## Как готовят трассы: взгляд за сцену

Когда одни после долгого дня оставляют горнолыжное снаряжение в шкафчиках для хранения, для других начинается рабочий день. Из опыта подготовки трасс.

Когда горнолыжники и сноубордисты после долгого дня оставляют свое снаряжение в шкафчиках для хранения, для сотрудников службы обслуживания трасс начинается рабочий день. Ратраки выезжают из гаражей и из ухабистой разбитой трассы снова делают идеально ровный спуск. Но все же, как именно подготавливают трассы? Рассказывает Райнхард Первайн (Reinhard Perwein) из компании «Канатные дороги Цаухензее» (Zauchensee Liftgesellschaft).

## Так подготавливают трассы

Регион катания Цаухензее/Флахаувинкль (Zauchensee/Flachauwinkl) является излюбленным местом для катания на горных лыжах в Зальцбургском крае и одновременно одним из самых высокогорных курортов. Два метра снега вплоть до апреля – совсем не редкость в Цаухензее, где снег гарантирован. Совсем нелегкий регион для службы обслуживания трасс, которая каждый день должна готовить более 65 км спусков. «Наши водители снегоуплотнителей начинают подготовку трасс после закрытия канатной дороги в 16:15 и в нормальный день, когда не идет снег, требуется времени примерно до 23:00», – рассказывает руководитель службы Райнхард Первайн из компании «Подъемники Цаухензее». «Ежедневно задействовано 10 снегоуплотнителей, из них три с лебедкой». По сравнению с самыми крупными регионами катания Австрии это, скорее, мало. Например, в Ишгле парк ратраков насчитывает 36 машин, но в Цаухензее во главу угла ставят хорошую организацию.

## Трудное испытание: тайм-менеджмент

«Во время подготовки мы делим трассы на участки, при этом каждый водитель самостоятельно готовит несколько участков. Способ движения снегоуплотнителей напоминает стрижку газонов», – объясняет Первайн. Это означает, что ратраки проходят по склонам полосами. «Передний щит разглаживает неровности, а задняя фреза предназначена для равномерной обработки снега. Снег должен отстояться около восьми часов, чтобы на следующий день получилась оптимальная трасса». Этим Первайн объясняет, почему подготовка трасс не заканчивается, например, прямо перед открытием подъемников.

«Самое трудное испытание при подготовке трасс – это тайм-менеджмент, – говорит Первайн. – Прежде всего, если рано утром начинает идти снег». В этом случае подготовленные спуски больше не могут дать адекватную осадку, и качество быстро падает. Использование ратраков в то время, как по склонам катаются лыжники, невозможно: это запрещено правилами техники безопасности при работе на снегоуплотнителях.

## Производство снега: много труда для удовольствия гостей

Второй по значимости круг задач службы обслуживания трасс стремительно расширялся последние два десятилетия. Речь идет о производстве снега. Благодаря снежной гарантии в Цаухензее эта тема не стоит так остро, как в других регионах, но цифры все равно производят впечатление: 140 снежных пушек, 384 разъема для подключения пушек, 42 километра трубопроводной сети, пять насосных станций, восемь шахт затвора и одна охладительная башня установлены в горнолыжной области. 5 200 000 кВт требуется ежегодно на курорте Цаухензее для эксплуатации подъемников и канатных дорог, а также системы искусственного оснежения – это примерно столько же, сколько расходуют 2000 небольших домохозяйств. 250 000 литров топлива необходимо для поддержания работы. Таким образом, получение такого количества энергии и воды является постоянным предметом обсуждения в компании «Подъемники Цаухензее». «Мы запасаем воду для генерации снега ранней весной во время таяния снегов, перекачивая ее из промежуточных водохранилищ в наше водохранилище годичного регулирования – озеро Зеекар (Seekarsee) на высоте 1960 метров над уровнем моря. Его объем составляет 485 000 м³. С точки зрения энергетики такое большое водохранилище очень выгодно, так как при оснежении зимой вода в генераторы снега большей частью попадает под воздействием гравитации», – объясняет Первайн.

## Конец сезона: что теперь?

«Весь материал, обеспечивающих безопасность, например, защитные подстилы, защитные сетки, маркировка трасс и тому подобное сразу по окончании сезона разбирается, чистится, при необходимости ремонтируется и помещается на склад до начала нового сезона», – рассказывает Первайн. Дальнейшая «разборка трасс» происходит за счет естественного таяния снега. «А дальше, после таяния снега, наши сотрудники проходят по трассам и спускам и убирают их. Затем устанавливаются заборы для предстоящего сезона выгула скота на высокогорных пастбищах». А чем же занимаются летом трудолюбивые сотрудники службы обслуживания трасс? Становятся безработными? «Конечно, нет, – утверждает Первайн. – Наши водители снегоуплотнителей и специалисты системы оснежения большей частью являются круглогодичными сотрудниками и заняты возможной модернизацией системы оснежения и участков трасс. Перед сотрудниками, обслуживающими подъемники, летом также стоит много задач, например, осмотр канатных дорог и подъемников, ремонт зданий, осмотр снегоуплотнителей, системы оснежения, уборка трасс и поддержание сети тропинок». Таким образом, обслуживание трасс представляет собой круглогодичный процесс.