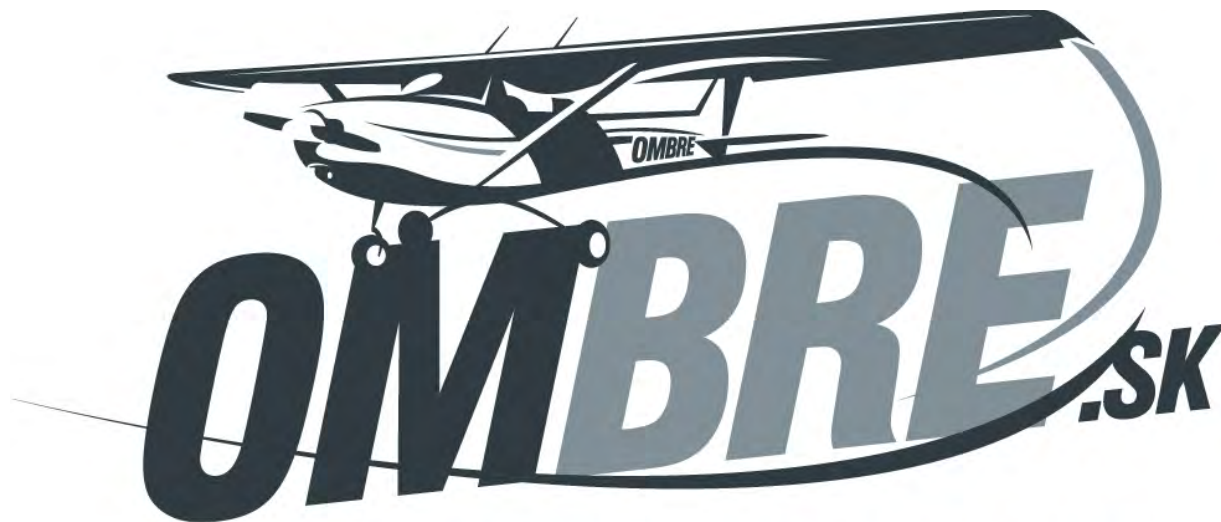


LCP, spol. s.r.o.
LETECKÁ 37, SP.N.VES

PREVÁDZKOVÁ PRÍRUČKA



LETECKÁ ŠKOLA SPIŠSKÁ NOVÁ VES

Schválené LÚ SR dňa 14.4.2011

Schválené LÚ SR pod číslom: SK/RF-04

Neprešlo jazykovou ani redakčnou úpravou.

OBSAH:

ZOZNAM ZMIEN	4
VEDENIE A UDRŽOVANIE PREVÁDZKOVEJ PRÍRUČKY	5
0.1 Úvod	5
0.2 Systém dopĺňovania a opráv	5
ČASŤ A Všeobecné /základné ustanovenia	7
HLAVA 1 ORGANIZÁCIA A POVINNOSTI	7
1.1 Organizačná štruktúra	7
1.2 Menovaní vedúci zamestnanci	8
1.3 Zodpovednosti a povinnosti personálu vedenia prevádzky	9
1.4 Práva, povinnosti a zodpovednosti veliteľa lietadla	10
1.5 Povinnosti a zodpovednosti členov posádky	10
HLAVA 2 RIADENIE PREVÁDZKY A DOZOR	11
2.1 Dozor nad prevádzkou vykonávanou prevádzkovateľom	11
2.2 Systém vyhlasovania dodatočných prevádzkových nariadení a informácií	14
2.3 Program prevencie nehôd a bezpečnosti letu	14
2.4 Právomoci leteckého úradu	14
HLAVA 3 SYSTÉM KVALITY	15
3.1 Dokumentácia na sledovanie systému kvality:	16
3.2 Audit kvality postupov organizácie.	16
3.3 Audit kvality lietadiel.	16
HLAVA 4 ZLOŽENIE POSÁDKY	17
4.1 Zloženie posádky	17
4.2 Určenie veliteľa lietadla	17
4.3 Strata pracovnej schopnosti letovej posádky	17
4.4 Lietanie na viac ako jednom type	17
Hlava 5 POŽIADAVKY NA KVALIFIKÁCIU	18
5.1 Opis požiadaviek	18
5.2 Letová posádka	18
5.3 Zámerne nepoužité	19
5.4 Personál vykonávajúci výcvik, preskúšanie a dozor	19
HLAVA 6 OCHRANA ZDRAVIA POSÁDKY	20
Hlava 7 OBMEDZENIE ČASU LETU	21
7.1 Obmedzenie času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok	21
7.2 Prekročenie obmedzení času letu, času v službe a/alebo skrátenie času odpočinku	23
HLAVA 8 PREVÁDZKOVÉ POSTUPY	24
8.1 Inštrukcie na prípravu letu	24
8.2 Inštrukcie na pozemný handling	31
8.3 Letové postupy	33
8.4 Zámerne nepoužité	40
8.5 Zámerne nepoužité	40
8.6 Používanie zoznamov minimálneho vybavenia a odchýlok usporiadania	41
8.7 Neobchodné lety	41
HLAVA 9 NEBEZPEČNÝ TOVAR A ZBRANE	42
HLAVA 10 BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA	42
10.1 Ciele bezpečnostnej ochrany	42
10.2 Zodpovednosť za bezpečnostnú ochranu	42
10.3 Rozsah leteckej prevádzky prevádzkovateľa	43
10.4 Bezpečnostné kontroly a prehliadky	43

10.5	Preprava zbraní a streliva	45
10.6	Postup pri protiprávnom zásahu	45
10.7	Postup pri hrozbe bombou za letu alebo na zemi	45
10.8	Školenie a preskúšanie personálu bezpečnostnej ochrany a oprávnených osôb o ochrane pred činmi protiprávneho zasahovania	46
10.9	Postup spoločnosti pri vyhlásení signálov ALEX, BOMBA, ÚNOS	47
10.10	Systém podávania správ v prípade protiprávneho zasahovania	47
HLAVA 11 POSTUPY PRI LETECKÝCH NEHODÁCH A MIMORIADNYCH UDALOSTIACH		48
11.1	Definície	48
11.2	Postup pri leteckej nehode, incidente a udalostiach	49
11.3	Hlásenie nehôd a incidentov	50
11.4	Evidencia	51
Hlava 12 PRAVIDLÁ LIETANIA		52
12.1	Pravidlá letu za viditeľnosti	52
12.2	Územné použitie pravidiel lietania	53
12.3	Komunikačné postupy, zahŕňajúce postupy pri strate spojenia	54
12.4	Informácie a inštrukcie týkajúce sa zakročovania proti civilným lietadlám	54
Frázy používané zakročujúcim lietadlám:		55
Frázy používané lietadlom proti ktorému sa zakročuje:		55
12.5	Okolnosti, za ktorých sa musí udržiavať bdelosť na príjme	56
12.6	Signál → Vid' prílohu.	56
12.7	Sústava času používaná v prevádzke	56
12.8	Povolenia ATC, dodržiavanie letového plánu a hlásenia polohy	56
12.9	Vizuálne signály používané na varovanie neoprávneného lietadla	57
12.10	Postupy pre pilotov spozorujúcich leteckú nehodu alebo prijímajúcich tiesňové vysielanie	58
12.11	Vizuálne kódy zem/vzduch na použitie pre tých, ktorí stroskotali	59
12.12	Tiesňové a nalievavostné signály	59
Príloha č.1 Zoznam použitých skratiek		62
Príloha č.2 Zakročovanie proti lietadlám		63
Príloha č.3 Formulár hlásenia udalosti		66
ČASŤ B Prevádzka lietadiel		72
ČASŤ C Traťové a letiskové inštrukcie a informácie		73
ČASŤ D VÝCVIK		74
1	Osnovy výcviku a programy na preskúšanie - všeobecne	74
2	Osnovy výcviku a preskúšanie	74
2.1	Letová posádka	74
3.	Postupy pre prípad, že pracovníci nedosiahnu alebo neudržia predpísanú úroveň	75
3.1	Piloti	75
Prehľad sledovaných výcvikov		76
Prehľad sledovaných preskúšaní a kvalifikácií pilotov		76
4	DOKUMENTÁCIA A JEJ SKLADOVANIE	77
4.1	Popis dokumentácie	77
4.2	Doby ukladania dokumentácie	79

VEDENIE A UDRŽOVANIE PREVÁDZKOVEJ PRÍRUČKY

0.1 Úvod

a) *Vyhlásenie.*

Táto Prevádzková príručka vyhovuje požiadavkám zákona o civilnom letectve SR, predpisom podľa tohto zákona vydaným, medzinárodným požiadavkám, ktorými je Slovenská republika viazaná, požiadavkám Leteckého úradu SR a podmienkam stanoveným v Prevádzkovej špecifikácii k Povoleniu na vykonávanie leteckých prác.

b) *Vyhlásenie.*

Prevádzková príručka stanovuje záväzné postupy a inštrukcie na organizáciu, plánovanie, prípravu, vykonávanie, sledovanie, kontrolu a vyhodnocovanie letovej prevádzky pri v a pri letoch pre vlastnú potrebu spoločnosti. Všetci pracovníci spoločnosti, ktorí sa podieľajú na príprave a vykonávaní leteckej činnosti musia byť preukázateľne oboznámení s obsahom príručky a sú povinní jednotlivé ustanovenia dodržiavať.

c) *Prevádzková príručka sa člení na:*

časť A	Všeobecné/základné ustanovenia
časť B	Prevádzka lietadiel
časť C	Traťové a letiskové inštrukcie a informácie
časť D	Výcvik.

Vzhľadom na triedu používaných lietadiel, rozsah prevádzky a druh vykonávaných leteckých prác sa budú používať letové príručky príslušných lietadiel ako časť B prevádzkovej príručky, AIP SR namiesto časti C prevádzkovej príručky a schválené výcvikové osnovy spoločnosti ako časť D prevádzkovej príručky.

d) *Definície* sú uvedené v jednotlivých častiach príručky a vysvetlenie skratiek v prílohe č.1.

0.2 Systém doplňovania a opráv

Zodpovednosť za vydávanie zmien a doplnkov do prevádzkovej príručky.

Prevádzkovú príručku schvaľuje výkonný riaditeľ spoločnosti, mimo častí ktoré podliehajú schváleniu Leteckému úradu.

Návrh zmeny alebo doplnku musí byť vykonaný na základe zmien v dokumentoch, z ktorých prevádzková príručka vychádza, alebo na základe skúseností získaných v prevádzke.

Za spracovanie návrhu zmeny alebo doplnku prevádzkovej príručky zodpovedá vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku. Zmeny schvaľuje výkonný riaditeľ spoločnosti alebo Letecký úrad podľa toho, v ktorej časti zmena nastáva.

Každý držiteľ prevádzkovej príručky je povinný zaradiť zmenu alebo doplnok do svojho výtlačku okamžite po obdržaní.

Za zaradenie zmien a doplnkov do prevádzkových príručiek, ktoré sú na palubách lietadiel, zodpovedá vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku.

- a) Záznam zmien a doplnkov do prevádzkovej príručky.
- b) Každý držiteľ prevádzkovej príručky je povinný vyznačiť zaradenie zmeny alebo doplnku na zmenovom liste.
- c) Za vyznačenie zaradenia zmeny alebo doplnku do prevádzkových príručiek, ktoré sú na palubách lietadiel, zodpovedá vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku.
- d) Vyhlásenie.
- e) Vykonávanie ručných opráv v Prevádzkovej príručke je zakázané mimo prípadov, keď si bezpečnosť leteckej prevádzky vyžaduje okamžitú opravu príručky alebo zaradenie doplnku.
- f) Číslovanie strán.
- g) je umiestnené v spodnej časti strany a označuje číslo kapitoly (hlavy) a poradové číslo strany v danej kapitole. Dátum účinnosti strany je uvedený v hornej časti strany.
- h) Zoznam platných strán je uvedený na strane 0.0-6.
- i) Značenie zmien.
- j) Zmena obsahu textu alebo oprava textu je označená zvislou čiarou, do vydania novej zmeny. Číslo zmeny je uvedené v hornej časti strany spolu s dátumom jej účinnosti.
- k) Dočasné opravy
- l) sa zapisujú do pravej časti zmenového listu. Na príslušnej strane sú označené zvislou prerušovanou čiarou.
- m) Systém distribúcie príručiek doplnkov a zmien.
- n) Za distribúciu príručiek, zmien a doplnkov zodpovedá vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku, ktorý vedie i evidenciu príručiek. Každá príručka musí byť označená poradovým číslom výtlačku.

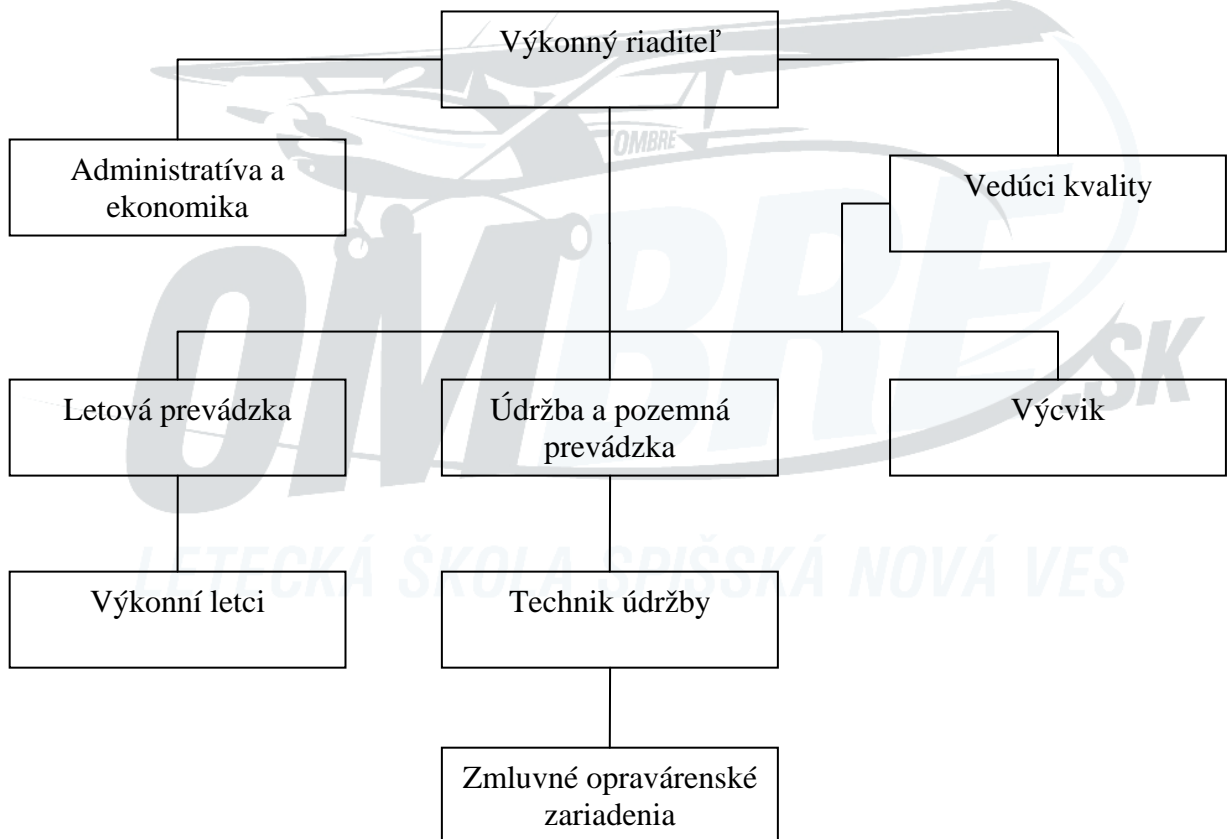
ČASŤ A VŠEOBECNÉ /ZÁKLADNÉ USTANOVENIA

HLAVA 1 ORGANIZÁCIA A POVINNOSTI

1.1 Organizačná štruktúra

Vrcholným orgánom spoločnosti je výkonný riaditeľ. Štatutárnym orgánom sú konatelia spoločnosti Marián Čikovský a Marián Stavjarský.

Výkonný riaditeľ má súhrnnú zodpovednosť za riadenie spoločnosti. Výkonnému riaditeľovi sú z hľadiska leteckých činností priamo podriadení nasledovní vedúci pracovníci: vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku, vedúci pracovník zodpovedný za systém údržby a pozemnú prevádzku, vedúci pracovník zodpovedný za výcvik posádok a vedúci riadenia kvality.



Vzhľadom na súčasnú veľkosť spoločnosti, rozsah jeho prevádzky, druh vykonávaných leteckých prác a odbornú spôsobilosť pracovníkov sú dočasne kumulované funkcie:

- 1) štatutárneho zástupcu s vedúcim výcviku posádok.
- 2) vedúceho pracovníka zodpovedného za systém údržby s vedúcim pracovníkom zodpovedným za pozemnú prevádzku.
- 3) Vedúceho kvality s vedúcim letovej prevádzky.

1.2 Menovaní vedúci zamestnanci

Vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku: Marián Čikovský

Vedúci pracovník zodpovedný za systém údržby a pozemnú prevádzku: Jozef Tomiček

Vedúci pracovník zodpovedný za výcvik posádok: Marián Stavjarský,

1.2.1 Vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku

Je priamo podriadený výkonnému riaditeľovi. Z tohto titulu má právo zastupovať výkonného riaditeľa vo veciach letovej prevádzky. Priamo sú mu podriadení výkonní letci. Okrem všeobecných povinností, práv a zodpovedností vedúceho pracovníka, má nasledovné právomoci a zodpovednosť:

- zodpovedá za operatívne riadenie a koordináciu letovej prevádzky spoločnosti pri leteckých prácach a letoch pre vlastnú potrebu spoločnosti;
- zodpovedá za dodržiavanie leteckého zákona a leteckých predpisov na letovom úseku;
- zodpovedá za spracovanie a aktualizáciu letových a prevádzkových smerníc upravujúcich letovú činnosť spoločnosti;
- zodpovedá za aplikáciu smerníc, nariadení a opatrení orgánov štátnej správy v civilnom letectve upravujúcich letovú činnosť;
- zodpovedá za výber výkonných letcov;
- zodpovedá za vybavenie výkonných letcov príslušnými smernicami a navigačnými pomôckami;
- má právo zrušiť let, pokiaľ z letového hľadiska nezodpovedá požiadavkám na bezpečnosť a spoľahlivosť. Má právo a povinnosť nepripustiť k letu výkonného letca, ktorý nedáva záruku bezpečného a kvalitného vykonania letu;
- vyjadruje sa k nákupu nových lietadiel a k vybaveniu lietadiel;
- zodpovedá za inšpekčnú činnosť v oblasti plánovania, prípravy, vykonania, vyhodnotenia letov a dodržiavania noriem a predpisov;
- zodpovedá za zabezpečenie zdravotnej starostlivosti pre výkonných letcov;
- zodpovedá za spracovania návrhov a dodržiavanie noriem letového zaťaženia výkonných letcov;
- zodpovedá za určovanie posádok lietadiel a za plán ich nasadenia na let;
- vykonáva kontrolu dodržiavania doby v službe výkonných letcov;
- vykonáva výber výkonných letcov na školenie a výcvik;
- zodpovedá za prípravu výkonných letcov po stránke metodickej aj realizačnej
- zodpovedá za administratívnu agendu pre výkonných letcov
- zodpovedá za archiváciu dokladov, záznamov a informácií
- zodpovedá za vyšetrovanie incidentov, analýzu záverov z vyšetrovania leteckých nehôd a incidentov a vypracovanie opatrení na skvalitnenie bezpečnosti letovej prevádzky.
- vedie evidenciu a archiváciu leteckých udalostí.

1.2.2 Vedúci pracovník zodpovedný za systém údržby a pozemnú prevádzku

Je priamo podriadený výkonnému riaditeľovi. Z tohto titulu je oprávnený rokovať v mene prevádzkovateľa vo veciach údržby lietadiel a pozemnej prevádzky. Okrem všeobecných práv a povinností vedúceho pracovníka:

- zodpovedá za technický stav lietadiel a dodržiavanie programov údržby a ich aktualizáciu;
- zodpovedá za kompletizáciu a aktualizáciu technickej dokumentácie;
- zodpovedá za preberanie a odovzdávanie lietadiel do a z opravárenských zariadení;
- zodpovedá za dodržiavanie Výkladu riadenia údržby a jeho aktualizáciu;
- zodpovedá za riadenie technikov údržby lietadiel za udržiavanie a zvyšovanie ich kvalifikácie;
- v zmysle programov údržby v rozsahu svojho oprávnenia vykonáva predpísané práce na lietadlách;
- sám alebo prostredníctvom zmluvných partnerov zabezpečuje pozemnú prevádzku.

1.2.3 Vedúci pracovník zodpovedný za výcvik posádok

Je priamo podriadený výkonnému riaditeľovi a je oprávnený rokovať v mene spoločnosti vo veciach výcviku posádok. Okrem všeobecných práv a povinností vedúceho pracovníka:

- na základe zámerov rozvoja spoločnosti zostavuje plán výcviku posádok;
- zodpovedá za vypracovanie výcvikových programov a školenie výkonných letcov;
- zodpovedá za aktualizáciu výcvikových osnov;
- zodpovedá za vykonanie výcvikov a preskúšaní letového personálu.

1.3 Zodpovednosti a povinnosti personálu vedenia prevádzky

Vzhľadom na súčasnú veľkosť spoločnosti, rozsah jeho prevádzky a druh vykonávaných leteckých prác menovaní vedúci zamestnanci sú i personálom vedenia prevádzky. Ich zodpovednosť a povinnosti sú uvedené v časti 1.2.

1.4 Práva, povinnosti a zodpovednosti veliteľa lietadla

Veliteľom lietadla môže byť len výkonný letec s predpísanou kvalifikáciou. Okrem všeobecných práv a povinností člena posádky:

- má plnú zodpovednosť za stav a bezpečnosť lietadla, bezpečnosť osôb na palube za letu, spôsobilosť posádky, prípravu a vykonanie letu. S konečnou platnosťou môže rozhodnúť o vykonaní letu
- je oprávnený vydať rozkaz, ktorý považuje za nevyhnutný k zabezpečeniu bezpečnosti lietadla a osôb alebo majetku na jeho palube.
- je oprávnený nechať vystúpiť ľubovoľnú osobu, alebo vyložiť ľubovoľnú časť nákladu, ktorá podľa jeho názoru môže predstavovať potenciálne ohrozenie bezpečnosti lietadla alebo osôb na jeho palube;
- je povinný vykonať počas letu všetky nevyhnutné opatrenia voči osobám, ktoré svojim konaním ohrozujú bezpečnosť letu, iných osôb na palube, nákladu alebo poriadok na palube lietadla. Nesmie dovoliť prepravu osoby, ktorá sa zdá byť pod vplyvom drog alebo alkoholu do takej miery, ktorá by pravdepodobne ohrozila bezpečnosť lietadla alebo osôb na palube;
- je povinný zabezpečiť, aby všetky osoby na palube boli zoznámené s umiestnením a použitím bezpečnostného a núdzového vybavenia;
- je povinný zabezpečiť aby boli splnené všetky prevádzkové postupy;
- je povinný presvedčiť sa, či bola vykonaná predletová prehliadka, ak ju v súlade s oprávnením nevykonal sám;
- zodpovedá za kompletnosť letovej a navigačnej dokumentácie, za jej vedenie a za dodržanie letového plánu;
- je povinný vykonať všetky opatrenia, keď spozoruje lietadlo po leteckej nehode alebo zistí, že iné lietadlo je v núdzi a poskytnúť primeranú pomoc;
- v prípade leteckej nehody je povinný vykonať všetky opatrenia na poskytnutie pomoci zraneným osobám a opatrenia na ochranu majetku;
- na letiskách zastupuje spoločnosť vo vzťahu k letiskovým službám.

Veliteľ lietadla je povinný v nečakanom prípade, vyžadujúcom si okamžité rozhodnutie a činnosť, vykonať akúkoľvek činnosť, ktorú považuje za daných okolností za nevyhnutnú. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od platných nariadení, prevádzkových postupov a metód.

Všetky osoby na palube lietadla sú povinné počas letu plniť pokyny veliteľa lietadla súvisiace s výkonom jeho právomocí.

1.5 Povinnosti a zodpovednosti členov posádky

Členovia posádky sú od nástupu do služby do jej ukončenia podriadení veliteľovi lietadla.

Každý člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich povinností, ktoré súvisia s bezpečnosťou lietadla a osôb na jeho palube.

Člen posádky je povinný hlásiť veliteľovi akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť.

Člen posádky nesmie vykonávať službu v lietadle:

- ak je pod vplyvom ľubovoľnej drogy, ktorá môže ovplyvniť jeho schopnosť a spôsobilosť;
- po potápaní vo veľkých hĺbkach, ak neuplynula primeraná doba
- po darovaní krvi, ak neuplynula primeraná doba;
- ak je pochybnosť, že môže vykonávať pridelené povinnosti, vie alebo má podozrenie že trpí únavou alebo sa necíti dobre do takej miery, že by mohol byť ohrozený let.
- po požití alkoholického nápoja v dobe kratšej ako 8 hodín pred stanoveným časom nástupu do služby;
- po požití alkoholického nápoja v službe a v čase pohotovosti.

Člen posádky lietadla musí:

- spĺňať požiadavky na odbornú spôsobilosť;
- starať sa o svoj zdravotný stav, dodržiavať životosprávu a udržiavať si fyzickú kondíciu na výkon služby;
- sledovať a poznať vydané nariadenia, predpisy a pokyny, týkajúce sa jeho činnosti a činností súvisiacich;
- dodržiavať nariadenia vyplývajúce z Prevádzkovej a Letovej príručky.

HLAVA 2 RIADENIE PREVÁDZKY A DOZOR

2.1 Dozor nad prevádzkou vykonávanou prevádzkovateľom

Výkonný riaditeľ spoločnosti má súhrnu zodpovednosť za vykonávanie kontrol členov leteckého personálu, úroveň a kvalitu poskytovaných služieb, ako spoločnosťou, tak i subdodávateľmi, za dodržiavanie leteckého zákona, predpisov, prevádzkovej príručky a ostatných noriem súvisiacich s bezpečnosťou prevádzky, dodržiavanie systému údržby lietadiel a tiež za to, že prevádzkovateľ nevykoná lety nad rozsah oprávnenia uvedeného v Povolení a Prevádzkovej špecifikácii.

Zodpovednosť za sledovanie platnosti preukazov spôsobilosti a kvalifikácií členov leteckého personálu má vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku a vedúci pracovník zodpovedný za systém údržby a pozemnú prevádzku. Uvedené osoby nesmú pripustiť, aby člen leteckého personálu s neplatným preukazom spôsobilosti alebo neplatnou kvalifikáciou bol zaradený do posádky lietadla, alebo vykonával práce na lietadle, mimo prípadov, keď má byť preskúšaný za účelom obnovenia platnosti preukazu alebo kvalifikácie. Vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku zodpovedá i za sledovanie rozlietanosti pilotov a za dodržanie obmedzení doby letu, doby v službe a dodržanie odpočinku.

Vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku musí zabezpečiť, aby každý člen leteckého personálu mal vedenú zložku, ktorá musí obsahovať jeho osobné údaje, druh a platnosť preukazu spôsobilosti, prehľad platnosti kvalifikácií a prehľad náletu v jednotlivých mesiacoch, údaje o vykonaných školeniach, preskúšaníach a výcviku. Tieto údaje musí viesť i u členov leteckého personálu, ktorí nie sú v stálom pracovnom pomere.

Členovia leteckého personálu musia mať k dispozícii primerané priestory na odpočinok pre prípad meškania odletu a na predletovú prípravu. Tieto priestory musia byť vybavené všetkou dokumentáciou na prípravu letov, telekomunikačnými zariadeniami (telefón, fax), aby členovia leteckého personálu mohli včas získať, resp. mohli im byť včas poskytnuté informácie na vykonanie letov. Všetky dôležité informácie musia byť poskytnuté písomne a musia byť umiestnené v priestoroch pre posádku na viditeľnom mieste.

Vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku musí zabezpečiť, aby posádka mala včas k dispozícii potrebnú dokumentáciu k letu.

Vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku a vedúci pracovník zodpovedný za systém údržby a pozemnú prevádzku zodpovedajú za to, že prevádzkovi pracovníci zúčastňujúci sa na pozemnej a letovej prevádzke boli riadne vyškolení a preukázali schopnosť vykonávať konkrétnu činnosť. V prevádzke spoločnosti sa jedná najmä o personál odberateľa leteckých prác.

Školenie a preskúšanie pracovníkov, ktorých činnosť je podmienená odbornou kvalifikáciou sa vykonáva 1x ročne.

Výkonný riaditeľ spoločnosti, vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku a vedúci pracovník zodpovedný za systém údržby a pozemnú prevádzku sú oprávnení vykonávať kontroly kvalifikácie u každého prevádzkového pracovníka. Veliteľ lietadla je oprávnený vykonávať kontroly kvalifikácie u členov jeho posádky resp. pozemného prevádzkového personálu zabezpečujúceho letecké práce.

2.1.1 Záznamy a doklady z letu, dodatočné informácie a údaje.

Veliteľ lietadla je povinný pred letom alebo sériou letov uložiť u pozemného personálu kópiu z denníka údržby. Je zakázané prepravovať na palube lietadla lietadlovú knihu, motorovú knihu a ostatné knihy, záznamníky a atesty agregátov. V prípade nutnosti ich prepravy musia byť prepravované v ohňovzdornej skrinke.

Doba archivácie požadovaných dokladov, záznamov a informácií:

Informácie použité na prípravu a vykonanie letu	
Denník údržby	12 mesiacov od dátumu posledného zápisu
Použitá dokumentácia NOTAM/AIS	3 mesiace
Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení	3 mesiace

Správy:

Denník lietadla	3 mesiace
Hlásenie z letu (incidenty, technické závady, prekročenie obmedzení, protiprávne zasahovanie apod.)	3 mesiace
Hlásenie o prekročení doby v službe	6 mesiacov

Záznamy o letovej posádke	
Čas letu, čas v službe a odpočinok	15 mesiacov
Preukaz spôsobilosti	Do doby, kým využíva práva plynúce z preukazu pre prevádzkovateľa
Preškolenie, preskúšanie	3 roky
Kurz na veliteľa lietadla	3 roky
Opakovací výcvik a preskúšanie	3 roky
Výcvik a preskúšanie z riadenia z ľavého a pravého	3 roky
Rozlietanosť	15 mesiacov
Traťové a letiskové kvalifikácie	3 rokov

Ostatné záznamy:

Záznamy systému kvality 5 rokov

Zodpovednosť za archiváciu uvedených dokumentov, záznamov a informácií má vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku a vedúci pracovník zodpovedný za systém údržby a pozemnú prevádzku. Kompletnosť dokladov musí byť útvárom riadenia kvality kontrolovaná 1 x ročne.

Uvedená dokumentácia musí byť na požiadanie predložená pracovníkovi zmocnenému Leteckým úradom SR.

2.2 Systém vyhlasovania dodatočných prevádzkových nariadení a informácií

Prevádzkové nariadenia alebo informácie, ktoré dopĺňajú informácie v prevádzkovej príručke (nemajú vplyv na časti prevádzkovej príručky schvaľované Leteckým úradom) schvaľuje výkonný riaditeľ spoločnosti.

Všetci pracovníci, ktorých sa dodatočné prevádzkové nariadenia týkajú, sú povinní ich podľa pokynov v nich uvedených plniť.

2.3 Program prevencie nehôd a bezpečnosti letu

Prevencia nehôd a bezpečnosť letov je zabezpečovaná:

- ročnými školeniami leteckého personálu a prevádzkového personálu spojenými s písomným preskúšaním;
- periodickým praktickým preskúšaním lietajúceho personálu;
- realizáciou opatrení z porad o bezpečnosti leteckej prevádzky LÚ SR;
- vykonávaním dozoru nad leteckou prevádzkou;
- vykonávaním dozoru nad dodržiavaním systému údržby;
- rozborom zistených nedostatkov v prevádzke a sledovaním plnenia prijatých opatrení;
- metodickými školeniami leteckého personálu.

2.4 Právomoci leteckého úradu

Letecký úrad vykonáva štátny odborný dozor v civilnom letectve v rozsahu svojich pôsobností.

Letecký úrad má právo zmeniť Povolenie, pozastaviť jeho platnosť, alebo zrušiť Povolenie, ak nie je naďalej presvedčený, že držiteľ Povolenia môže zachovať bezpečnú prevádzku.

Držiteľ povolenia je povinný umožniť leteckému úradu prístup do svojej organizácie, do svojich lietadiel a z hľadiska údržby aj do akejkoľvek schválenej organizácie zapojenej do údržby jeho lietadiel, aby letecký úrad mohol hodnotiť nepretržitý súlad s predpisovou základňou.

HLAVA 3 SYSTÉM KVALITY

Účelom systému kvality je monitorovanie plnenia požiadaviek Prevádzkovej príručky. Letovej príručky, výkladu riadenia údržby a ostatných noriem prevádzkovateľa a Leteckého úradu k zaistenie bezpečnosti letov a letovej spôsobilosti lietadiel.

Zodpovedným manažérom v spoločnosti je výkonný riaditeľ spoločnosti, ktorý má právomoc rozhodovať o financovaní všetkých činností letovej prevádzky a údržby tak, aby boli vykonávané v súlade s normami Leteckého úradu a ostatnými požiadavkami prevádzkovateľa. Má tiež súhrnnú zodpovednosť za riadenie prevádzkovateľa.

Vedúci riadenia kvality, je osoba zodpovedná za riadenie systému kvality, monitorovanie a vyžadovanie opatrení prijateľných pre Letecký úrad na odstránenie zistených nedostatkov. Z hľadiska počtu zamestnancov na plný úväzok je prevádzkovateľ považovaný za veľmi malé a tomu zodpovedá i štruktúra systému kvality.

Vzhľadom na súčasnú veľkosť spoločnosti, rozsah jeho prevádzky a druh vykonávaných výcviku je dočasne kumulovaná funkcia vedúceho riadenia kvality s funkciou zodpovedného manažéra.

Program zabezpečenia kvality je založený na systéme kontrol v nasledovných oblastiach:

- dodržiavanie požiadaviek leteckého úradu,
- dodržiavanie prevádzkovej príručky,
- dodržiavanie prevádzkových postupov,
- aktualizácia dokumentácie,
- kvalifikácie členov leteckého personálu,
- dodržiavanie bezpečnostných noriem a noriem odpočinku,
- výcvik personálu,
- informovanosť posádok,
- skutočná prevádzka,
- plánovanie letov,
- zabezpečenie letov,
- dodržiavanie výkladu riadenia údržby,
- dodržiavanie programov údržby,
- dodržiavanie bezpečnostných zásad.

Povinnosť vykonávať kontroly sa vzťahuje i na činnosť subdodávateľov. V prípade spoločnosti sa jedná najmä o údržbu. Vyššie stupne údržby vykonáva zmluvná organizácia uznaná leteckým úradom.

Z každej vykonanej kontroly musí byť pracovníkmi, ktorí ju vykonali spracovaný rozbor zistených nedostatkov. Zodpovedný pracovník je povinný po obdržaní zápisu prijať účinné opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov. Zápisy z kontrol spolu s prijatými opatreniami sa ukladajú u predsedu rady po dobu piatich rokov.

V prípade, že zistené nedostatky si vyžadujú prijať systémové opatrenia, spracuje ich návrh vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku a vedúci pracovník zodpovedný za systém údržby a pozemnú prevádzku. O spôsobe odstránenia nedostatkov musí byť spracovaný zápis, ktorý sa priloží k zápisu z kontroly.

3.1 Dokumentácia na sledovanie systému kvality:

- časový rozvrh kontrol – výkonný riaditeľ, vždy do 31.1. na kalendárny rok.
- kniha evidencie kontrol,
- protokoly z kontrol - číslo protokolu musí zodpovedať číslu v evidencií kontrol,
- opatrenia na zistené nálezy - musia byť priložené k príslušnému protokolu,
- správa o splnení opatrení - musí byť priložená k príslušnému protokolu.

Kontroly dodržiavania systému kvality sa vykonávajú priebežne počas roka. Taktiež musia byť vykonané pri významných organizačných zmenách, zmenách v prevádzke alebo technológii údržby alebo zmenách predpisových požiadaviek.

Okrem priebežných kontrol dodržiavania systému kvality sa 1 x ročne, spravidla v mesiaci december vykonáva ročný audit, ktorý pozostáva z auditu kvality postupov organizácie a z auditu kvality lietadiel. V prípade zistenia nedostatkov musí ročný audit obsahovať návrh na prijatie opatrení, s určením zodpovednosti osôb a termínom odstránenia. Audit musí byť po vykonaní prerokovaný radou aeroklubu apo podpise predsedom výkonný riaditeľ sa stávajú navrhnuté opatrenia záväzné.

V prípade, že zodpovední vedúci pracovníci nepreukážu predsedovi výkonný riaditeľ splnenie opatrení v uloženom termíne, je predseda výkonný riaditeľ povinný prijať ďalšie opatrenia na zabezpečenie bezpečnosti a to až po zastavenie prevádzky.

3.2 Audit kvality postupov organizácie.

Audit kvality postupov organizácie je zameraný na letovo-prevádzkovú oblasť a technickú oblasť.

V letovo-prevádzkovej oblasti je audit zameraný na:

- analýzu zistených nedostatkov pri vykonávaní prevádzkového dozoru; účinnosť nápravných opatrení;
- kvalifikovanosť personálu;
- dodržiavanie zásad riadenia a dozorovania prevádzky a ich efektívnosť; súlad s dodržiavaním predpisovej základne.

V technickej oblasti je audit zameraný na:

- činnosť riadenia údržby,
- monitorovanie zmluvných opravárenských organizácií
- súlad s dodržiavaním predpisovej základne.

3.3 Audit kvality lietadiel.

Cieľom auditu je vyhodnotiť: celkový stav lietadiel; závadovosť na type; opakovanú závadovosť; vplyv spôsobu prevádzkovania na závadovosť.

Súčasťou je rozbor účinnosti riadenia údržby a v prípade zvyšovania závadovosti analýza dôvodov.

HLAVA 4 ZLOŽENIE POSÁDKY

4.1 Zloženie posádky

Minimálne zloženie posádky je dané letovou príručkou konkrétneho typu lietadla.

Posádku lietadla spoločnosti tvorí veliteľ lietadla.

Pri vykonávaní výcviku môžu byť na palube lietadla aj osoby poverené špeciálnou činnosťou v súvislosti s vykonávaným druhom výcviku.

Oprávnenie na výkon činností na palube lietadla vydáva prevádzkovateľ.

4.2 Určenie veliteľa lietadla

Do funkcie veliteľa lietadla pri vykonávaní výcviku môže byť ustanovený minimálne obchodný pilot letúnov s príslušnou kvalifikáciou.

Do funkcie veliteľa lietadla nesmie byť zaradený pilot, ktorý nevykonal ako veliteľ lietadla aspoň jeden vzlet a jedno pristátia za posledných 90 dní na danom type alebo na príslušnej triede lietadla. Pilotom s kvalifikáciou (FI) sa doba predlžuje na 180 dní.

Do funkcie veliteľa lietadla menuje pilota vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku po úspešnom absolvovaní schváleného výcviku. Pred zaradením do funkcie veliteľa lietadla pilot musí spĺňať požiadavky uvedené v tejto hlave a v hlave 5

Splnenie požiadaviek musí byť zaznamenané v zložke pilota.

4.3 Strata pracovnej schopnosti letovej posádky

Zámerné nepoužité.

4.4 Lietanie na viac ako jednom type

Zámerné nepoužité.

HLAVA 5 POŽIADAVKY NA KVALIFIKÁCIU

5.1 Opis požiadaviek

Za člena posádky pri letoch za odplatu nesmie byť ustanovená osoba, ktorá nemá platný preukaz spôsobilosti dopravného alebo obchodného pilota letúnov, vydaný Leteckým úradom SR, alebo týmto úradom uznaný za platný. V preukaze spôsobilosti musí byť zapísaná príslušná triedna, typová a funkčná kvalifikácia, ak sa požaduje.

5.1.1 Každý pilot musí preukázať, že pozná:

- trať, na ktorej sa má let vykonať a letiská, ktoré sa majú použiť, vrátane znalostí:
- terénu a minimálnych bezpečných výšok,
- sezónnych meteorologických podmienok,
- meteorologických, spojovacích a zabezpečovacích služieb, zariadení a postupov.
- postupov na pátranie a záchranu,
- navigačných zariadení a postupov na trati, pozdĺž ktorej sa má let vykonať a
- priletové, odletové a vyčkávacie postupy, postupy predpísané na let nad husto obývanými miestami a v priestoroch s hustou leteckou prevádzkou.
- prekážky, skutočný situačný plán,
- svetelné podmienky a platné prevádzkové minimá.

5.1.2 Každý pilot:

- sa musí 1 x ročne podrobiť preskúšaniu z leteckých predpisov, prevádzkovej príručky, letovej príručky a materiálnej časti daného typu lietadla.
- Novoprijatý alebo zmluvný člen leteckého personálu sa musí takýmto preskúšaním podrobiť pred zaradením do posádok prevádzkovateľa.
- musí absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na preukázanie svojich schopností vykonávať normálne, mimoriadne a núdzové postupy.
- Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom smie vykonať inštruktor s kvalifikáciou na triedu (FI) alebo vhodne kvalifikovaný veliteľ lietadla menovaný prevádzkovateľom a prijateľný pre letecký úrad.
- Protokoly o teoretickom a praktickom preskúšaní musia byť založené v osobnej zložke člena leteckého personálu.

5.2 Letová posádka

Veliteľ lietadla - platný preukaz obchodného alebo dopravného pilota s príslušnou kvalifikáciou, platné periodické preskúšanie podľa výcvikového programu.

Požiadavky na prestávky v lietaní sú uvedené v článku 4.2.

Schopnosť vykonávať lety musí veliteľ lietadla preukázať preskúšavajúcemu pilotovi raz za 12 mesiacov. Preskúšanie z núdzových postupov sa vykonáva raz za dvanásť mesiacov pričom tieto preskúšania môžu byť spojené.

5.3 Zámerne nepoužité

5.4 Personál vykonávajúci výcvik, preskúšanie a dozor

Výcvik letových posádok je vykonávaný v leteckých školách s príslušným oprávnením, alebo pre vlastnú potrebu na základe povolenia leteckého úradu a podľa schválených osnov.

Preskúšania vykonávajú osoby uvedené v časti 5.1.2 b).

Dozor nad letovými posádkami je vykonávaný v súlade s Hlavou 2 tejto príručky



HLAVA 6 OCHRANA ZDRAVIA POSÁDKY

Zdravotný stav každého člena posádky musí byť v súlade s požiadavkami zdravotnej spôsobilosti na danú odbornosť, podľa leteckého predpisu L-1 a JAR FCL-3a JAR FCL-3a je posudzovaný zdravotníckym zariadením povereným Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií.

- Člen leteckého personálu je povinný dodržiavať nižšie uvedené zásady: do zamestnania nastupovať v dobrej fyzickej a psychickej kondícii,
- podrobiť sa v stanovených termínoch pravidelným lekárske kontrolám v určených zdravotníckych zariadeniach a mimoriadnym prehliadkam, ak o nich rozhodne OLL, orgán štátneho odborného dozoru v civilnom letectve alebo prevádzkovateľ, ako i v prípadoch uvedených v predpise L-1 a JAR FCL-3
- nahlásiť svoje prípadné subjektívne zdravotné problémy lekárovi a riadiť sa jeho pokynmi,
- neužívať psychoaktívne látky,
- podrobiť sa v čase služby skúške na užitie psychoaktívnych látok,
- neužívať žiadne lieky bez vedomia lekára alebo určeného zdravotníckeho zariadenia.
- nie je vhodné pred letom sa podrobiť očkovaniu, alebo odberu krvi za účelom darcovstva a vykonávať športové potápanie,
- pri používaní korekčných okuliarov, predpísaných lekárom, je povinný ich nosiť pri výkone svojej funkcie. Je povinný mať na palube náhradné korekčné okuliare.
- Pri vyhľadání lekárskej starostlivosti je člen posádky povinný upozorniť ošetrojúceho lekára, že výkon jeho povolania je podmienený zdravotnou spôsobilosťou podľa osobitného predpisu /L1 a JAR FCL 3.

HLAVA 7 OBMEDZENIE ČASU LETU

7.1 Obmedzenie času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok

Táto norma určuje maximálne prípustné počty letov, časy letu/letov, časy v službe a minimálne časy odpočinku výkonných letcov. Jej účelom je vytvoriť členom posádky také podmienky, aby únava nemala vplyv na bezpečnosť letu.

Na čas v službe /pracovný čas/, jeho rozvrhnutie a pracovnú pohotovosť sa uplatňujú ustanovenia zákona č.121/2004 Z. z. o pracovnom čase a dobe odpočinku v doprave a zmene a doplnení niektorých zákonov a Zákonník práce.

Vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzkuje povinný plánovať, organizovať, riadiť a kontrolovať výkon pracovných činností prevádzkovateľa a posádok lietadiel tak, aby nedošlo k porušeniu limitov tejto normy.

Členovia posádok lietadiel sú povinní sledovať vlastné nálety hodín, predpísaným spôsobom viesť evidenciu o leteckej činnosti, nepripustiť prekročenie času letu a času v službe a dodržiavať stanovený odpočinok.

7.1.1 Pracovný čas

a) Prevádzkovateľ je povinný rozvrhnúť čas letu člena posádky lietadla, aj keď pracuje pre viacerých zamestnávateľov, tak, aby celkový čas letu nepresiahol nasledujúce hodnoty:

- 900 hodín počas kalendárneho roka,
- 110 hodín počas kalendárneho mesiaca alebo 30 po sebe nasledujúcich kalendárnych dní,
- 10 hodín počas dvadsaťštyri po sebe nasledujúcich hodín.
- 4 hodín počas dvadsaťštyri po sebe nasledujúcich hodín u pilota vo výcviku, mimo traťového výcviku.

Čas letu člena posádky lietadla je čas od okamihu, keď sa lietadlo začalo pohybovať na účel vzletu do okamihu, keď sa úplne zastaví po skončení letu.

b) Prevádzkovateľ je povinný rozvrhnúť pracovný čas vrátane pracovnej pohotovosti člena posádky lietadla, aj keď pracuje pre viacerých zamestnávateľov, v priebehu roka čo najrovnomernejšie tak, aby nepresiahol:

- 2000 hodín v kalendárnom roku,
- 60 hodín v priebehu týždňa,
- 16 hodín v priebehu 24 po sebe nasledujúcich hodín:
- 12 hodín pri leteckých prácach,
- 12 hodín, ak počet vzletov prevyšuje šesť vzletov pre základnú posádku, ktorú tvorí minimálny počet členov posádky lietadla stanovený letovou príručkou
- 14 hodín pre základnú posádku, ak počet vzletov neprevyšuje 6 vzletov.

- c) Prevádzkovateľ môže základnej posádke počas leteckých prác s ohľadom na poveternostné, technologické a iné závažné prevádzkové podmienky rozdeliť pracovný čas tej istej pracovnej zmeny najviac na tri časti za podmienok, že:
- čas prerušenia je minimálne tri hodiny.
 - celkový čas letu a pracovný čas v priebehu 24 po sebe nasledujúcich hodín nie je prekročený,
 - posádka lietadla v priebehu prerušenia má vytvorené vhodné podmienky na odpočinok vrátane nerušeného odpočinku na lôžku.
- d) Na účely sledovania času letu a pracovného času je povinný každý člen posádky prevádzkovateľa písomne predložiť osobe zodpovednej za letovú prevádzku do piateho dňa nasledujúceho mesiaca údaje o celkovom čase letu a o pracovnom čase odpracovanom pre iného prevádzkovateľa.

Do letovej normy času letu sa započítavajú všetky nalietané hodiny (výkon vlastného povolania, športová a iná letová činnosť), pričom nálet hodín na bezmotorových lietadlách sa do náletu hodín započítava polovičnou hodnotou.

7.1.2 Bezpečnostná prestávka

Čas letu člena posádky pri leteckých prácach, výcvikových alebo skúšobných letoch musí byť:

- po uplynutí troch hodín času letu prerušený bezpečnostnou prestávkou v trvaní najmenej 20 minút.
- Bezpečnostná prestávka sa neposkytuje, ak nasleduje nepretržitý denný odpočinok alebo nepretržitý odpočinok v týždni.
- Bezpečnostná prestávka sa započítava do pracovného času.

7.1.3 Odpočinok

7.1.3.1 Nepretržitý denný odpočinok

Prevádzkovateľ je povinný rozvrhnúť pracovný čas tak, aby člen posádky lietadla mal odpočinok medzi koncom jednej pracovnej zmeny a začiatkom druhej pracovnej zmeny v trvaní najmenej 11 po sebe nasledujúcich hodín v priebehu 24 hodín.

7.1.3.2 Nepretržitý odpočinok v týždni a v dlhšom období

Prevádzkovateľ je povinný rozvrhnúť pracovný čas člena posádky tak, aby mal bez pracovnej pohotovosti nepretržitý odpočinok:

- v priebehu týždňa najmenej 36 hodín alebo v priebehu desiatich po sebe nasledujúcich kalendárnych dní najmenej 60 hodín.
- v období kalendárneho mesiaca najmenej sedem kalendárnych dní,
- v období kalendárneho štvrt'roku najmenej 24 kalendárnych dní,
- v období kalendárneho roku najmenej 96 kalendárnych dní.

7.1.4 Pracovná pohotovosť

7.1.4.1 Pracovná pohotovosť mimo rámca pracovnej zmeny

Prevádzkovateľ môže nariadiť pracovnú pohotovosť členovi posádky lietadla v rozsahu najviac:

- 12 po sebe nasledujúcich hodín v priebehu 24 hodín,
- 72 hodín v období 28 po sebe nasledujúcich kalendárnych dní,
- 400 hodín v kalendárnom roku.

7.1.4.2 Pracovná pohotovosť v rámci pracovnej zmeny

Pracovná pohotovosť v rámci pracovnej zmeny člena posádky lietadla je nariadená alebo dohodnutá pracovná pohotovosť, ktorá predchádza času letu a je vykonaná vo vhodnej miestnosti s možnosťou odpočinku na lôžku. Táto pohotovosť sa započítava do pracovného času polovicou času uplynulého od začiatku pracovnej pohotovosti do začiatku času letu.

7.2 Prekročenie obmedzení času letu, času v službe a/alebo skrátenie času odpočinku

- Dĺžku času letu člena posádky podľa odseku 7.1.1 a) odrazky 3 a dĺžku pracovného času podľa odseku 7.1.1 b) odrazky 3 (mimo leteckých prác) môže veliteľ lietadla predĺžiť, ak je to nevyhnutné v dôsledku okolností, ktoré nastali v čase letu na bezpečné dokončenie letu. Prevádzkovateľ nemôže vopred plánovať predĺženie dĺžky času letu podľa tohto odstavca.
- Členovi posádky pri poskytnutí odpočinku s možnosťou spánku na lôžku najmenej osem po sebe nasledujúcich hodín možno odpočinok skrátiť až na deväť po sebe nasledujúcich hodín.
- Každé prekročenie času letu, času v službe a skrátenie času odpočinku musí člen posádky (veliteľ lietadla) hlásiť bez zbytočného odkladu aj Leteckému úradu.

HLAVA 8 PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

8.1 Inštrukcie na prípravu letu

Veliteľ lietadla nesmie zahájiť let pokiaľ sa nepresvedčil, že:

- lietadlo je spôsobilé na let,
- sú k dispozícii prístroje a vybavenie predpísané na let,
- prístroje a vybavenie sú v prevádzkyschopnom stave, okrem výnimiek uvedených v zozname minimálneho vybavenia MEL (ak je stanovený),
- na palube sú požadované časti prevádzkovej príručky a ostatné doklady, informácie a formuláre,
- na palube sú platné mapy, plány, a dokumenty alebo informácie nutné k zabezpečeniu zamýšľanej prevádzky lietadla vrátane ľubovoľnej odchýlky od plánovanej trate, ktorú je možné primerane očakávať, sú k dispozícii pozemné zariadenia a služby nutné a postačujúce na plánovaný let,
- je možné splniť pri plánovanom lete požiadavky vzťahujúce sa k palivu, oleju, minimálnym bezpečným výškam, prevádzkovým minimám letísk a k použiteľnosti náhradných letísk ak sú vyžadované,
- náklad je správne rozložený a bezpečne upevnený,
- hmotnosť lietadla je taká, že let môže byť vykonaný v súlade s obmedzeniami lietadla.

8.1.1 Minimálne výšky letu

- Výška letu nad husto zastavanými miestami alebo zhromaždením osôb na voľnom priestranstve alebo nad územím s faunou citlivou na hluk - národnými parkami nesmie byť menšia ako 300m (1000 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 600 m od lietadla (s výnimkou vzletu, pristátia a vybraných leteckých prác).
- Let nesmie byť vykonaný vo výške menšej ako 150 (500 ft) m nad zemou alebo vodou (s výnimkou vzletu, pristátia a vybraných leteckých prác).
- Let VFR, ktorý sa vykonáva v cestovnej hladine vyššej ako 5000 ft (1500 m) MSL alebo vyššej ako 300 m (1000 ft) nad zemou (ak je táto vyššia ako 5000 ft MSL) musí sa vykonať v hladine, ktorá zodpovedá letenej trati predpísanej tabuľkou cestovných hladín.

8.1.2 Kritéria na určovanie použiteľnosti letísk

Kritériami na určovanie použiteľnosti letísk v podmienkach prevádzkovateľa sú:

- typ, výkonnosť a vlastnosti lietadla,
- zloženie posádky, schopnosť a prax jej členov,
- fyzikálne vlastnosti VPD,
- primeranosť a výkonnosť pozemných prostriedkov,
- primeranosť vybavenia na palube lietadla,
- prekážky v priestoroch priblíženia a počiatočného stúpania,
- prostriedky pre určenie a hlásenie meteorologických informácií.

8.1.3 Metódy na určovanie prevádzkových minimálnych letísk

Zámerné nepoužité.

8.1.4 Prevádzkové minimá na trati pre lety VFR

Let VFR nesmie byť vykonaný vo výške menšej ako 150 m nad zemou alebo vodou (s výnimkou vzletu, pristátia a vybraných leteckých prác).

Let VFR sa musí vykonať tak, aby lietadlo letelo za dohľadnosti a vo vzdialenosti od oblakov rovnakej alebo väčšej ako je stanovené v nasledovnej tabuľke:

Trieda vzdušného priestoru	B,C,D,E	FG	
		Nad 900 m (3000 ft) AMSL - alebo 300 m (1000 ft) nad terénom podľa toho, čo je vyššie.	V 900 m (3000 ft) AMSL a nižšie alebo 300 m (1000 ft) nad terénom, podľa toho čo je vyššie.
Vzdialenosť od oblakov	1500 m horizontálne, 300 m (1000 ft) vertikálne	Mimo oblakov a za viditeľnosti zeme	
Letová dohľadnosť	8 km v 3050 m (10000 ft) AMSL alebo vyššie 5 km pod 3050 m (10000 ft) AMSL*	5 km **	

* Tam kde je prevodná výška menšia ako 3050 m (10000 ft) AMSL sa použije letová hladina 100.

** Na základe súhlasu zodpovedného splnomocneného orgánu ATS:

Menšie letové dohľadnosti do 1500 m môžu byť* povolené pre lety prevádzkované:

- rýchlosťou, pri takej prevažnej dohľadnosti, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní včas sa vyhnúť zrážke alebo
- za okolností, pri ktorých pravdepodobnosť stretnutia s inou prevádzkou je malá, napr. v priestoroch s malou hustotou prevádzky alebo pri leteckých prácach v malých výškach.

Zvláštny let VFR môže byť vykonaný len v riadenom okrsku, mimo oblakov za stálej viditeľnosti zeme pri minimálnej prízemnej aj letovej dohľadnosti -letún 1500 m, u vrtuľníka 800 m

Mimo zvláštného letu VFR, vzlety alebo pristátia lietadiel vrátane ich zaraďovania do letiskového okruhu na danom letisku vo vnútri riadeného okrsku sa smú vykonávať, ak základná oblačnosť nie je nižšia ako 450 m (1500 ft), prízemná dohľadnosť nie je menšia ako 5 km.

8.1.5 Uvádžanie a používanie letiskových a trat'ových prevádzkových miním

Veliteľ lietadla nemôže letieť na letisko alebo z letiska za horších prevádzkových miním ako sú letiskové prevádzkové minimá stanovené leteckým úradom, pokiaľ to letecký úrad výslovne neschváli.

Pri lete VFR nesmie veliteľ lietadla zahájiť vzlet, pokiaľ platné meteorologické správy alebo kombinácia platných meteorologických správ a predpovedí neukazujú, že meteorologické podmienky na trati alebo na tej časti trati, ktorá má byť letená podľa pravidiel VFR, budú v príslušnom čase také, aby bolo možné dodržať tieto pravidlá.



8.1.6 Výklad meteorologických informácií

Obsah leteckých meteorologických hlásení a správ (pravidelné, mimoriadne a zvláštne):

- označenie druhu hlásenia: **METAR, SPECI** - kódované správy
MET REPORT, SPECIAL - v skrátenej otvorenej reči
- štvorpísmenová značka miesta pozorovania
- čas pozorovania: deň v mesiaci a čas v UTC
- smer a rýchlosť prízemného vetra
- dohľadnosť
- dráhová dohľadnosť, ak je meraná
- aktuálne javy počasia:

<i>Zrážky</i>	
DZ -mrholenie	IC -kryštáliky
RA -dážď	PI -ľadové jadrá
SN -sneženie	GR -krúpy
SG -snehové krúpy	GS -malé krúpy a (alebo) snehové jadrá
<i>Hydrometeory znižujúce dohľadnosť</i>	
FG -hmla	BR -dymno
<i>Litometeory znižujúce dohľadnosť:</i>	
HZ -zákal	DU -prach
FU -dym	VA -sopečný popol
	SA -piesok
<i>Iné javy</i>	
MI -prízemný	PR -čistočne
FC -lievikovitý oblak	VC -blízkosť
BL -vysoko zvířený	BC -pásky
DS -prachová víchrica	FZ -mrznúci
SS -piesočná víchrica	SH -prehánka
PO -prachové alebo piesočné víry	SQ -húľava
DR -nízko zvířený alebo unášaný	TS -búrka

- množstvo, druh (len kumulonimbus a vežovitý kumululus na letisku alebo v jeho okolí) a výška základne oblačnosti: FEW,SCT,BKN,OVC, najnižšia oblačná vrstva alebo oblaky bez ohľadu na množstvo oblačnosti; - SCT,BKN,OVC nasledujúca oblačná vrstva alebo oblaky pokrývajúce viac ako 2/8; - BKN,OVC nasledujúca oblačná vrstva alebo oblaky pokrývajúce viac ako 4/8
- teplota vzduchu a teplota rosného bodu: v skrátenej otvorenej reči **T**-teplota, **DP**-teplota rosného bodu, **MS** pod 0°C
- tlak vzduchu QNH a ak je vhodné aj QFE
- doplňujúce informácie

Pristávacia predpoveď **TREND** sa pripája k pravidelnej alebo mimoriadnej správe **METAR** / **SPECI** a popisuje zmeny jedného alebo viacerých nasledujúcich prvkov: prízemný vietor, dohľadnosť, stav počasia a oblačnosť.

Indikátory zmien:

- **NOSIG** - neočakáva sa žiadna význačná zmena;
- **BECMG** - očakáva sa, že meteorologické podmienky dosiahnu alebo prekročia stanovené hodnoty viac-menej pravidelným alebo nepravidelným spôsobom;
- **TEMPO** - očakáva sa kolísanie meteorologických podmienok, ktoré dosiahnu alebo prekročia stanovené hodnoty, pričom netrvajú dlhšie než jednu hodinu a v celkovom súhrne nepokrývajú viac než polovicu časového obdobia, pre ktoré sa kolísanie meteorologických podmienok predpovedá.

8.1.7 Určovanie množstva paliva a oleja

Let nesmie byť zahájený, ak letún vzhľadom na meteorologické podmienky a všetky očakávané zdržania letu nemá dostatočné množstvo pohonných látok a oleja na zaistenie bezpečného dokončenia letu.

Zásoba paliva pri lete VFR:

Palivo na rolovanie: palivo ktoré sa očakáva, že sa spotrebuje do vzletu, s prihliadnutím na miestne podmienky

Palivo na rolovanie: palivo ktoré sa očakáva, že sa spotrebuje do vzletu, s prihliadnutím na miestne podmienky

Traťové palivo: palivo na dosiahnutie cieľového letiska

Záložné palivo: *palivo na nepredvídané okolnosti* - palivo, ktoré nie je menej ako 5% plánovaného traťového paliva, alebo v prípade preplánovania za letu 5% traťového paliva po dobu zvyšku letu a *konečná záloha paliva* - palivo na let po dodatočnú dobu 45 min. (piestové motory)

Palivo na let na náhradné letisko: palivo na dosiahnutie náhradného letiska cez cieľové letisko, ak sa požaduje náhradné letisko pre cieľové letisko

Mimoriadne palivo: palivo, ktoré veliteľ lietadla smie požadovať navyše k tomu, ktoré sa požaduje

8.1.8 Hmotnosť a ťažisko

Je povinnosťou prevádzkovateľa zaistiť, aby v každej fáze prevádzky vyhovovalo naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska obmedzeniam uvedeným v letovej príručke.

Veliteľ lietadla musí zaistiť, aby pred letom:

- boli dodržané hmotnostné obmedzenia uvedené v letovej príručke a boli splnené požiadavky na výkon lietadla,
- bolo vykonané také rozloženie nákladu, že nedôjde k poruche konštrukcie lietadla a bude dodržaný povolený rozsah centrálne lietadla.
- bol náklad uložený a upevnený tak, že sa nemôže posúvať, poškodiť lietadlo alebo inak ohroziť jeho prevádzku.

8.1.9 Letový plán letových prevádzkových služieb

Za spracovanie a podanie letového plánu je zodpovedný veliteľ lietadla.

Letový plán musí byť predložený pred začiatkom:

- a) každého letu alebo úseku letu v riadených vzdušných priestoroch s výnimkou VFR letov vo vzdušnom priestore triedy G a ich odletov/príletov/preletov z/do riadeného vzdušného priestoru do 1000 ft (300 m) AGL, ktoré nepožadujú poskytovanie ATS služieb,
- b) každého medzinárodného letu, vrátane letu križujúceho štátnu hranicu, ak medzištátna zmluva nestanoví inak.

V letovom pláne VFR podanom pre let do/zo zahraničia vo výškach do 1000 ft(300m) AGL alebo 5000 ft (1500m) MSL, podľa toho, čo je vyššie, musí pilot v poli 18 FPL uviesť význačný bod preletu FIR spolu s predpokladanou dobou letu na hranice od bodu vzletu. Pri vstupe do vzdušného priestoru SR musí pilot dodržať predpokladaný čas preletu hranice FIR podľa FPL, v rozmedzí +/- 10 minút.

Čas predloženia letového plánu

Letový plán môže byť predložený najskôr 6 dní (144 hodín) pred dňom konania letu avšak najmenej 60 minút pred odletom. Letový plán za letu musí byť predložený najmenej 10 minút pred vypočítaným časom vstupu do riadeného priestoru, aby bolo umožnené jeho odoslanie a príjem všetkými stanovišťami ATS, ktorých sa takýto let bude týkať.

Poznámka: Predložiť letový plán za letu je povolené:

- Ak ide o let pre záchranu ľudského života a vzlet z letiska, na ktorom nie je stanovište ATS. V takomto prípade letový plán musí byť predložený čo možno najskôr po vzlete.
- Pre let na náhradné letisko, alebo pri vynútenej zmene trate letu, znamenajúcej prelet hranice letových informačných oblastí.

Miesto predloženia.

Letový plán pred odletom sa predkladá na centrálnej ohlasovni letových prevádzkových služieb (ARO).

Obsah a forma letového plánu.

Štandardný formulár letového plánu ICAO tvorí prílohu príručky a formuláre sú k dispozícii na CARO.

Zmeny na predložený letový plán.

Všetky zmeny na predložený letový plán na riadený let VFR a význačné zmeny letového plánu podaného na neriadený let VFR musia byť ohlásené čo najskôr príslušnému stanovišťu ATS. Ak je odlet lietadla zdržaný o viac ako 15 minút v prípade riadeného letu alebo o viac ako 60 minút v prípade neriadeného letu po predpokladanom čase začiatku rolovania uvedenom v základných údajoch letového plánu, musí sa vyslať správa DLA alebo CHG s novým EOBT.

Zmeny platného letového plánu pre riadený let počas letu musia byť nahlásené.

(Vid'. Dodržiavanie letového plánu bod h kapitola 12). Význačné zmeny na letový plán pre neriadený let VFR zahrňujú zmeny vo vytrvalosti letu alebo v celkovom počte osôb na palube a zmeny v časových výpočtoch 30 minút a viac.

Poznámka.

Ak zdržanie pri odlete (alebo zrušenie) neriadeného letu VFR nie je riadne ohlásené, môže byť pohotovostná alebo pátracia a záchranná akcia zbytočne zahájená, ak let nepriletí na letisko priletu do 30 minút od jeho platného ETA.

8.1.10 Prevádzkový letový plán

Zámerne nepoužité.

8.1.11 Technický denník lietadla prevádzkovateľa

Technický denník lietadla prevádzkovateľa je systém na zapisovanie defektov a nesprávnej činnosti zistenej počas prevádzky lietadla a na zapisovanie podrobností o celej údržbe, vykonanej na konkrétnom lietadle, ktorého sa technický denník prevádzkovateľa týka, kým je lietadlo v prevádzke medzi dvomi plánovanými návštevami údržbovej základne. Okrem toho sa používa na zapisovanie prevádzkových informácií dôležitých pre bezpečnosť letu a tiež obsahuje informácie o údržbe, ktoré potrebuje posádka poznať.

8.1.12 Zoznam dokumentov, formulárov a dodatočných informácií, ktoré majú byť na palube

8.1.12.1 Lietadlo musí mať na palube tieto doklady, formuláre a informácie:

- osvedčenie o zápise do registra lietadiel,
- osvedčenie o letovej spôsobilosti,
- povolenie k zriadeniu a prevádzkovaniu rádiových zariadení,
- potvrdenie o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla,
- denník lietadla,
- potvrdenie o údržbe,
- osvedčenie o hlukovej spôsobilosti (hlukový certifikát), ak bol vydaný,
- letovú príručku.
- prevádzkovú príručku,
- meteorologické informácie,
- hlásenie z letu,
- letový plán ICAO, ak je požadovaný,
- mapové podklady a dokumentáciu prípravy letu,
- povolenie na vykonávanie výcviku s prevádzkovou špecifikáciou.

8.1.12.2 Doklady a vybavenie posádok:

Každý člen posádky zodpovedá za to, že má pri sebe za letu všetky požadované osobné doklady, pomôcky a vybavenie. Súčasne zodpovedá za to, že všetky jeho osobné doklady sú platné.

Všetci členovia posádky sú povinní mať za letu pri sebe:

- ID kartu,
- preukaz spôsobilosti.

Výkonní letci sú povinní skontrolovať, či je na palube lietadla celá platná dokumentácia potrebná na daný let, vrátane navigačných pomôcok a dokladov zodpovedajúcich letenej trati a vybaveniu lietadla. Pri denných letoch za jasného počasia sa doporučuje používať okuliare proti slnku.

8.2 Inštrukcie na pozemný handling

8.2.1 Postupy plnenie paliva

Bezpečnostné opatrenia počas plnenia a odčerpávania paliva:

- lietadlo sa nesmie plniť palivom, keď cestujúci nastupujú alebo vystupujú,
- pri plnení paliva musí byť prítomný člen posádky alebo technik údržby lietadiel.
- pred začatím plnenia musia byť vypnuté nepotrebné zdroje elektrickej energie na palube i v blízkosti lietadla,
- ak je zistený akýkoľvek náznak úniku paliva, zápach alebo dym, okamžite sa musí prerušiť plnenie a prípadne likvidovať požiar (túto situáciu ohlásí veliteľ lietadla ihneď (SRLP),
- plnenie nesmie začať za búrky,
- v noci musí byť zabezpečené vonkajšie osvetlenie lietadla.
- Plnenie lietadla s bežiacim motorom nie je povolené.
- Pred začatím plnenia je veliteľ lietadla, resp. technik údržby lietadiel zabezpečujúci plnenie, povinný sa presvedčiť, či bude do lietadla plnené palivo uvedené v letovej príručke.

8.2.2 Postupy handlingu lietadla, cestujúcich a nákladu týkajúce sa bezpečnosti

Úlohou zásad je, aby cestujúci boli rozmiestnení tak, že núdzovú evakuáciu bude možné vykonať rýchlo a bez problémov.

- a) Pridelenie sedadiel cestujúcim /pri letoch pre vlastnú potrebu /.
- b) až f) Zámerne nepoužité.
- g) Obsluhu dverí lietadla môže vykonávať člen posádky alebo technik údržby lietadiel.
Posádka lietadla sa na odbavovacej ploche musí riadiť príslušnými ustanoveniami AIP týkajúcimi sa daného letiska a pokynmi riadiaceho odbavovacej plochy.
Veliteľ lietadla môže zahájiť spúšťanie motora, len ak je presvedčený o voľnosti priestoru. Ak je to možné, musí byť zabezpečenie priestoru riadené technik údržby lietadiel.
Na letiskách, kde je to vyžadované, musí si veliteľ lietadla vyžiadať súhlas na spúšťanie motora od stanovišťa RLP.
- j) Ošetrovanie lietadla na odbavovacej ploche je zabezpečené technik údržby lietadiel, pilotom s príslušným oprávnením, prípadne handlingovým partnerom v súlade s letovou príručkou.
- k) až l) Zámerne nepoužité.

8.2.3 Postupy zabránenia vstupu do lietadla

V spolupráci s pozemnými zložkami veliteľ lietadla nesmie povoliť vstup do lietadla alebo prítomnosť v lietadle osobe, ktorá je pod vplyvom alkoholu alebo drog v takej miere, ktorá by mohla pravdepodobne ovplyvniť bezpečnosť lietadla alebo osôb na palube.

8.2.4 Odmrazovanie a ochrana proti námraze na zemi

Lety lietadiel bez odmrázovania v podmienkach tvorenia námrazy sú zakázané.

Vzhľadom k tomu, že inovatka, námraza, ľad a sneh na lietadle značne zhoršujú výkony lietadla, je nutné, aby pozemný personál a výkonní letci na zemi i za letu tomuto javu venovali veľkú pozornosť. Pozemný personál na zemi, pred vzletom je povinný:

- dôsledne prehliadnuť lietadlo a zistiť všetky znečistené a zaviate otvory trupu, motora,
- znečistenie listov vrtule atd.,
- rozhodnúť o spôsobe očistenia lietadla,
- opatrne mechanicky očistiť lietadlo od viditeľných voľných častí ľadu, snehu, inovatky, atd.,
- ostávajúce pevné časti ľadu a snehu dôkladne očistiť odmrázovacou kvapalinou alebo teplým vzduchom,
- dôsledne skontrolovať všetky pohyblivé časti lietadla, predísť ich deformáciám,
- poškodeniam ľadom,
- informovať posádku lietadla, aká odmrázovacia kvapalina bola použitá.

Veliteľ lietadla na zemi je povinný dôsledne prehliadnuť lietadlo a skontrolovať vonkajšie očistenie lietadla technikmi.

Ak zistí, že očistenie lietadla je nedostatočné, je povinný túto skutočnosť ohlásiť, prerušiť činnosti súvisiace s prípravou letu a vyžiadať znovu očistenie lietadla.

V prípade, že veliteľ lietadla vykonáva operatívnu údržbu sám, je povinný vykonať aj všetky úkony uvedené vyššie pre pozemný personál.

Vzlet aj s nepatrnou vrstvou ľadu, inovatky, kašovitého snehu alebo inou formou námrazy je **ZAKÁZANÝ**.

8.3 Letové postupy

8.3.1 Základné zásady VFR

Pozri ustanovenia 8.1.1, 8.1.4 a 8.1.5.

V prípade, že za letu dochádza k zhoršeniu meteorologických podmienok tak, že by plánovaný let nebolo možné dokončiť podľa VFR, veliteľ lietadla je povinný:

- vrátiť sa na miesto vzletu, ak to podmienky dovoľujú,
- letieť na vhodné náhradné letisko, alebo
- vykonať bezpečnostné pristátie.

8.3.2 Navigačné postupy

Prevádzkovateľ vykonáva lety len podľa pravidiel VFR. Základným spôsobom navigácie je zrovnávací navigácia podľa význačných orientačných bodov, s využitím vhodných rádionavigačných zariadení a prípadne aj s využitím GPS.

8.3.3 Postupy nastavovania výškomerov

Informácie o QNH a teplote sa poskytujú na vyžiadanie stanovišťami riadenia letovej prevádzky a vo vysielaní ATIS. Údaj QNH sa uvádza v hektopascaloch. Údaj QFE sa odovzdáva len na vyžiadanie. Údaje QNH alebo QFE uvádzané v hektopascaloch sa zaokrúhľujú na najbližší nižší celý hektopascal, pričom sa slovo „hektopascal“ vynecháva. Pri vysielaní údajov v iných merných jednotkách, napr. v milimetroch, sa merná jednotka nevynecháva.

Vertikálne polohy lietadiel sa vyjadrujú:

- a) nadmorskou výškou (ALT) pri letoch v prevodnej výške a pod ňou,
- b) letovými hladinami (FL) pri letoch v prevodnej hladine a nad ňou,
- c) výškou nad zemou pri letoch na trati do 1000 ft/300 m nad zemou,
- d) nadmorskou výškou (ALT) pri letoch vo vzdušnom priestore triedy G medzi 1000 ft (300 m) AGL a 5000 ft (1500 m) MSL,
- e) výškou nad letiskom (AAL, QFE), kde sa tak požaduje, napr. na vojenských letiskách.

Pri prelete prevodovou vrstvou sa vertikálne polohy lietadiel vyjadrujú pri stúpaní letovými hladinami (FL) a pri klesaní nadmorskými výškami (ALT).

Údaj QNH sa pred vzletom odovzdáva lietadlám v povolení na rolovanie. Vertikálna poloha lietadla počas stúpania sa vyjadruje nadmorskými výškami po dosiahnutí prevodnej výšky, nad ktorou sa vertikálna poloha vyjadruje letovými hladinami.

Údaj QNH na priblíženie sa lietadlám odovzdáva v povolení na priblíženie a v povolení na vstup do letiskového okruhu, s výnimkou, keď je známe, že lietadlo tento údaj už prijalo. Na požiadanie sa v povoleniach na priblíženie a v povoleniach na vzlet odovzdáva tiež QFE.

Vertikálna poloha lietadiel počas priblíženia sa vyjadruje letovými hladinami po dosiahnutí prevodnej hladiny, pod ňou nadmorskými výškami.

Hladiny, v ktorých sa má let vykonať, sa musia uviesť v letovom pláne:

- letovými hladinami: ak sa let bude vykonávať v prevodnej hladine alebo nad ňou a
- nadmorskými výškami: ak sa let bude vykonávať v prevodnej výške alebo pod ňou.

Poznámka:

- Letové hladiny sa v letovom pláne vyjadrujú písmenom F nasledovaným tromi číslicami (stovky stôp).
- Nadmorské výšky sa v letovom pláne vyjadrujú písmenom A nasledovaným tromi číslicami (stovky stôp).
- Lety VFR vo vzdušnom priestore triedy G sa v letovom pláne vyjadrujú písmenami VFR.

8.3.4 Zariadenia na hlasovú výstrahu

Nie sú pre prevádzku lietadiel spoločnosti požadované.

8.3.5 Zámerne nepoužité

8.3.6 Zámerne nepoužité

8.3.7 Zásady a postupy na riadenia palivového systému počas letu

Kontrola paliva za letu.

- 1) Veliteľ lietadla musí vykonávať kontrolu množstva paliva za letu v pravidelných intervaloch (spravidla orientačné body). Zostávajúce množstvo paliva musí byť zapísané a vyhodnotené:
 - porovnaním skutočnej a plánovanej spotreby,
 - vykonaním kontroly, či zostávajúce množstvo paliva je postačujúce k dokončeniu letu,
 - určením očakávaného zbytku paliva po prilete na cieľové letisko.
- 2) Ak sa pri kontrole paliva za letu zistí, že jeho očakávaný zbytok po prilete na cieľové letisko by bol menší, ako požadované množstvo s pripočítaním konečnej zálohy paliva, musí veliteľ lietadla, keď sa rozhoduje pokračovať na cieľové letisko alebo náhradné letisko, dbať na to, aby nepristal s menším množstvom, ako je konečná záloha paliva, pričom musí vziať v úvahu:
 - letovú prevádzku a prevádzkové podmienky prevládajúce na cieľovom letisku,
 - letovú prevádzku a prevádzkové podmienky po trati letu na náhradné letisko a na náhradnom letisku.

8.3.8 Nepriaznivé a potenciálne nebezpečné atmosférické podmienky

8.3.8.1 Búrky

Pred vzletom je veliteľ lietadla povinný vykonať dôkladnú analýzu počasia. Je nutné zistiť hlavne výskyt búrkovej činnosti na letiskách vzletu a pristátia a tiež počas celého letu. Je potrebné sa zamerať na zistenie polohy aktívnych centier, typu búrok a predpokladanej hranice oblačnosti. Z toho dôvodu je potrebné preštudovať meteorologické informácie (TAF, METAR, SIGMET, mapy vyznačenej oblačnosti, družicové snímky, priame družicové snímanie).

Ak je búrková činnosť priamo nad letiskom vzletu a v blízkosti priestoru letiska vzletu, alebo nebezpečenstvo, že lietadlo vletí do aktívneho búrkového jadra po vzlete, je povinnosťou posádky let odložiť.

Let v blízkosti aktívnej búrkovej činnosti je možné zistiť:

- zvýšeným rušením činnosti ARK (kmitanie ručičiek ukazovateľa),
- akustickým rušením rádiostanice (šum, pískanie, praskanie v slúchadlách).

Búrková oblačnosť musí byť oblietavaná zmenou trate tak, aby mohla byť obletená vo vzdialenosti min. 10 km.

Postup veliteľa lietadla pri neúmyselnom prelete búrkovej oblasti.

Ak veliteľ lietadla zistí, že nie je možné sa vyhnúť preletu búrkovej oblasti, alebo je lietadlo v tiesni, doporučuje sa nasledujúci postup:

- nastaviť otáčky motora tak, aby rýchlosť lietadla zodpovedala predpísanej rýchlosti v turbulenciách podľa letovej príručky,
- kontrolovať systém odmrazovania (pokiaľ je ním lietadlo vybavené),
- zaistiť voľné predmety v kabíne a zabezpečiť pripútanie cestujúcich,
- v noci zapnúť osvetlenie kabíny naplno, aby sa znížil oslepujúci účinok bleskov,
- dodržať stály kurz a zbytočne nevykonávať veľké náklony a zatáčky,
- riadiť sa ustanoveniami letovej príručky na daný typ lietadla,
- pri priblížení na pristátie na letisko, nad ktorým je aktívna búrka, sa doporučuje odlet na náhradné letisko, alebo ak je to možné po vyžiadanom povolení ATC vyčkávať mimo priestor búrkovej činnosti a max. po dobu, po ktorej uplynutí sú splnené podmienky pre let na náhradné letisko.

8.3.8.2 Podmienky tvorenia námrazy

Podľa podmienok vzniku, štruktúry a povrchu i rozloženia na lietadle poznáme druhy námrazy – inovatka, zrnitá námraza, ľadovka a formy – profilová, žliabkovitá a beztvárá.

Inovatka vzniká sublimáciou čiaštočiek hmly alebo dymna pri nasýtení alebo presýtení vzduchu obsahom vody v plynnom skupenstve. Predstavuje kryštalickú usadeninu z jemných ihličiek a šupinovitých útvarov. Je ľahko odstrániteľná aj mechanickou cestou. Interval optimálnych teplôt vzniku a pretrvávania inovatky je vymedzený teplotami -3 a -8°C.

Zrnitá námraza vzniká pri rýchlom mrznutí prechladených kvapôčok hmly, oblakov a dažďa za spolupôsobenia sublimácie a vytvára sa na náveternej strane parkujúcich lietadiel a počas letu na nábežných hranách. Teplotné najvhodnejšie podmienky pre jej vznik a výskyt sú od -10 do -10°C .

Ľadovka vzniká z pomerne veľkých kvapiek vody s teplotou pod bodom mrazu, pričom tieto kvapky, či už ako zložky oblaku alebo ako dážď, zamrzajú až potom, keď sa rozlejú po ploche so zápornou teplotou alebo po vrstve už vzniknutej námrazy. Ľadovka vytvára súvislý ľadový obal a najčastejšie sa vyskytuje pri teplotách od bodu mrazu do -3°C .

Na lietadle sa môže vytvárať námraza pri horizontálnom i vertikálnom lete. Možnostiam vzniku námrazy sú vystavené hlavne nábežné hrany krídiel a chvostových plôch, listy vrtule a vstupné ústrojenstvo motora. Pri horizontálnom lete sa môže námraza vytvárať aj na celej nosnej sústave, meracom prvku rýchlomera, anténe, skle prednej časti kabíny a na iných výstupkoch lietadla.

Na listoch vrtule sa námraza najintenzívnejšie tvorí v oblasti koreňa listu. Konce listov bývajú spravidla bez námrazy, čo súvisí s náležitým kinetickým ohrevom.

Negatívne javy vzniku námrazy:

- zväčšovanie čelného odporu,
- znižovanie vztlaku lietadla.
- znižovanie rýchlosti stúpania a dostupu lietadla.
- znižovanie horizontálnej rýchlosti a tým aj zmena času letu,
- zhoršenie manévrovacích a pristávacích možností lietadla.

Vzhľadom na veľké zaťaženie listov vrtule už tenká vrstva námrazy môže vyvolať významné poruchy vo funkcii pohonnej jednotky. Už malá asymetria, vyvolaná námrazovým javom, môže vyvolať nebezpečné vibrácie,

Pre udávanie intenzity námrazy platia tieto kritéria:

	Narastanie námrazy v mm za min.
Slabá	do 0,5
Mierna	0,6 až 1,0
Silná	Nad 1,0

8.3.8.3 Turbulencia

Turbulentný stav ovzdušia vzniká nerovnomerným zohrievaním zemského povrchu, v dôsledku deformácie prúdenia pri pôsobení rôznych prekážok, ktoré sú v ceste prúdu vzduchu alebo konvergenie a divergenie prúdenia. Tieto i ďalšie vplyvy pôsobia často komplexne, no spravidla jeden z nich nadobúda rozhodujúce postavenie. Z tohto hľadiska delíme turbulenciu najčastejšie na termickú, mechanickú a dynamickú.

Účinky turbulentného prostredia na lietadlo možno zhrnúť do týchto bodov:

- rýchle a niekedy aj značné zmeny výšky letu lietadla, ktoré predstavujú najväčšie
- nebezpečenstvo pri letoch, kde môže dôjsť k stretu lietadla s terénnymi prekážkami,
- významné zmeny rýchlosti a kurzu letu.
- zmeny náklonu lietadla okolo pozdĺžnej alebo priečnej osi,
- možnosť dosiahnutia kritického uhla nábehu,
- únava materiálu.

Let do oblasti s hláseným výskytom silnej a extrémnej turbulencie je zakázaný.

8.3.8.4 Strih vetra

Strih vetra je zmena rýchlosti a smeru vetra v horizontálnom alebo vertikálnom smere, alebo v oboch smeroch súčasne.

Je veľmi nebezpečný vo fáze vzletu a pri pristátí.

So strihom vetra sa najčastejšie stretávame v oblastiach:

- veľmi silných teplotných inverzií,
- hustotných gradientoch, napr. pri ochladzovaní za tichej a jasnej noci.
- suchých, studených frontoch,
- rýchle sa pohybujúcich teplých frontoch prechádzajúcich oblasťou studenej vzduchovej hmoty,
- búrok a ich blízkosti,
- nárazu vetra vyvolaným mechanickou turbulenciou vplyvom povrchu zeme.

Strih vetra pri vzlete.

- Zosilňujúci protivietor a zoslabujúci chrbtový vietor s výškou zvyšuje vzdušnú rýchlosť lietadla a má za následok zvýšenie rýchlosti stúpania. Nevyžaduje si mimoriadnu pozornosť.
- Zoslabovanie čelného vetra a zosilňovanie chrbtového vetra s výškou vyvoláva pomalšie stúpanie. Doporučuje sa plynulé zvýšiť výkon a ak to situácia dovoľuje zmeniť smer vzletu.

Strih vetra pri pristátí.

- Včas reagovať na zmenu vertikálnej rýchlosti zmenou výkonu a udržiavať lietadlo na predpísanej zostupovej rovine.

8.3.8.5 Jet-stream

Zámerne nepoužité.

8.3.8.6 Oblaky vulkanického popola

Zámerne nepoužité.

8.3.8.7 Výdatné zrážky

Veliteľ lietadla je povinný:

- obletieť vo vzdialenosti 10 km oblasť silných zrážok hlavne s možnosťou krupobitia.
- pri neúmyselnom vlietnutí do oblasti silných zrážok, túto oblasť zmenou kurzu (doporučuje sa o 180°) opustiť a nedopustiť stratu vizuálneho kontaktu.

8.3.8.8 Piesočné búrky

Zámerne nepoužité.

8.3.8.9 Prúdenie v oblasti horskej prekážky

V závislosti od mohutnosti vrstvy a profilu vetra sa prúdenie v priestore horskej prekážky delí na vírové, vlnové a rotorové.

Vírové prúdenie sa vyskytuje pri rýchlostiach vetra do 10 ms⁻¹, pričom rýchlosť vetra s výškou rastie až do úrovne horskej prekážky a potom zostáva s výškou stála. Za horskou prekážkou sa vytvára jeden vír s viac-menej horizontálnou osou, turbulencia sa môže vyskytovať do výšky niekoľkých stoviek metrov.

Vlnové prúdenie sa viaže na rýchlosť vetra nad 10 m/s, pričom rýchlosť vetra do úrovne prekážky zostáva v podstate stálou, zatiaľ čo nad horskou prekážkou vietor s výškou zosilňuje. Za prekážkou vznikajú 2 až 3 rotory s horizontálnou osou približne v úrovni horského hrebeňa. Spravidla sú procesy v priestore rotorov sprevádzané vznikom oblakov typu Cumulus fractus. Najturbulentnejší je priestor prvého rotora. Turbulencia sa však vyskytuje v závislosti od podmienok až do štvornásobku relatívneho prevýšenia horskej prekážky. Nad turbulentnou vrstvou sa nachádza oblasť vlnovej deformácie - horská vlna. Rotorové prúdenie sa vyskytuje v prípade, že stabilne zvrstvená vrstva s dostatočnou kinetickou energiou len málo prevyšuje horskú prekážku. Za týchto podmienok sa dĺžka vlny skraca na úkor rastu jej amplitúdy. Za prekážkou vzniká priestor so silnou turbulenciou, ktorá sa vyskytuje už pri relatívnych prevýšeniach horských prekážok 100 až 200m . pričom čím je väčšia energia prúdiaceho vzduchu, tým dokonalejšie je záveterný priestor vyplnený vírmi. Rotory sa spravidla prejavujú vznikom oblakov typu Cumulus fractus.

8.3.9 Turbulencia v úplave

Turbulencia v úplave je druhom mechanickej turbulencie, vzniká za lietadlami a podľa ich maximálnej vzletovej hmotnosti sa delí na:

- ťažkú 136000 kg a viac
- strednú 7000 - 136000 kg
- ľahkú 7000 kg a menej

Rozostupy sa menia podľa pomeru veľkosti lietadla, ktoré vytvára túto turbulenciu a druhého lietadla, ktoré za týmto lietadlom chce vykonať vzlet, alebo ktoré za týmto lietadlom letí. Doporučený interval na vykonanie vzletu je 2 minúty.

Pri vzlete sa doporučuje odpútať sa od VPD až za bodom, kde pristávajúce ťažké lietadlo dosadlo a pristáť až za miestom jeho dotyku s VPD.

Pri vzlete sa ďalej doporučuje, aby sa ľahšie lietadlo odpútať skôr ako v mieste, kde sa odpútať ťažké prúdové lietadlo.

V režime stúpania je potrebné vykonať zatáčku, pokiaľ je to možné, do smeru proti vetru od letovej dráhy, ktorá bola práve použitá ťažkým lietadlom. Počkajte dostatočne dlhú dobu na utlmenie turbulencie v úplave za týmto lietadlom. Táto doba je závislá na rýchlosti a smere vetra, na veľkosti lietadla a jeho bodu odpútania z dráhy, ktorú bude križovať.

Pri vzlete za ťažkým lietadlom sa doporučuje udržiavať pozdĺžny rozstup minimálne 5 NM a výškový rozstup 1000 ft alebo viac. Doporučuje sa vyčkat' minimálne 1.5 minúty, v prípadoch vzletu z paralelnej záveternej dráhy, kde vzdialenosť vedľajšej dráhy z ktorej odštartovalo ťažké lietadlo je menšia než 2500 ft.

Na pristátie sa doporučuje časový interval: - stredné za ťažkým 2 minúty a ľahké za ťažkým alebo stredným 3 minúty.

8.3.10 Členovia posádky na svojich pracovných miestach

Členovia posádky lietadiel prevádzkovateľa musia byť vo všetkých fázach letu, t. j. od nahodenia motora až po jeho vypnutie (vrtuľník- zastavenie listov rotora.) na svojich pracovných miestach.

8.3.11 Používanie bezpečnostných pásov

Členovia posádky:

počas vzletu, pristátia a kedykoľvek to veliteľ lietadla považuje za nevyhnutné v záujme bezpečnosti, musí byť každý člen posádky pripútaný všetkými určenými dvoj a viacbodovými bezpečnostnými pásmi.

Cestujúci:

veliteľ lietadla musí zaistiť aby v priebehu rolovania, vzletu, pristátia a kedykoľvek to bude nevyhnutné v záujme bezpečnosti, boli všetci cestujúci pripútaní na svojom sedadle bezpečnostným pásom.

Poznámka: výraz cestujúci sa v tomto dokumente používa na označenie ktorejkoľvek osoby na palube lietadla okrem posádky.

8.3.12 Prístup do pilotného priestoru

Lietadlá spoločnosti nemajú konštrukčne oddelený pilotný priestor.

8.3.13 Používanie neobsadených sedadiel posádky

Preprava cestujúceho na sedadle vedľa pilota pri letoch pre vlastnú potrebu spoločnosti a pri leteckých prácach je v zásade povolená.

8.3.14 Strata pracovnej schopnosti členov posádky

Ak pri jednopilotných letoch veliteľ lietadla začne na sebe pozorovať zvýšenú únavu alebo náhle zhoršovanie svojho zdravotného stavu, ktoré by mohlo ohroziť bezpečnosť letu, je povinný pristáť na najbližšom letisku alebo vykonať bezpečnostné pristátie. O tomto svojom rozhodnutí musí informovať, ak je to možné SRLP.

Ak pri lete jednopilotného lietadla v zdvojenej posádke dôjde k strate schopnosti člena posádky, preberá v plnom rozsahu riadenie spôsobilý pilot. V prípade, že by mohol nespôsobilý pilot vplyvom svojho zdravotného stavu ohroziť bezpečnosť letu, ak je to možné dotiahne mu riadiaci pilot ramenné popruhy. Podľa zdravotného stavu nespôsobilého pilota sa riadiaci pilot rozhodne o spôsobe dokončenia letu.

8.3.15 Požiadavky na bezpečnosť kabíny

- a) Pred nástupom cestujúcich veliteľ lietadla zabezpečí kontrolu úplnosti núdzového vybavenia a zdravotníckych pomôcok prvej pomoci.
- f) Po usadení cestujúcich sa presvedčí, že príručná batožina cestujúcich je uložená na miestach na to určených.
- g) Pred zahájením rolovania sa presvedčí, že všetci cestujúci sú riadne upútaní bezpečnostnými pásmi.
- h) Zámerne nepoužité.
- i) Nastupovanie a vystupovanie cestujúcich je povolené len pri vypnutom motore. Za otvorenie a zatvorenie dverí zodpovedá veliteľ lietadla alebo nim poverený člen posádky, prípadne pracovník pozemnej obsluhy.
- j) Plnenie paliva nie je povolené s cestujúcimi na palube, nastupujúcimi alebo vystupujúcimi.
- k) Na palubách lietadiel prevádzkovateľa je zakázané fajčiť.

8.3.16 Postupy poučovania cestujúcich

- a) Všeobecne:
Cestujúci sú ústne informovaní o záležitostiach bezpečnosti letu. Vzhľadom na typ používaných lietadiel celú inštrukciú vykoná veliteľ lietadla alebo nim poverený člen posádky pred spustením motorov.
- b) Cestujúci musia byť poučení:
 - že, počas celého letu je na palube zakázané fajčiť,
 - o spôsobe úniku po núdzovom pristáti a potrebe evakuácie,
 - o spôsobe použitia bezpečnostných pásov a spôsobe pokynu na ich zapnutie,
 - o spôsobe uloženia príručnej batožiny.

8.3.17 Zámerne nepoužité

8.4 Zámerne nepoužité

8.5 Zámerne nepoužité

8.6 Používanie zoznamov minimálneho vybavenia a odchýlok usporiadania

Lietadlá prevádzkovateľa nemajú zoznamy minimálneho vybavenia a odchýlok usporiadania.

8.7 Neobchodné lety

8.7.1 Výcvikové lety.

Pre ich vykonávanie platia všeobecné pravidlá pre lety VFR a ustanovenia uvedené v príslušných výcvikových osnovách. Pri nácviku núdzových postupov môže byť na palube len cvičený pilot a inštruktor, resp. examinátor.

8.7.2 Skúšobné lety.

Spoločnosť vykonáva len skúšobné lety prevádzkové na overenie letovej spôsobilosti lietadla po opravách, ak je to predpísané príslušnou dokumentáciou. Na palube lietadla môže byť počas takéhoto letu len pilot s príslušnou kvalifikáciou (posádka) a ak je to potrebné príslušný technik údržby lietadiel.

8.7.3 Odovzdávacie lety.

Sú vykonávané pri predaji, alebo po oprave lietadla. Ich cieľom je preukázanie letovej spôsobilosti lietadla zákazníkovi. Veliteľom lietadla pri takomto lete je pilot spoločnosti. Let môže byť vykonaný len v súlade s obmedzeniami danými letovou príručkou.

8.7.4 Technické prelety.

Sú lety vykonávané do opravárenského zariadenia bez platného osvedčenia letovej spôsobilosti v dôsledku závady alebo ukončenia dobovej platnosti. Na let musí byť Leteckým úradom vydané Zvláštne osvedčenie letovej spôsobilosti, v ktorom sú stanovené podmienky preletu. Na palube pri takomto lete môže byť len posádka lietadla.

8.7.5 Zámerne nepoužité.

8.7.6 Zámerne nepoužité.

8.7.7 Lety pre vlastnú potrebu spoločnosti.

Lety pre vlastnú potrebu spoločnosti sú neobchodné lety vykonávané bez úplaty. Lety pre vlastnú potrebu spoločnosti musia byť vykonávané v súlade s príslušnými ustanoveniami tejto príručky.

8.7.8 Požiadavky na kyslík

Zámerne nepoužité

HLAVA 9 NEBEZPEČNÝ TOVAR A ZBRANE

Predmetom činnosti prevádzkovateľa nie je letecká preprava nebezpečného tovaru a zbraní.

HLAVA 10 BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA

V súlade s § 34 a 34a zákona č.143/1998 Z. z., predpisom L-17 Ochrana civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania a tiež v súlade s Národným programom ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania, vydáva Slovenský aeroklub Očová tieto zásady a postupy leteckého prevádzkovateľa na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania.

10.1 Ciele bezpečnostnej ochrany

Cieľom bezpečnostnej ochrany je zabezpečiť bezpečné, plynulé a efektívne vykonávanie letov prevádzkovateľa prostredníctvom bezpečnostných kontrol a činností pracovníkov prevádzkovateľa, ktorých cieľom je ochrana pred činmi protiprávneho zasahovania so zameraním na ochranu cestujúcich, posádky, nákladu, pozemného personálu, vlastného lietadla a jeho vybavenia a iných objektov a zariadení.

10.2 Zodpovednosť za bezpečnostnú ochranu

Zodpovednosť za bezpečnostné úlohy súvisiace s handlingovými službami je delegovaná na príslušných handlingových partnerov, resp. na bezpečnostné zložky na jednotlivých letiskách podľa bezpečnostných programov jednotlivých letísk.

Osobami zodpovednými za bezpečnostnú ochranu prevádzkovateľa sú:

- Výkonný riaditeľ spoločnosti
- osoba zodpovedná za letovú prevádzku.
- osoba zodpovedná za systém údržby a pozemnú prevádzku.

Výkonný riaditeľ spoločnosti má súhrnnú zodpovednosť.

Osoba zodpovedná za letovú prevádzku zodpovedá za aplikáciu zásad a postupov bezpečnostnej ochrany v oblasti letovej prevádzky. Osoba zodpovedná za systém údržby a pozemnú prevádzku zodpovedá za aplikáciu zásad a postupov bezpečnostnej ochrany v oblasti technickej prípravy, údržby lietadiel a v oblasti pozemnej prevádzky.

Všetci pracovníci prevádzkovateľa zúčastnení na leteckej prevádzke sú povinní dodržiavať zásady a postupy bezpečnostnej ochrany prevádzkovateľa. Pri letoch na verejné letiská sú povinní dodržiavať aj bezpečnostný program daného letiska a pri medzinárodných letoch sú povinní rešpektovať bezpečnostné pravidlá daného štátu.

Každý pracovník prevádzkovateľa a člen leteckého personálu je ďalej povinný:

- sledovať bezpečnostnú situáciu a hlásiť každé podozrenie z ohrozenia leteckej prevádzky príslušným orgánom a osobám,
- podľa svojich možností zabrániť nepovolným osobám prístup k lietadlu.

10.3 Rozsah leteckej prevádzky prevádzkovateľa

Prevádzkovateľ vykonáva letecký výcvik na základe príslušného povolenia vydaného LU SR. Ďalej vykonáva leteckú prepravu cestujúcich pre vlastnú potrebu.

10.4 Bezpečnostné kontroly a prehliadky

10.4.1 Systém prístupu k lietadlu a na jeho palubu

Prístup k lietadlu a na jeho palubu majú len oprávnené osoby:

- letecký personál prevádzkovateľa (na základe preukazu spôsobilosti, prípadne ID karty vydanéj oprávnenou organizáciou),
- ostatný zabezpečujúci personál prevádzkovateľa (na základe oprávnenia vydaného prevádzkovateľom),
- pracovníci zmluvných spoločností:
- pracovníci odberateľa leteckého výcviku.
- plniči lietadiel (k lietadlu),
- pracovníci bezpečnostných zložiek letiska, colné a pasové orgány a pracovníci vykonávajúci štátny odborný dozor v civilnom letectve.

Cestujúci majú prístup k lietadlu len v doprovide člena leteckého personálu prevádzkovateľa. Veliteľ lietadla v súlade s leteckými predpismi zodpovedá za oboznámenie cestujúcich o správaní sa na palube lietadla.

10.4.2 Bezpečnostná prehliadka lietadla

- Bezpečnostnú prehliadku lietadla vykonáva veliteľ lietadla, alebo ním poverený člen posádky. Pri prehliadke sa skontroluje priestor pilotnej kabíny, batožinový priestor a ostatné priestory lietadla, či v nich nie sú umiestnené cudzie predmety. Za vykonanie bezpečnostnej prehliadky zodpovedá veliteľ lietadla.
- Ak je lietadlo zaparkované bez dozoru, dvere lietadla musia byť uzamknuté a príslušné lietadlové otvory uzatvorené. Kľúče od lietadla v čase, keď je lietadlo hangárované v prenajatých priestoroch, alebo je na ňom dodávateľsky vykonávaná údržba, preberá zodpovedná osoba dodávateľa. V ostatných prípadoch má zodpovednosť za kľúče vedúci pracovník zodpovedný za systém údržby prípadne veliteľ lietadla.
- Veliteľ lietadla je povinný podľa možnosti zabezpečiť na cudzom letisku hangárovanie a strážené parkovanie lietadla. Na domovskom letisku sú lietadlá hangárované.

10.4.3 Bezpečnostné prehliadky cestujúcich a nezapísaných batožín

Bezpečnostné prehliadky cestujúcich a nezapísaných batožín vykonávajú príslušné bezpečnostné zložky prevádzkovateľa letiska.

Prehliadka sa spravidla skladá z:

- detekčnej kontroly: - elektronické kontroly prítomnosti kovových predmetov
- RTG kontroly nezapísaných batožín,
- fyzickej kontroly,
- osobnej prehliadky.

Osobnú prehliadku v rámci bezpečnostných kontrol môže vykonať len policajný zbor podľa zákona o policajnom zbore.

V prípade, že sa pri prehliadke cestujúceho zistia nebezpečné predmety (nie zbrane a výbušniny), musia byť odobraté a následne vrátené cestujúcemu po prilete.

V prípade, že sa pri prehliadke cestujúceho zistia zbrane a výbušniny, rozhodnú o ďalšom postupe :

- orgány letiskovej bezpečnostnej služby a polície.
- Vedúci pracovník zodpovedný za letovú prevádzku a veliteľ lietadla zodpovedajú za to, že cestujúci sa podrobia týmto prehliadkam.
- Na letiskách, kde bezpečnostné prehliadky nevykonáva prevádzkovateľ letiska, je veliteľ lietadla oprávnený vykonať takéto prehliadky sám, pričom prehliadku cestujúcich a batožiny vykoná vo vhodných priestoroch letiska po dohode s prevádzkovateľom letiska.
- Cestujúci, ktorý odmietne podrobiť sa bezpečnostnej prehliadke, bude z prepravy vylúčený.

10.4.4 Bezpečnostné prehliadky posádok a ich batožiny

Posádka sa riadi bezpečnostným programom daného letiska, pričom z hľadiska bezpečnostných prehliadok platia pre ňu ustanovenia ako pre cestujúcich.

10.4.5 Preberanie a bezpečnostné kontroly zapísaných batožín, nákladu a pošty

Zámerne nepoužité.

10.4.6 Preberanie a bezpečnostné kontroly tovaru a batožiny nedoprevádzanej cestujúcim

Zámerne nepoužité.

10.4.7 Kontrola cateringu

Zámerne nepoužité.

10.5 Preprava zbraní a streliva

Preprava zbraní a streliva nie je predmetom činnosti spoločnosti.

Preprava loveckých, športových a iných podobných zbraní (pri letoch pre vlastnú potrebu prevádzkovateľa) je možná len v priestore určenom pre batožinu podľa predpisov určujúcich prepravu nebezpečných vecí. Zbrane musia byť zásadne prepravované oddelene od nábojov. Cestujúci musí odovzdať zbraň a strelivo pri bezpečnostnej prehliadke. Veliteľ lietadla zodpovedá za to, že zbraň a strelivo budú umiestnené v oddelenej časti lietadla pred nástupom cestujúcich. Zbraň a strelivo budú odovzdané cestujúcim po ich odbavení na letisku priletu. Veliteľ lietadla zodpovedá za to, že budú splnené aj ostatné požiadavky stanovené bezpečnostnými programami letiska odletu a priletu.

10.6 Postup pri protiprávnom zásahu

Postup veliteľa lietadla pri protiprávnom zásahu, ak o tom nemôže informovať stanovište letových prevádzkových služieb:

10.6.1 Za letu:

- ak si závažnosť situácie na palube nevyžaduje iný postup, musí sa veliteľ lietadla snažiť pokračovať v lete po pridelenej trati a v pridelenej letovej hladine do doby, kým bude môcť oboznámiť službu riadenia letovej prevádzky so vzniknutou situáciou,
- ak sa lietadlo musí odchyliť od pridelenej trate, alebo musí opustiť letovú hladinu bez toho, aby mal veliteľ lietadla možnosť nadviazať spojenie so službou riadenia letovej prevádzky, musí veliteľ lietadla, ak je to možné vysielat' výstrahy na tiesňovom kmitočte a na ďalších príslušných kmitočtoch, pokiaľ si situácia na palube nevyžaduje iný postup a ak je to možné použiť príslušný kód odpovedača sekundárneho radaru.
- Veliteľ lietadla musí konať tak, aby zabezpečil bezpečnosť osôb na palube lietadla. Ak je to možné, informuje o vzniknutej situácii prevádzkovateľa.

10.6.2 Na zemi:

- ak dôjde k protiprávnemu činu a posádka je na palube lietadla, veliteľ lietadla musí vyvinúť maximálne úsilie o nadviazanie spojenia so službou riadenia letovej prevádzky.
- Dal ej musí konať podľa závažnosti vzniknutej situácie tak, aby neohrozil bezpečnosť osôb na palube,
- ak dôjde k protiprávnemu činu v čase, keď posádka nie je na palube lietadla, je povinnosťou pracovníka prevádzkovateľa, ktorý sa o takej okolnosti dozvie, ihneď informovať bezpečnostné zložky na letisku a zodpovedného zástupcu prevádzkovateľa.

10.7 Postup pri hrozbe bombou za letu alebo na zemi

Osoba, ktorá získa informáciu, že na palube lietadla je umiestnená bomba, musí o tom okamžite informovať SRLP a zodpovedného zástupcu prevádzkovateľa.

Zástupca prevádzkovateľa overí, či bola informovaná SRLP a oznámi protiprávny čin Polícii a Leteckému úradu.

Veliteľ lietadla:

- po prijatí správy je povinný čo najskôr pristáť na najbližšom vyhovujúcom letisku a oboznámiť službu riadenia letovej prevádzky so svojou situáciou,
- po pristáti a odstavení lietadla, podľa pokynov služby riadenia letovej prevádzky, zabezpečí čo najrýchlejšiu evakuáciu cestujúcich,
- spolupracuje s Políciou a bezpečnostnými zložkami letiska pri bezpečnostnej prehliadke lietadla.

Ak dôjde k hrozbe bombou v čase, keď je lietadlo na zemi a cestujúci sú na palube, zabezpečí veliteľ lietadla ich okamžitú evakuáciu a ďalej postupuje podľa pokynov Polície a bezpečnostných zložiek letiska.

Zodpovedný zástupca prevádzkovateľa musí byť po celú dobu, po ktorú trvá mimoriadna situácia k dispozícii Polícii a pracovníkom leteckého úradu a poskytnúť im všetky požadované údaje.

10.8 Školenie a preskúšanie personálu bezpečnostnej ochrany a oprávnených osôb o ochrane pred činmi protiprávneho zasahovania

- a) Personálom bezpečnostnej ochrany prevádzkovateľa je výkonný riaditeľ prevádzkovateľa a zodpovední vedúci pracovníci. Za oprávnené osoby prevádzkovateľa sú považovaní členovia leteckého personálu prevádzkovateľa a pracovníci prevádzkovateľa podieľajúci sa na zabezpečovaní letov.
- b) Člen personálu bezpečnostnej ochrany musí byť na výkon svojej činnosti:
 - spôsobilý na právne úkony
 - bezúhonný
 - spoľahlivý
 - odborne spôsobilý a
 - zdravotne spôsobilý.

Spoľahlivosť posudzuje LÚ SR na základe žiadosti zamestnávateľa člena personálu bezpečnostnej ochrany.

- c) Odborne spôsobilou je osoba, ktorá absolvovala odbornú prípravu z bezpečnostnej ochrany. Odbornú prípravu z bezpečnostnej ochrany vykonávajú fyzické osoby alebo právnické osoby akreditované MDPT.

Personál bezpečnostnej ochrany a oprávnené osoby prevádzkovateľa sú povinné absolvovať kurz bezpečnostnej ochrany v civilnom letectve v rozsahu stanovenom MDPT.

Oprávnené osoby sú povinné raz za rok, spravidla pri zimnom periodickom školení, podrobiť sa školeniu a preskúšaniu zo znalostí bezpečnostnej ochrany prevádzkovateľa. Za vykonanie školenia a preskúšania je zodpovedný vedúci výkonný riaditeľ prevádzkovateľa.

- d) Prevádzkovatelia letísk a handlingové spoločnosti sú zodpovedné za školenie a preskúšanie svojich zamestnancov z bezpečnostného programu daného letiska.

10.9 Postup spoločnosti pri vyhlásení signálov ALEX, BOMBA, ÚNOS

Na zabezpečenie ochrany civilného letectva pred činní protiprávneho zasahovania sú stanovené jednotlivé signály (ALEX, BOMBA, ÚNOS), ktoré sú obsahom bezpečnostných plánov a následnej činnosti bezpečnostných a prevádzkových zložiek na letisku po ich vyhlásení.

- Signál „ALEX" je vyhlasovaný pri pasívnom únose lietadla, to znamená únos cez územie iného štátu, alebo vynútené pristátie na letisku v Slovenskej republike.
- Signál „BOMBA" je vyhlasovaný pri zistení výbušniny, alebo hrozbe výbušninou v budove letiska, alebo pri hrozbe výbušninou v batožine cestujúceho, alebo pri hrozbe výbušninou na palube lietadla.
- Signál „ÚNOS" je vyhlasovaný pri aktívnom únose lietadla. To znamená únos osobou, alebo skupinou osôb. vnikajúcich na vybavovaciu plochu letiska cez, alebo mimo kontrolné stanovište, únos za pomoci zajatých rukojemníkov, na základe signálov o pokuse o únos. alebo diverziu na konkrétnom lietadle, únos lietadla únoscami na palube, ktoré je ešte na území SR.

Po obdržaní príslušného signálu je vedúci pracovník povinný:

- späťne si overiť platnosť vyhláseného signálu (v prípade vyhlásenia signálu na BTS na tel. čísle 02 48573311, letiskový dispečing BTS),
- vyzrozumieť pracovníkov prevádzkovateľa o začatí bezpečnostných opatrení na letisku,
- v ďalšej činnosti sa riadiť organizačnými pokynmi Bezpečnostného výboru letiska, letiskového dispečingu, pokynmi vydávanými príslušníkmi polície, colného úradu a útvaru letiskovej ochrany.

10.10 Systém podávania správ v prípade protiprávneho zasahovania

Všetky prípady a podozrenia z protiprávneho zasahovania týkajúce sa letov prevádzkovateľa musia :

- byť nahlásené príslušným zložkám a tiež musia byť nahlásené zodpovednému zástupcovi prevádzkovateľa.
- ak hrozí bezprostredné nebezpečenstvo, alebo nie je v Bezpečnostnom programe uvedené inak,
- osoba, ktorá sa o protiprávnom zásahu dozvie, oznámi túto skutočnosť prednostne Polícii.

HLAVA 11 POSTUPY PRI LETECKÝCH NEHODÁCH A MIMORIADNYCH UDALOSTIACH

11.1 Definície

Letecká mimoriadna udalosť

Všeobecný pojem na označenie leteckej nehody, vážneho incidentu alebo incidentu.

Letecká nehoda (Accident)

Udalosť spojená s prevádzkou lietadla, ktorá nastane od času, keď ktorákoľvek osoba nastúpila na palubu lietadla s úmyslom vykonať let, až do času, keď všetky takéto osoby lietadlo opustili, a pri ktorej je osoba smrteľne alebo vážne zranená v dôsledku:

- prítomnosti v lietadle,
- priameho kontaktu s akoukoľvek časťou lietadla, vrátane častí, ktoré sa od lietadla oddelili,
- priameho vystavenia prúdu plynov vytvorených lietadlom. s výnimkou prípadov, keď zranenie nastane z prírodných príčin, keď si zranenie osoba spôsobila sama, alebo je spôsobené inými osobami, alebo keď si zranenia spôsobili cestujúci bez platného cestovného dokladu ukrývajúci sa mimo priestorov, ktoré sú bežne prístupné cestujúcim a posádke
- nastane poškodenie alebo porucha konštrukcie lietadla, ktorá nepriaznivo ovplyvní pevnosť konštrukcie, výkony alebo letové charakteristiky lietadla a spravidla vyžaduje rozsiahlu opravu alebo výmenu poškodených častí, s výnimkou prípadov poškodenia alebo poruchy motora, keď je poškodenie obmedzené len na motor, jeho kryty alebo príslušenstvo, alebo obmedzeného na vrtule (rotorové listy), okrajové časti krídiel, antény, pneumatiky, brzdy, malé vrypy alebo prerazená v poťahu lietadla
- lietadlo je nezvestné alebo je na úplne neprístupnom mieste

Vážny incident (VI)

Incident, ktorého okolnosti naznačujú, že takmer došlo k leteckej nehode. Časovo je vážny incident vymedzený rovnako ako letecká nehoda.

Incident (I)

Udalosť, iná ako letecká nehoda, súvisiaca s prevádzkou lietadla, ktorá mala alebo mohla mať vplyv na bezpečnosť leteckej prevádzky.

Udalosť v letovej prevádzke

je výraz používaný na označenie závažnej udalosti, ktorá sa vzťahuje na poskytovanie letových prevádzkových služieb, ako napríklad:

- zblíženie lietadiel (AIRPROX),
- vážne ťažkosti, v dôsledku ktorých môže byť lietadlo ohrozené, spôsobené napr.:
- nesprávnymi postupmi, nedodržaním postupov, poruchou pozemných zariadení.

11.2 Postup pri leteckej nehode, incidente a udalostiach

Leteckú nehodu (ďalej len LN) musí veliteľ lietadla alebo člen posádky, ak im to zdravotný stav dovoľí, okamžite ohlásiť výkonnému riaditeľovi prevádzkovateľa, v prípade jeho neprítomnosti inému zodpovednému pracovníkovi prevádzkovateľa.

Oznámenie o LN musí rovnakým postupom podať zamestnanec, ktorý sa o udalosti dozvie ako prvý.

Letecká nehoda musí byť ohlásená i na políciu - 158.

Ak je známe miesto leteckej nehody, tak je vedúci výkonný riaditeľ prevádzkovateľa alebo iná zodpovedná osoba povinná bezodkladne podať oznámenie na Útvar odborného vyšetřovania leteckých nehôd a incidentov a to priamo alebo prostredníctvom Oblastného strediska riadenia letovej prevádzky (ACC).

Ak je odôvodnená obava, že došlo k leteckej nehode, tak bez zbytočného odkladu je vedúci výkonný riaditeľ prevádzkovateľa alebo iná zodpovedná osoba povinná podať oznámenie na ACC, prípadne na ktorékoľvek stanovište letových prevádzkových služieb.

O vzniku každého incidentu je riaditeľ prevádzkovateľa alebo iná zodpovedná osoba povinná bezodkladne podať oznámenie na Útvar odborného vyšetřovania leteckých nehôd a incidentov.

Každý pracovník prevádzkovateľa je povinný vykonať nevyhnutné opatrenia na poskytnutie pomoci účastníkom leteckej nehody (ďalej len LN), na ochranu lietadla a jeho nákladu a opatrenia na zabezpečenie podmienok na objektívne vyšetřenie príčin LN.

Udalosť v letovej prevádzke: pilot, ktorý je alebo bol účastníkom udalosti by mal dodržať nasledujúce postupy:

- počas letu by mal použiť príslušnú frekvenciu lietadlo/zem na hlásenie udalosti veľkého významu, najmä ak sa týka aj iných lietadiel, aby tak umožnil okamžité overenie skutočnosti,
- v čo najkratšom čase po pristáti by mal predložiť vyplnený formulár hlásenia o udalosti v letovej prevádzke.

Nebezpečenstvo zrážky s vtákmi a zrážka s vtákmi: veliteľ lietadla je povinný okamžite informovať príslušné stanovište ATS vždy, keď sa vyskytne potenciálne nebezpečenstvo zrážky s vtákmi, vždy, keď dôjde ku zrážke vtáka s letúnom, je veliteľ lietadla zodpovedný za letún povinný po pristáti predložiť písomné hlásenie o zrážke.

Vyplnené tlačivá sa predkladajú ohlasovní letových prevádzkových služieb.

11.3 Hlásenie nehôd a incidentov

Oznámenie o LN a incidente sa podáva v otvorenej reči a obsahuje také množstvo informácií, aké je pohotovo k dispozícii. Odoslanie oznámenia sa neodkladá kvôli prípadnej neúplnosti informácií.

Oznámenie zahŕňa:

- 1) označenie správy a druhu udalosti (napr. oznámenie o vzniku LN, VI)
- 2) dátum a čas udalosti (s označením druhu použitého času),
- 3) typ, poznávacia značka, prevádzkovateľ lietadla,
- 4) určenie miesta udalosti (vo vzťahu k všeobecne známemu miestu, prípadne v zemepisných súradniciach),
- 5) meno veliteľa lietadla,
- 6) počet členov posádky a osôb na palube, zdravotný stav posádky a cestujúcich (pozemnej obsluhy),
- 7) opis a okolnosti udalosti, rozsah poškodenia, prípadne odhad škody,
- 8) predbežné opatrenia
- 9) meno a pracovná funkcia osoby podávajúcej hlásenie.

Vzor predbežnej správy:

- 1) Údaje o udalosti - druhu udalosti, dátum, čas, svetelné podmienky, časť dňa, miesto udalosti vo vzťahu k všeobecne známemu miestu, prípadne zemepisné súradnice.
- 2) Údaje o lietadle - typ, model (variant), výrobca, údaje o hmotnosti, poznávacia značka, prevádzkovateľ, vzniknuté škody na lietadle, na iných zariadeniach, na zemi.
- 3) Údaje o lete - letisko vzletu, plánované letisko pristátia, druh a účel letu, fáza letu, pri ktorej udalosť nastala, meteorologické podmienky.
- 4) Údaje o posádke a osobách - mená a funkcie členov posádky, kvalifikácia, zdravotný stav posádky a cestujúcich.

Postup hlásenia udalosti v letovej prevádzke:

- 1) Krátky opis priebehu udalosti, jej okolnosti a podmienky.
- 2) Opatrenia - vykonané opatrenia, návrh ďalšieho postupu, návrh ďalšieho opatrenia.
- 3) Pracovná funkcia a meno pracovníka podávajúceho predbežnú správu a podpis.

Predbežné hlásenie rádiokomunikačnými prostriedkami:

- 1) identifikácia lietadla, druh udalosti, napr. zblíženie lietadiel,
- 2) udalosť: 1.a),b); 2.a),b),c),d);n); 3.a).h)x)j); 4 a),b) - podľa formulára rôzne: 1.e) - podľa formulára.

Formulár hlásenia udalosti v letovej prevádzke - vid' prílohu č. 3.

11.4 Evidencia

Evidenciu leteckých nehôd a incidentov prevádzkovateľa vedie osoba zodpovedná za letovú prevádzku. Evidencia musí obsahovať:

11.4.1 *Letecké nehody:*

- a. poradové číslo a charakter nehody, číslo záverečnej správy,
- b. typ lietadla, poznávaciu značku.
- c. dátum, čas a miesto nehody,
- d. zranenia, obete, vzniknutú škodu.
- e. údaje o letovej posádke: funkcie, mená, kvalifikácie, letecká skúsenosť,
- f. údaje o lietadle, motoroch, vybavení,
- g. stručný opis nehody,
- h. príčiny nehody,
- i. opatrenia na zaistenie bezpečnosti,
- j. závery a opatrenia nadriadených orgánov, vrátane orgánov štátnej správy,
- k. poznámky a iné dôležité údaje.

11.4.2 *Vážne incidenty:*

- a. poradové číslo a charakter VI, číslo záverečnej správy,
- b. typ lietadla, poznávaciu značku,
- c. dátum, čas a miesto VI,
- d. údaje o letovej posádke: funkcie, mená, kvalifikácie, letecká skúsenosť,
- e. údaje o lietadle, motoroch, vybavení,
- f. stručný popis VI,
- g. príčiny VI,
- h. opatrenia na zaistenie bezpečnosti,
- i. závery a opatrenia nadriadených orgánov, vrátane orgánov štátnej správy,
- j. poznámky a iné dôležité údaje.

11.4.3 *Incidenty:*

- a. poradové číslo a charakter I,
- b. typ lietadla, poznávaciu značku,
- c. dátum, čas a miesto I,
- d. údaje o letovej posádke: funkcie, mená, kvalifikácie, letecká skúsenosť,
- e. údaje o lietadle, motoroch, vybavení,
- f. stručný popis I.
- g. príčiny I,
- h. opatrenia na zaistenie bezpečnosti,
- i. poznámky a iné dôležité údaje.

HLAVA 12 PRAVIDLÁ LIETANIA

12.1 Pravidlá letu za viditeľnosti

- Piloti letov VFR musia dodržiavať ustanovenia 3.6 predpisu L~2 ak: letia vo vzdušnom priestore triedy B, C a D; tvoria súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku; vykonávajú zvláštny let VFR.
- Všetkým neriadeným letiskám na trati sa lietadlo musí vyhnúť vo vzdialenosti najmenej 5 km.
- Velitelia lietadiel vykonávajúci medzinárodný let VFR, vrátane medzinárodných letov VFR vo vzdušnom priestore triedy G, ktorí pred vstupom do, alebo výstupom zo vzdušného priestoru SR nenadvižu spojenie s ACC/FIR Bratislava musia nadviazať spojenie s TWR najbližšieho riadeného letiska.
- V prípade radarového vedenia zvláštneho letu VFR je veliteľ lietadla zodpovedný za zabránenie zrážky s terénom a prekážkami a je povinný:
 - dodržať meteorologické podmienky, ktoré nebudú horšie, než podmienky stanovené pre zvláštny let VFR;
 - okamžite ohlásiť príslušnému stanovištiu ATS, že meteorologické podmienky dosiahli minimá VMC.
- Pre vzlety a pristátia lietadiel pri medzinárodných letoch (mimo EU) sa môžu použiť výlučne stanovené medzinárodné letiská. Výnimku môže povoliť Letecký úrad SR.
- Medzinárodné lety vo FIR Bratislava nad 5000 ft (1500m) MSL alebo 1000 ft (300m) AGL, podľa toho, čo je vyššie, musia byť vykonávané po stanovených tratiach ATS, pokiaľ nie je vydané zvláštne povolenie leteckého úradu. Pokiaľ príslušným stanovišťom ATS nebolo povolené inak, lety VFR do 5000 ft (1500m) MSL alebo 1000 ft (300m) AGL, podľa toho čo je vyššie, môžu vstupovať/vystupovať z FIR Bratislava len cez určené body.

Všetky lety VFR do/z CTR letiska musia byť uskutočňované iba cez/zo stanovených vstupných/výstupných bodov, alebo po stanovených VFR príletových/odletových tratiach, pokiaľ príslušné stanovište ATS nestanoví inak. Pri letoch VFR vstupujúcich do CTR z priestoru triedy G musí pilot najmenej 3 minúty pred vstupom do CTR nadviazať spojenie s TWR príslušného letiska, vyžiadať povolenie na vstup do priestoru CTR a odovzdať nasledujúce informácie:

- identifikáciu lietadla;
- typ lietadla (pri lete bez FPL);
- vstupný bod do CTR;
- výstupný bod z CTR (tranzitné lety);
- vypočítaný čas vstupu do CTR;
- letisko odletu (pri lete bez FPL);
- letisko pristátia (pri lete bez FPL);
- názov prevádzkovateľa (pri lete bez FPL).

Pri letoch VFR vstupujúcich do TMA z priestoru triedy G musí pilot najmenej 3 minúty pred vstupom do TMA nadviazať spojenie s APP príslušného letiska, vyžiadať povolenie na vstup do priestoru TMA a odovzdať nasledujúce informácie:

- identifikáciu lietadla;
- nadmorskú výšku letu VFR;
- vypočítaný čas a miesto vstupu do TMA;
- trať letu cez TMA (tranzitné lety).

Pred odletom podľa pravidiel VFR bez FPL do vzdušného priestoru triedy G je pred vzletom pilot povinný pri žiadosti o povolenie na rolovanie, odovzdať rádiom TWR príslušného letiska nasledujúce informácie: identifikáciu lietadla;

- typ lietadla;
- letisko odletu (lety odlietavajúce z iného letiska v CTR); letisko určenia;
- výstupný bod z CTR;
- výška letu AGL/MSL;
- názov prevádzkovateľa.

Veliteľ lietadla zamýšľajúci vykonať vnútroštátny let vo vzdušnom priestore triedy G v identifikačnom pásme (pásma je stanovené do hĺbky 5 km z vnútornej strany pozdĺž štátnej hranice SR), musí najmenej 30 minút pred vstupom do tohto pásma odovzdať vojenskému stanovišťa CRVO nasledujúce informácie v slovenskom jazyku:

- identifikácia lietadla;
- typ lietadla;
- čas a miesto vstupu alebo výstupu z identifikačného pásma;
- trať alebo miesto činnosti;
- výšku letu.

Pri lete na letisko, na ktorom sa neposkytuje služba riadenia letovej prevádzky alebo AFIS, je veliteľ lietadla vybaveného rádiostanicou povinný vysielat' na príslušnej frekvencii nasledujúce informácie:

- miesto vstupu do ATZ a/alebo miesto zaradenia do letiskového okruhu;
- polohy na okruhu.

Pri odlete z takéhoto letiska je povinný veliteľ lietadla vysielat' nasledujúce informácie: vstup na VPD:

- rozjazd;
- polohy na okruhu;
- opustenie okruhu.

12.2 Územné použitie pravidiel lietania

Pravidlá lietania uvedené v tejto príručke sú platné na a nad územím Slovenskej republiky ako i pre lety mimo územia SR, ak jednotlivé ustanovenia nie sú rozdielne od pravidiel štátu nad územím ktorého je let vykonávaný. Veliteľ lietadla je povinný pred vykonaním medzinárodného letu oboznámiť sa s pravidlami štátu, nad územím ktorého ma byť let vykonaný, prostredníctvom AIP alebo príručky .

12.3 Komunikačné postupy, zahŕňajúce postupy pri strate spojenia

V prípade obojsmernej straty spojenia lietadlo - zem pri letoch, pre ktoré je predpísané rádiové spojenie, u lietadiel vybavených odpovedačom SSR, musí veliteľ lietadla nastaviť kód 7600 a postupovať v súlade s nasledujúcim postupom.

1) *Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti - VMC.*

S výnimkou, ako je uvedené v bode 2), riadený let so stratou spojenia letiaci v meteorologických podmienkach VMC musí:

- pokračovať v lete za VMC,
- pristáť na najbližšom vhodnom letisku,
- ohlásiť pristátie najrýchlejším možným spôsobom príslušnému stanovištiu ATS.

2) *Meteorologické podmienky na let podľa prístrojov - IMC.*

Zámerné nepoužitie.

12.4 Informácie a inštrukcie týkajúce sa zakročovania proti civilným lietadlám

Lietadlo, proti ktorému zakročuje iné lietadlo, musí okamžite:

- plniť pokyny odovzdávané zakročujúcim lietadlom, sledovať a odpovedať na vizuálne signály v súlade s postupmi,
- informovať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb (ak je to možné).
- pokúsiť sa nadviazať rádiové spojenie so zakročujúcim lietadlom, alebo s príslušným stanovišťom riadiacim zakročovanie, pomocou všeobecného volania na núdzovej frekvencii 121,5 MHz s udaním svojej identifikácie a povahy letu, ak sa spojenie nenadviaže, pokúsiť sa opakovať volanie na núdzovej frekvencii,
- ak je vybavené odpovedačom SSR, nastaviť mód A kód 7700, ak neobdrží iné pokyny od príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

Ak sa pokyny odovzdané lietadlu pomocou rádiového spojenia z akýchkoľvek zdrojov líšia od vizuálnych signálov inštrukcií zakročujúcim lietadlom, lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, musí okamžite žiadať o vysvetlenie a pritom sa i naďalej riadiť vizuálnymi signálmi odovzdanými zakročujúcim lietadlom.

Ak sa počas zakročovania nadviaže obojsmerné rádiové spojenie, ale nie je možné korešpondovať v spoločnom jazyku, musia sa vyjadriť pokyny, ich potvrdenie a dôležité informácie pomocou fráz a výslovnosti uvedených nižšie, ktoré sa vysielajú dvakrát.

Frázy používané zakročujúcim lietadlám:

Fráza	Výslovnosť a prízvuk	Význam
CALL SIGN	kól sain	Aká je vaša volacia značka? What is your call sign?
FOLLOW	folou	Nasledujte ma! Follow me!
DESCEND	dísend	Klesajte na pristátie! Descend for landing!
YOU LAND	j ú lend	Pristaňte na tomto letisku! Land at this aerodrome!
PROCEED	prosíd	Môžete pokračovať! You may proceed!

Frázy používané lietadlom proti ktorému sa zakročuje:

Fráza	Výslovnosť a prízvuk	Význam
CALL SIGN	kól sain	Moja volacia značka je . My call sign is ...
WILCO	vilkou	Rozumiem, vykonám. Understood, Will comply.
CANNOT	kennot	Nemôžem splniť. Unable to comply.
REPEAT	ripít	Opakujem vaše pokyny. Repeat your instruction.
AM LOST	em lost	Poloha neznáma. Position unknown.
MAYDAY	meidei	Som v tiesni. I am in distress.
HIJACK	hajdžek	Som predmetom únosu. I have been hijacked.
LAND (place name)	lend (pleis neim)	Žiadam pristáť v /názov miesta/. I request to land at..
DESCEND	dísend	Žiadam klesať. I require descend.

12.5 Okolnosti, za ktorých sa musí udržiavať bdelosť na príjme

Pri letoch vykonávaných v riadených okrskoch alebo smerujúcich do nich, ako i pri letoch v koncových riadených okrskoch a v letových hladinách musí posádka nepretržite bdieť na príslušnom hlasovom kanály lietadlo-zem a v prípade potreby hlásiť svoju polohu stanovišťa letových prevádzkových služieb.

Dôležité informácie, povolenia a príkazy služieb riadenia letovej prevádzky musia byť zaznamenané. Rádiokorešpondencia musí byť vedená v súlade s požiadavkami predpisu L-10, Jeppesen a požiadavkami štátu, v ktorého vzdušnom priestore sa lietadlo nachádza.

12.6 Signál → Vid' prílohu.

12.7 Sústava času používaná v prevádzke

Na vyjadrenie času sa musí používať svetový koordinovaný čas UTC v hodinách a minútach a ak sa požaduje aj v sekundách 24 hodinového dňa začínajúceho o polnoci.

12.8 Povolenia ATC, dodržiavanie letového plánu a hlásenia polohy

Letové povolenie (vydávané na riadený let alebo jeho časť) vydané SRLP oprávňuje veliteľa lietadla vykonať let, alebo v ňom pokračovať len vzhľadom na prevádzku, ktorá je týmto stanovišťami známa.

Letové povolenia sa vydávajú len na zaisťovanie rozstupov a urýchlenie letovej prevádzky. Letové povolenia neoprávňujú nikoho narušiť akékoľvek predpisy alebo nariadenia vydané príslušnými orgánmi na zaisťovanie bezpečnosti letovej prevádzky alebo na iné účely.

Ak letové povolenie veliteľovi lietadla nevyhovuje, môže požiadať o jeho zmenu a ak je to možné, obdrží opravené povolenie.

Letové povolenie musí obsahovať nasledovné údaje:

- identifikáciu lietadla,
- medzu povolenia, trať letu,
- hladinu (hladiny) letu pre celú trať alebo časť trate a zmeny hladín (ak sa požadujú), akékoľvek potrebné príkazy alebo informácie o ďalších podrobnostiach, ako sú nastavenie SSR, spôsoby priletu alebo odletu, spojenie a čas uplynutia platnosti letového povolenia.

12.8.1 Dodržiavanie letového plánu.

Veliteľ lietadla je povinný dodržiavať platný letový plán, ak si nevyžiada a nezíska povolenie zmeny u príslušného stanovišťa riadenia letovej prevádzky, alebo pokiaľ vzniknutý stav núdze si nevyvíja jeho okamžitý zákrok. V takomto prípade musí veliteľ lietadla čo najskôr ohlásiť príslušnému stanovišťa riadenia letovej prevádzky vykonané opatrenia, ktoré boli vynútené stavom núdze.

Ak je zrejmé, že let v podmienkach VMC nebude možné vykonať v súlade s platným letovým plánom, pilot riadeného letu VFR je povinný:

- vyžiadať zmenu povolenia, umožňujúcu lietadlu pokračovať v lete v podmienkach VMC na letisko určenia alebo na náhradné letisko
- opustiť vzdušný priestor, v ktorom sa na let vyžaduje letové povolenie
- ak nie je možné obdržať letové povolenie podľa predchádzajúcej odrazky, pokračovať v podmienkach VMC a oznámiť príslušnému stanovišťa riadenia letovej prevádzky rozhodnutie, že opustí daný vzdušný priestor, alebo pristane na najbližšom vhodnom letisku alebo pri lete vnútri riadeného okrsku vyžiadať povolenie na vykonanie zvláštneho letu VFR alebo vyžiadať povolenie na vykonanie letu podľa pravidiel letu podľa prístrojov.

12.8.2 Hlásenie o polohe:

Na tratiach vyznačených určenými význačnými bodmi sa musí prelet hlásneho bodu ohlásiť

- posádkou lietadla pri jeho prelete, alebo čo najskôr po jeho prelete.
- Príslušné stanovište letových prevádzkových služieb môže na účely riadenia požadovať hlásenie preletu ďalších bodov.
- Na tratiach nevyznačených určenými význačnými bodmi sa musí hlásenie o polohe odovzdať v časových intervaloch požadovaných stanovišťom ATS.

Obsah hlásení o polohe:

- identifikácia lietadla,
- poloha lietadla, ;
- čas,
- letová hladina alebo nadmorská výška,
- nasledujúca poloha a vypočítaný čas preletu tejto polohy.

12.9 Vizualne signály používané na varovanie neoprávneného lietadla

Veliteľ lietadla, ktoré bez povolenia letí v obmedzenom, zakázanom, alebo nebezpečnom priestore, alebo ak sa javí, že do takéhoto priestoru vletí, je povinný vykonať opatrenia

- k opusteniu alebo vyhnutiu sa takémuto priestoru. Vizualne návestia k varovaniu lietadla sú nasledovné:
- Vo dne i v noci séria svetelných striel vypaľovaných v intervaloch 10 sekúnd, dávajúca každá pri výbuchu červené a zelené svetlo, alebo hviezdice. Tieto návestia sa môžu dávať buď zo zeme, alebo z iného lietadla.

12.10 Postupy pre pilotov spozorujúcich leteckú nehodu alebo prijímajúcich tiesňové vysielanie

Ak veliteľ lietadla spozoruje nehodu, alebo ak je iné lietadlo v tiesni, je s výnimkou prípadov, že nie je schopný, alebo by to ohrozilo bezpečnosť jeho letu, alebo že ďalšie sledovanie by bolo zbytočné, povinný:

- nestratiť lietadlo v tiesni z dohľadu až do tej doby, kedy jeho prítomnosť nebude potrebná,
- určiť polohu lietadla v tiesni,
- oznámiť ATC alebo záchrannému koordinačnému stredisku, pokiaľ je to možné, tieto údaje: typ, poznávaciu značku a stav lietadla v tiesni,
- jeho polohu, vyjadrenú zemepisnými súradnicami význačného orientačného bodu alebo rádionavigačného zariadenia,
- dobu pozorovania tiesne v hodinách a minútach UTC,
- počet pozorovaných osôb,
- pozorované osoby, ktoré opustili lietadlo v tiesni,
- počet ľudí plávajúcich na hladine,
- stav zachránených osôb
- postupovať podľa pokynov ATC, alebo podľa záchranného koordinačného strediska.

V prípade, keď nemôže nadviazať spojenie s príslušným záchranným koordinačným strediskom alebo službou riadenia letovej prevádzky, odovzdá všetky informácie niektorému lietadlu, ktoré je schopné udržiavať spojenie až do priletu prvého pátracieho a záchranného lietadla.

12.10.1 Tiesňové volanie.

Ak zachytí veliteľ lietadla rádiotelefonicke alebo rádiotelegraficke tiesňové volanie, alebo správu o tiesni, je povinný:

- zaznamenať polohu lietadla v tiesni, ak je udaná, zamerať vysielanie lietadla, ak je to možné,
- upovedomiť ATC alebo príslušné záchranné koordinačné stredisko, pričom uvedie všetky údaje, ktoré má k dispozícii,
- zatiaľ, čo očakáva pokyny, pokračuje po predchádzajúcom prevádzkovom povolení k polohe uvedenej vo vysielaní.

12.11 Vizuálne kódy zem/vzduch na použitie pre tých, ktorí stroskotali

Správa	Znak
Žiadame pomoc	V
Žiadame lekársku pomoc	X
Nie alebo NEGATÍV	N
Áno alebo potvrdzujem	Y
Pokračujeme týmto smerom	↑

Pokyny k používaniu:

- znaky vykonajte veľké aspoň 2,5 m,
- venujte pozornosť tomu, aby ste znaky vyložili tak, ako je naznačené,
- zabezpečte, aby medzi znakmi a podkladom bol čo najväčší kontrast,
- usilujte sa upútať pozornosť i inými signálmi (svetlo, dym a pod.).

12.12 Tiesňové a naliehavostné signály

12.12.1 Tiesňové signály.

Nasledujúce signály použité buď spolu alebo jednotlivo znamenajú, že lietadlu hrozí vážne a bezprostredné nebezpečenstvo a že požaduje okamžitú pomoc:

- signál SOS vyslaný rádiotelegraficky alebo akýmkoľvek iným signalizačným spôsobom zložený zo značiek Morseovej abecedy (...---...),
- tiesňový signál obsahujúci slová MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY vyslaný rádiotelefonicky,
- tiesňová správa vyslaná dátovým prenosom, ktorá má význam slova MAYDAY.
- rakety, alebo strely vydávajúce červené svetlo, popr. dym, vystreľované jednotlivo v krátkych časových intervaloch,
- padákové svetlice vydávajúce červené svetlo.

12.12.2 Naliehavostné signály.

Nasledujúce signály použité buď spolu alebo jednotlivo znamenajú, že posádka lietadla si želá vyslať správu o ťažkostiach, ktoré ju nútia pristáť, nevyžaduje však okamžitú pomoc:

- opakované rozsvetcovanie a zhasňanie pristávacích svetiel, alebo
- opakované rozsvetcovanie a zhasňanie polohových svetiel takým spôsobom, aby sa signály rozoznali od zábleskových polohových svetiel.

Nasledujúce signály použité buď spolu alebo jednotlivo znamenajú, že posádka lietadla chce vyslať veľmi naliehavú správu týkajúcu sa bezpečnosti lietadla, lode alebo iného dopravného prostriedku alebo osôb na palube alebo v dohľade:

- signál zložený zo skupiny písmen XXX vyslaný rádiotelegraficky alebo iným signalizačným spôsobom,
- naliehavostný signál obsahujúci slová PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN vyslaný rádiotelefonicky,
- naliehavá správa vyslaná dátovým prenosom, ktorá má význam slov PAN PAN.

Tiesňová a naliehavá prevádzka obvykle prebieha na kmitočte, na ktorom bola zahájená až do tej doby, kedy sa usúdi, že bude vhodnejšie prejsť na iný kmitočet. Na tieto účely môže byť použitý kmitočet 121,5 MHz alebo iné VKV či KV kmitočty.

Rádiotelefonické vysielanie pri tiesňovej a naliehavej prevádzke má byť vykonávané nízkym tempom, zreteľne, s dôsledným vyslovovaním každého slova. Posádka za týchto okolností nastaví na odpovedači sekundárneho radaru kód 7700.

12.12.3 Tiesňová korešpondencia

Na začiatku prvej tiesňovej správy vysielanej lietadlom v tiesni musí byť vyslaný 3 x tiesňový signál MAY DAY. Tiesňová správa je vysielaná na kmitočte lietadlo-zem, ktorý je v danej dobe používaný.

Tiesňová správa sa skladá z nasledujúcich častí, vysielaných v danom poradí:

- názov stanice, ktorej je správa adresovaná, označenie lietadla,
- povaha tiesňového stavu, úmysly veliteľa lietadla, súčasná poloha, hladina, rýchlosť a kurz.

Príklad:

- MAY DAY MAY DAY MAY DAY
- BRATISLAVA CONTROL THIS IS.....
- ENGINES NUMBER 1 HAVE FAILED
- ENGINE NUMBER 2 IS WORKING
- WE SHALL LAND AT BRATISLAVA AIRPORT, POSITION,
LEAVING FL,
- RATE OF DESCENT TRUE AIR SPEED HEADING

Tiesňová korešpondencia má absolútnu prednosť pred všetkými ostatnými druhmi spojenia.

12.12.4 Naliehavá korešpondencia

Na začiatku prvej naliehavej správy vysielanej lietadlom, musí byť vysielaný 3x naliehavostný signál PAN. V prípade potreby sa vyšle tento naliehavostný signál na začiatku ktorejkoľvek ďalšej naliehavej korešpondencie.

Naliehavá správa je vysielaná na kmitočte lietadlo - zem, ktorý je v danej dobe používaný. Naliehavá správa sa skladá z nasledujúcich častí vysielaných v tomto poradí:

- názov stanice, ktorej je správa adresovaná,
- označenie lietadla,
- povaha naliehavého stavu,
- úmysly veliteľa lietadla,
- súčasná poloha, hladina, rýchlosť a kurz,
- akékoľvek ďalšie potrebné informácie.

Naliehavá korešpondencia má prednosť, s výnimkou tiesňových správ, pred všetkou ostatnou korešpondenciou a všetky ostatné stanice nesmú toto naliehavé vysielanie rušiť.



PRÍLOHA Č.1 ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK**ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK**

ACC	Oblasťná služba riadenia letovej prevádzky
AGL	Výška nad zemou
AIP	Letecká informačná príručka
ALT	Nadmorská výška
AMSL	Nad strednou hladinou mora
APP	Približovacia služba riadenia
CARO	Centrálne ohlasovňa letových prevádzkových služieb
ATC	Riadenie letovej prevádzky
ATS	Letové prevádzkové služby
ATZ	Okrskok letiska
CDL	Zoznam povolených odchýlok draku
CTR	Riadený okrsok
EOBT	Predpokladaný čas začatia rolovania
ETA	Predpokladaný čas priletu
FIR	Letová informačná oblasť
FL	Letová hladina
FPL	Letový plán
ICAO	Medzinárodná organizácia civilného letectva
LIS	Letecká informačná služba
LN	Letecká nehoda
LÚ	Letecký úrad
LPH	Letecké pohonné hmoty
MDPT	Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií
MEL	Zoznam minimálneho vybavenia
MMP	Mobilné mechanizačné prostriedky
MSL	Stredná hladina mora
MTOM	Maximálna vzletová hmotnosť
OLL	Oddelenie leteckého lekárstva
QFE	Tlak vzduchu vzťahnutý k nadmorskej výške letiska (alebo k n. v. prahu dráhy)
QNH	Nastavenie tlakovej stupnice výškomeru na zistenie nadmorskej výšky lietadla, ktoré je na zemi
SRLP	Stanovište riadenia letovej prevádzky
TMA	Koncová riadená oblasť
TÚL	Technik údržby lietadiel
TWR	Letisková riadiaca veža
UTC	Svetový koordinovaný čas
VFR	Pravidlá letu za viditeľnosti
VL	Výkonní letci
VMC	Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti
VPD	Vzletová a pristávacia dráha

PRÍLOHA Č.2 ZAKROČOVANIE PROTI LIETADLÁM

ENR 1.12 ZAKROČOVANIE PROTI CIVILNÝM LIETADLÁM

1.12.1 Nad územím Slovenskej republiky sú pri zakročovaní proti lietadlám uplatňované ďalej uvedené postupy a signály.

1.12.2 Vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky bude zakročované vo vzduchu proti lietadlám, ktoré:

- uskutočňujú lety bez predchádzajúceho schválenia (povolenia),
- lietajú mimo schválených priestorov alebo v zakázaných alebo obmedzených priestoroch,
- sa neriadia pokynmi ATC,
- vykonávajú zakázanú činnosť.

1.12.3 Vizualne signály sú podrobne opísané v tabuľke:

ENR 1.12 INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

1.12.1 The following procedures and visual signals apply over the territory of the Slovak Republic in the event of interception of an aircraft.

1.12.2 Aircraft operating in the airspace of the Slovak Republic will be intercepted when:

- carrying out flights without previous authorization (clearance),
- flying outside permitted areas or within prohibited or restricted areas,
- not conforming to instruction from ATC,
- engaged in a prohibited activity.

1.12.3 The visual signals are detailed in the following table:

Série Series	Signály zakročujúceho lietadla Intercepting Aircraft Signals	Význam Meaning	Odpovede lietadla narušiteľa Intercepted Aircraft Responds	Význam Meaning
1	<p>DEŇ - Kývanie z krídla na krídlo uskutočňované v polohe spravidla vľavo mierne nad a pred lietadlom narušiteľa. Po potvrdení mierna zatáčka na úrovni lietadla doľava do požadovaného kurzu letu.</p> <p>NOC - Rovnaké a okrem toho: zhasínanie a rozsvecovanie polohových svetiel v nepravidelných intervaloch.</p> <p>Poznámka 1: Meteorologické podmienky alebo konfigurácie terénu môžu spôsobiť, že zakročujúce lietadlo musí zaujať polohu vpravo mierne nad a pred lietadlom narušiteľa a následnú zatáčku vykonať doprava.</p> <p>Poznámka 2: Ak lietadlo narušiteľa nemôže udržovať rýchlosť zakročujúceho lietadla, zakročujúce lietadlo vykoná sériu vyčkávacích okruhov a kýva krídlami vždy, keď miňa lietadlo narušiteľa.</p> <p>DAY - Rocking wings from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left, on to the desired heading.</p> <p>NIGHT - The same as above, in addition, flashing navigational lights at irregular intervals.</p> <p>Note 1: Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to take up a position slightly above, and to the right of, the intercepted aircraft and to make the subsequent turn to the right.</p> <p>Note 2: If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock its wings each time it passes the intercepted aircraft.</p>	<p>Ste narušiteľ. Nasledujte ma.</p> <p>You have been intercepted. Follow me.</p>	<p>LETŮNY: DEŇ - Kývanie z krídla na krídlo a nasledovanie. NOC - Rovnaké a okrem toho: zhasínanie a rozsvecovanie polohových svetiel v nepravidelných intervaloch.</p> <p>VRTUĽNÍKY: DEŇ a NOC - Kývanie lietadlom, zhasínanie a rozsvecovanie polohových svetiel v nepravidelných intervaloch a nasledovanie.</p> <p>Poznámka: Ďalšie postupy pre lietadlo narušiteľa sú uvedené v L 2, hlava 3, ustanovenie 3.8.</p> <p>AEROPLANES: DAY - Rocking wings and following. NIGHT - The same as above, in addition, flashing navigational lights at irregular intervals.</p> <p>HELICOPTERS: DAY and NIGHT - Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p> <p>Note: Additional action required to be taken by intercepted aircraft is prescribed in Annex 2, Chapter 3, provision 3.8.</p>	<p>Rozumel, vykonám.</p> <p>Understood, will comply.</p>

Série Series	Signály zakročujúceho lietadla Intercepting Aircraft Signals	Význam Meaning	Odpovede lietadla narušiteľa Intercepted Aircraft Responds	Význam Meaning
2	<p>DEŇ alebo NOC - Ostrý odpútavací manéver od lietadla narušiteľa, pozostávajúci zo stúpavej zatáčky 90 alebo viac stupňovej, bez križovania smeru letu lietadla narušiteľa.</p> <p>DAY or NIGHT - An abrupt breakaway manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p>	<p>Môžete pokračovať.</p> <p>You may proceed.</p>	<p>LETÚNY: DEŇ alebo NOC - Kývanie z krídla na krídlo a zhasínanie a rozsvetcovanie polohových svetiel v nepravidelných intervaloch. VRTUĽNÍKY: DEŇ alebo NOC - Rovnaké ako pri sérii 1.</p> <p>AEROPLANES: DAY or NIGHT - Rocking wings and flashing navigational lights at irregular intervals. HELICOPTERS: DAY or NIGHT - The same as in Series 1.</p>	<p>Rozumel, vykonám.</p> <p>Understood, will comply.</p>
3	<p>DEŇ - Okruh nad letiskom, vysunutie podvozku a prelet dráhy v smere pristátia alebo, ak je lietadlo narušiteľa vrtuľník, preletí priestor jeho pristátia. NOC - Rovnaké a okrem toho: stále zapnuté pristávacie svetlá.</p> <p>DAY - Circling an aerodrome, lowering landing gear and overflying the runway in the direction of landing or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area. NIGHT - Same and in addition, show steady landing lights.</p>	<p>Pristaňte na tomto letisku.</p> <p>Land at this aerodrome.</p>	<p>LETÚNY: DEŇ - Vysunutie podvozku, nasledovanie zakročujúceho lietadla a ak po prelete dráhy sa pristátie považuje za bezpečné, pokračovať na pristátie. NOC - Rovnaké a okrem toho: stále zapnuté pristávacie svetlá (ak sú k dispozícii). VRTUĽNÍKY: DEŇ alebo NOC - nasledovanie zakročujúceho lietadla a pokračovať na pristátie, zapnutie pristávacích svetiel (ak sú k dispozícii).</p> <p>AEROPLANES: DAY - Lowering landing gear, following the intercepting aircraft and, if after overflying the runway landing is considered safe, proceeding to land. NIGHT - Same and, in addition, showing steady landing lights (if carried). HELICOPTERS: DAY or NIGHT - Following the intercepting aircraft and proceeding to land, showing a steady landing light (if carried).</p>	<p>Rozumel, vykonám.</p> <p>Understood, will comply.</p>

Série Series	Signály lietadla narušiteľa Intercepted Aircraft Signals	Význam Meaning	Odpovede zakročujúceho lietadla Intercepting Aircraft Responds	Význam Meaning
4	<p>LETÚNY: DEŇ - zasunutie podvozku pri prelete nad pristávacou dráhou vo výške vyššej než 300 m (1 000 ft), avšak maximálne 600 m (2 000 ft) nad letiskom a pokračovanie po okruhu nad letiskom.</p> <p>NOC - prerušované svetlo pristávacích svetiel pri prelete nad pristávacou dráhou vo výške vyššej než 300 m (1 000 ft), avšak maximálne 600 m (2 000 ft) nad letiskom. Ak nie je možné používať prerušované svetlo pristávacích svetiel, akékoľvek iné prerušované svetlá.</p> <p>AEROPLANES: DAY - Raising landing gear while passing over landing runway at a height exceeding 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) above the aerodrome level, and continuing to circle the aerodrome.</p> <p>NIGHT - Flashing landing lights while passing over the landing runway at a height exceeding 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) above the aerodrome level, and continuing to circle the aerodrome. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.</p>	<p>Určené letisko nevhovuje pre pristávanie.</p> <p>Aerodrome you have designated is inadequate.</p>	<p>DEŇ alebo NOC - ak je to žiadúce, aby lietadlo narušiteľa sledovalo zakročujúce lietadlo na iné letisko, zasunie toto podvozok a použije signály série 1 stanovených pre zakročujúce lietadlo.</p> <p>Ak je rozhodnuté uvoľniť lietadlo narušiteľa, použije zakročujúce lietadlo signály série 2 stanovené pre zakročujúce lietadlo.</p> <p>DAY or NIGHT - If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft.</p> <p>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Rozumel, nasledujte ma.</p> <p>Rozumel, môžete pokračovať.</p> <p>Understood, follow me.</p> <p>Understood, you may proceed.</p>
5	<p>LETÚNY: DEŇ alebo NOC - pravidelné rozsvetcovanie a zhasínanie svetiel, ktoré sú k dispozícii, takým spôsobom, aby bol rozdiel od svetiel zábleskových.</p> <p>AEROPLANES: DAY or NIGHT - Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.</p>	<p>Nemôžem vykonať.</p> <p>Cannot comply.</p>	<p>DEŇ alebo NOC - použitie signálov série 2 predpísaných pre zakročujúce lietadlo.</p> <p>DAY or NIGHT - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Rozumel.</p> <p>Understood.</p>
6	<p>LETÚNY: DEŇ alebo NOC - nepravidelné rozsvetcovanie a zhasínanie svetiel, ktoré sú k dispozícii.</p> <p>VRTUĽNÍKY: DEŇ alebo NOC - nepravidelné rozsvetcovanie a zhasínanie všetkých svetiel, ktoré sú k dispozícii.</p> <p>AEROPLANES: DAY or NIGHT - Irregular flashing of all available lights.</p> <p>HELICOPTERS: DAY or NIGHT - Irregular flashing of all available lights.</p>	<p>Som v tiesni.</p> <p>In distress.</p>	<p>DEŇ alebo NOC - použitie signálov série 2 predpísaných pre zakročujúce lietadlo.</p> <p>DAY or NIGHT - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Rozumel.</p> <p>Understood.</p>

PRÍLOHA Č.3 FORMULÁR HLÁSENIA UDALOSTI

FORMULÁR HLÁSENIA UDALOSTI V LETOVEJ PREVÁDZKE		
Používa sa pri predkladaní a prijíma hlásenia udalosti v letovej prevádzke. Vytieňované polia obsahujú údaje, ktoré sa uvádzajú pri počiatočnom hlásení rádiom.		
A - IDENTIFIKÁCIA LIETADLA	B - DRUH UDALOSTI	
	AIRPROX/NESPRÁVNY POSTUP/PORUCHA ZARIADENIA *	
C - UDALOSŤ		
1 Všeobecne		
a) Dátum/čas udalosti UTC		
b) Poloha		
2 Vlastné lietadlo		
a) Kurz a trať.....		
b) Pravá vzdušná rýchlosť merané v () kt () km/h		
c) Hladina a nastavenie výškomera		
d) Lietadlo v stúpaní alebo klesaní		
() Let v hladine	() Stúpanie	() Klesanie
e) Uhol náklonu lietadla		
() Horizont	() Mierny náклон	() Stredný náклон
() Strmý náклон	() Obrátený	() Neznámy
f) Smer náklonu lietadla		
() Lavý	() Pravý	() Neznámy
g) Obmedzenie dohľadnosti (uveďte koľko je potrebné)		
() Oslnenie slnkom	() Okenným stípkom	() Znečisteným oknom
() Inou štruktúrou kabíny	() Žiadne	
h) Použité osvetlenie lietadla (uveďte koľko je potrebné)		
() Navigačné svetlá	() Zábleskové svetlá	() Kabínové svetlá
() Červené protizrážkové svetlá	() Pristávacie/rolovacie svetlá	() Osvetlenie loga (kýlovej plochy)
() Iné	() Žiadne	
i) Rady na vyhnutie vydané ATS		
() Áno, založené na radare	() Áno, založené na vizuálnom kontakte	() Áno, založené na inej informácii
() Nie		

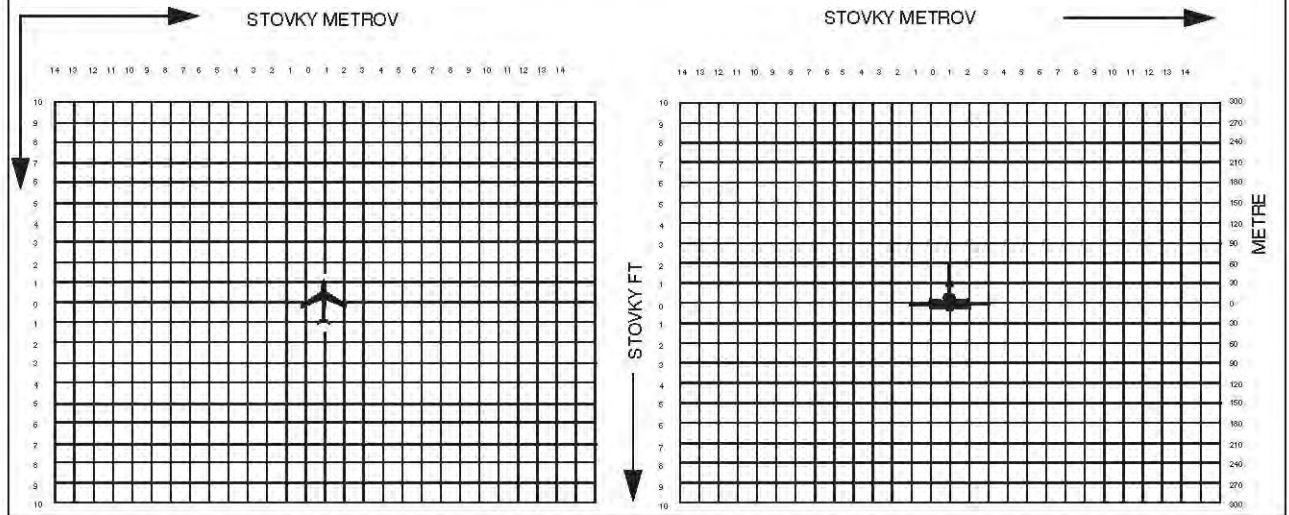
j) Vydané informácie o prevádzke		
<input type="checkbox"/> Áno, založené na radare	<input type="checkbox"/> Áno, založené na vizuálnom kontakte	<input type="checkbox"/> Áno, založené na inej informácii
<input type="checkbox"/> Nie		
k) Palubný protizrážkový systém ACAS		
<input type="checkbox"/> Nie je na palube	<input type="checkbox"/> Typ	<input type="checkbox"/> Upozornenie na prevádzku
<input type="checkbox"/> Rada na vyhnutie	<input type="checkbox"/> Upozornenie na prevádzku alebo na vyhnutie	<input type="checkbox"/> vydané
l) Radarová identifikácia		
<input type="checkbox"/> Radar nie je k dispozícii	<input type="checkbox"/> Radarová identifikácia	<input type="checkbox"/> Žiadna radarová identifikácia
m) Druhé lietadlo spozorované		
<input type="checkbox"/> Áno	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> Spozorované nesprávne lietadlo
n) Opatrenia na vyhnutie vykonané		
<input type="checkbox"/> Áno	<input type="checkbox"/> Nie	
o) Druh letového plánu IFR/VFR/žiaden*		
3 Druhé lietadlo		
a) Typ a volacia značka/registračná značka (ak je známa)		
b) Ak a) nie je známe, popíšte lietadlo nasledovne		
<input type="checkbox"/> Hornoplošník	<input type="checkbox"/> Strednoplošník	<input type="checkbox"/> Dolnoplošník
<input type="checkbox"/> Vrtuľník		
<input type="checkbox"/> 1 motor	<input type="checkbox"/> 2 motory	<input type="checkbox"/> 3 motory
<input type="checkbox"/> 4 motory	<input type="checkbox"/> Viac ako 4 motory	
Uvedte znaky, farbu alebo iné podrobnosti, ktoré sú k dispozícii		
.....		
.....		
.....		
c) Lietadlo v stúpaní alebo klesaní		
<input type="checkbox"/> Let v hladine	<input type="checkbox"/> Stúpanie	<input type="checkbox"/> Klesanie
<input type="checkbox"/> Neznáme		
d) Uhol náklonu lietadla		
<input type="checkbox"/> Horizont	<input type="checkbox"/> Mierny náklon	<input type="checkbox"/> Stredný náklon
<input type="checkbox"/> Strmý náklon	<input type="checkbox"/> Obrátený	<input type="checkbox"/> Neznámy

e) Smer náklonu lietadla		
<input type="checkbox"/> Ľavý	<input type="checkbox"/> Pravý	<input type="checkbox"/> Neznámy
f) Zapnuté svetlá		
<input type="checkbox"/> Navigačné svetlá	<input type="checkbox"/> Zábleskové svetlá	<input type="checkbox"/> Kabinové svetlá
<input type="checkbox"/> Červené protizrážkové svetlá	<input type="checkbox"/> Pristávacie/rolovacie svetlá	<input type="checkbox"/> Osvetlenie loga (kýlovej plochy)
<input type="checkbox"/> Iné	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Neznáme
g) Rady na vyhnutie vydané ATS		
<input type="checkbox"/> Áno, založené na radare	<input type="checkbox"/> Áno, založené na vizuálnom kontakte	<input type="checkbox"/> Áno, založené na inej informácii
<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> Neznáme	
h) Vydané informácie o prevádzke		
<input type="checkbox"/> Áno, založené na radare	<input type="checkbox"/> Áno, založené na vizuálnom kontakte	<input type="checkbox"/> Áno, založené na inej informácii
<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> Neznáme	
i) Opatrenia na vyhnutie vykonané		
<input type="checkbox"/> Áno	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> Neznáme
4 Vzdialenosť		
a) Najbližšia horizontálna vzdialenosť		
b) Najbližšia vertikálna vzdialenosť		
5 Poveternostné letové podmienky		
a) IMC/VMC *		
b) Nad/pod * oblakmi/hmlou/dymnom alebo medzi vrstvami *		
c) Vertikálna vzdialenosť od oblakov m/ft * pod m/ft * nad		
d) V oblakoch/daždi/snehu/daždi so snehom/hmle/dymne *		
e) Letiaci proti/od * slnka		
f) Letová dohľadnosť m/km *		
6 Akékoľvek iné informácie považované veliteľom lietadla za dôležité		
.....		
.....		
.....		

<p>D - RÔZNE</p> <p>1 Informácie týkajúce sa lietadla, ktoré udalosť hlási</p> <p>a) Registračná značka lietadla</p> <p>b) Typ lietadla</p> <p>c) Prevádzkovateľ</p> <p>d) Letisko odletu</p> <p>e) Letisko prvého pristátia určenie</p> <p>f) Hlásené rádiom alebo inak na (názov ATS stanovišťa) v čase UTC</p> <p>g) Dátum/čas/miesto vyplnenia formulára</p>
<p>2 Funkcia, adresa a podpis osoby podávajúcej hlásenie</p> <p>a) Funkcia</p> <p>b) Adresa</p> <p>c) Podpis</p> <p>d) Telefónne číslo</p>
<p>3 Funkcia a popis osoby prijímajúcej hlásenie</p> <p>a) Funkcia b) Podpis</p>
<p>E - DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE STANOVISŤA, KTORÉHO SA UDALOSŤ TÝKA</p> <p>1 Príjem hlásenia</p> <p>a) Hlásenie prijaté cez AFTN/rádiom/telefónom/iným spôsobom (uvedte) *</p> <p>b) Hlásenie prijaté kým (názov stanovišťa)</p>
<p>2 Podrobnosti o činnosti ATS</p> <p>Povolenie, udalosť pozorovaná (radarom/vizuálne, vydaná výstraha, výsledok miestneho vyšetrovania a podobne)</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

DIAGRAMY AIRPROX

Vyznačte trajektóriu druhého lietadla vzhľadom na vás v plániku vľavo a prevýšenie vpravo s predpokladom, že VY ste v strede diagramu. Vyznačte miesto prvého vizuálneho kontaktu a vzdialenosť v čase minútia sa.




* *Nehodí sa škrtnite.*

2 Pokyny na vyplnenie formulára Hlásenie udalosti v letovej prevádzke

Bod

- A Identifikácia lietadla podávajúceho hlásenie.
- B Správa AIRPROX sa má okamžite hlásiť rádiom.
- C1 Dátum/čas v UTC a poloha (smerník a vzdialenosť od navigačného zariadenia alebo v LAT/LONG).
- C2 Informácie týkajúce sa lietadla podávajúceho hlásenie; zaškrtnite ako je potrebné.
- C2 c) Napr. FL 350/1 013 hPa alebo 2 500 ft/QHH 1 007 hPa alebo 1 200 ft/QFE 998 hPa.
- C3 Informácie týkajúce sa druhého lietadla.
- C4 Vzdialenosť v čase minútia sa - uveďte použité jednotky.
- C6 Pripojte doplňujúce dokumenty, ak je žiadúce. Diagramy sa môžu použiť na určenie polôh lietadiel.
- D1 f) Uveďte názov stanovišťa a ATS a dátum/čas v UTC.
- D1 g) Dátum a čas v UTC.
- E2 Zahrňte detaily stanovišťa ATS, ako sú poskytované služby, rádiové frekvencie, pridelené kódy SSR a nastavenie výškomera. Použite diagram na určenie polohy lietadla a pripojte doplňujúce dokumenty, ak je požadované.

PRÍLOHA Č.4 LETOVÝ PLÁN

	AIR TRAFFIC SERVICES OF THE SLOVAK REPUBLIC Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik	FLIGHT PLAN Letový plán
PRIORITY Prednosť <<< FF >>>	ADDRESSEE(s) / Označenie adresáta(ov)	
FILING TIME Čas podania	ORIGINATOR / Odosielateľ	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(s) AND/OR ORIGINATOR / Dopĺňujúce označenie adresáta(ov) alebo odosielateľa		
3 MESSAGE TYPE Druh správy <<< (FPL)	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identifikácia lietadla	8 FLIGHT RULES Pravidlá letu
9 NUMBER Počet	TYPE OF AIRCRAFT Typ lietadla	WAKE TURBULENCE CATEGORY Kategória turbulencie v úplave
13 DEPARTURE AERODROME Letisko odletu	TIME Čas	10 EQUIPMENT Vybavenie
15 CRUISING SPEED Cestovná rýchlosť	LEVEL Hladina	ROUTE Trať
16 DESTINATION AERODROME Letisko určenia	TOTAL EET Celková HR. MIN.	ALTN AERODROME Náhradné letisko
18 OTHER INFORMATION Iné informácie	2ND ALTN AERODROME 2. Náhradné letisko	
ENDURANCE Vyrvalosť letu HR. MIN.	SUPPLEMENTARY INFORMATION NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES Dopĺňujúce informácie Nevysielajú sa v správach FPL	EMERGENCY RADIO Núdzové rádio
SURVIVAL EQUIPMENT / Záchrané vybavenie	PERSONS ON BOARD Počet osôb na palube	UHF VHF ELBA
POLAR DESERT MARITIME JUNGLE JACKETS P D M J J Vesty	LIGHT FLUORES UHF VHF L F U V	
DINGHIES / Člny NUMBER Počet CAPACITY Kapacita COVER Kryté COLOUR Farba	AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Farba a označenie lietadla	
REMARKS Poznámky	PILOT-IN-COMMAND Veliteľ lietadla	
SIGNATURE OF PILOT OR REPRESENTATIVE Podpis pilota alebo zástupcu	SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Miesto rezervované pre dodatočné požiadavky	SIGNATURE ATS Podpis

ČASŤ B PREVÁDZKA LIETADIEL

Prehlásenie

V súvislosti s prevádzkou lietadiel prehlasujem, že prevádzkovanie všetkých lietadiel je realizované v zmysle Prevádzkovej príručky k jednotlivým typom lietadiel, ktorá bola vydaná výrobcom a schválená Leteckým úradom Slovenskej republiky.



ČASŤ C TRAŤOVÉ A LETISKOVÉ INŠTRUKCIE A INFORMÁCIE

Prehlásenie

V súvislosti s traťovými a letiskovými inštrukciami plánovaných a vykonávaných letov prehlasujem, že všetky lety sú vykonávané na základe informácií uvedených v Leteckej informačnej príručke (AIP) Slovenskej republiky a v súlade so všetkými dostupnými informáciami, ktoré sú potrebné na vykonanie letu (NOTAM, METAR, TAF a ďalšie).



ČASŤ D VÝCVIK

1 OSNOVY VÝCVIKU A PROGRAMY NA PRESKÚŠANIE - VŠEOBECNE

Prevádzkovateľ musí zaistiť osnovy výcviku a programy na preskúšanie personálu s pridelenými povinnosťami v spojitosti s prípravou a uskutočnením letu.

2 OSNOVY VÝCVIKU A PRESKÚŠANIE

2.1 Letová posádka

Osnovy výcviku a preskúšanie musia zaistiť aby:

- bolo zloženie letovej posádky a počet na určených pracovných miestach v súlade s požiadavkami Letovej príručky lietadla a aby počet členov nebol menší ako minimum predpísané v Letovej príručke lietadla,
- všetci členovia letovej posádky mali príslušný a platný preukaz spôsobilosti, požadovanú kvalifikáciu a spôsobilosť na výkon povinností, ktoré sú im uložené,
- jeden z pilotov v letovej posádke bol ustanovený do funkcie veliteľa lietadla,
- člen letovej posádky absolvoval kurz typovej kvalifikácie vyhovujúci požiadavkám JAR-OPS 3, ak prechádza z jedného typu lietadla na iný typ lietadla (JAR-OPS 3.945),
- člen letovej posádky dokončil preškoľovací kurz prevádzkovateľa podľa programu preškoľovacieho kurzu, schváleného Leteckým úradom.

2.1.1 Minimálne kvalifikačné požiadavky na funkciu veliteľa

Platný preukaz spôsobilosti PPL, CPL alebo ATPL

2.1.2 Udržiavací výcvik a preskúšanie

Prevádzkovateľ je povinný zabezpečiť aby

- každý člen letovej posádky absolvoval udržiavací výcvik a preskúšanie a aby sa celý takýto výcvik a preskúšanie týkalo typu alebo variantu lietadla na ktorý má člen letovej posádky oprávnenie,
- každý člen letovej posádky absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na preukázanie svojich schopností vykonávať normálne, mimoriadne a núdzové postupy.

Preskúšanie odbornej spôsobilosti

Platnosť preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom je 12 kalendárnych mesiacov a zostatok do konca mesiaca vydania.

Ak je potvrdenie o preskúšaní vydané v čase posledných 3 mesiacov platnosti predchádzajúceho preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, platnosť sa predĺži odo dňa vydania do konca 12 kalendárnych mesiacov počnúc dňom uplynutia platnosti predchádzajúceho preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom.

Výcvik a preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia

Prevádzkovateľ je povinný zabezpečiť, aby sa každý člen letovej posádky podrobil výcviku a preskúšaniam vedomostí umiestnenia a používania núdzového vybavenia na palube.

Platnosť preskúšania zo znalostí núdzového a bezpečnostného vybavenia je 12 (dvanásť) mesiacov a zostatok do konca mesiaca vydania.

Ak je potvrdenie o preskúšaní vydané v čase posledných 3 mesiacov platnosti predchádzajúceho preskúšania, používania núdzového a bezpečnostného vybavenia, musí platiť odo dňa vydania do konca 12 kalendárnych mesiacov počnúc dňom uplynutia platnosti predchádzajúceho preskúšania zo znalostí núdzového a bezpečnostného vybavenia.

2.1.3 Rozlietanosť

Prevádzkovateľ je povinný zabezpečiť, aby pilot neriadil lietadlo pokiaľ nevykoná aspoň 3 vzlety, 3 okruhy a 3 pristátia v posledných 90 dňoch.

Lehota 90 dní sa môže predĺžiť na najviac 120 dní.

2.1.4 Lietanie na viac ako jednom type

Prevádzkovateľ je povinný zabezpečiť aby člen letovej posádky nelietal na viac ako jednom type alebo variante, ak:

- člen letovej posádky nemá na to dostatočné schopnosti,
- spôsobilosť pre druhý typ lietadla pilot nezíska absolvovaním výcviku podľa osnovy typovej kvalifikácie.

3. POSTUPY PRE PRÍPAD, ŽE PRACOVNÍCI NEDOSIAHNU ALEBO NEUDRŽIA PREDPÍSANÚ ÚROVEŇ

3.1 Piloti

3.1.1 Výcvik

Každý pilot je sledovaný v priebehu celého výcviku inštruktorom. V rámci záznamu o výcviku musí byť zaznamenané, ak školený pilot nedosahuje požadované štandardy.

V prípade potreby výcviku navyše alebo prerušenie výcviku informuje inštruktor Vedúceho výcviku. Vedúci výcviku rozhodne o ďalšom postupe a informuje písomne školeného pilota a Vedúceho posádok.

V prípade porušovania povinností pracovníka, vyplývajúcich z organizačných noriem spoločnosti (dochádzka, alkohol, drogy apod.) je inštruktor rovnako oprávnený podať návrh na vyradenie z výcviku. Takéto vyradenie z výcviku je chápané ako porušenie pracovného nariadenia.

Pilot, vyradený z výcviku má právo sa odvolať k Vedúcemu prevádzky. V tomto prípade stanoví Vedúci prevádzky komisiu pre posúdenie prípadu a preskúmanie dosiahnutej úrovne. O rozhodnutí tejto komisie informuje písomne Vedúceho posádok a cvičného pilota. V prípade potvrdenia rozhodnutia Vedúceho výcviku je rozhodnutie konečné.

3.1.2 Preskúšavanie

Žiadny pilot, ktorý nemá platné požadované preskúšanie alebo kvalifikácie nesmie byť zaradený do posádky.

V prípade, že pilot nedosiahol pri preskúšaní hodnotenie „Prospel“ v súlade s požadovanými štandardmi, vykoná preskúšajúci záznam o neúspešnom preskúšaní a informuje písomne vedúceho výcviku a preskúšavaného pilota. Vedúci výcviku navrhne ďalší postup a oboznámi písomne Vedúceho posádok.

Vedúci posádok stanoví dátum náhradného termínu preskúšania a prípadný doplnkový výcvik podľa návrhu Vedúceho výcviku a informuje Vedúceho prevádzky a vedenie spoločnosti

Pilot má právo sa odvolať k Vedúcemu prevádzky a požiadať o iného preskúšavajúceho, ak je to možné (neaplikuje sa v prípade písomných testov). V takom prípade Vedúci prevádzky:

- navrhne preskúšavanému alternujúceho preskúšavajúceho (ak je to možné) a stanoví termín preskúšania.
- V prípade trojnásobného neúspechu u jedného preskúšania informuje Vedúci prevádzky riaditeľa spoločnosti a navrhne vyradenie pilota z radov lietajúceho personálu.

Prehľad sledovaných výcvikov

TYP VÝCVIKU	Piloti	POČETNOSŤ (mes.)
Preškoloňovací kurz prevádzkovateľa	Áno	vstup do spoločnosti
Udržiavací výcvik	Áno	1 x 12
Bezpečnostný výcvik	Áno	1 x 12

Prehľad sledovaných preskúšaní a kvalifikácií pilotov

TYP PRESKÚŠANIA/KVALIFIKÁCIE	podľa JAR OPS	platnosť mes.	spôsob predĺženia
Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom	1.965 (b)	12	preskúšaním
Traťové preskúšanie	1.965 (c)	12	preskúšaním
Preskúšaní z používania núdzového a bezpečnostného zariadenia	1.965 (d)	12	preskúšaním

4 DOKUMENTÁCIA A JEJ SKLADOVANIE

4.1 Popis dokumentácie

4.1.1 Osobná zložka pilota

Každý pilot musí mať zavedenú osobnú zložku pilota.

Za zavedenie, úplnosť a správnosť osobnej zložky pilota zodpovedá Vedúci posádok.

Osobná zložka pilota je po vyplnení dôverný materiál. Právo nahliadnuť do osobnej zložky pilota má:

- Pilot, ktorého sa zložka týka
- Vedúci posádok
- Vedúci výcviku
- Vedúci prevádzky
- Riaditeľ spoločnosti
- Pracovníci LÚ v rámci plnenia ich služobných povinností
- Orgány činné v trestnom konaní v rámci plnenia ich služobných povinností

4.1.1.1 Obsah osobnej zložky pilota

- Formulár základných osobných údajov
- Kópie platných preukazov spôsobilosti
- Prehľad platnosti preukazov spôsobilosti a kvalifikácii
- Prehľad platnosti preskúšaní a povinných školení
- Prehľad platnosti traťových a letiskových kvalifikácií
- Záznamy preškolenia prevádzkovateľa
- Záznamy opakovacieho výcviku
- Záznamy typových výcvikov
- Záznam výcviku pre zvýšenie kvalifikácie z F/O na PIC
- Záznam bezpečnostného výcviku
- Záznam výcviku v doprave nebezpečného tovaru
- Záznamy všetkých preskúšaní
- Záznamy vyšetrovania leteckých nehôd a incidentov

4.1.1.2 Zmena prevádzkovateľa

Pri prechode k inému prevádzkovateľovi sú na vyžiadanie vydané pilotovi kópie všetkých záznamov výcviku a preskúšaní.

4.1.2 Osobná zložka pracovníka

Každý pracovník prevádzky musí mať zavedenú osobnú zložku pracovníka prevádzky.

Za zavedenie, úplnosť a správu osobnej zložky pracovníka prevádzky zodpovedá Vedúci prevádzky. Osobná zložka pracovníka prevádzky je po vyplnení dôverný materiál. Právo nahliadnuť do osobnej zložky pracovníka prevádzky má:

- Pracovník prevádzky, ktorého sa zložka týka
- Vedúci výcviku
- Vedúci prevádzky
- Riaditeľ spoločnosti
- Pracovníci LÚ SR v rámci plnenia ich služobných povinností
- Orgány činné v trestnom riadení v rámci plnenia ich služobných povinností

4.1.2.1 Obsah osobnej zložky pracovníka prevádzky

- Formulár základných osobných údajov
- Kópie platných preukazov spôsobilosti
- Prehľad platnosti preukazov spôsobilosti a kvalifikácií
- Prehľad platnosti preskúšania a povinných školení
- Záznam bezpečnostného výcviku
- Záznam výcviku v doprave nebezpečného tovaru
- Záznamy všetkých preskúšaní

4.1.2.2 Zmena prevádzkovateľa

Pri prechode k inému prevádzkovateľovi sú na vyžiadanie vydané pracovníkovi kópie všetkých záznamov výcviku a preskúšaní.

4.2 Doby ukladania dokumentácie

4.2.1 Piloti

<i>Položka</i>	<i>doba uloženia (roky)</i>
Formulár základných osobných údajov	po dobu činnosti
Kópie platných preukazov spôsobilosti	po dobu činnosti
Prehľad platnosti preukazov spôsobilosti a kvalifikácií	po dobu činnosti
Prehľad platnosti preskúšania a povinných školení	po dobu činnosti
Prehľad platnosti traťových a letiskových kvalifikácií	3
Záznamy preškolenia prevádzkovateľa	3
Záznamy opakovacieho výcviku	3
Záznamy typových výcvikov	3
Záznam výcviku pre zvýšenie kvalifikácie z F/O na PIC	3
Záznam bezpečnostného výcviku	3
Záznam výcviku v doprave nebezpečného tovaru	3
Záznamy všetkých preskúšaní	3
Záznamy o vyšetrení leteckých nehôd a incidentov	po dobu činnosti

4.2.2 Prevádzkoví pracovníci

<i>Položka</i>	<i>doba uloženia</i>
Formulár základných osobných údajov	po dobu činnosti
Kópie platných preukazov spôsobilosti	po dobu činnosti
Prehľad platnosti preukazov spôsobilosti a kvalifikácie	po dobu činnosti
Prehľad platnosti preskúšania a povinných školení	po dobu činnosti
Záznam bezpečnostného výcviku	po dobu činnosti
Záznam výcviku v doprave nebezpečného tovaru	posledné dva záznamy.
Záznamy všetkých preskúšaní	po dobu činnosti