

e`Spravodaj



zzzzima 2012/2013

LU strikes back – verzia ES.12.12.12

OBSAH: Na úvod... – Výška členských príspevkov do LAA SR v roku 2013 - Možnosti poistenia pre rok 2013 – Správa hlavného technika – Zamyslenie sa prezidentského kandidáta – Príspevok RLP – Predbežný rozpočet na rok 2013 – Raport z ME v paraglidingu – Prečo sme odišli – Štatistika výcvikových stredísk – Prehľad financií LAA SR za rok 2012

Na úvod...

Členská základňa rastie. Je nás viac ako 900, čo sa v tomto storočí ešte nestalo. A pomaly to začína byť cítiť. LAA sa začína meniť. Pred nami je konferencia delegátov, po ktorej už Robo Setnička nebude prezidentom LAA. Rozhodol sa, že po ôsmich rokoch prenechá kreslo niekomu inému, možno viac zaniietenému.

Máme za sebou dve valné zhromaždenia – motorových a bezmotorových paraglidistov. Bývalí predsedovia oboch zväzov už na funkcie nekandidovali a máme predsedov nových. Máme tiež navrhnutých troch kandidátov na prezidenta LAA: M. Jančiar, M. Švec, M. Škvarka. Za posledných desať rokov sa nestalo, aby na prezidenta kandidoval viac ako jeden človek. Uvidíme, aké návrhy prinesú obidva zväzy rogalistov a ako to nakoniec bude vyzerat' v marci na konferencii delegátov, kde sa nový prezident bude voliť.

Nech už bude prezidentom ktokoľvek, je veľa vecí, ktoré by mohol pomôcť zlepšiť.

V princípe ide o kvalitu služieb, o peniaze a o rešpekt LAA. Tieto tri veci spolu úzko súvisia.

Členovia oprávnené žiadajú lepšiu komunikáciu zo strany LAA. Funkčný web je kritická téma. Služby ako automatické zaslanie mailu členovi pred vypršaním platnosti pilotného alebo technického preukazu by mali byť samozrejmosťou.

V tomto roku sme urobili aj niekoľko krokov späť. Žiadosti o technické preukazy sa už nemôžu posielat' mailom, ale musia sa posielat' poštou. A náš nový hlavný technik, ktorý si inak zaslúži uznanie za to, ako razantne sa pustil do upratovania databázy LŠZ (leteckých športových zariadení), zo záverov z minuloročného auditu Leteckého úradu usúdil, že na padáky si treba nalepiť šedé pásy samolepky, aby vytvorili 20 cm vysokú a meter dlhú imatrikulačnú značku. Inými slovami pilot si má povinne znehodnotiť padák. Lebo zatiaľ neexistuje spôsob, ako z padáka takú nálepku bez následkov odstrániť. Na valnom zhromaždení tento návrh vyvolal pochopiteľne obrovský odpor. A netreba pochybovat' o tom, že ak by aj taký predpis zaviedol do praxe, drvivá väčšina ho bude bojkotovať. Palubný denník a záznamník letových hodín ani netreba veľmi komentovať. Kto si chce zapisovať, nech sa páči, ale dávať to ako povinnosť k padákovému klzáku sa vymyká chápaniu. Azda za to môže spôsob interpretácie záverov auditu Leteckého úradu, zrejme ten najhorší zo všetkých možných.

Potrebujeme začat' spoločne tlačit' na pozitívne zmeny predpisov a legislatívy, nie ustupovať úradom z pozícií už dávno vydobytých.

Technické preukazy? Keby sa ich podarilo zrušiť, hlavnému technikovi by sa uvoľnilo toľko časopriestoru, že by sa opäť funkcia riaditeľa letovej prevádzky a hlavného technika mohla zlúčiť do jednej osoby, ktorá by konečne mohla byť dôstojne zaplatená a LAA by sa nemusela spoliehať len na ochotu nadšených výsluhových dôchodcov.

Lekárske prehliadky? Zbytočná šikana a povinné napíňanie vreciek vybranej skupinky lekárov. Na autách jazdí rádovo viac ľudí a pravidelné lekárske prehliadky nikto nevyžaduje.

Toto sú veci, ktoré ak chceme presadiť, musíme byť v LAA všetci zajedno. Z nedávnych valných zhromaždení vyplýva, že musíme ešte vynaložiť veľa úsilia, aby **všetci** zástupcovia LAA presadzovali veci v záujme členov, nie proti nim.

Ale poďme ďalej. Je viacero skutočností, s ktorými sa roky nehýbalo a možno prišiel čas to skúsiť.

Napríklad právo zarábati' si lietaním. Viacerí členovia si pre svoju činnosť vybavujú živnosti. Prečo na živnostenskom úrade v meste A stačí potvrdenie od LAA o funkcii inštruktora a v meste B treba okružlu pečiatku z ministerstva školstva?

Prečo na tandeme smieme oficiálne odviezť len člena LAA a aj to len v rámci vzdelávania, teda nie za odplatu?

Prečo je zakázané letecké snímkovanie, pričom niet lepšieho stroja na fotenie z malej výšky ako motorový padák?

A keď sme pri peniazoch, budeme musieť navždy súhlasiť s nehoráznymi podmienkami poverenia od Leteckého úradu, podľa ktorých LAA dáva (spravuje amatérske lietanie a zabezpečuje poriadok), ale nič nedostáva? Naozaj pre takú dôležitú organizáciu nemá štát peniaze? Ťažko uveriť. Peniaze určite sú, len sa niekde strácajú. Ani netreba zisťovat' kde, to je v podstate jasné. Len ako ich dostať, kam patria. Aby aj asociácia amatérov mohla solídne odmeniť profesionálov, ktorí pre ňu pracujú.

A na záver:

Roky počúvame, že z ministerstva školstva na reprezentáciu nič nedostaneme, lebo tam nemáme kolonku. Kolonku tam nemáme preto, lebo nie sme členmi FAI, zjednodušene povedané. No vo FAI nás zastupuje SNA (Slovenský národný aeroklub) a SNA od ministerstva peniaze dostáva. Možno prišiel čas, aby sme si od SNA našu časť vypýtali.

-bčp-



Výška členských príspevkov pre rok 2013

Členský príspevok (zahŕňa zákonné poistenie):	Člen LAA SR	Nečlen
Členský príspevok uhradený do 28.02.	50 EUR	-
Členský príspevok uhradený od 01.03. do 31.03.	55 EUR	-
Členský príspevok uhradený po 31.03.	85 EUR	-
Členský príspevok pre študentov do 26 rokov a starobných dôchodcov uhradený do 28.02. *	40 EUR	-
Členský príspevok pre študentov do 26 rokov a starobných dôchodcov uhradený od 01.03. do 31.03. *	45 EUR	-
Členský príspevok pre študentov do 26 rokov a starobných dôchodcov uhradený po 31.03. *	75 EUR	-
Členský príspevok pre telesne postihnutých uhradený do 28.02. *	20 EUR	-
Členský príspevok pre telesne postihnutých uhradený od 01.03. do 31.03. *	25 EUR	-
Členský príspevok pre telesne postihnutých uhradený po 31.03. *	55 EUR	-
Právnická osoba (do 6 kusov LŠZ vrátane)	30 EUR	-
Právnická osoba (nad 6 kusov LŠZ)	40 EUR	-
Členské pre nelietajúcich členov – nezahŕňa žiadne poistenie	3 EUR	-
Registračný poplatok nového člena	1 EUR	-
Pilotné preukazy a kvalifikácie:		
Vydanie PP pre všetky odbornosti	35 EUR	100 EUR
Predĺženie PP, rozšírenie kvalifikácií pre všetky odbornosti	0 EUR	100 EUR
Vystavenie duplikátu PP pri strate, odcudzení, poškodení, zmene trvalého bydliska a pod.	7 EUR	33 EUR
Technické preukazy:		
Vydanie TP pre všetky odbornosti	0 EUR	100 EUR
Predĺženie platnosti TP pre všetky odbornosti	0 EUR	100 EUR
Vystavenie duplikátu TP pri strate, odcudzení, poškodení, zmene trvalého bydliska a pod.	7 EUR	33 EUR
Licencie:		
Vydanie licencie na zriadenie výcvikového strediska pre všetky kategórie	0 EUR	-
Vydanie licencie pre výrobu, predaj, opravárstvo a skúšobníctvo pre všetky kategórie	100 EUR	-
Ostatné poplatky:		
Vydanie IPPI karty (týka sa PK a ZK)	16 EUR	-
Vydanie FAI licencie	0 EUR	-
Odporúčaná cena výkonu odborného personálu LAA SR	7 EUR/hod.	17 EUR/hod.
Poplatok organizátora pre LÚ SR za usporiadanie súťaže	Podľa nariadenia LÚ SR	-
Poplatok za zaslanie Denníka LŠZ (na vyžiadanie)	5 EUR	10 EUR

Poplatky môžete uhrádzať na účet vo VÚB, č.ú.: 8000037432/0200. Ako variabilný symbol uveďte svoje rodné číslo.

Uvedené príspevky sa môžu zmeniť v súvislosti so zmenou zákonných predpisov. Uhradené poplatky sa nevracajú.

* Pre uplatnenie zľavy je potrebné predložiť:

- študenti **denného štúdia do 26 rokov** (nie doktoranti) – potvrdenie o návšteve školy
- predčasní starobní dôchodcovia – dôchodkový výmer
- invalidní dôchodcovia – doklad o priznaní invalidného dôchodku
- starobní dôchodcovia – dovŕšenie veku 62 rokov

Členský príspevok zahŕňa zákonné poistenie voči škodám spôsobeným tretím osobám a je uzatvorené na osobu, pre územie Európy a platí od druhého dňa po uhradení členského poplatku do 31.12.2013. Výška poistného krytia pre všetky druhy LŠZ je to 750.000 SDR (1SDR=1,1898 EUR) (spoluúčasť 300 EUR). K plneniu je potrebné mať v poriadku všetky zákonom požadované veci – platný pilotný preukaz LAA SR, platný technický preukaz LAA SR a samozrejme, uhradený riadny členský príspevok pre daný rok.

Členské pre nelietajúcich členov nezahŕňa žiadne poistenie, je vhodný na udržanie členstva pre tých, ktorí sú napr. v zahraničí, na materskej dovolenke, majú zdravotné problémy a nebudú lietať a pod. a **podmienkou je odoslanie pilotného preukazu (ak bol**

vystavený) do úschovy na sekretariát LAA SR. Tento poplatok by mal byť tiež uhradený za každú osobu, ktorú veziete v tandeme, nakoľko podľa platných predpisov a nariadení môžete v tandeme viesť iba člena LAA SR.



Možnosti poistenia pre rok 2013

V členskom poplatku je aj naďalej zahrnuté zákonné poistenie LŠZ, a to v nasledovnom rozsahu:

Zodpovednosť za škodu na majetku a zdraví tretích osôb spôsobenú prevádzkou lietadla na území **Európy (vrátane SR a ČR)**

- **Bezmotorové klzáky a motorové klzáky štartujúce z nôh**
- **Motorové padákové a závesné klzáky (MPK a MZK)**

Poistné obdobie	Poistná suma v SDR*	Poistné
max. 1 rok	750 000 SDR	19 EUR

* 1 SDR = 1,1898 EUR

Poistenie sa dojednáva so spoluúčasťou 300 EUR na každú poistnú udalosť počas poistného obdobia.

Kto má záujem, môže sa pripoistiť na zodpovednosť za škodu voči pasažierom (nie je zahrnuté v členskom poplatku)

Poistné obdobie	Poistná suma v SDR	Teritoriálne krytie	Poistné v EUR
1 rok	100 000	SR a ČR	70
3 mesiace	100 000	SR a ČR	42
1 mesiac	100 000	SR a ČR	28
1 rok	250 000	Európa	140
3 mesiace	250 000	Európa	84
1 mesiac	250 000	Európa	49

* 1 SDR = 1,1898 EUR



Správa hlavného technika LAA SR

Pokyny hlavného technika LAA SR týkajúce sa všetkých členov LAA SR k odstráneniu nedostatkov zistených pri audite zo dňa 30.11. a 1.12.2011.

9.1. Stručný opis nálezov a zistení z preverovania dokumentácie:

K bodu 7. „Predĺženie platnosti technického preukazu LŠZ je nedostatočné:

a) Celý proces funguje elektronicky. Žiadateľ podá žiadosť e-mailom technikovi ten po vykonaní prehliadky LSZ pošle hlavnému technikovi a ten po kontrole elektronicky doručeného tlačiva predĺži preukaz.

b) Záznam neobsahuje vykonanie o kontrole dokumentácie

c) Záznam neobsahuje nedostatky ktoré boli zistené počas kontroly

d) Záznam neobsahuje podpis žiadateľa ani personálu, ktorý vykonáva kontrolu, čím je veľká pravdepodobnosť falšovania údajov.“

Na základe zistených skutočností žiadosti k vydaniu a predĺženiu platnosti technických preukazov neposielat' v elektronickej podobe. Žiadosti posielat' výlučne poštou, pretože tieto sú vypisované oveľa dôslednejšie, chyby sa vyskytujú iba minimálne. Tým pádom vydanie technického preukazu (ďalej TP) je pre hlavného technika (ďalej HT) menej prácne a o to skôr je TP odoslaný žiadateľovi. V žiadostiach o vydanie, predĺženie, zmenu TP lietajúceho športového zariadenia (ďalej LŠZ) vypisujte dôsledne všetky údaje:

V časti 1. tejto žiadosti najmä však dátum narodenia, nie rodné číslo aj keď je v niektorých tlačivách predpísané rodné číslo. Bydlisko uvádzajte aj s PSČ. Je potrebné uviesť aj telefónne číslo, pretože telefonicky sa dá okamžite odstrániť nejasnosť v žiadosti oproti čakaniu na e-mail, keď HT má už rozpracovaný TP.

V časti 2. Údaje o LŠZ vypisujte dôsledne všetky údaje, hlavne nálet hodín, ktorý je veľmi rozdielny v porovnaní so staršími žiadosťami. Napr. po nálete 10 hodín od posledného predĺženia TP je celkový nálet nižší ako v predchádzajúcej

žiadosti. V odstavci iné poznámky vypíšte pri vydávaní TP toto znenie: Zároveň týmto žiadam o pridelenie poznávacej značky.

V časti 3. Záznam o prehliadke LŠZ technik vykonávajúci prehliadku musí uviesť či LŠZ „je alebo nie je“ schopné prevádzky. Toto vyjadrenie je najpodstatnejšie k vydaniu alebo predĺženiu TP.

V časti 4. Prílohy k žiadosti pri vydávaní TP musí byť základný technický popis LŠZ a fotografia LŠZ na ktorý ma byť vydaný TP. (Fotografia môže byť aj v elektronickej podobe.)

Technici vykonávajúci prehliadku LŠZ v časti 3. a v časti 6. tejto žiadosti používajte okrúhlu pečiatku.

K bodu 13. „väčšina LŠZ neviduje nálet hodín a ani organizácia nestanovuje takúto povinnosť. Nie je teda možné dokladovať pri jednotlivých LŠZ počet štartov, počet nalietaných hodín, dni kedy boli vykonávané konkrétne lety (nevedú sa denníky LŠZ a LŠZ knihy)“

Z toho dôvodu, a stanovuje to aj smernica SM12 hlava 3., časť 4.7. pre LŠZ sú vydané Záznamníky LŠZ, ktoré technici LAA SR pri prehliadke vypíšu spolu so žiadateľom, opečiatkujú a podpíšu. Záznamník LŠZ bude možné vytlačiť na stránke LAA SR, alebo zakúpiť si ho priamo u technika vykonávajúceho prehliadku. Zavedenie záznamníka ako aj vydávanie poznávacích značiek bude realizované po školení inšpektorov, inštruktorov a technikov LAA SR dňa 16.1.2013. Preto poprosím všetkých žiadateľov o vydanie, predĺženie a zmenu v TP aby tieto žiadosti realizovali až po uvedenom termíne. Bez riadne vyplneného Záznamníka LŠZ a vydanej poznávacej značky nebude môcť byť vydaný ani TP.

K bodu 14. auditu „Chýba žiadosť o pridelenie poznávacej značky“

Zatiaľ žiadosť samostatne nevypisovať. Stačí v žiadosti o vydanie TP v časti 2. „Údaje o LŠZ“ V odstavci iné poznámky vypíšte pri vydávaní TP toto znenie: Zároveň týmto žiadam o pridelenie poznávacej značky.

K bodu 17. „výmaz lietadla sa uskutočňuje iba ústne, nie je o tom žiadny doklad a ani žiadosť žiadateľa o výmaz lietadla“

Požiadat' o výmaz z evidencie je možné aj v elektronickej podobe na e-mail HT LAA SR, kde žiadateľ uvedie aspoň poznávaciu značku, výrobné číslo a dôvod výmazu (napr. predaj LŠZ do zahraničia, likvidácia LŠZ, odcudzenie LŠZ a pod). **Upozorňujem**, že LŠZ je možné vymazať z evidencie aj v prípade keď LŠZ má neplatný TP viac ako 24 mesiacov.

K bodu 18. „v zložke lietadla sa nenachádzajú originály vydaných dokumentov na dané lietadlo (Technický preukaz)“

Preto prosím žiadateľov, aby so žiadosťou o predĺženie TP posielali staré TP. Podľa starého TP sa jednoduchšie zadávajú údaje do databázy v registri LŠZ.

K bodu 19. „technický preukaz LŠZ obsahuje informáciu o kontrolách k danému dátumu s informáciou ± 3 mesiace. Táto informácia je zavádzajúca pretože pod tým je stanovené, že preukaz stráca platnosť pokiaľ nebude vykonaná ročná periodická prehliadka ± 3 mesiace je spolu rozsah 6 mesiacov čo je veľký rozsah. + 3 mesiace po termíne je neakceptovateľné pretože letová spôsobilosť je platná na 12 mesiacov nie na 15 mesiacov.“

TP v súčasnosti sú a budú vydávané na 12 mesiacov.

Bod 20. „Organizácia od začiatku platnosti poverenia neinformovala v zmysle článku II. odstavec 6 letecký úrad o tom, že došlo vlastníkom, prevádzkovateľom, alebo posádkou vybraných druhov LŠZ k vážnemu porušeniu podmienok užívania vybraných druhov LŠZ. Konkrétne ide o prípad, že počas auditu sa organizácia vyjadrila, že pozná veľa vlastníkov LŠZ, ktorí lietajú v riadených priestoroch, nimi schválenými vzletovými a pristávacími plochami bez evidencie, registrácie LŠZ alebo preukazu spôsobilosti.“

Bod 5. „LAA SR v zmysle oprávnenia poverením nevykonáva v dostatočnom rozsahu odborný dozor nad prevádzkovaním vybraných druhov LŠZ. Nie sú záznamy o vykonaní odborného dozoru. Oprávnenie LAA SR bod 5 a 6.“

Vyjadrenie k bodom 5. a 20

Vzhľadom na krátkosť môjho pôsobenia vo funkcii HT a riešenia iných problémov vyplývajúcich z tejto funkcie kontrolná činnosť z mojej strany bude v budúcnosti v spolupráci s technikmi druhov LŠZ zameraná hlavne na letovú spôsobilosť LŠZ s uprednostnením preventívneho riešenia nedostatku nad represívnym. Pri opakovaných nedostatkoch nevyklúčujem prísnejšie opatrenia.

Informácia HT o (ne) prevádzkyschopnosti LŠZ:

Všetci vlastníci LŠZ sú povinní sledovať platnosť TP LŠZ, pretože prevádzkyschopnosť jednotlivých druhov LŠZ k **15.11.2012** je žalostná o čom svedčia tieto čísla:

Počet zaevidovaných PK je **703 ks** z toho platných TP je **234 ks** (33%) a neplatných **469 ks** (67%)

Počet zaevidovaných MPK je **134 ks** z toho platných TP je **67 ks** (50%) a neplatných **67 ks** (50%)

Počet zaevidovaných ZK je **110 ks** z toho platných TP je **26 ks** (24%) a neplatných **84 ks** (76%)

Počet zaevidovaných MZK je **83 ks** z toho platných TP je **50 ks** (60%) a neplatných **33 ks** (40%)

To znamená, že z celkového počtu **1030** evidovaných LŠZ je **377** s platným TP a **653** s neplatným TP. Keďže iba **36,6 %** LŠZ máme prevádzkyschopných, natíska sa otázka prečo nemajú platné TP ostatné LŠZ, alebo lietame s neplatnými TP ??? V porovnaní s predchádzajúcim obdobím pred výmazom LŠZ z evidencie bola situácia ešte horšia. Preto vyzývam všetkých vlastníkov LŠZ, aby v tomto smere urobili nápravu. Buď požiadali o výmaz z evidencie, alebo o predĺženie platnosti TP.

Záver:

Na základe výsledkov z auditu a prevádzkyschopnosti našich LŠZ musí byť každému členovi LAA jasné, že s týmto stavom musíme všetci niečo urobiť. Ako vlastníci LŠZ, technici jednotlivých druhov LŠZ, technici zväzov, tak aj ja. Verím, že nasledujúce obdobie bude plodnejšie, spolupráca medzi všetkými zložkami sa zlepší, že viac budeme rešpektovať letecký zákon č.143 /1998 Z.z. ako aj ostatné letecké predpisy, ktoré sme povinní pri našom športovom a rekreačnom lietaní rešpektovať a dodržiavať, že si budeme ctíť aj poverenie leteckého úradu č. 2/2009-P, ktoré nám umožňuje vykonávať všetky činnosti pri prevádzkovaní našich LŠZ.

Uvítam návrhy jednotlivcov na odstránenie všetkých nedostatkov a do ďalšieho obdobia prajem všetkým **LETU ZDAR!**

Vladimír Krempaský
hlavný technik LAA

**Nie je toho tak veľa, čo by mala LAA robiť**

(Zamyslenie sa kandidáta na prezidenta LAA)

Lietam len pár rokov, na teplý vzduch i na benzín. S LAA som sa však stretol v podstate len vtedy, keď som si robil kurz, vybavoval predĺženie pilotného preukazu alebo technickú prehliadku na padák.

Áno, toto je hneď [prvý a druhý bod medzi cieľmi a úlohami podľa stanov LAA](#) a myslím, že tu si LAA svoju prácu robí dobre. Letecký úrad konštatoval síce nejaké nedostatky (viď správu hlavného technika v tomto spravodaji), ale kašľať na úradníkov. Dajme im, čo chcú nech máme pokoj (držím palce hlavnému technikovi Vladovi Krempaskému).

Okrem tohto som však od LAA nedostal nič. Teda tie papierovačky som vlastne tiež moc nechcel, ale musí to byť. Tak nech.

Škoda, že LAA nevyužíva svoj potenciál viac. **A pritom nemusí robiť až tak veľa.** Stačilo aby som dostal email, že sa konajú majstrovstvá Slovenska v motorovom paraglidingu. Alebo napísať, že sa presúvajú na iný termín. Alebo aspoň napísať, že sa zrušili úplne.

LAA má totiž podľa stanov aj ďalšie úlohy:

3. Vytvára podmienky pre zaistenie štátnej reprezentácie.

4. Propaguje a popularizuje rekreačné a športové lietanie.

5. Spolupracuje na polytechnickej výchove mládeže a podporuje šport mládeže a občanov zdravotne postihnutých.

O bode 3 hovorí asi úspech našich súťaží. Ešteže máme ten x-contest. O propagácii športu (bod 4) si každý urobí svoj názor, ak si pozrie web LAA – lietaniachtivý nádejný pilot tam nájde akurát informácie „Poplatky a cenníky“.

Neviem, čo znamená bod 5.

Komunita lietačov si žije svojím životom a LAA sa im do toho nemusí ani moc starať. **Stačí však tak málo**, aby komunita žila viac. Tu je pár návrhov:

- Udržiavať **obsah na webe**. Toto je síce nevyhnutné, ale aj tak trochu zbytočné. **Netreba to preháňať**, piloti sa sem sami od seba neprídu pozrieť, aby sa dozvedeli čo nové. Nech tam je všetko, ak niečo hľadajú.
- **Zaviest' efektívnu emailovú komunikáciu**. Posielajme každému email, ak sa niečo deje. A tým nemyslím pozvánku na valné zhromaždenie každé dva roky.
- Zabezpečiť informačnú službu pre členov: posielajme **email, že o tri mesiace končí techničák na padák** alebo zdravotná prehliadka. Taká užitočná vec, nech piloti dostanú za svoje členské adekvátnu službu.
- **Propagujme aktivity členov** a tvorme komunitu. Ak Nitrana organizujú Zobor Cup, Trenčania Záložkovica alebo Myjavčania zlet či prelet kanálu La Manche, mali by sme v LAA týmto chlapcom pomôcť a odkomunikovať túto akciu na všetkých členov. Prečo som sa to dozvedel len náhodou na facebooku? Ved' email nič nestojí. Ospravedlňujem sa východniarom, že som žiadnu ich akciu nespomenul, nedozvedel som sa.
- **Zorganizujme majstrovstvá**, aspoň trochu.
- **Dajme na web informácie pre záujemcov o lietanie**: bežne dostávam otázky typu „Čo ak ti vypne motor?“, „To sa musíš niekam hlásiť, keď ideš lietať?“ a podobne. Netreba to preháňať, na tie úplne absurdné typu „To ti stačí len tá vrtuľa?“ alebo „Nezamrzneš tam hore?“ vôbec nemusíme odpovedať. Ale úvod do lietania by si to pýtalo.
- **Dajme na web info pre pilotov o vzdušnom priestore**: kopa pilotov porušuje predpisy len z nevedomosti. Ja som sa až po rokoch dozvedel, že niekde na webe je aj mapa vzdušného priestoru. Už som aj zabudol kde, takže Vám neprežradím. Tie NOTAMy som už rozlúštil, aj keď to bol boj.
- K tomu nešťastnému bodu 5 som tiež niečo vymyslel: Mohli by sme podporovať mladé talenty tak, že by mali **minuloroční kurzisti vlastnú súťaž**. A najlepší z nich by dostal(a) nejaký príspevok na EN-C krídlo. Povedzme 30%. Nech najprv ukážu, čo v nich je.

Tentokrát neplatí, že je to o peniazoch. Tu stačí iba chcieť.

Na valnom zhromaždení zväzu motorového i bezmotorového paraglidingu vzbudila najväčšiu diskusiu správa hlavného technika LAA a následné návrhy na riešenie problémov. Táto správa je odvodená od výsledkov auditu, ktorý vykonal Letecký úrad v LAA pred rokom. Väčšina sa týkala formálnych nedostatkov a chválím Vlada Krempaského, že sa intenzívne pustil do upratovania. Posledný bod jeho správy je ale niečo, s čím si on sám neporadí: **dve tretiny našich „lietadiel“ nemá v poriadku papiere**, t.j. nemajú povinnú technickú prehliadku.

Na valnom zhromaždení padli rôzne nápady, pričom ten **najabsurdnejší nápad bol lepiť väčšie či menšie poznávacie značky** zospodu na padáky. Vraj to bude motivovať pilotov urobiť si technickú prehliadku a lietať podľa predpisov.

Švajčiarsko a Švédsko sú (vraj) jediné krajiny na svete, ktoré túto povinnosť majú.

Navrhujem iné riešenie. **Zrušme povinnosť mať technickú prehliadku** a už nebude vadiť, že dve tretiny pilotov ju nemajú. Jednoduché ako facka. Neinšpirujme sa Švédmi, ale radšej Britániou a USA, kde nemajú pre padáčkarov ani len pilotné preukazy.

A keď už sme vo švungu, **zrušme aj povinnú zdravotnú prehliadku** každé dva roky u špecializovaného lekára pre motorových padáčkarov. Je to hlúposť. Vydajme pilotné preukazy na neobmedzenú platnosť a šikanujme nešťastníkov pilotov až od zaslúžilého veku.

Neviem, či nám to dovoľí legislatíva. Neviem, či sa nám podarí ju zmeniť.

Ak aj nie, **prosím, aspoň si nevyrábajme sami sebe úplne zbytočné predpisy**, ktoré po nás nikto nechce. Poznávacie značky máme v súčasnosti nalepené v komore a to je úplne v súlade s [predpisom SM12](#) (bod 10.5.2.3), pretože ich máme „*umiestnené na vhodnom a viditeľnom mieste. Veľkosť poznávacej značky musí byť zvolená tak, aby sa dala umiestniť*“ Predpis platí 11 rokov a za tú dobu sa nik z Leteckého úradu ústne ani písomne, oficiálne ani neformálne nepostáažoval, že im niečo nevyhovuje. Vychádzam preto z úsudku, že to máme tak, ako všetky krajiny široko-dáľe a je takto úplne OK.

Som rozhodne proti lepeniu poznávacích značiek na spodok padáku. Tento názor mal prevahu 14:3 na zväze motorového paraglidingu a 35:2 poobede na bezmotorovom.

Želám dobré lietanie a bezpečné pristátia.

Miro Švec



Letecké nehody a incidenty za uplynulý rok

Tak, ako po minulé roky, ani tento rok sa nám letecké nehody nevyhli. Oficiálne boli nahlásené štyri nehody LŠZ, našťastie bez úmrtia pilota (nech nám to vydrží a týchto nehôd je čím ďalej tým menej).

Tri LN boli u padákových klzákov a jedna pri lietaní na motorovom padákovom klzáku.

26.7.2012 - pri pristáti po vetre veľkou rýchlosťou

28.7.2012 - pilot po vlastnej chybe narazil do svahu

1.8.2012 - tvrdé pristátie do terénu

Všetci piloti zranení.

Záver – zvýšiť pozornosť pri pristávaní a lietaní blízko pri svahu, poslednú zatáčku na priblíženie a pristátie podľa možnosti nevykonávať vo výške menšej ako 20 metrov a dôslednejšie sa pripravovať na pristátie, pristávať podľa možnosti vždy proti vetru.

Nehoda motorového padákového klzáku sa stala 17.9.2012 pri núdzovom pristáti a zachytení o vedenie vysokého napätia. Pilot zranený. Odporúčanie – výber miesta na pristátie mimo schválených plôch musí byť v prvom rade motivovaný svojou bezpečnosťou a bezpečnosťou tretích osôb.

V neposlednom rade v tomto roku vzrástol počet incidentov v leteckej prevádzke. Jednalo sa hlavne o vniknutie do riadeného vzdušného priestoru bez povolenia.

14.3.2012 - narušené CTR Bratislava motorovým padákovým klzákom.

18.5.2012 - narušené TMA Žilina piatimi padákovými klzákami (lietadlo muselo vykonať manéver na vyhnutie z priestoru - neohlásená prevádzka LŠZ)

23.6.2012 - vlet do CTR Poprad a následné pristátie na letisko bez spojenia a povolenia (dvakrát motorový závesný klzák)

9.9.2012 - vlet do CTR Piešťany bez povolenia – motorový padákový klzák.

Okrem týchto pár hlásených incidentov sa riešilo množstvo ostatných, hlavne telefonicky, v danú dobu.

Z tohto dôvodu by som chcel požiadať všetok lietajúci personál o dodržiavanie pravidiel leteckej prevádzky. Aj týchto pár incidentov hádže zlé svetlo na nás všetkých a hlavne na tých, ktorí dodržiavajú predpisy.

Moje malé zamyslenie

Ak budem vykonávať leteckú nekázeň, kto ma chytí? Musela by to byť obrovská náhoda a musel by som byť prichytený inflagranti. Ak ma niekto odfoťí, moja reč bude – takých krídiel je na Slovensku veľké množstvo a nemáš mi ako dokázať, že som to bol ja. Lietame v chránených krajinných oblastiach, nad obývanými priestormi, v riadených priestoroch bez ohlásenia. Dokedy sa nám to bude tolerovať? Už to asi skončilo. Ale urobili sme si to asi sami – bohužiaľ. Keby sme lietal tak, ako sa má, nikto by si nás ani nevšimol, ale upútali sme pozornosť. Jeden bývalý starý pilot mi povedal: „Letecká nekázeň sa robila, robí a bude sa robiť. Ak ju chceš robiť aj ty, tak ju musíš urobiť rýchlo a dlho sa pri nej nezdržať, lebo ťa nacytajú. Musíš prekvapiť a zmiznúť.“ Ale, bohužiaľ, my sa pri takejto nekázni motáme okolo a priťahujeme pozornosť. Ako keby sme sa predvádzali. A ešte sa nechávame aj fotiť.

Lietame nízko nad vodou (dvaja ľudia za tento rok skoro utopení), lietame medzi domami na sídliskách, v blízkosti kasární a predvádzame sa. Pútame na seba pozornosť, ale hlavne škodíme sami sebe. Týmto som sa samozrejme nechcel dotknúť 90 percent pilotov, ktorí lietajú podľa predpisov. Ale apelujem na tých dobrých – pôsobia na tých zlých, aby sa zmenili. Pomôže to nám všetkým.

Milan BOHUŠ, RLP LAA SR



Predbežný rozpočet LAA SR na rok 2013

Predpokladané minimálne príjmy pre rok 2013:	
Zostatok z roku 2012 (predpokladaný):	22000
Členské (700 čl. x 50€)	35000
Predpokladané príjmy spolu:	57000
Predpokladané výdaje pre rok 2013:	
Nájomné (4 x 764€)	3056
Spoje (12 x 80€)	960
Zákonné poistenie LŠZ (700 členov x 19€)	13300
Konferencia delegátov	350
Poštovné	900
Potreby	610
Cestovné (HT + RLP)	3400
Superhrubé mzdy RLP + HT (2 x 376€ x 12 mesiacov)	9024
Superhrubá mzda výkonný tajomník	9700
Predpokladané základné výdaje pre rok 2012:	41300

Rezerva	15700
----------------	--------------

3-mesačná povinná minimálna rezerva na chod LAA SR je 13.000 €.

Rozpočet vychádza z predpokladaných 700 platiacich členov v roku 2013.

V roku 2012 mala LAA SR vyše 900 platiacich členov.

**Majstrovstvá Európy – Saint André les Alpes, Francúzsko**

očami Petra Vrabca

Nedeľa 2.9. 2012

Po dvoch rokoch a predchádzajúcich Majstrovstvách Európy v Rakúsku sa v tomto roku stretla Európska paraglidingová špička v slnečnom a horúcom Francúzskom Provensálsku, v podhorskej dedinke St. André les Alpes, nachádzajúcej sa 900 metrov nad morom v legendárnom údolí Verdon. Horúco tu však bolo asi až do okamihu začiatku tohto podujatia. V každom prípade v piatok cez túto časť Álp prešiel studený front a teploty poklesli na úroveň 15-tich stupňov cez deň a 7-mich v noci, čím sa najžiadanejším artiklom zúčastnených stali dlhé nohavice, bundy a teplé rukavice. Približne polovica pilotov využila dnešný slnečný deň na tréningové lietanie a zoznámenie sa s miestnymi podmienkami. Podľa rečí boli mnohí drsnosťou podmienok zaskočení a poľský pilot si dokonca krátko po štarte vyskúšal, ako sa riadi jeho záložka. Na základe tejto udalosti sme spoločne s časťou českého a poľského tímu založili lotériu na množstvo použitých záložiek v tomto preteku. Slovensko tu zastupuje stará garda v zložení Peter a Štefan Vyparina a Peter Vrabec. Otvárací ceremoniál bol pompézny, pričom defilé pretekárov s organizátormi sa tiahlo cez celú obec so zakončením na námestí pri štátnych hymnách všetkých zúčastnených štátov. Keďže takmer všetci pretekári z jednotlivých krajín mali spoločné tričká, bundy, prípadne komplet odev, my sme si dali aspoň rovnaké nohavice. Obsadenie máme minimálne – do výsledkov sa počítajú 3 najlepšie výsledky tímu v danom dni – ale dúfame, že sa umiestnime v prvej desiatke až dvanástke. Dúfame – uvidíme čo prinesie budúcnosť.

Pondelok 3.9. 2012

Dážď zmaril nádeje na začiatok preteku vo veľkom štýle. Dnešný deň bol zrušený, ale na zajtra sa vyhrážajú lietáním ...

Utorok 4.9. 2012

Aj napriek slnečnému a po posledných dňoch neuveriteľne teplému ránu, bol dnešný letový deň zrušený. Okolo obeda má pršať, ale hlavne vo výške duje tak, že sa z oblakov robia krásne vlny. Opäť – podľa meteorológa sa má vraj letieť zajtra a pozajtra.

Streda 5.9. 2012

Tak to dnes opäť zrušili kvôli veľkej oblačnosti. Ale množstvo pilotov išlo aspoň tréningovo zletieť a potočiť nuličky. Nórsky pilot sa nechal na Enze zmoknúť, nejako sa mu to poskladalo a tak tu máme druhú záložku.

Štvrtok 6. 9. 2012

Jasné a bezoblačné ráno vyvolalo predletovú paniku. Každý meškal, niečo chystal a na poslednú chvíľu niečo zháňal. Po poslednom vývoze na štart okamžite nasledoval briefing s fantastickou predpoveďou bez zrážok a búrkami iba niekde na vysokých kopcoch (pre tých z rovín, kopec vysoký 2 500 m nie je vysoký) a slabým SZ vetrom. Po včerajšej záložke (Enzo - sa pilotovi vyskladalo po tom, ako lietal v daždi a ďalší dvaja mali tiež problémy s vodou) sme na naše počudovanie, keďže sú to Majstrovstvá Európy a všetky padáky sú certifikované, boli poučení ako fulštálovať, keď padák zostane v saku. Okno bolo otvorené o 11.45 a štart o 12.45. Do veľmi slabých podmienok na štarte sa nikomu nechcelo a tak mnohí vyčkávali na zlepšenie podmienok, čo sa viacerým stalo osudné, lebo dobehnúť šťastlivcov s dobrou výškou bolo veľmi ťažké. Trať bola dlhá 103 km cez 5 OB. Čo je to bezvetrie v Alpách asi závodníkov prekvapilo, keď sa na niektoré OB proti vetru nemohli presadiť. Napriek fantastickým víziám bolo kolo o 16.14 hod stopnuté pre dážď a blížiacu sa búrku. Tí, čo nemali nablízku nejakú strechu nad hlavou, budú sušiť padáky asi až do rána.

Piatok 7.9. 2012

Štartovný vabank v podobe neskutočne slabých stupákov v okolí štartoviska takmer pochoval 50 pilotov. Nakoniec si to odniesla partička 6-ich nešťastných, ktorí po pár minútach obetavého hľadania nuliek skončili rovno pod kopcom. Ďalších pár jednotlivcov si to odnieslo po preskoku do štartovnej kružnice, na nešťastie pre Slovákov tam skončili aj Peter Vrabec a Peter Vyparina. Následne sa podmienky vylepšili a ten kto nezahnil, doletel do cieľa. Nič to však nemení na tom, že víťazom včerajšej 78,8 km dlhej disciplíny sa stal Yassen Savov z Bulharska, na druhom mieste skončil Petr Chromec z Česka a na treťom Ulrich Prinz z Nemecka. V celkovom poradí je na prvom mieste Yassen Savov, na druhom Russel Ogden z V. Británie a na treťom Ulrich Prinz. Dnes sa začala aj séria protestov. Výsledky sa neprestajne nejak menia kvôli stopnutému tasku v prvom kole. Český tím oficiálne protestuje proti neuznaniu cieľa Petrom Kostrhunom, ktorý bol pôvodne ôsmy v prvom kole – zajtra sa rozhodne, a množstvo pilotov zatiaľ neoficiálne debatuje na tému slabých podmienok na štarte a nezmyselného prvého OB (TP), resp. štartovej kružnice vysunutej 5 km pred štart, na ktorej je problém so zachytením v malej výške.

Sobota 8.9. 2012

Deň ako víno. Nádherné stupáky, konečne žiadny problém zo zachytením na štarte, kolo však bolo zrušené asi 15 minút pred otvorením štartu. Dôvod – prevývoj (autor asi myslel overdevelopment , pozn.red.) na trati. Diskutuje sa, či to bolo správne rozhodnutie, lebo ešte hodinu a pol po zrušení kola bolo letovo a mraky boli veľké, ale stále sa rozpadali. Mohli sme uletieť minimálne polovicu z 80 km trate.

Nedeľa 9. 9. 2012

Tak to včera organizátori poriadne pokazili. Zbrklé rozhodnutie o stopnutí kola ešte pred jeho štartom sa potvrdilo. Celý deň ani kvapka, tobôž nie búrka. Lietalo sa do 20-tej hodiny. Navyše kompletný Francúzsky tím to zaklincoval uletením celej trasy a navyše s návratom do St. André. Dnešné kolo bolo zrušené už na rannom briefingu. Dôvod – veľký predpoklad búrok. Opäť rozhodnutie nehodné ME. Lietalo sa do 14.00, keď sa v diaľke objavila prvá búrka. Určite sme mohli uletieť aspoň 40 km trať.

Pondelok 10. 9. 2012

Dnes bola vypísaná 85 km dlhá trať s 3 OB. Organizátori asi začali hrať na domácich s výkonnými krídlami, pretože hneď prvý OB, respektíve návrat z neho ponad široké údolie zo silným vetrom pri meste Digne, bol viac ako náročný, čo pochovalo množstvo pilotov. Termika bola na niektorých miestach poriadne ostrá a piloti sa nevyhli stupákom na úrovni 10 m za sekundu. Druhýkrát sa narodila Švajčiarska pilotka Nanda Waliser, ktorej zostala po kolapse Niviuku zavlečená tretina krídla. To sa roztočilo do satu a po páde asi 800 metrov bez použitia záložky dopadla až na zem. Mala neuveriteľné šťastie, lebo nenarazila do proti svahu, minula o 4 metre cestu a o 15 metrov skalu. Keďže som bol pri nej ako prvý s jedným rusom, tak mám info z prvej ruky - pri všetkom tom nešťastí má asi iba zlomenú nohu a škrabance na tvári. Zo Slovákov skončil najlepšie Peter Vrabec a za ním Štefan Vyparina, ktorým sa rátajú výsledky do bodovania krajín. Petrovi Vyparinovi sa zaprášilo pod topánkami v nešťastnej údolke pri meste Digne.

Utorok 11.9. 2012

Aj keď to ráno nevyzeralo na lietanie, išli sme na štart. Bola vypísaná 68 km dlhá trať cez 5 OB. Vo vzduchu to bolo miestami drsné, hlavne kvôli vetru, ktorý síce nepresiahol 5 m/s, avšak v spojení z údolkami a termikou to v konečnom dôsledku vyšlo na 3 záložky (Portugalec, Srb a Poliak). Z toho Poliak si ju hodil už druhý krát, čím výrazne prispel do našej súťaže Rescue lottery. Peter Vyparina dnes pre bolesť chrbta neletel, preto sme dnes do Slovenských výsledkov prispievali spoločne so Štefanom Vyparinom. Našťastie sme boli v celi obidvaja, keď v podstate celá prvá skupina bola pristáta v údolke na poslednom otočáku. Nanda zo Švajčiarska po včerajších narodeninách nakoniec skončila z oboma zlomenými nohami, slabou kompreskou jedného stavca a už spomínanými škrabancami na tvári.

Streda 12.9. 2012

Prechádza front a na horách duní, až sa robia vlny hneď od rána. Pre dnešný deň bol task zrušený a zajtra to bude asi podobné. Aspoň bude čas na prebalenie záložiek. Včera sa ešte stihol na pristávačke – ktorá bola tak trochu v rotore – rozbiť taliansky reprezentant. Kolaps vrchlíka tesne nad zemou nezvládol a následný dopad nezvládol ani protektor jeho sedačky, ani jeho chrbtica. S podozrením na kompresku ho sanitka odviezla do nemocnice.

Štvrtok 13.9. 2012

Front prešiel, ochladilo sa až no a dohľadnosť je nekonečná. Na oblohe začali prvé mráčky poskakovať až po obede. Predpoveď je fantastická. Dostupy na úrovni 4500 metrov a slabý SV vietor, aj keď všade po okolí má duť. Po vypísaní 62 km dlhej disciplíny odštartovali traja windamini, aby všetkým ukázali, že predpoveď vyšla úplne presne až na ten vietor. Všetci poskakovali po oblohe stále vyššie a vyššie, až nakoniec dvaja po poriadnom snažení pristáli po polhodine so šťastím v cúvaní v silnej údolke. Otvorenie štartovného okna bolo najskôr odložené o 15 minút, potom na neurčito a keďže vietor neslabol a tretí predskokan sa nevedel dostať na zem už jeden a pol hodiny, nakoniec dnešný task zrušili. Marína Olexina a Petra Slívová dnes zorganizovali zbierku na pomoc Eddiemu Kuhmarovi (Ind žijúci dlhodobo v Japonsku, ktorý lietal dlhé roky preteky najvyššej úrovne), ktorý sa nešťastne zranil v júli na pretekoch v Rusku a až teraz sa začal preberať z kómy. Žiaľ, jeho poisťka nebola dostatočne vysoká na tak dlhý pobyt v nemocnici, preto sa mu snažíme aj týmto spôsobom pomôcť. Keďže ho osobne dobre poznám už niekoľko rokov, prajem mu veľa šťastia na návrat do nášho sveta. *(Zlé jazyky hovoria, že Eddie sa už medzitým z kómy prebral, ale keď videl medziúčet za pobyt v nemocnici, urobil Wisnierskej manéver, od roku 2007 známe bezpečnostné upadnutie do bezvedomia, v tomto prípade radšej rovno do kómy – čh ods. red.)*

Piatok 14.9. 2012

Silná inverzia bola silnejšia ako meteorológovia predpokladali a tak pôvodný štart o 13.00 bol niekoľko krát posunutý o 15 min, až sa nakoniec štartovné pole rozletelo na 76,3 km dlhú trať cez 5 OB o 14.15. Napodiv sa termika rozchodila nádherným spôsobom, aj keď maximálne dostupy končili na hranici 2 600 metrov. Pasca na pretekárov bola nachystaná na ramene medzi 2. a 3. OB, kde sme museli preletieť proti silnej údolke sedlo medzi dolinami, čo sa mnohým ani na niekoľko pokusov nepodarilo. Dnes sme tu mali dve záložky, pričom jedna bola pár minút po štarte. Smoliarkou dňa sa stala Marína Olexina z Ruska, ktorá si zlomila nohu keď pristávala pri poslednom OB. Za Slovákov bodoval iba Peter Vrabec, keďže bratia Vyparinovi museli odísť domov.

Sobota 15.9. 2012

Tak posledný deň vyšiel do bodky. Nádherné lietanie, aj keď v silnej a turbulentnej bezoblačke, potešilo určite všetkých. Bola vypísaná 74 km dlhá trať s tromi OB. Ako inak hneď prvý OB bol viac ako ťažký. Návrat z neho proti silnej údolke v dĺžke 20 km pochoval nádeje mnohých na zlepšenie umiestnenia a poriadne zamiešal karty v poradí. Dostupy v silných stupákoch o sile 4 – 9 metrov končiacich na hranici 2600 m nezvládol jeden pilot a „tasil“ záložku. Víťazom kola sa stala nová česká nádej Standa Klikař. O 19.00 začalo na pristávačke paraglidingovej školy Aeroglis vyhlasovanie výsledkov, vo veľkej paráde s grilovačkou, voľným jedlom a pitím pre všetkých (napodiv prvým a posledným na tomto podujatí), hudbou a francúzskou bezstarostnosťou. Gratulujem víťazom, gratulujem tým čo vydržali do konca a tým čo sa zranili prajem silu na vyzdravenie. Preteky to boli nádherné so všetkým, čo preteky majú mať.



Prečo sme odišli

Veľa členov LAA, ktorí sa reprezentantom na štartovné poskladali, sa pýta, prečo všetci neostali do konca pretekov, ale dvaja z troch odišli v polovici. Tu je odpoveď.

Oznámenie dôvodov predčasného odchodu z ME v paraglidingu 2012 v St. Andreas Les Alpes

Ing. Peter Vyparina v jednom z kôl „tvrdopristál“ na oficiálnej pristávačke v dôsledku náhlej zmeny prúdenia vzduchu (kto lietal niekedy v St. Andreas vie, čo sa veľmi často deje na pristávačke, ktorá je v ústí 3 dolín uprostred vysokých kopcov), následkom čoho sa ozvali staré zranenia (sťažoval sa na bolesť v krížovej časti chrbtice, ktorá bola operovaná vo februári). Nasledujúci deň už nebol Peter schopný v preteku pokračovať. Na ďalší deň po nadopovaní sa sedatívmi išiel opäť na kopec, ale kolo bolo kvôli silnému vetru zrušené. Počas nasledujúcej noci sa jeho stav zhoršil a tak po zvážení celkovej situácie (zlý zdravotný stav Petra - neschopného pokračovať v preteku, ktorého zdravotný stav sa zhoršoval, zlé priebežné umiestnenie obidvoch - bez reálnych šancí na lepší výsledok) bolo rozhodnuté o predčasnom odchode z pretekov.

Radi by sme predsedníctvo ubezpečili o tom, že náš odchod z preteku nebol svojvoľný, o čom hovorí určite aj finančná náročnosť absolvovania takého preteku (štartovné tvorí cca 1/3 výdavkov- 2/3 sme platili z vlastného vrečka), a takisto, že sa takáto vec prihodila prvýkrát, chceme tým povedať len toľko, že na predčasný odchod sme mali naozaj vážne dôvody (spomenuté vyššie). Zdravie a bezpečnosť musí mať vždy prednosť pred ambíciami a financiami.

Peter a Štefan Vyparinovci



Štatistika výcvikových stredísk

Názov výcvikového strediska PG - r.2011	Počet vyškolených žiakov v 2011	Z nich ČP v 2012 uhradilo	Úspešnosť udržania členov LAA
M-FLY	24	3	12,50%
Perfect Fly	41	10	24,39%
ABC Paragliding	53	41	77,36%
X-AIR	23	19	82,61%
Paragliding NM	41	28	68,29%
FLY Zone Paragliding	11	6	54,55%
ADZ FLY	4	2	50,00%
	197	109	52,81%

Názov VS PG - r.2012	Počet vyškolených žiakov k 30.10.2012	Prírastok oproti roku 2011 (%)
M-FLY	23	-4%
Perfect Fly	37	-10%
ABC Paragliding	59	11%
X-AIR	30	30%
Paragliding NM	35	-15%
FLY Zone Paragliding	8	-27%
ADZ FLY	1	-75%
	193	



Prehľad financií LAA SR za rok 2012 (do 31.10. 2012)

Zostatok z roku 2011		17223	
Príjmy z členských príspevkov 2012		53855	
Príjmy z 2%		522	
SPOLU:			71600
VÝDAJE 2012			
Superhrubá mzda - Sekerková	1.1.2012-31.10.2012	8123	
Superhrubá mzda- Bohuš	1.1.2012-31.10.2012	1920	
Superhrubá mzda-Hadnagy	1.2.2012-15.6.2012	846	
Superhrubá mzda-Krempaský	16.6.2012-31.10.2012	846	
SUPERHRUBÁ MZDA SPOLU:			11735
ZÁKONNÉ POISTENIE LŠZ			15504
NÁJOM 2012			3063
Poštovné-sekretariát		960	
Poštovné-Bohuš		6	
Poštovné-Hadnagy		43	
Poštovné-Krempaský		71	
POŠTOVNÉ SPOLU:			1080
Cestovné-Bohuš		700	
Cestovné-Hadnagy		110	
Cestovné-Krempaský		159	
CESTOVNÉ SPOLU:			969
Kancelárske potreby-Sekerková		294	
Kancelárske potreby-Bohuš		15	
Kancelárske potreby-Hadnagy		98	
Kancelárske potreby- Krempaský		121	
KANCELÁRSKE POTREBY SPOLU:			528
Školenie-Sekerková-DP, OOU	DP-daňové priznanie	110	
Školenie-Bohuš-OOU	OOU-ochrana os. údajov	50	
Školenie-Krempaský-OOU		40	
ŠKOLENIA SPOLU:			200
EK. LITERATÚRA + PILOT			260
ZÁKONNÉ SOCIÁLNE NÁKLADY	SL, SF		741
OSTATNÉ DANE A POPLATKY	LÚ, MŠ SR, notár, banka		530
REPREZENTAČNÉ			74
Pevná linka		216	
Mobilná sieť		306	
Internet		286	
SPOJE SPOLU:			808
3xštartovné na MS - P.Vrabec	P.Vyparina,Š.Vyparina,		1290
VÝDAJE SPOLU K 31.10.2012			36782