



Letecká amatérska asociácia Slovenskej republiky
Framborská 58, 010 01 Žilina

SPRÁVA HLAVNÉHO TECHNIKA

(prednesená delegátom konferencie LAA SR dňa 26.11.2011 v Žiline)

OBSAH:

- I. Vyhodnotenie plnenia navrhnutých hlavných smerov vývoja LAA SR po konferencií delegátov konanej dňa 12.3.2011 v Žiline
- II. Prehľad nedostatkov zistených v prevádzke LŠZ (rok 2011, do 15.11.2011)
- III. Stav techniky – počty – rok 2011
- IV. Prehľad výkonov technikov – 1.1.2011-15.11.2011
- V. Krátky historický prehľad – oblasť techniky a technikov LAA SR od roku 1994

I. Vyhodnotenie plnenia navrhnutých hlavných smerov vývoja LAA SR po 12.3.2011 do 26.11.2011

Na predchádzajúcej konferencii delegátov konanej 12.3.2011 v Žiline bola podaná správa Hlavného technika Leteckej amatérskej asociácie Slovenskej republiky (ďalej len HT LAA SR).

V jej závere boli navrhnuté hlavné smery vývoja LAA SR v oblasti výkonu odborných činností podľa Poverenia vydaného pre LAA SR Leteckým úradom SR (ďalej len LÚ SR). Boli navrhnuté tieto hlavné smery vývoja na roky 2011-2013 pre oblasť techniky:

1. Pokračovať v dôslednom plnení Poverenia 2/2009-P v oblasti letovej spôsobilosti lietajúcich športových zariadení.
2. Pri plnení Poverenia sa v maximálnej možnej miere zamerať na zabezpečenie primeranej úrovne bezpečnosti letovej prevádzky v oblasti dodržiavania pravidiel letovej spôsobilosti lietajúcich športových zariadení.
3. Vypracovať jednoznačné podmienky pre uznanie lietajúceho športového zariadenia určeného pre výcvik pre všetky druhy LŠZ v LAA SR.
4. Zvýšiť kvalitu činnosti technikov určených pre činnosť vo výcvikových strediskách.
5. Zvýšiť kvalitu výkonu činnosti technikov zväzov LAA SR.
6. Riešiť obsadenie funkcie Technik zväzu Padákového bezmotorového lietania.
7. Vypracovať systém a zabezpečiť zverejnenie evidencie techniky na internetovej stránke LAA SR.
8. Zaktualizovať internetovú stránku LAA SR – časť Správa LŠZ a zabezpečovať jej dôslednú aktualizáciu.
9. Zabezpečiť premiestnenie písomnej agendy HT LAA SR do sídla LAA SR.
10. Zabezpečiť zvýšené úsilie HT, Technikov zväzov a technikov LAA SR pre dosiahnutie uzatvorenia zmluvy s LÚ SR pre finančné zabezpečenie výkonu odborných činností LAA SR.

Plnenie:

1)

Vydané Poverenie 2/2009-P je platné a doposiaľ nebolo zmenené aj keď Letecký úrad Slovenskej republiky (ďalej len LÚ SR) deklaroval snahu o zmenu tohto Poverenia. LÚ SR aj napriek splneniu jeho požiadavky dodania návrhu tohto Poverenia zo strany LAA SR do dnešného dňa nevydal iné Poverenie pre LAA SR. Nevydal ani zmluvu medzi LAA SR a LÚ SR o finančnom zabezpečení plnenia úloh Poverenia 2/2009-P, ktoré mohlo byť umožnené na základe čl. III., ods. (5) Poverenia 2/2009-P. LAA SR – sekcia HT plní teda úlohy Poverenia, čo je v podstate výkon štátnej správy v oblasti naplnenia ustanovení Leteckého zákona SR v súvislosti s lietajúcimi športovými zariadeniami vybraných druhov – ZK, PK, MZK, MPK, bez akejkoľvek finančnej náhrady zo strany štátu – Leteckého úradu SR. Výkon odborných činností – jeho kvantita značne narástla. Je to prejavom zodpovedného prístupu členov LAA SR k legalizácii svojho lietania získaním preukazu letovej spôsobilosti – technického preukazu na svoje LŠZ. Konkrétne počty výkonov sú uvedené v časti 4 a 5 tejto správy – počty preukazov a výkony technikov. Finančne ohodnotený za výkon týchto odborných činností je len Hlavný technik LAA SR a to len zo zdrojov LAA SR na základe dohody o vykonaní práce podľa rozhodnutí prezídia LAA SR. Pri jednaniach s LÚ SR som upozorňoval na stav kedy pri dlhodobom finančnom nezabezpečení výkonov týchto odborných činností môže byť ohrozená kvalita bezpečnosti letovej prevádzky, vzhľadom k nemožnosti hlavne výkonu dozoru nad stavbou a prevádzkou LŠZ. Do tejto činnosti musia byť zapojení minimálne technici

jednotlivých zväzov, ktorí by mali byť tak isto finančne v primeranej miere zabezpečení k výkonu týchto činností a to zo strany štátu, pretože vlastne plnia úlohy štátu.

LAA SR – Sekcia Hlavného Technika teda plní úlohy Poverenia 2/2009-P v rámci svojich možností, tak aby boli zabezpečené všetky požiadavky Poverenia vydaného LÚ SR.

K avízovanej zmene Poverenia zo strany LÚ SR nedošlo. Odborné činnosti LAA SR vykonávané v zmysle Poverenia 2/2009-P sú od roku 2010 vrátane, vykonávané len na náklady LAA SR, teda bez žiadnej finančnej podpory štátu, ktorá sa v súčasnej dobe rieši Leteckým úradom SR.

V prípade vytvárania podmienok zo strany LÚ SR k finančnému zabezpečeniu odborných činností po stránke techniky doporučujem prezídiu (konferencií delegátov):

1) v prvom žiadať finančné zdroje pre výkon správy LŠZ od štátnych orgánov (LÚ SR) pre LAA SR ako organizáciu.

2) v prípade neposkytnutia financií ako pre organizáciu, navrhnúť štátnemu orgánu (LÚ SR) konkrétne funkcie LAA SR – oblasť techniky na poskytnutie financií a to minimálne na tieto funkcie:

- HT LAA SR (Hlavný technik)
- TZ ZL (technik zväzu závesného lietania)
- TZ PL (technik zväzu padákového lietania)
- TZ MZL (technik zväzu motorového závesného lietania)
- TZ MPL (technik zväzu motorového padákového lietania)

2)

Počas obdobia od predchádzajúcej konferencie boli úlohy Poverenia plnené s primeranou úrovňou bezpečnosti letovej prevádzky v oblasti techniky kde neboli zaznamenané výrazne nedostatky. Stručný informatívny prehľad o nedostatkoch zistených v prevádzke za rok 2011 (do 15.11.2011) je podaný v bode II. tejto správy.

3)

HT LAA SR inicioval a vypracoval návrh požiadaviek pre LŠZ zaradené do výcviku. Pre vydanie oprávnenia k zriadeniu výcvikového strediska pre výcvik pilotov a rozšírenie kvalifikácií v zmysle Postupov pre výcvik je potrebné aj zaradenie konkrétnych LŠZ, na ktorých sa bude vykonávať výcvik v danom výcvikovom stredisku. Aby nedochádzalo k subjektívnemu rozhodovaniu o vhodnosti, či nevhodnosti daného LŠZ na výcvik, vznikla táto iniciatíva Hlavného technika, aby boli prijaté tieto požiadavky na výcvikové LŠZ a to pre všetky druhy LŠZ. Konečné rozhodnutie malo byť na odbornej komisii LAA SR stanovenej pre toto rozhodnutie. Tieto požiadavky by sa potom doplnili do Výcvikovej smernice jednotlivých druhov LŠZ, alebo by sa vydali ako vnútorné záväzné rozhodnutie HT LAA SR. Jediným zväzom kde nie sú uvedené požiadavky na výcvikové LŠZ vo výcvikovej osnove je zväz MZL – motorové rogalá. Konečné **znenie návrhu požiadaviek** bude známe po konečnom rozhodnutí odbornej komisie LAA SR v zložení RLP, HT, TZ, HIZ. Predložený návrh HT LAA SR prejednať do 4/2012.

4)

Kvalitu činnosti výkonu technikov vo výcvikových strediskách sa dá overovať podľa žiadostí podávaných k vydaniu/predĺženiu platnosti technických preukazov u LŠZ zaradených do výcviku. Tu je potrebné dodržať koordináciu RLP a HT pri vydávaní Oprávnení k zriadeniu výcvikového strediska a to pri zaradení alebo zmene LŠZ pre výcvik v danom výcvikovom stredisku. Finančným zabezpečením dozoru nad výkonom činnosti Poverenia sa dá zvyšovať kvalita výkonu týchto činností na základe praktického výkonu dozoru, zistení skutkového stavu a následného riešenia záverov dozoru. Výkon

tohto dozoru je bohužiaľ v súčasnej dobe finančne zo strany štátu nepodporený. Technici výcvikových stredísk však nemusia byť týmito financiami zo strany štátu obmedzovaní a môžu výkon dozoru vo výcvikovom stredisku riešiť v spolupráci s vedúcimi výcvikových stredísk. Technici výcvikových stredísk spravidla sú geograficky blízko týmto strediskám, takže sa nemusí predpokladať vysoký finančný nárok na cestovanie. Hlavným dôvodom zaradenia technikov do výcvikových stredísk je:

- Overovanie vhodnosti LŠZ na výcvik v danom výcvikovom stredisku a to najmä v období vydávania Oprávnenia k zriadeniu výcvikového strediska a v období prípadnej zmeny LŠZ v stredisku (zaradenie iného LŠZ) v období platnosti Oprávnenia k zriadeniu výcvikového strediska.
- Neplánovaná kontrola technického stavu (myslené kontroly technického stavu mimo kontrol, ktoré vykonávajú žiaci a inštruktori pri predletových a poletových prehliadkach) v priebehu používania LŠZ vo výcviku a ich odborná pomoc pri riešení nedostatkov v technickom stave LŠZ.

5)

Zvýšiť kvalitu výkonu činnosti technikov zväzov LAA SR sa zatiaľ nepodarilo naplniť podľa predstavy HT LAA SR. Na riešenie tejto otázky by boli vhodné osobné zasadania tejto skupiny. Z dôvodu finančných nárokov (minimálne cestovné) je toto zatiaľ problematické riešiť. Náhradou je potom komunikácia pomocou moderných prostriedkov – internet, Skype, telefón, elektronická pošta. Vhodným spôsobom do budúcnosti by však bola kombinácia osobných stretnutí a moderných spôsobov komunikácie. Chýba v tejto oblasti výraznejší podiel technikov zväzov pri výkone dozoru a to najmä dozoru mimo činnosti procesu riešenia žiadosti o vydanie alebo predĺženie platnosti technických preukazov. Presunutím tohto dozoru najmä do oblasti prevádzkovania LŠZ, by sa značne mohla zvýšiť kvalita činnosti Technikov zväzov a tým aj kvalita samotnej leteckej prevádzky. Chýbajúce finančné prostriedky napríklad na hradenie pracovných ciest na výkon dozoru však v súčasnosti neumožňujú plné využitie technikov zväzov.

6)

Na obsadenie funkcie technika zväzu Padákového lietania bol navrhnutý p. Bernát. Tento bude menovaný pre výkon tejto funkcie dňom 1.1.2012

7)

Hlavným dôvodom zverejnenia evidencie techniky LAA SR na našej stránke bude:

- Možnosť overenia platnosti technických preukazov pre organizátora leteckých súťaží a organizovaných akcií
- Možnosť overenia platnosti technických preukazov pri výkone dozoru a to pri neštandardných situáciách (pri kontrole prevádzkovateľa nie je schopný predložiť technický preukaz od LŠZ)

Zverejnená evidencia však bude zabezpečovať ochranu osobných údajov. Návrh obsahu zverejnených údajov evidencie bol zaslaný elektronickou poštou na LÚ SR na posúdenie dňa 22.8.2011.

Dňa 16.11.2011 je hlavným technikom LAA SR vypracovaná evidencia LAA SR podľa návrhu so stavom k 15.11.2011. Táto evidencia obsahuje minimálne osobné údaje (Meno a Priezvisko) a doporučujem túto evidenciu zverejniť na internetovej stránke LAA SR a pravidelne ju aktualizovať v intervale minimálne 1x za 30 dní. Kompletná evidencia bola v elektronickej pošte zaslaná na LÚ SR a HIZ a TZ dňa 18.11.2011. Evidenciu zverejniť na internetovej stránke LAA SR po rozhodnutí prezídia LAA SR.

8)

Stránka LAA SR – časť Správa LŠZ bola Hlavným technikom za oblasť technickej prevádzky aktualizovaná a je aktuálne doplňovaná a funkčná okrem informácie o odbornom personále (technici, inštruktori....), ktoré je však zatiaľ riešene náhradným spôsobom. Zoznam technikov zverejnený aj na hlavnej stránke LAA SR. Z dôvodu komplikácií, ktoré vznikajú zverejňovaním odborných informácií aj na hlavnej stránke LAA SR (zverejnenie formulárov a pod.), ktoré sa môžu stať neaktuálnymi doporučujem všetky odborné informácie týkajúce sa Správy LŠZ uverejňovať len v časti SPRÁVA LŠZ a dôležité informácie zvýrazniť na hlavnej stránke len upútavkou s odkazom na časť SPRÁVA LŠZ.

9)

Z písomnej agendy Hlavného technika bola do sídla LAA SR premiestnená evidencia Technikov LAA SR a časť Archívu LAA SR. V sídle LAA SR bude potrebné túto presúvanú písomnú dokumentáciu zabezpečiť v zmysle opatrení na ochranu osobných údajov cestou prezídia LAA SR. Ostatná písomná dokumentácia HT bude do sídla LAA SR postupne presunutá najneskoršie do 29.11. 2011.

Z tohto dôvodu bude potrebné od 1.1.2012 zasielať všetku poštu určenú pre Hlavného technika LAA SR na adresu sídla LAA SR – Framborská 58, 010 01 Žilina. Pošta zaslaná po 1.1.2012 na pracovisko HT, ktoré bolo akceptované LÚ SR – Prešov, Švábska 37, bude preposlaná na náklady LAA SR do sídla LAA SR.

10)

HT splnil všetky požiadavky LÚ SR k riešeniu Žiadosti LAA SR na zabezpečenie odborných činností LAA SR. (Žiadosť na finančné zabezpečenie, postupy výkonu odborných činností, návrh prípadného nového Poverenia)

Do dnešného dňa t.j. do 26.11.2011 nebol oznámený žiadny výsledok zo strany LÚ SR Žiadosti a návrhy sú zatiaľ v riešení LÚ SR. LÚ SR vykoná audit LAA SR v dňoch 30.11.2011 – 1.12.2011 so zameraním na plnenie podmienok stanovených v Poverení č. 2/2009-P. Postoj LÚ SR k riešeniu finančného zabezpečenia LAA SR bude určite záležať aj od výsledku tohto auditu. Verím však, že sa nájde riešenie v prospech nášho rekreačného a športového lietania.

II. Prehľad nedostatkov zistených v prevádzke LŠZ (rok 2011, do 26.11.2011)

(dátum je deň riešenia žiadosti o technický preukaz a nie deň vzniku alebo odstránenia nedostatku)

Dátum	Popis nedostatku	Riešenie	Poznámka
4.2.2011	Poškodenie plachty krídla MZK pri prevrátení MZK vplyvom vetra	výmena, kontrola konštrukcie MZK	OM-H038
4.2.2011	Poškodené plynové lanko ovládania motoru MZK	výmena za nové	OM-H064
24.2.2011	Porozita vrchlíku PK - 29“	pod 20“ vyradiť PK, sledovať porozitu	OM-P130
11.3.2011	Opotrebenie šnúr	výmena	OM-P650
11.3.2011	Čiastočné opotrebenie šnúr	výmena	OM-P632
11.3.2011	Strata technického preukazu	vydaný duplikát	OM-P077
16.3.2011	Čiastočné opotrebenie šnúr	výmena	OM-P027
22.3.2011	Poškodený kýlový nosník ZK	výmena	OM-H404
22.3.2011	Poškodené predozadné laná a plachta ZK	výmena, oprava	OM-H475
28.3.2011	Poškodené tri komory vrchlíku PK	oprava	OM-P251
30.3.2011	Čiastočné opotrebenie šnúr PK	výmena	OM-P261
30.3.2011	Čiastočné opotrebenie šnúr PK	výmena	OM-P263
31.3.2011	Opotrebovanie šnúr	výmena kompletu	OM-P372
31.3.2011	Mechanické poškodenie šnúry	výmena	OM-P578
6.4.2011	Chýba štítok výrobcu	overenie, daný do „Z“	OM-P695
9.4.2011	Malé poškodenie listu vrtule	oprava	P-004
21.4.2011	Poškodená šnúra (vrtuľou)	výmena	OM-P778
21.4.2011	Poškodená vrtuľa a štartér	oprava, výmena	P-778
21.4.2011	Poškodený disk predného kolesa podvozku MPK (náraz do prekážky)	oprava	P-761
22.4.2011	Vôľa v ložiskách reduktora motoru MZK	výmena reduktora	OM-H031
22.4.2011	Poškodený vzduch. filter motoru MZK	výmena	OM-H016
22.4.2011	Opotrebovaný pal. filter MZK, predzápal mimo toleranciu	výmena, zoradenie	OM-H034
26.4.2011	Opotrebovanie gumy ručného pal. čerpadla MPK	výmena	P-753
Dátum	Popis nedostatku	Riešenie	Poznámka
27.4.2011	Poškodená skrutka hlavy motoru MPK	výmena	P-799
27.4.2011	Zaplavenie motoru MPK vodou	GO	P-033
27.4.2011	Poškodená vrtuľa MPK	výmena	P-711
28.4.2011	Netesnosť, vadná sviečka, netesnosť hlavy motoru MPK	výmena gufera, výmena, úprava	P-721
2.5.2011	Porozita vrchlíku PK pod 20“	vyradenie PK	OM-P757
2.5.2011	Poškodená šnúra (vrtuľou)	výmena	OM-P744
2.5.2011	Vadný pastorok - nevysúva	výmena štartéru	P-735
2.5.2011	Opotrebované časti podvozku MPK	GO	P-739

2.5.2011	Poškodený rám a vrtuľa krosny	oprava, výmena	P-768
5.5.2011	Vadné ložisko reduktora vrtule krosny	výmena	P-016
3.6.2011	Poškodený plášť pneu podvozku MZK	výmena	OM-H001
15.6.2011	Poškodené šnúry PK	čiastočná výmena	OM-P486
21.6.2011	Opotrebenie šnúr MPK	výmena kompletu	OM-P731
22.6.2011	Čiastočné poškodenie šnúr	čiastočná výmena	OM-P041
30.6.2011	Poškodený kýľový nosník ZK	výmena	OM-H488
30.6.2011	Poškodené rúrky hrazdy ZK	výmena	OM-H406
30.6.2011	Čiastočné poškodenie šnúr PK	výmena	OM-P081
6.7.2011	Značné opotrebenie šnúr MPK	výmena kompletu	OM-P805
21.7.2011	Poškodená vrtuľa MPK	výmena	P-784
21.7.2011	Prepálený piest, vadný reglér krosny	výmena	P-704
21.7.2011	Opotrebenie šnúr PK	výmena	OM-P251
21.7.2011	Poškodená vrtuľa	výmena	P-251
22.7.2011	Opotrebenie šnúr	výmena	OM-P323
23.7.2011	Poškodené rúrky podvozku MZK	výmena	OM-H008
23.7.2011	Opotrebenie laniiek poloos podvozku MZK	výmena	OM-H070
28.7.2011	Opotrebenie šnúr	výmena	OM-P001
4.8.2011	Poškodený výplet rámu krosny	výmena, zosilenie rámu	P-771
4.8.2011	Poškodený rám a vrtuľa krosny	výmena	P-732
8.8.2011	Poškodené výztuhy plachty krídla ZK	výmena	OM-H511
11.8.2011	Opotrebenie šnúr PK	výmena	OM-P758
11.8.2011	Prepálený piest motora MPK	výmena	P-758
16.8.2011	Opotrebovaná plachta krídla MZK	výmena	OM-H005
16.8.2011	Nezaistený záves MZK, opotrebovaný pal. filter, voľné el. vodiče, chýba skrutka upevnenia predných lán, nedostatočná starostlivosť o MZK	nedostatky odstránené	OM-H030
19.8.2011	Poškodená D-skriňa a plachta krídla MZK	oprava	OM-H036
6.9.2011	Opotrebovaný pal. filter MZK	výmena	OM-H017
9.9.2011	Nezaistené napínačky lán podvozku MPK	zaistenie	P-738
22.9.2011	Opotrebenie šnúr PK, porozita 21“	výmena, pod 20“ PK vyradiť	OM-P363
22.9.2011	Poškodenie vrtule, rámu, opotrebenie postroja krosny	výmena	OM-P403
23.9.2011	Poškodený piestny krúžok	oprava, výbrus	P-755
24.9.2011	Vadná činnosť motora krosny	Výmena elektroniky a zapalovania	P-725
8.10.2011	Opotrebenie šnúr PK	výmena	OM-P077
11.10.2011	Opotrebenie šnúr PK	výmena	OM-P809
11.10.2011	Poškodená vrtuľa krosny	výmena	P-809
12.10.2011	Poškodená vrtuľa a ľavá podvozková noha MPK	výmena	OM-P727
12.10.2011	Poškodená vrtuľa MPK	výmena	P-726
12.10.2011	Zadretý motor MPK (pri nálete 37hod.)	GO	P-760

III. Stav techniky – rok 2011 (k 15.11.2011)

DRUH LŠZ	POČET V EVIDENCIÍ	POZNÁMKA
ZK	109	
PK	669	
MZK	81	
MPK	107	
CELKOM	966	Bez archívu
ARCHÍV	427	
CELKOM	1393	S archívom

Z dôvodu aktualizácie evidencie bude vykonaný výmaz z evidencie techniky u LŠZ, ktorých platnosť skončila pred viac ako 24 mesiacmi. (bude brané k dátumu 30.11.2011). Technici zväzov obdržia od HT informácie o neplatných preukazoch, aby mohli riešiť neplatné preukazy vo svojich zväzoch. Takto upravenú a zaktualizovanú evidenciu uzatvorí do konca roku 2011.

IV. Prehľad výkonov technikov – 1.1.2011-15.11.2011

Meno a Priezvisko	Druhy LŠZ	Počet úkonov	Poznámka	Región
BAŠNÝ Jozef	PK, MPK.	10	+ 1 (LN OM-P802)	Trenčín
BAČA František	ZK, MZK	3		Malacky
BELAN Ján	ZK,MZK.	5		Žilina
BERNÁT Tomáš	PK.	4		Žilina
ČIERNY Ivo	PK.	56		Nové Mesto n.V.
ČIERNY Michal	PK.	0		Banská Bystrica
FRÜHWALD Peter	ZK.	0		Bratislava
GAŠPAROVIČ Peter	ZK.	2		Košice
GREGA Milan	ZK,MZK,PK,MPK.	87		Prešov
HLOUŠEK Vlastimil	PK.	6		Žilina
HRIVNÁK Peter	PK.	18		Klenovec
HUŠEK Vladimír	ZK,MZK.	0		Ružomberok
JANČIAR Miroslav	PK,MPK.	9		Banská Bystrica
KAČMÁR Zdeno	PK,MPK.	12		Teplička nad V.
KOCÍK Milan	PK.	0		Prešov
KOLESÁR Bohumír	ZK.	0		Slovenská Ľupča
KOLIBÁR Jozef	PK.	4		Košice
LISÝ Miroslav	ZK,MZK.	5		Bánovce n. Bebr.
MENSÁK Peter	PK.	10		Lipt. Mikuláš
MITTER Ondrej	PK,MPK.	89		Vrbové
POLÁK Emil	ZK,MZK.	5		Holíč
SVETLÍK Stanislav	ZK,MZK.	5		Prievidza
ŠKVARKA Matúš	PK,MPK.	4		Bratislava
ŠLEBODA Jozef	PK.	14		Spišská Belá
TRANŽÍK Vladimír	PK,MPK.	12		Trnava
TURAN Marián	ZK,MZK.	4		Ružomberok
TÖPFER Walter	ZK,MZK.	8		Ružomberok
VRABEC Peter	PK.	36		Žilina
Σ		408		

(Činnosť technikov k vydaniu / predĺženiu platnosti technických preukazov)

V. Krátky historický prehľad – oblasť techniky a technikov LAA SR

1. Prvé lety na ZK spadajú do roku 1975. Obdobie rokov **1975 – 1979** je obdobím samostatného amatérskeho lietania jednotlivcov. Preberá sa konštrukcia závesných klzákov zo zahraničia. Jednotliví letci sa zoskupujú a vzájomne sa informujú o ZK. Organizujú sa prvé stretnutia pilotov a staviteľov ZK pri spoločných akciách spojených s lietaním. Nie sú vydávané technické preukazy.
2. Roky **1979 – 1989 (1990)** sú typické začiatkom organizovania tejto skupiny ľudí pod Organizáciou ZVÄZARM – Zväz pre spoluprácu s armádou. Vtedajší Aeroklub Československa nemal totiž záujem o túto časť letcov, a preto teda neboli pričlenení k Aeroklubu. Avšak organizovanie bolo zrejme potrebné najmä z dôvodov politických a potom aj odborných. V rámci Zväzarmu vznikajú prvé technické predpisy na Závesné klzáky – predpis ZL-2 („Smernice pro letovou způsobilost závěsných kluzáku“ platná od januára 1987). Neskoršie aj na padákové klzáky – predpis PL-2. Vydávajú sa aj technické preukazy. Tieto vydávajú tkzv. krajskí technici a krídla majú označenie – poznávaciu značku podľa vtedajších krajov Československa. Na podmienky Slovenska je to kraj Západoslovenský – označenie **BA** (podľa mesta Bratislava), kraj Stredoslovenský – označenie **BB** (podľa mesta Banská Bystrica) a kraj východoslovenský – označenie **KE** (podľa mesta Košice). Za týmto začiatočným znakom nasleduje trojica čísiel podľa registra krajských technikov. Takouto značkou je potom označovaná plachta krídla podobne ako sú označované lietadla. Veľkosť písma bola 0,5m. V tomto období vzniká APROM BUBOVICE prvá štátna firma zaoberajúca sa výrobou závesných klzákov a príslušenstva k nim. Už v rokoch 1979-1980 sú vyrobené prvé závesné klzáky s označením ZK-1, ZK-1A,B, ZK-2, ktoré sú určené na základný výcvik pilotov. V neskoršom období sú to ďalšie krídla prakticky označované ako ZK po ktorom nasleduje poradové číslo 3,4,5... . Vykonáva sa kontrola technického stavu závesných klzákov (neskoršie aj padákových klzákov) a to spravidla na niektorom letovom teréne za účasti krajského technika. Toto obdobie je typické extrémnym rozvojom tohto lietania. Rozvíja sa najmä amatérska výroba podľa predlôh rôzne získaných z už rozvinutého zahraničného západného prostredia, čo samozrejme znamená vyššiu obozretnosť vtedajšieho štátneho vedenia, a ľudia, ktorí sa zaoberajú týmto lietaním bohužiaľ sú tvrdo preverovaní štátnymi orgánmi a ich lietanie nie je vždy jednoduché. Takým výrazným na tieto previerky sa javí rok 1985, kedy každý jeden pilot, o ktorom sa vedelo, že lieta prešiel tvrdým preverovaním cez zamestnávateľa a cez vtedajšiu štátnu bezpečnosť. (štb). Je to možno aj preto, že sa začínajú objavovať aj motorové verzie závesných a padákových klzákov. V tomto období rokov 1979-1989 (1990) sú typické takzvané Delta kluby v rámci Zväzarmu, kde každý takýto klub má svojho technika klubu a po stránke letovej aj letového inštruktora. Organizujú sa súťažné krajské kola v lietaní a podľa výsledkov týchto kôl sa postupujúci za jednotlivé kraje, zúčastňujú národnej súťaže – Slovensko a potom v rámci Československa celoštátnej súťaže.
3. Roky 1990 – 1993 (1994) sú charakteristické slobodnejším prístupom k lietaniu. Rozhodnutím vtedajšieho Federálneho ministerstva dopravy zo dňa 21.6.1990 a 17.7.1990 bola LAA ČSFR poverená zaistiť vo vzdušnom priestore ČSFR (Československá Federatívna republika) športové lietanie na závesných a padákových klzákoch. Vytvárajú sa nové predpisy a smernice pre toto lietanie. Vznikom samostatnej SR preberáme tieto smernice pre podmienky SR. V tomto období je zlegalizované aj lietanie s ultraľahkými lietadlami a motorovými závesnými a padákovými klzákami. Stále pôsobia naši letci mimo Aeroklubu aj keď sú už oveľa slobodnejšie a demokratickejšie podmienky. Akousi náhradou za ZVÄZARM (ten po

nežnej revolúcií postupne zaniká) sa stáva takzvané ZTŠČ – združenie technických a športových činnosti, pod krídla, ktorého prechádzajú jednotlivé kluby združujúce pilotov ZK a PK. Postupne sa prechádza na lietanie pod hlavičkou LAA ČSFR a vznikom samostatnej Slovenskej republiky pod hlavičkou LAA SR od 1.1.1993

4. LÚ SR požaduje v roku **1994** personálne zabezpečiť činnosti v oblasti techniky. Konkretizujú sa technické smernice, vytvára sa evidencia techniky LAA SR. LÚ SR požaduje aj získanie preukazu technika, tak ako je to u technického personálu pracujúceho s lietadlami v leteckej doprave. Takto teda niektorí členovia LAA SR zaoberajúci sa oblasťou techniky musia na LÚ SR absolvovať prípravu a skúšky technikov podľa platných skúšobných osnov Leteckého úradu. Dátum 28.9.1994 je teda z tohto pohľadu charakteristický tým, že niektorí dovedy amatérski technici získavajú Preukaz technika I, II typu vydaný Leteckým úradom SR po zvládnutí predpísanej skúšky. K 1.1.1995 má LAA SR celkom 7 technikov (Surovčík Milan, Cibák Milan, Pritel Ladislav, Tonček Peter, Turan Albert, Stolár Anton a Grega Milan). LAA SR v tejto dobe vydáva technické preukazy pre ZK, PK, MZK, MPK, ULL. V novej evidencii techniky sú dňom 26.8.1994 zapísané závesné klzáky ZK-15, Quasar, Moyes, Vega a ďalšie, dňom 12.11.1994 sú zapísané prvé PK Cirus 25, K2, K3, Venus 25 a ďalšie, dňom 25.9.1994 prvé ULL Sluka LK-2M, dňom 1.3.1995 prvé technické zariadenie – naviják ZK a PK s označením NZK03, dňom 1.9.1996 prvé MPK – Mach 3, Viktor 30M, 32M a ďalšie. V evidencii techniky je dňom 28.6.1997 zapísaný prvý vírnik M13. Poznávacie značky sú pridelené len ULL a to podľa značky štátu OM po ktorej nasleduje trojica písmen, z ktorých prvé vyjadruje rok pridelenia, druhé druh ULL, tretie pridelené písmeno technika a po tejto značke nasleduje dvojica čísiel podľa evidence príslušného technika. Takáto značka mohla vyzeráť aj takto **OM-CGQ-01** (rok 1997, vírnik, technik s prideleným písmenom Q, poradové číslo 01 v evidencii technika). Takýto spôsob označovania je doteraz zaužívaný v českej LAA. Toto obdobie rokov 1994-1999 je bohužiaľ poznamenané aj nepríjemnými rozbrojmi medzi našimi letcami, ktoré znamenajú vznik LA SR (Letecká asociácia SR) a rôznych iných skupín ľudí, z ktorých každá si myslí, že je tá najlepšia. V konečnom dôsledku najmä k počtu pilotov a jej sily pre možnosť ovplyvňovania podmienok k rekreačnému a športovému lietaniu to bolo len na škodu.
5. V rokoch **1999-2001** je pripravovaná nová legalizácia v súvislosti s ustanoveniami leteckého zákona SR. Súbežne sa vytvárajú novelizované smernice LZ-1(smernica pre lietanie na LŠZ), LZ-2 (technický predpis) a ZL-1,2,3,4 – smernice pre výcvik na LŠZ. Dochádza k deleniu právomoci kedy sa vytvára SFUL (Slovenská federácia ultraľahkého lietania), ktorá neskoršie spravuje ULL. Letecký úrad v roku 2001 vydáva smernicu SM-12 – Osobitné podmienky pre stavbu a prevádzku LŠZ. V roku 2000 je prijatý súbor požiadaviek pre letovú a prevádzkovú spôsobilosť LŠZ – **LZ-2** ZK, PK, MZK, MPK ako technické predpisy pre LŠZ používané v rámci LAA SR.
6. Počet technikov/technikov - **porovnanie rokov 1994 a 2011**

Druh LŠZ	Rok 1994	Rok 2011	Poznámka
ZK – rogalá	32	109	
PK – paraglidy	12	669	
MZK – motorové rogalá	16	81	
MPK - motorové paraglidy	4*	107	*rok 1996
ULLa – ultraľahké letúne	2	0*	*Eviduje SFUL
ULLg - vírniky	1	0*	*Eviduje SFUL
Celkom	67	966	
Počet technikov	7	28	