

**OBSAH:** Na úvod... – Klenovec Cup: Správa z 1. kola Slovenského pohára – Xcontest Motorového paragajdingu - Trochu neskrutej reklamy - Záhorácky letecký klub Malacky - ... a ešte trochu reklamy

## Na úvod ...

-bčp-

Rok sa ešte s rokom nezrazil a už tu máme ďalší spravodaj. Hurá, hurá, hurá! Síce s dvojmesačným sklzom oproti pôvodnému plánu, ale čo sa dalo čakať počas sezóny. Tento spravodaj v pošte nehl'adajte.

Od posledného spravodaja sa stalo niekoľko podstatných vecí. Na začiatku roka stála LAA pred zánikom, lebo nové vedenie Leteckého úradu údajne v snahe zachrániť si stoličky pod zadkami, ktoré sa im chystá zobrať EASA, sa rozhodlo nepredĺžiť ani SFULu, SNA, ba dokonca ani LAA poverenie na správu lietajúcich športových zariadení. Na prezídiu sme riešili otázky, na ako dlho nám vystačia peniaze bez prísunu štátnej dotácie a či vôbec členovia LAA budú motivovaní ostať členmi, atakďalej. Dumali sme, čo podniknúť. Od oficiálneho apelu na Letecký úrad, cez partizánsky zámer podniknúť sústredený nálet kompletného motorového a nemotorového leteckého parku LAA na isté nemenované bratislavské letisko počas dopravnej špičky, sme sa prepracovali k spoločnému sústredenému tlaku všetkých troch organizácií, aby nám LÚ svoje konanie uspokojivo vysvetlil a ak to vysvetliť nevie, aby teda poverenia vydal.

Aby ste rozumeli, keďže sme členmi EÚ, letecká doprava, ako mnohé iné záležitosti bude onedlho riadená centrálné. Národné letecké úrady budú mať, podobne ako Národná banka po zavedení eura, v podstate len symbolickú funkciu. A ako také potrebujú zdôvodniť svoju existenciu. Ved' vláda šetrí, nie? Prečo teda nestiahnuť pod seba letecké činnosti, ktorých sa EASA nedotkne, ako bezmotorové lietanie, microlighty a podobne?

Potiaľ špekulácie. Nakoniec sa ukázalo, že úmysly Leteckého úradu boli vcelku férové

a v súlade so zákonom. Totiž ak nám má Letecký úrad vydať poverenie, musí nám podľa zákona na to dať aj peniaze. Ale tie nemá. A nemá ani páky, ako ich vypáčiť. Pako. Tak sa rozhodol nám poverenie nevydať. Bolo teda treba nájsť tie páky. A síce na Ministerstve dopravy, kde pre naše organizácie peniaze pripravené majú, len nebolo toho, kto by dal tie správne pečiatky a peniaze presunul Leteckému úradu, ktorý ich spravodlivo rozdelí medzi naše tri organizácie. (Osobne si myslím, že jedna organizácia by možno aj stačila, ale tak ďaleko do histórie nevidím, prečo to nejde.) Vďaka kontaktom správnych ľudí na správnych miestach sa podarilo správnymi pákami pohnúť a z mašinérie vypadol balík 2,2 milióna korún. Ten sa potom v ten pamätný marcový deň, ktorý vojde do histórie ako Stretnutie prezidentov tretieho druhu, spravodlivo rozdelil v pomere 800 tisíc pre SNA a pre LAA a SFUL po 700 tisíc.

Že ste to zatiaľ nepocítili? Nebojte sa, pocítite. Ak nie v tomto roku, tak na budúci rok budú mať všetky zväzy viac prostriedkov na svoje aktivity.



Apropo, na prezídiu sa dohodol nový pomer rozdeľovania dotácií medzi zväzy, odzrkadľujúci počet členov a príspevky členského do pokladne LAA. Najväčší frajer bude Vrabec, teda zväz paraglajdingu, ktorý si odnesie 40 percent. Ostatné tri zväzy sa musia uspokojiť s 20-timi percentami.

Ale poďme späť. Zhruba v tom istom čase, ale vôbec nie v príčinnej súvislosti, sa náš dlhoročný riaditeľ letovej prevádzky (RLP) a hlavný technik Milan Grega rozhodol položiť jednu z funkcií a ostať len hlavným technikom. Touto cestou sa chceme v mene celého prezídia a *najvyššieho sovieta* Milanovi poďakovať za to obrovské množstvo práce vo funkcii RLP, vďaka ktorej LAA prežila aj tie najťažšie obdobia svojej existencie.

Bolo treba nájsť nového RLP. Podmienka samozrejme bola, že nový RLP sa nemôže zjaviť Deus ex Machina, ale musí byť danej problematiky znalý. V hre bolo niekoľko vážnych mien, ale našli sa aj srandovné návrhy. Napríklad jeden bývalý funkcionár spred mnohých rokov sa prihlásil, že by teda chcel byť tým RLP, lebo sú za to peniaze. Nakoniec ponuku dostal a prijal zrejme najlepší možný kandidát, dlhoročný obyvateľ veže na Sliachi, ostrieľaný praktik vojenskej leteckej prevádzky a aktuálne výsluhový dôchodca a pilot Air-Choppera (motorová padáková trojkolka, ale namakaná) Milan Bohuš. Jeho prínos, že vďaka svojej dlhoročnej praxi sa osobne pozná s každým, čo má na Slovensku dočinenia s civilnou a vojenskou leteckou dopravou. Tým sa stane ľahším presadenie našich záujmov na koordinačných poradách a pri presadzovaní legislatívnych zmien. Pre časovú vyťaženosť sa nám s ním nepodarilo do tohto vydania Spravodaja urobiť rozhovor, ale v koncoročnom vydaní ho azda uvidíte. Podľa posledných správ sa Milan teraz snaží rozlúsknuť oriešok preletov cez hranice v rámci Schengenu. Okrem tejto otázky sme naňho mali pripravené ešte ďalšie, ako napríklad:

- Dokedy máme trpieť skutočnosť, že Slovensko je v podstate jedno veľké TMA, kde sa bez spojenia nad 300 metrov legálne ani nedá lietať? Vie niekto, načo sú našim letiskám také obrovské TMA?
- Z toho plynie otázka, kedy sa dohodne nejaké rozumné pravidlo, že TMA dvoch letísk nesmú splývať, teda medzi nimi musia byť nejaké koridory použiteľné na bezmotorové prelety? Neočakávame totiž, že členovia LAA sa zmieria s obmedzovaním slobody pohybu vo vzduchu len preto, že niekomu, kto je platený z našich nemalých daní, sa nechce trochu pohnúť rozumom a urobiť systém akceptovateľným pre všetkých.
- Kedy sa zruší v rámci Schengenu ADIZ (ochranné 5-kilometrové identifikačné pásmo pozdĺž štátnej hranice - v ČR to spravili pred rokom)?
- Čo robíme preto, aby sme mohli XC prelety cez hranice v rámci Schengenu lietať bez letového plánu, alebo aby sa aspoň podanie letového plánu zjednodušilo na telefonát alebo SMS?
- Ak sú tieto požiadavky nie všetky splniteľné kvôli všeobjímajúcim medzinárodným predpisom EASA, čo robíme preto, aby naša legislatíva nebola zbytočne tvrdšia, ako stanovuje EASA?

Samozrejme, mnohých z vás môžu napadnúť ďalšie otázky. Ak nejaké máte, pošlite ich mailom, na adresu [sekretariat@laa.sk](mailto:sekretariat@laa.sk). V koncoročnom vydaní Spravodaja na ne možno nájdete odpoveď.

-Foto: nový RLP-

\*\*\*

## Klenovec Cup 2008 - 1.kolo slovenského pohára v paraglajdingu

-Peter Hrivnák-

Keďže skorý plánovaný marcový termín prvého kola SP na Donovaloch nebol kvôli "ochrane prírody" povolený, seriál pretekov Slovenského pohára 2008 v paraglajdingu odštartoval tento rok prvým kolom 8.-11. mája v Klenovci. Klenovec CUP 2008 bol už tretím ročníkom pretekov patriacich každoročne medzi päť kôl SP, ktoré sa v priebehu roka lietajú po rôznych lokalitách Slovenska. Aj napriek neistej predpovedi sa zvolil hlavný termín kola t.z. od štvrtku do nedele. Ved' načo špekulovať, keď neskôr môže byť ešte horšie. Dúfajúc, že sa predsa len spojí pár priaznivých faktorov na uletenie nejakého toho tasku, sme prestali mudrovať nad synoptikami a povedali si, že sa necháme prevapit'. Už v stredu, deň pred



pretekmi, sa to však urobilo ukážkovo. Okolo obeda začínajú postupne všade nad kopcami naskakovať učebnicové buchty. V tento deň sa prejavil znova, už mnohým známy Klenovský fenomén - ak sa nedá nikde lietať kvôli silnému severu, skočte si do Klenovca zalietat' južnú termiku. Aj keď prvé zdvihnutie nebolo celkom zadarmo, v slabom vetre a silnej termike s dostupmi v širšom okolí až 2700m, dokonca na Horehroní až 3000m sa dalo poviať naozaj do spokojnosti. Nikto by však vtedy nepovedal, že to bude najlepší deň pretekov. Nasledujúce dni sa niesli v duchu nízkeho tlaku a rýchleho vývoja oblačnosti. Predpovede sa menili zo dňa na deň a akýkoľvek odhad



toho, ako bude zajtra, prípadne ešte neskôr, prakticky nemal žiadny význam. Systémom hurá na kopec s vytlačenou rannou predpoveďou, vymyslieť task a uvidíme čo sa bude diať, sa začínal každý deň. Hneď vo štvrtok, v prvý deň pretekov, zostalo na štarte skoro 40 zúfalých pilotov pod zatahnutou oblohou a pred blížiacim sa dažďom. Niektorí sa pokúšajú zletieť do Klenovca z plytkého severného štartu na Slopove. Všetci čakajú kedy trochu prífúkne, aby tie štarty neboli také komplikované, a tak v zdanlivých intervaloch nie je núdza o divadlo. Padáky klapú nízko nad zemou, tí čo preleteli spodnú hranu stromov predsa len zlietavajú dolu, niektorí pristávajú ešte pred ňou a idú dolu pešo. Ďalšie dva súťažné dni sú trasy vypisované smerom na juh-juhozápad, na priehradu v Málinci, na Lučenec a Veľký Krtíš. Príliš veľa tieňa a tým aj problematické uchytenie sa do termiky však znemožňuje odlet minimálnych 20% štartového poľa za hranicu validačnej



vzdialenosti 15km a teda aj uznanie platnosti akýchkoľvek odletených výkonov. V piatok je dokonca okno otvorené už o 10:40, no do obeda už všetci sedia na zemi roztratení po blízkom okolí. Po troch súťažných dňoch to v nedeľu ráno tá žaba, čo sedí na prameni, riadi počasie a robí si z nás srandu, definitívne ukončila a poslala všetkých domov po nie veľmi vydarenom tohtoročnom kole. No, čo už, nijak jej nerozkážeš, tak snád' to vyjde nabudúce aspoň tak dobre ako po minulé roky. Polietalo sa väčšinou síce len miestne, potvrdilo sa však, že vetrieska nie je nikdy tak plná aby sa na ňu nespratalo ešte ďalšie teličko s batohom, a že bábäččo nám ten guláš v Skorušine v edon večer navarili, ho robia asi čím ďalej lepší, lebo kotel

padol tentokrát už do dvoch hodín. Ďalšie štyri kolá SP budú v roku 2008 odlietané na Baranove pri Banskej Bystrici, Považskom Inovci, Donovaloch a na Kubínskej Holi (už boli, pozn. red.). Viac fotiek z tohto a tiež z minulých ročníkov je možné vidieť na [www.klenoveccup.szm.sk](http://www.klenoveccup.szm.sk).

-Foto: autor-  
\*\*\*

# Xcontest motorového paraglajdingu

-Matúš Škvarka-

Kto lieta na padákovom klzáku a má prístup na internet, v lete si asi často otvorí stránku <http://www.xcontest.org/slovakia/>, kde už dobré dva roky prebieha online súťaž voľných preletov paraglajdistov. Kto ale lieta na motorovom padáku, môže si otvoriť na tom istom webe stránku venovanú XC preletom s motorom <http://paramotors.xcontest.org/world/en/ranking-national:SK>, kde nájde množstvo výkonov, žiaľ zatiaľ iba prvých troch našich motorových pilotov. Ako mi napísal tvorca webu a najnovší držiteľ európskeho paraglajdingového rekordu Karel Vejchodský, túto stránku vyrobili na podnet českého zväzu motorového paraglajdingu, ktorý si jej výrobu objednal a zaplatil. Tento rok beží skúšobná verzia, ktorá je celému svetu prístupná zadarmo. Na budúci rok máme možnosť za prijateľný poplatok cca. 200 EUR nastaviť si vlastné jazykové prostredie a vlastné pravidlá. Verím, že sa na predsedníctve na tomto dohodneme a motoroví piloti môžu začať vo veľkom online súťažiť. Mimochodom, tie pravidlá bude treba upraviť. Nejde mi do hlavy, prečo FAI trojuholníkuletený motorovom padáku má mať koeficient 4, pričom bez motora je FAI trojuholník určite ťažšia úloha, a má koeficient len 2,5.

\*\*\*

## Trochu neskrýtej reklamy...

PARAGLIDING CENTER- CHOPOK Vám ponúka najširšiu ponuku služieb v oblasti paraglajdingu na Slovensku. Špecializujeme sa na komplexnú prípravu pilotov- paraglajdistov. Záujemcov o naše služby sprevádzame od ich prvého kontaktu s paraglajdingom až po čas, kedy dosiahnu úroveň výkonnostného lietania. Miesto si u nás nájdu začiatočníci, rekreační piloti, ale aj piloti hľadajúci dobrodružstvo v krajinách pre bežných pilotov neznámych.

### **Ponuka Paragliding Centra Chopok obsahuje:**

- Výlety za lietáním, Základné a opakovacie kurzy paraglajdingu, Termické kurzy paraglajdingu, Kurzy lietania preletov, Viacero druhov tandemových letov, Sprevádzanie pilotov na Slovensku aj v zahraničí, Predaj paraglajdingovej výstroje – MAC PARATECHNOLOGY, Second hand obchod

### **Plán výletov za lietáním na rok 2008**

16.9.2008- 21.9.2008: Výlet Dolomity

23.9.2008- 28.9.2008: Výlet Slovinsko (Tolmin, Kobarid, Lijak, jazero Bled)

7.10. 2008- 12.10.2008: Výlet Taliansko (Bassano, Udine)

14.10. 2008 – 19.10.2008: Výlet Dolomity

Cena jedného výletu: **5900 Sk/osoba**

### **Cena zahŕňa:**

- Dopravu na miesto výletu a späť (mikrobus 8+1), Vývozy na štart, Služby inštruktorov (briefing, plánovanie letov,...), CD s fotkami z výletu

### **Cena nezahŕňa:**

- Ubytovanie a stravu, Poplatky za štartoviská, Lístky na lanovky

Ďalšie výlety v roku 2008 sú plánované do Chorvátska a Maroka. Termíny a ďalšie informácie budú vypísané na stránke Paragliding Centra Chopok podľa záujmu.

KONTAKT:

[www.paraglidincenter.sk](http://www.paraglidincenter.sk)

[info@paraglidingcenter.sk](mailto:info@paraglidingcenter.sk)

+421 903 518 173

Za Paragliding Center Chopok Vás zdravia Peter Hvorka a Ďuro Kleja.

\*\*\*

# Záhorácky letecký klub Malacky

## Aký bol rok 2007?

Povedal by som, že z môjho pohľadu, bol zaujímavý a plodný.

Čo sa klubu týka, pribudol nám k budúcemu pilotovi - Jožkovi Jurčákovi, aj nový stroj. Krídlo Fiti-128, trojkolka Tomi Cross-5 s motorom VW-1600 v úprave „Dedenko Sajan“. Krídlo sme nechali skontrolovať a nastaviť osvedčenému Jardovi Tkáčovi vo Frýdlante nad Ostravicí. Ako predajca trojekiek Tomi pre SR, presvedčil som výrobcu, aby akceptoval a zabudoval aj motor VW, hoci viem, že je ich odporcom a to najmä pre ich váhu. Vrtuľu sme použili drevenú, dvojlistú, Hor-Prop s priemerom 1440 mm. V spolupráci s Technikom LAA SR Ing. Václavom Vladykom pripravujeme stroj k vystaveniu technického preukazu.

Môj ďalší žiak – Jožko Čermák (60 ročný junák), má už ukončený výcvik. Keďže v našich končinách nemáme príslušného Inšpektora LAA SR, čakáme na počasie, aby sme vykonali veľký prelet do Ružomberka za Inšpektorom LAA SR Mariánom Turanom, na záverečné preskúšanie a vystavenie Pilotného preukazu. Jožkov stroj sme tiež zakúpili v spolupráci s Jardom Tkáčom. Krídlo je typu Sky Glider (nádherné to lieta), trojkolka robustná, bývalá výcviková, z letiska Frýdlant nad Ostravicí, motor Rotax 503, drevená dvojlistá vrtuľa Křemen 1600. Niežeby tejto trojkolke niečo bolo, ale Jožko tiež uvažuje o jej zmene a to za modernejší typ Tomi Cross 5, s využitím akcie: „**vymeňte svoju starú za novú**“.



Jozef „**Dedenko**“ Sajan dokončil výrobu novej dvojmiestnej trojkolky. Je to celokovová konštrukcia, so známymi sedačkami z električky. Krídlo sme použili moje osvedčené, ukrajinské UFO. Ako pohonnú jednotku Dedenko použil VW-1600 s reduktorom. Vrtuľu použil drevenú trojlistú, na zemi staviteľnú od spoločnosti Hor-Prop,. Vtipne, možno nie úplne esteticky, ale s fantastickou účinnosťou vyriešil chladenie tohto motora. Bohužiaľ, pri letových a motorových skúškach dochádzalo k vibráciám od reduktora a tak ho Dedenko „dočasne“ demontoval. Chladenie ponechal, a tak sa nemusí obávať prehriatia motora, ani vo vysokých letných horúčavách. V spolupráci s Ing. Václavom Vladykom pripravujeme stroj na vystavenie technického preukazu.



Ďalšou zmenou v letovom parku je predĺženie Dedenkovj jednomiestnej celokapotovanej trojkolky. Predĺžením (po cca 15 rokoch prevádzky...) získal potrebnú stabilitu na zemi. Tiež si upravil nový motor VW-1600 a tak si bude užívať „prebytok“ výkonu na svojom stroji. Starý motor VW-1200, je týmto pádom voľný k predaju. Je vhodný najmä pre jednomiestne stroje. Vrtule používame drevené, dvojlisté Hor-Prop.

Čo sa mňa týka, skoro sa zo mňa stala filmová hviezda. Najskôr ma oslovil režisér Stříteský s tým, že monitorujú jedinečné mokrade na Záhorí, ich faunu a flóru. A páčilo by sa im, ak by tieto mokrade mohli vidieť a natočiť aj z vtáčej perspektívy. Majú

aj „svojho“ pilota MZK, ale zapáčila sa im moja trojkolka Tomi Cross 5 Sport, najmä výhľad z miesta pasažiera a jeho voľný pohyb s kamerou a tak oslovili mňa. Vypracovali sme spolu akčný plán: ja zaistím

vstup do vzdušného priestoru CTR vojenského letiska Malacky bez spojenia rádiostanicou a tiež vstup do identifikačného pásma štátnych hraníc, lebo chceli natočiť riekou Moravu. On zaistí kameramana, ktorý sa buď nebojí, alebo o lietaní nič nevie ☺

Stretli sme sa v jedno májové ráno na našej ploche „Dolečky“ pri Gajaroch. Kameraman Bob je správny týpek a dokonca pilot ZK. Telefonicky som si cez vojenského RLP vo Zvolene aktivoval letový plán vstupu do identifikačného pásma a rezervoval som si toto pásmo na celé dopoludnie. Taktiež som zavolať na vežu vojenského letiska Malacky, že budeme operovať v ich CTR a dokonca bez spojenia s vežou. Mal som interkom, ktorý fungoval parádne pilot – copilot, ale nedal sa prepojiť na vysielaciu. Ale vojaci nás vpustili do CTR aj bez spojenia.. Aby som pravdu povedal, pôvodne som netušil, čo všetko bude Bob odo mňa chcieť. Vedel som len, že trať povedie ponad borovicové lesy. Štartovali sme o 05,30h a zamierili k prvej mokradi. Bob ma inštruoval, ako ju mám oblietavať, aby mal čo najlepší záber. „Nižšie, nižšie, no spusti sa nižšie!!!“ – to boli slová, ktoré ma vždy zamrazili. Potom som si uvedomil, že v tomto prípade je jedno, či mám „bezpečnú“ výšku alebo nie, lebo tam široko – ďaleko aj tak boli iba borovicové lesy. Tak som sklzol k vrcholkom stromov a niekoľkokrát zakrúžil nad močiarom. Skoro ma prevrátilo, keď som v slúchadlách



začul požiadavku: „fajn vole a teď to projed' napříč a spust' se nad hladinu“. Nabušený adrenalinom som mu len vrkol – jasne a spustil som sa dolu... Bol to úžasný zážitok! Vklížli sme pod úroveň borovic, frčali sme asi 2m nad vodou a rákosím a potom sme vystúpali hore, zvertli sme sa a znova dolu. Priznám sa, že ak by som mal v tej chvíli vystúpiť z trojkolky, tak pôjdem aj so sedadlom, čo som bol k nemu zadnou časťou prisatý, ale aj tak to bolo niečo nádherné! No a to nás čakali ešte dve mokrade... Bolo to po prvý raz, čo som vedome lietal v mieste, kde sa nedá pristáť a strávil som tam nekonečných 45minút. Ale po celý čas som sa modlil k leteckým Bohom motorov Verner, aby ten môj nedostal záchvat kašľa. Po obletení všetkých mokradí, sme sa od Šaštína – Strážov, kopírovaním rieky Myjavy, presunuli do hraničného pásma k rieke Morave. Tú sme kopírovali od Kútov až po Gajary s tým, že sme oblietavali aj rozvetvené ramená. Pristávali sme po necelých dvoch hodinách letu.

Ďalší nápad, ako využiť môj MZK mal režisér Rapoš, pre svoj veľkofilm o cigánskej vedme. Napriek môjmu upozorneniu, že s veľkou kamerou sa do trojkolky nedostaneme a s malou to bude roztrasené, sme si dohodli rande na letisku v Gajaroch a skúšobné lety. S kameramanom som robil nízke nálety na kolónu

„cigánskych povozov“, ktoré predstavovali naše autá. Ale k ostrej spolupráci neprišlo, asi prišlo na moje slová a na veľkej obrazovke to bolo roztrásené.

No a do tretice som bol oslovený foto – filmárskym teamom Yurkovič - Bellan, ktorý pripravoval propagačné DVD o Dolnom Záhori. Jednalo sa o oblety 25 obcí Záhoria, kde sme sa zamerali na celkový pohľad na obec a potom - zblízka na jednotlivé pamiatky obce, ako kostoly, kaplnky, obranné múry, kaštiele, synagógy, múzeá, zrúcaniny hradov a cintoríny, ale aj na moderné ihriská a športovo-rekreačné centrá. Začali sme s filmovaním v lete, ale pre nepriazeň počasia sme posledné obce natočili až vo februári 2008. Vtedy sme strávili skoro tri hodiny v lufti. Pred štartom mi auto ukazovalo vonkajšiu teplotu -2°C. Široké pásma lesov sme preskakovali v 600m výške rýchlosťou 85km/h. Poslednú obec kameraman odmietol točiť a zavelil – domov! Po prilete naspäť som zistil, že mal omrznuté prsty na rukách a aj na nohách. Bez trvalých následkov ☺. Toto DVD je voľne k dispozícii v Turisticko informačnej kancelárii Malackého Inkubátora, spolu s ostatnými propagačnými materiálmi o Dolnom Záhori.

Ja sám sa môžem popýšiť pekným preletom z Gajar do Ružomberka na zlet a Majstrovstvá Slovenska 2007. Bol to let bez medzipristátia, v dĺžke 231km (uletená trať podľa GPS) a trvaní 2hod a 30min. Počas tohto letu som utekal búrke, komunikoval ako vysielaczkou, tak aj pomocou SMS a tiež som si vytvoril osobný výškový rekord – 2450m nadmorských. Viac o tomto prelete som popísal na mojej stránke.

## Čo nové v roku 2008?



Najmä otestovanie nových prilieb, interkomu a slúchadiel v praxi. Celý kompletný systém síce nie je práve najlacnejší, ale funguje perfektne, ako komunikácia pilot – copilot cez interkom, tak aj komunikácia s vežou cez vysielaczkou. Celé som to zakúpil u pána Ing. Mrkvu z firmy Flytex, ktorý mi poradil a aj navrhol zostavu. Na vyskúšanie k nám z Piešťan priletel Mirko Pavelka a vyhlásil, že to bola najlepšia komunikácia pilot – copilot, akú na MZK zažil.

Ďalšou novinkou je, že som sa stal zástupcom spoločnosti Peszke, ktorá vyrába najmodernejšie uhlíkové – kompozitové vrtule. Tieto sú určené najmä pre motory do 120HP a vyznačujú sa nízkou hlučnosťou a vysokou účinnosťou.

V tomto roku som bol pozývaný na rôzne športové akcie, kde som lietal ako spestrenie programu a netradičná atrakcia.

Prvá akcia sa konala v Borskom Mikuláši na tradičnom Motokros Rally. Svoj motor som mal na servisnej kontrole u firmy Verner a tak som si zapožičal stroj od Jožka Čermáka. Na jeho Sky Glideri som v sobotu lietal do neskorého večera a v nedeľu vlastne tiež celý deň.

Druhá akcia sa konala na tom istom mieste, len miesto motocyklov sa po dráhe naháňali automobily – Autokros Rally. Na tejto akcii som sa zúčastnil už so svojím strojom. Lietal som celú sobotu.

Ďalšia akcia sa konala na našej ploche v Gajaroch. Zväz modelárov SR a RC LMK Malacky tu organizovali seriálovú súťaž Majstrostiev Slovenska a náš klub bol prizvaný, aby sme predstavili svoje stroje a urobili letové ukážky. Lietal som tu ja a aj Jožko Čermák.

Štvrtou akciou, kde som zastupoval Leteckú amatérsku asociáciu SR a Záhorácky letecký klub Malacky, bol deň otvorených dverí na vojenskom letisku Malacky. Ako jediný civil, som mal povolené letové ukážky. Svoje okno som mal vyčlenené po ukážkach armádných strojov, akrobacii a výsadkoch parašutistov, po 11,00h. Pri rolovaní na štart som z veže dostal aktuálny vietor 8 m/s zo 110°. Plný dosah tejto meteo správy som si uvedomil ihneď po štarte. Vietor priamo od Karpát vytváral úžasnú turbulenciu, ktorá sa kombinovala s termickými poryvmi. Napriek tomu som predviedol let na minimálnej rýchlosti, samozrejme proti vetru a následne maximálku v horizontálnom lete po vetre. Predvádzal som sa necelých 10 min a s radosťou som nasadil na pristátie. V tom nárazovom vetre som si vybral miestečko síce ďaleko od divákov, ale tiež od stromov a hangárov, ktoré tvorili úžasnú turbulenciu v malej výške. Na vežu som oznámil svoj úmysel pristáť



a oznámil po vetre na dráhu 20. Dostal som info o vetre zo 110° rýchlosťou 16Kt. Potvrdil som meteo a stočil som sa šikmo na dráhu 20 tak, aby som šiel čo najviac proti vetru. Vtedy som dostal veterný poryv, ktorý ma „zastavil“ vo vzduchu a do slúchadiel správu : „Oprava, rýchlosť 26Kt“. V tej chvíli som nemal ani čas a ani chuť potvrdiť správu, lebo som mal „plné ruky práce“. Laicky som si to vydellil dvomi vyšlo mi 13 m/s, ktoré bolo násobené silnou turbulenciou v závetrí hôr. Po pristátí som zaparkoval, išiel som si na pivo a radšej vykonával statickú ukážku a spolu s Ferom Bačom, odpovedal na množstvo otázok.

Zatiaľ poslednou akciou bola výstava Tuning Cars v rekreačnej oblasti Adamov. Predvádzali a hodnotili sa upravované autá a motocykle. Pre moje ukážky mi organizátori vykosili nádhernú štartovaciu plochu.



Predviedol som MZK v akcii, ale pre silný nárazový vietor som sa rozhodol neriskovať a postavil som svoj lietajúci stroj medzi ostatné, vystavované mašinky.

Veľmi zaujímavou novinkou je moje členstvo v medzinárodnej spoločnosti pilotov MZK – Trikepilot Social. Je to združenie „rovnako postihnutých“ pilotiek a pilotov z celého sveta. Určitým obmedzením je komunikácia v angličtine, ale už som si tam dopisoval aj po slovensky. Registrácia do systému je vcelku jednoduchá, v prípade problémov viem pomôcť. Založil som si tam svoju stránku, kde mám tiež zopár fotiek a videí z lietania. Okrem množstva fotografií, rôznych videí, je možné zbierať skúsenosti a rady od iných, tiež je tu možné kupovať a predávať stroje a ich súčasti a mnoho ďalších informácií. Internetová stránka je [www.social.trikepilot.com](http://www.social.trikepilot.com) a založil ju Spencer Forman.

Nádherne pristátia praje Záhorácky letecký klub Malacky a Jozinko Sajan - [www.jozinko.szm.sk](http://www.jozinko.szm.sk)

-Foto: autor-

---



**FLYZONE**  
paragliding

**Flyzone paragliding Klenovec**  
škola paraglidingu,  
autorizovaný predaj výrobkov Gradient a Karpofly  
[www.flyzone.sk](http://www.flyzone.sk)