a jeden stroj od Prinotha.

Na najvyššej českej hore Sněžke postavili dve štvormiestne kabínové lanovky, pomenované „Sněžka I“ a „Sněžka II“.



GD4 Sněžka (CZ)



CD6C Lúčky Priečno (SK)



CD4C Jaworzina Skrzyczne (PL)

Taliansko

Najväčší kontrakt, ktorý sa zrealizoval v uplynulom roku na talianskom trhu, boli dve nadväzujúce desaťmiestne kabínové lanovky „Danter“ a „Cepies“ vo Val Gardene. Pred samotnými prácami sa objavil v mieste výstavby zosuv pôdy, čo spôsobilo zvýšené úsilie projektantov, konštruktérov a montérov pri realizácii týchto lanoviek, keďže termín stanovený investorom sa musel dodržať. Tieto lanovky sú využívané celoročne: v zime na prepravu lyžiarov a snoubordistov, v ostatných mesiacoch na prepravu turistov a bicyklistov na famóznú Sella Rondú.

Nové šesťmiestne sedačky boli postavené v Ponte Vauz v lyžiarskom stredisku Ratschings v Dolomitoch, nachádzajúcich sa v Južnom Tirolsku.

Viac lanoviek bolo postavených v Laziu, Aosta Valley a Basilicate.

Leitner postavil v r. 2013 v Taliansku spolu 8 lanoviek.



GD10 Danter / GD10 Cepies (IT)



GD8 Rosnerköpf (AT)



GD10 Wagstätzbahn 1 + 2 (AT)

Rakúsko

Novú desaťmiestnu kabínovú lanovku „Wagstätzbahn“ postavil Leitner v Kitzbüheli. Táto lanovka je vybavená motorom DirectDrive a LetDrive, čím sa stala najmodernejšou lanovkou svojho druhu. V Schladmingu bola postavená GD 10 „Gipfelbahn Hochwurzen“. Táto desaťmiestna kabínová lanovka je dôkazom toho, ako sa dajú požiadavky pasažierov skĺbiť s ekonomikou prevádzky. V oboch staniciach môžu byť kabíny zastavené 2-krát na 20 sekúnd (pri výstupe a nástupe). V údolí Stubai blízko Innsbrucku si pre novú šesťmiestnu sedačkovú lanovku „Zirmach“ taktiež vybrali motor DirectDrive. Tento motor sa použil aj v novej šesťmiestnej sedačke s bublinami a vyhrievaním sedadiel „Rosswaldbahn“ pri Saalbachu/Hinterglemm. V regióne Salzburg bola postavená osemmiestna kabínová lanovka, ktorá prepája centrum Werfenwengu s lyžiarskymi svahmi. Postavením a prevádzkovaním tejto lanovky sa podstatne znížil počet aut v tomto krásnom alpskom údolí.

LEITNER®
ropeways

Tridsaťpäť lanových dráh Doppelmayr pre zimnú olympiádu

Tridsaťpäť lanoviek od Doppelmayra jazdilo v zimnej sezóne 2013/14 v olympijskom regióne Krásna Poľana na ruskom Kaukaze

V roku 2007 bolo rozhodnuté o usporiadaní zimných olympijských hier v Rusku. Tento fakt odštartoval obrovský hospodársky rozvoj celého regiónu. Doppelmayr síce v Soči staval už aj skôr, ale pridelenie organizácie hier bolo tým najsilnejším impulzom na zvýšenie tempa stavebných prác.

Dve olympijské strediská

Presnejšie povedané – zimné olympijské hry 2014 sa konali na dvoch miestach: v meste Soči a v horách Krásnej Poľany. V Soči prebiehali súťaže v halových športoch, v Krásnej Poľane lyžiarske disciplíny. Tieto dve športoviská sú prepojené modernou cestou a úplne novou železniciou.

Obrovské logistické požiadavky

Logistické požiadavky na stavbu lanových dráh boli značné. V oblasti pracovali stovky firiem, čo vyžadovalo pozorné plánovanie, aby sa navzájom neobmedzovali. Navyše sa tu v roku 2013 konali majstrovstvá sveta v behoch na lyžiach a všetky stavebné práce museli byť vykonávané s ohľadom na túto športovú udalosť. Takisto dodržiavanie dôkladných bezpečnostných opatrení si vyžiadalo veľa času. Bolo potrebné osobitne pozorné, ale súčasne flexibilné plánovanie priebehu prác, aby nedošlo k oneskoreniu.

V tejto situácii sa logistické know-how Doppelmayra perfektne osvedčilo. Všetky požiadavky sa bravúrne zvládli a všetky lanové dráhy boli odovzdané v termíne.

Trojlanové systémy – svetové novinky pre zimné olympijské hry

Obidve lyžiarske strediská – Psekhako a Rosa Khutor – sú prepojené tromi sekciami dvoch 3S systémov. Nielen štart, ale i cieľ lyžiarskych súťaží leží vysoko v horách. Boli vyvinuté veľmi inovatívne a efektívne riešenia na to, aby sa zabezpečili dopravné kapacity pri akýchkoľvek poveternostných podmienkach.

Olympijské športovisko musí byť dosiahnuteľné kedykoľvek – Doppelmayr to umožňuje

Také sú požiadavky Medzinárodného olympijského výboru (IOC): športoviská musia byť pre športovcov a ich sprievodné vozidlá dosiahnuteľné kedykoľvek.

Splniť túto požiadavku bolo v Rosa Khutor všetko iné, len nie jednoduché. Vybavenie jedinej príjazdovej komunikácie by totiž bolo spojené s náročnou výstavbou a spôsobilo by enormné náklady.

Prvý 3S s dvoma sekciami a možnosť priameho príjazdu

Doppelmayr tu ponúkol prelomové riešenie a postavil trojlanovú dráhu, ktorá dopravuje nielen osoby, ale v prípade potreby zároveň aj osobné a malé nákladné autá.

Lanová dráha s menom 3S Rosa Khutor Olympic Village vedie od rieky Mzymta k olympijskej dedine na náhornej plošine Rosa Khutor.

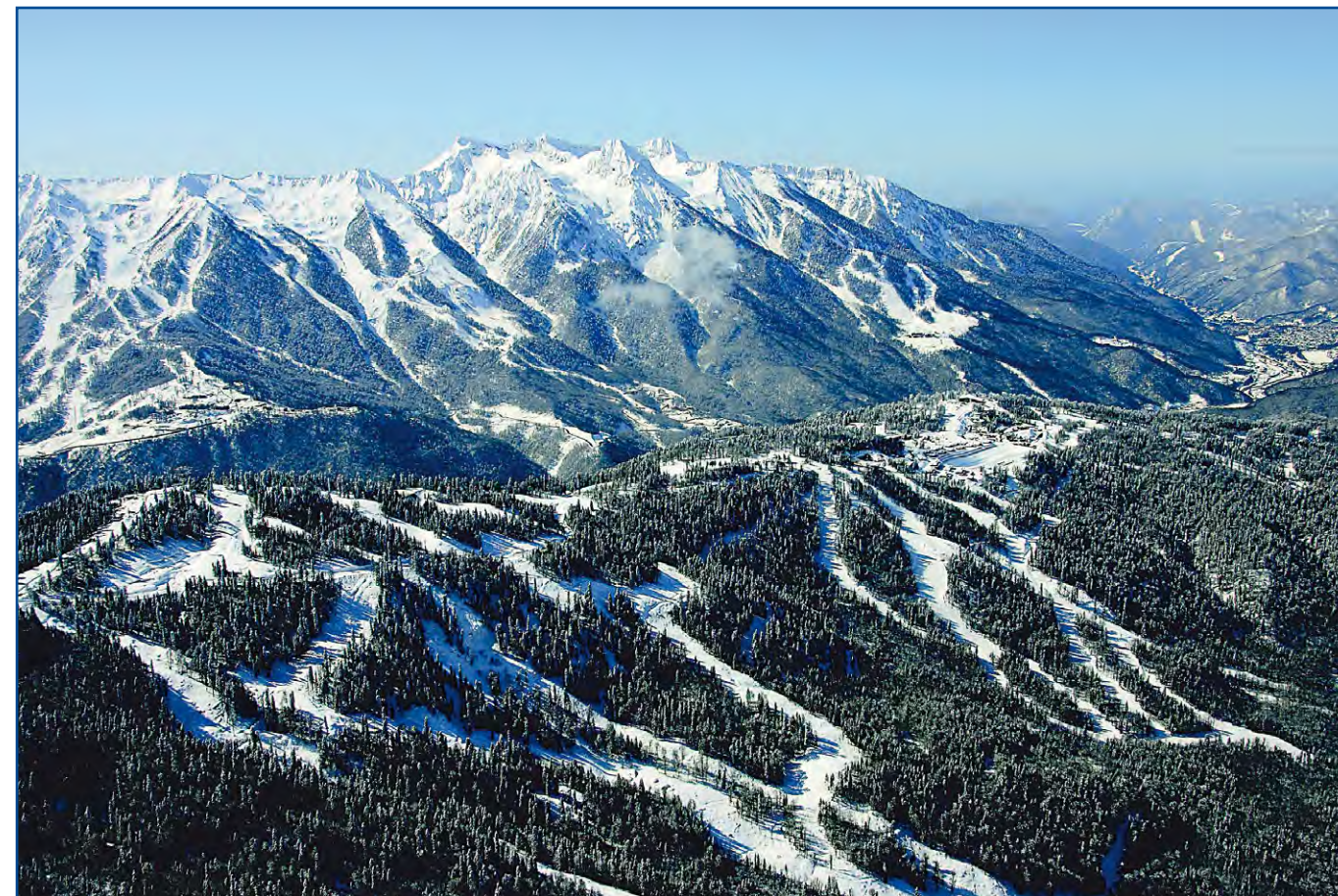
Kľúčové údaje tejto lanovky sú:

- systém 3S s dvoma sekciami s možnosťou prejazdu – svetová novinka
- 4 500 osôb za hod. – svetový rekord
- 29 kabín, každá po 30 osôb
- 13 kabín pre autá
- šikmá dĺžka 3,2 km
- prevýšenie 690 m

Dva svetové rekordy pre 3S Laura Gazprom

Rovnako ako 3S Laura Gazprom v lyžiarskom stredisku Psekhako urobila na svojich návštevníkov veľký dojem:

- dopravná rýchlosť 8,5 m/s – svetový rekord pre lanovky 3S



- šikmá dĺžka 5,4 km – svetový rekord pre lanovky 3S
- 5 podpíer
- 3 000 osôb za hod.
- 43 kabín, každá pre 30 osôb
- prevýšenie 1 100 m.

Deväť odpojiteľných kabínkových lanových dráh

V olympijskom regióne uviedol Doppelmayr ďalej do prevádzky deväť odpojiteľných kabínkových lanových dráh. Štyri sa nachádzajú v lyžiarskom stredisku Psekhako a päť v Rosa Khutor. Čo sa týka sedačkových lanoviek, v Psekhako sa nachádzajú dve šesť- a dve štvorsedačky s odpojiteľnými vozňami a dve štvorsedačky s vozňami neodpojiteľnými. V Rosa Khutor je jedna odpojiteľná šesťsedačka a štyri štvorsedačky neodpojiteľné. Lyžiarska oblasť nie je určená len pre zimné olympijské hry, preto došlo aj na menšie zariadenia. Tri lyžiarske vleky prevádzkujú v stredisku Psekhako, jeden v Rosa Khutor.

Tridsaťpäť lanoviek Doppelmayr v Krásnej Poľane

Ako prvý na svete:

- najrýchlejší 3S,
- najdlhší 3S,
- 3S s dvoma prejazdovými sekciami,
- 3S s možnosťou dopravy osôb aj vozidiel,
- kombinovaná lanová dráha s piatimi sekciami s možnosťou prejazdu.

Rast pokračuje

Doppelmayr / Garaventa inštaloval v obchodnom roku 2012/13 celkom 97 lanových dráh pre 84 zákazníkov. Značná časť týchto lanoviek vyrástla v olympijskom regióne Krásna Poľana: k dnešnému dňu je tu 35 zariadení Doppelmayr, ďalších 5 bude nasledovať v priebehu roka 2014. Lanové dráhy sú vybavené početnými svetovými novinkami. Doppelmayr potvrdil svoju pozíciu inovačného lídra na globálnom trhu

lanových dráh nielen lanovými dráhami pre zimné olympijské hry, ale tiež množstvom systémov a systémových komponentov pre ďalšie turistické regióny a – v neposlednom rade – pre lanové dráhy, ktoré budú nasadené v mestskej prevádzke. Sme si však vedomí, že i pri všetkých úspechoch s mestskými dráhami a dráhami na transport materiálu pre nás naďalej zostávajú najdôležitejším trhom lanové dráhy horské a osobitne lyžiarske.

Po celom svete vkladajú zákazníci veľkú dôveru vo výkonnosť a kompetencie skupiny Doppelmayr. A to je pre nás záväzok, výzva i motivácia, aby sme v súlade s potrebami trhu ďalej vyvíjali technické inovácie a ponúkali špičkové logistické riešenia.

Michael Doppelmayr

Permanentné zvyšovanie kvality výroby, vývoj nových produktov a inovácie patria ku kľúčovým strategickým cieľom slovenského výrobcu lanových dopravných zariadení TATRALIFT Kežmarok. Reálnym zhmotnením týchto cieľov v praxi je uvedenie nového odpojiteľného vozňa priamo pred zrakmi potenciálnych zákazníkov.

Svoj nový produkt predstavila firma v celosvetovej premiére v apríli tohto roka na medzinárodnej výstave Mountain Planet vo francúzskom Grenoble. Nový vozeň sa pýši jedinečným dizajnom a zhotovením. Hovorí obchodný riaditeľ spoločnosti TATRALIFT Jozef Michna: „Na vývoji nového vozňa pracovali viaceré tímy expertov, dali sme si na ňom záležať. Nový dizajn pútal pozornosť nielen existujúcich obchodných partnerov. V tomto roku plánujeme rozbehnúť sériovú výrobu nového vozňa.“

Dôležitým prvkom sa tak popri bezpečnosti stáva dizajn a moderné, často až štýlové vyhotovenie lanoviek či vlekov. Turisti sa totiž aj v prírode chcú cítiť „in“. „Naším novým dizajnom spájame technickú kvalitu a estetiku. Chceme turistom rozvíriť endorfíny,“ vysvetľuje J. Michna. TATRALIFT presadzuje podľa neho vo svojej novej stratégii silnú vizuálnu komunikáciu, pričom cieľom je ponúknuť zákazníkovi novú generáciu horských dopravných zariadení. Nový odpojiteľný vozeň spoločnosti TATRALIFT teda predstavuje svojím zhotovením technologickú novinku. Zaujímavosťou

je napríklad tvar sedadiel a tiež ochrana pred nepriaznivým počasím v podobe otvárateľného krytu z polykarbónového materiálu, tzv. „bublina“. TATRALIFT však nie je iba výrobcom vlekov a lanoviek pre zimné lyžiarske strediská. Širšie portfólio produktov mu zaručuje vyššie možnosti odbytu. Zaujímavá sa tak pre spoločnosť môže stať lanová preprava v prímorských letoviskách, mládežníckych rezortoch alebo priamo v mestách. Kvalitu produkcie spoločnosti TATRALIFT potvrdzujú najmä viaceré ukončené obchodné prípady, ako aj získanie certifikátu riadenia kvality podľa normy ISO 9001: 2000. Od roku 1976 do konca roku 2013 spoločnosť vyrobila a do prevádzky odovzdala viac ako 1 200 zariadení na Slovensku, v Česku, Poľsku, Maďarsku, Nemecku, Rusku, Bielorusku, Lotyšsku, Litve, Bulharsku, Rumunsku, ale aj v Nórsku, Walese, Turecku,



Spoločnosť svoje výskumno-vývojové aktivity realizuje v rámci podporných programov Európskej únie, v operačnom programe Konkurencieschopnosť a rast. V rámci tohto programu prebieha aj modernizácia výrobných programov spoločnosti. Tieto investície sa podpisujú nielen pod vyššiu výkonnosť a konkurencieschopnosť firmy, ale prispievajú aj k rozvoju zamestnanosti celého regiónu.



TATRALIFT



Na Skalnatom plese zaujala novinka firmy Kässbohrer



KÄSSBOHRER GELÄNDEFAHRZEUG AG

Všetci milujeme prírodu – šetríme ju aj výrobkami Kässbohrer!

Ako je už dobrým zvykom firmy Kässbohrer, opäť pozvala svojich nielen „skalných“, ale aj nádejných priateľov PistenBully na príjemné stretnutie v príjemnom prostredí, aby ukázala novinky zo svojej produkcie.

A že záujem o produkty PistenBully je stále vysoký, potvrdzuje účasť 110 záujemcov z 30 lyžiarskych stredísk z celého Slovenska. Príkladným hosťiteľom sa stalo lyžiarske stredisko Vysoké Tatry – Tatranská Lomnica, ktorého prevádzkovateľom je akciová spoločnosť Tatry mountain resorts. Po niekoľkých, pre túto zimu takých typických daždivých a veterných dňoch nám hostiteľia „vymaľovali“ oblohu krásne na modro a dokonca na ňu „zavesili“ aj krásne, už jarné slniečko – veď bol práve deň jarnej rovnodennosti. Ideálne podmienky na stretnutie v úžasnom prostredí našich malých veľhôr. Zo Skalnatého plesa, od nástupnej stanice lanovky do Lomnického sedla vo výške 1800 m nad morom, bolo

vidieť nielen krásu Slovenska, rozloženého lyžiarskeho strediska v Tatranskej Lomnici, ale aj krásu nového snežného pásového vozidla PistenBully 600 W. Vozidlo s technológiou SCR (selektívna katalytická redukcia) na výrazné zníženie emisií vo výfukových plynoch – prvého a zatiaľ jediného na Slovensku.

Firmu Kässbohrer so súčasnými novinkami ponúkanými na svetovom trhu predstavili už pre väčšinu známi obchodní zástupcovia – pani Susanne Polak a pán Tobias Kirsamer. Po úvodnom pozdravení najprv všetkých účastníkov akcie „jemne pošteklili“ úprimným pozvaním na pripravovanú posezónnu oddychovú akciu PistenBully AfterWork Party, ktorú firma Kässbohrer organizuje pre svojich zákazníkov s veľkým ohlasom už po piaty raz.

Niektorí pozvaní hostia využili ideálne podmienky tohoročnej skúpej zimy na labužnícku lyžovačku, resp. dôkladné „preskúmanie“ novobudovaného šperku Vysokých Tatier, ale väčšina obkľúčila šperk firmy Kässbohrer, aby sa dozvedeli aj o tých najmenších detailoch vlajkovej lode PistenBully 600 s výrazne vylepšeným aktívnym navijakom.

Využitelná dĺžka lana z pôvodných 1 000 m je v súčasnosti predĺžená až na 1 400 m, čo pri vhodnom rozmiestnení kotviacich bodov postačuje prakticky vo všetkých lyžiarskych strediskách nielen na Slovensku. Sila v ťahu lana 4 tony je zmenou konštrukcie navijaka zvýšená na 4,5 t, navyše sa znížil stupeň opotrebenia lana. Jemná spojitá regulácia sily v lane a rýchlosti pojazdu s možnosťou natáčania sa bez obmedzení v ľubovoľnom smere umožňuje vodičovi sústrediť sa len a len na prácu s radlicou a frézou. Veľkou výhodou navijaka oproti konkurenčným riešeniam je jeho jednoduchá demontáž z vozidla, resp. opätovná montáž na vozidlo. V období, keď nie je potrebné používať navijak, je odľahčené vozidlo pohyblivejšie a hlavne jazdí rýchlejšie a s nižšou spotrebou. Rozšírený je aj elektronický zabezpečovací systém sledovania pohybu a ukladania lana v navijaku a vyhodnocovanie poškodenia lana. Vodič má tak spoľahlivejšie informácie o stave navijaka a lana. Zaujímavé inovačné prvky sa objavili aj na zadnej snehovej fréze AlpinFlex. Aj napriek zosilneniu rámu frézy sa dosiahlo zníženie jej hmotnosti. Vylepšené boli stranové finišery. Kvalitu činnosti frézy zvyšuje kratší zadný nosič náradia a upravené frézové valce, pracujúce s vyššími otáčkami a s vyšším výkonom. Zadná prestaviteľná klapka zabraňuje vyhadzovaniu zmrznutých snehových kusov za frézu a ich vracaním ku frézovým valcom dochádza k zjemňovaniu snehu. Časti, kde dochádzalo k namrznutiu snehu na frézu, a tým k jej oťažievaniu, sú prekryté špeciálnymi pružnými plastovými krytmi, ktoré spôsobujú samočistenie frézy. Pointou inovovaného vozidla je však systém rapidného zníženia znečisťujúcich plynov (NOx) a pevných častíc vo výfukových plynoch. V predchádzajúcich číslach časopisu LAVEX info sme už informovali o včasnom a serióznom prístupe konštruktérov firmy Kässbohrer



Prvé informácie o technológii SCR v PistenBully 600 W



Krása na Slovensku

rer k tejto problematike. Teraz sa pre všetkých záujemcov naskytla jedinečná príležitosť overiť si publikované informácie v praxi po skúsenostiach z prvej zimnej sezóny. Aby nedošlo k skresľovaniu informácií, nechali sme porozprávať o svojich praktických skúsenostiach jedného z najskúsenejších vodičov v lyžiarskom stredisku Tatranská Lomnica – Lomnické sedlo Richarda Drzwieckého. Po úvodných slovách o princípe vozidla PistenBully 600 W s technológiou SCR, v ktorých, po skúsenostiach aj s vozidlá-

mi iných výrobcov, nešetril objektívnou kritikou, vyzdvihol vysoké kvality práve tohto vozidla: hlavne zvýšenie výkonu pri znížení spotreby (približne o 10 % pri znížení spotreby asi 7 %), jednoduchosť ovládania, vyššiu silu v ťahu lana, výbornú manévrovaciu schopnosť a účinnosť vozidla pri práci na lane v kritických miestach okolo kotviaceho bodu. „Stačí zavesiť sa lanom na kotviaci bod a potom sa už sústrediť iba na prácu s radlicou a frézou,“ povedal. Ďalej pochválil obrovskú tlačiacu silu oproti

iným vozidlám a možnosť automatického predvolenia si rôzneho prednastavenia frézy pri rôznych druhoch snehu (ľahký prachový, ťažký mokrý, ľadový, technický). Pritom systém vozidla s AdBlue vodiča „obťažuje“ len minimálne. Stačí pri každom tankovaní nafty doplniť aj prevádzkovú látku AdBlue. Prax ukázala, že v podmienkach lyžiarskeho strediska v Tatranskej Lomnici je spotreba tejto látky menej ako 10 % zo spotrebovanej nafty. Náklady sa vrátia na zvýšenom výkone vozidla a nižšej spotrebe nafty. V druhej odbornej diskusii sa naši obchodní priatelia živo zaujímali i o najdrobnejšie detaily. Prakticky zo všetkých bolo cítiť dôveru k firme Kässbohrer, ktorej filozofiou nie je len vyrobiť a predať, ale neustále sa komplexne starať o svojho zákazníka. Či už je to v oblasti lepšieho využívania vozidiel, zlepšenia kontrol a prehliadok vozidiel, možností a schopností servisu alebo aj v informovaní o novinkách, ktoré firma Kässbohrer pripravila a pripravuje do ďalšej sezóny. Preto sa už všetci tešili na ďalšie najbližšie spoločné stretnutia. A najbližšie to bolo priamo vo firme Kässbohrer v Laupheime 14. mája na 5. PistenBully AfterWork Party 2014.

Richard Pilník
Termont, s. r. o.

Kto tvrdo pracuje, môže sa aj zabávať

Čestní víťazi na 5. PistenBully AfterWork Party – 13. – 15. mája 2014

Aj piate vydanie medzičasom už legendárnej AfterWork Party vo firme Kässbohrer pritiahlo na konci sezóny do firemnej centrál v Laupheime znovu zákazníkov z celého sveta.

Viac ako 1 300 zákazníkov z 24 krajín sa znovu zúčastnilo na tejto fantastickej akcii aj napriek veľmi dlhej ceste. Hostia z USA, Islandu a Škótska boli na na listine návštevníkov z najviac vzdialených krajín. Samozrejme, nenechali si ujsť príležitosť zúčastniť sa na úžasnom zimno-letnom

biatlonovom preteku. Ako vždy, víťazi súťažte bezplatne získajú na 4 týždne vozidlo PistenBully s možnosťou plného využitia v stredisku.

Najväčší nápor, a tým aj nový rekord bol zaznamenaný v druhý, ten „náš“ deň. Až 73 družstiev vyštartovalo v stredu na športový súboj s hlavnou myšlienkou – zvíťaziť. A dali do toho všetko. Celkovým víťazom za všetky tri dni sa tentoraz v kategórii účastníkov zo zjazdových stredísk stalo družstvo Saastal Bargbahnen AG zo Švajčiarska a v kategórii bežeckých lyžiarskych stredísk Bauhof Hindeland z Allgäu z Nemecka. Účastníci zo Slovenska aj tento rok potvrdili svoju vysokú športovú angažova-



Plný Kässbohrer dom sa zabáva



Slovenská skupina pred prehliadkou montáže PistenBully

nost. Zúčastnilo sa nás celkovo 54 – plný autobus a jedno osobné auto – celkom z 25 lyžiarskych stredísk. Naša účasť na biatlone bola skutočne vysoká. Takmer polovica účastníkov vytvorila 12 pretekárskych dvojíc, ktoré sa napriek silnej konkurencii umiestnili vcelku veľmi dobre. Dvojica Michal Kupčo a Peter Staroň z lyžiarskeho strediska Jasná-Záhradky v našom dni suverénne vyhrala pretek s náskokom viac ako 5 sekúnd pred v poradí druhým družstvom z Poľska. V prvej desiatke sme mali v tento deň až štyri družstvá – 5. v poradí boli Ján Urban a Rastislav Košo z Jasnej-Kolieska, 7. miesto obsadila zmiešaná dvojica Maroš Brzák z Jasenskej doliny a Pavol Lipták z Veľkej Rače a na 9. mieste prekvapujúco skončili termontácky mechanici Tomáš a Ľuboš Kollárovci. Morálnymi víťazmi boli aj Dušan Šimko z Drienice a Ľubo Cintuľa z Litmanovej, ktorí pretekali v slovenských krojoch a v tomto zmysle vlastne porazili všetkých...

Je skutočne veľkým potešením, že naši pretekári obsadili z celkového počtu 73 družstiev nie horšie ako 28. miesto, pričom porazili družstvá z Talianska a Nemecka,



Tri, dva, jeden, štart – zvíťazíme!

ktoré mali určite lepšie snehové podmienky na prípravu. V celkovom poradí za tri súťažné dni obsadili naši víťazi Michal Kupčo a Peter Staroň krásne 6. miesto, čo len zvýrazňuje ich vysokú športovú úroveň. Touto formou sa ešte raz chceme všetkým pretekárom zo Slovenska poďakovať za vzornú športovú reprezentáciu nielen svojich lyžiarskych stredísk. Okrem športu a zábavy si všetci účastníci mohli prezrieť výrobu vozidiel PistenBully. Pri prehliadke, ktorou nás sprevádzala všetkým dobre známa pani Susanne Polak, sme dostali vysvetlenie o celom výrobnom postupe vozidla – od kontroly nakupovaných dielov cez špecifikáciu výroby kabín a pásov, jednotlivé montážne taktiky až po zábehovú a výstupnú kontrolu vozidla pred expedíciou konečnému zákazníkovi. V rámci prehliadky závodu nám boli poskytnuté tiež nové informácie o satelitnom systéme SnowSat. Odborník z tejto oblasti Tobias Kirsamer vysvetlil celkovú koncepciu systému od návrhu cez výstavbu a spôsob prevádzkovania. K dispozícii boli veľmi názorné videá.

V ponuke bol tiež veľký výber ojazdených vozidiel vo všetkých kategóriách – Econo-



Naši víťazi – Michal a Peťo z Jasnej

my, Standard, Premium a pri PistenBully 600 aj Select. Viaceré z týchto vozidiel zmenili v priebehu tých dní majiteľov. Ďalšou zaujímavou ponukou zo strany firmy bola letná akcia predaja vybraných náhradných dielov a ponuka mnohých užitočných informácií o prevádzke a servise vozidiel PistenBully. Vyvrcholením „pracovnej časti dňa“ bolo ocenenie najlepších pretekárov, večera a spoločná zábava. Chutné jedlo, dobré nápoje, ale hlavne výborný program urobili svoje. Spestrením bol žonglér s vysokou úrovňou svojich vystúpení. Kvalitná kapela zodvihla všetkých do tanca nielen na parket, ale postupne aj na lavice, ba aj stoly, ktoré akoby zázrakom vydržali všetky tanečné kreácie, v ktorých aktívne excelovali aj slovenskí tanečníci. Ale veď to je zmysel PistenBully AfterWork Party – po kvalitnej práci kvalitná zábava. Preto – vďaka Kässbohrer!

Kto tvrdo pracuje, môže sa aj zabávať! Už teraz sa tešíme na ďalšiu spoločnú 6. PistenBully AfterWork Party v Laupheime!

Dušan Mikloš
Termont, s. r. o.



Absolútne Slovensko v Kässbohreri

Otázky, výzvy, riešenia; trendy a inovácie

Zmena a pohyb:

Dve slová, ktoré neoddeliteľne súvisia. Zmeny dávajú veci do pohybu a naopak začiatok pohybu nejakej veci nenecháva svoje okolie bezo zmeny.

V bežnom živote to najviac vnímame pri politických rošádach po voľbách, nad čím začíname už pomaly rezignovane mávať rukou. No reálnu silu týchto súvislostí nám najviac ukazuje a ukázala práve príroda, ku ktorej máme všetci, najmä tí pracujúci a podnikajúci v horskom prostredí, prístupovať s pokorou a úctou. Nedávne udalosti vo Vrátnej doline sú pre nás v tomto zmysle veľavravným mementom. Rôzne zmeny dali do pohybu mnohé veci aj v skupine MND Group. Tieto zmeny nemožno všetky rozpisovať v tomto článku, to ani nie je našim cieľom. V tomto čísle predstavíme hlavné zmeny v oblasti vetvy Lanové dráhy a čitateľom vnesieme trochu viac svetla do toho, čo vlastne skratka MND znamená a čo predstavuje.

LST ropeway:

Nemecký výrobca lanových dráh a dopravných pásov LST ropeway prešiel v posledných dvoch rokoch veľmi krušným obdobím. Prechod pod správu MND Group a mnohé organizačné zmeny tak na personálnej úrovni, ako aj vo výrobnno-vývojovej a finančnej sfére mali

pre niektorých klientov neočakávaný dosah, no v priebehu zimnej sezóny a bezprostredne po nej sa ťažkosti podarilo úspešne zvládnuť. Žiadny firemný prerod nie je jednoduchý a úplne bezproblémový, a to môže myslieť potvrdiť každý, kto takú zásadnú zmenu zažil na vlastnej koži.

Hlavné zásadné zmeny v LST ropeway sú tieto:

A) Riadenie LST ropeway sa presunulo do Francúzska, kde je šéfom oddelenia obchodu a marketingu Marc Hutter (človek s bohatými skúsenosťami v oblasti riadenia spoločností vyrábajúcich horské technológie) a vedúcim oddelenia technickej divízie Ludovic Bibollet-Ruche, expert na špeciálne lanové dráhy (bývalý technický a prevádzkový riaditeľ strediska Tignes a bývalý šéf divízie špeciálnych lanových dráh skupiny POMA). Táto dvojica má už za sebou prvé rokovania s potenciálnymi zákazníkmi na území spadajúcom pod sféru MND Eastern Europe, s. r. o. Bývalý riaditeľ LST Peter Glasl bol menovaný za zodpovedného pre výrobný podnik LST GmbH.



B) Do plnej prevádzky sa odovzdali nové výrobné priestory: Francúzsko: pre lanové dráhy výrobné haly v Sainte Helene du Lac a v Montmélian. Nemecko: pre dopravníkové pásy pre lyžiarov nové výrobné priestory v Bad Tolz.

C) LST ropeway sa stalo súčasťou vetvy Lanové dráhy v rámci MND group, kde úzko a prepojene spolupracuje s asociovanými spoločnosťami: ER2i Montagne (inžiniering, vývoj, konštrukcia, špeciálne lanové dráhy), Cabeline (lanová doprava v mestskom prostredí), ETS (projekcia, predmontáž a montáž na mieste), GRC TEC (výroba komponentov lanových dráh)

Pre existujúcich a potenciálnych zákazníkov LST sa tak otvára nová perspektíva a súčasne so zvýšením konkurenčného prostredia je poskytnutá zákazníkovi možnosť väčšieho výberu spomedzi existujúcich výrobcov horských technológií. Nezanedbateľný vplyv má aj ponuka viacerých služieb pod jednou strechou, čo zákazník MND group môže naplno využiť.



MND:

Ak hovoríme o zmenách, potom je potrebné povedať aj o tom, čo zostalo nezmenené, a pripomenúť, resp. objasniť čitateľom, ako to s MND vlastne je. MND je zaužívaná skratka názvu spoločnosti Montagne Neige et Developpement, čo v slovenskom preklade znamená: Hory, sneh a vývoj/rozvoj. MND teda nepredstavuje nijaký konkrétny produkt alebo konkrétnu službu s názvom MND. Ide o označenie spoločnosti zastrešujúcej výrobné a distribučné spoločnosti v rámci skupiny. Tieto výrobné a distribučné spoločnosti môžu fúzovať a meniť svoje názvy, svoje portfólio, môžu do skupiny prichádzať, vznikať a zanikať. Z toho hľadiska je logom MND symbol zemegule s farebnými poludníkmi, predstavujúci medzinárodný rozmer spoločnosti (zemegule) a pestrosť portfóliovej palety ponúkaných produktov a služieb s využiteľnosťou v celosvetovom meradle vo všetkých zemepisných šírkach (farebné poludníky).

Aktuálne (august 2014):

A) MND je produktovo rozčlenená na 4 vetvy, ktoré reprezentujú globálnu ponuku skupiny MND group:

- Vetva: BEZPEČNOSŤ – zahŕňa MBS (bezpečnosť zjazdových tratí – www.mbs.fr), TAS (protiavalínové systémy a ochrana pred padaním skál – www.tas.fr), ETS (realizácia a montáž bezpečnostných systémov – www.ets.fr).



- Vetva VOLNOČASOVÉ AKTIVITY – zahŕňa TECHFUN (široké portfólio letných a zimných voľnočasových aktivít – www.tech-fun.com).
- Vetva TECHNICKÉ ZASNEŽOVANIE – zahŕňa SUFAG (www.sufag.com).
- Vetva LANOVÁ DOPRAVA – zahŕňa LST (lanové dráhy, lyžiarske vleky a dopravníkové pásy – www.lst-ropeway.com), Cabeline (lanová doprava v mestskom prostredí – www.mnd-group.com/en/cabline) a GRC TEC (výroba).

B) Výrobnno-organizačná štruktúra MND: MND disponuje 5 výrobnými miestami v Európe (Francúzsko, Nemecko a Švédsko), má 8 dcérskych zahraničných distribučných spoločností a 50 distribútorov po celom svete. MND Group ráta na 325 spolupracovníkov a približne 3 000 zákazníkov v 49 krajinách sveta.



Bližšie informácie vám radi poskytneme v sídle dcérskej spoločnosti MND Group: MND Eastern Europe, s. r. o. v Poprade alebo na nasledujúcich kontaktoch:

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

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

Text a foto:
Mgr. Róbert Hilovský

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



Vďaka automatickému systému zasnežovania môžete zasnežovať na maximálny výkon pri minimálnych nákladoch

Firma Supersnow ponúka centralizovaný riadiaci systém zasnežovania, špeciálne vyprojektovaný podľa potreby každého klienta. Systém je navrhnutý na obsluhu automatických snežných kanónov a riadenie čerpacích staníc. Výrazne uľahčuje prevádzku automatizovaného zasnežovacieho systému. Hlavný počítač ukazuje aktuálne hodnoty zo snežných kanónov a čerpacích staníc, zobrazuje parametre znečistenia filtra, informácie o problémoch. Je to skutočný mozog celého zasnežovacieho systému.

Skladba automatizovaného systému zasnežovania:

- centrálny počítač s programom a vizualizáciou systému,
- automatické koncové zariadenia (snežné kanóny, lanze),
- automatické čerpacie stanice,
- diaľkové ovládače (pilóty),
- komunikácia medzi jednotlivými celkami systému (čerpacie stanice – koncové zariadenia, meteo atď.).

Jasný, transparentný a jednoduchý systém na obsluhu umožní každému prevádzkovateľovi rýchlo pochopiť princípy jeho fungovania. Väčšina zariadení pracuje v ťažkých podmienkach (mráz, voda, ľad), ktoré sú niekedy príčinou ich nesprávneho fungovania. Monitorovanie parametrov eliminuje potrebu presunu medzi jednotlivými zariadeniami a umožňuje nám rýchlo reagovať v prípade neočakávaných udalostí (porucha, zmena podmienok atď.).

Pri rozhodovaní o prevádzke zariadení systém zbavuje prevádzkovateľa niekto-



rých povinností, ktoré výrazne vplyvajú na účinnosť procesu výroby snehu. Systém automaticky zapína automatické snežné kanóny a reguluje ich prácu vo vhodných intervaloch a v poradí stanovenom prevádzkovateľom. Systém môže takisto v pohotovosti čakať na vhodné poveternostné podmienky a v čase, keď tieto podmienky nastanú, uvedie systém do prevádzky.

Snowmatic automaticky optimalizuje vstupný tlak do koncových zariadení v závislosti od ich rozmiestnenia na zjazdovke. To umožňuje snežným kanónom pracovať s maximálnou účinnosťou. Tento systém má pamäťovú databázu kompletných odberných miest na svahu. Archivované údaje zahŕňajú teploty, prietoky vody, tlaky, vypnutie, prípadne poruchy systému a ich výstupy sú prezentované vo forme tabuliek a grafov. To umožňuje urobiť celkovú analýzu vykonávaných činností v priebehu sezóny. Vďaka tomu môže byť nová sezóna ešte viac efektívna.

Rýchla reakcia na poruchy systému
Prevádzkovateľ v čase, keď dôjde k nejakej poruche alebo odchýlke od normálnej prevádzky, je okamžite informovaný.

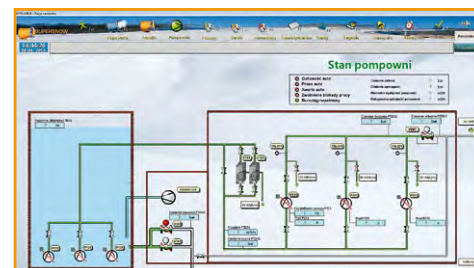
To umožňuje obsluhu každé upozornenie prípadne poruchu veľmi rýchlo zhodnotiť a následne odstrániť.

Riadenie zasnežovania z každého miesta

Na automatický zasnežovací systém sa môžete pripojiť aj pomocou internetu a bez problémov sa dá riadiť činnosť na svahu odkiaľkoľvek. Súčasť systému je tiež bezdrôtové diaľkové ovládanie (pilót). Pomocou ovládača môžete zmeniť parametre zariadenia a ich pozície.

Úspory

Automatický systém zasnežovania vám zníži náklady spojené s elektrickou energiou, vodou a takisto s počtom pracovníkov potrebných na obsluhu. Ušetrený čas a energia úzko súvisia s poveternostnými podmienkami. Je ťažké predstaviť všeobecné informácie. Tie môžu byť vyčíslené iba v konkrétnych prípadoch. Pri častých zmenách poveternostných podmienok (niekoľkokrát sa meniace teploty, smer vetra) môžu byť úspory aj oveľa väčšie. Na obsluhujúcom personáli pri automatizovanom systéme možno zredukovať počet až o 70 %.



TF 10 a Rubis Evo: Jednotky na trhu

Od uvedenia ventilátorového dela TF10 na trh uplynuli len dva roky. Po dvoch zasnežovacích sezónach dokazovalo snehové delo svoje kvality v rôznych lyžiarskych strediskách po celom svete. Aj energeticky efektívne snežné tyče Rubis Evolution dokazujú, že sa im nič nevyrovná. Oba produkty sú výsledkom starostlivého výskumu v oblasti efektivity.

TF10 je nielen jedným z najsilnejších ventilátorových diel na trhu, ale vyznačuje sa predovšetkým svojou vysokou účinnosťou: 24 dýz typu Quadri jeta 8 nukleátorov zabezpečujú vysoký snehový výkon. Možné regulačné stupne poskytnú konštantnú vysokú kvalitu snehu aj pri hraničných teplotách. Vďaka ventilovému bloku je ovládanie jednoduché a plynulé. Výkon zariadení aj pri hraničných teplotách je impozantný. Výkon a účinnosť však nie sú jedinými výhodami TF10: so vstavaným motorom s 1500 obrátkami/min je oveľa tichší ako iné modely a vďaka nízkej frekvencii hluku sú zvukové emisie vnímané ako menej obťažujúce. Táto výhoda je

obzvlášť užitočná v blízkosti obytných alebo ekologicky chránených oblastí. Spätná väzba od zákazníkov je veľmi pozitívna: v USA bola TF10 predstavená v roku 2013. Buck Boley, manažér zodpovedný za zasnežovanie v lyžiarskom stredisku Alta (USA), vyjadril svoju spokojnosť: „TF10 od jej uvedenia do prevádzky vlni v októbri zasnežila našu lyžiarsku zjazdovku dokonale. Okrem jej výkonu sme boli prekvapení aj nízkou frekvenciou zvuku.“ Luke Stratford, zodpovedný za stredisko Yellowstone Club v Montane (USA), tiež vyjadril svoju

spokojnosť nad strojom: „TF10 bola veľmi užitočná na širokých zjazdovkách a zjazdovkách, ktoré vyžadujú viac snehu. Je to nielen vďaka jeho vysokému výkonu, ale aj ďalekému dostrelu snehu.“

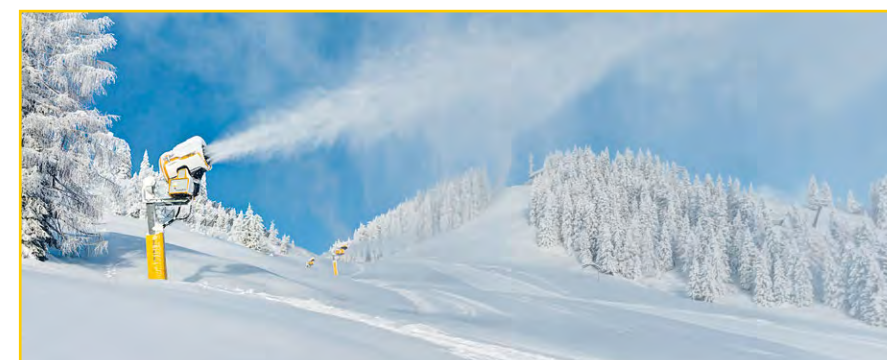
Takisto snežné tyče Rubis Evolution presvedčili v lyžiarskych strediskách po celom svete. So snehovými zariadeniami možno dosiahnuť pri rôznych poveternostných podmienkach optimálny výkon. Vzhľadom na ich nízku spotrebu vzduchu (priemerne 25 Nm³/h) Rubis Evo potrebuje menej energie, rovnako ako pri nových a tiež aj pri optimalizovaných systémoch. Vďaka ich jedinečnému tvaru hlavy nenamrza ani pri nízkych teplotách. Úzky uhol striekania zaisťuje rozptýľ, keď Rubis Evolution možno použiť tak na široké, ako aj úzke zjazdovky. Svojimi nízkymi frekvenciami hluku sa najlepšie hodí na použitie v blízkosti obytných oblastí. Okrem toho snežná tyč je jednoduchá na montáž, zabezpečuje vysokú prevádzkovú spoľahlivosť a nepotrebuje častú údržbu.



Vo Wintergreen (Virginia) na východnom pobreží Spojených štátov potvrdil zasnežovač Jay Roberts, že zavedenie snežnej tyče Rubis Evo v tomto stredisku malo rovnaké pozitívne účinky ako automatizácia celého systému pred rokmi. „Neviedli by sme sa jej vzdať,“ tvrdí J. Roberts. Podobnú spokojnosť prejavili mnohí ďalší prevádzkovatelia, ako napr. v Courchevel (FRA): „Medzi snehovými delami v našom systéme ponúkajú najlepší výkon snežné tyče Rubis Evo. Rôzne typy Rubis Evo sú ideálne pre naše rôzne typy zjazdoviek,“ hovorí vedúci prevádzky Thomas Thor Jessen.



TECHNO LPIN®
snow experts



Okno do sveta priamo u vás doma

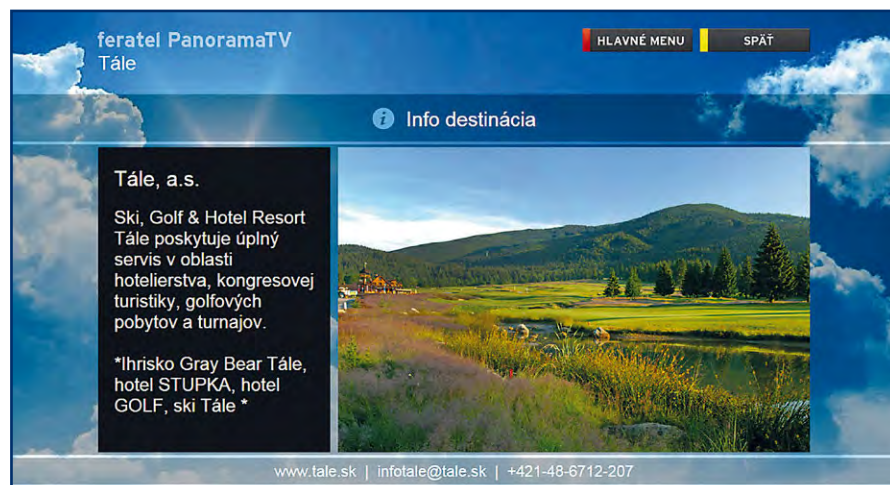
Pokiaľ ide o vytváranie emócií a prezentáciu destinácie v tom najlepšom svetle, feratel Panorama TV je vhodný nástroj na úspešný marketing. Živé kamerové zábery sú veľmi populárne nielen u televíznych divákov a používateľov počítačov, notebookov či mobilných zariadení, ale aj u tých, ktorí pri hľadaní dovolenkovej destinácie radi objavujú perfektné zjazdovky, slnečné kúpaliská a aquaparky alebo vyhľadávajú bzučanie mestského života. A presne to feratel PanoramaTV aplikácia ponúka. Spojenie živých záberov z lokality a silnej marketingovej stratégie v podobe sekcie destinácia.

Panoramatické zábery, ktoré sú aktuálne vysielané v tejto aplikácii, sú zachytávané otočnou kamerou, špeciálne vyvinutou na tento cieľ. Spolu so zhromažďovanými informáciami o počasí, ako je teplota, vlhkosť a rýchlosť vetra, je tiež možné vložiť do aplikácie ďalšie informácie, a to do sekcie destinácia – webstránku, ponuky a eventy, videá a pod. Každá destinácia dostane do sekcie destinácia, kde sa nachádzajú videá, fotografie, eventy, a pod., vlastný administrátorský prístup, ktorý zabezpečí, že informácie v sekcii destinácia môžu byť aktualizované alebo obmieňané kedykoľvek.

Výkon média – nám na tom záleží

Ponúkame vám potrebné know-how a state-of-the-art technológiu na prezentáciu perfektného panoramatického videa a zabezpečujeme aj unikátnu distribučnú sieť zahŕňajúcu televíziu, on-line a mobilné kanály. Feratel Panorama TV zaručuje nový štandard v oblasti marketingu: iba jeden nástroj potrebný na zasiahanie oboch cieľových skupín – tej, ktorá vyhľadáva nové médiá, a tej, ktorá zostáva verná tradičným informačným metódam. Živé zábery a údaje o destinácii alebo predpoveď počasia sú najdôležitejším obsahom turistických internetových stránok, ale sú tiež veľmi populárne u televíznych divákov. Panorama obrázky sú nevyhnutné pre úspešný marketing v oblasti cestovného

ruchu. To je dôvod, prečo mnoho európskych destinácií úspešne predviedlo svoje regióny s panoramatickými kamerami – doplnenými fantastickým výhľadom, aktuálnymi údajmi o počasí a ďalšími užitočnými informáciami.



Feratel PanoramaTV si môžete na smartphone stiahnuť cez:

- <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.intermaps.feratelpanoramav>
- <https://itunes.apple.com/us/app/feratel-panorama-tv/id722893154?mt=8>
- a na Smart televízor cez tlačidlo Smart Hub -> **Samsung Apps** -> Informácie -> feratel Panorama TV -> Preziať



SKÚTRE EŠTE VÝHODNEJŠIE

ZĽAVY OD 700€ DO 1000€

Splátkový kalendár podľa dohody

Pri prevzatí skútra platba iba DPH (20%)

záruka 30 mesiacov

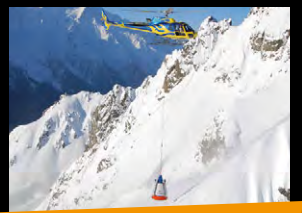
ARCTIC CAT
SHARE OUR PASSION™

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

AUTO RASTER

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

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




SAFETY

LEISURE

SKI LIFTS

SNOWMAKING

MND GROUP
One partner, many solutions

Developing and designing innovative solutions for mountainous areas

MBS Mountain Innovation and Safety Design

NAS Natural Hazards Control Solutions

HS ENTREPRISE DE TRAVAUX SPÉCIAUX

techfun

LST ropeway systems

SUFAG WE KNOW SNOW

MND - Parc d'Activités ALPESPACE - 74 Voie Magellan - 73800 SAINTE HELENE DU LAC - FRANCE - Tél. : +33 (0)4 79 65 08 90 - Fax : +33 (0)4 79 65 08 91 - contact@mnd-group.com - www.mnd-group.com



automatic
700



Zasnežuj s elitou - Supersnow 700A

www.supersnow.eu

