



## Príručka postupov a riadenia bezpečnosti DTO

vydanie 1  
revízia 0







## Obsah

Zoznam skratiek.....	6
Definície.....	7
1. Základné informácie o DTO .....	8
1.1. Všeobecne o príručke postupov a riadení bezpečnosti .....	8
1.2. Riadené výťahy PPB .....	9
1.3. Spravovanie PPB a vykonávanie zmien v PPB.....	9
2. Organizačná štruktúra DTO .....	10
2.1. Hlavné úlohy zástupcu DTO .....	10
2.2. Zodpovednosti vedúceho výcvikov – HT.....	12
2.3. Inštruktor letového výcviku .....	12
2.4. Povinnosti žiakov .....	12
2.5. Disciplinárne opatrenia voči žiakom zaradeným do výcvikového kurzu .....	13
3. Organizácia letov .....	13
3.1. Plánovanie letov.....	13
3.2. Bezpečnosť v letovej prevádzke DTO.....	13
3.3. Predletová príprava (briefing).....	14
3.4. Schválenie samostatného letu žiaka .....	14
3.5. Osoby na palube lietadla počas výcviku .....	14
3.6. Veliteľ lietadla .....	14
3.7. Letiská používané na výcvik .....	15
3.8. Obmedzenia letového času.....	15
4. Záznamy a dokumentácia.....	15
4.1. Záznamy pilotov a žiakov .....	15
4.2. Záznamy personálu DTO .....	15
4.3. Záznamy žiakov vo výcvikovom kurze.....	16
4.4. Dokumentácia lietadla .....	16
4.5. Archivácia záznamov.....	17
5. Nehody a incidenty.....	18
6. Politika bezpečnosti.....	20
6.1. Incidenty a nehody.....	20
6.2. Posudzovanie a zmierňovanie rizík.....	21
7. Hlásenie udalostí .....	22
7.1. Povinné ohlasovanie .....	22
7.2. Nepovinné ohlasovanie.....	23
7.3. Zodpovednosti .....	23
7.4. Dôverný ohlasovací systém (DOS) .....	23



7.5	Politika beztretnosti („Just culture“)	23
8.	Výročná správa o činnosti DTO	24
	Zoznam formulárov	25



### Zoznam skratiek

AFIS	letisková letová informačná služba
AFM	letová príručka lietadla
AMC	prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu
ATC	riadenie letovej prevádzky
CBT	výučba pomocou počítača
CFIT	riadený let do terénu
CTAF	spoločná poradná prevádzková frekvencia
DOS	dôverný ohlasovací systém
DTO	výcviková organizácia na základe vyhlásenia
DÚ	Dopravný úrad
EP	Európsky parlament
ES	Európske spoločenstvo
EÚ	Európska únia
FI	letový inštruktor
ft	stopa
FSTD	výcvikové zariadenie na simuláciu letu
GNSS	Globálny Navigačný Satelitný Systém
GM	poradný materiál
HT	vedúci výcvikov
I	incident
LAPL	Preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel
LN	letecká nehoda
MEP	viacmotorový piestový
PIC	veliaci pilot
PICUS	veliaci pilot pod dohľadom
POH	letová príručka lietadla
RNP	rádio-navigačné prostriedky
PPB	príručka postupov a bezpečnosti
PPL	preukaz spôsobilosti pilota súkromných lietadiel
SEP	jednomotorový piestový
SMS	systém riadenia bezpečnosti
TEM	riadenie hrozieb a chýb
UPRT	predchádzanie nezvyklým polohám a nácvik opráv týchto polôh
VI	vážny incident
VPD	vzletová a pristávací dráha

## Definície

### Briefing (pozemná a predletová príprava,):

Príprava vykonaná FI, pilotom alebo pilotom- žiakom priamo pred letom, ktorá má obsahovať:

1. Technickú prípravu v zmysle letovej príručky (výkony a obmedzenia lietadla)
2. Prípravu letového cvičenia vykonanú FI pre žiaka pred vykonávaním letového cvičenia
3. Navigačnú prípravu a plánovanie letu, hmotnosť a vyváženie
4. Meteo briefing
5. Ďalšie doplnkové prípravy na konkrétny let.

**KCAS** **Knots Calibrated Airspeed (kalibrovaná vzdušná rýchlosť v uzloch)** 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** **Knots Indicated Airspeed (indikovaná vzdušná rýchlosť v uzloch)** je rýchlosť zobrazovaná na rýchloмери a je vyjadrená v uzloch.

**KTAS** **Knots True Airspeed (pravá vzdušná rýchlosť v uzloch)** je vzdušná rýchlosť vyjadrená v uzloch vzťahujúca sa na nenarušený vzduch čo je KCAS korigovaná výškou a teplotou.

**V<sub>A</sub>** **Obratová rýchlosť** je maximálna rýchlosť, pri ktorej možno použiť rýchle a plné výchylky riadenia.

**V<sub>FE</sub>** **Maximálna rýchlosť s vysunutými klapkami** je najvyššia prípustná rýchlosť s vysunutými vztlakovými klapkami .

**V<sub>NO</sub>** **Maximálna cestovná rýchlosť konštrukcie** je rýchlosť, ktorá sa smie prekročiť iba v kludnom ovzduší a so zvýšenou opatrnosťou.

**V<sub>NE</sub>** **Medzná rýchlosť** je rýchlosť, ktorá nesmie byť nikdy prekročená.

**V<sub>S</sub>** **Pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu** pri ktorej je lietadlo ešte riaditeľné.

**V<sub>0</sub>** **Pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu** pri ktorej je lietadlo riaditeľné v pristávacej konfigurácii a krajnej prednej centráži.

**V<sub>x</sub>** **Rýchlosť najlepšieho uhlu stúpania** je rýchlosť ktorá zaistí najväčší prírastok výšky na danej horizontálnej vzdialenosti.

**V<sub>y</sub>** **Rýchlosť najlepšej stúpavosti** je rýchlosť, ktorá prináša najväčší prírastok výšky za daný čas.



### 1. Základné informácie o DTO

#### 1.1. Všeobecne o príručke postupov a riadení bezpečnosti

Príručka postupov a bezpečnosti (ďalej len „PPB“) „výcvikovej organizácie na základe vyhlásenia“ (ďalej len „DTO“, alebo „letecká škola“) je spracovaná v súlade s požiadavkami nariadení Komisie (EÚ):

#### **NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/1119**

z 31. júla 2018, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1178/2011, pokiaľ ide o výcvikové organizácie na základe vyhlásenia

#### **NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1178/2011**

z 3. novembra 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 a poradenských materiálov (GM) v platnom znení.

#### **NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 965/2012**

(časť NCO) z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

**Prevádzka lietadiel DTO počas výcvikových letov sa riadi príslušnými ustanoveniami Prílohy VII.**

#### **VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 923/2012**

z 26. septembra 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.

**Piloti lietadiel DTO počas výcvikových letov sú povinní dodržiavať príslušné ustanovenia tohto nariadenia.**

#### **NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 376/2014**

z 3. apríla 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

Nariadenia Komisie (EÚ) sú k dispozícii v aktuálnom znení na stránke:

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=sk>

#### **POVINNOSŤ:**

**S informáciami obsiahnutými v PPB musí byť oboznámený personál leteckej školy a žiaci–piloti/žiadatelia o letecký výcvik (ďalej len „žiak“).**

Sú to najmä tieto oblasti:

- a) všeobecné postupy uplatňované v DTO;
- b) povinnosti a práva personálu DTO a žiakov;
- c) riadenie letovej bezpečnosti počas letového výcviku;



d) 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. Personál DTO je povinný poznať ustanovenia PPB v plnom rozsahu.

### **DOLEŽITÉ:**

**Personál DTO a žiaci dostanú k dispozícii aktuálne znenie PPB v elektronickej forme vo formáte „PDF“**

**O znalosti PPB vykoná zástupca DTO, alebo HT záznam do dokumentácie personálu/žiaka.**

### **1.2. Riadené výtlačky PPB**

PPB je vydaná v tlačenej forme v troch riadených origináloch podpísaných zástupcom DTO a HT.

Držitelia riadených originálov:

1. Dopravný úrad
2. zástupca DTO
3. HT DTO

### **1.3. Spravovanie PPB a vykonávanie zmien v PPB.**

PPB je základným dokumentom DTO, preto musí byť aktuálna a v súlade s požiadavkami predpisov.

Za riadenie PPB je v plnej miere zodpovedný zástupca DTO.

Zástupca DTO oznámi bez zbytočného odkladu Dopravnému úradu (ďalej len „DÚ“) 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;

Zástupca DTO **overí**, že informácie o zmene, ktoré sa majú doručiť DÚ sú v súlade s požiadavkami nariadení Komisie.

Informácie o zmenách sú zasielané na DÚ použitím formulára vyhlásenia DTO.

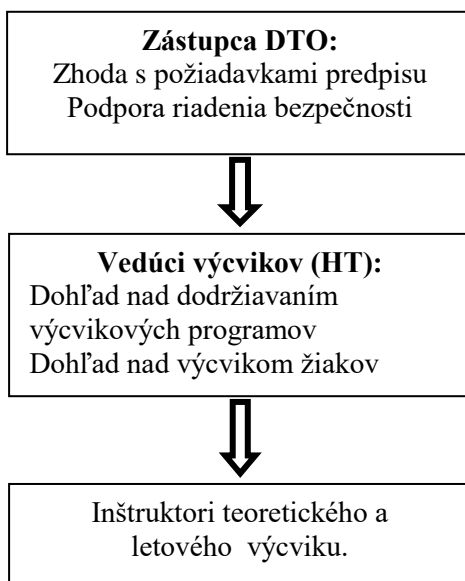
***Poznámka:** V prípade ak zmeny doručené na Dopravný úrad nie sú v súlade s požiadavkami nariadení Komisie, DÚ informuje DTO a bude požadovať nápravné opatrenia v zmysle ARA.DTO.110.*

## 2. Organizačná štruktúra DTO

Štruktúra DTO je vytvorená v zmysle DTO.GEN.210. Toto ustanovenie nariadenia umožňuje **kombinovať funkciu zástupcu DTO a HT do jednej osoby.**

HT je pre DÚ prijateľný len v prípade, ak voči HT neboli v posledných 3 rokoch uplatnené sankcie za porušenie leteckých predpisov, vrátane pozastavenia činnosti, kvalifikácie a iné.

**Organigram DTO:**



	<b>Zástupca DTO</b>	<b>HT</b>
Meno a priezvisko :	Stanislav Kováč	Martin Vajs
Dátum narodenia:	15.07.1967	12.06.1980
Druh preukazu spôsobilosti:	PPL (A), SPL	CPL (A)
Číslo preukazu spôsobilosti:	SVK FCL 02160110 SVK FLC 01160109	SVK FCL 03150112
Kvalifikácie zapísané v preukaze spôsobilosti:	SEP(L), FI (S)	SEPL(L), TMG, FI(A)
<b>Kontakty:</b>		
Telefón:	+421 903 615 311	+421 903 900 973
e-mail:	kovac@euroservis.sk	<a href="mailto:martin.vajs@gmail.com">martin.vajs@gmail.com</a>

### 2.1. Hlavné úlohy zástupcu DTO

- a) zabezpečenie súladu DTO a jej činností s príslušnými požiadavkami a jej vyhlásením.  
Náplň práce zástupcu DTO v oblasti sledovania zhody spočíva v nasledovnom:

- kontroluje a zabezpečuje aby činnosť organizácie bola v zhode s platnými predpisovými požiadavkami, ako aj všetkými dodatočnými požiadavkami stanovenými DTO;
  - zabezpečuje, aby činnosti v DTO boli vykonávané pod dohľadom príslušného vedúceho vo funkčnej oblasti (HT a inštruktori);
  - vykonáva pravidelné kontroly činnosti DTO;
  - spracúva návrh plánu nápravných opatrení alebo nápravné opatrenia k zisteniam počas jeho kontrol alebo kontrol vykonávaných DÚ;
  - overuje účinnosť zmien vyplývajúcich z návrhu nápravných opatrení k zisteniam identifikovaným v rámci sledovania zhody, alebo kontrol DÚ;
- b) vytvorenie a zavedenie politiky bezpečnosti zabezpečujúcej, že DTO vykonáva svoje činnosti bezpečne, zaručiť dodržiavanie tejto politiky bezpečnosti zo strany DTO a prijatie potrebných opatrení na dosiahnutie cieľov tejto politiky bezpečnosti, zavedenie vhodných opatrení na zaistenie dosiahnutia cieľov bezpečnostnej politiky organizácie;
- c) zaistenie dostatočných zdrojov (ľudských a finančných) potrebných na vykonávanie úloh a záväzkov uvedených v tejto časti a;
- d) aktívne podporovanie bezpečnosti v rámci DTO, napríklad formou osvetu a školení o bezpečnosti;
- e) vedie osobný list žiaka (*touto povinnosťou môže zástupca DTO poveriť HT*) (formulár č. 2);
- f) každoročne vypracovať výročnú správu DTO a doručiť ju na DÚ podľa kapitoly 8 (*touto povinnosťou môže zástupca DTO poveriť HT*) (formulár č. 10);

### **Okrem týchto osobných zodpovedností zástupca DTO zabezpečí:**

- a) aby každý žiak dostal prevádzkovú dokumentáciu DTO v aktuálnom znení;
- b) letovú príručku lietadla (AFM) alebo prevádzkovú príručku lietadla pre pilota (POH);
- c) kontrolné zoznamy pre normálne a núdzové postupy počas letu;
- d) študijné materiály pre kurz, do ktorého je žiak zaradený ak je nimi DTO vybavená;
- e) že žiadateľ musí byť držiteľom príslušného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, spolu s informáciou kto mu také osvedčenie vydá pred vykonaním prvého samostatného letu;
- f) informácie o personáli a spôsobe riadenia leteckej školy;
- g) aby žiadateľ poznal príslušné ustanovenia prevádzkovej dokumentácie leteckej školy;
- h) aby sa žiadateľ riadil ustanoveniami prevádzkovej dokumentácie leteckej školy;
- i) informácie o pláne a programe požadovaného výcviku;
- j) informácie o správnych poplatkoch a poplatkoch DTO;
- k) oznámenie o začatí výcviku DÚ (*formulár č. 9*);

**Uvedenú dokumentáciu žiak dostane v elektronickom formáte (PDF), okrem učebníc ktoré DTO môže žiakovi zapožičať.**

### 2.2. Zodpovednosti vedúceho výcvikov – HT

- a) zabezpečenie, aby boli poskytované výcviky v súlade s Častou FCL a v súlade s výcvikovými programami DTO;
- b) zabezpečenie vhodnej integrácie teoretickej výučby a letového výcviku a výcviku na FSTD;
- c) vykonáva kontrolu vstupných požiadaviek žiakov (*formulár č. 1*);
- d) vykonávanie dohľadu nad pokrokom jednotlivých žiakov vo výcviku;
- e) má právo a povinnosť zrušiť akýkoľvek let, ak to z hľadiska bezpečnosti považuje za potrebné;
- f) vykonávanie dohľad nad inštruktormi s obmedzením (FCL.910.FI);

### 2.3. Inštruktor letového výcviku

- a) musí byť držiteľom preukazu spôsobilosti a kvalifikačných kategórií požadovaných na poskytovanie daného výcviku;
- b) zodpovedá za teoretický a letový výcvik jemu pridelených žiakov, v súlade so schváleným výcvikovým programom;
- c) vykonáva kontrolu pripravenosti žiaka, alebo pilota vo výcviku pred vykonaním každého samostatného letu;
- d) vykonáva kontrolu pozemných príprav žiakov (briefingy) a navigačnej prípravy, pred navigačnými letmi;
- e) vykonáva predletový a poletový rozbor (briefing, debriefing) žiakov, prípadne jemu pridelených pilotov vo výcviku;
- f) v prípade zistenia závažných nedostatkov jednotlivých žiakov, alebo pilotov tieto bezodkladne konzultuje s HT;
- g) inštruktori s obmedzením (FCL.910.FI) využívajú svoje oprávnenie v súlade s týmto ustanovením. Táto skutočnosť je uvedená aj do osobného listu.
- h) inštruktori vykonávajúci výcvik sú povinní sledovať svoje obmedzenia času letu;

### 2.4. Povinnosti žiakov

Žiaci zaradení do výcvikového kurzu sú povinní:

- a) preštudovať dokumentáciu DTO v rozsahu a podľa pokynov zástupcu DTO, alebo HT;
- b) vedomostne sa pripravovať na výučbu teoretických vedomostí podľa pokynov inštruktora;
- c) vykonávať prípravy na letové cvičenia podľa pokynov inštruktora formou samoštúdia a domácich príprav;
- d) bez výhrady plniť pokyny a rady inštruktora, alebo HT na zaistenie bezpečnosti počas letového výcviku;
- e) dodržiavať dostatočný čas na odpočinok ako pred teoretickou výučbou tak aj pred letovými cvičeniami;
- f) za žiadnych okolností neužívať alkohol, alebo iné návykové látky vrátane nepovolených liekov ak žiak má vykonávať letový výcvik;
- g) hlásiť inštruktrovi ak je v danom letovom dni zo zdravotného hľadiska indisponovaný;
- h) byť dochvilný pri príchode na letisko s cieľom vykonávať letový výcvik;
- i) Žiaci zaradení do kurzu sú povinní dodržiavať všetky ustanovenia prevádzkovej dokumentácie DTO;

### 2.5. Disciplinárne opatrenia voči žiakom zaradeným do výcvikového kurzu

- a) ak žiak prejavuje nezodpovedný prístup ku svojim povinnostiam, alebo jeho správanie nie je v súlade so správaním aké sa požaduje od pilota, jeho výcvik môže byť pozastavený;
- b) výcvik žiaka môže byť ukončený ak žiak:
  - úmyselne poruší ustanovenia Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2018/1139, a jeho vykonávacích nariadení;
  - opakovane zlyhá pri dodržiavaní ustanovení prevádzkovej dokumentácie DTO;
  - úmyselne vykoná letové aktivity, ktoré majú za následok zníženie letovej bezpečnosti;
  - trvale vykazuje neprijateľný požadovaný pokrok počas kurzu;
  - nedodrží zásadu, že v žiadnom prípade nesmie byť pod vplyvom alkoholu alebo drog, na letisku s cieľom vykonávať letový výcvik.

Porušenie tejto povinnosti je dôvodom na prerušenie alebo ukončenie kurzu.

Zástupca DTO alebo HT sa môže rozhodnúť pre nasledovné opatrenia:

1. Formálne verbálne napomenutie, po ktorom môže nasledovať ukončenie kurzu;
2. Formálne písomné oznámenie žiakovi o porušení predpisu a o možnom ukončení kurzu;
3. Okamžité prerušenie, alebo ukončenie kurzu.

## 3. Organizácia letov

### 3.1. Plánovanie letov

Úlohou veliteľa lietadla je zabezpečiť aby plánovanie letu bolo v súlade s platnými predpismi, nariadeniami, postupmi DTO a so zásadami bezpečnosti. V prípade, že je veliteľom lietadla žiak vo výcviku, jemu pridelený inštruktor je zodpovedný za kontrolu a schválenie plánovaného letu.

Okrem kontroly letovej spôsobilosti lietadla, jeho komponentov a vybavenia, dôkladné plánovanie letu zahŕňa:

- príprava letového plánu s ohľadom na všetky aspekty ako minimálne bezpečné výšky, trať, predpovede počasia po trati, prevádzkové minimá letísk a použiteľnosť náhradných letísk, plánovanie paliva a oleja;
- hmotnosť a vyváženie;
- príslušnú predletovú prípravu;
- kontrola či bol proces odnámrazovania (ak je potrebný) vykonaný správne;
- ubezpečenie, že sú splnené všetky požiadavky DTO a platné prepisy;
- veliteľ lietadla sa musí presvedčiť, že sú na palube všetky požadované dokumenty, platné mapy, príletové a odletové mapy podľa potreby pre zamýšľaný let, pomôcky a informácie potrebné k zabezpečeniu letu na náhradné letiská;

### 3.2. Bezpečnosť v letovej prevádzke DTO

Bez ohľadu na to, že zástupca DTO má vrcholnú zodpovednosť za bezpečnosť, všetci zamestnanci majú osobnú zodpovednosť k bezpečnosti letu. Každý, kto objaví akýkoľvek faktor ovplyvňujúci bezpečnosť letu, alebo si želá prediskutovať akúkoľvek záležitosť ovplyvňujúcu bezpečnosť, by sa mal obrátiť na zástupcu DTO.



### Bezpečnostné vybavenie lietadiel

Všetci piloti musia byť preukázateľne oboznámení s obsluhou a použitím bezpečnostného vybavenia lietadiel používaných pri výcvikoch.

Veliteľ lietadla pred každým letom vykoná kontrolu bezpečnostného vybavenia lietadla a záznamov o jeho kontrole v takom rozsahu aby sa presvedčil, že jeho funkčnosť je preukázateľne overená.

### 3.3. Predletová príprava (briefing)

Pred začatím letu je veliteľ lietadla povinný oboznámiť sa so všetkými informáciami potrebnými na vykonanie zamýšľaného letu.

Predletová príprava na lety, ktoré sa vzdialia z blízkosti letiska, a na všetky lety podľa prístrojov musí zahŕňať dôkladné preštudovanie platných meteorologických správ a predpovedí, stanovenie potreby pohonných látok a určenie náhradného letiska.

### 3.4. Schválenie samostatného letu žiaka

Oprávnenie schváliť prvý samostatný let žiakovi vo výcviku má právo len inštruktor poverený HT, alebo HT.

Schválenie prvého samostatného letu a tým aj predletovej prípravy potvrdí inštruktor do zázpisníka letov pilota - žiaka, a do jeho záznamu o letovom výcviku (pracovnej knižky).

Schválenie samostatných letov v blízkosti letiska a tým aj predletovej prípravy potvrdí inštruktor do jeho záznamu o letovom výcviku (pracovnej knižky).

Schválenie samostatného navigačného letu potvrdí inštruktor svojím podpisom pred letom do záznamu o navigačnej príprave (navigačného štítku, navigačného záznamu) alebo do formulára letového plánu, ako dôkaz o kontrole správnosti a úplnosti navigačnej prípravy.

Letový plán **nemusí** byť podaný. **Kópia tohto dokladu musí byť na palube počas letu**, ako potvrdenie o oprávnení na vykonanie samostatného navigačného letu v zmysle FCL.020 nariadenia 1178/2011.

### 3.5. Osoby na palube lietadla počas výcviku

Pri samostatných letoch žiakov **nesmie** byť na palube prítomná žiadna iná osoba. Pri výcvikovom lete s inou osobou na palube smú byť vykonávané len také prvky pilotáže, ktoré neznížia bezpečnosť letu pod úroveň bežného letu s cestujúcim.

### 3.6. Veliteľ lietadla

(SERA.2010 a SERA.2015)

Veliteľ lietadla bez ohľadu na to, či riadi lietadlo sám, alebo nie, zodpovedá za prevádzku lietadla v súlade s nariadením **Komisie (EÚ) č. 923/2012** okrem prípadov, keď si okolnosti vynúti odchýlku od týchto pravidiel v záujme bezpečnosti.

Veliteľ lietadla má právo rozhodnúť s konečnou platnosťou o vykonaní letu.

Veliteľ lietadla priamo zodpovedá za bezpečnosť lietadla, cestujúcich a posádky.

**V prípade, ak lietadlo riadi žiak počas samostatného letu, je veliteľom lietadla.**

Veliteľ lietadla musí mať vedomosti o aktuálnej vnútroštátnej a medzinárodnej legislatíve a postupoch a byť oboznámený s aktuálnou verziou prevádzkovej dokumentácie DTO, najmä častí, ktoré sú dôležité pre vykonávanie jeho funkcie v DTO.

### 3.7. Letiská používané na výcvik

Letiská ktoré DTO využíva na výcvik musia byť schválené Dopravným úradom.

### 3.8. Obmedzenia letového času

Každý pilot vykonávajúci svoju činnosť v DTO či už ako letový inštruktor, alebo žiak, je povinný sledovať svoju dobu letu aby neporušil ustanovenia pod-časti FCL 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.

Prekročiť obmedzenia je možné len na základe súhlasu HT.

## 4. Záznamy a dokumentácia

### 4.1. Záznamy pilotov a žiakov

#### Pracovná knižka žiaka

Pracovná knižka žiaka slúži ako dokument o priebehu výcviku (*formulár č. 11*).

Letový inštruktor je povinný viesť pracovnú knižku žiaka, s ktorým vykonal let.

Inštruktor 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.

Inštruktor svojím podpisom potvrdzuje pravdivosť údajov.

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

Pracovná knižka je vedená v slovenskom jazyku (v prípade zahraničných študentov v anglickom jazyku).

#### Zápisník letov pilota (LogBook)

Zápisník letov slúži ako evidencia všetkých vykonaných letov a letových preskúšaní. Každý člen letového personálu je povinný viesť si svoj zápisník letov v súlade s ustanovením FCL.050 nariadenia 1178/2011. Záznamy v zápisníku letov by mali byť zapísané hneď ako je to možné po každom vykonanom lete.

### 4.2. Záznamy personálu DTO

DTO vedie a uchováva dokumentáciu personálu leteckej školy:

1. Osobný list inštruktora;
2. Preukazy spôsobilosti pilota;
3. Osvedčenia letového inštruktora, letového examinátora;
4. Iné osvedčenia ktorých je pilot držiteľom;
5. Osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti;
6. Certifikáty o školeniach a výcvikoch v rámci letectva;

Dokumentácia je uchovávaná v sídle DTO.

Každý pilot zodpovedá za aktualizáciu jednotlivých údajov osobne.

### 4.3. Záznamy žiakov vo výcvikovom kurze

#### Preukaz žiaka leteckého personálu

Každému žiakovi zaradenému do výcvikového kurzu vydá DTO „preukaz žiaka“. Platnosť preukazu je 24 mesiacov.

Preukaz žiaka vydá DTO na základe absolvovania teoretickej výučby v rozsahu najmenej 50 hodín.

DTO overí znalosti žiaka z letovej príručky lietadla na ktorom má byť výcvik vykonaný (*formulár č. 6*).

#### Požiadavky na zdravotnú spôsobilosť a minimálny vek

1. Pred zaradením žiaka –pilota do kurzu, HT musí informovať menovaného, že pred prvým samostatným letom musí byť držiteľom osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti 1. a lebo 2. triedy. DTO ale odporúča vykonať lekársku prehliadku už pri podaní žiadosti o registráciu do DTO s cieľom absolvovať výcvikový kurz.
2. Žiak – pilot pred prvým samostatným letom musí dovrieť najmenej:
  - 16 rokov v prípade letúnov, vrtuľníkov a vzducholodí;
  - 15 rokov v prípade vetroňov a balónov;
3. Žiadateľ o vydanie LAPL(A), PPL(A) alebo LAPL(H), PPL(H), musí mať najmenej 17 rokov;
4. Žiadateľ o vydanie LAPL(S), LAPL(B) musí mať najmenej 16 rokov;
5. V prípade žiadateľov, ktorý pred zaradením do výcvikového kurzu nedovrieť 18 rokov, je potrebný písomný súhlas zákonného zástupcu (*formulár č. 3*).

### 4.4. Dokumentácia lietadla

Pri každom lete musia byť na palube aktualizované dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ nie je stanovené inak.

Zoznam dokumentácie ktorý musí byť počas letu na palube lietadla je uvedený v nariadení Komisie (EU) č.965/2012.

#### Palubný denník/technický denník

1. Piloti sú povinní pred činnosťou súvisiacou s vykonaním letu (naštartovanie motora ...) overiť, že všetky úlohy údržby boli vykonané a lietadlo je spôsobilé na zamýšľaný let;
2. Dennú kontrolu (predletová prehliadka) lietadla môže vykonať len osoba s oprávnením na túto činnosť;
3. Pilot podpíše technický dokument kde deklaruje vykonanie predletovej prehliadky, stav paliva, oleja;



4. Po vykonaní letu je pilot zodpovedný za zaznamenanie letu do príslušnej dokumentácie lietadla čo najskôr;
5. V prípade zistenia poruchy pilot túto skutočnosť zaznamená do palubného denníka, alebo technického denníka;

### 4.5. Archivácia záznamov

#### Archivácia záznamov o výcviku

Údaje o vykonanom výcviku sú uchovávané po skončení kurzu najmenej po dobu 3 rokov od ukončenia kurzu.

- podrobnosti o pozemnom výcviku, letovom výcviku a výcviku simulácie letu poskytovanom jednotlivým žiakom;
- správy o pokroku študenta, záznamy inštruktorov;
- informácie o preukazoch spôsobilosti a súvisiacich kvalifikáciách a oprávneniach žiakov;

#### Archivácia technických záznamov

Údaje týkajúce sa záznamov lietadiel sú uchovávané najmenej po dobu 3 rokov.

Údaje lietadiel ktoré sú pre DTO prenajaté na výcvik sú uchovávané vo forme kópií po dobu 3 rokov pre účely kontrol a auditov DÚ.

## 5. Nehody a incidenty

### 5.1 Definície

#### Udalosť v letovej prevádzke

Výraz používaný pre označenie nebezpečných podmienok, vecí, činností alebo udalostí s potenciálom spôsobiť zranenie osôb, poškodenie vybavenia a zariadení, materiálne straty alebo zníženie schopnosti vykonávať predpísané funkcie.

#### Letecká nehoda

Letecká nehoda (LN) je udalosť, spojená s prevádzkou lietadla, ku ktorej došlo od doby, kedy ktorákoľvek osoba nastúpila na palubu lietadla s úmyslom vykonať let, až do doby, kedy všetky také osoby lietadlo opustili a pri ktorej:

- došlo k usmrteniu alebo vážnemu poškodeniu zdravia týchto osôb následkom priameho kontaktu s ktoroukoľvek časťou lietadla vrátane častí, ktoré sa od lietadla oddelili, alebo pôsobením prúdu plynov (vytvorených lietadlom) s výnimkou prípadov, kedy k poškodeniu zdravia alebo úmrtia došlo s prirodzených príčin, ak si ich spôsobila osoba sama, alebo boli spôsobené druhou osobou, alebo ak šlo o čierneho pasažiera, ukrývajúceho sa v miestach neprístupných cestujúcim a posádke;
- lietadlo bolo úplne zničené alebo poškodené tak, že jeho oprava nie je možná ani účelná, alebo lietadlo núdzovo pristálo na mieste odkiaľ nie je možné ani účelné ho vyslobodiť, prípadne odsunúť, bez ohľadu na rozsah poškodenia, alebo je lietadlo nezvestné;
- lietadlo dočasne stratilo spôsobilosť k letu v dôsledku poškodenia alebo poruchy, ktorá nepriaznivo ovplyvnila pevnosť konštrukcie, výkon alebo letové charakteristiky lietadla a by si vyžiadala obvykle väčšiu opravu alebo výmenu postihnutých častí. Výnimkou sú poruchy alebo poškodenia motorov, alebo jeho príslušenstva a krytov, ak sa poškodenie obmedzilo len na motor. Taktiež poškodenia obmedzené len na vrtule, rotorové listy vrtuľníkov, okrajové časti krídel, antény, pneumatiky, brzdy a aerodynamické kryty, malé vrypy, alebo prerazené diery v poťahu.

#### Vážny incident

Vážny incident (VI) je incident zahrňujúci okolnosti pri ktorých takmer došlo k leteckej nehode. Je to udalosť, ktorá ohrozila bezpečnosť letu, pri ktorej posádka lietadla alebo orgány riadenia letovej prevádzky sú prinútené k činnostiam, ktoré nie sú obsahom letovej úlohy, platného letového plánu alebo postupu pri riadení letovej prevádzky a/ alebo si vyžiada vykonanie neštandardných (núdzových) postupov, alebo predčasné ukončenie letu.

Časovo je VI vymedzený zhodne s leteckou nehodou. Rozdiel medzi LN a VI je len následku(och).

Typické príklady:

- zblíženia vyžadujúce si úhybný manéver na zabránenie zrážke alebo nebezpečnej situácii;
- situácia keď takmer došlo k CFIT (riadenému letu do terénu);
- prerušený vzlet na uzavretej alebo obsadenej VPD;
- pristátia alebo pokusy o pristátie na uzavretú alebo obsadenú VPD;
- chyby a následné nedodržanie predpísanej výkonnosti počas vzletu alebo počiatočného stúpania;



- požiar alebo dym v kabíne, v nákladových priestoroch alebo požiar motora, aj v prípadoch, že uvedené požiare sa podarilo uhasiť prostredníctvom hasiacich zariadení;
- štrukturálne závady lietadla alebo dezintegrácia motora neklasifikované ako LN;
- viacnásobné závady jedného alebo viacerých systémov vážne ovplyvňujúce riadenie lietadla;
- nespôsobilosť jedného z pilotov dokončiť let;
- nedostatočné množstvo paliva vyžadujúce si vyhlásenie stavu núdze;
- incidenty pri vzlete alebo pristáti majúce za následok nedobrovoľné opustenie VPD, pokiaľ nedošlo k LN;
- poruchy systémov, nebezpečné javy počasia, prevádzka lietadla mimo letovú obálku alebo iné poruchy ktoré by mohli obmedziť kontrolu nad lietadlom;

### Incident

Incidenty (I) sú udalosti zahrňujúce chybnú činnosť osôb alebo nesprávnu činnosť leteckých aj pozemných technických zariadení v letovej prevádzke, jej riadení a zabezpečovaní, ktorých dôsledky však spravidla nevyžadujú predčasné ukončenie letu alebo vykonávanie neštandardných (núdzových) postupov a došlo k nim od začiatku rolovania lietadla na vzlet do zastavenia na odbavovacej (manipulačnej) ploche po pristáti a pokiaľ neovplyvnili bezpečnosť letu do tej miery, že boli hodnotené ako vážny incident.

Medzi incidenty v letovej prevádzke sa zahrňujú aj nepredvídané prírodné javy (výboje statickej elektriny, strety s vtákmi apod.), pokiaľ neovplyvnili bezpečnosť letu do tej miery, že boli hodnotené ako VI alebo LN.

Za incidenty sa nepovažujú poruchy leteckej techniky zistené pri predpísanej a pravidelnej alebo nepravidelnej údržbe lietadla pozemným personálom a pri predletovej kontrole lietadla posádkou pred začiatkom rolovania na vzlet.

### Pozemný incident

Pozemný incident je incident, ku ktorému došlo mimo časového ohraničenia stanoveného pre LN v súvislosti s prípravou lietadla k letu, jeho obsluhou, ošetrovaním, údržbou, opravami alebo státím, ktorého dôsledkom je závažné poškodenie zdravia, alebo usmrtenie osoby, alebo poškodenie, prípadne zničenie lietadla.

### 6. Politika bezpečnosti

Politika bezpečnosti DTO je záväzkom zástupcu DTO. Vo svojej podstate musí bezpečnostná politika pokrývať tieto oblasti uvedené nižšie a musí pokrývať nasledovný postup:

#### a) Identifikácia nebezpečenstva

Zdroje možných nebezpečenstiev plynúce z letovej prevádzky DTO pochádzajú z nasledovných zdrojov:

##### Vonkajšie zdroje:

- i) Incidenty a nehody v registri DÚ a EASA;
- ii) Informácie a podnety z odborných zdrojov (časopisy, bulletiny, atď...);
- iii) Informácie o incidentoch od iných leteckých škôl (nimi vedená databáza potenciálnych nebezpečenstiev)

##### Vnútorne zdroje:

- i) Hlásenia od personálu DTO, pilotov a žiakov-pilotov;
- ii) Informácie od personálu DTO, postrehy vzniku možných nebezpečenstiev („proaktívne hlásenia“)
- iii) Analýzy možných nebezpečenstiev personálu DTO súvisiace s využívaným vzdušného priestoru na výcvik, poveternostnými podmienkami, využívaním priestoru na lietanie inými prevádzkovateľmi a ďalšie.

#### b) Analýza rizika

Postup na vykonanie analýzy nebezpečenstva, incidentu, nehody a stanovenie miery rizika je opísaný v kapitole 6.2.

#### c) Implementácia zmierňujúcich a nápravných opatrení a opätovná analýza rizika

- V prípade nebezpečenstiev DTO na základe miery rizika zavedie opatrenia na zamedzenie vzniku incidentu/nehody ktorá by mohla vzniknúť. Jedná sa o úpravu postupov v letovej činnosti, úpravu výcvikového programu a iné;
- V prípade vzniku incidentu alebo nehody, DTO čo najskôr vykoná prvú analýzu udalosti a okamžite stanoví a zavedie zmierňujúce opatrenia aby sa riziko obdobnej udalosti znížilo na najnižšiu možnú úroveň (ALARP – „as low as reasonably practicable“).
- Následne stanoví a zavedie nápravné opatrenia, ktoré by mali mať trvalý charakter a mali by zabezpečiť stabilnú a prijateľnú mieru letovej bezpečnosti. Uvedené by malo mať vplyv aj na zmenu výcvikových postupov DTO.

#### d) Monitorovanie a posúdenie vhodnosti a efektívnosti zmierňujúcich a nápravných opatrení, následná kontrola účinnosti opatrení, prípadne ich doplnenie/revízia.

Povinnosťou zástupcu DTO je monitorovanie vhodnosti a účinnosti vykonaných nápravných opatrení.

#### 6.1. Incidenty a nehody

Incidenty a nehody musia byť ohlásené v zmysle postupov Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 a Dopravného úradu (*formulár č. 12*).

##### Analýza – posúdenie rizika

- Nebezpečenstvá: DTO vykoná analýzu – posúdenie nebezpečenstiev v DTO.
- Incident/nehoda: DTO vykoná prvú analýzu incidentu/nehody a stanoví zmierňujúce opatrenia.

Po vykonaní odborného šetrenia **incidentu/nehody** DTO vykoná doplnenie/korekciu vlastnej analýzy a stanoví nápravné opatrenia.

### 6.2. Posudzovanie a zmierňovanie rizík

Pre vyhodnotenie známych rizík je potrebné tieto riziká klasifikovať z hľadiska pravdepodobnosti výskytu rizika a z hľadiska závažnosti daného rizika.

Pre klasifikáciu rizík z hľadiska pravdepodobnosti výskytu je použitá nasledovná tabuľka:

Pravdepodobnosť výskytu rizika		
pravdepodobnosť	výskyt	hodnota
častá	> 3x ročne	3
občasná	< 3x ročne	2
neppravdepodobná	nie je známe, že k takej udalosti došlo v organizácií, ale vyskytla sa už v histórií leteckej prevádzky	1

Pre klasifikáciu rizík z hľadiska závažnosti je použitá nasledovná tabuľka:

Závažnosť rizika			
závažnosť	význam	škody	hodnota
katastrofálna	totálna škoda na zariadení, alebo straty na životoch	lietadlo zničené, smrť posádky a osôb alebo personálu	3
závažná	Dôjde k redukcii bezpečnostných rezerv, vážny incident, zranenie	posádka a/alebo lietadlo sú v ohrození, porušenie predpisov, znížená schopnosť pokračovať vo výcviku alebo zníženie schopnosti vykonávať pracovnú činnosť	2
zanedbateľná	malé následky	riziko nie je závažné, ale je potrebné ho zaznamenať	1

Pre vyhodnotenie rizika je použité násobenie hodnôt pridelených danému riziku podľa vyššie uvedených tabuliek.

Riziká sú podľa ich vyhodnotenia rozdelené do 3 skupín nasledovne:

Skupina rizika	Požadovaná akcia v organizácií	Postup organizácie
neprijateľné 7 – 9	zastavenie činnosti	pokračovanie činnosti je možné <b>len po prijatí</b> zmierňujúcich opatrení
prijateľné 4 – 6	pokračovanie v činnosti s prijatím opatrení	je požadované vyhodnotenie rizika a prijatie zmierňujúcich opatrení.
akceptovateľné 1 – 3	pokračovanie v činnosti	je vhodné, aby bol personál oboznámený o tomto type rizika. Pokračovanie činnosti je možné bez prerušenia

Na základe vyhodnotenia rizika sú stanovené zmierňujúce opatrenia.

### Ciele zmiernujúcich opatrení sú:

1. Eliminovať a zmierniť dôsledky vzniknutého rizika
2. Znížiť pravdepodobnosť výskytu rizika
3. Znížiť závažnosť rizika

K stanovenému zmiernujúcemu opatreniu musí byť určený termín realizácie.

Termín realizácie musí byť stanovený na základe závažnosti vyhodnotenia rizika, nie však viac ako 3 mesiace.

Zástupca DTO vykoná záznam do zoznamu rizík a nebezpečenstiev, ktoré sa môžu počas letovej činnosti leteckej školy vyskytnúť. K uvedeným jednotlivým zápisom môže pripojiť aj mieru rizika vo vyjadrení: neprijateľné, prijateľné, akceptovateľné.

Tieto záznamy môžu mať ľubovoľnú formu a je na DTO akú zvolí.

Je odporúčané viesť tieto údaje v elektronickom formáte.

## 7. Hlásenie udalostí

Hlásenie udalostí v civilnom letectve sa vykonáva v zmysle príslušných ustanovení nariadenia európskeho parlamentu a rady (EÚ) č. **376/2014** z 3. apríla 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.

### 7.1. 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 akejkoľvek udalosti ohrozujúcej bezpečnosť je povinnosťou pilota, oznámiť zástupcovi DTO skutočnosti ku ktorým došlo v čase, keď bol zodpovedný za let. V prípade, že pilot-veliteľ lietadla nie je schopný poskytnúť takéto oznámenie, táto povinnosť musí byť vykonaná ktorýmkoľvek iným členom posádky.

Veliteľ lietadla v prípade incidentu, alebo nehody po pristáti vyplní formulár **Hlásenie o udalosti v civilnom letectve** (formulár č. 12). 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 zástupcovi DTO a kópia založená v dokumentácii z letu.

Zástupca DTO ohlásí udalosť najneskôr **do 72 hodín** od nadobudnutia vedomosti o udalosti, pokiaľ mu v tom nezabránia výnimočné okolnosti.

**7.1.1.** Ak organizácia DTO **identifikuje skutočné alebo potenciálne riziko** pre bezpečnosť civilného letectva ako výsledok svojej analýzy udalostí 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 hlásenia udalosti ohlasovateľom:

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

Organizácia oznámi konečné výsledky analýzy podľa potreby hneď, ako budú dostupné, ale v zásade najneskôr do **troch mesiacov** odo dňa ohlásenia udalosti.

### 7.2. Nepovinné ohlasovanie

Nepovinné hlásenia majú za 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 pre bezpečnosť letectva.
- c) Postup nepovinného ohlasovania je uvedený v 7.1.1.

Forma nepovinného ohlasovania nie je stanovená.

### 7.3 Zodpovednosti

1. Hlásenie udalostí v DTO zhromažďuje, spracováva a uchováva v záznamoch zástupca DTO.
2. Touto povinnosťou môže poveriť vedúceho výcvikov (HT);
3. DTO je povinná overiť kvalitu dát obsiahnutých v hlásení v týchto oblastiach:
  - a) Chyby údajov pri vstupe;
  - b) Úplnosť dát, najmä pri povinnom ohlasovaní;
  - c) Použitie správnej ICAO taxonómie (systému triedenia) (ADREP)
  - d) Konzistencia (nemennosť a nespochybniteľnosť) dát najmä čo sa týka prvej informácie (hlásenia) v porovnaní s výsledným hlásením uloženého v databáze DTO.

### 7.4 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 nedodržovanie predpísaného odpočinku, majúceho za následok kumulovanie únavy (patrí sem aj ignorovanie plánovaného odpočinku).

V súlade s „politikou beztretnosti“ („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“.

Zástupca DTO ako jediná osoba s prístupom do schránky určenej na dôverné hlásenia zabezpečuje príslušný stupeň utajenia informácií.

### 7.5 Politika beztretnosti („Just culture“)

Politika beztretnosti v DTO by mala jednotlivé osoby povzbudzovať na ohlasovanie informácií o bezpečnosti. Nemala by ich však oslobodzovať od ich bežných povinností.

Zamestnanci ani zmluvný personál by preto nemali byť v tejto súvislosti na základe informácií poskytnutých podľa tohto nariadenia objektom akejkolvek zaujatosti okrem

prípadov úmyselného porušenia predpisov alebo keď došlo k zjavnému, významnému a závažnému nezohľadneniu zjavného rizika a hlbokému pracovnému zlyhaniu spočívajúcemu v nevykonaní opatrení, ktoré sa za daných okolností jednoznačne mali vykonať, čím bola spôsobená predvídateľná škoda osobe alebo na majetku, alebo sa výrazne ohrozila úroveň bezpečnosti letectva.

### 8. Výročná správa o činnosti DTO

DTO každoročne vypracuje výročnú správu o činnosti DTO v zmysle ustanovenia DTO.GEN.270 (*formulár č. 10*).

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 najneskôr do 31. marca za predchádzajúci rok. Správa sa podáva na formulári č. 10.



### Zoznam formulárov

1. Formulár č.1 - Overenie vstupných požiadaviek do výcvikového kurzu
2. Formulár č.2 - Osobný list žiaka – pilota
3. Formulár č.3 - Súhlas zákonných zástupcov
4. Formulár č.4 - Záznam o účasti na výučbe teoretických vedomostí a záverečné preskúšanie z teoretických vedomostí žiaka – pilota v DTO
5. Formulár č.5 - Osvedčenie o absolvovaní kurzu teoretických vedomostí
6. Formulár č.6 - Záznam z overenia vedomostí z letovej príručky lietadla
7. Formulár č.7 - Osvedčenie o absolvovaní letového výcviku na získanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikačnej kategórie
8. Formulár č.8 - Správa z postupového letového preskúšania
9. Formulár č.9 - Oznámenie o začatí výcviku – VZOR
10. Formulár č.10 - Výročná správa o činnosti DTO – VZOR
11. Formulár č.11 - Záznam o letovom výcviku
  - a) verzia Formulár č.11.P – pre získanie preukazu PPL s kvalifikáciou SEP(L) alebo TMG
  - b) verzia Formulár č.11.LA – pre získanie preukazu LAPL s kvalifikáciou SEP(L) alebo TMG (30 hod. program)
  - c) verzia Formulár č.11.LB – pre získanie preukazu LAPL s kvalifikáciou SEP(L) alebo TMG (15 hod. program)
  - d) verzia Formulár č.11.CR – pre získanie alebo obnovu kvalifikácie SEP(L) alebo TMG, rozdielového a oboznamovacieho výcviku
  - e) verzia Formulár č.11.N – pre získanie oprávnenia na nočné lety VFR
  - f) verzia Formulár č.11.TMG – pre získanie kvalifikácie TMG pre držiteľov preukazov SPL alebo LAPL(S)
12. Formulár č.12 - Hlásenie o leteckej nehode alebo incidente