



## PRÍRUČKA POSTUPOV VÝCVIKU A RIADENIA BEZPEČNOSTI

<b>DOPRAVNÝ ÚRAD</b>	
- 1 -	
Dátum:	11. 03. 2019
Evid. č.: 9949	Číslo spisu:
Prílohy/Listy: 1/3	Vybavuje: JCA

Výcvikovej organizácie na základe vyhlásenia – Declared Training Organization (DTO)

Leteckej školy Slovenský Národný Aeroklub  
gen. Milana Rastislava Štefánika o.z.

Číslo výcvikovej organizácie: **SK.DTO.03**

Táto príručka bola  
posúdená inšpektorom  
Dopravného úradu

  
Ing. Ondrej Somorovský  
26. 04. 2019

Sídlo organizácie: Pri Rajčanke 49, 010 01 Žilina

Meno spracovateľa príručky: Ing. Daniel Böhm

Podpis zástupcu DTO: 

Dátum platnosti príručky od: 01. november 2018      Vydanie číslo: 01

Poradové číslo riadeného výtlačku: 01      Držiteľ výtlačku: Dopravný úrad



## **A.1. ÚVOD**

Príručka výcvikovej organizácie na základe vyhlásenia - Declared Training Organisation (DTO) v Slovenskom národnom aeroklube - berie do úvahy všetky aspekty činnosti organizácie, ako je všeobecná filozofia, obchodná politika, pracovné postupy, organizačné smernice a povinnosti, ktoré zahŕňajú požiadavky na riadenie bezpečnosti a monitorovanie zhody.

Zároveň bola vypracovaná s prihliadnutím

Nariadeniu komisie (EU) č. 2018/1119, ktorým sa mení nariadenie (EU) č. 1178/2011, pokiaľ ide o výcvikové organizácie na základe vyhlásenia .

Nariadeniu komisie (EU) č. 1178/2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, a príslušných AMC (AMC) a poradenských materiálov (GM).

Nariadeniu komisie (EU) č. 965/2011 časť NCO, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, pričom DTO sa počas výcvikových letov sa riadi príslušnými ustanoveniami prílohy VII.

Vykonávaciemu nariadeniu komisie (EU) č. 923/2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010, pričom počas výcvikových letov sú piloti DTO povinní dodržiavať príslušné ustanovenia tohto nariadenia.

Nariadenie európskeho parlamentu a rady (EU) č. 376/2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007



## **A.1.1 OBSAH**

### **A.1 ÚVOD**

#### **A.1.1 OBSAH**

#### **A.1.2 ZOZNAM PLATNÝCH STRÁN**

#### **A.1.3 ZÁZNAM O ZMENÁCH**

#### **A.1.4 DEFINÍCIE A SKRATKY**

#### **A.1.5 RIADENIE A ZMENY PRÍRUČKY DTO**

### **A.2 ORGANIZÁCIA A RIADENIE DTO SNA**

#### **A.2.1 ORGANIZAČNÁ ŠTRUKTÚRA**

#### **A.2.2 RIADIACI PRACOVNÍCI DTO SNA**

#### **A.2.3 MENOVANIE VEDÚCICH PRACOVNÍKOV DTO SNA**

#### **A.2.4 ZODPOVEDNÝ ZÁSTUPCA DTO –PREZIDENT SNA**

#### **A.2.5 VEDÚCI VÝCVIKU (HT)**

#### **A.2.6 LETOVÝ INŠTRUKTOR (FI)**

#### **A.2.7 INŠTRUKTOR TEORETICKEJ VÝUČBY (TKI)**

### **A.3 DISCIPLÍNA A DISCIPLINÁRNE OPATRENIA**

#### **A.3.1 DISCIPLÍNA.**

#### **A.3.2 DISCIPLINÁRNE OPATRENIA**

#### **A.3.3 DISCIPLINÁRNA DOKUMENTÁCIA A PODÁVANIE SPRÁV**

### **A.4 LETOVÉ POVOLENIA A SCHVAĽOVANIE LETOV**

#### **A.4.1 POVOLENIA NA LET A LETOVÝ DEŇ**

#### **A.4.2 SCHVAĽOVANIE POVOLENIA LETOV**

### **A.5 ORGANIZÁCIA LETOV**

#### **A.5.1 PRÍPRAVA PROGRAMU LETOV**

#### **A.5.2 OBMEDZENIA PROGRAMU LETOV**

#### **A.5.3 VELITEĽ LIETADLA (PIC)**

#### **A.5.4 ZODPOVEDNOSŤ A POVINNOSTI PIC**

#### **A.5.5 OBMEDZENIE LETOVÉHO ČASU**

#### **A.5.6 LETY S INÝMI OSOBNAMI NA PALUBE**

### **A.6 DOKUMENTÁCIA LIETADLA**

#### **A.6.1 TECHNICKÁ DOKUMENTÁCIA**

#### **A.6.2 DOKUMENTÁCIA NA PALUBE**

#### **A.6.3 DOKUMENTÁCIA ČLENOV POSÁDKY**

### **A.7 PREUKAZ, PRACOVNÁ KNÍŽKA A ZÁPISNÍKY LETOV ŽIAKA**

#### **A.7.1 PREUKAZ PILOTA - ŽIAKA**

#### **A.7.2 PRACOVNÁ KNÍŽKA ŽIAKA**

#### **A.7.3 ZÁPISNÍK LETOV PILOTA**

### **A.8 ZÁZNAMY O KVALIFIKÁCIACH PERSONÁLU DTO**

#### **A.8.1 POSTUPY PRE VEDENIE ZÁZNAMOV O KVALIFIKÁCI**

#### **A.8.2 AKTUÁLNOŠŤ ZÁZNAMOV O KVALIFIKÁCI**



**SLOVENSKÝ NÁRODNÝ AEROKLUB**  
**PRÍRUČKA**  
**Postupy výcviku a riadenia bezpečnosti**

01 NOV 2018

**DTO**  
Sekcia 1

---

**A.9 UCHOVÁVANIE DOKUMENTÁCIE**

**A.9.1 POSTUPY PRE UCHOVÁVANIE DOKUMENTÁCIE Z LETOV**

**A.9.2 POSTUPY PREOBEH A UCHOVÁVANIE VÝCVIKOVEJ DOKUMENTÁCIE**

**A.9.3 DOBY UCHOVÁVANIA DOKUMENTÁCIE**

**A.10 BEZPEČNOSŤ**

**A.10.1 VŠEOBECNE**

**A.10.2 PROGRAM RIADENIA BEZPEČNOSTI**

**A.10.3 POVINNOSTI A ZODPOVEDNOSTI V SYSTÉME RIADENIA BEZPEČNOSTI**

**A.10.4 RIADENIE BEZPEČNOSTNÝCH RIZÍK**

**A.10.5 REGISTER RIZÍK**

**A.10.6 RIADENIE ZMIEN**

**A.10.7 KONTROLA A MERANIE VÝKONNOSTI RIADENIA BEZPEČNOSTI**

**A.10.8 BEZPEČNOSTNÁ KOMUNIKÁCIA**

**A.10.9 VÝROČNÁ SPRÁVA O ČINNOSTI DTO**

**P.0 PRÍLOHY**

**P.0.1 ZOZNAM PRÍLOH**



**SLOVENSKÝ NÁRODNÝ AEROKLUB**  
**PRÍRUČKA**  
**Postupy výcviku a riadenia bezpečnosti**

01 NOV 2018

**DTO**  
**Sekcia 1**

**A.1.2 ZOZNAM PLATNÝCH STRÁN**

Strana	Dátum	Strana	Dátum	Strana	Dátum
Sekcia A.1		Sekcia A.10		Sekcia P.0	
1	01.10.2018	1	01.10.2018	P 0.1	01.10.2018
2	01.10.2018	2	01.10.2018	P 0.2	01.10.2018
3	01.10.2018	3	01.10.2018	P 0.3	01.10.2018
4	01.10.2018	4	01.10.2018	P 0.4	01.10.2018
5	01.10.2018	5	01.10.2018	P 0.5	01.10.2018
6	01.10.2018	6	01.10.2018	P 0.6	01.10.2018
7	01.10.2018	7	01.10.2018		
8	01.10.2018	8	01.10.2018		
9	01.10.2018	9	01.10.2018		
10	01.10.2018	10	01.10.2018		
		11	01.10.2018		
Sekcia A.2					
1	01.10.2018				
2	01.10.2018				
3	01.10.2018				
4	01.10.2018				
5	01.10.2018				
Sekcia A.3					
1	01.10.2018				
2	01.10.2018				
Sekcia A.4					
1	01.10.2018				
2	01.10.2018				
Sekcia A.5					
1	01.10.2018				
2	01.10.2018				
3	01.10.2018				
Sekcia A.6					
1	01.10.2018				
2	01.10.2018				
Sekcia A.7					
1	01.10.2018				
Sekcia A.8					
1	01.10.2018				
2	01.10.2018				
Sekcia A.9					
1	01.10.2018				
2	01.10.2018				





#### A.1.4 DEFINÍCIE A SKRATKY

##### A.1.4.1 Skratky

AFIS	Letisková letová informačná služba (Aerodrome Flight Information Services)
AFM	Letová príručka lietadla (Aircraft Flight Manual)
AGL	Nad úrovňou terénu (Above Ground Level)
AIC	Letecký obežník (Aeronautical Information Circular)
AIP	Letecká informačná príručka (Aeronautical Information Publication)
AMC	Prijateľné spôsoby preukazovania zhody (Acceptable Means of Compliance)
ATC	Riadenie letovej prevádzky (Air traffic control)
ATI	Automatická informačná služba (Automatic Terminal Information Service)
CBT	Výučba pomocou počítača (Computer based training)
DTO	Výcviková organizácia na základe vyhlásenia (Declared Training Organisation)
DOS	Dôverný ohlasovací systém
FCL	Osvedčovanie letovej spôsobilosti posádky (Flight Crew Licensing)
FE	Letový examinátor (Flight Examiner)
FI	Letový inštruktor (Flight Instructor)
GM	Poradenský materiál (Guidance Material)
HT	Vedúci výcviku (Head of Training)
ICAO	Medzinárodná organizácia civilného letectva (International Civil Aviation)
LAPL	Preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel (Light Aircraft Pilot Licence)
MEL	Zoznam minimálneho vybavenia (Minimum Equipment List)
METAR	Správa o meteo podmienkach na letisku (Meteorological Aerodrome Report)
NM	Námorná míľa (Nautical Miles)
NOTAM	Oznámenie pre letcov (Notice To Airmen)
PIC	Veliteľ lietadla (Pilot-In-Command)
PICUS	Veliaci pilot pod dohľadom (Pilot-In-Command Under Supervision)
POH	Letová príručka lietadla (Pilot Operating Handbook)
PS	Preukaz spôsobilosti
SMS	Systém riadenia bezpečnosti
SM	Vedúci riadenia bezpečnosti
VMC	Meteo podmienky na let za viditeľnosti (Visual Meteorological Conditions)
VFR	Pravidlá pre lety za viditeľnosti
VPD	Vzletová prístávací dráha
KCAS	Kalibrovaná vzdušná rýchlosť v uzloch (Knots Calibrated Airspeed) znamená vzdušnú rýchlosť poopravenú o polohovú a prístrojovú chybu a je vyjadrená v uzloch. KCAS je rovná KTAS v štandardnej atmosfére na hladine mora.
KIAS	Indikovaná vzdušná rýchlosť v uzloch (Knots Indicated Airspeed) je rýchlosť zobrazovaná na rýchloмери a je vyjadrená v uzloch.
KTAS	Pravá vzdušná rýchlosť v uzloch (Knots True Airspeed) je vzdušná rýchlosť vyjadrená v uzloch vzťahujúca sa na nenarušený vzduch čo je KCAS korigovaná výškou a teplotou.



#### **A.1.4.2 Definície**

##### Briefing

Pozemná predletová príprava vykonaná FI, pilotom alebo pilotom- žiakom priamo pred letom, ktorá má obsahovať

- Technickú prípravu v zmysle letovej príručky (výkony a obmedzenia lietadla)
- Letovú prípravu vykonanú FI pre žiaka pred vykonávaním letového cvičenia
- Navigačnú prípravu a plánovanie letu, hmotnosť a vyváženie
- Meteo informácie
- Ďalšie doplnkové prípravy na konkrétny let.

##### Bezpečnosť

Stav, v ktorom sú riziká spojené s činnosťou v oblasti leteckej prevádzky znížené na kontrolovanú a prijateľnú úroveň

##### Nebezpečenstvo

Podmienky, veci, činnosti alebo udalosti s potenciálom spôsobiť zranenie osôb, poškodenie vybavenia a zariadení, materiálne straty alebo zníženie schopnosti vykonávať predpísané funkcie

##### Zaistenie bezpečnosti

Zaistenie bezpečnosti je proces, ktorý zahŕňa postupy monitorovania výkonu bezpečnosti a meranie, riadenie zmien, a neustále zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti.

##### Systém riadenia bezpečnosti (SMS)

Systematický prístup k zaisteniu bezpečnosti, vrátane potrebných organizačných štruktúr, zodpovedností, politík a postupov s cieľom zabezpečiť bezpečnú letovú prevádzku a spôsobilosť lietadiel.

##### Bezpečnostná kultúra

Súbor trvalých hodnôt a postojov, vzťahujúcich sa k problematike bezpečnosti, ktorý je zdieľaný všetkými a na každej úrovni organizácie čo vytvára prostredie v ktorom je personál podporovaný (alebo dokonca odmeňovaný) za informácie vo vzťahu k bezpečnosti v rámci DTO, (toto prostredie sa nazýva aj „just culture“)

##### SMS dokumentácia

Sada materiálov ktorá obsahuje Príručku riadenia bezpečnosti, a databázu nebezpečenstiev a rizík, nástroje vyhodnocovania rizík a Plán krízového riadenia.

##### Manažment zmeny

Posúdenie rizika ako dôsledok predpokladaných / plánovaných zmien v prevádzke spolu s následnými prijatými opatreniami pre zaistenie bezpečnosti prevádzky v dôsledku zmeny.

##### Riadenie rizika

Riadenie rizík je identifikácia a analýza rizík, Nasleduje odstránenie týchto rizík alebo ich zníženie na úroveň, ktorá je prijateľná.

##### Pravdepodobnosť

Meradlom toho, ako často sa niečo bude diať. Pravdepodobnosť sa pohybuje medzi 0 a 1, a môže byť tiež posúdená pomocou pojmov ako sú "veľmi nízka, nízka, stredná, vysoká a veľmi vysoká".





#### Závažnosť

Závažnosť všetkých následkov nebezpečenstva, ktorá môže byť vyjadrená pomocou terminológie, ako "veľmi malé, malé, stredné, veľké a veľmi veľké". Význam jednotlivých hodnôt je potom vyjadrený v slovách a / alebo číslach / rozsahoch.

#### Bezpečnostnostné riziko

Stav, kedy kombináciou výskytu pravdepodobnosti a závažnosti je určená miera rizika.

#### Hodnotenie výkonu bezpečnosti

Proces pri ktorom je aktuálna miera rizika je overená v porovnaní s politikou bezpečnosti a schválenými bezpečnostnými cieľmi organizácie.

#### Monitoring zhody

Priebežné sledovanie súladu činnosti organizácie s platnou legislatívou a postupmi stanovenými v prevádzkovej dokumentácii DTO schválenej DÚ (prevádzková a výcvikové príručky), ktorý poskytuje spätnú väzbu zodpovednému vedúcemu o fungovaní systému riadenia.

#### Audít

Audít je systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces pre získanie dôkazov a ich objektívne zhodnotenie za účelom stanovenia miery plnenia požiadaviek.

#### Kontrola

Kontrola (Inšpekcia) je nezávislým a zdokumentovaným hodnotením zhody pozorovaním a posúdením, ktoré môže byť sprevádzané vhodným meraním, skúšaním alebo vyhodnotením za účelom overenia zhody s platnými požiadavkami.

#### Nesúlad

Preukázateľné neplnenie nariadenia alebo iných záväzných požiadaviek a schválených postupov súvisiacich s činnosťou organizácie v rámci rozsahu jej oprávnenia.

#### Nezhoda

Nedostatok zhody alebo odchýlka od plnenia schválených politík, postupov a ďalších opatrení súvisiacich s činnosťou organizácie, ktorá nie je zároveň nesúladom.

#### Nedostatok

Súbor preukázateľných odchýlok od plnenia príslušnej požiadavky (nesúlad, nezhoda, ...).

#### Pozorovania

Pozorovania sú situácie keď nie je priamy dôkaz o nezhode. Pozorovanie však môže signalizovať potenciál pre budúce nezhody.

#### Nápravné opatrenia

Sú to nápravné aktivity prijaté po analýze a identifikácii príčin nedostatkov pre ich odstránenie tak, aby sa zabránilo ich opakovaniu a s cieľom odstrániť zistenú nezhodu.

#### Preventívne opatrenia

Preventívne opatrenia sú postupy alebo činnosti prijaté na odstránenie potenciálnych príčin vzniku nedostatkov, aby sa zabránilo vzniku nesúladu alebo udalostí, ktoré ešte nenastali. Kým nápravné opatrenia len zabráňujú opakovaniu, preventívne opatrenia zabráňujú vzniku udalosti



### A.1.5 RIADENIE A ZMENY PRÍRUČKY DTO

Na riadenie a administráciu zmien príručky je určená zodpovedná zástupca DTO. Za samotnú aktualizáciu jednotlivého riadeného výtlačku zodpovedá osoba, ktorá má príručku pridelenú (pozri zoznam riadených príručiek)

Zmeny a doplnky príručky sú spracovávané na základe požiadaviek a podkladov dodaných vedúcim výcviku, jeho zástupcami a letovými inštruktormi. Revízia jednotlivých častí prevádzkovej dokumentácie je vydávaná podľa potreby. Pôvodná verzia príručky sa archivuje po dobu najmenej päť rokov.

Zmeny textu sú označené sivým **podfarbením** zmeneného textu a vykonané výmenou príslušných strán, ktoré sú označené dátumom účinnosti a poradovým číslom zmeny. Všetky zmeny v príručke musia byť vykonané najneskôr do začiatku platnosti príslušnej aktualizácie a záznam o ich vykonaní musí byť zaznačený do zoznamu zmien Prevádzkovej príručky.

#### A.1.5.1 Zoznam riadených príručiek

Číslo príručky	Funkcia	Držiteľ	Forma dokumentácie
1	Zástupca DTO	PaedDr. Ján Mikuš	tlač/elektronicky
2	HT	Ing. Marián Kumorovitz Ing.	tlač/elektronicky
3	DÚ	Dopravný úrad	tlač/elektronicky

#### A.1.5.2 Postup vykonania zmien prevádzkovej dokumentácie

Tento postup zabezpečí aktuálnosť prevádzkovej a výcvikovej dokumentácie a skutočnosť že sú včas identifikované všetky zmeny predpisov, ktoré majú vplyv na dokumentáciu DTO.

Postup	Vykonávaná činnosť	Vykoná
Identifikácia aktualizácie	Identifikuj potrebu vydania alebo zmeny v prev.dokumentácii	Zástupca DTO
Analýza aktualizácie	Overenie dopadu na činnosť a schválené postupy spoločnosti	HT
Zmena dokumentácie	Vykonaj zmenu dokumentácie a zabezpeč distribúciu	Zástupca DTO
Archivácia	Zabezpeč uloženie starej verzie dokumentácie v archíve	Zástupca DTO

Zástupca DTO v spolupráci s HT vykoná interné posúdenie každej novely / zmeny príručky pred jej predložením na DU, čo zahŕňa identifikáciu prvkov danej zmeny a ich vplyv na súvisiacu dokumentáciu alebo schválené postupy DTO.



#### **A.1.5.3 Oznamovanie zmeny DÚ**

DTO oznámi bez zbytočného odkladu Dopravnému úradu každú zmenu, ktorá sa týka:

1. Zmena názvu DTO;
2. Zmena sídla DTO, kontaktov, iné lokality činnosti;
3. Zmena zástupcu DTO, alebo HT a zástupcov HT;
4. Zmena/doplnenie výcvikového kurzu;
5. Zmena/doplnenie lietadiel do DTO;
6. Zmena/doplnenie inštruktorov do DTO;
7. Zmeny týkajúce sa politiky bezpečnosti – zmena osoby zodpovednej za riadenie bezpečnosti, zmena postupov, kontaktov atď;
8. Zmenu v oznámení, v ktorom DTO potvrdzuje, že spĺňa základné požiadavky stanovené v príslušných predpisoch;
9. Ukončenie / prerušenie výcvikových aktivít v DTO;

Informácie o zmenách sú zasielané na DÚ použitím formulára vyhlásenia DTO

Za zasielanie zmien ako aj ich uplatňovanie v prevádzkovej dokumentácii nesie zodpovednosť zodpovedný zástupca DTO.

#### **A.1.5.4 Oboznamovanie personálu DTO**

S informáciami obsiahnutými v príručke a ich zmenami musí byť preukázateľne oboznámený v plnom rozsahu personál DTO a v prijateľnej miere žiaci–piloti/žiadatelia o letecký výcvik (ďalej len „žiak“).

Sú to najmä tieto oblasti:

- a) Organizačná štruktúra DTO
- b) povinnosti a práva personálu DTO a žiakov;
- c) všeobecné prevádzkové postupy uplatňované v DTO;
- d) riadenie letovej bezpečnosti počas letového výcviku;
- e) výcvikové programy schválené pre DTO najmä čo sa týka obsahu, rozsahu a efektivity vedenia výcvikového kurzu.

Zástupca DTO, alebo vedúci výcvikov (ďalej len „HT“) zabezpečí prijateľnú formu a rozsah informovanosti žiakov a zabezpečí distribúciu aktuálneho znenia príručky v elektronickej forme vo formáte „PDF“ personálu DTO a žiakom

#### **DOLEŽITÉ:**

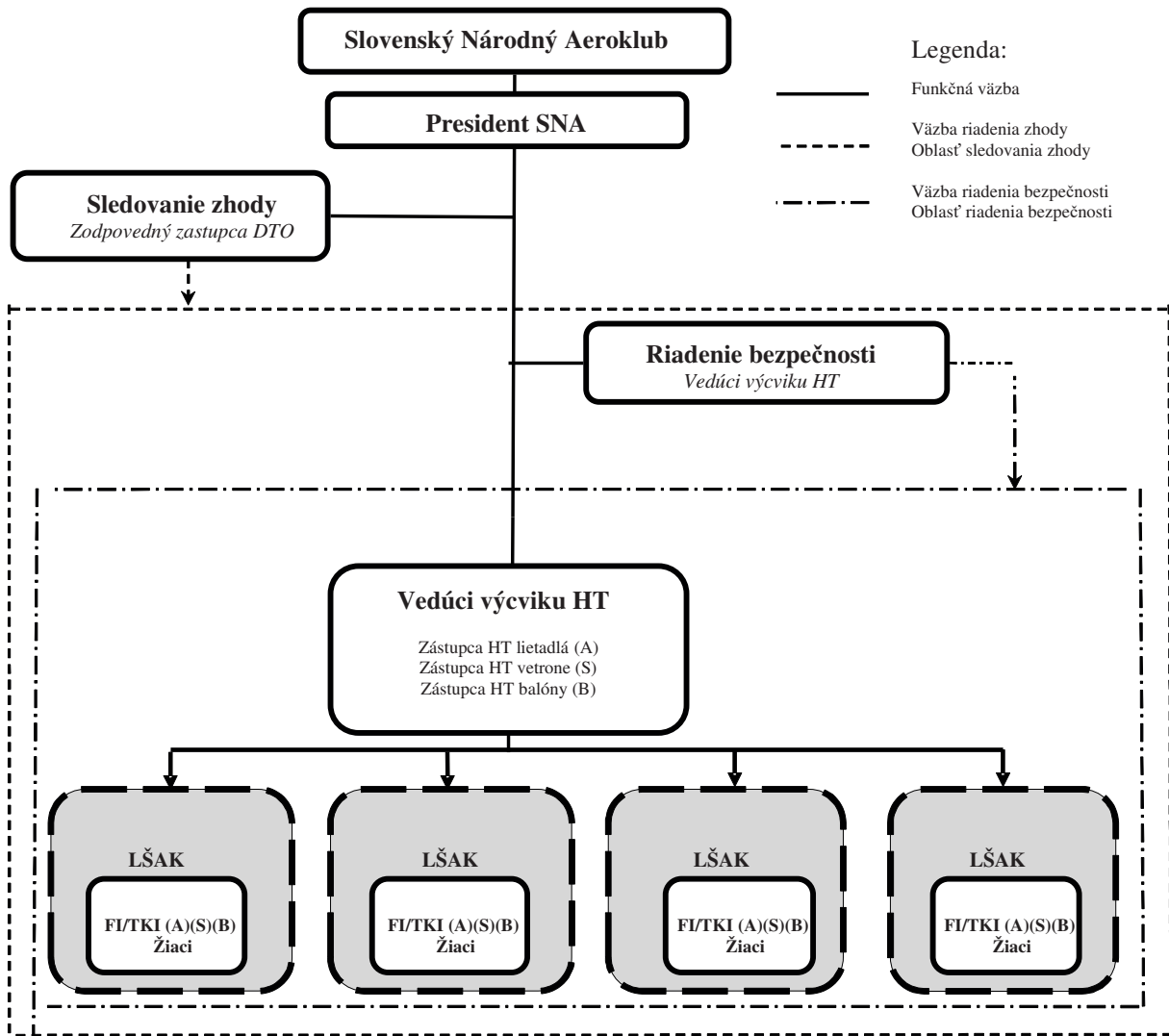
**O rozsahu informovanosti a znalosti príručky a príslušných zmien sa vedie písomný záznam v osobnej dokumentácii personálu alebo žiaka.**



## A.2 ORGANIZÁCIA A RIADENIE DTO SNA

### A.2.1 ORGANIZAČNÁ ŠTRUKTÚRA

Štruktúra DTO je vytvorená v zmysle DTO.GEN.210. Toto ustanovenie nariadenia umožňuje vykonávať **funkciu sledovania zhody zástupcovi DTO a funkciu riadenia bezpečnosti HT.**



**Poznámka:** Štruktúra SMS je v detailoch popísaná v príslušných častiach tejto príručky.



#### A.2.2 RIADIACI PRACOVNÍCI DTO SNA

##### Personálne obsadenie jednotlivých pozícií DTO SNA

1. **Prezident SNA – zodpovedný zástupca DTO /vedúci monitorovania zhody**  
**PaedDr. Ján Mikuš** držiteľ licencie CPL(A), FI(A)
2. **Vedúci výcvikov HT/vedúci riadenia bezpečnosti**  
**Ing. Marián Kumorovitz** držiteľ licencie CPL(A), FI(A)
3. Zástupca HT a inštruktor letového a teoretického výcviku pre letúne FI(A)+TKI(A)  
**Peter Cíger** (držiteľ licencie CPL(A), SPL, FI(A)a(S))
4. Zástupca HT a inštruktor letového a teoretického výcviku pre vetrone FI(S)+ TKI(S)  
**Ing. Dominik Jančík**
5. Zástupca HT a inštruktor letového výcviku pre balóny FI(B)+ TKI(B)  
**Branislav Končíř**
6. Inštruktori letového a teoretického výcviku na detašovaných pracoviskách  
FI(A,S,B)TKI(A,S,B) zoznam pozri prílohy

#### A.2.3 MENOVANIE VEDÚCICH PRACOVNÍKOV DTO SNA

Menovanie vedúcich pracovníkov do funkcie v rámci organizačnej štruktúry DTO SNA, ktorým sa odovzdáva časť právomoci a zodpovednosti sa vykonáva formou menovacieho dekrétu, ktorý vydáva zodpovedný zástupca DTO SNA v prípade funkcií FI/TKI na návrh HT.

Menovací dekrét do príslušnej funkcie obsahuje:

- a) názov funkcie a opis zodpovedností a povinností,
- b) potvrdenie o oboznámení sa s postupmi a prevádzkovou dokumentáciou DTO SNA
- c) potvrdenie o znalosti príslušných ustanovení NK (EU) č. 1178/2011 a č. 2018/1119

#### A.2.4 ZODPOVEDNÝ ZÁSTUPCA DTO – PREZIDENT SNA.

Prezident SNA je menovaným zodpovedným zástupcom DTO, ktorý predovšetkým zodpovedá a je oprávnený zabezpečiť financovanie všetkých výcvikových činností, údržbu lietadiel, výcvik letového a technického personálu, tak aby boli vykonávané v súlade s vyhlásením a požiadavkami Dopravného úradu.

Zároveň je zodpovedný za vytvorenie a udržanie účinného systému riadenia a dostatočného počtu kvalifikovaných pracovníkov pre plánované činnosti organizácie

V rámci DTO SNA je zodpovedný za zriadenie a funkčnosť systémov riadenia bezpečnosti a sledovania zhody a má priamu zodpovednosť za realizáciu výcvikovej činnosti DTO v zmysle vyhlásenia

Medzi práva a povinnosti zodpovedného zástupcu DTO (prezidenta SNA) patria :

- a) povinnosť zaistiť zavedenie politiky bezpečnosti zabezpečujúcej, že DTO vykonáva svoje činnosti bezpečne, zaručiť jej dodržiavanie zo strany personálu DTO a prijatie potrebných



**SLOVENSKÝ NÁRODNÝ AEROKLUB**  
**PRÍRUČKA**  
**Postupy výcviku a riadenia bezpečnosti**

01 NOV 2018

**DTO**  
**Sekcia 2**

opatrení na dosiahnutie prijateľnej úrovne bezpečnosti, najmä zavedenie vhodných opatrení na zaistenie plnenia cieľov bezpečnostnej politiky organizácie;

- b) povinnosť vo vzťahu k bezpečnosti zabezpečiť, aby pracovníci:
  - podporovali politiku bezpečnosti a preukázali svoje odhodlanie k jej realizácii;
  - zabezpečiť potrebný rozsah školení a osvetu a komunikácie o bezpečnosti
  - stanoviť bezpečnostné ciele organizácie
- c) povinnosť zabezpečenia súladu činností DTO s príslušnými požiadavkami a jej vyhlásením v oblasti sledovania zhody plní v zmysle a rozsahu funkcie nasledovné úlohy
  - monitoruje činnosť organizácie aby bola v zhode s platnými predpisovými požiadavkami, ako aj všetkými dodatočnými požiadavkami stanovenými DTO;
  - zabezpečuje, aby činnosti v DTO boli vykonávané vždy pod dohľadom personálu kvalifikovaného pre dané funkčné oblasti (HT a inštruktori);
  - vykonáva pravidelné plánované kontroly výcvikovej činnosti DTO;
  - spracúva návrh nápravných opatrení k zisteniam z kontrol alebo nálezom DÚ;
  - overuje účinnosť realizovaných nápravných opatrení
- d) zodpovedá za vedenie a archiváciu príslušných záznamov o výcviku a kvalifikácii menovaných vedúcich pracovníkov DTO
- e) zodpovedá za každoročne vypracovanie výročnej správy DTO a jej doručenie na DÚ

#### **A.2.5 VEDÚCI VÝCVIKU (HT)**

Vedúci výcviku (HT) je vrcholným vedúcim a riadiacim orgánom DTO SNA menovaný do funkcie zodpovedným zástupcom DTO

Zo svojej pozície HT je priamym nadriadeným všetkým členom personálu LŠAK vykonávajúcich výcvik v DTO SNA.

Zodpovedá za koordináciu vykonávania výcvikov, za výcvikovú činnosť inštruktorov letového výcviku (FI) a inštruktorov teoretickej výučby (TKI).

Vedúci výcviku (HT) DTO SNA ďalej zodpovedná za:

- a) zabezpečenie, aby boli poskytované výcviky v súlade s Časťou FCL a v súlade s výcvikovými programami DTO;
- b) zabezpečenie integrácie teoretickej výučby a letového výcviku a výcviku na FSTD;
- c) prijateľnú úroveň letovej bezpečnosti v celom rozsahu výcvikovej činnosti organizácie, čo vykonáva v rozsahu funkcie vedúceho riadenia bezpečnosti (pozri sekcia 10);
- d) dohľad nad pokrokom jednotlivých žiakov-pilotov vo výcviku;
- e) štandardizáciu postupov vo výcviku a v letovej prevádzke v DTO SNA;
- f) zaistenie inštruktorov na vykonávanie teoretickej výučby a letového výcviku,
- g) vykonávanie dohľadu nad inštruktormi s obmedzením (FCL.910.FI);

**Poverenie na zastupovanie, ktorým HT deleguje časť horeuvedených právomoci na iné osoby vydáva v písomnej forme podľa potreby HT, schvaľuje a podpisuje zodpovedný zástupca DTO SNA.**





#### **A.2.6 LETOVÝ INŠTRUKTOR (FI)**

Letový inštruktor (FI) v členení pre letúne – FI(A), vetrone – FI(S) a balóny – FI(B) je poverený na výkon funkcie vedúcim výcviku (CFI) danej LŠAK, ktorému je priamo podriadený a vykonáva letový výcvik v LŠAK v rozsahu podľa odbornosti.

Letový inštruktor (FI) musí byť držiteľom platného preukazu spôsobilosti pilota v rozsahu poskytovaných výcvikových kurzov a súvisiacich kvalifikácií, a držiteľom platného osvedčenia letového inštruktora (FI) s kvalifikáciou požadovanou podľa časti FCL pre typ výcviku, ktorý vykonáva a zároveň musí preukázať spôsobilosť viesť kvalifikovane inštruktáž v poskytovaných výcvikových kurzoch.

Letový inštruktor (FI) vykonáva letový výcvik a je zodpovedný za obsah, rozsah a kvalitu výcviku ktorý poskytuje.

Letový inštruktor (FI) DTO SNA ďalej zodpovedná za:

- a) kontrolu a dodržiavanie zásad bezpečnosti letovej prevádzky a dodržiavanie predpisov a ustanovení prevádzkovej dokumentácie DTO SNA počas výcvikových letov;
- b) kontrolu vykonania teoretickej výučby pred začatím letového výcviku a zabezpečenie integrácie teoretickej výučby a letového výcviku;
- c) vykonávanie predletovej prípravy a poletových rozborov (briefingy a debriefingy) v rámci letového výcviku,
- d) hodnotenie pokroku žiakov – pilotov;
- e) osobný dohľad nad samostatnými letmi, t.j. žiak - pilot nevykoná samostatný let, ak sú nedostatky v technike pilotáže, alebo ak sú závažné nedostatky v príprave pred letom,
- f) za dodržiavanie obmedzenia času letovej služby, obmedzenia doby letových hodín, obmedzenia času vo výcviku, obmedzenia času letu a času odpočinku žiakov-pilotov,
- g) za priebežnú kontrolu letovej dokumentácie žiakov-pilotov či je úplne a správne vedená;
- h) vedenie a uchovávanie záznamov o letovom výcviku a inej dokumentácie v danom Aeroklube DTO SNA;

**FI je povinný zúčastniť sa školení a výcvikov organizovaných DTO SNA. Bez absolvovania takéhoto periodického výcviku, nie je mu umožnené vykonávať funkciu FI.**

#### **A.2.7 INŠTRUKTOR TEORETICKEJ VÝUČBY (TKI)**

Inštruktor teoretickej výučby (TKI) v členení pre letúne –TKI(A), vetrone –TKI(S) a balóny –TKI(B) je poverený na výkon funkcie vedúcim výcviku (CFI) danej LŠAK, ktorému je priamo podriadený a vykonáva letový výcvik v LŠAK v rozsahu podľa odbornosti.

Inštruktor teoretickej výučby (TKI) musí mať praktické skúsenosti v letectve v oblastiach dôležitých pre poskytovaný výcvik a absolvovaný kurz výcviku inštruktorských techník alebo predchádzajúcu prax v poskytovaní teoretickej výučby a primeraný teoretický základ v predmete, ktorý budú viesť v rámci teoretickej výučby

**TKI nemusí byť držiteľom osvedčenia letového inštruktora ani akéhokoľvek PS.**



**SLOVENSKÝ NÁRODNÝ AEROKLUB**  
**PRÍRUČKA**  
**Postupy výcviku a riadenia bezpečnosti**

01 NOV 2018

**DTO**  
Sekcia 2

---

Inštruktor teoretickej výučby (TKI) DTO SNA ďalej zodpovedná za:

- za vykonávanie teoretickej výučby v rozsahu podľa odbornosti ;
- za správnosť a komplexnosť poskytovania teoretickej výučby;
- za úplne a správne vedenie dokumentácia o vykonanej teoretickej výučbe žiakov-pilotov;

**TKI je povinný zúčastniť sa školení a výcvikov organizovaných DTO SNA. Bez absolvovania takéhoto periodického výcviku, nie je mu umožnené vykonávať teoretickú výučbu v DTO.**





## **A.3 DISCIPLÍNA A DISCIPLINÁRNE OPATRENIA**

### **A.3.1 DISCIPLÍNA**

Disciplína sa pre potreby tejto príručky rozumie cielené a vedomé dodržanie ustanovení tejto príručky a platnej legislatívy a tiež prijímanie rozhodnutí s absolútnou prioritou na dodržanie bezpečnosti u všetkých účastníkov výcviku.

#### **A.3.1.1 Povinnosti žiaka**

Každý žiak-pilot je povinný sa pred začatím výcviku preukázateľne oboznámiť so všetkými ustanoveniami prevádzkovej a výcvikovej dokumentácie DTO SNA, a dodržiavať nasledovné:

- vedomostne sa pripravovať na výučbu teoretických vedomostí podľa pokynov inštruktora;
- vykonávať prípravy na letové cvičenia podľa pokynov inštruktora formou samoštúdia a domácich priprav;
- všetku leteckú činnosť vykonávať v zmysle pokynov inštruktora a platných leteckých predpisov a smerníc,
- lety vykonávať iba počas platnosti preukazu, teoretického a praktického preskúšania,
- upozorniť vedúceho výcviku na skutočnosti vedúce ku zníženiu bezpečnosti
- viesť predpísanú osobnú a letovú dokumentáciu,
- dodržiavať dostatočný čas na odpočinok ako pred teoretickou výučbou tak aj pred letovými cvičeniami;
- dbať na dochvilnosť poriadok a disciplínu v leteckej prevádzke.

#### **A.3.1.2 Alkohol**

Veliteľovi lietadla, žiakovi-pilotovi je zakázané vykonávať akúkoľvek leteckú činnosť na lietadlách zaradených v DTO SNA ak konzumoval alkoholické nápoje v dobe kratšej ako 8 hodín pred vzletom.

V rámci predletovej prípravy sú zodpovedný funkcionári DTO SNA oprávnení vykonať náhodnú kontrolu na požitie alkoholu pomocou detekčných trubičiek alebo iných certifikovaných prístrojov. Veliteľ lietadla, žiak-pilot, ktorý má pozitívny výsledok kontroly alebo sa odmietne podrobiť kontrole nesmie vykonávať funkciu žiaka – pilota. Uvedené zistenie mu môže byť zaznamenané do jeho osobnej dokumentácie.

#### **A.3.1.3 Psychoaktívne látky (Drogy)**

Žiadna osoba, od činnosti ktorej závisí letová bezpečnosť (personál, od ktorého závisí bezpečnosť v letectve), nesmie vykonávať funkciu, ak je pod vplyvom akýchkoľvek psychoaktívnych látok obmedzujúcich ľudskú výkonnosť.

Ani rekreačné užívanie psychoaktívnych látok nie je v leteckej prevádzke povolené.

**Žiakovi-pilotovi, u ktorého bolo zistené užívanie psychoaktívnych látok, okrem prípadov, keď požil lieky, pokiaľ tieto boli schválené povereným lekárom pre posudzovanie zdravotnej spôsobilosti leteckého personálu (Aero Medical Examiner - AME) sa výcvik okamžite pozastaví.**



### **A.3.2 DISCIPLINÁRNE OPATRENIA**

#### **A.3.2.1 Porušenie disciplíny**

Ak žiak-pilot neplní povinnosti, poruší ustanovenia prevádzkovej a výcvikovej dokumentácie DTO SNA, javí známky nezodpovedného správania, alebo preukazuje jasný a zreteľný nedostatok spôsobilosti alebo akékoľvek správanie vedúce k neplneniu pokynov inštruktorov, ktoré nie je v súlade s vlastnosťami požadovanými od pilota, jeho výcvik môže byť dočasne pozastavený alebo ukončený.

#### **A.3.2.2 Disciplinárne opatrenia**

Vedúci výcviku (HT) DTO SNA na základe písomného návrhu letového inštruktora (FI) posúdi rozsah porušenia disciplíny žiaka-pilota a môže sa rozhodnúť pre jednu z nasledujúcich možností:

- a) ústne napomenutie (akékoľvek ďalšie disciplinárne napomenutie bude mať za následok ukončenie výcviku),
- b) pozastavenia výcviku žiakovi-pilotovi,
- c) okamžité ukončenie výcviku,

Okamžité ukončenie výcviku žiaka-pilota je možné v prípade, ak:

- a) Zámerné a opakovane poruší ustanovenia Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2018/1139 v platnom znení alebo časti jeho vykonávacích predpisov,
- b) porušuje alebo nedodržiava ustanovenia prevádzkovej dokumentácie DTO SNA,
- c) opakovane a úmyselne ignoruje pokyny personálu DTO SNA, ktoré sa týkajú výcviku,
- d) jeho správanie alebo aktivity môžu viesť k zníženiu úrovne letovej bezpečnosti,
- e) ak nedosahuje uspokojivý pokrok vo výcviku či už zo subjektívnych alebo z objektívnych dôvodov.

Ukončenie výcviku, alebo iné disciplinárne opatrenie musí mať písomnú formu a byť preukázateľne doručené do rúk žiaka-pilota.

### **A.3.3 DISCIPLINÁRNA DOKUMENTÁCIA A PODÁVANIE SPRÁV**

V osobnej zložke žiaka-pilota musí byť zaznamenaná podrobná správa o dôvode pozastavenia výcviku alebo vylúčení žiaka-pilota z výcviku. Žiak-pilot musí byť písomne oboznámený o pozastavení alebo ukončení jeho výcviku.



## **A.4 LETOVÉ POVOLENIA A SCHVAĽOVANIE LETOV**

### **A.4.1 POVOLENIA NA LET A LETOVÝ DEŇ**

Všetky lety lietadiel DTO SNA musia byť schválené stanovenou formou povolenia na let.

Pri výcvikových letoch v čase mimo prevádzky na letisku a pri traťových letoch je povinnosťou posádky mať na palube povolenie na let. (originál)

Pre sériu výcvikových letov v danom letovom dni sa použije povolenie na let vo forme „Plán letovej prevádzky“. Každé povolenie na let alebo povolenie vo forme plánu na letovú prevádzku musí obsahovať úplné podrobnosti plánovaného letu vrátane príslušných obmedzení letu.

Povolenie na let alebo plán na letový deň musí obsahovať najmenej:

- a) dátum letového dňa,
- b) časový interval vykonania letu a jeho obmedzenia
- c) meno a priezvisko žiaka-pilota, inej osoby na palube
- d) letová úloha (ak sa jedná o traťový let – plánovanú trať letu).
- e) meno a priezvisko letového inštruktora (FI) DTO SNA,

Pre výcvikové lety mimo letiska ako povolenie na let je možné použiť formulár letového plánu.

Prijateľnou formou povolenia na let môže byť aj program letov DTO SNA ako súčasť plánu letovej prevádzky na uvedený deň.

Povolenie na let formou plánu letovej prevádzky/programu letov, sa odporúča spracovať do jedného dokumentu, takého, aký vyhovuje pre LŠAK DTO SNA.

### **A.4.2 SCHVAĽOVANIE POVOLENIA LETOV**

Oprávnenie schvaľovať povolenie na let alebo povolenia na letový deň majú jednotliví funkcionári a letový inštruktori nasledovne:

<b>Funkcionár DTO</b>	<b>Rozsah právomocí</b>
Vedúci výcviku (HT) DTO SNA	Všetky lety DTO SNA
Zástupca vedúceho výcviku (HT) CFI podľa odbornosti A, S, B	Všetky lety DTO SNA danej odbornosti
Letový inštruktör (FI) DTO SNA bez obmedzení	Výcvikové lety, sólo lety žiakov-pilotov vrátane preletov na iné schválené letiská, ktoré dohliada
Letový inštruktör (FI) DTO SNA s obmedzením oprávnenia	Zhodne ako letový inštruktör (FI) bez obmedzení okrem prvého sólo letu deň/noc a prvých samostatných traťových letov deň/noc

Žiak-pilot môže vykonávať samostatné lety iba na základe schváleného povolenia na let alebo povolenia na letový deň a pod dohľadom oprávneného letového inštruktora (FI).



#### **A.4.2.1 Odchýlky od schváleného povolenia na let**

Charakter letu a obmedzenia uvedené v povolení na let musia byť počas letu dodržané. Výnimku tvoria núdzové prípady počas letu, alebo okolnosti, ktoré si vyžiadali zmenu povolenia na let aby bola dodržaná prijateľná úroveň bezpečnosti letu.

Každá odchýlka od povolenia na let musí byť odôvodnená. Za týchto okolností je veliteľ lietadla, žiak-pilot povinný po ukončení letu čo najskôr informovať vedúceho výcviku (HT) DTO SNA jeho zástupcu alebo letového inštruktora (FI), ktorý schválil povolenie na let, o zmene a dôvodoch zmeny od povolenia na let.



## **A.5 ORGANIZÁCIA LETOV**

### **A.5.1 PRÍPRAVA PROGRAMU LETOV**

Za prípravu programu letov zodpovedá letový inštruktor (FI) v spolupráci s CFI danej LŠAK DTO SNA. Program letov je spracovaný pre každý letový deň a musí byť časovo štruktúrovaný tak, aby sa zabezpečila **efektívnosť**<sup>1</sup> výcviku.

Program letov musí najmä:

- Zohľadniť aktuálnu úroveň teoretickej výučby a žiakov-pilotov
- Zohľadniť dostupnosť lietadlovej techniky a rozlietanosť žiakov - pilotov
- Zaisťiť vhodné spojenie teoretickej výučby a letového výcviku žiaka-pilota.

Okrem uvedeného, pri tvorbe programu letov sa musí zohľadniť aj počet žiakov-pilotov zúčastnených na letovom dni, počet lietadiel použitých na výcvik, vhodnosť počasia a iné. Program letov a jeho plnenie musí byť realizované vždy pod dohľadom určeného zodpovedného letového inštruktora (FI) LŠAK DTO SNA v danom letovom dni a podľa potreby je zodpovedný inštruktor oprávnený ho modifikovať.

Program letov musí byť spracovaný tak aby obsahoval najmenej tieto údaje:

- a) dátum letového dňa,
- b) časový interval letového výcviku pre jednotlivých žiakov - pilotov
- c) mená a priezviská žiakov-pilotov,
- d) meno a priezvisko zodpovedného letového inštruktora (FI) LŠAK DTO SNA,
- e) letová úloha (ak sa jedná o traťový let – plánovanú trať letu).

Program letov môže slúžiť ako povolenie na let ak je súčasťou plánu letovej prevádzky ako príloha

### **A.5.2 OBMEDZENIA PROGRAMU LETOV**

V prípade ak si to vyžadujú prevádzkové podmienky stanoví CFI danej LŠAK DTO SNA po konzultácii s letovými inštruktormi (FI) obmedzenia počtu lietadiel zaradených do výcviku tak, aby bola zabezpečená požadovaná úroveň letovej bezpečnosti.

Pri týchto prípadoch sú obmedzenia v programe letov nasledovné:

- v prípade samostatných letov žiakov po okruhu je počet lietadiel stanovený na max. 3
- v prípade samostatných letov žiakov v priestore je počet lietadiel stanovený na max. 2
- v prípade nepriaznivých poveternostných podmienkach sa vychádza z meteorologickej situácie ako aj z úrovne rozlietanosti pilotov vo výcviku.

<sup>1</sup> „Efektívnosť výcviku“ je v tomto prípade súbor aktivít a časových postupností riadených HT, alebo FI, tak aby výcvikové postupy boli v čo najkratšej dobe a v čo najväčšom rozsahu a kvalite absorbované žiakom-pilotom.



#### **A.5.3 VELITEĽ LIETADLA (PIC)**

Pri schvaľovaní letu v zmysle A.4.2 na lietadle DTO SNA, je povinnosťou menovať jednu osobu veliteľom lietadla (PIC) s ohľadom na nasledujúce požiadavky

Pre určenie veliteľa u lietadla so zdvojeným riadením platia nasledujúce pravidlá:

- pilot vo výcviku a inštruktor alebo examinátor (PIC je inštruktor alebo examinátor),
- pilot vo výcviku pri samostatnom lete v súlade s programom výcviku (súčasne je PIC ),
- inštruktor a examinátor (ak sa jedná o preskúšanie PIC je inštruktor inak examinátor),
- dvaja piloti v posádke (PIC je na ľavom pilotnom sedadle),

Pilot, ktorý je na základe horeuvedených kritérií menovaný do funkcie PIC sa musí podrobiť kontrolnému letu, ak za posledných 90 dní nevykonal najmenej 3 vzlety a pristátia na type letúna, kde má byť ustanovený ako veliteľ letúna.

Vedúci výcviku (HT) alebo jeho zástupca si vyhradzuje právo nariadiť kontrolný let aj mimo stanovených kritérií, ak to považuje za vhodné.

#### **A.5.4 ZODPOVEDNOSŤ A POVINNOSTI PIC**

Všetci velitelia lietadiel DTO SNA vrátane pilota – žiaka zodpovedajú za správne a bezpečné vykonanie letu pri dodržaní všetkých platných predpisov a postupov, ktoré súvisia s výkonom leteckej činnosti.:

- a) letové postupy a povinnosti PIC stanovené v nariadeniach Komisie (EÚ) v platnom znení najmä **nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012**,
- b) letecké predpisy „L“, a smernice vydávané DÚ, alebo ministerstvom,
- c) príslušné ustanovenia Zákona č.143/1998 Z.z. Zákon o civilnom letectve
- d) príslušné ustanovenia prevádzkovej dokumentácie DTO SNA, ktoré sú potrebné pre plnenie jeho funkcie a príslušné prevádzkové postupy uvedené v smernici P-1 Smernica na lietanie v aerokluboch
- e) dodržiavanie zásad bezpečnosti letovej prevádzky,
- f) plnenie pokynov vedúceho letového výcviku (CFI), letových inštruktorov FI(S) a inštruktorov pozemného výcviku (TKI),

Povinnosťou veliteľa lietadla pred letom je zoznámiť sa so všetkými dostupnými aktuálnymi leteckými a meteorologickými informáciami, ktoré sa týkajú plánovanej trate letu, vrátane údajov o letiskách v rámci ktorých musí preveriť, že:

- meteorologické podmienky a stav dráhového systému letiska umožní bezpečné vykonanie vzletu a odletu s ohľadom na prevádzkové výkony lietadla ,
- lietadlo je spôsobilé k letu,
- prístroje a vybavenie požadované pre plánovaný let sú prevádzkyschopné,
- požadované príručky, doklady a dokumenty sú na palube,
- navigačné mapy a dokumentácia zaisťujú pokrytie plánovanej oblasti letu vrátane náhradných letísk,
- množstvo paliva a prevádzkových kvapalín je stanovené podľa zásad tejto príručky a v neprítomnosti technika , zabezpečiť , aby tankovanie lietadiel bolo pod jeho dohľadom
- náklad je riadne rozmiestnený a zaistený,



- letiská uvedené v pláne sú použiteľné,
- predpovedané meteorologické podmienky umožňujú vykonanie letu v súlade s prevádzkovými obmedzeniami lietadla a posádky,
- hmotnosť lietadla v okamihu začatia rolovania je taká, že let bude vykonaný v súlade s výkonovými charakteristikami uvedenými v letovej príručke.

#### **A.5.5 OBMEDZENIE LETOVÉHO ČASU**

Každý pilot vykonávajúci svoju činnosť v DTO SNA či už ako letový inštruktor, alebo žiak, je povinný sledovať svoju dobu letu aby neporušil ustanovenia pod-časti FTL nariadenia Komisie (EU) č. 965/2012.

Pre žiakov sa počas výcviku uplatňuje zásada aby ich denná letová doba nebola vyššia ako 4 hod alebo 25 letov.

Toto obmedzenie má predovšetkým zvýšiť úroveň letovej bezpečnosti.

Letový inštruktor po dlhšej letovej dobe žiaka (3 letové hodiny) zaradí prestávku aspoň 30 min.

Všetky obmedzenia – ak sa majú prekročiť musí každý pilot konzultovať s HT, alebo zodpovedným zástupcom DTO SNA.

#### **A.5.6 LETY S INÝMI OSOBAMI NA PALUBE**

Lety s inými osobami na palube lietadiel DTO SNA nepodieľajúcimi sa na výcviku je možné vykonať len so súhlasom Vedúceho výcviku (HT) alebo jeho zástupcu ak sú dodržané nasledovné podmienky:

- a) takýto let je možné vykonať iba počas letov s letovým inštruktorom na palube .
- b) počas výcvikových letov s letovým inštruktorom môžu byť iné osoby na palube lietadla:
  - i. ak inou osobou je žiak-pilot v rovnakej alebo obdobnej fáze výcviku a uvedený let bude prínosom pre jeho napredovanie vo výcviku,
  - ii. ak inou osobou je inšpektor Dopravného úradu počas letov s letovým inštruktorom,
  - iii. ak má iná osoba priamy vzťah so žiakom-pilotom (napr. rodičia, partner, atď.,
- c) Takéto schválenie letu musí mať písomnú podobu. (iná osoba musí byť zapísaná v schválenom povolení na let)

**Lety s ďalšími osobami na palube lietadla je možné vykonávať len ak osoba vo funkcii PIC v priebehu predchádzajúcich 90 dní vykonala minimálne tri vzlety a pristátia ako veliteľ lietadla rovnakého typu,**

**Lety s ďalšími osobami na palube lietadla je zakázané vykonávať počas samostatných letov žiakov-pilotov výcviku.**





## **A.6 DOKUMENTÁCIA LIETADLA**

### **A.6.1 TECHNICKÁ DOKUMENTÁCIA**

Technický stav lietadiel používaných k výcviku je dokumentovaný v prehlásení o predletovej/medzi-letovej/poletovej prehliadke. Predletovú prehliadku môže vykonať iba technik údržby lietadiel alebo iná osoba ktorá je oprávnená vykonať kontrolu technickej dokumentácie lietadla za účelom preukázania, že lietadlo je spôsobilé pre vykonanie plánovaného letu.

#### **A.6.1.1 Predletová prehliadka**

Technik údržby lietadiel alebo osoba ktorá je oprávnená osoba vykonanie predletovej prehliadky je povinný ju pred letom vykonať a jej výsledok musí zaznamenať do prehlásenia o predletovej/medzi-letovej/poletovej prehliadke, kde svojim podpisom potvrdí, spolu s dátumom časom, kedy bola prehliadka dokončená, že lietadlo je spôsobilé na let.

#### **A.6.1.2 Prevzatie a odovzdanie lietadla**

Veliteľ lietadla, je povinný prevzatie lietadla potvrdiť podpisom v prehlásení o predletovej/medzi-letovej/poletovej prehliadky, čím akceptuje tech. stav lietadla a schváli pripravenosť lietadla pre plánovaný let (dostatočné množstvo pohonných hmôt, oleja atď.).

Originál prehlásenia o predletovej/medzi-letovej/poletovej prehliadky si veliteľ lietadla, zoberie so sebou na palubu lietadla, kópia zostáva u technika údržby. Po ukončení letu je veliteľ lietadla, povinný spoločne do originálu a kopije prehlásenia o predletovej/medzi-letovej/poletovej prehliadky potvrdiť prevádzkovú schopnosť lietadla počas vykonaného letu a v časti „Hlásenie závad“ zaznamenať nedostatky ktoré sa počas letu vyskytli a potvrdiť to svojim podpisom.

#### **A.6.1.3 Evidencia doby letu**

Veliteľ lietadla, je povinný bezprostredne po ukončení letu zaznamenať dobu letu do dokumentácie lietadla – lietadlovej knihy a potvrdiť to svojim podpisom .

*Poznámka: Všetky záznamy v technickej dokumentácii lietadla, je nutné vykonávať presne, čitateľne a v plnom rozsahu.*

### **A.6.2 DOKUMENTÁCIA NA PALUBE**

Pri každom lete lietadla DTO SNA musia byť na palube tieto doklady a dokumentácia:

Letiskový let:

- a) osvedčenie o zápise lietadla do Registra lietadiel Slovenskej republiky ,
- b) osvedčenie o letovej spôsobilosti,
- c) platné osvedčenie o overení letovej spôsobilosti,
- d) osvedčenie o hlukovej spôsobilosti lietadla, ak sa požaduje pre daný letún predpisom Annex 16, Volume I,
- e) povolenie na zriadenie a prevádzku palubnej rádiostanice,





- f) schválená letová príručka daného lietadla v aktuálnom znení,
- g) doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla,
- h) palubný denník alebo doklad, ktorý ho nahrádza,
- i) letové povolenie, (účasť na predletovej príprave so schváleným povolením na letový deň)
- j) platná letecká mapa ICAO 1:500 000 (okrem letov vetroňov na letiskovom okruhu),
- k) signály a frázy zakročujúceho lietadla a odpovede lietadla, proti ktorému sa zakročuje, požadovanými Vykonávacím Nariadením Komisie (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení,
- l) signálnymi kódmi zem-vzduch,
- m) prehlásenie o predletovej/medzi-letovej/poletovej prehliadke (originál),
- n) výpočet hmotnosti a vyváženia (originál).

*Poznámka: Doklady a dokumentácia nemusí byť na palube lietadla pri akrobatických letoch.*

Mimoletiskový let a prelet:

- a) doklady a dokumentácia uvedená v predchádzajúcom bode,
- b) podaný letový plán, ak je jeho podanie požadované alebo povolenie na let vydané DTO SNA a podpísané CFI (originál),
- c) platná letecká ICAO mapa 1:500 000 s aktuálnym zákresom plánovanej trate letu a pre každú ďalšiu trať, o ktorej možno predpokladať, že na ňu môže byť let odklonený,
- d) navigačná príprava a záznam.

### **A.6.3 DOKUMENTÁCIA ČLENOV POSÁDKY**

Každý člen posádky je povinný mať so sebou pri každom lete:

- a) platný preukaz žiaka alebo preukaz spôsobilosti s platnými kvalifikáciami, oprávnenia, osvedčenia, ktoré sú potrebné na výkon povinností alebo oprávnení,
- b) platný doklad s fotografiou, na preukázanie totožnosti držiteľa preukazu spôsobilosti (identifikačná karta, cestovný pas),
- c) platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. alebo 2. triedy,
- d) osvedčenie rádiotelefonistu leteckej pohyblivej služby.



## **A. 7 PREUKAZ, PRACOVNÁ KNÍŽKA A ZÁPISNÍK LETOV ŽIAKA**

### **7.1. PREUKAZ PILOTA-ŽIAKA**

Každému žiakovi zaradenému do výcvikového kurzu vydá DTO SNA „preukaz žiaka“. Platnosť preukazu je 24 mesiacov. Preukaz žiaka pre bezmotorové lietanie sa vydáva s dobou platnosti na 48 mesiacov.

Preukaz žiaka vydá DTO SNA na základe žiadosti CFI príslušnej LŠAK.

### **7.2 PRACOVNÁ KNÍŽKA ŽIAKA**

Letový inštruktor (FI) je zodpovedný za správne a pravdivé vyplňanie a aktualizovanie osobnej pracovnej knižky žiaka-pilota po vykonaní každého letu.

Záznamy o letovom výcviku v pracovnej knižke žiaka-pilota musia byť zaznamenané čo možno najskôr po ukončení letu a v zhode s údajmi Hlavnej knihy.

Letový inštruktor (FI) je povinný pravdivo zaznamenať všetky údaje týkajúce sa pozemnej prípravy a vykonaného letu alebo série letov – celkový čas letu, počet pristátí, prípadné metodické pokyny, hodnotenia a odporúčenia na pokračovanie v ďalších fázach výcviku. Pracovná knižka tiež obsahuje záznamy o absolvovaných preskúšaníach.

Záznam v pracovnej knižke žiaka musí byť totožný so záznamom v zápisníku letov pilota a v palubnom denníku, alebo technickom denníku lietadla.

CFI LŠAK zabezpečí aby pracovná knižka žiaka bola uložená vždy v priestoroch LŠAK počas celej doby výcviku.

### **7.3. ZÁPISNÍK LETOV PILOTA**

Každý pilot je povinný zaznamenávať údaje o letovom výcviku do zápisníka letov, ktorý musí mať predpísaný obsah a formu v súlade s AMC1 FCL.050.

Zápisník letov musí obsahovať evidenciu o letovej dobe a byť v zhode s údajmi Hlavnej knihy a pilot je povinný dopisovať tam lety u všetkých prevádzkovateľov čo možno najskôr po ukončení letu, najneskôr však k poslednému dňu daného mesiaca.

Žiak-pilot vykonáva záznamy o dobe letu počas letového výcviku do zápisníka letov podľa pokynov letového inštruktora (FI).

Záznam o vykonaných letoch musí obsahovať minimálne nasledujúce informácie:

- osobné údaje: meno a adresa pilota;
- pre každý let: - meno veliteľa lietadla;
  - dátum letu;
  - miesto a čas (v UTC) odletu a príletu;
  - triedu letúna SE alebo ME;
  - celkový čas letu;



**SLOVENSKÝ NÁRODNÝ AEROKLUB**  
**PRÍRUČKA**  
**Postupy výcviku a riadenia bezpečnosti**

01 NOV 2018

**DTO**  
Sekcia 7

---

- kumulovaný celkový čas letu;

- pre FSTD; - typ a číslo oprávnenia výcvikového zariadenia;
  - FSTD úloha;
  - dátum;
  - celkový čas úlohy;
  - kumulovaný celkový čas úlohy;
- údaje o funkcií pilota, (PIC, s inštruktorom, PICUS, FI, FE);
- prevádzkové podmienky, v prípade že ide o prevádzku v noci;



## **A.8 ZÁZNAMY O KVALIFIKÁCIACH PERSONÁLU DTO**

### **A.8.1 POSTUPY PRE VEDENIE ZÁZNAMOV O KVALIFIKÁCIACH**

Záznamy o kvalifikáciách odborného personálu DTO SNA vedie zodpovedný zástupca DTO SNA v osobných listoch personálu, ktoré obsahujú osobné údaje a kópie aktuálnych kvalifikácií

- a) vedúci výcviku (HT) DTO SNA a jeho zástupcovia,
- b) letových inštruktorov (FI) DTO SNA,
- c) inštruktorov teoretickej výučby (TKI) DTO SNA,

Osobný list personálu DTO obsahuje nasledovné údaje:

- Preukazy spôsobilosti pilota;
- Osvedčenia letového inštruktora, letového examinátora;
- Iné osvedčenia ktorých je pilot držiteľom;

Dokumentácia je uchovávaná v sídle DTO SNA.

Každý pilot zodpovedá za aktualizáciu jednotlivých údajov osobne.

### **A.8.2 AKTUÁLNOSŤ ZÁZNAMOV O KVALIFIKÁCIACH**

Všetci velitelia lietadiel, žiaci-piloti musia byť v priebehu výcviku držiteľmi platného preukazu žiaka alebo preukazu spôsobilosti a osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti preto sú povinní:

- a) zabezpečiť platnosť svojho Osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti,
- b) udržiavať v platnosti kvalifikácie a oprávnenia zapísané v preukaze spôsobilosti a v záznamníku letov,
- c) udržiavať v platnosti oprávnenie na jazykovú spôsobilosť zapísanú v preukaze spôsobilosti,
- d) udržiavať v platnosti (hodnotením odbornej spôsobilosti) kvalifikáciu na nočné lety VFR, pokiaľ kvalifikácia na nočné lety VFR nie je práve získavaná v DTO SNA,

Inštruktori FI a žiaci-piloti musia stratu alebo skončenie platnosti kvalifikácie, preukazu spôsobilosti alebo preukazu žiaka, osvedčenia zdravotnej spôsobilosti hlásiť vedúcemu výcviku (HT) DTO SNA alebo CFI príslušnej LŠAK, ktorý zabezpečia aktualizáciu ich osobnej dokumentácie.



## **A.9 UCHOVÁVANIE DOKUMENTÁCIE**

DTO SNA a LŠAK uchováva dokumentáciu z výcvikových letov a záznamy o výcviku tak, aby bola zaistená dostupnosť a dosledovateľnosť všetkých záznamov.

Záznamy sú vedené v papierovej alebo elektronickej forme, prípadne na oboch médiách.

Papierové uchovávanie dokumentácie z letov a záznamov o výcviku musia používať odolný materiál, ktorý je schopný odolať bežnej manipulácii a archivovaniu.

Digitálne uchovávanie dokumentácie z letov a záznamov o výcviku musí mať najmenej jeden záložný systém, ktorý musí byť aktualizovaný najneskôr do 24 hodín od vykonania akéhokoľvek nového záznamu. Uchovávanie dokumentácie z letov a záznamov o výcviku v elektronickej forme musí byť zabezpečené ochranou proti neoprávnenému pozmeňovaniu dát.

Zariadenia, ktoré sa používajú na zálohovanie dát, musia byť umiestnené v uzamykateľnom priestore.

Počas celej doby uchovania dokumentácie z letov a záznamov o výcviku musia byť splnené nasledujúce podmienky:

- a) dokumentácia z letov sa uchováva spôsobom, ktorým sa zabezpečí ich ochrana pred poškodením, pozmeňovaním a krádežou;
- b) musí byť zabezpečený jednoduchý prístup k dokumentom a musí byť umožnený prístup k detailom výcviku;
- c) musí byť zabezpečené, aby bolo možné zistiť všetky opravy a iné zmeny, ako aj pôvodný obsah pre všetkými ich zmenami a opravami;

### **A.9.1 POSTUPY PRE UCHOVÁVANIE DOKUMENTÁCIE Z LETOV**

Pokiaľ príslušný výcvikový program neurčuje ináč veliteľ lietadla je povinný uchovať letovú dokumentáciu z jednotlivých traťových letov po dobu minimálne 3 mesiacov. Dokumentácia ku každému letu obsahuje :

- povolenie k letu alebo letový plán (ak sa požaduje),
- predletovú prípravu ,
- meteorologické informácie,
- kontrolu hmotnosti a polohy ťažiska, výpočet dĺžky dráhy na vzlet a pristátie,
- záznam z letu (navigačný štítok),

V prípade výcvikového letu s inštruktorom je pilot vo výcviku povinný uchovávať letovú dokumentáciu aj keď nebol veliteľom.



### A.9.2 POSTUPY PRE OBEH A UCHOVÁVANIE VÝCVIKOVEJ DOKUMENTÁCIE

Postupy pre riadenie výcvikovej dokumentácie je popísané v jednotlivých schválených výcvikových programoch .

Pokiaľ príslušný výcvikový program neurčuje ináč, výcviková dokumentácia o vykonaných výcvikoch v DTO SNA obsahuje (ak je použiteľné):

- zaradenie a ukončenie výcviku,
- protokoly o plnení jednotlivých častí teoretického výcviku,
- kópiu preukazu a zdravotnej spôsobilosti žiaka
- pracovnú knižku žiaka,
- záznamy a hodnotenia FI o splnení požiadaviek letového výcviku (ak sú vydané),
- prihlášku na vykonanie skúšky, získanie PS, ...
- ostatné dokumenty súvisiace s priebehom výcviku.

Pokiaľ príslušný výcvikový program neurčuje ináč, obeh originálov výcvikovej dokumentácie v horeuvedenom rozsahu medzi DTO SNA a jednotlivými LŠAK je popísaná v prílohe č. 1

Za uchovanie originálov výcvikovej dokumentácie v horeuvedenom rozsahu po dobu najmenej 3 rokov od ukončenia výcviku je zodpovedný zodpovedný zástupca DTO SNA.

Prístup k jednotlivým originálom alebo kópiám záznamov o výcviku je regulovaný nasledovne:

- a) k vybraným záznamom vedúci výcviku (HT) a letový inštruktor (FI) DTO SNA,
- b) k svojim záznamom majú žiaci-piloti prístup len v prítomnosti letového inštruktora (FI)
- c) k všetkým záznamom musí byť umožnený orgánom štátneho odborného dozoru.

### A.9.3 DOBY UCHOVÁVANIA DOKUMENTÁCIE

V zmysle NK (EU) č. 1178/2011 je doba archivácie záznamov o výcviku najmenej 3 roky.

Názov dokumentu, záznamu	Doba uloženia (od ukončenia výcviku)
Osobné údaje žiaka – osobný list	3 roky
Záznam o teoretickej výučbe	3 roky
Záznamy o preskúšaníach – protokoly a vysvedčenia	3 roky
Záznam o letovom výcviku – „Pracovná knižka žiaka“	3 roky
Kópie príslušných strán zápisníka pilota kde sú záznamy o výcviku.	3 roky
Hlavná kniha motorového lietania	10 rokov
Hlavná kniha bezmotorového lietania	10 rokov
Hlavná kniha balónového lietania	10 rokov
Blok časomerača	3 mesiace
Povolenie na letový deň/program letov.	3 mesiace
Dokumentácia letových príprav žiakov-pilotov: a) povolenie na let (letový plán), program letov, b) navigačný záznam pilota, c) letové prípravy, výpočet hmotnosti a vyváženia, výkonu a iné	3 mesiace



## **A.10 BEZPEČNOSŤ**

Motto :

**Bezpečnosť je stav, v ktorom je riziko ujmy na zdraví osôb, alebo vznik hmotných škôd redukovaný, udržiavaný, alebo znižovaný na prijateľnú úroveň vďaka neustávajúcemu procesu identifikácie nebezpečenstva a riadenia rizika.**

### **A.10.1 VŠEOBECNE**

Systém riadenia bezpečnosti (SMS) – je systémový prístup k riadeniu bezpečnosti. SMS je zameraný na proaktívny prístup k identifikácii nebezpečenstiev a riadenie bezpečnostných rizík.

SMS je systém, ktorý zaisťuje bezpečnú prevádzku lietadiel pomocou účinného riadenia bezpečnostného rizika. Systém je zameraný na priebežné zvyšovanie bezpečnosti, zisťovanie a identifikáciu nebezpečenstva, zberom a analýzou bezpečnostných údajov a priebežným vyhodnocovaním bezpečnostných rizík. Systémom riadenia bezpečnosti chceme ovládať, alebo zmierňovať riziká skôr než vyústia k nehode, alebo než sa stanú príčinou nehody, alebo incidentu.

Hlavným cieľom systému je identifikácia rizík a ich včasné odstraňovanie. Nemá však za cieľ poukazovať na nedostatky a chyby jednotlivých pracovníkov.

**Systém je založený na nepretržitom zbere a analýze údajov, využívajúce proaktívnu a reaktívnu metódu sledovania známych bezpečnostných rizík a odhaľovanie novovznikajúcich bezpečnostných problémov.**

- **Systém bezpečnosti je základným prvkom v systéme riadenia DTO SNA**
- **Požiadavky bezpečnosti sa premietajú do všetkých rozhodnutí a činností DTO SNA**
- **Bezpečnostné požiadavky a očakávania účastníkov letovej prevádzky DTO SNA a ďalších partnerov sú naplnené**

#### **A.10.1.1 Politika a ciele riadenia bezpečnosti**

Bezpečnostná politika je prostriedkom, ktorými DTO SNA deklaruje svoj zámer zachovať a ak je to možné aj zlepšiť úroveň bezpečnosti v celom spektre činností a minimalizovať tým riziko mimoriadnej udalosti, alebo leteckej nehody

- Sme odhodlaní zabezpečiť letecké činnosti na najvyššej úrovni podľa našich "súčasných" znalostí a skúseností, ako aj dodržiavať platné normy a nariadenia;
- vynaložíme všetko úsilie v snahe dosiahnuť čo najvyššie bezpečnostné štandardy vykonávaných leteckých činností;
- zabezpečíme aby vysoký bezpečnostný štandard leteckých činností, bol záujmom všetkých účastníkov letových činností na všetkých úrovniach v rámci organizácie;
- vynaložíme náležité zdroje na presadzovanie bezpečnosti ako jedenej z hlavných povinností všetkých účastníkov leteckých činností a
- podporíme politiku ochrany informátorov správ o udalostiach a bezpečnostných rizikách, ktoré by inak neboli zistené.





Ciele politiky bezpečnosti nás zaväzujú :

- zlepšiť na najvyššiu úroveň bezpečnostné štandardy
- byť v súlade so všetkými platnými odbornými predpismi a nariadeniami
- zabezpečiť potrebné personálne, finančné a materiálne zdroje
- presadzovať bezpečnosť ako jednu z primárnych zodpovedností všetkých vedúcich
- nepostihovať nikoho za nahlásenie niečoho, čo by inak nebolo zistiteľné

### **A.10.2 PROGRAM RIADENIA BEZPEČNOSTI**

Program riadenia bezpečnosti je navrhnutý ako komplex procesov, ktorý zabezpečí identifikáciu a analýzu nebezpečenstva, pokiaľ ide o pravdepodobnosť a závažnosti jeho výskytu; posúdenie pokiaľ ide o znášanlivosť rizika a riadenie pokiaľ ide o zmiernenie rizík na prijateľnú úroveň.

**Program riadenia bezpečnostných rizík v sebe spája nasledujúce procesy a komponenty:**

- Systém bezpečnostných hlásení
- Identifikácia nebezpečenstva, hodnotenie rizík a procesy na zmiernenie rizík
- Riadenie zmien
- Neustále zlepšovanie

Na príslušných úrovniach riadenia bezpečnosti, ktoré majú právomoc rozhodovať, špecifikovať úroveň znášanlivosti identifikovaných rizík sa predpokladá plynulosť a kontinuita bezpečnostných procesov.

### **A.10.3. POVINNOSTI A ZODPOVEDNOSTI V SYSTÉME RIADENIA BEZPEČNOSTI**

#### **A.10.3.1 Organizačná schéma riadenia bezpečnosti**

Pozri Sekcia 2

#### **A.10.3.2 Povinnosti a zodpovednosti v riadení bezpečnosti**

**Vedúci výcviku (HT) zodpovedný za riadenie bezpečnosti :**

pôsobí ako kontaktné miesto a je zodpovedný za vývoj, správu a údržbu SMS a má nasledujúce povinnosti :

- identifikácie nebezpečenstiev
- analýza a riadenie rizík
- monitorovanie vykonávania opatrení prijatých na zmiernenie rizika
- predkladanie pravidelných správ o výkonnosti systému bezpečnosti prevádzky
- zabezpečenie vedenia dokumentácie týkajúcej sa riadenia bezpečnosti
- zabezpečenie školenia v oblasti riadenia bezpečnosti
- poskytovanie poradenstva v otázkach bezpečnosti
- zaistenie sledovania hlásení o vnútorných udalostiach





### **Bezpečnostný výbor (SRB)**

je vytvorený zo zodpovedného zástupcu, osoby zodpovednej za riadenia bezpečnosti, vedúceho výcviku.

Bezpečnostný výbor na najvyššej úrovni, rieši strategické otázky riadenia bezpečnosti a sleduje výkony v oblasti riadenia bezpečnosti s ohľadom na ciele bezpečnostnej politiky a monitoruje či všetky bezpečnostné opatrenia sú vykonané včas a či aplikovaný SMS je efektívny. Bezpečnostný výbor zabezpečuje, aby boli určené príslušné zdroje na dosiahnutie stanovenej bezpečnostnej výkonnosti.

### **Bezpečnostná akčná skupina (SAG)**

v podmienkach DTO SNA sa vytvára ad hoc, ak si to situácia vyžaduje rozhodnutím Bezpečnostného výboru a písomným poverením na konanie v jeho mene pri plnení úloh v riadení bezpečnosti.

Bezpečnostná akčná skupina sa obvykle skladá z osôb pôsobiacich v rizikovej prevádzkovej oblasti a sleduje prevádzkovú bezpečnosť, rieši zmiernenie identifikovaného rizika, hodnotí vplyv prevádzkových zmien na bezpečnosť a zaisťuje, že bezpečnostné opatrenia sa vykonajú v dohodnutých lehotách.

#### **A.10.3.3 Výcvik a školenie personálu**

Každý účastník leteckých činností DTO SNA je zodpovedný za prevádzkovú bezpečnosť. Dôležité je, aby všetci boli kompetentní a vedomí si svojej úlohy a povinností v oblasti bezpečnosti. Toto sa dosiahne prostredníctvom výcviku a školenia v oblasti bezpečnosti.

Vstupný aj pravidelný opakovací výcvik je stanovený podľa úrovne zodpovednosti v oblasti bezpečnosti a náplň výcviku je nasledovná:

- politika bezpečnosti
- organizácia, vlastná úloha v organizácii, zodpovednosti
- bezpečnostné úlohy a ciele
- hlásenie udalostí a nebezpečenstiev
- proces riadenia bezpečnostného rizika
- plán reakcie na núdzové situácie
- priebežné zdokonaľovanie výkonnosti v bezpečnosti
- sledovanie zhody

Vedenie DTO SNA taktiež zabezpečí, aby osoba zodpovedná za riadenie bezpečnosti absolvovala periodické školenie so zameraním na kritické oblasti činnosti organizácie v rámci bezpečnosti.

Bezpečnostné školenia personálu organizuje osoba zodpovedná za riadenie bezpečnosti a musia zahŕňať aj informáciu o hodnotení a stave bezpečnostných rizík, zmenách v procese riadenia rizika a ako môžu jednotlivci na všetkých úrovniach prispieť k zlepšeniu bezpečnosti. O školeniach a výcviku je vedený záznam v osobnej dokumentácii.

#### **A.10.4 RIADENIE BEZPEČNOSTNÝCH RIZÍK**

Systém riadenia bezpečnosti musí stanoviť také postupy, aby bola zabezpečená identifikácia rizík ich následná analýza (z hľadiska závažnosti a pravdepodobnosti udalosti), hodnotenie (z hľadiska znášanlivosti) a riadenie (z hľadiska zmiernovania) rizík na prijateľnú úroveň.



Nebezpečenstvo sú podmienky, veci, činnosti alebo udalosti s potenciálom spôsobiť zranenie osôb, poškodenie vybavenia a zariadení, materiálne straty alebo zníženie schopnosti vykonávať predpísané funkcie.

Riziko je kombinácia pravdepodobnosti výskytu a závažnosti akéhokoľvek identifikovaného nebezpečenstva.

Riadenie rizika definujeme ako vyhodnotenie a následné zmiernenie bezpečnostných rizík ako následkov nebezpečia, ktoré ohrozuje spôsobilosť organizácie, a to na úroveň takú nízku, ako je prakticky možné

Bezpečnostná kultúra( „just culture“)

Súbor trvalých hodnôt a postojov, vzťahujúcich sa k problematike bezpečnosti, ktorý je zdieľaný všetkými osobami a na každej úrovni organizácie čo vytvára prostredie v ktorom je personál podporovaný (alebo dokonca odmeňovaný) za ohlasovanie informácií vo vzťahu k bezpečnosti v rámci DTO a v tejto súvislosti na základe poskytnutých informácií nebude objektom akejkoľvek zaujatosti okrem prípadov úmyselného porušenia predpisov alebo keď došlo k zjavnému závažnému nezohľadneniu rizika alebo zásadnému pracovnému zlyhaniu spočívajúcemu v nevykonaní opatrení, ktoré sa za daných okolností jednoznačne mali vykonať, čím bola ohrozená bezpečnosť.

#### **A.10.4.1 Systém hlásení**

Bezpečnostné riziká môžu byť riadené ak je ich existencia známa. Systém bezpečnostných hlásení zachytáva a identifikuje základné nebezpečenstvá alebo stavy, ktoré majú potenciál ohroziť bezpečnosť prevádzky lietadiel.

**Bezpečnostné hlásenia sú reaktívne (z hľadiska kedy sa stala udalosť) alebo proaktívne (z hľadiska identifikácie rizikovej situácie) alebo prediktívne (z hľadiska predpovede, čo by sa mohlo stať v budúcnosti).**

Interné dobrovoľné bezpečnostné hlásenia všetkých prípadných nebezpečenstiev, ktoré nemusia byť nevyhnutne oznamované v rámci schémy povinných hlásení (Mandatory Occurrence Reporting MOR) alebo smernice Európskeho parlamentu a rady (ES) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o hlásení udalostí v civilnom letectve, ale sú dobre využiteľné v systéme riadenia bezpečnosti, by mali byť vedením aktívne podporované.

Všetci účastníci letovej prevádzky sa musia aktívne podieľať na systéme bezpečnostných hlásení. Udalosti sú rozdelené tak, aby sa zabezpečilo, že hlásenie relevantných rizík je vlastné všetkým zamestnancom a tiež aby aj iné osoby a organizácie ich mohli identifikovať.

##### **A.10.4.1.1 Povinné ohlasovanie**

Medzi povinné hlásenie sú v zmysle nariadenia EP a rady (EÚ) č. 376/2014 zaradené:

- a) udalosti súvisiace s prevádzkou lietadla,
- b) udalosti súvisiace s technickým stavom, údržbou a opravou lietadiel,
- c) udalosti súvisiace s leteckými navigačnými službami a zariadeniami,
- d) udalosti súvisiace s letiskami a pozemnými službami,



Pri nehode, incidente, alebo akejkol'vek horeuvedenej udalosti ohrozujúcej bezpečnosť je povinnosťou pilota - veliteľa lietadla, oznámiť Vedúcemu riadenia bezpečnosti skutočnosti ku ktorým došlo v čase, keď bol zodpovedný za let.

Oznámenie o udalosti ohrozujúcej bezpečnosť sa vykoná vyplnením formulára Hlásenie o bezpečnosti letu vid' príloha č. 2. Vyplnený formulár so všetkými potrebnými údajmi v hlásení, prípadne prílohou ak je súčasťou hlásenia ( napr fotografie, veci, dokumenty táto musí byť odovzdaná spoločne s hlásením) a podpisom ohlasovateľa musí byť bezodkladne po udalosti doručený Vedúcemu riadenia bezpečnosti a kópia založená v dokumentácii z letu.

V prípade, že pilot-veliteľ lietadla nie je schopný poskytnúť takéto oznámenie, táto povinnosť musí byť vykonaná ktorýmkoľvek iným členom posádky.

Osoba zodpovedná za riadenie bezpečnosti v spolupráci a zástupcom DTO SNA v prípadoch, že obsah hlásenia spĺňa náležitosti v zmysle Nariadenia vlády SR 661/2005 ohlasovanie udalosti v civilnom letectve je povinný zabezpečiť ohlásenie udalosti v rozsahu podľa formulára "Hlásenie o leteckej nehode alebo incidente" pozri príloha č.3 , bezodkladne najneskôr 72 hodín od udalosti ak tomu nebránia výnimočné okolnosti, pričom hlásenie musí obsahovať všetky podrobnosti známe v tom čase prípadné ďalšie údaje doplní do 14 dní. Hlásenie o udalosti v civilnom letectve sa zasiela priamo na Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Letecký a námorný vyšetrovací útvar.

Ak DTO SNA identifikuje skutočné alebo potenciálne riziko pre bezpečnosť civilného letectva ako výsledok svojej analýzy ohlasovanej udalosti alebo skupiny udalostí ohlásených v súlade s článkom 4 ods. 8 a článkom 5 ods. 6, nariadenia EP a rady (EÚ) č. 376/2014, postúpi Dopravnému úradu do 30 dní odo dňa ohlásenia udalosti ohlasovateľom:

- predbežné výsledky analýzy vykonanej v DTO SNA a
- všetky opatrenia, ktoré sa v DTO SNA majú prijať;

DTO SNA oznámi konečné výsledky analýzy podľa potreby hneď, ako budú dostupné, a v zásade najneskôr do troch mesiacov odo dňa ohlásenia udalosti.

#### **A.10.4.1.2 Nepovinné ohlasovanie**

Nepovinné hlásenia majú cieľ zhromažďovať:

- a) údaje o udalostiach, ktoré nemusí zachytiť systém povinného ohlasovania;
- b) iné informácie, ktoré súvisia s bezpečnosťou, a ktoré ohlasovateľ považuje za skutočné alebo ako možné potenciálne nebezpečenstvo ohrozujúce bezpečnosť letectva.
- c) Forma a postup nepovinného ohlasovania je totožný s povinným ohlasovaním

#### **A.10.4.1.3 Dôverný ohlasovací systém (DOS)**

DOS je používaný pri všetkých ostatných udalostiach, ktoré môžu priamo, alebo nepriamo ohroziť bezpečnosť letovej prevádzky, ako napríklad odchýlky od predpísaných postupov, zlyhanie ľudského faktora, alebo nedodržiavanie predpísaného odpočinku, majúceho za následok kumulovanie únavy .

V súlade s politikou „beztriestnosti“ („Just culture“) a taktiež na žiadosť autora sú podané hlásenia udržiavané v tajnosti. DOS nemá osobitný formulár, použiť však možno akýkoľvek spôsob ohlásenia je však potrebné označiť ho nadpisom „Dôverné hlásenie“.



Osoba zodpovedná za riadenie bezpečnosti ako jediná osoba s prístupom do schránky určenej na dôverné hlásenia zabezpečuje príslušný stupeň utajenia informácií a analýzu zistených nedostatkov a je zodpovedný za uskutočnenie príslušných opatrení a prípadné sprístupnenie častí ohlásenej udalosti.

#### A.10.4.1.4 Evidencia a spracovanie hlásení

Všetky hlásenia sú súčasťou systému riadenia bezpečnosti a slúžia tiež na monitorovanie zhody s príslušnými požiadavkami predpisov pri prevádzke lietadiel.

Osoba zodpovedná za riadenie bezpečnosti všetky prijaté hlásenia roztriedi, zaeviduje, analyzuje a zaradí do registra rizík, prípadne doplní nevyhnutné údaje. Touto povinnosťou môže poveriť po príslušnom zaškolení iného člena Bezpečnostného výboru;

DTO SNA je povinná overiť kvalitu dát obsiahnutých v hláseniach predovšetkým v týchto oblastiach:

- Chyby údajov pri vstupe;
- Úplnosť dát, najmä pri povinnom ohlasovaní;
- Použitie správnej ICAO taxonómie (systému triedenia) (ADREP)
- Konzistencia (nemennosť a nespochybniteľnosť) dát najmä čo sa týka prvotnej informácie (hlásenia) v porovnaní s výsledným hlásením uloženého v databáze DTO SNA.

#### A.10.4.2. Postupy identifikácie a riadenia rizík

Postup identifikácie rizika je formálny spôsob zhromažďovania, zaznamenávania, analýzy a činností vytvárajúcich spätnú väzbu o rizikách, ktoré majú vplyv na bezpečnosť. Identifikácia nebezpečenstva je trvalo pokračujúci proces, pri ktorom sa využívajú tieto zdroje:

- Údaje z povinných hlásení (Mandatory Occurrence Reporting MOR),
- Údaje z nepovinných a dobrovoľných hlásení zamestnancov,
- Údaje o predchádzajúcich nebezpečenstvách,
- Porady SM o bezpečnosti kde sa identifikujú možné riziká,
- Bezpečnostné informácie z externých zdrojov,

POSTUP	SPÔSOB REALIZÁCIE	ZODPOVEDNÝ
Identifikácia rizika	Podľa aktuálneho zdroja	Všetci
Informovanie SM	Vyplnenie hlásenia o nebezpečenstve a jeho doručenie SM	Všetci
Vyhodnotenie rizika	Určenie miery rizika vyhodnotením závažnosti a pravdepodobnosti pomocou <b>Matice znášanlivosti rizika</b> (pozri SMS.4.5)	SM
Určenie zmiernujúcich opatrení	Spracovanie navrhovaných opatrení a určenie termínu a zodpovednej osoby za ich vykonanie	SM
Informovanie SRB	Písomná správa	SM
Schválenie zmiernujúcich opatrení	Schválenie termínu a zodpovednej osoby na vykonanie opatrení na zmiernenie rizika	SRB
Monitoring realizácie	Interný audit plnenia harmonogramu realizácie opatrení	Zástupca DTO



Na tento účel slúži dokument „Analýza a riadenie bezpečnostného rizika“ vid' príloha č.4

#### A.10.4.3 Určenie pravdepodobnosti rizík

Pravdepodobnosť rizika sa určuje podľa nasledovnej tabuľky

PRAVDEPODOBNOŠŤ	DEFINÍCIA	HODNOTA
Časté	Dochádza k tomu často k takej udalosti už došlo nedávno (Freq $\geq$ 1x mesačne)	5
Občasné	Dochádza k tomu niekedy, ale už k takej udalosti v došlo (Freq $\geq$ 1x ročne)	4
Náhodné	Nedochádza k tomu často, ale už k takej udalosti už došlo v inej ATO v priebehu roka.	3
Málo pravdepodobné	Nie je známe, že k takej udalosti došlo v inej ATO v predchádzajúcom sledovanom období	2
Nepravdepodobné	Veľmi nepravdepodobné, že by k tomu došlo avšak možné	1

#### A.10.4.4. Určenie závažnosti rizík

Závažnosť rizika sa určuje podľa nasledovnej tabuľky

ZÁVAŽNOSŤ	ZDRAVOTNÁ SPÔSOBILOSŤ	BARIERA	HODNOTA
Katastrofálne	Viacere obete a nenahraditeľné finančné straty alebo škody voči tretím osobám	žiadna iná bezp.bariera	5
Nebezpečné	Obete alebo nenahraditeľné finančné straty alebo značné škody voči tretím osobám	žiadna alebo minimálna bezp.bariera	4
Závažné	Vážne zranenia alebo značné finančné straty alebo významné škody voči tretím osobám	žiadna alebo minimálna bezp.bariera	3
Málo významné	Ľahké zranenia alebo významné finančné straty alebo prípadné škody voči tretím osobám	viac bezp.barier kompenzujúce nehodu	2
Zanedbateľné	Menej závažné zranenia alebo finančné straty bez následkov u škôd voči tretím osobám	viac bezp.barier kompenzujúce nehodu	1



#### A.10.4.5 Klasifikácia znášanlivosti rizika

Keď bola definovaná závažnosť a možná pravdepodobnosť použije sa **matica** na určenie „**indexu bezpečnostného rizika**“, ,

Pravdepodobnosť rizika	Závažnosť rizika				
	ZANEDBATELNÉ	MÁLO VÝZNAMNÉ	ZÁVAŽNÉ	NEBEZPEČNÉ	KATASTROFICKÉ
ČASTÉ	5	10	15	20	25
OBČASNÉ	4	8	12	16	20
NÁHODNÉ	3	6	9	12	15
MÁLO PRAVDEPODOBNÉ	2	4	6	8	10
NEPRAVDEPODOBNÉ	1	2	3	4	5

Stanovená hodnota – **miera bezpečnostného rizika** ďalej umožňuje diferenciaciu tohto rizika na účely jeho ohodnotenia pre potreby určenia rozsahu vykonania opatrení na zmiernenie rizík.

Základné vyhodnotenie znášanlivosti rizika je definované v nasledujúcej tabuľke

MIERA RIZIKA	HODNOTENIE	POŽADOVANÁ AKCIA
<b>Neprijateľná miera rizika 15-25</b>	Riziko je príliš vysoké, aby prevádzka aj naďalej mohla v tomto režime fungovať	Zakázať/pozastaviť prevádzku Môže byť obnovená iba v prípade, že miera rizika sa vráti k prípustnej úrovni
<b>Prípustná miera rizika 5-14</b>	Riziko môže byť tolerované pre prevádzku, za predpokladu, že budú vykonané príslušné opatrenia na zmiernenie rizika	Prijímajú sa zmiernujúce opatrenia a monitoruje sa ich účinnosť v prevádzke
<b>Prijateľná miera rizika 1-4</b>	Riziko je prijateľné pre prevádzku, je považované za dostatočne kontrolované	V tomto prípade žiadne ďalšie opatrenia na zmiernenie rizika nie sú požadované

#### A.10.4.6. Zmiernenie rizika

Keď miera rizika spadá do oblasti neprijateľná alebo prípustná miera rizika, budú požadované zmiernujúce opatrenia na zníženie rizika čo najnižšie na úroveň, ako len je prakticky možné (ALARP)

Zmierňujúce opatrenia sú akcie alebo zmeny, napríklad zmeny prevádzkových postupov, vybavenia alebo infraštruktúry s cieľom znížiť buď/ súčasne závažnosť alebo/ aj pravdepodobnosť.





Postup na zníženie miery rizika možno rozdeliť do troch kategórií, pričom pre danú situáciu sa na zmiernujúce opatrenie aplikuje najvhodnejšie:

Vyvarovanie sa rizika - činnosť je zrušená alebo sa jej vyhneme, pretože bezpečnostné riziko prekračuje očakávaný prínos pri takto pokračujúcej činnosti, čím sa riziko úplne eliminuje

Obmedzenie rizika - frekvencia činnosti je znížená čím klesne pravdepodobnosť výskytu alebo sú prijaté opatrenia na zníženie rozsahu dôsledkov a tým závažnosti rizika

Vylúčenie rizika - vykonanie krokov na izolovanie vplyvu dôsledkov rizika alebo maximálne sa chrániť pred jeho opakovaním

Na základe návrhu osoby zodpovednej za riadenie bezpečnosti (SM) schváli bezpečnostná rada plán opatrení pre zmiernenie rizika, ktorý má majú nasledujúce priority :

- odstránenie následkov nebezpečenstva
- zníženie pravdepodobnosti výskytu
- zníženie závažnosti rizika

Plán zmiernujúcich opatrení, ktorý vymedzuje zodpovednosť, potrebu zdrojov a stanovuje termíny realizácie je schválený zodpovedným vedúcim. Vykonávací plán sa pravidelne prehodnocuje.

#### **A.10.5. REGISTER RIZÍK**

Všetky zistené bezpečnostné riziká, posúdenie týchto rizík a následné nadväznú činnosti musia byť jasne zdokumentované. Na tento účel je vytvorený dokument „Register rizík“ vid' príloha č.5 Osoba zodpovedná za riadenie bezpečnosti (SM) v registri rizík zaznamenáva každé zistené nebezpečenstvo, asociované riziko, výsledok hodnotenia rizík, pričom sa berú do úvahy všetky opatrenia na zmiernenie rizika vykonané na mieste, ďalšie opatrenia na zníženie rizika v prípade potreby aj opätovné posúdenie rizík a tiež ak opatrenia na zmiernenie už boli vykonané, posúdenie, či sa dosiahol požadovaný výsledok.

Register rizík je pracovný dokument a mal by byť pravidelne preskúmaný minimálne 1x ročne, obvykle pri každej schôdzi týkajúcej sa bezpečnosti.

#### **A.10.6. RIADENIE ZMIEN**

Prevádzkové zmeny pri leteckých činnostiach a výcviku majú často vplyv na úroveň bezpečnosti, ktorá sa v takýchto prípadoch obvykle mení. Preto je zavedený jednoduchý proces s cieľom pomôcť identifikovať potenciálne riziká a posúdiť bezpečnostné dopady akejkoľvek významnejšej zmeny.

Tieto zmeny zahŕňajú, napr. zavedenie nových predpisov a nariadení, zmeny vybavenia alebo rozsahu prevádzky, nové postupy alebo zmeny personálu. V takomto prípade sa uplatní nasledovný postup a existujúca dokumentácia pri riadení rizík.



**SLOVENSKÝ NÁRODNÝ AEROKLUB**  
**PRÍRUČKA**  
**Postupy výcviku a riadenia bezpečnosti**

01 NOV 2018

**DTO**  
**Sekcia 10**

POSTUP	SPÔSOB REALIZÁCIE	ZODPOVEDNÝ
Identifikácia zmeny	Podľa aktuálneho charakteru môže byť zmena <ul style="list-style-type: none"><li>- Personálna</li><li>- Postupov pri letovej činnosti a výcviku</li><li>- Zariadenia a vybavenia</li></ul>	Príslušný vedúci
Informovanie SM	Vyplnenie hlásenia o nebezpečnosti a doručenie SM	Ohlasovateľ zmeny
Vyhodnotenie rizika	Určenie miery rizika vyhodnotením závažnosti a pravdepodobnosti pomocou <b>Maticy znášanlivosti rizika</b>	SM
Určenie zmierňujúcich opatrení	Spracovanie návrhu zmierňujúcich opatrení, určenie termínu a zodpovednej osoby za ich vykonanie	SM
Informovanie SRB	Písomná správa a plán zmierňujúcich opatrení	SM
Schválenie zmierňujúcich opatrení	Schválenie termínu a zodpovednej osoby na vykonanie opatrení na zmiernenie rizika	Zástupca DTO
Monitoring realizácie	Interný audit plnenia harmonogramu realizácie opatrení	Zástupca DTO

#### **A.10.7. KONTROLA A MERANIE VÝKONNOSTI RIADENIA BEZPEČNOSTI**

Monitorovanie a meranie výkonu bezpečnosti je proces, pri ktorom sa výkony v oblasti bezpečnosti overujú v porovnaní s bezpečnostnou politikou a jej cieľmi.

Výkonnosť v oblasti bezpečnosti je definovaná ako úroveň dosiahnutej bezpečnosti oproti stanoveným cieľom v oblasti bezpečnosti a to za použitia špecifických ukazovateľov výkonnosti. Dosiahnuté výkony odrážajú schopnosť efektívne riadiť bezpečnostné riziká.

S ohľadom na aktuálny stav SMS Bezpečnostný výbor určuje kritériá k meraniu výkonnosti bezpečnosti tak, aby zabezpečil potrebnú úroveň prevádzkovej bezpečnosti a udržanie zhody SMS s požiadavkami príslušných predpisov.

Monitorovanie a meranie výkonnosti je vykonávané priebežne a hodnotené minimálne 1 x ročne. Akonáhle meranie výkonnosti potvrdí, že súlad so stanovenými požiadavkami výkonnosti bol dosiahnutý, Bezpečnostný výbor spoločnosti je povinný zaviesť nové ukazovatele vyššej úrovne, aby sa dosiahlo zlepšenie prevádzkovej bezpečnosti.

Najmenej jedenkrát ročne vykonáva vedúci sledovania zhody kontrolu funkčnosti riadenia bezpečnosti a jej súlad s platnou predpisovou základňou.

#### **A.10.8. BEZPEČNOSTNÁ KOMUNIKÁCIA**

Je dôležité, aby všetci účastníci letových činností boli oboznámení s informáciami týkajúcimi sa SMS a tiež akýchkoľvek bezpečnostnými požiadavkami týkajúcimi sa organizácie a vykonávania letovej činnosti, pričom informácie týkajúce sa riadenia bezpečnosti by mali byť prístupné alebo distribuované aj užívateľom a dodávateľom spolupracujúcim s SNA.

Osoba zodpovedná za riadenie bezpečnosti zodpovedá za efektívnu komunikáciu, ktorá zaisťuje, že všetci účastníci letových činností sú si plne vedomí svojich povinností v rámci SMS, vrátane potrebných informácií na zaistenie bezpečnosti vo vzťahu k analýzam nebezpečnosti a hodnoteniu identifikovaného rizika.





Všetci musia porozumieť, prečo sú prijaté konkrétne bezpečnostné opatrenia, a prečo sú v letovej činnosti zavedené alebo menené bezpečnostné postupy. Na komunikáciu sa využíva informačná výveska, porady a rozборы, kde sú prezentované informácie, akcie a postupy použité pre účely riadenia bezpečnostných rizík.

#### **A.10.9. VÝROČNÁ SPRÁVA O ČINNOSTI DTO SNA**

DTO SNA každoročne vypracuje výročnú správu o činnosti v zmysle ustanovenia DTO.GEN.270.

Výročná správa obsahuje informácie o:

- výcvikových aktivitách (počet žiakov vo výcviku, počet ukončených výcvikov, počet letových preskúšaní, počet teoretických preskúšaní, atď.),
- výcvikových zdrojoch (inštruktorský zbor, lietadlový park, atď.),
- bezpečnostnej výkonnosti (počet udalostí, ich analýza, zmierňujúce opatrenia, atď.)

Zástupca DTO po overení údajov uvedených vo výročnej správe túto správu zašle DÚ vždy ku koncu januára za uplynulý rok. Vzor výročnej správy je uvedený v prílohe č. 6



**P.0 PRÍLOHY**

- P.0.1 OBEH DOKLADOV**
- P.0.2 HLÁSENIE OHROZENIA BEZPEČNOSTI LETU**
- P.0.3 HLÁSENIE UDALOSTI V CL**
- P.0.4 ANALÝZA RIADENIE RIZÍK**
- P.0.5 REGISTER RIZÍK**
- P.0.6 VZOR VÝROČNEJ SPRÁVY**