

# 6 VOJENSKÁ LETECKÁ LEGISLATÍVA – VOJENSKÝ

## PREDPIS O LIETANÍ

### 6.1 Ministerstvo obrany Slovenskej republiky

#### 6.1.1 Vzdušné sily Ozbrojených síl Slovenskej republiky

Komplexné štúdium problematiky vyžaduje poznatky aj z prostredia leteckej činnosti a prevádzky špecifického prevádzkovateľa v Slovenskej republike, Vzdušných síl Slovenskej republiky (VzS OS SR), ktoré sú súčasťou Ozbrojených síl Slovenskej republiky (OS SR).

Koordinácia a efektívne využitie vzdušného priestoru Slovenskej republiky sa opiera aj o zásady definované“ Vojenským predpisom o lietaní Let-1-1“.<sup>1</sup> Systematické a ucelené poznatky sú založené na aktuálnom vydaní vojenského predpisu a výkladový text rešpektuje stanovené zásady pre lietadlá vo vojenských službách. Podkladové materiály pre vysokoškolskú učebnicu boli spracované s podporou Veliteľstva VzS OS SR.

#### 6.1.2 Základné ustanovenia

Predpis upravuje postup pri organizovaní, riadení, vykonávaní a zabezpečovaní lietania lietadlami vo vojenských službách (ďalej len „vojenské lietadlo“) na území a vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky podľa pravidiel špeciálnej letovej prevádzky (Operational Air Traffic – OAT).

Na činnosť leteckej prevádzky vojenských lietadiel, ktorá sa vykonáva podľa pravidiel lietania platných pre civilné letectvo, sa vzťahujú predpisy Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky vydané Leteckou informačnou službou Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik.

Predpis implementuje štandardizačné dokumenty Severoatlantickej aliancie prijaté Slovenskou republikou (NATO STANAG).

---

<sup>1</sup> Kapitola učebnice spracovaná na základe Vojenského predpisu o lietaní Let-1-1, Bratislava: GŠ OS SR 2018, 2. vyd., prvá novela 2020, v spolupráci s Veliteľstvom VzS OS SR vo Zvolene, pre spoločné štúdium študentov LF TUKE – civilných študentov a kadetov AOS GMRŠ v Liptovskom Mikuláši.

### 6.1.3 Vybrané základné pojmy

Lietadlo je zariadenie schopné pohybu v atmosfére v dôsledku iných reakcií vzduchu, ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu. Predpis uvádza klasifikáciu typov vojenských lietadiel ozbrojených síl Slovenskej republiky (ďalej len „ozbrojených síl“) podľa určenia.

Let lietadla je pohyb lietadla vlastnou silou od začiatku rozjazdu pri vzlete do skončenia dojazdu po dosadnutí (po dosiahnutí nulovej rýchlosti alebo rýchlosti určenej na rolovanie); pri zvislom vzlete – od okamihu odpútania sa od terénu do opätovného dotyku s terénom pri pristávaní.

Lietanie je vykonávanie letov vo vymedzenom časovom úseku.

Letová prevádzka je prevádzka lietadiel počas letu alebo lietadiel pohybujúcich sa po prevádzkovej ploche letiska.

Letisko je územne vymedzená plocha trvalo alebo dočasne určená na vzlety a pristátia lietadiel a s tým súvisiace činnosti, na ktorej sú umiestnené letecké pozemné zariadenia a ďalšie objekty slúžiace leteckej prevádzke.

Stav núdze je stav neistoty, stav pohotovosti alebo stav tiesne.

Vojenské letectvo Slovenskej republiky (ďalej len „letectvo“) je súbor leteckých útvarov a jednotiek vzdušných síl, ktoré s využitím vojenských lietadiel plnia hlavné výcvikové úlohy.

Letový deň je deň určený veliteľom leteckého krídla na vykonávanie lietania.

Koncová riadená oblasť (Terminal Control Area – TMA) je riadená oblasť zriadená spravidla v mieste, kde sa zbiehajú trate letových prevádzkových služieb v blízkosti jedného alebo viacerých hlavných letísk.

Priestor vytvorený po predchádzajúcej koordinácii (Prior Coordinated Airspace – PCA) je časť vzdušného priestoru definovaných rozmerov určená pre lety OAT, v ktorom jednotlivé lety všeobecnej letovej prevádzky (General Air Traffic – GAT) majú povolenie letieť po iných než publikovaných ATS (Air Traffic Services – letová prevádzková služba) tratiach (tzv. lety „off-route“) iba po predchádzajúcej koordinácii iniciovanej riadiacim letovej prevádzky, ktorý riadi lety podľa pravidiel GAT, s vojenským riadiacim letovej prevádzky, ktorý riadi lety OAT. Priestor PCA nemusí byť publikovaný v Leteckej informačnej príručke Slovenskej republiky (Aeronautical Information Publication of the Slovak Republic – AIP SR). Priestor PCA sa môže vyhlásiť iba v riadenom vzdušnom priestore.

Prechodne rezervovaný priestor (Temporary Reserved Area – TRA) je vymedzený vzdušný priestor, normálne pod jurisdikciou jedného orgánu, na zvláštne účely prechodne

rezervovaný po vzájomnej dohode pre iný orgán, cez ktorý môže iná prevádzka na základe povolenia orgánov riadenia letovej prevádzky (Air Traffic Control – ATC) preletieť.

Letové povolenie je povolenie oprávňujúce veliteľa lietadla vykonať let alebo v lete pokračovať podľa podmienok určených stanovišťom riadenia letovej prevádzky. Pojem „letové povolenie“ sa spravidla skraca na pojem „povolenie“, ak sa použije v príslušných súvislostiach, pričom sa doplní označením časti letu, na ktorú sa letové povolenie vzťahuje (rolovanie, vzlet, odlet, trať, priblíženie, pristátie), napr. povolené rolovať, vzlet povolený.

Preukaz spôsobilosti oprávňuje jeho držiteľa na výkon funkcie v súlade s priznanými kvalifikáciami a doložkami. Vydáva ho a jeho platnosť stanovuje odbor štátnej správy vo vojenskom letectve Ministerstva obrany Slovenskej republiky (ďalej len „odbor štátnej správy vo vojenskom letectve“).

Letová prevádzková služba je všeobecný pojem, ktorý podľa okolností znamená letovú informačnú službu, pohotovostnú službu, letovú poradnú službu alebo službu riadenia letovej prevádzky (oblastnú službu riadenia, približovaciu službu riadenia alebo letiskovú službu riadenia).

Stanovište riadenia letovej prevádzky je všeobecný pojem, ktorý podľa okolností znamená oblastné stanovište riadenia, približovacie stanovište riadenia, letiskovú radiacu vežu alebo stanovište riadenia prepádov zo zeme (Ground-Controlled Interception – GCI) a ďalšie stacionárne a mobilné vojenské stanovištia riadenia letovej prevádzky zriadené na poskytovanie služby radarového riadenia bojového použitia, vrátane palubného systému vzdušnej výstrahy a riadenia (Airborne Warning and Control System – AWACS).

Stanovište GCI stacionárne alebo mobilné (ďalej len „stanovište GCI“) je stanovište riadenia prepádov zo zeme. Poskytuje službu radarového riadenia bojového použitia letovej prevádzke v určenom priestore.

Tango Scramble je kódové označenie pre vzlet lietadla z pohotovostného systému na plnenie úloh výcvikového letu.

Alpha Scramble je kódové označenie pre vzlet lietadla z pohotovostného systému na plnenie bojovej úlohy.

Romeo Scramble je kódové označenie pre vzlet lietadla z pohotovostného systému na previerku pripravenosti na plnenie bojovej úlohy protivzdušnej obrany, úloh pohotovostného systému a úloh spojených s pomocou lietadlám v stave núdze.

## 6.2 Využívanie vzdušného priestoru

### 6.2.1 Vzdušný priestor Slovenskej republiky

Vzdušný priestor Slovenskej republiky je vzdušný priestor nad územím Slovenskej republiky do výšky, v ktorej možno vykonávať leteckú prevádzku.

Vzdušný priestor Slovenskej republiky tvorí letová informačná oblasť (Flight Information Region – FIR), ktorej vodorovné hranice sú štátnymi hranicami Slovenskej republiky. Podľa rozsahu zodpovednosti za let a podľa rozsahu poskytovania ATS sa vzdušný priestor rozdeľuje na riadené a neriadené oblasti a klasifikuje sa triedami vzdušného priestoru (predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Letové prevádzkové služby (L 11) v znení neskorších predpisov).

Vymedzenie vzdušného priestoru stanovuje osobitný predpis (Predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Letecká informačná príručka Slovenskej republiky AIP SR).

### 6.2.2 Pravidlá a režim lietania

Ak nie je stanovené inak, lety a pohyb lietadiel po pohybovej ploche letiska sa vykonávajú podľa pravidiel stanovených v osobitnom predpise (Predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Pravidlá lietania (L 2), vykonávacie nariadenia komisie (EÚ) a nariadenia (ES).

Pravidlá lietania stanovené týmto predpisom upravujú lety vojenských lietadiel nad územím Slovenskej republiky. Lety vojenských lietadiel mimo územia Slovenskej republiky upravujú vtedy, ak ustanovenia tohto predpisu nie sú v rozpore s pravidlami lietania platnými v príslušnom štáte.

Veliteľ lietadla je pilot, ktorý zodpovedá za spôsobilosť posádky lietadla, za prípravu a bezpečné vykonanie letu. Za vykonanie letu zodpovedá v súlade s pravidlami lietania bez ohľadu na to, či lietadlo sám riadi. Výnimku tvoria prípady, keď posádka lietadla, ak si to vyžadujú okolnosti, spôsobí alebo pripustí odchýlku od pravidiel lietania pre zachovanie bezpečnosti letu. Za dodržiavanie týchto pravidiel pri skupinovom lete zodpovedá veliteľ skupiny lietadiel.

Veliteľ lietadla (skupiny lietadiel) je oprávnený rozhodnúť s konečnou platnosťou o vykonaní letu. Let môže výkonnému letcovi zakázať priamy nadriadený a pri zistení porušenia zásad prípravy výkonných letcov na let v súlade s interným predpisom aj orgán bezpečnosti letov (Vojenský predpis o bezpečnosti letov evid. zn. Let-1-5).

Let sa vykonáva tak, aby nebola ohrozená bezpečnosť cestujúcich a posádky lietadla, iných lietadiel, osôb a majetku na zemi a aby sa zabezpečila ochrana životného prostredia pred hlukom a emisiami zo znečisťujúcich látok z lietadiel.

Režim lietania je určený spôsob organizácie a vykonávania lietania vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky s cieľom:

- a) zaistiť bezpečnosť lietania,
- b) efektívne využívať vzdušný priestor,
- c) zabrániť narušeniu štátnej hranice Slovenskej republiky, ako aj zakázaných, nebezpečných a obmedzených priestorov,
- d) zabezpečiť plnenie leteckého výcviku, bojových a špeciálnych úloh,
- e) zabezpečiť kontrolu letov,
- f) znížiť negatívne vplyvy letovej prevádzky na životné prostredie.

Vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky sa pre vojenské lietadlá určuje:

- a) celkový režim lietania nad územím Slovenskej republiky,
- b) miestny režim lietania v riadenom okrsku (Control Zone – CTR) [vo vojenskom riadenom okrsku (Military Control Zone – MCTR)] a v TMA [vo vojenskej koncovej riadenej oblasti (Military TMA)] letísk a v TRA.

Celkový režim lietania sa určuje podľa tohto predpisu, smerníc na využívanie leteckých strelníc (vojenských výcvikových priestorov) a podľa súčinnostných dohôd civilných a vojenských stanovíšť riadenia letovej prevádzky.

Miestny režim lietania určuje veliteľ leteckého krídla v letiskovom poriadku a vo Vojenskej leteckej informačnej príručke (VLIP).

Plánovanie letov vojenských lietadiel sa nevzťahuje na:

- a) pohotovostné lietadlá pohotovostného systému ozbrojených síl Slovenskej republiky,
- b) lietadlá leteckej pátracej a záchranej služby.

Posádka vojenského lietadla, ktorá vzlietne bez letového plánu, okrem stanovených letov, alebo iným spôsobom naruší režim lietania, je navedená na trať letu alebo privedená na pristátie na najbližšie vhodné letisko podľa povelov príslušníkov riadenia letovej prevádzky (pohotovostného lietadla).

Plány letov sa podávajú na ohlasovni letových prevádzkových služieb v určenej forme. Ak je let vojenského lietadla vykonaný podľa postupov Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (International Civil Aviation Organization – ICAO) a riadia ho civilné letové prevádzkové služby, plány letov sa podávajú podľa osobitného predpisu (predpisu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Postupy leteckých navigačných služieb. Manažment letovej prevádzky (L 4444). Veliteľ lietadla oznamuje takýto let vojenskej časti letových prevádzkových služieb.

Pripravenosť vojenského letiska určeného na pristátie a pripravenosť náhradného vojenského letiska obsahuje:

- a) spôsobilosť príslušníkov riadenia letovej prevádzky riadiť prilet a odlet lietadla,
- b) spôsobilosť VPD,
- c) meteorologické zabezpečenie,
- d) vyžiadajú logistickú podporu.

Za pripravenosť vojenského letiska určeného na pristátie zodpovedá veliteľ leteckého krídla. Pohotovosť vojenského letiska na prijatie lietadiel potvrdzuje procedurálny riadiaci letovej prevádzky na stanovišti VEŽA (Planner Controller Aerodrome Control Tower – PC TWR na základe vyžiadania stanovišťom VEŽA iného letiska. Nespôsobilosť vojenského letiska PC TWR ihneď oznamuje stredisku riadenia operácií vzdušných síl (ďalej len „stredisko riadenia operácií“).

Informáciu o očakávanej nespôsobilosti náhradného vojenského letiska podáva PC TWR stanovištiam VEŽA, ktoré majú potvrdenú pohotovosť náhradného vojenského letiska na prijatie lietadiel, a to 30 minút pred predpokladaným zhoršením poveternostných podmienok neumožňujúcich bezpečné pristátie lietadiel.

Na zabezpečenie priletu lietadla sa aktivujú kanály spojenia stanovišť riadenia letovej prevádzky a v potrebnom rozsahu letecké pozemné informačné systémy letiska.

Na zabezpečenie vzletu alebo pristátia lietadla sa na stanovištiach riadenia letovej prevádzky aktivujú letecké pozemné informačné systémy podľa konkrétnych poveternostných podmienok.

Letecké pozemné informačné systémy sa zapínajú 30 minút pred vypočítaným časom priletu lietadla, alebo ihneď na vyžiadanie príslušníkov riadenia letovej prevádzky (posádky prilietavajúceho lietadla).

Veliteľ vzdušných síl povoľuje vstup na palubu cvičného prúdového a bojového stíhacieho lietadla s dvojitém riadením a vykonanie letu vo funkcii pozorovateľa na plnenie úloh výcviku týmto osobám so slovenskou a cudzou štátnou príslušnosťou:

- a) pilotovi na výcvik v navigácii a vzdušnom prieskume,
- b) predsunutému leteckému navádzačovi (Joint Terminal Attack Controller – JTAC) na výcvik v priamej leteckej podpore,
- c) príslušníkovi vojenskej služby riadenia letovej prevádzky (letiskovej služby riadenia, približovacej služby riadenia, oblastnej služby riadenia a služby radarového riadenia bojového použitia) na výcvik v príslušných postupoch riadenia letovej prevádzky,
- d) pilotovi stíhacieho lietadla členských štátov NATO počas medzinárodných cvičení na výcvik v taktike vzdušných bojov.

Veliteľ vzdušných síl povolí let podľa odseku 14, ak pozorovateľ úspešne absolvoval nácvik núdzového opustenia lietadla, nácvik v kabíne lietadla a ambulantnú lekársku prehliadku. Podrobnosti o rozsahu a spôsobe ambulantnej lekárskej prehliadky stanoví veliteľ vzdušných síl.

Lety leteckej pátracej a záchranej služby do štátov, s ktorými je uzatvorená príslušná medzinárodná zmluva, povoľuje náčelník zmeny strediska riadenia operácií.

Letová činnosť v identifikačnom pásme je zakázaná okrem:

- a) letov lietadiel pohotovostného systému vzdušných síl ozbrojených síl Slovenskej republiky,
- b) letov na záchranu ľudského života a letov v rámci leteckej pátracej a záchranej služby,
- c) prieskumných a špeciálnych letov, pri ktorých posádky lietadiel plnia úlohy podľa nariadenia náčelníka generálneho štábu,
- d) letov povolených veliteľom vzdušných síl,
- e) letov na letiskách, kde vstup do identifikačného pásma je povolený na základe medzinárodnej zmluvy so susedným štátom,
- f) letov súvisiacich s plnením záväzkov Slovenskej republiky v oblasti kontroly zbrojenia a odzbrojenia a opatrení na budovanie dôvery a bezpečnosti v Európe.

Posádka lietadla, proti ktorému sa zakročuje, plní povely príslušníkov riadenia letovej prevádzky a signály pohotovostného lietadla. Signály a odpovede pohotovostného lietadla a lietadla, proti ktorému sa zakročuje, sú uvedené v prílohe k tomuto predpisu. Pri zakročovaní proti civilnému lietadlu pohotovostné lietadlo a veliteľ civilného lietadla dodržiavajú zásady, pravidlá a postupy uvedené v osobitnom predpise (Hlava 3 bod 3.8 dodatok 2 a doložka A

predpisu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Pravidlá lietania (L 2).

Vojenské lietadlo má poznávaciu značku (výsostný znak, registračné číslo). Let vojenského lietadla bez poznávacej značky nie je povolený.

Náčelník zmeny strediska riadenia a uvedomovania (Master Controller of the Control and Reporting Center – MC CRC) môže pri letovej činnosti obmedziť alebo zakázať akúkoľvek činnosť vojenských lietadiel.

Po vydaní povolenia na priblíženie a po začatí klesania na pristátie sa môže vertikálna poloha lietadiel nad prevodnou hladinou vyjadrovať nadmorskou výškou za predpokladu, že nie je hlásený ani sa neočakáva horizontálny let nad prevodnou nadmorskou výškou.

Ak posádka lietadla vykonáva vzlet alebo priblíženie na pristátie používajúc tlak vzduchu redukovaný na hladinu mora (QNH), vertikálna poloha lietadla sa vyjadruje v nadmorskej výške.

Po vzlete sa barometrický výškomer prestavuje z tlaku QNH (QFE) na tlak 1013,25 hPa v prevodnej výške.

Pred začiatkom pristávacieho manévru sa barometrický výškomer prestavuje z tlaku 1013,25 hPa na tlak QNH na letisku pristátia v prevodnej hladine spravidla vo vodorovnom lete.

Lety vojenských lietadiel sa rozdeľujú podľa určenia, priestoru, počtu lietadiel, ktoré plnia spoločnú letovú úlohu, podľa pravidiel lietania, meteorologických podmienok, denného času, výšky letu a pravidiel a postupov, podľa ktorých sa vykonávajú.

Podľa určenia sa lety rozdeľujú na:

- a) výcvikové,
- b) bojové,
- c) prepravné,
- d) špeciálne.

Výcvikový let je zameraný na výcvik a zdokonaľovanie sa členov posádok lietadiel v pilotáži, navigácii, bojovom použití a v letecko-taktickej príprave. Let z pohotovostného systému s kódovým označením Tango Scramble a Romeo Scramble je výcvikový let.

Bojový let je zameraný na plnenie bojovej úlohy.

K bojovým letom patrí let:

- a) na plnenie úloh z pohotovostného systému s kódovým označením Alpha Scramble,



- b) na plnenie úloh leteckej pátracej a záchranej služby,
- c) na plnenie úloh pri záchranných prácach počas povodní, požiarov, pri ekologických haváriách a iných mimoriadnych udalostiach (Dohoda medzi Ministerstvom obrany Slovenskej republiky a Ministerstvom vnútra Slovenskej republiky o koordinácii síl a prostriedkov v pôsobnosti Ministerstva obrany Slovenskej republiky a Ministerstva vnútra Slovenskej republiky určených na zásah pri mimoriadnych situáciách),
- d) vykonávaný v rámci plnenia úloh pri vyslaní ozbrojených síl Slovenskej republiky (ďalej len „ozbrojené sily“) mimo územia Slovenskej republiky pod velením štruktúr NATO, EÚ, OBSE a OSN,
- e) na prepravu osôb, materiálu a zvierat do krízových oblastí a oblastí riadenia činnosti a zabezpečenia ozbrojených síl, ktoré plnia úlohy mimo územia Slovenskej republiky, a späť a let v týchto oblastiach,
- f) nad vlastným alebo cudzím územím alebo nad neutrálnymi vodami na útočnú alebo obrannú činnosť,
- g) technický prelet lietadla,
- h) iný let, ktorý nie je uvedený v programoch letovej prípravy na jednotlivých typoch lietadiel.

Podľa priestoru sa lety rozdeľujú na:

- a) miestne,
- b) oblastné,
- c) medzinárodné.

Miestny let je let v CTR a v TMA. Oblastný let je let v rámci hraníc letovej informačnej oblasti. Medzinárodný let je let, v rámci ktorého lietadlo preletí štátnu hranicu Slovenskej republiky v priestore určenom na prelet štátnej hranice.

Podľa počtu lietadiel, ktoré plnia spoločnú úlohu, sa lety rozdeľujú na:

- a) jednotlivé,
- b) skupinové.

Skupinový let je let dvoch a viacerých lietadiel v spoločnom tvare (bojovej zostave) pod velením jedného veliteľa lietadla.

Podľa pravidiel lietania sa lety rozdeľujú na:

- a) lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti (Visual Flight Rules – VFR),
- b) lety podľa pravidiel letu podľa prístrojov (Instrument Flight Rules – IFR).

Podľa meteorologických podmienok sa lety rozdeľujú na:

- a) lety za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (Visual Meteorological Conditions – VMC),
- b) lety za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov (Instrument Meteorological Conditions – IMC).

Podľa denného času sa lety rozdeľujú na:

- a) denné,
- b) nočné,
- c) zmiešané.

Denný let sa vykonáva v čase medzi východom a západom slnka. Nočný let sa vykonáva v čase medzi západom a východom slnka. Zmiešaný let sa vykonáva v čase, keď medzi vzletom a pristátím príde k prechodu od denného letu na nočný let alebo naopak.

Podľa výšky sa lety rozdeľujú na:

- a) lety v prízemnej výške – od zeme (Ground – GND) do 300 m [1 000 stôp (Foot, Feet – ft)] nad úrovňou zeme (About Ground Level – AGL),
- b) lety v malej výške – nad 300 m (1 000 ft) AGL do 1 500 m (5 000 ft) nad strednou hladinou mora (Mean Sea Level – MSL),
- c) lety v strednej výške – nad 1 500 m (5 000 ft) MSL do 6 250 m v štandardnej atmosfére (Standard – STD), letová hladina (Flight Level – FL) 205,
- d) lety vo veľkej výške – nad 6 250 m STD (FL 205) do 12 500 m STD (FL 410),
- e) lety v stratosfére – nad 12 500 m STD (FL 410).

Podľa pravidiel a postupov, podľa ktorých sa lety vykonávajú, sa rozdeľujú na:

- a) lety všeobecnej letovej prevádzky (lety GAT),
- b) lety špeciálnej letovej prevádzky (lety OAT).

Let GAT sa vykonáva podľa pravidiel ICAO, let OAT sa nevykonáva podľa pravidiel ICAO.

Vertikálne alebo horizontálne rozstupy sa zabezpečujú:

- a) medzi všetkými letmi vo vzdušnom priestore triedy B,
- b) medzi letmi IFR vo vzdušnom priestore triedy C, D a E,
- c) medzi letmi IFR a letmi VFR vo vzdušnom priestore triedy C,
- d) medzi letmi IFR a zvláštnymi letmi VFR v riadenom okrsku letiska, medzi zvláštnymi letmi VFR navzájom.

Pri zabezpečovaní rozstupov medzi lietadlami sa uplatňujú pravidlá uvedené v osobitnom predpise (predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Postupy leteckých navigačných služieb. Manažment letovej prevádzky (L 4444).

Radarový rozstup medzi lietadlami sa zisťuje podľa vzájomného rozstupu značiek radarových polôh lietadiel (symbolov radarovej polohy lietadla, odrazov primárneho prehľadového radaru). Značky radarových polôh lietadiel sa môžu dotýkať alebo prekrývať iba v prípadoch, keď je medzi sledovanými lietadlami zaistený vertikálny rozstup, alebo keď sú rozstupy zabezpečené vizuálne posádkami lietadiel pri plnení úloh bojového použitia, skupinovej zlietanosti a letov VFR bez ohľadu na typ zobrazených značiek radarových polôh a na uplatňované minimum radarového rozstupu (predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Postupy leteckých navigačných služieb. Manažment letovej prevádzky (L 4444).

K posádke lietadla je povolené zaradiť výkonného letca, ktorý kontroluje alebo riadi výcvik pilota alebo člena posádky lietadla. Ako kontrolujúci môže byť k posádke lietadla určený len výkonný letec s príslušným oprávnením.

Veliteľ vzdušných síl môže zaradiť k posádke lietadla aj iné osoby (vrátane cudzích štátnych príslušníkov), ak sa preukážu platnými osvedčeniami, ktoré ich oprávňujú plniť úlohy člena posádky lietadla alebo kontrolného orgánu počas letu.

Osoba, ktorá kontroluje alebo riadi výcvik pilota alebo člena posádky lietadla počas letu, zodpovedá za splnenie letovej úlohy a za dodržanie bezpečnosti letu podľa svojej odbornosti. Pilot s kvalifikáciou inštruktora, ktorý kontroluje alebo riadi výcvik pilota (pilotného žiaka), je vždy veliteľom lietadla.

V rámci schváleného programu špeciálneho letu sa môžu do posádky lietadla zaradiť príslušní odborníci. Pred vykonaním takého letu sa na základe absolvovania pozemnej prípravy v potrebnom rozsahu uverejňuje zloženie posádky lietadla v rozkaze na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti veliteľa, ktorý let organizuje.

Sprievodný personál tvoria:

- a) špecialisti leteckej pátracej a záchranej služby,
- b) zdravotnícky personál,
- c) technický personál, ak ide o špeciálny alebo prepravný let,
- d) špecialisti padákovvej, výsadbkovej a záchranej služby,
- e) palubní strelci,
- f) iní špecialisti na základe povolenia veliteľa vzdušných síl.

Oprávnenie na výkon činnosti sprievodného personálu sa uverejňuje v rozkaze veliteľa leteckého krídla (veliteľa vzdušných síl).

Profesionálny vojak s leteckou odbornosťou a profesionálny vojak, ktorý absolvoval špeciálnu prípravu, plnia úlohy počas letu vo vzťahu k pilotáži, navigácii, bojovému použitiu a k prevádzke lietadla, jeho systémom, vybaveniu, cestujúcim i nákladu, a považujú sa za výkonných letcov. Výkonný letec sa nemôže v žiadnej funkcii riadiť (obsluhovať) lietadlo ako pilot (člen posádky), ak nie je držiteľom platného preukazu spôsobilosti s výnimkou, keď ako pilot (člen posádky) vykonáva letecký výcvik a praktickú skúšku na získanie či obnovenie platnosti preukazu spôsobilosti a kvalifikácie (kvalifikácií). Držiteľ preukazu spôsobilosti môže využívať iba oprávnenia priznané v preukaze spôsobilosti. Požiadavky na získanie preukazu spôsobilosti výkonného letca stanoví odbor štátnej správy vo vojenskom letectve.

Výkonní letci sa rozdeľujú do týchto výcvikových skupín:

- a) pilot,
- b) palubný technik,
- c) palubný operátor,
- d) palubný sprievodca.

Piloti sa rozdeľujú do týchto kategórií:

- a) pilot nadzvukového letúna,
- b) pilot podzvukového letúna,
- c) pilot vrtuľníka.

Palubní technici sa rozdeľujú do týchto kategórií:

- a) palubný technik,
- b) palubný technik vysadzovač,
- c) loadmaster.

Palubní operátori sa rozdeľujú do týchto kategórií:

- a) palubný operátor prieskumných a fotogrammetrických prostriedkov,
- b) palubný operátor prostriedkov elektronického boja a špeciálnych prostriedkov.

Výkonný letec, ktorý vykonáva letecký výcvik v leteckých útvaroch a jednotkách vzdušných síl, je po splnení určených podmienok vymenovaný do triedy. Na označenie triedy sa používajú tieto stupne:

- a) 1. trieda,
- b) 2. trieda,

c) 3. trieda,

d) bez triedy (Vojenský predpis o leteckej službe (evid. zn. Let-1-2).

Výkonným letcom sa priznávajú tieto kvalifikácie:

a) typová kvalifikácia – oprávnenie na činnosť na type lietadla, ktorého sa kvalifikácia týka,

b) funkčná kvalifikácia – oprávnenie na činnosť na palube lietadla v príslušnej funkcii,

c) odborná kvalifikácia – oprávnenie na činnosť v rozsahu prác príslušnej odbornej skupiny;

odborná kvalifikácia sa rozdeľuje na kvalifikáciu:

1. na lety podľa prístrojov (len pri pilotoch lietadiel),

2. inštruktora,

3. examinátora,

4. inšpektora,

5. na špeciálne lety (len pri pilotoch lietadiel a palubných technikoch),

6. na lety s prostriedkami nočného videnia (Night Vision Goggles – NVG),

d) kvalifikácia v bojovej použiteľnosti.

Pilot lietadla je výkonný letec s príslušným preukazom spôsobilosti, ktorý spĺňa základné požiadavky potrebné pri riadení lietadla a absolvoval potrebný výcvik.

Pilot lietadla plní najmä tieto úlohy:

a) pilotuje lietadlo v súlade s príslušným predpisom o jeho používaní,

b) v rozsahu potrebnom na bezpečné splnenie úloh letu ovláda:

1. tento predpis a iné vojenské predpisy týkajúce sa výkonu povolania,

2. civilné letecké predpisy,

3. príslušnú letovú plánovaciu dokumentáciu a letecké informačné príručky,

4. správy NOTAM (Notice to Airmen – oznámenie o zriadení alebo zmene leteckého zariadenia, služby alebo postupov alebo o nebezpečenstvách, ktorých včasná znalosť je nutná pre osoby zapojené do leteckej prevádzky) a publikované letecké obežníky,

c) zdokonaľuje si svoje vedomosti, zručnosti a návyky týkajúce sa používania lietadlových systémov, hnacieho ústrojenstva, zamieriacej a navigačnej sústavy, výzbroje, elektrického a špeciálneho, rádiového a rádiotechnického vybavenia,

d) dodržiava predletový odpočinok,

e) pripravuje sa na plnenie letovej úlohy,

f) pozná spôsob využitia letecko-navigačných prehľadov pri príprave na let a počas letu,

- g) s posádkou lietadla prevezme lietadlo, vykoná predletovú prehliadku a kontrolu lietadla v rozsahu určenom predpisom na používanie a techniku pilotáže lietadla príslušného typu; pred letom pripraví a skontroluje padáky a záchranné prostriedky,
- h) pred letom skontroluje úplnosť letovej dokumentácie na palube lietadla,
- i) pozná schémy pristávacích manévrov a prevádzkových údajov leteckých pozemných informačných systémov na vlastnom letisku, na letisku pristátia aj na náhradných letiskách,
- j) pozná a dodržiava pravidlá rádiovej korešpondencie a kontroluje členov posádky lietadla, či tieto pravidlá dodržiavajú,
- k) pred letom sa oboznamuje s podmienkami potrebnými na vzlet a s predpokladaným vývojom počasia, ako aj s ornitologickou situáciou na trati letu alebo v priestore činnosti,
- l) let uskutočňuje v súlade s určenou úlohou pri dodržaní ustanovení tohto predpisu, interných predpisov a letových príručiek pre príslušný typ lietadla,
- m) počas letu sa orientuje, pozná priebeh štátnej hranice a priestory s určeným režimom lietania,
- n) osobne hodnotí a pozná skutočný zostatok paliva, pozná čas letu do pristátia a ornitologickú situáciu pred letom a počas letu,
- o) počas letu sleduje vývoj počasia a pri vzniku nebezpečných meteorologických javov odovzdá správu príslušnému stanovišťa riadenia letovej prevádzky,
- p) ak vznikne nebezpečná situácia počas letu, bezodkladne ju rieši,
- q) ak to situácia umožňuje, hlási príslušnému stanovišťa riadenia letovej prevádzky prerušenie plnenia letovej úlohy alebo jej zmenu, núdzové pristátie alebo opustenie lietadla,
- r) pozná spôsob používania záchranných prostriedkov a má praktické návyky v ich používaní,
- s) najmenej raz za mesiac precvičí núdzové opustenie lietadla, z toho raz za tri mesiace na príslušnom leteckom simulátore, ak pilotuje lietadlo vybavené vystreľovacím sedadlom.

Veliteľ lietadla je nadriadený všetkým členom posádky a zodpovedá za úspešné a bezpečné vykonanie letu. Okrem spomenutých úloh plní aj tieto úlohy:

- a) vyžaduje dodržiavanie predletového odpočinku od členov posádky lietadla, kontroluje vedomosti členov posádky a správnosť používania lietadla v rozsahu potrebnom na plnenie ich úloh počas letu,
- b) riadi prípravu posádky lietadla, hodnotí jej pripravenosť na plnenie letovej úlohy,
- c) preberá hlásenie od členov posádky lietadla o pripravenosti pracovísk na let,
- d) na cudzom letisku riadi príslušné druhy príprav lietadla,

- e) zabezpečuje poučenie cestujúcich o zásadách správania a používania palubného vybavenia a záchranných prostriedkov v lietadle pri jeho núdzovom opustení,
- f) pred letom kontroluje prítomnosť záchranných prostriedkov pre členov posádky lietadla a pre ďalšie osoby zúčastňujúce sa na lete,
- g) poučá príslušníkov výsadkových jednotiek, ktoré nepatria k vzdušným silám, o pravidlách nakladania, vykladania a upevnenia bojovej techniky a nákladu v lietadle a ich zavesovania pod lietadlo,
- h) vyhodnocuje letovú úlohu po jej skončení a vypĺňa predpísanú palubnú a letovú dokumentáciu.

Veliteľ lietadla určeného na vysadenie padákového výsadku zodpovedá za správne rozmiestnenie výsadkárov v lietadle, za dodržiavanie určenej výšky a rýchlosti letu počas zoskokov výsadkárov a za presné nalietnutie nad vypočítaný bod vysadzovania. Okrem úloh podľa odseku 3 plní najmä tieto úlohy:

- a) pozná osobitosti letu pri vysadzovaní výsadkárov,
- b) vykoná dohovor s riadiacim zoskokov a výsadkovým sprievodcom o podmienkach a poradí vysadzovania výsadkárov (o výške letu lietadla, o počte preletov, o rýchlosti pri vysadzovaní, o spôsobe určenia bodu vysadenia a navedení lietadla nad určený bod vysadenia, o systéme spojenia vnútri lietadla a s dozorným doskokovej plochy),
- c) kontroluje stav záchranných prostriedkov na poskytnutie pomoci pri zachytení výsadkára a záchranných prostriedkov posádky lietadla,
- d) po vydaní povelu (signálu) „VPRED!“ alebo pokynu výsadkového sprievodcu nemení režim letu až do opustenia lietadla výsadkármi,
- e) oznamuje riadiacemu zoskokov splnenie úlohy a prípadné nedostatky v správaní výsadkárov alebo výsadkového sprievodcu v lietadle,
- f) nevykoná vzlet, ani pristátie, ak sú výsadkári vo vzduchu alebo na zemi v blízkosti VPD.

Veliteľ lietadla môže porušiť pravidlá lietania, ak si situácia počas letu vyžaduje okamžité rozhodnutie, ktoré je:

- a) dôležité na záchranu ľudského života,
- b) potrebné na udržanie alebo obnovenie bezpečnosti letu.

Porušenie pravidiel lietania veliteľ lietadla ihneď oznámi stanovišťa riadenia letovej prevádzky.

Druhý pilot lietadla je člen posádky lietadla s príslušným preukazom spôsobilosti a počas letu je podriadený veliteľovi lietadla. Riadi sa úlohami uvedenými v predpise a rozkazmi

veliteľa lietadla. Pri neschopnosti veliteľa lietadla riadiť lietadlo prevezme riadenie lietadla a úlohy veliteľa lietadla.

Pod pojmom druhý pilot lietadla sa rozumie druhý pilot dopravného lietadla (vrtuľníka) a pilot dvojmiestneho lietadla, ktorý nie je počas letu veliteľom lietadla, okrem pilota, ktorý je na palube lietadla vo funkcii žiaka alebo pilota vo výcviku.

Druhý pilot lietadla okrem úloh uvedených v predpise riadi v spolupráci s palubným technikom rozmiestnenie cestujúcich, výsadkárov, bojovej techniky a nákladu v lietadle.

Pri padákovom výsadku za správny smer náletu a za začiatok a koniec vysadzovania zodpovedá veliteľ lietadla a plní najmä tieto úlohy:

- a) pozná rozmiestnenie, rozmery a osobitosti určenej doskokovej plochy (vodnej doskokovej plochy),
- b) pozná smer náletu, rýchlosť letu lietadla a postup zoskokov výsadkárov,
- c) študuje údaje o stave počasia a počíta prvky na vysadzovanie výsadkárov,
- d) prostredníctvom kontrolného náletu spresňuje rozpočet na vysadzovanie výsadkárov odhodením zastreľovacích (vytyčovacích) prostriedkov (stúh) a uskutočnením zastreľovacích zoskokov,
- e) v dostatočnom časovom predstihu pred začiatkom zoskokov výsadkárov dáva povel (signál) „PRIPRAVIŤ!“ a nad vypočítaným bodom zoskokov dáva povel (signál) „VPRED!“,
- f) ak je potrebné prerušiť zoskoky alebo ak uplynul vypočítaný čas vysadzovania, okamžite dáva povel (signál) „STOP!“.

Riadiaci zoskokov môže nariadiť vysadenie výsadkárov výsadkovému sprievodcovi. Túto skutočnosť oznámi veliteľovi lietadla. Pri zoskokoch na plnenie podmienok triednosti so samostatným vysadením za navedenie lietadla v určenom smere a určenie bodu vysadenia zodpovedá výsadkár.

Palubný technik lietadla je člen posádky lietadla s príslušným preukazom spôsobilosti a počas letu je podriadený veliteľovi lietadla. Dodržiava predletový odpočinok, zodpovedá za správne prevzatie lietadla od personálu inžinierskej leteckej služby (ILS) a za úplnosť nimi vykonaných prác na lietadle podľa všetkých odborností počas prípravy na let. Podľa pokynov veliteľa lietadla a v súlade s inštrukciami pre príslušný typ lietadla obsluhuje počas letu príslušné systémy lietadla a plní úlohy podľa interného predpisu (Vojenský predpis o inžinierskej leteckej službe evid. zn. Let-1-4).



Palubný technik vysadzovač je člen posádky lietadla s príslušným preukazom spôsobilosti a počas letu je podriadený veliteľovi lietadla. Dodržiava predletový odpočinok, zodpovedá za pripravenosť a využitie špeciálneho a výsadkového vybavenia lietadla na zemi a počas letu a za bezpečné rozmiestnenie a upevnenie nákladu na palube lietadla. Palubný technik vysadzovač plní úlohy podľa interného predpisu.

Pri padákovom výsadku palubný technik vysadzovač (palubný technik lietadla) zodpovedá za prípravu lietadla na zoskoky padákom a plní najmä tieto úlohy:

- a) kontroluje umiestnenie a správnu funkciu palubného zariadenia lietadla potrebného na zoskoky padákom (kotviace laná, zariadenie na upevnenie dverí v otvorenej polohe a ďalšie zariadenia podľa typu lietadla),
- b) kontroluje dvere a ich výplň, aby neprišlo k prerazaniu výťažného lana (šnůry), kontroluje upevnenie stúpadla, žeriavu a podlahy lietadla,
- c) má v lietadle prostriedky na okamžitú záchranu výsadcára, ak sa zachytí pri zoskoku o niektorú časť lietadla,
- d) ovláda pravidlá rozmiestnenia výsadcárov v lietadle a postup pri ich zoskokoch,
- e) po nastúpení výsadcárov do lietadla zatvorí dvere a oznámi veliteľovi lietadla pripravenosť na vzlet,
- f) ak zoskok vykoná aj výsadkový sprievodca, vtiahne výťažné laná (šnůry) na palubu a za skupinou zatvorí dvere,
- g) pri zachytení výsadcára počas zoskoku o niektorú časť lietadla mu spoločne s výsadkovým sprievodcom poskytne pomoc; riadi sa pritom letovou príručkou (predpisom) pre príslušný typ lietadla,
- h) počas padákového výsadku (inej činnosti v bezprostrednej blízkosti otvorených dverí lietadla) je ustrojený v padáku; ak výška letu neumožňuje bezpečné použitie padáka, vykonáva činnosť ustrojený v bezpečnostnom páse s lanom zakotveným na palube lietadla,
- i) voči výsadcárom, ktorí nevykonali zoskok a zostali na palube lietadla, vystupuje ako voči cestujúcim na palube lietadla.

Loadmaster je člen posádky lietadla s príslušným preukazom spôsobilosti a počas letu je podriadený veliteľovi lietadla. Vykonáva výpočty a plánuje umiestnenie nákladu a cestujúcich, aby sa dodržali prípustné limity ťažiska lietadla počas letu a zabránilo sa preťaženiu rizikových častí draka lietadla a podlahy nákladného priestoru. Môže sám nakladať náklad lietadla, ale jeho primárnou úlohou je dohliadať na nakladanie nákladu osobami

zodpovednými za nakladanie a dodržiavanie stanovených postupov. Môže mať aj kvalifikáciu na vysadzovanie osôb alebo nákladu na padákoch. Dodržiava predletový odpočinok.

Palubný operátor fotografických prostriedkov je člen posádky lietadla s príslušným preukazom spôsobilosti a počas letu je podriadený veliteľovi lietadla. Zodpovedá za fotografické prostriedky na palube lietadla, za ich pripravenosť a používanie.

Palubný operátor fotografických prostriedkov plní najmä tieto úlohy:

- a) pozná a používa prostriedky a vybavenie umiestnené na svojom pracovisku a vie odstraňovať ich jednoduchšie poruchy na zemi i počas letu,
- b) dodržiava predletový odpočinok,
- c) pozná letecko-taktické údaje a možnosti využitia fotografických prostriedkov lietadla počas boja,
- d) pozná spôsob používania záchranných prostriedkov a má praktické návyky v ich používaní,
- e) vykonáva potrebné výpočty,
- f) pred letom kontroluje úplnosť a prevádzkyschopnosť fotografických prostriedkov,
- g) pred letom spresňuje let s veliteľom lietadla, určené objekty, priestory a pásy prieskumu, výšky letu a smery náletov,
- h) pred letom pripraví a skontroluje padáky a záchranné prostriedky,
- i) na letisku pristátia vykoná podľa pokynov veliteľa lietadla príslušné druhy príprav na fotografickom vybavení lietadla,
- j) ihneď oznámi veliteľovi lietadla nedostatky zistené na palubných fotografických prostriedkoch,
- k) pozná a dodržiava zásady bezpečnosti letov, bezpečnostné opatrenia a pokyny.

Palubný sprievodca je člen posádky lietadla s príslušným preukazom spôsobilosti a počas letu je podriadený veliteľovi lietadla. Vo svojej odbornosti zodpovedá za pripravenosť lietadla uskutočniť leteckú prepravu.

Palubný sprievodca plní najmä tieto úlohy:

- a) zúčastňuje sa na leteckých prepravách s cestujúcimi,
- b) počas prípravy na let preveruje úplnosť cestovných dokladov členov posádky a počas letu sa riadi letovou príručkou (predpisom) pre príslušný typ lietadla,
- c) pred letom skontroluje padáky a záchranné prostriedky,
- d) prevezme od personálu ILS vybavenie kabíny, priestoru pre cestujúcich a príslušenstvo a kontroluje jeho úplnosť a funkčnosť,

- e) prevezme a kontroluje zoznamy cestujúcich,
- f) prevezme na palubu občerstvenie a vybavenie na zabezpečenie cestujúcich a členov posádky lietadla,
- g) podľa pokynov veliteľa lietadla zabezpečuje nástup a výstup cestujúcich,
- h) po nasadnutí cestujúcich kontroluje uzatvorenie dverí a východov a oznamuje veliteľovi lietadla pripravenosť na let,
- i) pozná plán a podmienky letu,
- j) poskytuje cestujúcim potrebné informácie,
- k) pozná pravidlá poskytovania prvej pomoci a činnosť počas prepravy chorého,
- l) pozná v potrebnom rozsahu vybavenie lietadla, letecký zemepis, základy leteckej meteorológie a interné predpisy (Vojenský predpis o bezpečnosti letov evid. zn. Let-1-5), Vojenský predpis o vojenskej leteckej preprave evid. zn. Let-1-21),
- m) pozná zásady gastronómie, stolovania a náuky o potravinách a nápojoch,
- n) pozná a používa vybavenie lietadla umiestnené na svojom pracovisku a iné vybavenie určené na zabezpečenie cestujúcich a členov posádky lietadla,
- o) pozná spôsob používania záchranných prostriedkov a má praktické návyky v ich používaní,
- p) dbá o dodržiavanie pokynov členov posádky lietadla cestujúcimi v príslušných fázach letu a o dodržiavanie zásad bezpečnosti na palube lietadla,
- q) pred letom vykonáva poučenie cestujúcich o umiestnení núdzových východov, o spôsoboch núdzového opustenia lietadla, o použití záchranného a núdzového vybavenia lietadla a kontroluje pripútanie cestujúcich sedačkovými popruhmi, dodržiava predletový odpočinok.

Inšpektor je výkonný letec s príslušným preukazom spôsobilosti, ktorý je oprávnený kontrolovať a prakticky skúšať výkonných letcov v rozsahu práv vyplývajúcich z jeho zaradenia v príslušnej odbornej skupine.

Inštruktor je výkonný letec s príslušným preukazom spôsobilosti, ktorý je oprávnený vykonávať dozor pri činnosti výkonných letcov vo výcviku v príslušnej odbornej skupine. Učí ich a skúša v rozsahu práv vyplývajúcich z jeho zaradenia v príslušnej odbornej skupine, okrem preskúšania na získanie novej kvalifikácie.

Examinátor je výkonný letec s príslušným preukazom spôsobilosti, oprávnený vykonávať dozor pri činnosti výkonných letcov vo výcviku v príslušnej odbornej skupine. Skúša ich v rozsahu práv vyplývajúcich z jeho zaradenia v príslušnej odbornej skupine.

Úlohy členov posádky lietadla, ktorí nie sú uvedení v tomto článku, sa určujú podľa letovej príručky (predpisu) pre príslušný typ lietadla.

Lietanie na príslušnom type lietadla sa pilotom a členom posádky lietadla povoľuje po teoretickom preškolení, účelovej príprave a zložení predpísaných skúšok.

Lietanie povoľujú:

- a) náčelník generálneho štábu veliteľovi vzdušných síl a výkonným letcom z generálneho štábu ozbrojených síl,
- b) veliteľ vzdušných síl:
  - 1. výkonným letcom z veliteľstva vzdušných síl,
  - 2. veliteľom leteckých krídel,
  - 3. študentom škôl pripravujúcich výkonných letcov pre ozbrojené sily, ktorí vykonávajú letecký výcvik v leteckých útvaroch a jednotkách vzdušných síl,
- c) veliteľ leteckého krídla výkonným letcom leteckého krídla.

Základnou dokumentáciou oprávňujúcou vykonať let pri letovej činnosti v letovej zmene je tabuľka plánov letov. Pri letovej činnosti vykonávanej priebežne a jednotlivými letmi je základnou dokumentáciou úlohový list. Schvaľovanie tabuľky plánov letov je uvedené v čl. 23 ods. 4. Úlohový list schvaľuje veliteľ, ktorý kontroloval pripravenosť členov posádky lietadla na let. Veliteľ leteckého krídla, výkonní letci z veliteľstva vzdušných síl a výkonní letci z generálneho štábu si svoj úlohový list podpisujú sami. Účasť na letovej činnosti a plánované letové úlohy oznamujú najbližšiemu nadriadenému. Na bojové lety a lety pri nácvikoch, previerkach a uvádzaní do stupňov bojovej pohotovosti sa toto nevzťahuje.

Výkonným letcom, zmenám riadenia a zabezpečenia a zložkám logistickej podpory letovej činnosti sa umožňuje predletový odpočinok najmenej osem hodín.

Poletový odpočinok sa poskytuje výkonným letcom, zmenám riadenia a zabezpečenia a zložkám logistickej podpory letovej činnosti podľa týchto zásad:

- a) bezprostredne po letovej činnosti v trvaní ôsmich hodín, ak nenasleduje ďalšia letová činnosť,
- b) medzi letovými činnosťami sa za čas predletového odpočinku považuje aj čas poletového odpočinku po predchádzajúcej letovej činnosti,
- c) príslušníci zmien riadenia, stála zmena dozorných špecialistov leteckých pozemných informačných systémov, pohotovostného systému a leteckej pátracej a záchranej služby sa po 24-hodinovej nepretržitej zmene v deň skončenia zmeny na ďalšom zamestnaní okrem činnosti v rámci bojovej pohotovosti nezúčastňujú,

d) radarový riadiaci bojového použitia môže po 24-hodinovej nepretržitej zmene v deň skončenia služby riadiť letovú činnosť, ak je zabezpečený jeho odpočinok v trvaní 12 hodín medzi skončením 24-hodinovej zmeny a začiatkom riadenia letovej činnosti.

Pre jednotlivý let určí predletový a poletový odpočinok veliteľ, ktorý organizuje let.

Člen posádky lietadla oznamuje subjektívne zistenú nespôsobilosť na let, únavu alebo zdravotné problémy priamemu nadriadenému, ktorý rozhodne o jeho dočasnom vyradení z lietania.

Posádke dopravného lietadla a vrtuľníka je povolený počas 24 hodín celkový čas letov najviac 12 hodín. Ďalší let sa posádke lietadla povolí najmenej po 8-hodinovom odpočinku.

Zásady a lehoty praktických skúšok (kontrol) techniky pilotáže určené pre výkonných letcov stanovuje interný predpis (Vojenský predpis o výcviku výkonných letcov evid. zn. Let-3-1) v znení neskorších predpisov.

Trvanie letovej činnosti určuje veliteľ leteckého krídla podľa potrieb, podmienok a plánovaných alebo operatívnych úloh.

Letová činnosť sa vykonáva:

- a) v letových zmenách (ďalej len „lietanie v letovej zmene“),
- b) priebežne (ďalej len „priebežné lietanie“),
- c) jednotlivými letmi (ďalej len „lietanie jednotlivými letmi“).

O letovej činnosti rozhoduje veliteľ leteckého krídla spravidla pre nasledujúci týždeň.

Účasť na rozhodnutí o letovej činnosti určuje veliteľ leteckého krídla.

Veliteľ leteckého krídla sa rozhoduje na základe:

- a) úloh, ktoré plní letecké krídlo,
- b) očakávaných meteorologických a ornitologických podmienok,
- c) vycvičenosti posádok lietadiel a príslušníkov riadenia letovej prevádzky,
- d) možností využitia vzdušného priestoru,
- e) stavu leteckej techniky, letiska, leteckých (taktických) strelníc, prostriedkov riadenia a zabezpečenia lietania a možnosti ich využitia.

Na základe rozhodnutia o letovej činnosti vydáva veliteľ leteckého krídla písomný rozkaz na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti, ktorý obsahuje:

- a) určenie spôsobu lietania a jeho časové vymedzenie,
- b) zloženie zmien riadenia a zabezpečenia lietania,
- c) vyčlenenie leteckej techniky,

- d) prostriedky riadenia a zabezpečenia lietania s uvedením času ich pohotovosti,
- e) posádky lietadiel na vzdušný prieskum počasia,
- f) čas a miesto brífingov, príprav a rozborov letovej činnosti,
- g) hlavné letové úlohy a spôsob ich plnenia,
- h) spôsob využitia leteckej (taktickej) strelnice,
- i) úlohy logistickej podpory,
- j) zabezpečenie pozemnou pátracou a záchrannou službou,
- k) termíny predloženia tabuliek plánov letov na schválenie,
- l) čas a miesto vykonania predbežnej prípravy (doplnkových predbežných príprav), spôsob kontroly pripravenosti výkonných letcov zúčastňujúcich sa na lietaní,
- m) spôsob a čas uskutočnenia predletovej prípravy posádok lietadiel alebo úlohovej prípravy pri priebežnom lietaní,
- n) spôsob a čas nácviku v kabíne lietadla (na leteckých simulátoroch),
- o) pokyny náčelníka letovej operačnej skupiny,
- p) pokyny letovoda leteckého krídla,
- q) zásady bezpečnosti letov,
- r) ďalšie nevyhnutné údaje podľa rozhodnutia veliteľa leteckého krídla.

Velitelia letiek s veliteľmi rojov na základe rozkazu veliteľa leteckého krídla na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti určujú pre posádku lietadla cvičenia podľa programov letovej prípravy na jednotlivých typoch lietadiel a zostavujú tabuľku plánov letov letiek. Na letovú činnosť viac ako jednej letky zostavuje náčelník letovej operačnej skupiny podľa podkladov letiek tabuľku plánov letov leteckého krídla. Tabuľka plánov letov sa spracúva na plánovacích formulároch a zostavuje sa na lietanie v letovej zmene. Na lietanie organizované priebežne a lietanie jednotlivými letmi sa tabuľka plánov letov zostavuje na pokyn veliteľa leteckého krídla.

Tabuľka plánov letov obsahuje tieto údaje:

- a) zoznam členov posádok lietadiel,
- b) typ a čas pridelenia lietadla jej posádke,
- c) čísla úloh podľa programov letovej prípravy na jednotlivých typoch lietadiel,
- d) ďalšie údaje podľa rozhodnutia veliteľa, ktorý organizuje lietanie.

Tabuľka plánov letov sa spravidla zostavuje pomocou značiek, v dvoch variantoch – na lietanie za VMC a IMC. Na ktorýkoľvek let možno plánovať v tabuľke plánov letov náhradné

cvičenie alebo posádku lietadla, pričom tento let sa vyznačí čiarkovane a nezapočítava sa do počtu plánovaných letov. Pre riadiaceho špecifických činností sa spravidla pripravuje výpis z tabuľky plánov letov.

Pri lietaní leteckého krídla podpisujú tabuľku plánov letov veliteľia letiek a schvaľuje ju veliteľ leteckého krídla. Pri lietaní jednej letky (roja) podpisuje tabuľku plánov letov veliteľ letky a schvaľuje ju veliteľ leteckého krídla. Pri lietaní odlúčenej jednotky podpisuje tabuľku plánov letov zástupca veliteľa odlúčenej jednotky a schvaľuje ju veliteľ odlúčenej jednotky. Pri lietaní niekoľkých leteckých krídel v spoločnej letovej zmene na jednom letisku schvaľuje tabuľku plánov letov veliteľ leteckého krídla, na ktorého letisku sa uskutočňuje lietanie.

Tabuľka plánov letov sa spracúva pred začiatkom individuálnej kontroly pripravenosti alebo pred začiatkom doplnkovej prípravy. Po spracovaní tabuľky plánov letov sa posádky lietadiel oboznámi s časovým rozvrhom plánovaných úloh. Veliteľ, ktorý organizuje lietanie, najneskôr pred vydaním predletových pokynov schvaľuje čistopis tabuľky plánov letov a pred začiatkom lietania zabezpečí jeho dodanie na pracovisko PC TWR a kópie na pracovisko vedúceho radarového riadenia lietania a vedúceho riadenia pristátia.

Príprava na letovú činnosť zahŕňa prípravu:

- a) výkonných letcov na lietanie,
- b) zmien riadenia a zabezpečenia,
- c) logistickej podpory,
- d) techniky.

Príprava zmien riadenia a zabezpečenia, príprava logistickej podpory a príprava techniky sa vykonávajú podľa interných predpisov, metodických pokynov a nariadenia veliteľa leteckého krídla.

Príprava výkonných letcov na lietanie sa rozdeľuje na:

- a) účelovú prípravu,
- b) predbežnú prípravu,
- c) predletovú prípravu,
- d) úlohovú prípravu,
- e) priamu prípravu,
- f) doplnkovú prípravu.

Každý člen posádky lietadla môže vykonávať let po nevyhnutnej príprave a po kontrole pripravenosti na let. Rozsah a spôsob prípravy určuje veliteľ leteckého krídla.

Účelová príprava sa organizuje podľa rozhodnutia veliteľa leteckého krídla (veliteľa vzdušných síl) pred plnením nových a najzložitejších letových úloh a zahŕňa:

- a) výučbu leteckých predpisov, aerodynamiky, taktiky, leteckej meteorológie a ďalších predmetov súvisiacich s plnením letových úloh,
- b) štúdium letovej príručky (predpisu) pre príslušný typ lietadla,
- c) samostatnú prípravu posádok,
- d) nácvik na leteckých simulátoroch alebo v kabínach lietadiel,
- e) kontrolné preskúšanie.

Predbežná príprava spravidla zahŕňa:

- a) vyhlásenie rozkazu na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti,
- b) vydanie a rozobratie plánovaných úloh,
- c) samostatnú a skupinovú prípravu,
- d) nácvik v kabínach lietadiel alebo na leteckých simulátoroch,
- e) kontrolu pripravenosti,
- f) telesnú prípravu.

Obsah a trvanie predbežnej prípravy určuje veliteľ, ktorý organizuje letovú činnosť v závislosti od zložitosti plánovaných úloh a vycvičenosti posádok lietadiel.

Predbežnú prípravu možno vykonať súčasne na päť dní letovej činnosti. Platnosť predbežnej prípravy je osem dní vrátane dňa jej vykonania. Pri plnení úloh mimo vlastného útvaru určuje počet dní letovej činnosti a platnosť predbežnej prípravy veliteľ vzdušných síl, pričom tento počet môže presiahnuť päť dní letovej činnosti a platnosť predbežnej prípravy môže presiahnuť osem dní.

Úlohy na lietanie vydáva pri predbežnej príprave veliteľ letky výkonným letcom letky. Konkrétnu úlohu posádke lietadla vydáva najbližší nadriadený. Každý výkonný letec letky si zapisuje potrebné údaje o organizácii prípravy, o vykonaní lietania, plánované letové úlohy a ďalšie pokyny na lietanie do osobného plánu alebo do pracovného zošita prípravy na lietanie. Veliteľ letky určí na výcvikový rok jednotne pre výkonných letcov letky dokument (osobný plán alebo pracovný zošit) na zapisovanie potrebných údajov na prípravu a vykonanie lietania.

Samostatná a skupinová príprava zahŕňa štúdium:

- a) obsahu letových úloh a postupnosti ich plnenia,
- b) plnenia prvkov techniky pilotáže, možných chýb, ich opráv a spôsobov ich predchádzania,



- c) spôsobu navigácie v priestore lietania,
- d) prevádzkových údajov, polohy a spôsobu využívania leteckých pozemných informačných systémov, náhradných letísk, schém klesania a pristávacieho manévru na náhradných letiskách,
- e) zásad bezpečnosti letov a spôsobu spojenia so silami a prostriedkami pátracej a záchranej služby,
- f) činnosti vo zvláštnych prípadoch počas letu,
- g) súčinnosti počas letu medzi členmi posádky lietadla, medzi posádkami lietadiel, skupinami lietadiel a medzi posádkami lietadiel a príslušníkmi riadenia letovej prevádzky,
- h) interných predpisov, osobitných predpisov a letových príručiek pre príslušný typ lietadla.

V rámci samostatnej a skupinovej prípravy posádka lietadla pripravuje letové mapy, zakresľuje a študuje trate letov, zhotovuje navigačné plány letov, vykonáva letové výpočty, výpočty bojového použitia a vyplňa letovú dokumentáciu.

Pripravenosť posádok na lietanie sa kontroluje metódou preskúšania z vedomostí potrebných na vykonanie plánovaných letových úloh. Základný druh kontroly je individuálna kontrola, na ktorej sa zúčastňujú všetky posádky lietadiel a uskutočňuje ju veliteľ letky alebo ním určený príslušník letky.

Skupinová kontrola sa uskutočňuje ako doplnok individuálnej kontroly. Základnou formou skupinovej kontroly je rozohra letu, pri ktorej sa kontroluje ovládanie plnenia úlohy (obsah, postupnosť, bezpečnostné zásady) a pripravenosť jednotlivcov skupiny na let v skupine. Skupinovú kontrolu vykonáva vedúci skupiny.

O pripravenosti posádky lietadla na lietanie rozhodne osoba uskutočňujúca kontrolu. Ak zistí, že posádka lietadla nie je dostatočne pripravená, zorganizuje doplnkovú prípravu a opakovanú kontrolu, alebo zakáže posádke lietadla plánované lety.

Dokladom o kontrole pripravenosti a o skončení predbežnej prípravy je podpis osoby uvedenej v predpise alebo v dokumentácii o vykonaní predbežnej prípravy (kniha predbežných priprav letky, úlohový list). Pripravenosť výkonného letca na lietanie potvrdí podpisom v osobnom pláne (pracovnom zošite) priamy nadriadený alebo osoba uvedená v predpise (napríklad predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Letecká informačná príručka Slovenskej republiky (AIP SR), predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Pravidlá lietania (L 2), Vykonávacie nariadenie komisie (EÚ), ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a pod.).

Predletová príprava sa organizuje na letisku bezprostredne pred lietaním a spravidla zahŕňa:

- a) rozhodnutie o uskutočnení lietania,
- b) predletové pokyny,
- c) uskutočnenie nevyhnutných letovodských výpočtov.

Čas predletovej prípravy určuje veliteľ, ktorý organizuje lietanie.

V deň letovej činnosti v letovej zmene sa veliteľ, ktorý organizuje lietanie (vedúci letovej zmeny), rozhoduje o uskutočnení lietania za účasti ním určených príslušníkov skupiny riadenia a zabezpečenia lietania zodpovedných za priebeh letovej činnosti. Po zhodnotení poveternostných podmienok, vzdušnej situácie, pripravenosti leteckej techniky, letiska, strelníc a prostriedkov riadenia a zabezpečenia rozhodne o uskutočnení lietania.

Zhodnotenie zdravotného stavu znamená u každého člena posádky lietadla a príslušníka zmeny riadenia lietania subjektívne posúdenie vlastného zdravotného stavu a dodržania životosprávy. Ak pociťuje člen posádky lietadla alebo príslušník zmeny riadenia lietania akékoľvek zdravotné problémy, podrobí sa kontrole zdravotného stavu u lekára. Každý člen posádky lietadla alebo príslušník zmeny riadenia lietania oznámi zhoršenie zdravotného stavu vedúcemu letovej zmeny.

Predletové pokyny vydáva vedúci letovej zmeny výkonným letcom, zmene riadenia, dozornému synoptikovi a podľa potreby príslušníkom zmeny zabezpečenia na základe stavu počasia. Predletové pokyny sa zaznamenávajú prostriedkami objektívnej kontroly.

Predletové pokyny obsahujú:

- a) informácie o skutočných a očakávaných poveternostných a ornitologických podmienkach,
- b) spresnenie vzdušnej a pozemnej situácie,
- c) spresnenie spôsobu plnenia letových úloh,
- d) podmienky na vzlet a pristátie,
- e) spresnenie prevádzkyschopnosti leteckých pozemných informačných systémov,
- f) informácie o silách a prostriedkoch pátracej a záchranej služby a o spôsobe ich aktivácie,
- g) informácie o posádkach pohotovostných pátracích lietadiel.

Ak sa zmenia trate letov alebo iné podmienky na plnenie letových úloh, vedúci letovej zmeny vyčlení posádkam lietadiel dostatok času na prípravu na let, alebo plnenie letových úloh zruší.

Pri priebežnom lietaní sa pri predletovej príprave uskutočnia brífing a úlohová príprava.

Úlohová príprava sa organizuje po brífingu a začína najneskôr 90 minút pred samotným letom.

Úlohová príprava sa organizuje s cieľom bezprostredne pripraviť posádku lietadla na spresnenú letovú úlohu priamym nadriadeným alebo vedúcim priebežného lietania (koordinátorom letovej činnosti, ak bol na priebežné lietanie určený).

Úlohová príprava spravidla zahŕňa:

- a) oboznámenie sa posádky lietadla so spresnenou letovou úlohou,
- b) oboznámenie sa s informáciami v rozsahu predletových pokynov,
- c) naplánovanie spresnenej letovej úlohy,
- d) prípravu na spresnenú letovú úlohu,
- e) kontrolu pripravenosti na spresnenú letovú úlohu.

So spresnenou letovou úlohou sa oboznamuje každá posádka lietadla; obsah spresnenej letovej úlohy a prípadné jej obmedzenia sa zaznamenajú do úlohového listu.

Posádka lietadla sa oboznamuje s informáciami v rozsahu predletových pokynov podľa predpisu. Získané informácie zaznamená do úlohového listu.

Posádka lietadla na základe spresnenej letovej úlohy vyplní úlohový list a z jeho údajov naplánuje letovú úlohu podaním letového plánu. V úlohovom liste sa uvádza funkcia členov posádky lietadla na palube lietadla.

Príprava na spresnenú letovú úlohu spravidla zahŕňa:

- a) zhodnotenie zdravotného stavu,
- b) prípravu navigačnej situácie s využitím manuálnych a technicky dostupných prostriedkov,
- c) rozbor taktickej situácie v záujmovom priestore,
- d) rozbor bezpečnostných zásad vykonania letovej úlohy (misie),
- e) vykonanie súčinnostných dohovorov,
- f) rozbor spravodajskej situácie, príprava kódových tabuliek a identifikácie.

Kontrolu pripravenosti posádky lietadla na spresnenú letovú úlohu vykoná osoba uvedená v predpise a pripravenosť posádky lietadla na vykonanie letovej úlohy potvrdí podpisom do úlohového listu.

Pri lietaní jednotlivými letmi sa počas predletovej prípravy veliteľ lietadla (skupiny lietadiel) oboznamuje s informáciami v rozsahu predletových pokynov prostredníctvom pomocníka PC TWR alebo koordinátora letovej činnosti. O prevzatí informácií v rozsahu predletových pokynov sa vytvorí objektívny záznam – spravidla potvrdenie prevzatia informácií do úlohového listu.

Priama príprava sa vykonáva pred každým letom a posádka lietadla počas nej:

- a) vykoná dohovor so stanovišťom riadenia letovej prevádzky, ak to letová úloha vyžaduje,
- b) oblečie si, prispôsobí a skontroluje si špeciálny výstroj,
- c) prevezme lietadlo a skontroluje jeho pripravenosť na let,
- d) zaujme miesto na pracovisku a pripraví vybavenie kabíny a špeciálny výstroj na let.

Doplňková príprava sa vykonáva v rámci predletovej prípravy pred letovou činnosťou vo forme letovej zmeny:

- a) po splnenej, čiastočne splnenej a nesplnenej letovej činnosti v rámci platnosti predbežnej prípravy podľa predpisu,
- b) ak sú operatívne nariadené nové letové úlohy.

Obsah a trvanie doplnkovej prípravy určí veliteľ leteckého krídla a nariadi kontrolu pripravenosti posádok lietadiel na plnenie úloh v závislosti od zložitosti plánovaných úloh a vycvičenosti posádok lietadiel.

Veliteľ leteckého krídla alebo ním poverený funkcionár pred vyslaním posádky lietadla na plnenie úloh mimo vlastného útvaru vykoná súčinnosťný dohovor s veliteľom útvaru, v ktorého priestoroch alebo v ktorého prospech posádka lietadla má plniť úlohy, spresní účel vyslania, zabezpečenie posádky lietadla (posádok lietadiel) a logistickú podporu lietadla (skupiny lietadiel).

Po príchode na miesto vyslania sa veliteľ lietadla (skupiny lietadiel) hlási veliteľovi útvaru, v ktorého priestoroch alebo v ktorého prospech má posádka lietadla plniť úlohy, a spresňuje požiadavky a činnosť.

Ak posádka lietadla (skupina lietadiel) plní letové úlohy s leteckou jednotkou, ku ktorej je vyslaná, uskutočňuje prípravu na lietanie spôsobom, ktorý určí veliteľ tejto leteckej jednotky.

Ak posádka lietadla (skupina lietadiel) plní letové úlohy nesúvisiace s lietaním leteckej jednotky, organizáciu a postup prípravy posádky lietadla (skupiny lietadiel) na lietanie riadi a zodpovedá za ňu veliteľ lietadla (skupiny lietadiel).

Prípravu súvisiacu so zvláštnosťami plnených letových úloh a kontrolu pripravenosti uskutočňuje veliteľ lietadla (skupiny lietadiel).

Ak posádka lietadla (skupiny lietadiel) plní letovú úlohu z letiska (plôch), na ktorom nie sú umiestnené letecké útvary, prípravu na lietanie organizuje a uskutočňuje veliteľ lietadla (skupiny lietadiel) pri dodržaní obsahu prípravy na lietanie.

Letová zmena je časovo ohraničená časť letového dňa, v ktorej sa uskutočňujú vzlety, lety a pristátia lietadiel podľa plánovaného zámeru.

Lietanie v letovej zmene nesmie trvať viac ako sedem hodín. Do času lietania sa čas letu na predletový prieskum počasia nezapočítava.

Počas lietania v letovej zmene v situáciách, ktorých riešenie nepatrí do pôsobnosti vedúceho letovej zmeny, vedúci letovej zmeny oboznámi so situáciou veliteľa leteckého krídla (v mimopracovnom čase náčelník pohotovostnej časti leteckého krídla), ktorý nariadi vykonať príslušné opatrenia.

Na lietanie v letovej zmene sa rozkazom veliteľa leteckého krídla na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti určuje zmena riadenia a zmena zabezpečenia lietania.

Vedúci letovej zmeny zodpovedá za splnenie úloh letovej zmeny pri dodržaní zásad bezpečnosti.

Vedúci letovej zmeny sa určuje spomedzi výkonných letcov. Oprávnenie na výkon funkcie vedúceho letovej zmeny sa uverejňuje v rozkaze veliteľa leteckého krídla. Do funkcie vedúceho letovej zmeny sa spravidla určujú:

- a) počas lietania posádok lietadiel od jednej letky veliteľ letky, zástupca veliteľa letky a veliteľ roja,
- b) počas lietania posádok lietadiel dvoch a viacerých letiek leteckého krídla výkonný letec z veliteľstva leteckého krídla,
- c) počas lietania posádok lietadiel vzdušných síl v rámci spoločného zamestnania alebo v rámci letecko-taktického cvičenia (taktického cvičenia) na jednom letisku rozkazom veliteľa vzdušných síl na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti výkonný letec z veliteľstva vzdušných síl.

Vedúci letovej zmeny sa určuje na každú letovú zmenu. V rámci letového dňa sa zúčastňuje iba na jednej letovej zmene a osobne kontroluje činnosť zmeny riadenia a zmeny zabezpečenia lietania.

Počas lietania v letovej zmene má vedúci letovej zmeny povolené vykonávať lety podľa rozhodnutia veliteľa, ktorý organizuje lietanie. Je oprávnený vykonávať lety na vzdušný prieskum počasia pred uskutočnením predletovej prípravy.

Príprava vedúceho letovej zmeny zahŕňa:

- a) oboznámenie sa s rozkazom na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti a s jeho novelami,
- b) preštudovanie tabuľky plánov letov,

- c) poučenie koordinátora letovej činnosti a asistenta PC TWR (ak sú určení na letovú zmenu),
- d) samostatnú prípravu na letovú zmenu,
- e) hlásenie veliteľovi, ktorý organizuje lietanie, o skončení prípravy na letovú zmenu.

Pred začiatkom predletovej prípravy vedúci letovej zmeny plní najmä tieto úlohy:

- a) prevezme hlásenie o pripravenosti zmeny riadenia a zmeny zabezpečenia lietania,
- b) na základe hlásenia zmien hodnotí situáciu v priestore lietania (vzdušnú, meteorologickú, ornitologickú) a použiteľnosť pohybových plôch pre leteckú prevádzku,
- c) rozhoduje o spôsobe plnenia letových úloh,
- d) o rozhodnutí o spôsobe plnenia letových úloh informuje veliteľa leteckého krídla (v mimopracovnom čase náčelníka pohotovostnej časti leteckého krídla), veliteľské stanovište leteckého krídla (ak bolo zriadené) a iné pracoviská leteckého krídla podľa rozhodnutia veliteľa leteckého krídla.

Počas trvania predletovej prípravy vedúci letovej zmeny vydá posádkam lietadiel záväzné pokyny na vykonanie letových úloh. Vopred pripravené náhradné úlohy sa spresňujú v tabuľke plánov letov a zaznamenávajú sa do úlohových listov.

Počas trvania letovej zmeny vedúci letovej zmeny plní najmä tieto úlohy:

- a) kontroluje činnosť príslušníkov zmeny riadenia a zabezpečenia lietania a posádok lietadiel na zemi a vo vzduchu,
- b) pri zistení nedostatkov obmedzí ktorejkoľvek posádke lietadla plánovanú úlohu, alebo zakáže jej vykonanie,
- c) náhodne kontroluje plnenie letových úloh a medziletových rozborov,
- d) pri zistení závažného narušenia bezpečnosti letu alebo podľa vlastného rozhodnutia preruší letovú činnosť a ihneď o tejto skutočnosti informuje veliteľa leteckého krídla (v mimopracovnom čase náčelníka pohotovostnej časti leteckého krídla).

Vedúci letovej zmeny:

a) môže:

1. meniť letové úlohy vopred plánované v tabuľke plánov letov vzhľadom na zmeny, ktoré nastali (meteorologické podmienky, schopnosť lietadiel, vzdušná situácia a pod.),
2. podľa pokynov veliteľa leteckého krídla po odstránení poruchy povoliť opakovanie skúšobného letu lietadla,
3. v odôvodnených prípadoch prerušiť lietanie,

4. posunúť začiatok letovej zmeny v časovom rozmedzí plánovanej zmeny,

b) plní aj tieto úlohy:

1. vydáva a schvaľuje posádkam lietadiel náhradné vopred pripravené letové úlohy,
2. vykonáva poletový rozbor s posádkami lietadiel.

Pri lietaní v letovej zmene je povolené vykonať aj lety podľa úlohových listov.

Priebežné lietanie je činnosť, počas ktorej sa uskutočňujú vzlety a pristátia lietadiel podľa predbežne plánovaného zámeru v priebehu jedného letového dňa.

Čas priebežného lietania určuje veliteľ leteckého krídla v rozkaze na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti. Tento čas nesmie trvať viac ako 12 hodín v priebehu jedného letového dňa.

Pred začiatkom priebežného lietania vedúci priebežného lietania uskutoční brífing. Čas brífingu určuje veliteľ leteckého krídla v rozkaze na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti. Brífing sa uskutočňuje najmenej dve hodiny pred plánovaným začiatkom priebežného lietania.

Na brífingu sa zúčastňujú:

- a) príslušníci zmeny riadenia lietania,
- b) príslušníci zmeny zabezpečenia lietania.

Pokyny z brífingu možno pre odlúčené pracoviská vykonať aj s využitím komunikačných prostriedkov. Z brífingu sa vyhotovuje záznam prostriedkami objektívnej kontroly.

Vedúci priebežného lietania na brífingu:

- a) zhodnotí situáciu v priestore priebežného lietania (vzdušnú, meteorologickú, ornitologickú), posúdi pripravenosť leteckej techniky, letiska, strelníc, prostriedkov riadenia a zabezpečenia lietania, použiteľnosť pohybových plôch a rozhodne o vykonaní priebežného lietania,
- b) spresní letové úlohy v rámci úloh plánovaných na predbežnej príprave v spolupráci s koordinátorom letovej činnosti (ak bol na priebežné lietanie určený),
- c) oboznámi zmeny riadenia a zmeny zabezpečenia lietania so spresnenými letovými úlohami,
- d) informuje o svojom rozhodnutí veliteľa leteckého krídla.

Ďalšia letová úloha sa môže posádke lietadla prideliť po úspešnom skončení predchádzajúcej letovej úlohy (misie) a po medziletovom rozbere so zápisom do úlohového listu.

Vzdušný prieskum počasia sa vykonáva pri prvom lete priebežného lietania alebo pri ktoromkoľvek nasledujúcom lete.

Pracovný čas pre príslušníkov zmien zabezpečenia určuje veliteľ leteckého krídla a nesmie byť dlhší ako 12 hodín v priebehu jedného letového dňa.

Na priebežné lietanie sa rozkazom veliteľa leteckého krídla určujú zmena riadenia a zmena zabezpečenia.

Zmena riadenia priebežného lietania sa určuje v tomto zložení:

- a) vedúci priebežného lietania,
- b) príslušníci zmeny riadenia lietania podľa predpisu.

Zmena zabezpečenia priebežného lietania sa určuje v rovnakom zložení ako pri lietaní v letovej zmene.

Vedúci priebežného lietania je počas priebežného lietania nadriadený príslušníkom zmeny riadenia a zmeny zabezpečenia priebežného lietania a posádkam lietadiel, ktoré lietajú, okrem výkonných letcov z veliteľstva vzdušných síl.

Vedúci priebežného lietania zodpovedá za splnenie cieľov priebežného lietania pri dodržaní zásad bezpečnosti.

Vedúci priebežného lietania sa určuje spomedzi výkonných letcov. Oprávnenie na výkon funkcie vedúceho priebežného lietania sa uverejňuje v rozkaze veliteľa leteckého krídla. Do funkcie vedúceho priebežného lietania sa spravidla určujú:

- a) na lietanie posádok lietadiel z jednej letky veliteľ letky, zástupca veliteľa letky a veliteľ roja,
- b) na lietanie posádok lietadiel dvoch a viacerých letiek leteckého krídla výkonný letec z veliteľstva leteckého krídla,
- c) na lietanie posádok lietadiel vzdušných síl v rámci spoločného zamestnania alebo v rámci letecko-taktického cvičenia (taktického cvičenia) na jednom letisku rozkazom veliteľa vzdušných síl na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti výkonný letec z veliteľstva vzdušných síl.

Počas priebežného lietania je vedúcemu priebežného lietania povolené vykonávať lety podľa rozhodnutia veliteľa leteckého krídla.

Príprava vedúceho priebežného lietania zahŕňa:

- a) oboznámenie sa s rozkazom na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti a s jeho novelami,
- b) oboznámenie sa s druhmi letových úloh pripravených na predbežnej príprave,
- c) poučenie koordinátora letovej činnosti a asistenta PC TWR (ak sú určení na priebežné lietanie),



- d) samostatnú prípravu na priebežné lietanie,
- e) hlásenie veliteľovi leteckého krídla o skončení prípravy na priebežné lietanie.

Vedúci priebežného lietania počas priebežného lietania plní najmä tieto úlohy:

- a) kontroluje činnosť príslušníkov zmeny riadenia a zabezpečenia lietania a posádok lietadiel na zemi a vo vzduchu,
- b) pri zistení nedostatkov obmedzí ktorejkoľvek posádke lietadla plánovanú úlohu, alebo zakáže jej vykonanie,
- c) náhodne kontroluje plnenie letových úloh a medziletových rozborov,
- d) pri zistení závažného narušenia bezpečnosti letu alebo na základe vlastného rozhodnutia preruší letovú činnosť a ihneď o tejto skutočnosti informuje veliteľa leteckého krídla (v mimopracovnom čase náčelníka pohotovostnej časti leteckého krídla) a veliteľské stanovište, ak je zriadené.

Vedúci priebežného lietania:

a) môže:

1. posunúť začiatok priebežného lietania v plánovanom časovom rozmedzí priebežného lietania,
2. v odôvodnených prípadoch prerušiť lietanie,
3. podľa pokynov veliteľa leteckého krídla po odstránení poruchy povoliť opakovanie skúšobného letu lietadla,

b) plní aj tieto úlohy:

1. spresňuje konkrétne letové úlohy posádkam lietadiel v rámci úloh pripravených v predbežnej príprave,
2. vykonáva poletový rozbor so zmenami riadenia a zabezpečenia lietania.

Počas priebežného lietania v situáciách, ktorých riešenie nepatrí do pôsobnosti vedúceho priebežného lietania, vedúci priebežného lietania oboznámi so situáciou veliteľa leteckého krídla, ktorý nariadi vykonať príslušné opatrenia.

Ak si to situácia vyžaduje, veliteľ leteckého krídla môže nariadiť počas letového dňa brífing spresňujúci letovú činnosť nasledujúceho dňa. Čas brífingu operatívne určuje počas letového dňa.

Letová činnosť vo forme jednotlivých letov sa organizuje na základe rozhodnutia veliteľa leteckého krídla a je určená v rozkaze na prípravu, vykonanie

a zabezpečenie letovej činnosti alebo pri plnení operatívnych úloh v novele k uvedenému rozkazu. Vykonáva sa na základe schváleného úlohového listu.

Predletovú prípravu vykonáva posádka lietadla samostatne podľa predpisu. Predletová príprava sa začína najneskôr 60 minút pred vnútroštátnym letom a 90 minút pred medzinárodným letom.

Pri lietaní jednotlivými letmi sa v rozkaze alebo v novele k rozkazu na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti určuje veliteľ letky, zástupca veliteľa letky, veliteľ roja alebo výkonný letec z veliteľstva leteckého krídla, ktorý zodpovedá za organizáciu lietania jednotlivými letmi a plní najmä tieto úlohy:

- a) kontroluje činnosť zmeny riadenia lietania a posádok lietadiel na zemi i vo vzduchu,
- b) schvaľuje posádkam lietadiel úlohové listy,
- c) pri zistení nedostatkov obmedzí alebo zakáže ktorejkoľvek posádke lietadla vykonanie letu,
- d) náhodne kontroluje plnenie letových úloh,
- e) pri zistení závažného narušenia bezpečnosti letov alebo na základe vlastného rozhodnutia preruší letovú činnosť a ihneď o tejto skutočnosti informuje veliteľa leteckého krídla (v mimopracovnom čase náčelníka pohotovostnej časti leteckého krídla) a veliteľské stanovište, ak je zriadené,
- f) vykonáva poletový rozbor so zmenami riadenia a zabezpečenia lietania.

Rozbor letovej činnosti je súčasťou leteckého výcviku. Príprava tohto rozboru a samotný rozbor zvyšujú bezpečnosť lietania a skvalitňujú letecký výcvik.

Pri rozbere letovej činnosti sa vyhodnocuje priebeh a výsledky letovej činnosti. Hodnotí sa kvalita splnenia letových úloh, využitie prostriedkov objektívnej kontroly, uskutočňuje sa rozbor chýb v technike pilotáže, navigácii, bojovom použití, v používaní lietadiel, rozoberajú sa letecké incidenty, nedostatky v organizácii, príprave, riadení a zabezpečení lietania a určujú sa opatrenia na ich odstraňovanie a predchádzanie.

Rozbor letovej činnosti zahŕňa:

- a) medziletový rozbor letovej činnosti,
- b) poletový rozbor letovej činnosti,
- c) úplný rozbor letovej činnosti.

Medziletový rozbor letovej činnosti sa uskutočňuje počas lietania a jeho cieľom je vyhodnotiť priebeh vykonaného letu, rozobrať zistené nedostatky a nepripustiť na let lietadlo s poruchou alebo posádku lietadla, ak sa zistí, že narušila režim a bezpečnosť letu.

Na medziletový rozbor letovej činnosti sa spravidla využívajú:

- a) údaje palubných a pozemných prostriedkov objektívnej kontroly,
- b) údaje získané osobným pozorovaním,
- c) podklady získané od príslušníkov riadenia a zabezpečenia letovej prevádzky,
- d) údaje od osôb poverených kontrolou letovej činnosti.

Pri letoch s inštruktorom vykonáva medziletový rozbor inštruktor na základe osobného pozorovania s využitím dostupných prostriedkov a so zápisom do úlohového listu.

Medziletový rozbor letu bojového použitia sa vykonáva s využitím prostriedkov objektívnej kontroly.

Medziletový rozbor s pilotom (posádkou) lietadla uskutoční priamy nadriadený (inštruktor, inšpektor, examinátor) a výsledok zapíše do úlohového listu. Ak si to situácia vyžaduje, aby sa s charakterom chýb v technike pilotáže, navigácii, bojovom použití a v používaní lietadiel ihneď oboznámili posádky lietadiel, vedúci letovej zmeny (priebežného lietania) uskutoční medziletový rozbor s posádkami lietadiel. Na základe výsledku medziletového rozboru prijme opatrenia. Veliteľ leteckého krídla, vedúci letovej zmeny a výkonní letci z veliteľstva vzdušných síl (z generálneho štábu) vykonajú po splnení letovej úlohy (na základe dostupných prostriedkov) medziletový rozbor každý samostatne v časti úlohového listu, ktorá je určená na vyhodnotenie letovej úlohy.

Poletový rozbor lietania v letovej zmene sa uskutočňuje po skončení letovej zmeny s cieľom zistiť predbežné výsledky splnenia letových úloh, ktoré potrebuje veliteľ organizujúci lietanie na zhodnotenie situácie, na rozhodnutie a na uloženie úloh pre ďalšiu letovú činnosť.

Poletový rozbor lietania v letovej zmene uskutočňuje vedúci letovej zmeny za účasti posádok, zmeny riadenia a zmeny zabezpečenia lietania. So zmenami na odlúčených pracoviskách sa poletový rozbor môže vykonať s využitím komunikačných prostriedkov.

Poletový rozbor lietania v letovej zmene obsahuje hlásenie:

- a) veliteľov letiek (rojov),
- b) PC TWR,
- c) vedúceho inžiniera lietania,
- d) dozorného logistickej podpory,
- e) dozorného letiskového zabezpečenia,
- f) dozorného dôstojníka leteckých pozemných informačných systémov,
- g) dozorného synoptika,
- h) ďalších osôb podľa rozhodnutia vedúceho letovej zmeny.

Pri poletovom rozbere vedúci letovej zmeny vyhodnotí letovú činnosť a vydá pokyny na odstránenie nedostatkov v organizácii letovej činnosti.

Poletový rozbor priebežného lietania a lietania jednotlivými letmi vykoná s posádkou lietadla priamy nadriadený alebo veliteľ lietadla. So zmenami riadenia a zabezpečenia lietania vykoná poletový rozbor priebežného lietania vedúci priebežného lietania. Poletový rozbor lietania jednotlivými letmi vykoná osoba podľa predpisu. Výsledok oznámia veliteľovi leteckého krídla.

Výsledok poletového rozboru sa zapisuje do úlohového listu a do knihy poletových rozborov leteckého krídla a letiek.

Príprava úplného rozboru letovej činnosti spravidla zahŕňa:

- a) zhromaždenie a zhodnotenie podkladov na rozbor,
- b) spracovanie a vyhodnotenie záznamov objektívnej kontroly,
- c) výpočty a rozbor teoretických podkladov vysvetľujúcich fyzikálnu podstatu rozoberaných prvkov letu,
- d) spracovanie schém, tabuliek a iných podkladov znázorňujúcich výsledky letovej činnosti a kvalitu splnenia letových úloh.

Podklady a dokumenty k úplnému rozboru letovej činnosti pripravujú príslušníci leteckého krídla zodpovední za prípravu, organizovanie a vykonanie letovej činnosti.

Zhromažďovanie podkladov a spracovanie dokumentov organizuje náčelník štábu leteckého krídla.

Za stanovište GCI odošle podklady a dokumenty na úplný rozbor letovej činnosti veliteľ operačného centra do útvaru, ktorého lietanie zabezpečuje.

Úplný rozbor letovej činnosti organizuje veliteľ leteckého krídla v prítomnosti ním určených príslušníkov leteckého krídla, ktorí následne vykonajú s podriadenými úplný rozbor letovej činnosti vo svojej odbornosti.

Pri úplnom rozbere letovej činnosti veliteľ leteckého krídla vyhodnotí:

- a) splnenie úloh letovej činnosti,
- b) dodržiavanie zásad bezpečnosti letov,
- c) klady a nedostatky v organizácii, príprave, vykonaní a zabezpečení letovej činnosti.

V závere úplného rozboru letovej činnosti vydá veliteľ leteckého krídla pokyny na odstránenie zistených nedostatkov.

Náčelník letovej operačnej skupiny vykoná úplný rozbor letovej činnosti s podriadenými výkonnými letcami.

Veliteľ letky vykoná úplný rozbor letovej činnosti s posádkami letky.

Základnými prostriedkami objektívnej kontroly letu sú prostriedky umiestnené na palubách lietadiel a na stanovištiach riadenia letovej prevádzky.

Objektívnu kontrolu letu organizuje veliteľ leteckého krídla. Zásady organizovania objektívnej kontroly letu na stanovištiach riadenia letovej prevádzky upravuje interný predpis (Vojenský predpis o zabezpečovaní letovej činnosti leteckými pozemnými informačnými systémami evid. zn. Let-5-2).

Za organizovanie prípravy a použitia prostriedkov objektívnej kontroly a za ich udržiavanie v neustálej prevádzkyschopnosti pri prostriedkoch:

- a) umiestnených na palube lietadla zodpovedá hlavný inžinier leteckého krídla,
- b) umiestnených na stanovišti GCI zodpovedá náčelník technicko-informačného oddelenia operačného centra,
- c) umiestnených na stanovištiach riadenia letovej prevádzky [stanovište VEŽA, stanovište APPROACH (približovania)], štartovo veliteľských stanovištiach a stanovištiach VEŽA na leteckých strelniciach zodpovedá veliteľ práporu zabezpečenia leteckej prevádzky.

Za včasné zapínanie a vypínanie prostriedkov objektívnej kontroly:

- a) umiestnených na stanovišti VEŽA a na stanovišti APPROACH zodpovedá dozorný dôstojník leteckých pozemných informačných systémov,
- b) umiestnených na technicko-informačnom oddelení operačného centra zodpovedá náčelník zmeny technicko-informačného oddelenia operačného centra, vykonávajúci službu v pohotovostnom systéme.

Za včasné zapínanie a vypínanie prostriedkov objektívnej kontroly umiestnených na palube lietadla zodpovedá veliteľ lietadla.

Letová úloha sa vyhodnocuje s využitím údajov palubných prostriedkov objektívnej kontroly a jej výsledky sa zaznamenávajú v letovej dokumentácii.

Veliteľ lietadla zabezpečí po skončení letov v rámci pohotovostného systému a leteckej pátracej a záchranej služby vyhodnotenie údajov zaznamenaných palubnými prostriedkami objektívnej kontroly letu.

Pri vzniku leteckej udalosti sa materiály objektívnej kontroly súvisiace s leteckou udalosťou uchovávajú najmenej do skončenia odborného vyšetrovania. Záznamové médiá prostriedkov objektívnej kontroly možno opätovne použiť po schválení správy o odbornom vyšetrovaní leteckej nehody (leteckého incidentu) alebo evidenčnej karty leteckej udalosti.

Záznamové médiá prostriedkov objektívnej kontroly nemožno použiť na iný účel ako na záznam letovej prevádzky.

## 6.3 Riadenie letovej prevádzky

### 6.3.1 Základné zásady

Vojenská služba riadenia letovej prevádzky sa vojenským lietadlám v riadenom vzdušnom priestore Slovenskej republiky poskytuje nepretržite v súlade s triedou vzdušného priestoru.

Lietadlu, ktorého prevádzkovateľom nie sú vzdušné sily, možno poskytovať vojenskú službu riadenia letovej prevádzky v priestore zodpovednosti príslušného vojenského stanovišťa riadenia letovej prevádzky.

Riadiaci letovej prevádzky sú držiteľmi platného preukazu spôsobilosti riadiaceho letovej prevádzky s platnými kvalifikačnými kategóriami a doložkami, ktoré ich oprávňujú na výkon príslušných funkcií. Riadiaci letovej prevádzky sa skúšajú spôsobom a v rozsahu, ktorý stanoví odbor štátnej správy vo vojenskom letectve.

Výcvik a udržiavanie spôsobilostí riadiacich letovej prevádzky sa vykonáva podľa výcvikového plánu a programu udržiavania spôsobilosti príslušníkov stanovišťa riadenia letovej prevádzky, ktoré schvaľuje odbor štátnej správy vo vojenskom letectve.

Riadiaci letovej prevádzky môže samostatne riadiť letovú prevádzku po splnení požiadaviek ustanovených vo výcvikovom pláne stanovišťa riadenia letovej prevádzky a po splnení programu udržiavania spôsobilosti.

Medzi vojenskými stanovišťami riadenia letovej prevádzky a civilnými stanovišťami letových prevádzkových služieb sa zaisťuje a udržiava spolupráca a vykonávajú sa opatrenia, ktoré umožňujú výmenu informácií dôležitých pre bezpečnosť a plynulosť letovej prevádzky.

Vojenské stanovišťa riadenia letovej prevádzky uzatvárajú so stanovišťami letových prevádzkových služieb dohody o výmene údajov dôležitých pre bezpečné a plynulé vykonávanie letov civilných lietadiel.

Stanovišťa letových prevádzkových služieb odovzdávajú príslušným vojenským stanovišťam riadenia letovej prevádzky údaje o letoch civilných lietadiel v súlade s miestne dohodnutými postupmi. Na vylúčenie alebo obmedzenie potreby zakročiť proti civilným lietadlám určí splnomocnený orgán (zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve, letecký zákon, a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov) priestory alebo trate,

kde platia pre všetky lety lietadiel ustanovenia civilných pravidiel lietania, týkajúce sa letových plánov, obojsmerného spojenia a hlásenia polôh na zabezpečenie toho, aby príslušné údaje boli k dispozícii na uľahčenie identifikácie civilných lietadiel (predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Letové prevádzkové služby L 11 v znení neskorších predpisov).

Hydrometeorologická služba ozbrojených síl poskytuje hydrometeorologické informácie a zodpovedá za poskytovanie meteorologických služieb vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky.

Na zaistenie aktuálnych meteorologických informácií potrebných na vykonanie letov oznamuje personál riadenia letovej prevádzky, ak je to možné, príslušnej meteorologickej stanici nebezpečné meteorologické javy, ak ich spozoruje alebo mu ich hlásili z paluby lietadla.

Ak dozorný synoptik zistí búrkové javy alebo iné nepriaznivé poveternostné podmienky, ktoré ohrozujú lietadlá vo vzduchu, okamžite informuje PC TWR a navrhuje prerušiť letovú činnosť.

Lietadlu, o ktorom je známe alebo sa predpokladá, že je v stave núdze, vrátane lietadla, na palube ktorého prišlo k nezákonnému zásahu, sa venuje zvýšená pozornosť a pomoc a má prednosť pred ostatnými lietadlami, ak to okolnosti vyžadujú a dovoľujú.

Lietadlo vybavené odpovedačom sekundárneho radaru, ak to okolnosti dovoľujú, ho využíva takto:

- a) v móde A kód 7500 – pri nezákonnom zásahu,
- b) v móde A kód 7600 – pri strate spojenia,
- c) v móde A kód 7700 – v stave núdze.

Kódy uvedené v predpise sú medzinárodne rezervované na použitie pilotmi, ktorí sa ocitli v stave núdze, stratili spojenie, alebo sú predmetom nezákonného zásahu (predpisu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Postupy leteckých navigačných služieb. Manažment letovej prevádzky L 4444).

Ak je známe alebo sa predpokladá, že lietadlo sa stalo predmetom nezákonného zásahu, stanovište riadenia letovej prevádzky pohotovo odpovedá na žiadosti z tohto lietadla, pričom pokračuje vo vysielaní informácií, ktoré sa týkajú bezpečného vykonania letu, a prijíma opatrenia na urýchlenie jeho fáz, najmä bezpečného pristátia. Príslušník služby riadenia letovej prevádzky, ktorý zistí akékoľvek narušenie plánovaného režimu letu, alebo odôvodnene predpokladá nezákonný zásah alebo stav núdze, okamžite túto skutočnosť oznámi stredisku riadenia a uvedomovania (Control and Reporting Center – CRC).

Stanovište riadenia letovej prevádzky používa svetový koordinovaný čas (Universal Time Co-ordinated – UTC) a vyjadruje ho v hodinách a minútach dňa s 24 hodinami, začínajúceho sa o polnoci.

Stanovište riadenia letovej prevádzky sa vybavuje hodinami (ukazujúcimi čas v hodinách, minútach a sekundách) zreteľne viditeľnými z každého pracoviska.

Hodiny a iné zariadenia, zaznamenávajúce čas na stanovišti riadenia letovej prevádzky, zabezpečujú presnosť určenia času v rozpätí  $\pm 5$  sekúnd.

### 6.3.2 Vojenská služba riadenia letovej prevádzky

Vojenská služba riadenia letovej prevádzky sa rozdeľuje na:

- a) letiskovú službu riadenia,
- b) približovaciú službu riadenia,
- c) oblastnú službu riadenia,
- d) službu radarového riadenia bojového použitia.

Odbornú prípravu príslušníkov vzdušných síl poskytujúcich vojenskú službu riadenia letovej prevádzky okrem príslušníkov oblastnej služby riadenia letovej prevádzky riadi veliteľstvo vzdušných síl.

Letisková služba riadenia je služba riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzke. Poskytuje sa z letiskovej riadiacej veže (stanovište VEŽA). Činnosti letiskovej riadiacej veže sa môžu vykonávať z rôznych pracovísk (riadiacich alebo pracovných pozícií). Pracoviská, funkcie na pracoviskách a úlohy plnené na pracoviskách stanoví odbor štátnej správy vo vojenskom letectve.

Približovacia služba riadenia je služba riadenia pre riadené lety prilietavajúcich a odlietavajúcich lietadiel. Poskytuje sa zo stanovišťa APPROACH. Pracoviská, funkcie na pracoviskách a úlohy plnené na pracoviskách stanoví odbor štátnej správy vo vojenskom letectve.

Oblastnú službu riadenia poskytuje stanovište riadenia špeciálnej letovej prevádzky OAT letom v riadenom vzdušnom priestore mimo priestorov CTR/TMA. V neriadenom vzdušnom priestore mimo aktivovaných priestorov (dočasne vymedzený priestor – Temporary Segregated Area – TSA, TRA, obmedzený priestor – Restricted Area – R) a mimo špeciálne vyčlenených priestorov poskytuje stanovište OAT informačnú službu a pohotovostnú službu.



Letom pohotovostných lietadiel poskytuje stanovište OAT oblasťnú službu riadenia len v prípade, ak bol podaný vojenský letový plán, alebo v súlade s koordinačnými dohodami.

Služba radarového riadenia bojového použitia je riadenie vojenskej letovej prevádzky, ktorá si pre svoj špecifický charakter vyžaduje vyčlenenie alebo obmedzenie vzdušného priestoru. Poskytujú ju radaroví riadiaci bojového použitia centrálného miesta navedenia [navádzacích stanovišť a palubného systému AWACS.

Službu radarového riadenia bojového použitia vymedzujú osnovy bojovej prípravy radarových riadiacich bojového použitia.

Vojenská služba riadenia špecifických letových činností zabezpečuje činnosť lietadiel vykonávajúcich špecifické letové činnosti vo vyčlenených priestoroch [priestory leteckých (taktických) strelníc, priestory vysadzovania vzdušných výsadkov, priestory letových ukážok]. Z hľadiska poskytovania letovej prevádzkovej služby sa vojenská služba riadenia špecifických letových činností charakterizuje ako poskytovanie letovej informačnej služby.

Prevzatie a odovzdanie letu medzi stanovišťami poskytujúcimi služby riadenia špecifických letových činností a iným stanovišťom riadenia letovej prevádzky sa nepotvrďuje.

Riadený let môže v ktoromkoľvek čase riadiť iba jedno stanovište riadenia letovej prevádzky.

Za riadenie lietadiel v určenom vzdušnom priestore zodpovedá jedno stanovište riadenia letovej prevádzky. Riadenie lietadla alebo skupiny lietadiel môže stanovište riadenia letovej prevádzky odovzdať inému, ak je medzi nimi zabezpečená koordinácia a priame linkové spojenie so zariadením na objektívny záznam hovorov (v núdzovej situácii telefón). Pri riadení s využitím automatizovaného systému velenia a riadenia LETVIS sa môže riadenie letovej prevádzky odovzdať a prevziať systémovým spôsobom.

Zodpovednosť za riadenie lietadla odovzdá stanovište druhému stanovišťu riadenia letovej prevádzky podľa uzatvorených koordinačných dohôd a v súlade s osobitným predpisom (predpisu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Letové prevádzkové služby L 11 v znení neskorších predpisov. Za uzatvorenie koordinačných dohôd zodpovedajú vedúci stanovišť, ktorými sú vojenský riadiaci letovej prevádzky vo funkcii:

- a) vedúceho stanovišť a špeciálnej letovej prevádzky,
- b) veliteľ a letky riadenia,
- c) náčelníka oddelenia navedenia letectva operačného centra krídla velenia, riadenia a prieskumu vzdušných síl.

Zóny zodpovednosti stanovišť za riadenie letovej prevádzky, vrátane bodov odovzdania na riadenie a použiteľné koordinačné postupy, sa podľa vhodnosti uvádzajú v koordinačných dohodách a v smerniciach na výkon služby na stanovištiach riadenia letovej prevádzky.

Zóny zodpovednosti vedúcich riadenia špecifických letových činností sú priestory vykonávania špecifických letových činností uvedené v predpise. Tieto priestory sa neklasifikujú triedou vzdušného priestoru, poskytuje sa v nich iba informačná služba.

Koordinácia medzi vojenskou službou riadenia letovej prevádzky a civilnou službou riadenia letovej prevádzky sa vykonáva podľa osobitných predpisov.

Letové povolenie vydáva stanovište riadenia letovej prevádzky. Letové povolenie obsahuje jednoznačné a stručné údaje obsahujúce medze letového povolenia.

Ak veliteľovi lietadla letové povolenie nevyhovuje, môže požiadať o jeho zmenu. Ak je zmena možná, veliteľ lietadla dostane opravené povolenie.

Pohyb osôb a vozidiel na prevádzkovej ploche, vrátane ťahania lietadiel, riadi stanovište VEŽA. Zásady prevádzky letiskových vozidiel a systému riadenia pozemných pohybov na letisku určujú interný predpis a osobitný predpis.

Stanovište riadenia letovej prevádzky sa zabezpečuje proti násilnému vniknutiu a uzatvára sa tak, aby bolo možné kontrolovať vstup do neho.

Na stanovišti riadenia letovej prevádzky počas riadenia letovej prevádzky môžu byť iba osoby podieľajúce sa na zabezpečení letovej činnosti a osoby vykonávajúce kontrolnú činnosť.

V čase riadenia letovej prevádzky je prísne zakázané odpútať pozornosť členov zmeny riadenia letovej prevádzky od úloh spojených s riadením letovej prevádzky a poverovať ich plnením úloh nesúvisiacich s riadením letovej prevádzky.

Stanovište OAT plní úlohy plánovania a riadenia špeciálnej činnosti vojenského letectva a koordinovania vojenskej a civilnej letovej prevádzky vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky. Podieľa sa na plnení úloh ozbrojených síl pri zabezpečovaní nedotknuteľnosti vzdušného priestoru Slovenskej republiky.

Stanovište OAT poskytuje službu riadenia vojenským lietadlám podľa predpisu; zabezpečuje určené rozstupy medzi civilnými a vojenskými lietadlami a zodpovedá za riadenie letu lietadiel leteckej pátracej a záchranej služby v priestore svojej zodpovednosti. Prideluje hladiny pre lety OAT v priestore svojej zodpovednosti, pri ktorých sa zaisťujú rozstupy podľa triedy vzdušného priestoru. V triede G poskytuje letovú informačnú službu a zabezpečuje pohotovostnú službu. Udržiava celkový prehľad o letovej prevádzke v Letovej informačnej oblasti (FIR) Bratislava a vytvára podmienky na plnenie úloh vojenského letectva.

Pri koordinácii letovej prevádzky spolupracuje stanovište OAT so stanovišťami riadenia letovej prevádzky štátneho podniku Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky a s pracoviskom spravovania vzdušného priestoru (Airspace Management Cell – AMC) podľa medzirezortných dohôd.

Na základe spolupráce s operačným centrom môže stanovište OAT vyhlasovať lietadlám využívajúcim vzdušný priestor Slovenskej republiky zákazy alebo obmedzenia letov a kontrolovať ich dodržiavanie.

Ak je to potrebné, stanovište OAT koordinuje pristátie vojenských lietadiel na civilných letiskách.

Stanovište OAT si po vzájomnej dohode so stanovišťami riadenia letovej prevádzky štátneho podniku Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky odovzdá na spojenie a riadenie lietadiel, ktorých posádky požiadajú alebo majú v letovom pláne uvedenú zmenu pravidiel letovej prevádzky z letu GAT na let OAT a naopak.

Stanovište OAT predkladá na Oblastné stanovište riadenia letovej prevádzky (Area Control Centre – ACC) Bratislava požiadavky na neplánované aktivácie spravovaných priestorov.

Pri lete štátnych lietadiel iných krajín cez letovú informačnú oblasť (FIR Bratislava) odovzdá stanovište OAT na stanovištia riadenia letovej prevádzky štátneho podniku Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky zákaz vstupu lietadlám, ktoré nespĺňajú požiadavky stanovené osobitným predpisom.

Stanovište OAT koordinuje požiadavky na prelet lietadiel cez aktivované AMC spravované priestory, ak nie je koordinačnými dohodami medzi jednotlivými stanovišťami stanovené inak.

Operačné centrum je hlavné miesto velenia veliteľ'a vzdušných síl a pri letovej činnosti vojenskými lietadlami zabezpečuje:

a) prostredníctvom CRC, ktorého súčasťou je stanovište GCI:

1. kontrolu dodržiavania pravidiel letovej prevádzky a koordináciu s civilnými a vojenskými stanovišťami riadenia letovej prevádzky a letovým informačným strediskom (Flight Information Centre – FIC) v súlade s platnými dohodami o koordinácii (koordinačnými dohodami) a prijímanie účinných opatrení pri zistení nedostatkov,
2. zakročovanie proti lietadlám – narušiteľom vzdušného priestoru Slovenskej republiky na rozkaz z nadriadeného stupňa velenia NATO [centrum pre mnoho-

národné vzdušné operácie (Combined Air Operations Centre – CAOC)], narušiteľom režimu letu a poskytovanie pomoci lietadlám v stave núdze vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky v súčinnosti so strediskom riadenia operácií ako s hlavným koordinátorom organizovania a zabezpečovania pátracej a záchranej služby vzdušných síl,

3. navádzanie na vzdušné ciele,
4. riadenie vojenských lietadiel v pridelenej zóne zodpovednosti,
5. riadenie letov pohotovostných lietadiel,
6. riadenie a koordináciu letov pohotovostných lietadiel pri cezhraničných operáciách,

b) prostredníctvom strediska riadenia operácií organizovanie a zabezpečenie pátracej a záchranej služby vzdušných síl podľa interného predpisu (Vojenský predpis o pátracej a záchranej službe vzdušných síl ozbrojených síl Slovenskej republiky evid. zn. Let-1-3) a metodických pokynov veliteľa vzdušných síl,

c) prostredníctvom AMC činnosti spojené s plnením úloh spravovania vzdušného priestoru a zabezpečenia úloh leteckej informačnej služby,

d) prostredníctvom technického informačného oddelenia:

1. šírenie rádiolokačných informácií v rámci siete LETVIS,
2. objektívnu kontrolu a archiváciu údajov o leteckej prevádzke v tomto systéme,

e) prostredníctvom poveternostného ústredia poskytovanie, zber a šírenie meteorologických informácií.

CRC je miesto velenia pre sily a prostriedky vzdušných síl vyčlenené pre systém integrovanej protivzdušnej a protiraketovej obrany NATO (NATO Integrated Air and Missile Defence System – NATINAMDS) a pre sily a prostriedky vzdušných síl vyčlenené pre národný pohotovostný systém protivzdušnej obrany. Je podriadené štruktúram NATO.

Pri letovej činnosti CRC zabezpečuje:

- a) kontrolu dodržiavania pravidiel letovej prevádzky,
- b) spoluprácu a koordináciu so stanovišťom OAT a civilnými stanovišťami riadenia letovej prevádzky pri plnení úloh Alpha Scramble a Tango (Romeo) Scramble,
- c) riadenie letovej prevádzky stanovišťom GCI s cieľom efektívne využiť sily a prostriedky,
- d) vedenie prehľadu o celkovej poveternostnej situácii nad územím Slovenskej republiky,

- e) predkladanie návrhov stredisku riadenia operácií na účelné a efektívne využitie síl a prostriedkov vzdušných síl pri poskytovaní pomoci lietadlám v stave núdze a organizovanie tejto pomoci v rámci vzdušných síl,
- f) odovzdávanie rozkazov a nariadení leteckým krídlam a rádiolokačným rotám v oblasti zabezpečovania lietania a kontrolu ich plnenia,
- g) vedenie prehľadu o stave a schopnosti záujmových letísk,
- h) zabezpečenie záznamov objektívnej kontroly.

Stredisko riadenia operácií je miesto velenia veliteľa vzdušných síl pre síly a prostriedky vzdušných síl. Je to hlavné miesto na plánovanie, povoľovanie a zber informácií o letovej činnosti leteckých útvarov a jednotiek vzdušných síl a na velenie a riadenie leteckej pátracej a záchranej služby a pozemnej pátracej a záchranej služby.

Stredisko riadenia operácií pre veliteľstvo vzdušných síl zabezpečuje:

- a) prehľad o letovej činnosti,
- b) informácie o leteckých udalostiach,
- c) prehľad o stave a schopnosti lietadiel,
- d) spracovanie diplomatických povolení preletov cudzích vojenských lietadiel nad územím Slovenskej republiky a vykonanie letov vlastných vojenských lietadiel cez vzdušný priestor iných štátov,
- e) prehľad o stave a pripravenosti pátracej a záchranej služby vzdušných síl.

Pri letovej činnosti vojenskými lietadlami stanovište GCI (a ďalšie stacionárne a mobilné vojenské stanovištia riadenia letovej prevádzky zriadené na poskytovanie služby radarového riadenia bojového použitia, vrátane AWACS) plní najmä tieto úlohy:

- a) riadi letovú prevádzku v určenej zóne zodpovednosti,
- b) zabezpečuje navedenia lietadiel na vzdušné ciele,
- c) navádza lietadlá na poskytnutie pomoci lietadlám v stave núdze,
- d) vykonáva súčinnosť s príslušným veliteľským stanovišťom leteckého krídla (Wing Operation Center – WOC),
- e) vyhodnocuje počasie s využitím dostupných zdrojov meteorologickej informácie,
- f) riadi lety pohotovostných lietadiel v určených fázach letu a koordinuje ich s civilnými a vojenskými stanovišťami riadenia letovej prevádzky a FIC v súlade s platnými dohodami o koordinácii,

g) v triede G poskytuje poradný (oznamovací) spôsob riadenia pri taktickom riadení a radarový monitoring po predchádzajúcom dohovore s posádkou lietadla ešte pred vzletom alebo na vyžiadanie posádkou počas letu,

h) posádkam lietadiel poskytuje asistenciu pre návrat na letisko pristátia, asistenciu pri zvláštnych prípadoch počas letu a taktickú asistenciu.

AMC spravuje vzdušný priestor Slovenskej republiky v súlade so spoločnými predpismi, ktoré vychádzajú z požiadaviek stanovených Európskou komisiou a Európskym parlamentom v rámci Európskeho spoločenstva. V otázkach spravovania vzdušného priestoru Slovenskej republiky je AMC nadriadené útvarom a jednotkám ozbrojených síl.

Technické informačné oddelenie operačného centra je miesto zabezpečujúce spracovanie dát v sieti systému LETVIS, ich zber a šírenie v rámci siete vzdušných síl a ostatných užívateľov.

Poveternostné ústredie operačného centra je odborná prevádzková zložka vojenskej hydrometeorologickej služby ozbrojených síl určená na nepretržité hydrometeorologické zabezpečenie ozbrojených síl. Poveternostné ústredie operačného centra je priamo podriadené veliteľovi operačného centra. Dozorný synoptik poveternostného ústredia operačného centra je v zmene podriadený náčelníkovi zmeny strediska riadenia operácií a odborne je nadriadený dozorným synoptikom leteckej poveternostnej služby vzdušných síl.

Poveternostné ústredie vydáva:

- a) letové predpovede počasia,
- b) veľmi krátkodobé predpovede počasia,
- c) krátkodobé a strednodobé predpovede počasia,
- d) všeobecné poveternostné výstrahy.

Zloženie zmeny riadenia lietania leteckého krídla určuje rozkazom na prípravu, vykonanie a zabezpečenie letovej činnosti veliteľ leteckého krídla podľa charakteru plánovaných letových úloh.

Zmena riadenia lietania stanovišťa GCI, ktorá zabezpečuje letovú činnosť leteckých krídel a lety pohotovostných lietadiel, sa skladá:

- a) z náčelníka zmeny (Fighter Allocator – FA) stanovišťa GCI,
- b) z radarového riadiaceho bojového použitia (Intercept Controller – IC) stanovišťa GCI,
- c) z asistenta radarového riadiaceho bojového použitia (Intercept Controller Assistant – ICA) stanovišťa GCI.

Ak to charakter plánovaných letových úloh vyžaduje, do zmeny riadenia lietania stanovišťa GCI podľa ods. 2 sa môžu nariadením veliteľa krídla velenia, riadenia a prieskumu zaradiť aj:

- a) asistent náčelníka zmeny (Fighter Allocator Assistant – FAA) stanovišťa GCI,
- b) ďalší radaroví riadiaci bojového použitia (IC) stanovišťa GCI,
- c) radaroví riadiaci bojového použitia prostriedkov typu AWACS.

Zmena riadenia lietania na zabezpečenie plánovanej letovej činnosti leteckého krídla (samostatnej jednotky) je zložená:

- a) zo zmeny na stanovišti VEŽA,
- b) zo zmeny na stanovišti APPROACH.

Činnosť na pracoviskách stanovišť riadenia letovej prevádzky a ich obsadenie stanoví odbor štátnej správy vo vojenskom letectve.

Ak to charakter plánovaných letových úloh vyžaduje, nariadením veliteľa, ktorý organizuje lietanie, môžu byť na zabezpečenie riadenia lietania určené tieto osoby:

- a) asistent PC TWR,
- b) vedúci riadenia špecifických letových činností,
- c) koordinátor letovej činnosti,
- d) operátor ohlasovne letových prevádzkových služieb.

Pri špecifickej letovej činnosti (bombardovanie a letecká strelba na pozemné ciele s navádzaním, montážne práce a ich nácvik, letové ukážky a pod.) sa na základe rozhodnutia veliteľa, ktorý organizuje lietanie, v súlade s ods. 6 riadenie tejto leteckej činnosti zabezpečuje prostredníctvom vedúcich riadenia špecifických letových činností.

Vedúci riadenia špecifických letových činností sa určujú spomedzi príslušníkov, ktorí absolvovali špeciálne školenie, prípravu a v rozkaze veliteľa leteckého krídla (veliteľa vzdušných síl) majú uverejnené povolenie vykonávať túto činnosť.

Vedúcimi riadenia špecifických letových činností sú:

- a) procedurálny riadiaci letovej prevádzky (Planner Controller – PC) na leteckej (taktickej) strelnici,
- b) vedúci riadenia montážnych prác,
- c) vedúci riadenia nácvikov a vykonávania letových ukážok,
- d) JTAC.

Vedúci riadenia špecifických letových činností vykonáva pred začiatkom špecifickej letovej činnosti súčinnosťný dohovor so všetkými zložkami podieľajúcimi sa na tejto činnosti a vyhotovuje o tom záznam.

PC na leteckej (taktickej) strelnici sa určuje spomedzi príslušníkov letky riadenia alebo pilotov, ktorí absolvovali špeciálne školenie a sú oprávnení riadiť činnosť na leteckej (taktickej) strelnici. Povolenie riadiť na leteckej (taktickej) strelnici sa uverejňuje v rozkaze veliteľa, ktorý organizuje lietanie, na základe preskúšania oddelením leteckého výcviku veliteľstva vzdušných síl.

PC na leteckej (taktickej) strelnici plní najmä tieto úlohy:

a) počas predbežnej prípravy:

1. oboznámi sa s prevádzkovým poriadkom a štatútom leteckej strelnice,
2. oboznámi sa s plánovanými letovými úlohami a zásadami bezpečnosti pri streľbe z kanóna, raketami a pri bombardovaní,

b) počas predletovej prípravy:

1. hlási vedúcemu letovej zmeny (priebežného lietania, osobe podľa čl. 29 ods. 3) všetky okolnosti súvisiace so svojím zdravotným stavom, ktoré môžu mať vplyv na plnenie úloh,
2. najneskôr jednu hodinu pred začiatkom činnosti na leteckej strelnici preverí pripravenosť zabezpečovacej zmeny leteckej strelnice na plnenie úloh,
3. vydá úlohy zabezpečovacej zmene leteckej strelnice, vysvetlí charakter plánovaných letov a zásady bezpečnosti,
4. oboznámi sa s podmienkami pozorovania lietadiel na rôznych úsekoch bojového manévru nad leteckou strelnicou,
5. hodnotí poveternostnú situáciu podľa správ zo vzdušného prieskumu počasia, rádiolokačného prieskumu počasia a z leteckej meteorologickej služobne (poveternostného ústredia operačného centra),
6. hodnotí, či za príslušných poveternostných podmienok možno plniť plánované letové úlohy,
7. oznámi PC TWR na letisku pohotovosť leteckej strelnice, leteckých pozemných informačných systémov a aktuálne počasia,
8. pol hodiny pred začiatkom lietania (príletom lietadiel na leteckú strelnicu) preverí zapnutie leteckých pozemných informačných systémov na leteckej strelnici,



c) počas letovej činnosti:

1. riadi lietanie v priestore leteckej strelnice,
2. kontroluje pohyb lietadiel v priestore leteckej strelnice a na bojovom kurze vizuálne alebo pomocou leteckých pozemných informačných systémov,
3. povoľuje a zakazuje strelbu a bombardovanie,
4. informuje posádky lietadiel (skupín lietadiel) o vzdušnej situácii na leteckej strelnici,
5. posádkam lietadiel zakazuje plnenie letovej úlohy, ak ohrozujú bezpečnosť lietania v priestore leteckej strelnice,
6. je pripravený poskytnúť posádkam lietadiel nevyhnutnú pomoc,
7. sleduje stav počasia a ornitologickú situáciu; o zmenách počasia informuje posádky lietadiel a podľa potreby oznamuje zmeny PC TWR na letisku,
8. organizuje záznam výsledkov strelieb a bombardovania,

d) po skončení letovej zmeny:

1. zhodnotí činnosť zabezpečovacej zmeny leteckej strelnice, leteckých pozemných informačných systémov na strelnici a informuje o tom veliteľa (náčelníka) strelnice,
2. hodnotí výsledky strelieb a bombardovania,
3. do denníka PC na leteckej strelnici zapíše zistené narušenia zásad lietania, chyby posádok lietadiel pri plnení letových úloh a nedostatky v zabezpečení lietania na leteckej strelnici,
4. oznámi veliteľovi leteckého krídla výsledky plnenia letových úloh a nedostatky v zabezpečení lietania na leteckej strelnici.

Do funkcie vedúceho riadenia nácviku a vykonávania letových ukážok sa určuje pilot, ktorý:

- a) vykoná praktický výcvik a preskúšanie z riadenia letových ukážok,
- b) pozná zostavu letovej ukážky,
- c) pozná minimálnu výšku prechodu do klesavej časti vertikálneho prvku a minimálnu výšku jeho vybratia,
- d) pozná činnosť pri zvláštnych prípadoch počas letu pre leteckú techniku vykonávajúcu nácvik alebo letovú ukážku.

Ak sa letová ukážka realizuje na riadenom letisku, vedúci riadenia nácviku a vykonávania letových ukážok plní najmä tieto úlohy:

- a) pred letovou ukážkou uskutoční dohovor s letiskovou službou riadenia o používanej frekvencii, na ktorej bude letovú ukážku riadiť, o priestore určenom na letovú ukážku a o spolupráci počas letovej ukážky,
- b) pred letovou ukážkou uskutoční dohovor s veliteľom lietadla o používanej frekvencii, na ktorej sa bude letová ukážka vykonávať, a o priestore určenom na letovú ukážku,
- c) počas letovej ukážky včas informuje veliteľa lietadla (skupiny lietadiel) o chybách v zostave, o výskyte vtákov v priestore letovej ukážky a o cudzích cieľoch v priestore letovej ukážky,
- d) vyberá si miesto, z ktorého má nerušený výhľad do priestoru letovej ukážky s možnosťou korekcie chýb pri nácvikoch a vystúpeniach,
- e) letovú ukážku preruší, ak nemožno pokračovať v letovej ukážke (porušenie bezpečnosti letu, cudzí cieľ v priestore letovej ukážky, výskyt vtákov v priestore letovej ukážky, porucha na lietadle a pod.).

Pri letovej ukážke na riadenom letisku pilot stále monitoruje frekvenciu zodpovedného stanovišťa riadenia letovej prevádzky a prednostne plní jeho pokyny.

Ak sa letová ukážka uskutočňuje mimo riadeného letiska, vedúci riadenia nácviku a vykonávania letových ukážok plní najmä tieto úlohy:

- a) pred letovou ukážkou uskutoční dohovor s veliteľom lietadla (skupiny lietadiel) o používanej frekvencii, na ktorej bude letovú ukážku riadiť, o priestore určenom na letovú ukážku a o čase a spôsobe nadviazania spojenia,
- b) letovú ukážku preruší pri nemožnosti pokračovať v letovej ukážke (porušenie bezpečnosti letu, cudzí cieľ v priestore letovej ukážky, výskyt vtákov v priestore letovej ukážky, porucha na lietadle a pod.),
- c) vyberá si miesto, z ktorého má ničím nerušený výhľad do priestoru letovej ukážky s možnosťou korekcie chýb pri nácvikoch a vystúpeniach.

JTAC sa určuje na navádzanie lietadiel na pozemné ciele. Túto činnosť môžu vykonávať osoby, ktoré získali kvalifikáciu JTAC po absolvovaní výcvikového kurzu v certifikovanom výcvikovom zariadení (škole, Štandardizačná dohoda NATO STANAG 3797 (edícia 7) Minimálne kvalifikačné požiadavky na predsunutých leteckých navádzačov a laserových operátorov podporujúcich predsunutých leteckých navádzačov – ATP-3.3.2.2).

Koordinátor letovej činnosti plní najmä tieto úlohy:

- a) oboznamuje sa s rozsahom úloh určených na predbežnej príprave,
- b) získava údaje z určených technických prostriedkov a od príslušníkov zmeny riadenia a zmeny zabezpečenia lietania,
- c) spresňuje úlohy pre posádky lietadiel,
- d) koordinuje letovú činnosť s veliteľom, ktorý organizuje lietanie, na zabezpečenie plynulého bezpečného plnenia úloh leteckého výcviku.

Koordinátor letovej činnosti môže navrhovať posádkam lietadiel spresnenie úloh z rozsahu úloh určeného na predbežnej príprave na základe vzdušnej, meteorologickej a ornitologickej situácie a na základe stavu a pripravenosti lietadiel a použiteľnosti pohybových plôch.

Radarový riadiaci bojového použitia je príslušník vojenskej služby riadenia letovej prevádzky, ktorého licencia oprávňuje na poskytovanie služby radarového riadenia bojového použitia v určenom priestore zodpovednosti. Radarový riadiaci bojového použitia sú oprávnení na výkon služby radarového riadenia bojového použitia pri zabezpečovaní letovej činnosti útvarov a jednotiek ozbrojených síl.

## 6.4 Letecká preprava cestujúcich a materiálu a špeciálne lety

Organizáciu a vykonávanie leteckej prepravy cestujúcich a materiálu vojenskými lietadlami upravuje interný predpis (Vojenský predpis o vojenskej leteckej preprave a zahraničných preletoch evid. zn. Let-1-21).

Plochy na pristátie skupiny vrtuľníkov v noci určuje veliteľ leteckého krídla, ktorý môže povoliť veliteľom vrtuľníkov samostatný výber plochy na pristátie jedného vrtuľníka vo dne a v noci. Toto povolenie uverejní veliteľ leteckého krídla v rozkaze.

Prelietavať nad stanovišťom lietadiel vo výške menšej ako 25 m (80 ft) je zakázané.

V noci sa pristáva na VPD osvietenú pozemným svetlometom, palubným pristávacím (rolovacím) svetlometom, vyhľadávacím (pátracím) svetlometom alebo vyznačenú svetelnými návestidlami.

Posádke vrtuľníka vybaveného dvoma nezávislými svetlometmi, vyhľadávacím (pátracím) svetlometom alebo prostriedkami NVG sa povoľuje pristávať v noci za VMC na neoznačenú plochu, ktorá bola vybratá a prehliadnutá počas letu.

Vrtuľník môže pristávať zvisle aj podľa svetelných návestidiel bez použitia svetlometu. Skupina vrtuľníkov môže v noci pristávať mimo letiska iba na plochu označenú svetelno-technickými prostriedkami (svetelnými orientačnými bodmi).

Ak ide o pristávanie na plochu s obmedzenými rozmermi, výškové prekážky sa prelietavajú s minimálnym prevýšením 10 m (33 ft). Ak je nutné pristáť na ploche vybratej počas letu, môže veliteľ vrtuľníka skontrolovať plochu a miesto dosadenia vysadením jedného člena posádky vrtuľníka na zem z visu.

Ak nemožno pristáť na určenej ploche vzhľadom na nevyhovujúci stav jej povrchu, môže sa náklad vyložiť (ak to umožňuje jeho hmotnosť) a osoby vysadiť z visu. Maximálna výška visu je 1 m (3,3 ft) nad miestom vysadenia. Ak nemožno vykonať vis v tejto výške, náklad sa vyloží (osoby sa vysadia) pomocou zdvíhacieho a spúšťacieho mechanizmu alebo zvláštneho prostriedku. Maximálna výška visu zodpovedá dĺžke lana zdvíhacieho a spúšťacieho mechanizmu alebo zvláštneho prostriedku.

Za výber plochy na pristátie v teréne zodpovedá veliteľ vrtuľníka.

Veliteľ vrtuľníka pri príprave na let a počas letu prijíma také opatrenia, aby sa nedostal do podmienok, na ktoré nie je vycvičený. Ak sa do takýchto podmienok dostane, včas sa rozhodne o pristátí na náhradnom letisku alebo v teréne. Veliteľ vrtuľníka včas podá dostupnými spojovacími prostriedkami informáciu o svojej činnosti príslušníkom riadenia letovej prevádzky.

O odlete z miesta pristátia na ďalšie plnenie letovej úlohy alebo o návrate na letisko vzletu rozhoduje veliteľ vrtuľníka (skupiny).

Ak je vzlet z miesta pristátia pre poveternostné podmienky odložený na neurčitý čas, veliteľ vrtuľníka (skupiny) zaistí miesto pristátia pred nepovolanými osobami jemu dostupnými prostriedkami.

Pred vykonaním manévru vistenie veliteľ vrtuľníka zväži všetky dôležité okolnosti, ako sú rýchlosť a smer vetra, teplota a tlak vzduchu (nadmorská výška letu), konfigurácia okolitého terénu (zúženie údolia so zrýchleným prúdením vzduchu, záveterná strana kopca), hmotnosť vrtuľníka, a tým minimalizuje možnosť vzniku režimu vírového prstenca a vplyv zadného vetra. Vis sa podľa možnosti vykonáva vždy proti vetru a pri prechode do visu sa dbá na jemnú pilotáž.

Lietanie vrtuľníkov v noci s využitím prostriedkov NVG upravujú programy letovej prípravy a letová príručka pre príslušný typ vrtuľníka.

Veliteľ leteckého krídla organizuje špeciálny let v spolupráci:

a) s príslušným leteckým opravárenským podnikom,

- b) s odborom štátnej správy vo vojenskom letectve,
- c) s právnickými alebo fyzickými osobami, ktoré sú držiteľmi oprávnenia vydaného odborom štátnej správy vo vojenskom letectve.

Za organizáciu a zabezpečenie špeciálneho letu podľa predpisu zodpovedá riaditeľ príslušného leteckého opravárenského podniku.

Za veliteľa lietadla počas špeciálneho letu sa určuje pilot, ktorý pozná lietadlo a pravidlá jeho používania, má praktické skúsenosti z lietania na príslušnom type lietadla, je oboznámený s činnosťou, funkciou a najmä s obsluhou novo inštalovaných aparátúr, pozná spôsob riešenia známych nebezpečných situácií počas letu, pozná a je preskúšaný z programu (metodiky) špeciálneho letu a je držiteľom kvalifikácie na špeciálny let.

Špeciálny let povoľuje a vo svojom rozkaze zverejňuje veliteľ vzdušných síl.

Poveternostné podmienky, za ktorých možno vykonať špeciálny let, upravujú príslušné metodické pokyny veliteľa vzdušných síl pre jednotlivé typy lietadiel alebo protokoly na vykonanie špeciálneho letu.

Špeciálny let sa vykonáva v súlade so schváleným programom špeciálneho letu; spájať špeciálny let s inou letovou úlohou je zakázané.

Výsledok špeciálneho letu sa zapisuje do prevádzkovej dokumentácie lietadla a do príslušného protokolu.

Let zameraný na kontrolu prevádzkovej presnosti parametrov predpísaných odborom štátnej správy vo vojenskom letectve a na kontrolu spoľahlivej činnosti leteckých pozemných informačných systémov na letiskách sa vykonáva lietadlom a spôsobom podľa rozhodnutia odboru štátnej správy vo vojenskom letectve (Vojenský predpis Oblety prostriedkov a zariadení rádiotechnického zabezpečenia (evid. zn. Let-5-6).

Pozorovací let podľa Zmluvy o otvorenom nebi je let pozorovacieho lietadla vykonávaný pozorujúcim štátom podľa letového plánu nad územím pozorovaného štátu od miesta vstupu alebo z letiska otvoreného neba do miesta výstupu alebo na letisko otvoreného neba (napr. Zmluva o otvorenom nebi, oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 374/2002 Z. z., Rozkaz ministra obrany Slovenskej republiky č. 35/2002 o zabezpečení vykonávania Zmluvy o otvorenom nebi, v znení neskorších predpisov).

Tranzitný let je let po medzinárodne uznávaných tratiach letových prevádzkových služieb, ak sa príslušné zmluvné štáty nedohodnú inak, a v súlade s inštrukciami národných orgánov riadenia letovej prevádzky každého zmluvného štátu, do ktorého vzdušného priestoru tranzitný let vstupuje.

Pátrací a záchranný let vykonávajú posádka lietadla určená na pátranie počas lietania a posádka lietadla leteckej pátracej a záchrannej služby určená rozkazom veliteľa leteckého krídla.

Pátrací a záchranný let sa poskytuje vo vzdušnom priestore alebo na území Slovenskej republiky bez ohľadu na štátnu príslušnosť lietadlám, ktoré sa ocitli v stave núdze. Strediskom na zhromažďovanie informácií v stave núdze je stredisko riadenia operácií. Pri letoch GAT sa informácie odovzdávajú aj na záchranné koordinačné centrum štátneho podniku Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky v súlade s uzatvorenými koordinačnými dohodami.

Upovedomovanie strediska riadenia operácií o lietadlách v stave núdze sa vykonáva podľa interného predpisu (Vojenský predpis o pátracej a záchrannej službe vzdušných síl ozbrojených síl Slovenskej republiky evid. zn. Let-1-3) v znení neskorších predpisov).

Lietanie vo zvláštnych a nepriaznivých podmienkach. Za zvláštne podmienky sa považujú podmienky, ktoré vyžadujú špecifickú organizáciu a prípravu na lietanie. Patrí k nim:

- a) lietanie pri vysokých teplotách vzduchu,
- b) lietanie nad horami.

Za nepriaznivé poveternostné podmienky sa považujú podmienky, pri ktorých sa zvyšuje ohrozenie bezpečnosti lietania. Patrí k nim:

- a) búrková činnosť a námraza,
- b) atmosférická turbulencia, prúdový tok a úplav.

Ak sa stretne posádka lietadla počas letu s nepriaznivými poveternostnými podmienkami, ktoré neumožňujú plniť letovú úlohu, veliteľ lietadla oznámi príslušníkom riadenia letovej prevádzky situáciu, preruší plnenie letovej úlohy a vyletí z nepriaznivých poveternostných podmienok.

V naliehavých situáciách (v stave núdze) môže veliteľ lietadla pri lete po trati zmeniť letovú hladinu (výšku) samostatne s okamžitým oznámením tejto skutočnosti príslušníkom riadenia letovej prevádzky.

Veliteľ vrtuľníka môže vykonať núdzové (bezpečnostné) pristátie do terénu na plochu, ktorá spĺňa parametre na bezpečné pristátie. Túto skutočnosť ihneď oznámi príslušníkom riadenia letovej prevádzky.

Lietanie pri vysokých teplotách vzduchu. Počas predletovej prípravy posádka lietadla s využitím nomogramov a tabuliek vypočíta rýchlosť odpútania a dĺžku rozjazdu, zhodnotí

možnosť bezpečného vzletu v príslušnej vzletovej hmotnosti a v poveternostných podmienkach, vypočíta pristávaciu hmotnosť očakávanú pri pristávaní, pristávaciu rýchlosť a dĺžku dojazdu a zhodnotí podmienky a možnosť bezpečného pristátia.

Počas lietania pri vysokých teplotách vzduchu posádka lietadla počíta s tým, že vyššia teplota vzduchu znižuje výkon a ťah motora, následkom čoho sa predlžuje rozjazd, čas stúpania a zvyšuje sa spotreba paliva pri stúpaní.

Veliteľ, ktorý organizuje lietanie (let), prijíma opatrenia na zníženie nepriaznivých účinkov vysokej teploty vzduchu na ľudí a techniku. Pri teplote vzduchu nad +30 °C veliteľ (vedúci letovej činnosti) prijíma opatrenia s možnosťou obmedziť letovú činnosť skrátením času letovej činnosti, zväčšením prestávok medzi letmi, prerušením alebo zrušením letovej činnosti, pričom maximálny nepretržitý čas letovej činnosti v letovej zmene alebo pri priebežnom lietaní pri teplote nad +30 °C môže byť 5 hodín, vrátane prestávky na odber stravy.

Ak teplota vzduchu dosiahne viac ako +35 °C, je zakázané vykonávať letovú činnosť vo forme letových zmien a priebežného lietania; výnimkou sú jednotlivé lety. Pri teplote vyššej ako +30 °C musí veliteľ obmedziť lietanie s prihliadnutím na lietajúci a zabezpečujúci personál. Veliteľ, ktorý organizuje lietanie (let), zväží nevyhnutnosť takéhoto letu.

Lietanie nad horami. Posádka lietadla okrem obvyklej prípravy:

- a) preštuduje poveternostné podmienky a možnosti vzniku silných vzostupných a zostupných prúdov, kopovitej a dažďovej oblačnosti a búrky,
- b) preštuduje a zvýrazní na mape najvyššiu výšku horských vrcholkov (prekážok) v pásme trate letu,
- c) preštuduje smer roklín a horských dolín,
- d) vypočíta bezpečnú výšku letu,
- e) podľa mapy preštuduje miesta, ktoré sa môžu využiť na núdzové opustenie lietadla,
- f) oboznámi sa s nadmorskou výškou letísk (plôch) a so zvláštnosťami vzletu a pristátia na nich,
- g) vypočíta rýchlosť odpútania a pristávaciu rýchlosť, dĺžku rozjazdu a dojazdu lietadla, zhodnotí možnosť bezpečného vzletu a pristátia v príslušnej vzletovej hmotnosti, v poveternostných podmienkach a v nadmorskej výške letísk (plôch) vzletu a pristátia.

Lietanie v priestore búrkovej činnosti. Úmyselne vlietavať do búrkovej oblačnosti a prelietavať pod ňou je zakázané. Po neúmyselnom vletení do búrkovej oblačnosti je nutné z nej ihneď vyletieť, pričom sa nesmú pripustiť prudké pohyby kormidiel a veľký náklon. Výskyt

búrkovej oblačnosti posádka lietadla ihneď hlási stanovišťa riadenia letovej prevádzky, ktoré ju riadi.

Pri priblížení lietadla k priestoru búrkovej činnosti posádka lietadla zistí druh oblačnosti, možnosť obletenia priestoru búrkovej činnosti, rozhodne sa pre obletenie alebo skončenie plnenia letovej úlohy, ak nie je možné obletenie. Výskyt búrkovej oblačnosti a svoje rozhodnutie posádka lietadla ihneď hlási stanovišťa riadenia letovej prevádzky, ktoré ju riadi.

Búrková oblačnosť sa oblietava:

- a) zmenou letovej hladiny (výšky letu) tak, aby bolo možné preletieť nad hornou hranicou oblačnosti s minimálnym prevýšením 1 000 m (3 300 ft),
- b) zmenou trate letu tak, aby bolo možné obletieť oblačnosť v minimálnej vzdialenosti 10 000 m (5,4 NM) spravidla vpravo alebo preletieť medzi dvoma búrkovými oblačnosťami, ak je vzdialenosť medzi nimi najmenej 20 000 m (10,8 NM).

Príslušníci riadenia letovej prevádzky s využitím dostupných zdrojov meteorologických informácií a hlásení posádok lietadiel o počasí počas letu informujú posádky lietadiel o druhu oblačnosti, polohe búrkových jadier, smere ich pohybu a vydávajú pokyny na zmenu letovej hladiny alebo trate letu, na vyletenie z priestoru búrkovej činnosti, na pokračovanie alebo skončenie plnenia letovej úlohy alebo na pristátie na vlastnom alebo na náhradnom letisku.

Lietanie v oblasti tvorenia sa námrazy. Lety lietadiel nevybavených protinámrazovým zariadením v oblasti tvorenia námrazy sú zakázané.

Pri príprave lietadla na let v oblačnosti posádka lietadla kontroluje bezchybnosť protinámrazového zariadenia lietadla, naplnenie protinámrazovej kvapaliny, ak je súčasťou zariadenia, a bezchybnosť systému vyhrievania snímačov atmosférického tlaku a agregátov, ktoré vyhrievanie vyžadujú.

Počas letu v podmienkach možného tvorenia námrazy sa protinámrazové zariadenie zapína podľa letovej príručky pre príslušný typ lietadla.

Ak posádka lietadla počas letu zistí námrazu:

- a) prijíma opatrenia podľa letovej príručky pre príslušný typ lietadla,
- b) oznámi príslušníkom riadenia letovej prevádzky výšku letu a intenzitu námrazy,
- c) s povolením príslušníkov riadenia letovej prevádzky zmení výšku a rýchlosť letu, ak nie sú prijaté opatrenia účinné a námraza sa tvorí naďalej,
- d) preruší plnenie letovej úlohy, ak pre námrazu nemožno pokračovať v lete.

Lietanie v oblasti atmosférickej turbulencie a prúdového toku. Posádka lietadla musí poznať:



- a) správanie sa lietadla (jeho vybavenia) v turbulencii a pôsobenie turbulencie pri rôznych rýchlostiach letu,
- b) úseky trate, kde možno podľa predpovede počasia očakávať turbulenciu,
- c) charakteristické príznaky, podľa ktorých možno počas letu včas zistiť, že sa lietadlo priblížilo k oblasti s výskytom turbulencie,
- d) polohu horských hrebeňov a vyvýšenín na trati počas letu v malej výške.

Ak vletí lietadlo do oblasti silnej turbulencie, ktorá ohrozuje bezpečnosť letu, veliteľ lietadla zmenou výšky, rýchlosti a kurzu letu vyletí z nebezpečnej oblasti a okamžite oznámi túto skutočnosť príslušníkom riadenia letovej prevádzky.

Lietanie v úplave. Úplav predstavuje značné nebezpečenstvo pri pristávaní a vo výške blízkej praktickému dostupu lietadiel. Pri príprave na let, pri ktorom môže dôjsť k vleteniu do úplavu za lietadlom letiacim vpredu, pilot si musí obnoviť vedomosti:

- a) o fyzikálnej podstate úplavu,
- b) o intenzite úplavu v závislosti od podmienok letu,
- c) o sektoroch s najmenšou intenzitou úplavu za lietadlom letiacim vpredu,
- d) o postupoch vyletenia z úplavu.

PC TWR musí poznať minimálne rozstupy medzi vzlietajúcimi a pristávajúcimi lietadlami rôznych kategórií, ktoré vylučujú vplyv nebezpečnej turbulencie v úplave.

Ak lietadlo vletí do úplavu, ktorý ohrozuje bezpečnosť letu, veliteľ lietadla musí z úplavu ihneď vyletieť.

Činnosť posádky lietadla vo zvláštnych prípadoch počas letu. K zvláštnym prípadom počas letu patrí:

- a) porucha lietadla, ktorá núti posádku zmeniť (skončiť) plnenie letovej úlohy,
- b) požiar lietadla,
- c) vlietnutie do poveternostných podmienok, v ktorých posádka nie je vycvičená lietať,
- d) strata orientácie,
- e) strata priestorovej orientácie,
- f) zranenie alebo náhle zhoršenie zdravotného stavu členov posádky lietadla,
- g) strata rádiového spojenia,
- h) porucha leteckých pozemných informačných systémov na letisku a na stanovišti GCI, ktoré majú priamy vplyv na bezpečnosť letu,
- i) núdzové pristátie.

Posádka lietadla, ktorá sa dostala do situácie ohrozujúcej bezpečnosť letu alebo je v stave núdze, postupuje podľa letovej príručky (predpisu) pre príslušný typ lietadla alebo interného predpisu a podľa pokynov príslušníkov riadenia letovej prevádzky, s ktorými má rádiové spojenie. Ak je to možné, použije heslo MAY DAY. Súčasne s vysielaním hesla MAY DAY nastaví kód 7700 na odpovedači SSR (odpovedač sekundárneho prehľadového radaru – Secondary Surveillance Radar).

Núdzové heslá majú prednosť pred ostatnými oznamami. Vysielajú sa otvorene s využitím všetkých palubných spojovacích prostriedkov. Núdzové volanie sa vysielajú na pracovnej frekvencii. Ak sa nepodarilo na pracovnej frekvencii nadviazať spojenie, vysielajú sa núdzové volanie na frekvencii medzinárodnej leteckej záchranej služby 121,5 MHz a 243 MHz s adresou Všetkým, všetkým ...

Posádky lietadiel, ktoré počuli núdzové volanie alebo signál, informujú bez meškania príslušníkov riadenia letovej prevádzky, s ktorými majú rádiové spojenie, obmedzia rádiovú korešpondenciu a poskytujú podľa možností a pokynov príslušníkov riadenia letovej prevádzky pomoc posádke lietadla v stave núdze. Príslušníci riadenia letovej prevádzky vytvárajú posádke lietadla podmienky na úspešné vyriešenie zvláštnych prípadov počas letu.

Pri vletení do poveternostných podmienok, pre ktoré nie je posádka lietadla vycvičená, veliteľ lietadla:

- a) preruší plnenie letovej úlohy,
- b) podľa možností okamžite vyletí z týchto podmienok,
- c) oznámi túto skutočnosť príslušníkom riadenia letovej prevádzky a postupuje podľa ich pokynov.

Ak pilot nezíska potrebnú vizuálnu referenciu najneskôr v minimálnej nadmorskej výške klesania (Minimal Descent Altitude – MDA) [minimálnej výške klesania (Minimal Descent Height – MDH)] alebo v DA (DH), preruší klesanie a začne vykonávať činnosť podľa postupu po nevydarenom priblížení.

Postup nevydareného priblíženia sa začína pri postupe presného priblíženia, nie nižšie ako v DA (DH) a pri postupe prístrojového priblíženia v ustanovenom bode, nie nižšie ako v MDA (MDH). Pilot s lietadlom nesmie klesnúť pod MDA (MDH):

- a) ak nedosiahne vizuálny kontakt, ktorý môže udržiavať,
- b) ak nemá na dohľad prah pristávacej dráhy,
- c) ak nemôže dodržať požadovanú výšku nad prekážkami a lietadlo sa nenachádza v polohe, z ktorej možno pristáť.

Ak je na vlastnom letisku výška spodnej základne oblačnosti a letová dohľadnosť menšia ako poveternostné minimá veliteľa lietadla alebo letiska a nemožno vyslať lietadlo na náhradné letisko, príslušníci riadenia letovej prevádzky:

- a) uvedú do prevádzky potrebné letecké pozemné informačné systémy, výstražné svetelné návestidlá a pozemné pristávacie svetlomety nechajú nasmerovať proti pristávajúcim lietadlám,
- b) uvedú do pohotovosti hasičskú záchrannú službu letiska a skupinu technickej pomoci,
- c) odporučia veliteľovi lietadla spôsob manévru na pristátie,
- d) pomocou leteckých pozemných informačných systémov skontrolujú a riadia nalietnutie pristávacieho kurzu a klesanie týmto kurzom,
- e) ak nemožno zaistiť bezpečné pristátie na letisku alebo na vhodnej pristávacej ploche, odporučia veliteľovi lietadla let do priestoru určeného na opustenie lietadla a núdzové opustenie lietadla.

Veliteľ lietadla počas činnosti dbá na to, aby neprišlo k úplnému spotrebovaniu paliva skôr, ako posádka núdzovo opustí lietadlo.

Strata orientácie. Orientácia sa považuje za stratenú, ak posádka lietadla nemôže určiť vlastnú polohu s presnosťou potrebnou na splnenie letovej úlohy.

Ak prišlo k strate orientácie, posádka lietadla:

- a) oznámi príslušníkom riadenia letovej prevádzky stratu orientácie, vlastnú výšku a zvyšok paliva,
- b) nastaví kód 7700 na odpovedači SSR a súčasne vyšle heslo MAY DAY,
- c) upraví ekonomický režim letu,
- d) plní pokyny príslušníkov riadenia letovej prevádzky.

Lietat' ľubovoľnými kurzmi a klesať pod bezpečnú výšku po strate orientácie je zakázané.

Ak sa orientácia obnoví, posádka lietadla túto skutočnosť oznámi príslušníkom riadenia letovej prevádzky, uvedie zvyšok paliva a postupuje podľa pokynov príslušníkov riadenia letovej prevádzky.

Ak sa orientáciu nepodarilo obnoviť, alebo ak sa orientácia obnovila, ale zásoba paliva neumožňuje doletieť na najbližšie letisko, veliteľ lietadla bez toho, aby pripustil úplné spotrebovanie paliva, núdzovo pristane (ak je to pre príslušný typ lietadla povolené), alebo vydá posádke lietadla pokyn na núdzové opustenie lietadla a tiež ho núdzovým spôsobom opustí.

Pri zranení alebo náhlom zhoršení zdravotného stavu veliteľa lietadla, ktoré vylučuje možnosť pristáť, posádka lietadla núdzovo opustí lietadlo. Pri zranení alebo ochorení ktoréhokoľvek z členov posádky lietadla plnia jeho úlohy iní členovia podľa pokynov veliteľa lietadla.

Strata rádiového spojenia. Ak posádka lietadla stratí rádiové spojenie s príslušníkmi riadenia letovej prevádzky, využije dostupné spojovacie prostriedky na obnovu spojenia so stanovišťami riadenia letovej prevádzky alebo s inými posádkami lietadiel vo vzduchu.

Rádiové spojenie s posádkou lietadla sa považuje za stratené, ak počas piatich minút (v riadenom vzdušnom priestore a v neriadenom vzdušnom priestore nad výšku 300 m/1 000 ft AGL) a 10 minút (v neriadenom vzdušnom priestore v prízemnej výške) pri využití všetkých rádiových spojovacích kanálov volaná posádka lietadla neodpovedá alebo neplní vysielané pokyny.

Ak sa nepodarilo obnoviť rádiové spojenie, príslušníci riadenia letovej prevádzky a posádka lietadla postupujú podľa osobitných predpisov (napr. predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Postupy leteckých navigačných služieb. Manažment letovej prevádzky (L 4444) (štvrté vydanie v znení doplnku č. 1 z 20. apríla 2013), hlava 5 bod 5.2.2.7 predpisu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Letecké telekomunikácie. Zväzok II. Spojovacie postupy (L 10/II) v znení neskorších predpisov).

Stratu rádiového spojenia s posádkou lietadla oznámia príslušníci riadenia letovej prevádzky zmene strediska riadenia operácií (strediska riadenia a uvedomovania) s uvedením typu lietadla, volacieho znaku veliteľa lietadla, hladiny, predpokladaného zvyšku paliva, predpokladanej polohy lietadla, času vzletu a času straty rádiového spojenia.

Posádka lietadla musí poznať vizuálne znamenia počas letu používané medzi lietadlami pri strate rádiového spojenia podľa predpisu.

Núdzové pristátie je pristátie na letisku alebo mimo letiska, ak pre poruchu lietadla, nebezpečný poveternostný jav, stratu orientácie, nedostatok paliva, ochorenie (zranenie) člena posádky (cestujúcich) nemožno pokračovať v ďalšom lete.

Núdzovo mimo letiska sa pristáva:

- a) ak je veliteľ lietadla presvedčený o priaznivom výsledku núdzového pristátia a ak je to pre príslušný typ lietadla povolené,
- b) ak nemožno z akejkoľvek príčiny opustiť lietadlo pomocou individuálnych záchranných prostriedkov,

c) ak sú na palube cestujúci bez individuálnych záchranných prostriedkov.

Pri núdzovom pristáťí mimo letiska veliteľ lietadla:

- a) nastaví kód 7700 na odpovedači SSR,
- b) oznámi situáciu príslušníkom riadenia letovej prevádzky,
- c) vydá posádke lietadla povel na prípravu na núdzové pristátie,
- d) ak sa zastavil motor (motory), prejde do klesania (s vrtuľníkom na režim autorotácie) a upraví rýchlosť,
- e) podľa možnosti zistí smer a rýchlosť prízemného vetra,
- f) zvolí pristávaciu plochu,
- g) odhodí podvesy a náklad (v súlade s letovou príručkou pre príslušný typ lietadla),
- h) ak to umožňujú poveternostné podmienky, zistí stav lietadla a zvyšok paliva, preletí nad zvolenou plochou a prehliadne si ju,
- i) vykoná pristávací manéver v súlade s letovou príručkou pre príslušný typ lietadla.

Po núdzovom pristáťí veliteľ lietadla:

- a) zorganizuje pomoc zraneným,
- b) zistí stav lietadla,
- c) určí, kde sa budú zdržiavať členovia posádky lietadla a cestujúci,
- d) s využitím spojovacích prostriedkov oznámi situáciu vlastnému útvaru a podľa potreby aj najbližšiemu letisku s uvedením príčiny, miesta a času núdzového pristáťia, stavu posádky lietadla a cestujúcich, lietadla, zvyšku paliva a prevádzkových kvapalín,
- e) označí priestor núdzového pristáťia,
- f) uvedie do pohotovosti núdzové signalizačné prostriedky,
- g) zorganizuje pozorovanie vzdušného priestoru.

Pre núdzové opustenie lietadla sa veliteľ lietadla rozhodne samostatne. Posádka lietadla opúšťa lietadlo postupom uvedeným v letovej príručke pre príslušný typ lietadla.

Pred opustením lietadla, ak to situácia umožňuje, veliteľ lietadla oznámi príslušníkovi riadenia letovej prevádzky svoje rozhodnutie o opustení lietadla, oznámi polohu, nasmeruje lietadlo do neobývaného priestoru a vypne motor (motory) lietadla.

Vojenská letecká informačná služba. Vojenská letecká informačná služba je súhrn činností, ktorými sa zabezpečuje spracovávanie, dodávanie a publikovanie leteckých informácií z oblasti vojenského letectva potrebných pre bezpečnosť, pravidelnosť a hospodárnosť vojenskej letovej prevádzky a vo vymedzenom rozsahu aj civilnej letovej prevádzky.

Organizovanie, riadenie, vykonávanie a zabezpečovanie vojenskej leteckej informačnej služby upravuje interný predpis (Vojenský predpis o vojenskej leteckej informačnej službe evid. zn. Let-1-17, v znení neskorších predpisov.

## 6.5 Zhrnutie

*Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, prostredníctvom Vzdušných síl Ozbrojených síl Slovenskej republiky zabezpečujú plnenie úloh ochrany vzdušného priestoru, leteckej prepravy, pátrania a záchrany, ako aj plnenie bezpečnostných záväzkov štátu, v rámci jednotlivých letov, priebežného lietania alebo v rámci letovej zmeny.*

*Problematiku zásad lietania, organizácie letovej činnosti, leteckého personálu – výkonných letcov, prípravy letových osádok, zabezpečenia letovej činnosti, vykonania letov, vojenských orgánov riadenia letovej prevádzky, všeobecných zásad lietania, lietania vo zvláštnych a nepriaznivých podmienkach, plnenia úloh pri organizovaní, uskutočňovaní a zabezpečovaní lietania, špecifikuje Vojenský predpis o lietaní Let-1-1.*

### KLASIFIKÁCIA TYPOV LIETADIEL PODĽA URČENIA

<b>Lietadlá</b>			
letúny		vrtuľníky	
<b>Letúny</b>			
cvičné prúdové	špeciálne	dopravné	bojové stíhacie
<b>L-39 CM</b> L-39 ZAM	<b>L-410 FG</b>	L-410 UVP-E C-27J	<i>MiG-29 AS</i> MiG-29 UBS
<b>Vrtuľníky bojovej podpory</b>			
<i>Mi-17M, Mi-17LPZS, UH-60M</i>			

Obr. X Klasifikácia typov lietadiel (Príloha č. 2 k vojenskému predpisu Let-1-1)

MINIMÁLNE LETOVÉ DOHĽADNOSTI A VZDIALENOSTI OD OBLAKOV  
PRE LETY ZA VMC\*

Nadmorská výška	Trieda vzdušného priestoru	Letová dohľadnosť	Vzdialenosť od oblakov
3 050 m (10 000 ft) AMSL a vyššia	A*** B C D E F G	8 km	1 500 m horizontálne, 300 m (1 000 ft) vertikálne
Pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL a nad 900 m (3 000 ft) AMSL alebo nad 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	A*** B C D E F G	5 km	1 500 m horizontálne, 300 m (1 000 ft) vertikálne
V 900 m (3 000 ft) AMSL a nižšie alebo 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	A*** B C D E	5 km	1 500 m horizontálne, 300 m (1 000 ft) vertikálne
	F G	5 km**	mimo oblakov a za viditeľnosti zeme

Obr. X Lety za VMC (Príloha č. 6 k vojenskému predpisu Let-1-1)

Poznámky.

- \* – Tam, kde je prevodná nadmorská výška menšia ako 3 050 m (10 000 ft) AMSL, namiesto 10 000 ft sa použije letová hladina FL 100.
- \*\* – Vykonávanie letov môže veliteľ leteckého krídla (veliteľ vzdušných síl) povoliť za zmenšenej letovej dohľadnosti, nie menšej ako 1 500 m:
  1. ak sa lety vykonávajú rýchlosťou a prevažne pri dohľadnosti, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní včas sa vyhnúť zrážke,
  2. za okolností, pri ktorých pravdepodobnosť stretnutia s inou prevádzkou je malá, napr. v priestoroch s malou hustotou prevádzky alebo pri leteckých

prácach v malých výškach,

3. vrtuľníkmi sa môže let vykonávať pri letovej dohľadnosti menšej ako 1 500 m, ak letí rýchlosťou, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní vyhnúť sa zrážke.

\*\*\* – Minimá VMC vo vzdušnom priestore triedy A sú vedené na usmernenie pilotov, a neznamená to, že lety VFR vo vzdušnom priestore triedy A sú povolené.

MAXIMÁLNA VÝŠKA ZÁKLADNE OBLAČNOSTI (POČAS LETU  
 POD OBLAKMI) A MAXIMÁLNA LETOVÁ DOHĽADNOSŤ,  
 PRI KTOREJ SA LET POVAŽUJE ZA LET USKUTOČNENÝ ZA IMC

Lietadlá	Ak je splnená jedna podmienka				Ak sú splnené obe podmienky	
	výška spodnej hranice oblačnosti (m/ft)		letová dohľadnosť [km/NM*]		výška spodnej hranice oblačnosti/letová dohľadnosť (m/km; ft/NM)	
	deň	noc	deň	noc	deň	noc
nadzvukové	450/ 1 480	550/ 1 804	4/ 2,2	5/ 2,7	500/5 1 640/2,7	600/6 1 969/3,2
turbovrtuľové viacmotorové	250/ 820	300/ 980	2,5/ 1,4	3/ 1,6	300/3 980/1,6	400/4 1 320/2,2
vrtuľníky	200/ 660	250/ 820	2/ 1,1	3/ 1,6	250/2,5 820/1,4	300/3,5 980/1,9
cvičné prúdové	250/ 820	300/ 980	3/ 1,6	3/ 1,6	300/3,5 980/1,9	400/4 1 320/2,2
vrtuľové	150/ 490	200/ 660	1,5/ 0,8	2/ 1,1	200/2 660/1,1	250/2,5 820/1,4

Obr. X Oblačnosť a letová dohľadnosť (Príloha č. 7 k vojenskému predpisu Let-1-1)

Poznámka. – \*) NM = námorná míľa (1 NM = 1,852 km).



POVETERNOSTNÉ MINIMÁ VO DNE, ZA KTORÝCH SA POVOĽUJE  
ŠPECIÁLNY LET PRE LIETADLÁ A VRTUĽNÍKY

Typ lietadla (vrtuľníka)	Výška spodnej hranice oblačnosti		Letová dohľadnosť	
	m	ft	km	NM
nadzvukové stíhacie, stíhacie bombardovacie, prieskumné a cvičné bojové lietadlá	500	1 640	5	2,5
podzvukové stíhacie, stíhacie bombardovacie, prieskumné a cvičné bojové lietadlá	400	1 310	4	2,0
turbovrtuľové, dopravné a výsadkové lietadlá	400	1 310	4	2,0
vrtuľové dopravné lietadlá	VMC		–	
cvičné prúdové (podzvukové) lietadlá	300	980	4	2,0
cvičné vrtuľové a spojovacie lietadlá	VMC		–	
stredné vrtuľníky	250	820	2,5	1,3
ľahké vrtuľníky	200	660	2	1,0

Obr. X Poveternostné minimá pre špeciálny let pre lietadlá a vrtuľníky

(Príloha č. 11 k vojenskému predpisu Let-1-1)

## 6.6 Kontrolné otázky

1. Pre ktoré lety upravuje „Vojenský predpis o lietaní“ pravidlá lietania?
2. Definujte pojem „veliteľ lietadla“.
3. S akým cieľom je ustanovený režim lietania, ako určený spôsob organizácie a vykonávania lietania vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky?
4. Ako sa rozdeľujú lety vojenských lietadiel podľa určenia, priestoru, počtu lietadiel, ktoré plnia spoločnú letovú úlohu, podľa pravidiel lietania, meteorologických podmienok, denného času, výšky letu a pravidiel a postupov, podľa ktorých sa vykonávajú?
5. Popíšte rozdelenie výkonných letcov do výcvikových skupín.
6. Aké údaje obsahuje tabuľka plánov letov.
7. Popíšte druh príprav, ktoré obsahuje príprava letovej posádky na lietanie.

8. Popíšte letovú činnosť formou jednotlivých letov, v rámci priebežného lietania a v rámci letovej zmeny.
9. Čo zahŕňa rozbor letovej činnosti?
10. Charakterizujte vojenskú leteckú informačnú službu.

## Použitá literatúra

- [1] Ministerstvo obrany Slovenskej republiky [cit. 07.02.2020]. Dostupné na internete: <https://www.mosr.sk/>
- [2] Vzdušné sily Slovenskej republiky [cit. 07.02.2020]. Dostupné na internete: <https://vvzs.mil.sk/>
- [3] Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky [cit. 07.02.2020]. Dostupné na internete: <https://www.mindop.sk/>.
- [4] Dopravný úrad [cit. 07.02.2020]. Dostupné na internete: <http://letectvo.nsaf.sk/>.
- [5] Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky [cit. 07.02.2020]. Dostupné na internete: <https://www.lps.sk/sk/>.
- [6] Vojenský predpis o lietaní Let-1-1. Bratislava: GŠ OS SR, 2018, 2. vyd. prvá novela 2020.
- [7] Predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Pravidlá lietania (L 2) (tretie vydanie).
- [8] Vykonávacie nariadenie komisie (EÚ) 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.
- [9] Predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Postupy leteckých navigačných služieb. Manažment letovej prevádzky (L 4444)
- [10] Predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Letecká informačná príručka Slovenskej republiky (AIP SR).
- [11] Predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Letové prevádzkové služby (L 11) v znení neskorších predpisov.
- [12] Dohoda medzi Ministerstvom obrany Slovenskej republiky a Ministerstvom vnútra Slovenskej republiky o koordinácii síl a prostriedkov v pôsobnosti Ministerstva obrany Slovenskej republiky a Ministerstva vnútra Slovenskej republiky určených na zásah pri mimoriadnych situáciách (zverejnené v čiastke 40/2001 Vestníka Ministerstva obrany Slovenskej republiky).
- [13] Zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

## Použité skratky v rámci vojenskej leteckej legislatívy

AA	-	Approved Agency (oprávnený používateľ)
ACC	-	Area Control Centre (oblastné stanovište riadenia letovej prevádzky – civilné)
ADS	-	Automatic Dependent Surveillance (automatické závislé sledovanie)
AFIS	-	Aerodrome Flight Information Service (letová informačná služba)
AFTN	-	Aeronautical Fixed Telecommunication Network (letecká pevná telekomunikačná sieť)
AGL	-	Above Ground Level (nad úrovňou zeme)
AIP	-	Aeronautical Information Publication (letecká informačná príručka)
ALERFA	-	Alert Phase (stav pohotovosti)
AMC	-	Airspace Management Cell (pracovisko spravovania vzdušného priestoru)
ASM	-	Airspace Management (spravovanie vzdušného priestoru)
ATC	-	Air Traffic Control (riadenie letovej prevádzky)
ATS	-	Air Traffic Services (letová prevádzková služba)
AUP	-	Airspace Use Plan (plán využitia vzdušného priestoru)
AWACS	-	Airborne Warning and Control System (palubný systém vzdušnej výstrahy a riadenia)
CAOC	-	Combined Air Operations Centre (centrum pre mnohonárodné vzdušné operácie)
Cb	-	Cumulonimbus (kumulonimbus – typ oblaku)
CRC	-	Control and Reporting Center (stredisko riadenia a uvedomovania)
CTR	-	Control Zone (riadený okrsok)
DA	-	Decision Altitude (nadmorská výška rozhodnutia)
DETRESFA	-	Distress Phase (stav tiesne)
DH	-	Decision Height (výška rozhodnutia)
DME	-	Distance Measuring Equipment (zariadenie na meranie vzdialeností)
ETO	-	Estimated Time Over Significant Point (predpokladaný čas preletu význačného bodu)
FA	-	Fighter Allocator (náčelník zmeny stanovišťa GCI)
FAA	-	Fighter Allocator Assistent (asistent náčelníka zmeny stanovišťa GCI)
FAF	-	Final Approach Fix [bod (fix) konečného priblíženia]
FIC	-	Flight Information Centre (letové informačné stredisko)

FIR	-	Flight Information Region (letová informačná oblasť)
FL	-	Flight Level (letová hladina)
FMP	-	Flow Management Position (pracovisko usporiadania toku leteckej prevádzky)
FRC	-	Fire Range Control (riadenie lietania na leteckej strelnici)
ft	-	Foot, Feet [stopa, stopy (dĺžková miera; 1 ft = 30,48 cm)]
GAT	-	General Air Traffic [všeobecná letová prevádzka (vykonávaná podľa pravidiel a postupov Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo)]
GCI	-	Ground-Controlled Interception (riadenie prepádov zo zeme)
GND	-	Ground (zem)
GP	-	Glide Path (zostupový maják)
HIFR	-	Helicopter in Flight Refuelling (doplňovanie vrtuľníka palivom počas letu)
IC	-	Intercept Controller (radarový riadiaci bojového použitia)
ICA	-	Intercept Controller Assistent (asistent radarového riadiaceho bojového použitia)
ICAO	-	International Civil Aviation Organization (Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo)
IFR	-	Instrument Flight Rules (pravidlá letu podľa prístrojov)
ILS	-	Instrument Landing System (systém zariadení na presné priblíženie a pristátie)
ILS	-	Inžinierska letecká služba
IM	-	Inner Marker (vnútorné návestidlo)
IMC	-	Instrument Meteorological Conditions (meteorologické podmienky na let podľa prístrojov)
INCERFA-		Uncertainty Phase (stav neistoty)
JTAC	-	Joint Terminal Attack Controller (predsunutý letecký navádzač)
KIAS	-	Knots Indicated Air Speed (prístrojová vzdušná rýchlosť vyjadrená v uzloch, čiže v námorných míľach za hodinu)
kt	-	Knot [uzol (námorná míľa za hodinu), 1 kt = 1,852 km/h, 1 kt = 0,514 m/s]
LLZ	-	Localizer (kurzový maják)
MC	-	Master Controller (náčelník zmeny)
MC CRC	-	Master Controller of the Control and Reporting Center (náčelník zmeny strediska riadenia a uvedomovania)
MDA	-	Minimum Descent Altitude (minimálna nadmorská výška klesania)
MDH	-	Minimum Descent Height (minimálna výška klesania)
MM	-	Middle Marker (stredné návestidlo)

- MRVA - Minimum Radar Vectoring Altitude (minimálna výška pre radarové vedenie)
- MSA - Minimum Sector Altitude (minimálna sektorová výška)
- MSL - Mean Sea Level (stredná hladina mora)
- NATINAMDS - NATO Integrated Air and Missile Defence System (systém integrovanej protivzdušnej a protiraketovej obrany NATO)
- NDB - Non-Directional Radio Beacon (nesmerový rádiomaják)
- NM - Nautical Mile (námorná míľa – jednotka dĺžky, 1 NM = 1,852 km)
- NOTAM - Notice to Airmen (oznámenie o zriadení alebo zmene leteckého zariadenia, služby alebo postupov alebo o nebezpečenstvách, ktorých včasná znalosť je nutná pre osoby zapojené do leteckej prevádzky)
- NVG - Night Vision Goggles (prostriedky nočného videnia)
- OAT - Operational Air Traffic (špeciálna letová prevádzka; nevykonáva sa podľa pravidiel a postupov Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo)
- OCA/OCH - Obstacle Clearance Altitude/Obstacle Clearance Height (bezpečná nadmorská výška nad prekážkami alebo bezpečná výška nad prekážkami); bezpečná nadmorská výška nad prekážkami alebo bezpečná výška nad prekážkami (OCA/OCH) je najmenšia nadmorská výška alebo najmenšia výška nad nadmorskou výškou príslušného prahu vzletovej a pristávacej dráhy alebo nadmorskou výškou letiska
- OM - Outer Marker (vonkajšie návestidlo)
- PAR - Precision Approach Radar (presný približovací radar)
- PC - Planner Controller (procedurálny riadiaci letovej prevádzky)
- PCA - Prior Coordinated Airspace (priestor vytvorený po predchádzajúcej koordinácii)
- PC TWR - Planner Controller Aerodrome Control Tower (procedurálny riadiaci letovej prevádzky na stanovišti VEŽA)
- PSR - Primary Surveillance Radar (primárny prehľadový radar)
- QFE - Q kód pre tlak vzduchu vzťahujúci sa na nadmorskú výšku letiska alebo na nadmorskú výšku prahu vzletovej a pristávacej dráhy
- QGO - Q kód pre „pristátie v ... (miesto) je zakázané“
- QNH - Q kód pre tlak vzduchu redukovaný na hladinu mora; je to tlak zodpovedajúci strednej výške hladiny mora vypočítaný z pozorovaného tlaku vzduchu na

meteorologickej stanici a vypočítaný podľa definičného vzťahu pre medzinárodnú štandardnú atmosféru; slúži na získanie nadmorskej výšky miesta pristátia po pristátí lietadla

- RC APP - Radar Controller Approach (radarový riadiaci lietania s kvalifikáciou na radarové riadenie)
- RC PAR - Radar Controller Precision Approach Radar (radarový riadiaci lietania s kvalifikáciou na radarové riadenie pomocou presného približovacieho radaru)
- RPS - Radar Position Symbol (symbol radarovej polohy lietadla)
- RVR - Runway Visual Range (dráhová dohľadnosť)
- SID - Standard Instrument Departure (štandardný prístrojový odlet)
- SRE - Surveillance Radar Equipment (primárny prehľadový radar rádiolokačného systému pristátia)
- SSR - Secondary Surveillance Radar (sekundárny prehľadový radar)
- STANAG - NATO Standardization Agreement (štandardizačná dohoda NATO)
- STAR - Standard Instrument Arrival (štandardný prístrojový prílet)
- STD - Standard [štandardný (v tomto predpise sa skratka STD používa v súvislosti s parametrami podľa štandardnej atmosféry)]
- TMA - Terminal Control Area (koncová riadená oblasť)
- TRA - Temporary Reserved Area (prechodne rezervovaný priestor)
- TSA - Temporary Segregated Area (dočasne vymedzený priestor)
- UNL - Unlimited (neobmedzený)
- UTC - Universal Time Co-ordinated (svetový koordinovaný čas)
- VFR - Visual Flight Rules (pravidlá letu za viditeľnosti)
- VIS - Visibility (dohľadnosť)
- VLIP - Vojenská letecká informačná príručka
- VMC - Visual Meteorological Conditions (meteorologické podmienky na let za viditeľnosti)
- VOR - VHF Omnidirectional Radio Range (všesmerový rádiomaják veľmi krátkych vln)
- VPD - vzletová a pristávací dráha
- VSTOL - Vertical/Short Take-off and Landing (lietadlo s krátkym vertikálnym vzletom a pristátím)
- WOC - Wing Operation Center (veliteľské stanovište leteckého krídla)