

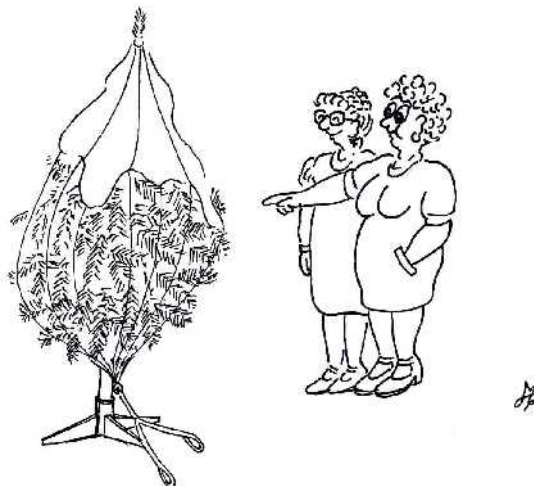
December (...už zas) – elektronická verzia

**OBSAH:** Krátky úvod do Spravodaja 2/2006 – Poplatky do LAA na rok 2007 – Športový kalendár (zatiaľ len) zväzu PL na rok 2007 – Letecké nehody za rok 2006 – Milan Grega-profil  
Autori ilustrácií: Miloš Hačo, Igor Zsoldos

## Krátky úvod do Spravodaja 2/2006

-bčp-

Letecká amatérska asociácia SR má za sebou jeden z najlepších rokov svojej histórie. Vymizli osobné animozity, na činnosť je viac peňazí, na súťaže začalo chodiť viac ľudí a LAA u štátnych orgánov požíva solídnu vážnosť. Členská základňa po rokoch stagnácie opäť začína narastať, lebo ľudia začínajú chápať, že táto organizácia pre nich niečo reálne robí. Dúfajme, že tento trend bude pokračovať a čoskoro dosiahneme stav, keď LAA bude síce naďalej organizáciou pre amatérov, ale riadená profesionálmi.



## Poplatky do LAA na rok 2007

Aj v roku 2007 členovia LAA zaplatia nasledovné poplatky.

Členské príspevky (zahŕňa zákonné poistenie):	Člen LAA SR	Nečlen
Členský príspevok za ostávajúceho člena	1.200,-Sk	
Pre študentov do 26 rokov a starobných dôchodcov *	1.000,-Sk	
Pre telesne postihnutých *	700,-Sk	
Host'ovské členské (2 týždňové)	800,-Sk	-
Právnická osoba (do 6 ks LŠZ vrátane)	600,-Sk	
Právnická osoba (nad 6 ks LŠZ)	1.000,-Sk	
Členské pre nelietajúcich členov – nezahŕňa žiadne poistenie	100,-Sk	
Registračný poplatok nového člena	25,-Sk	-
<b>Pilotné preukazy a kvalifikácie:</b>		
Vydanie PP pre všetky odbornosti	1.000,-Sk	3.000,-Sk
Predĺženie PP a rozšírenie kvalifikácií pre všetky odbornosti	150,-Sk	2.000,-Sk
Vystavenie duplikátu PP pri strate, odcudzení a pod.	200,-Sk	1.000,-Sk
<b>Technické preukazy:</b>		
Vydanie TP pre všetky odbornosti	150,-Sk	3.000,-Sk
Predĺženie platnosti TP pre všetky odbornosti	100,-Sk	2.000,-Sk
Vystavenie duplikátu TP pri strate, odcudzení a pod.	200,-Sk	1.000,-Sk
<b>Licencie:</b>		
Vydanie licencie na zriadenie výcvikového strediska pre všetky kategórie	0,-Sk	-
Vydanie licencie pre zhotovovanie, predaj, opravárenstvo a skúšobníctvo pre všetky kategórie	3.000,-Sk	-
<b>Ostatné poplatky:</b>		
Vydanie IPPI karty (týka sa PK a ZK)	500,-Sk	-
Vydanie FAI licencie	0,-Sk	-
Odporúčaná cena výkonu odborného personálu LAA SR	200,- Sk/hod	500,- Sk/hod
Poplatok organizátora pre LÚ SR za usporiadanie súťaže	1.000,-Sk	-

\* Pre uplatnenie zľavy je potrebné predložiť:

- študenti denného štúdia do 26 rokov – potvrdenie o návšteve školy
- starobní dôchodcovia – dôchodkový výmer
- invalidní dôchodcovia – doklad o priznaní invalidného dôchodku

Členský príspevok zahŕňa poistenie zodpovednosti za škodu z prevádzky lietadla (§13 Leteckého zákona 143/1998), je uzatvorené na osobu, to znamená že môžete lietať na ktoromkoľvek LŠZ ktoré má vydaný preukaz letovej spôsobilosti LAA SR, ste členom LAA SR a máte platný preukaz pilota LAA SR. Poistné krytie je na 500 000.- Sk ako minimálne poistné krytie stanovené vyhláškou MDPaT č.654/2002 a poistenie je na územie SR. Poistenie je platné nultou hodinou nasledujúceho dňa po zaplatení členského príspevku a platí do 31.12.2007. V prípade záujmu o vyššie krytie zodpovednosti za škodu z prevádzky lietadla a poistenie tejto zodpovednosti pre Európu a svet sa skontaktujte so sekretariátom LAA SR. Cestou sekretariátu LAA SR je možné osobne si dojednať poistenie pasažiera. Nečlenovia LAA SR si poistenie zodpovednosti za škodu z prevádzky lietadla zabezpečujú samostatne.

#### Služby zahrnuté v paušálnych poplatkoch

	členské - normálne	členské - hosťovské	členské - pre nelietajúcich	členské - právnická osoba
Poistenie zodpovednosti voči tretím osobám	✓	✓	-	-
pilotný preukaz - prvé vydanie	-	-	-	-
pilotný preukaz - predĺženie, rozšírenie	✓	-	-	-
technický preukaz - prvé vydanie	✓	-	-	✓
technický preukaz – predĺženie	✓	-	-	✓
FAI licencia – vydanie/predĺženie	✓	-	-	-

Platbu svojho poplatku prevedte na účet Leteckej amatérskej asociácie SR vo VÚB banke Žilina, účet č. **8000037432 / 0200**, konštantný symbol **0308**, variabilný symbol **kompletné rodné číslo**. ■■■

## Športový kalendár (zatiaľ len) zväzu PL na rok 2007

Pretek	Miesto konania	Hlavný organizátor	Termíny hlavný, (náhradný)	Kontakt
1. kolo SP	Straník	Peter Vrabec	5.4. - 8.4. 2007 (12.4. – 15.4. 2007)	vrabecp@t-zones.sk +421 903 103 839
Perfectfly Cup Open	Sľubica, Čierna Kopa	Peter Vyparina, Štefan Vyparina	23.4.- 28.4. 2007	ejvyparina@stonline.sk +421 903 645 634 +421 915 918 406
2. kolo SP	Sľubica, Čierna Kopa	Peter Vyparina, Štefan Vyparina	26.4.- 29.4. 2007 (3.5. – 6.5.2007)	ejvyparina@stonline.sk +421 903 645 634 +421 915 918 406
Straník Cup	Straník	Juraj Kleja	29.4.- 6.5. 2007	kleja@post.sk +421 905 133 868
3. kolo SP	Klenovec	Peter Hrivnák	17.5.- 20.5. 2007 (24.5. - 27.5.2007)	hrivnakp@gmail.com + 421 903 285 574
4. kolo SP	Baranovo, Donovaly	Mišo Čierny	7.6.- 10.6. 2007 (14.6. - 17.6.2007)	misocierny@azet.sk + 421 904 552 438
Majstrovstvá Slovenska 2007	Donovaly	Katarína Bither	22.7.- 29.7. 2007	katarina@bither.eu + 421 905 235 638
Gemer Cross Country 2007	Tisovec	Ľuboš Manica	24.8.- 26.8. 2007	brysyr@stonline.sk + 421 903 523 736
5. kolo SP	Kubínska Hoľa	Tomáš Demian	13.9.- 16.9. 2007 (20.9. - 23.9.2007)	demo.demo@zoznam.sk +421 907 650 190

# LETECKÉ INCIDENTY A NEHODY V LAA SR – ROK 2006

(INFORMATÍVNE – skrátené – pre potreby zverejnenia v Spravodaji LAA SR )

**1) Incident na motorovom závesnom klzáku RADOGA, OM-H038, 23. 04. 2006, 06:40 UTC, kataster obce Kapušany pri Prešove, pilot súkromná osoba, člen LAA SR, doklady úplné a platné. Popis udalosti:** MZK odštartoval z letiska Prešov o 06:30 UTC na navigačný let so žiakom. Asi po 7 minútach pilot zaznamenal trvalé slabé klesanie okolo 0,5 m/s. Riadením ani výkonom motora sa toto klesanie nepodarilo zastaviť. Pilot pri dosiahnutí výšky 150m GND sa rozhodol pre núdzové pristátie do terénu.

**Príčina:** Pokles výkonu motora spôsobený znížením vôle ventilov (prehriatím) z predpísaných hodnôt až na hodnotu 0,05 mm čím pri práci motora na maximálny režim a blízky režimu maximálu nedochádzalo k úplnému zatváraniu ventilov a tým došlo k poklesu výkonu motora VW1600.

**Opatrenia:** nastavenie ventilov, kontrola motora, montáž otáčkomeru na MZK, doporučené lietanie v dvojtom obsadení len za limitovaných podmienok, zverejnenie príčiny, rozbor s leteckým personálom.



**2) Incident - let na padákovom klzáku vo výške podľa vizuálneho pozorovania nad limity TMA, OM-P373, 24. 04. 2006, cca 14:00 UTC, pilot súkromná osoba, člen LAA SR, doklady úplné a platné, plocha Straník, Koncová riadená oblasť (TMA) letiska Žilina.**

Popis udalosti: Podľa oznámenia fyzickej osoby, že v uvedenom čase zo zeme zaznamenala vizuálne let PK nad limity povolené na lety bez riadenia v TMA letiska Žilina (väčšia výška ako 1500mMSL), LAA SR zahájilo šetrenie informácie. Vypočula pilota PK, ktorý poskytol záznam svojho letu. Najväčšia výška v TMA bola 1481m.

**Príčina:** Nezaznamenaná. Nedošlo k porušeniu maximálne povolenej výšky letu v TMA Žilina.

**Opatrenia:** zverejnenie záverov komisie

**3) Letecká nehoda na motorovom padákovom klzáku Nirvana, OM-P742, 07. 05. 2006, 07:02 UTC, obec Tura Lúka, bývala agroplocha Vankovia, pilot súkromná osoba, člen LAA SR, doklady úplné a platné**  
Popis udalosti: Pilot po odštartovaní presunul svoju pravú ruku z riadenia pravdepodobne k úprave svojho posedu. Následne došlo k vytočeniu osi tela pilota s krosnou doľava a PK začal zatáčať doprava. Pilot túto situáciu zrovnal a pokračoval v lete pri strate výšky tak, že vyrovnanie zastavil asi na úrovni 2 m nad zemou. Pokračoval v lete a začal stúpať asi do výšky 10 m kedy sa situácia s vytočením jeho tela a osi krosny doľava opakovala. PK začal zatáčať doprava. V tejto situácii došlo k prudkému poklesu výšky a následnému pádu v polohe kedy PK bol približne v horizontálnej rovine s pilotom. Pilot dopadol na chrbát s motorom pracujúcim na plný výkon. Pilot po nehode komunikoval a bol prevezený na pozorovanie do nemocnice, krosna bola značne poškodená.

**Príčina:** stret osádky so zemou, spolupôsobiacie príčiny – hraničné meteorologické podmienky, malé skúsenosti pilota s novým typom vysokovýkonného LŠZ

**Opatrenia:** zverejnenie zistenia príčiny udalosti, rozbor s lietajúcim personálom.

**4) Letecká nehoda na motorovom padákovom klzáku – OM-P713 PK, krosna zahraničného zhotoviteľa, 12. 06. 2006, 15:45 UTC, letisko v zahraničí.**

Popis udalosti: Na požiadanie zahraničného zhotoviteľa krosny pilot zhodnocoval vlastnosti krosny. Krosna konštruovaná ako naklápacia, t. j. umožňujúca pilotovi zaujať polohu poloľahu s nohami pilota dopredu čím sa dosiahne výrazné zníženie odporu. Pilot po odštartovaní hneď nezaujal túto polohu a vplyvom porvyv zľava sa samotné krídlo prudšie otočilo doľava proti vetru a samotné telo pilota sa prudko otočilo smerom doprava, došlo teda k takzvanému twistu s následkom prekríženia nosných popruhov a šnúr s tým, že pravá ruka pilota v ktorej má ovládanie motora, mu bola popruhmi zovretá a súčasne stlačená tak, že otáčky motora boli na maximum. Pilot sa snažil vypnúť motor ľavou rukou čo sa mu však nepodarilo. Zatočením popruhov vlastne MPK nebol riadený a aj keď vrchlík PK bol stabilne nafúknutý ale nie v správnom letovom tvare vplyvom prekrútenia zavesenia pilota, došlo k postupnému poklesu doprednej rýchlosti letu a následnému pádu. Pilot utrpel zlomeninu ľavej nohy.

**Príčina:** stret osádky so zemou, spolupôsobiacie príčiny – malé skúsenosti pilota s novým typom LŠZ, poryv vetra.

**Opatrenia:** zverejnenie zistenia príčiny udalosti, rozbor s lietajúcim personálom.

**5) Letecká nehoda - na padákovom klzáku Gradient Limit 26, 25. 06. 2006, 11:30 UTC, pilot súkromná osoba zo zahraničia, technický preukaz platný, pilot bez pilotného preukazu, plocha Donovaly.**

Popis udalosti: Pilot po štarte a vytočení prvého stúpacého prúdu sa snažil vrátiť naspäť nad miesto štartu pri čom došlo k poklesu výšky a zaleteniu až za hranu svahu do turbulentného prostredia pri čom došlo ku kolapsu vrchlíka PK v malej výške a následnému pádu na zem a k ťažkému zraneniu pilota.

**Príčina:** stret so zemou, spolupôsobiacie príčiny – let pri hraničných meteorologických podmienkach, malá výška letu, turbulencia.

**Opatrenia:** zverejnenie záverov zisťovania príčin nehody, rozbor s leteckým personálom, oznámenie o udalosti do zahraničia.

**6) Letecká nehoda - na padákovom klzáku NOVA Tatoos, 07. 07. 2006, 14:20 UTC, pilot súkromná osoba zo zahraničia, pilotný preukaz platný, plocha Donovaly.**

Popis udalosti: Pilot neskoro reagoval na kolaps pravej strany vrchlíka a spadol na zem z výšky 50m. Utrpel ťažké zranenie.

**Príčina:** stret so zemou, spolupôsobiacie príčiny – let pri hraničných meteorologických podmienkach, malá výška letu, nezvládnutie techniky pilotáže.

**Opatrenia:** zverejnenie záverov zisťovania príčin nehody, rozbor s leteckým personálom, oznámenie o udalosti do zahraničia.

**7) Letecká nehoda na motorovom závesnom klzáku MW 197, OM-H005, 28. 07. 2006, 04:15 UTC, letisko Ružomberok.**

Popis udalosti: Pilot po štarte asi vo výške 100 m pred prvou okruhovou zákrutou zaznamenal netypický zvuk – jednotlivú ranu. Motor pracoval normálne, letové vlastnosti krídla sa nezmenili. Pilot prerušil let a urýchlene pristál späť na letisko. Po pristátí a kontrole MZK zistený chýbajúci rotor ventilátora vzduchového chladenia motora Rotax 503. K iným škodám nedošlo. Vrtuľa s minimálnym poškodením-schopná ďalšej prevádzky.

**Príčina:** Pred nehodou vlastník MZK vykonával prehliadku motora po nálete 100 hodín. Pri spätnej montáži motora vymenil klínový remeň pohonu ventilátora chladenia motora za rozmerovo zhodný typ remeňa, ale inej značky. Vlastnosti nového remeňa znamenali v konečnom dôsledku zvýšené namáhanie ložiskového uloženia rotora ventilátora (zvýšená sila napnutia remeňa) a po nálete 7 hodín od opravy došlo k deštrukcii uloženia rotora ventilátora. K iným škodám nedošlo.

**Opatrenia:** zverejnenie zistenia príčiny udalosti, doporučené používanie originálnych dielov, rozbor s lietajúcim personálom.

**8) Vážny incident - let na padákovom klzáku** vo výške podľa oznámenia osádky štátneho lietadla nad limity TMA1 Bratislava, 10. 08. 2006, 13:47 UTC, pilot súkromná osoba, člen LAA SR, bez preukazu letovej spôsobilosti, pilotný preukaz platný, štart z plochy Záruby, Koncová riadená oblasť (TMA1) letiska Bratislava.

Popis udalosti: Posádka štátneho lietadla oznámila let PK v TMA1 Bratislava na výške nad limit TMA1.

Podľa rozboru letu na základe získaného záznamu GPS sa pilot PK o 13:47 UTC nachádzal vo výške 1864 m a v koordinátoch 482744N 0172923E tj. cca nad obcou Boleráz a momentálne bol v klesaní 0,6m/s. Miesto incidentu sa teda nachádza cca 39 km severovýchodne od LZIB v priestore TMA1 Bratislava kde je povolená maximálna výška pre lety bez obojstranného rádiového spojenia a riadenia letovou prevádzkovou službou len do výšky 300m nad terénom.

**Príčina:** Let vo vzdušnom priestore SR mimo stanovené limity.

**Opatrenia:** zverejnenie záverov zo zisťovania príčin vážneho incidentu, rozbor, preskúšanie pilota zo znalosti pravidiel lietania vo vzdušnom priestore SR, zaslanie doporučeného listu pilotovi PK s oznámením o porušení pravidiel lietania vo vzdušnom priestore SR a upozornením, že v prípade podobnej opakovanej situácie sa na konanie bude prihliadať ako na úmyselnú činnosť.

**9) Letecká nehoda na motorovom závesnom klzáku ESO 2**, OM-H055, 17. 08. 2006, 17:00 UTC, letisko Ružomberok.

Popis udalosti: Vlastník LŠZ po preprave MZK autom na letisko Ružomberok vykonal montáž MZK a po montáži vykonával kontrolnú motorovú skúšku. Po spustení motora (Rotax 503) tento pracoval na voľnobehných otáčkach cca 2200 ot/min. Asi po minúte chodu na voľnobehu motor samovoľne bez presunutia páky ovládania motora zvyšoval otáčky pri čom pilot registroval aj nezvyklý piskľavý zvuk. Pri samovoľnom zvýšení otáčok na hodnotu 6500 ot./min vlastník MZK vypol zapalovanie motora, čím bol chod motora zastavený.

**Príčina:** Uvoľnenie konusového spoja pastorka reduktora, čím došlo k preklzavaniu na hriadeli s následným prehriatím a odparením oleja z reduktora a pri nemazaní ozubenia došlo k jeho totálnemu poškodeniu na pastorku. (konusový spoj sa nachádza vo vnútri reduktora takže spoľahlivosť spoja nebolo možné zistiť)

**Opatrenia:** zverejnenie zistenia príčiny udalosti, rozbor s lietajúcim personálom, oprava motora.

**10) Letecká nehoda - na padákovom klzáku Bagheera M**, OM-P305, 09. 09. 2006, 13:00 UTC, pilot súkromná osoba, člen LAA SR, doklady úplné a platné, plocha Kohút (cca 10km od Sabinova).

Popis udalosti: Pilot vykonával svahové lietanie kedy dosahoval výšky od 10 do 80 m nad terénom. Vo výške 30-50m došlo asi po polhodinovom bezproblémovom lietaní k pádu pilota na zem, keď PK vykonával kyvy dopredu a dozadu. Pilot sa rozhodol použiť záchranný padák, ktorý sa však vzhľadom malej výške otvárania nenafúkol. Pilot pri prudšom vertikálnom klesaní a v kyve dopadol na trávnatú plochu asi 8m od lesného porastu. Utrpel smrteľné zranenie.

**Príčina:** stret posádky PK so zemou, spolupôsobiacie príčiny – let pri krajnej minimálnej rýchlosti, malá výška letu

**Opatrenia:** zverejnenie záverov zisťovania príčin nehody, rozbor s leteckým personálom.

**11) Letecká nehoda - na padákovom klzáku AXIS Pluto M**, 30. 09. 2006, 14:00 UTC, pilot súkromná osoba zo zahraničia, technický preukaz platný, pilotný preukaz platný, plocha Straník.

Popis udalosti: Pilot pri priblížení nad pristávaciu plochu sa snažil pristáť do vyznačeného priestoru pri čom prebrzdil jednostranne padák a následne došlo k rotácii o cca 450 stupňov a prudkému klesaniu. Pilot dopadol na zadnú časť tela, jeho sedačka bola vybavená bezpečnostným airbagom. Po dopade na zem sa odrazil do výšky asi 1m po čom nasledoval dopad. Meteorologické podmienky – veľmi dobré, vietor 0 – 0,5 m/s bez nárazov, vyhodnotenie výstroja pilota ako veľmi dobré. Výška, z ktorej celý pád prebiehal bola približne 20m, pilot utrpel ťažké zranenie.

**Príčina:** stret posádky PK so zemou, spolupôsobiace príčiny – jednostranné prebrzdzenie PK, malá výška letu.  
**Opatrenia:** zverejnenie záverov zisťovania príčin nehody, rozbor s leteckým personálom, oznámenie o udalosti do zahraničia.

Členovia LAA SR sa môžu v prípade záujmu podrobne zoznámiť so znením záverečných správ, ktoré sú uložené v písomnej podobe na sekretariáte LAA SR.



## Milan Grega - profil

-bčp-

Milan Grega je v LAA pojmom. Bez zámeru znižovať hodnotu práce ostatných, čo kedy v LAA pracovali, možno povedať, že tento človek toho pre naše lietanie urobil a dosiahol najviac. Aby ste vedeli, s kým máte tú česť, priblížime si najskôr jeho životnú dráhu. Povieme si aj o jeho skúsenostiach s lietaním a na záver sa dozvieme, na čom pracuje v rámci LAA dnes.

### Životopis

V rokoch 1969 až 1973 študoval na Strednej vojenskej odbornej škole leteckej v Prešove (1. a 2. ročník) a v Košiciach (3. a 4. ročník) – prax na letisku. Bola to technická strojárská škola, pilotáži sa tam nevenovali. Špecializoval sa na letecké draky a motory, ale učili sa aj elektrovýbavu, rádiovýbavu, výzbroj lietadiel, rádioelektronické zabezpečenie lietadiel a iné predmety typické pre obdobie studenej vojny. Táto škola bola jediná svojho druhu v ČSSR, študovali tam teda aj Česi. Strednú školu ukončil ako rotmajster.

Nástup na Vysokú vojenskú leteckú školu, tiež jedinú v republike, ktorú v roku 1973 prvýkrát otvorili, sprevádzali problémy. Zmaturoval na samé jednotky, a takých prijímali bez prijímačiek, či civilov, či vojakov. Takže ho prijali, ale pár dní nato mu oznámili, že pre veľký záujem z civilu preňho nie je miesto a musí ísť do praxe, počas ktorej si môže kedykoľvek prihlášku podať. Čo robil poctivo každý jeden rok a podarilo sa mu to až v roku 1989.

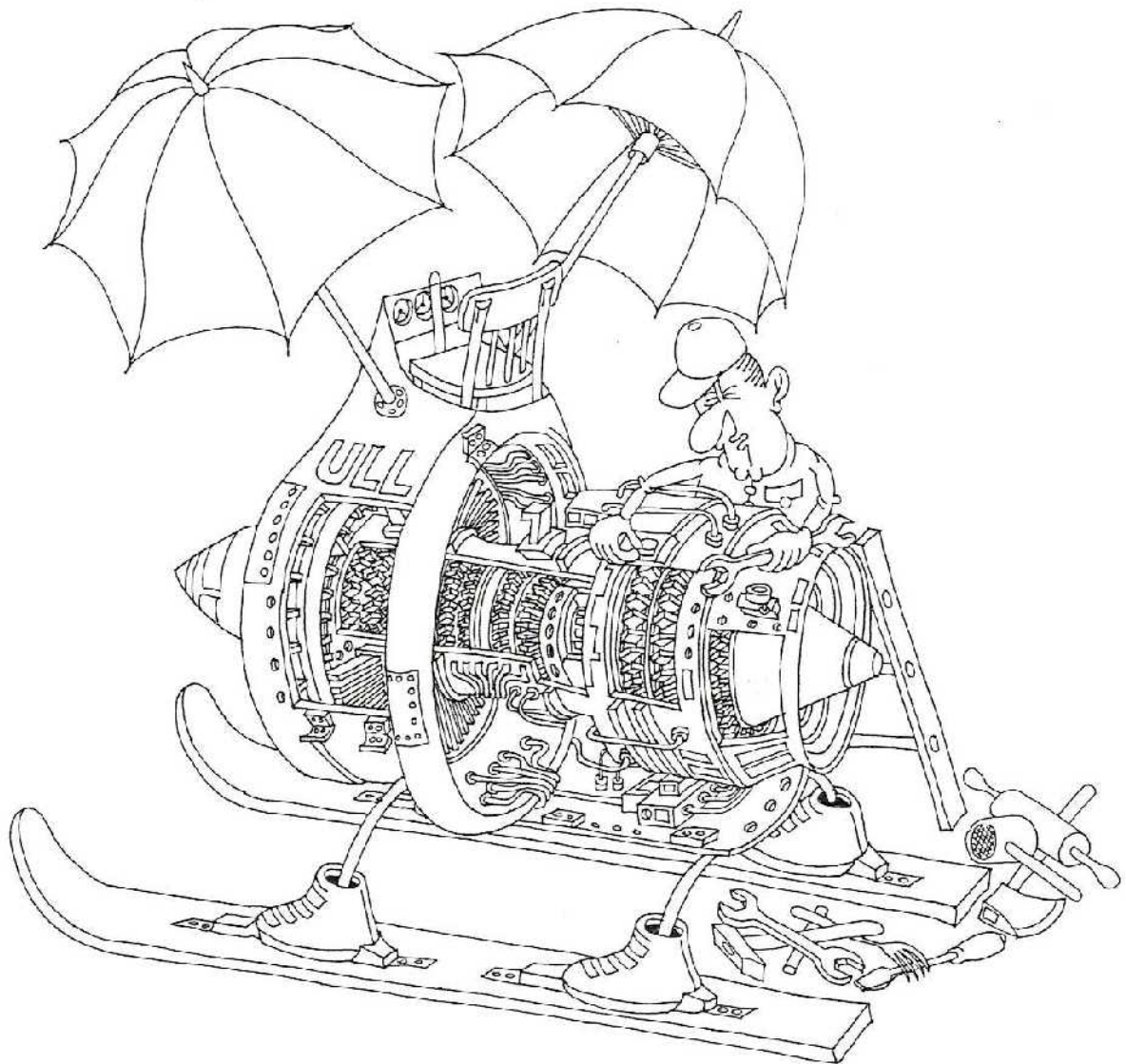
V roku 1988 mu veliteľ ako vždy opäť povedal, že na danú školu ich pluk nemá kvótu, ale potom zistil, že kolega do tej školy nastupuje. Naštval sa a začal si to vybavovať po vlastnej línii, mimo veliteľa. Kamarát na spisovni, kadiaľ chodili všetky rozkazy, aj tajné, mu zistil, čo všetko potrebuje na podanie prihlášky, aby ho nemohli vyradiť kvôli administratívnej chybe. Najriskantnejší bol moment, keď doniesol prihlášku s kompletnou sadou papierov na podpis veliteľovi. Ten bol natoľko šokovaný, že sa Milanovi Gregovi samému podarilo všetky tie papiere pozháňať, že mu prihlášku ihneď podpísal. Podpis základnej komunistckej organizácie (ZO KSS), ktorá sa vtedy tiež musela ku všetkému vyjadrovať, bol už bez problémov.

Od 1973 mal typovú skúšku na MiG 21 neskôr sa prekvalifikoval na L29 Delfín a L39 Albatros. Do roku 1980 robil technika u školského pluku pre výcvik pilotov na letisku Košice. Lietalo sa dvojsmenne, dokopy za deň aj 100 hodín. Pritom na jednej smene bolo 10 až 12 podzvukových prúdových lietadiel. Ročne školský pluk nalieta 10-12 tisíc hodín. Jeden pilot nalieta minimálne 100 hodín. Pre zaujímavosť, po revolúcii nastal prepád a nálet hodín stačil akurát tak na zabitie. V posledných rokoch sa situácia zlepšila a v súčasnosti jeden pilot ročne nalieta okolo 60 hodín.

S kvalifikáciou na zoraďovanie prúdových motorov, ktoré sa zalietavali v Prahe a v Košiciach, často cestoval aj do Prahy, jednak na školenia, ale aj na normálnu prácu na motoroch. Rôzne dlhé obdobia trávil v Leteckých opravovniach Malešice. Najviac času strávil v Aero Vodochody, priamo vo výrobe L39 – Albatros.

Po uplynutí osemročného záväzku voči škole v roku 1980 (za každý rok školy je povinnosť odslúžiť dva roky) chcel odísť do civilu, lebo videl, že ako vojak sa na vysokú školu nedostane. Vtedy však boli v armáde nízke stavy, veliteľ preto využil svoje právo záväzok o dva roky predĺžiť. Onedlho sa ale dostal do „TOPky“ (Technické oddelenie pluku), kde sa robila komplexná údržba lietadiel. Robili sa tam rôzne prípravky, aby tie lietadlá vôbec mohli opravovať. Tak začal chodiť do Leteckých opravovní Prešov, kde tieto prípravky boli schopní vyrobiť.

Tu videl, na akej vysokej úrovni sa dá robiť s leteckou technikou. Bola to absolútna československá špička čo do vybavenia aj čo do náplne. Zaujímavé bolo, že v tomto vojenskom podniku pracovali aj civili.



Po uplynutí dvoch rokov nadsluhovania mu ponúkli, že ak ostane v armáde, môže ostať v LOP natrvalo. Od 1983 sa začal venovať najmä vrtuľníkom, ktoré sa postupne stali ťažiskovou prácou LOP. Robil zoradovanie nosných rotorov, autorotáciu, teda mal často možnosť vo vrtuľníku sedieť. Pracoval s vrtuľníkmi MI-4, MI-2, MI-17 a MI-24.

Od roku 1989 do 1994 diaľkovo vyštudoval Vysokú leteckú školu na katedre leteckého inžinierstva, špecializáciu draky a motory. Popri tom pracoval naďalej v LOP.

Počas štúdia sa stal náčelníkom technickej skupiny.

Po skončení vysokej školy sa LOP postupne pretransformovalo na leteckú vrtuľníkovú základňu. Stal sa technickým veliteľom dopravnej letky MI-17.

V roku 1999 dovŕšil vek, keď musel z armády buď odísť, alebo postúpiť na veliteľstvo vzdušných síl. Rozhodol sa odísť do výsluhového dôchodku s hodnotou podplukovníka.

### **Lietanie**

Počas strednej školy sa Milan Grega venoval parašutizmu, lebo kádrový profil ho nepustil na lietadlá. Padáky vtedy ešte nijako slávne nekízali, takže kompetentní sa nebáli, že im na padáku uletí. Má 30 zoskokov.

Od roku 1977 lietal aj na rogalách bezmotorových a neskôr motorových. Má nalietaných dohromady okolo 750 hodín.

## **LAA**

Milan Grega je hlavným technikom LAA od roku 1994. Od roku 2004 vykonáva aj funkciu riaditeľa letovej prevádzky (RLP) LAA SR.

Vo svojich funkciách sa snaží presadzovať záujmy členov LAA, teda najmä rekreačných pilotov. Podľa neho je dôležité, aby sa ustrážil vývoj leteckej legislatívy na národnej aj medzinárodnej úrovni a aby sa zmenilo rozdelenie vzdušného priestoru SR v náš prospech.

### *Letecká legislatíva*

V centre zjednocovania letectva v Európe je EASA – Európska agentúra pre bezpečnosť letectva. Vydáva predpisy, ktoré sa postupne zavádzajú do praxe. Niektoré nariadenia platia okamžite a niektoré začnú platiť neskôr. Vo všeobecnosti možno povedať, že na pripomienkovanie a tvorbu ostáva čas do septembra 2008. Potom sa už pôjde podľa viac-menej definitívnych pravidiel.

Snahou EASA je centrálnne regulovať všetky motorové lietadlá, dokonca aj lietadlá štartujúce z nôh. Teda napríklad aj motorové padáky.

Existuje už niekoľko príkladov negatívneho dopadu zjednocovania pravidiel. Napríklad nariadenie 785/2004, kde boli stanovené limity krytia poistenia zodpovednosti na lietadlá nad 450 kg. Ceny poistného stúpili desaťnásobne.

EASA vydala nariadenie číslo 1592/2002, ktoré nariaďuje všetko až do najdrobnejších detailov. Našťastie padáky, motorové padáky, rogalá a motorové rogalá sú na zozname v prílohe 2, sú to teda lietadlá vyňaté z tohto nariadenia. Snahou LAA je, aby to tak ostalo.

Nedávno sa napríklad diskutovalo o predpise SM-12. Objavil sa návrh zvýšenia hmotnostného limitu ULL nad 450 kg. LAA to nepodporila a aj Letecký úrad prejednávanie SM-12 pozastavil. Keby tento návrh prešiel, mohlo by sa stať, že by sa naše lietajúce športové zariadenie dostali do jurisdikcie EASA. To by znamenalo totálne prepracovať náš letecký predpis, ktorý bez problémov funguje už 6 rokov.

Podľa Milana Gregu by viac ľudí v LAA malo medzinárodný vývoj aktívne sledovať. Aby sme sa vyhli nutnosti stavať Potemkinove dediny, ako napríklad v Rakúsku, kde sa motorový padák môže odlepiť od zeme len s vypnutým motorom a naštartovať môže až vo vzduchu. V tom prípade sa motor považuje len za pomocný motor, čím sa motorový padák dostane mimo jurisdikciu veľkých motorových lietadiel.

Pravidlá rekreačného lietania by mali ostať riadené na národných úrovniach, teda mimo EASA. Národné pravidlá však tiež treba medzinárodne koordinovať, veď o rok zmiznú hranice a treba poznať aj pomery u susedov. Perspektívnym sa javí byť koncept FAI.

### *Problém vzdušného priestoru má dva aspekty.*

Jednak sú to výškové limity. Za posledné roky nastal pokrok. Pôvodne bolo obmedzenie priestoru triedy G 300 metrov AGL, potom 1500 metrov, od roku 2006 máme 2450 metrov MSL. Stále je to však málo, pretože pri bezmotorových súťažiach optimálna pracovná výška letu býva na úrovni cez 2700 metrov MSL. Na koordinačných poradách LAA presadzovala výšku 2750 metrov MSL. Rozhodnutia ale robí medzirezortná komisia zložená z ministerstiev obrany a dopravy. LAA k nim zatiaľ nebola prizývaná. Pre budúci rok žiada LAA o výnimky z výškových limitov aspoň pre súťaže.

Druhým aspektom sú horizontálne hranice riadených priestorov letísk. Na Slovensku máme 8 medzinárodných letísk a ich TMA zaberajú pomaly polovicu územia Slovenska. LAA sa snaží o to, aby sa oblasti TMA zmenšili. Nie je to nereálne, lebo priestor sa zefektívniť musí. Napríklad na Reunione prebiehal PWC (svetový pohár v paraglidingu), pričom štart bol 4 kilometre od veľkého medzinárodného letiska. Takže všetko sa dá, len treba chcieť.

Na otázku, čo si myslí o kumulovaní funkcií hlavného technika a riaditeľa letovej prevádzky, Milan Grega odpovedá, že po odbornej stránke by určite bolo lepšie, keby tieto dve funkcie vykonávali dvaja ľudia. Ale v čase, keď LAA žila len z členských príspevkov, sa dvaja nedali užiť. Či sa situácia dnes zmení, závisí na rozhodnutí prezídia LAA. Ľudia sa podľa neho vždy nájdu.

