

**Dlhodobý plán rozvoja
Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky
s výhľadom do roku 2035**

Spracované: 29.11.2024

1	POSLANIE	4
2	VÍZIA	4
3	MISIA	4
4	HODNOTY	5
5	STRATÉGIA	6
6	OBMENA A NÁKUP LETECKEJ TECHNIKY LETÚNOV	8
6.1	POPIS SÚČASNÉHO STAVU LETECKEJ TECHNIKY LETÚNOV LETECKÉHO ÚTVARU MINISTERSTVA VNÚTRA	8
6.1.1	<i>Aktuálny stav letúnov</i>	8
6.1.2	<i>Činnosti vykonávané letúnmí a oblasť prevádzky</i>	8
6.2	ANALYTICKÉ VÝCHODISKÁ	9
6.3	ZHODNOTENIE SÚČASNÉHO STAVU VRÁTANE IDENTIFIKOVANÝCH NEDOSTATKOV A NOVÝCH POTRIEB	12
6.4	CIELE ROZVOJA LETECKEJ TECHNIKY LETÚNOV	13
6.5	OPATRENIA PRE DOSIAHNUTIE CIEĽOV	14
6.6	NÁROČNOSŤ NA ZDROJE	16
6.7	VPLYVY A RIZIKÁ	18
7	OBMENA A NÁKUP LETECKEJ TECHNIKY VRTUĽNÍKOV	20
7.1	POPIS SÚČASNÉHO STAVU VRTUĽNÍKOVEJ TECHNIKY LETECKÉHO ÚTVARU MINISTERSTVA VNÚTRA SLOVENSKEJ REPUBLIKY	20
7.1.1	<i>Aktuálny stav vrtuľníkovej leteckej techniky</i>	20
7.1.2	<i>Úlohy plnené vrtuľníkovou leteckou technikou a oblasť prevádzky</i>	20
7.2	ANALYTICKÉ VÝCHODISKÁ	21
7.3	ZHODNOTENIE SÚČASNÉHO STAVU VRÁTANE IDENTIFIKOVANÝCH NEDOSTATKOV A NOVÝCH POTRIEB	23
7.3.1	<i>Definícia kritického užívateľa a kritickej misie</i>	24
7.3.2	<i>Dodatočné požiadavky</i>	27
7.4	CIELE ROZVOJA VRTUĽNÍKOVEJ LETECKEJ TECHNIKY LETECKÉHO ÚTVARU MINISTERSTVA VNÚTRA SLOVENSKEJ REPUBLIKY	27
7.5	OPATRENIA PRE DOSIAHNUTIE CIEĽOV	28
7.6	ZÁKLADNÝ HARMONOGRAM PLNENIA OPATRENÍ PRE DOSIAHNUTIE CIEĽOV DLHODOBÉHO PLÁNU ROZVOJA S OHĽADOM NA OBMENU VRTUĽNÍKOVEJ LETECKEJ TECHNIKY	30
7.7	NÁROČNOSŤ NA ZDROJE	30
7.8	VPLYVY A RIZIKÁ	32
8	DISLOKÁCIA VRTUĽNÍKOVEJ LETECKEJ TECHNIKY	33
8.1	POPIS SÚČASNÉHO STAVU	33
8.2	ANALYTICKÉ VÝCHODISKÁ	33
8.3	ZHODNOTENIE SÚČASNÉHO STAVU VRÁTANE IDENTIFIKOVANÝCH NEDOSTATKOV A NOVÝCH POTRIEB	33
8.4	CIELE	34
8.5	OPATRENIA PRE DOSIAHNUTIE CIEĽOV	34
8.6	NÁROČNOSŤ NA ZDROJE	34
8.7	VPLYVY A RIZIKÁ	35
9	ZALOŽENIE VÝCVIKOVEJ ORGANIZÁCIE PRE VÝCVIK PILOTOV VRTUĽNÍKOV	36
9.1	POPIS SÚČASNÉHO STAVU	36
9.2	ANALYTICKÉ VÝCHODISKÁ	36
9.3	ZHODNOTENIE SÚČASNÉHO STAVU VRÁTANE IDENTIFIKOVANÝCH NEDOSTATKOV A NOVÝCH POTRIEB	36
9.4	CIELE	36
9.5	OPATRENIA PRE DOSIAHNUTIE CIEĽOV	37
9.6	NÁROČNOSŤ NA ZDROJE	37
9.6.1	<i>Fáza I</i>	37
9.6.2	<i>Fáza II</i>	37
9.6.3	<i>Celkové náklady</i>	37
9.7	VPLYVY A RIZIKÁ	38

10	ZALOŽENIE ORGANIZÁCIE PRE ÚDRŽBU LIETADIEL	39
10.1	POPIS SÚČASNÉHO STAVU	39
10.2	ANALYTICKÉ VÝCHODISKÁ	39
10.3	ZHODNOTENIE SÚČASNÉHO STAVU VRÁTANE IDENTIFIKOVANÝCH NEDOSTATKOV A NOVÝCH POTRIEB	39
10.4	CIELE.....	39
10.5	OPATRENIA PRE DOSIAHNUTIE CIEĽOV	40
10.6	NÁROČNOSŤ NA ZDROJE	40
10.7	VPLYVY A RIZIKÁ	40
11	VÝSTAVBA VLASTNÝCH PRIESTOROV	41
11.1	POPIS SÚČASNÉHO STAVU	41
11.2	ANALYTICKÉ VÝCHODISKÁ	41
11.3	CIELE.....	41
11.4	OPATRENIA PRE DOSIAHNUTIE CIEĽOV	42
11.5	NÁROČNOSŤ NA ZDROJE	42
11.6	VPLYVY A RIZIKÁ	42
12	LEGISLATÍVA.....	43
13	ZÁVER	44
14	DEFINÍCIE A POJMY.....	45

1 Poslanie

Poslaním Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky (ďalej len „letecký útvar“) je schopnosť v najkratšom čase od výzvy zabezpečiť dostupnosť leteckej techniky a posádok a reagovať tak na požiadavky užívateľov na vykonanie letov. Každý let je plánovaný a vykonaný v prvom rade s ohľadom na garanciu najvyššej možnej miery bezpečnosti pasažierov, posádky a civilného obyvateľstva Slovenskej republiky a tretích krajín ponad ktoré sa lety vykonávajú.

2 Vízia

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo vnútra“) v posledných rokoch identifikuje letecký útvar ako jedno zo svojich najšpecializovanejších zariadení. Svoju nenahraditeľnosť dokázal letecký útvar napríklad v čase prvej vlny celosvetovej pandémie. Letecký útvar bol jednou z prvých leteckých kapacít z Európy, ktorá pristála v Čínskej ľudovej republike, aby priviezla základné ochranné pomôcky a tým priamo pomohla zachrániť životy zdravotníckeho personálu a najzraniteľnejších občanov Slovenskej republiky. Tieto lety vykonal letecký útvar za zlomok nákladov **neskorších** nepravidelných komerčných letov. Letecký útvar odvtedy každým rokom dokazuje svoje opodstatnenie nielen stále početnejšími letmi na záchranu života, pomoc občanom Slovenskej republiky a EÚ v núdzi, špecifickými letmi pre iné zložky a útvary ministerstva vnútra ale aj mimoriadne náročnými letmi pre najvyšších ústavných činiteľov Slovenskej republiky po celej zemeguli.

Budúcnosť a plány leteckého útvaru musia preto reflektovať výzvy, ktorým čelíme, alebo vieme že budeme v najbližšej dobe čeliť. Kritickou úlohou je doplnenie decimovaného stavu vrtuľníkovej techniky a zriadenie vlastnej výcvikovej organizácie pre výcvik pilotov vrtuľníkov ministerstva vnútra. Nevyhnutným krokom je čiastočná obmena flotily letúnov pre efektívnejšie a dlhodobo udržateľné zabezpečovanie plnenia úloh v prospech občanov Slovenskej republiky a EÚ. Zriadením vlastnej certifikovanej údržbovej organizácie dosiahne letecký útvar výrazné zlepšenie efektivity vynaložených rozpočtovaných prostriedkov, zvýšenie úrovne nezávislosti pri plánovaní údržby a minimalizáciu doby údržby leteckej techniky.

Základnú víziu leteckého útvaru možno definovať ako potrebu zabezpečiť dlhodobu udržateľný stav letového, technického a ostatného obslužného personálu a vybudovanie národnej prepravnej kapacity, či už za účelom repatriácie, prepravy nákladu, alebo výkonu letov s nutnou zdravotnou asistenciou, ktorej fungovanie **nebude ovplyvnené ani ohrozené hospodárskou, zdravotnou ani inou globálnou krízou**. Letecký útvar musí byť nepretržite schopný zabezpečiť potrebnú leteckú kapacitu v súlade s najprísnejšími dostupnými štandardmi bezpečnosti v oblasti leteckej prepravy.

3 Misia

V dnešnom, rýchlo sa meniacom svete predstavujú pre Slovenskú republiku schopnosti jednotlivých zložiek ministerstva vnútra kapacity, ktoré nemožno obzvlášť v čase kríz garantovaným spôsobom efektívne a plnohodnotne nahradiť inými zdrojmi v rámci kapacít Slovenskej republiky a ani súkromného sektora.

Schopnosť flexibilne spolupracovať a efektívne reagovať na všetky výzvy ktoré priniesli krízy posledných rokov sú dôkazom, že ich zvládnutie nie je závislé iba na schopnostiach a materiálno-technickom vybavení jednotlivých zložiek samostatne, ale že rovnako dôležitým aspektom bola, je, a bude spoločná koordinácia činností. Táto je výsledkom

priamej a efektívnej línie nasadzovania leteckej techniky jedným štatutárom – schvaľovateľom nasadenia a následne aj koordinátorom činností.

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky identifikuje letecký útvar ako svoju vysoko špecializovanú a nenahraditeľnú súčasť v oblasti strategickej leteckej prepravy. Letecký útvar je nedielnou súčasťou viacerých modulov Európskeho významu, ktoré využívajú ako vrtuľníkovú leteckú techniku, tak aj letúny. Letecký útvar je strategickou kapacitou a súčasťou kritickej infraštruktúry Slovenskej republiky v oblasti leteckej prepravy osôb a materiálu v prospech ministerstva vnútra, ako aj ostatných rezortov a ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky. Letecký útvar zabezpečuje a povoľuje prevádzku lietadiel v policajných službách a lietadiel vykonávajúcich **lety v štátnom záujme**, ktoré sú majetkom štátu v správe alebo užívaní ministerstva vnútra a vydáva predpisy upravujúce prevádzku takýchto lietadiel. Jednou z hlavných úloh leteckého útvaru je preprava civilného obyvateľstva v núdzi. V rámci kapacít modulu „*EURACARE flight & shelter*“, zabezpečuje letecký útvar v súčinnosti s partnermi prepravu civilného obyvateľstva Slovenskej republiky a občanov Európskej únie z oblastí postihnutých nepredvídanou krízou v zahraničí. Letecký útvar zabezpečuje aj prepravu materiálno-technického vybavenia pre podporu fungovania základných, ústavou garantovaných úloh štátu, akou je napríklad zdravotná starostlivosť v čase krízy na území Slovenskej republiky, ako aj mimo nej.

4 Hodnoty

Bezpečnosť

Pre letecký útvar je bezpečnosť absolútnou prioritou vo všetkých aspektoch jej činnosti. Nič nie je dôležitejšie, ako bezpečnosť našich kolegov - užívateľov, civilných cestujúcich, vlastných zamestnancov, **ale aj osôb na zemi**. Kultúra bezpečnosti leteckého útvaru je v súlade s požiadavkami Agentúry EÚ pre bezpečnosť civilného letectva (EASA) a spĺňa rovnaké kritériá ako všetky komerčné letecké spoločnosti v EÚ. Tento systém garantuje, že riziká sú identifikované a riešené efektívne, dôsledne a v najlepšom dostupnom štandarde aj prostredníctvom úplnej implementovaného systému riadenia bezpečnosti (SMS).

Spôľahivosť

Pomer vykonaných a nevykonaných letov potvrdzuje vysokú mieru efektivity a flexibility systému riadenia leteckého útvaru a to aj napriek mnohým výzvam s udrжанím prevádzkyschopnosti morálne dávno zastaralých letúnov Fokker-100 z dôvodu ich veku a obťažnej dostupnosti náhradných dielov k čomu výrazne prispel zánik ich výrobcu už koncom deväťdesiatych rokov. Obdobné negatívne externé aspekty sa týkajú aj prevádzky ruských vrtuľníkov. Rozhodujúcim faktorom dlhodobého zabezpečovania spoľahlivosti letovej prevádzky, odhliadnuc od technických a certifikačných požiadaviek na leteckú techniku napriek negatívnym externým vplyvom je aj citlivý výber zamestnancov leteckého útvaru. Na leteckom útware sme preto právom hrdí aj na dosahovanú spoľahlivosť prevádzky lietadiel leteckého útvaru a jej dostupnosť naším užívateľom. Tá je zabezpečená hlavne zásluhou zamestnancov denno-denne zabezpečujúcich plánovanie údržby a údržbu samotnú, ale aj ostatného letového a pozemného tímu a v neposlednom rade zásluhou administratívnych pracovníkov leteckého útvaru. Vďaka systému práce, profesionálnemu a odhodlanému personálu naše lietadlá dosahujú bezprecedentnú mieru spoľahlivosti – pomeru vykonaných a nevykonaných letov.

Výkonnosť

Dobré meno leteckého útvaru je priamo spojené so schopnosťou leteckého útvaru splniť a mnohokrát prekročiť očakávania, užívateľov a záväzky k partnerom v Európskej únii - pri striktnom dodržaní našich prvých dvoch základných hodnôt. Rovnako ako pri spoľahlivosti leteckej prepravy aj pri dlhodobom zabezpečovaní jej výkonnosti je okrem flexibilného systému riadenia rozhodujúcim faktorom vysoká profesionalita a lojalita zamestnancov leteckého útvaru. Náš výkon teda pripisujeme celému nášmu tímu, ktorý denne pracuje na tom, aby sme našim užívateľom poskytli najvyšší možný štandard služieb a zároveň vykonali všetky naše úlohy s maximálnou mierou efektivity vynaložených prostriedkov.

Integrita

Neoddeliteľnou súčasťou „pracovnej kultúry“ leteckého útvaru je zachovávanie integrity na všetkých úrovniach jej činnosti. Je dôležitým aspektom kontinuálneho zvyšovania bezpečnosti leteckej prevádzky a skvalitňovania poskytovaných služieb v súlade so zvyšujúcimi sa štandardmi leteckej dopravy. Letecký útvar vyžaduje najvyššie etické štandardy správania svojho personálu počas celej doby práce, na všetkých úsekoch našej činnosti a udržiavanie dôveryhodnosti tým, že naše činy zodpovedajú našim slovám a záväzkom.

Neustále zlepšovanie sa

Procesy zavedené leteckým útvarom v maximálnej miere podporujú jeho napredovanie ako bezpečného a spoľahlivého leteckého prepravcu zabezpečujúceho široké spektrum leteckej činnosti od hasenia požiarov cez repatriáciu občanov Slovenskej republiky z krízových oblastí po prepravu VVIP v rámci celého sveta. Zavedené interné procesy garantujú implementáciu spätnej väzby nielen z interných systémov riadenia ale aj adoptovanie nových postupov a výziev v oblasti civilného letectva ktoré sú štandardom pre prémiové komerčné letecké spoločnosti. Cieľom je vytvoriť „*učiacu sa organizáciu*“, ktorá nikdy nezastaví proces napredovania a zlepšovania sa.

5 Stratégia

Plán rozvoja leteckého útvaru je podmienený modernizáciou leteckej techniky, zefektívnením nasadenia nových vrtuľníkov, ako aj prostredníctvom vybudovania vrtuľníkových základní, zaistením dostupnosti kvalifikovaného personálu a zaistenia údržby leteckej techniky prostredníctvom vlastných kapacít. Tieto kroky vytvoria predpoklady na zabezpečenie nie len nákladovo efektívnejšej prevádzky a zachovanie najvyššej úrovne bezpečnosti a kvality služieb poskytovaných všetkým koncovým užívateľom v súlade so zvyšujúcimi sa štandardmi a úrovňou ich požiadaviek. Významnou súčasťou dlhodobého rozvoja leteckého útvaru, ako poskytovateľa leteckej prepravy v prospech Slovenskej republiky na požadovanej úrovni, je sanácia vlastných administratívnych a odbavovacích priestorov. Ako súčasť stratégie rozvoja leteckého útvaru je nutné vnímať aj ďalšie úpravy príslušnej legislatívy ktoré budú korešpondovať s aktuálnym stavom a smerovaním rozvoja leteckého útvaru.

Aby bolo do budúcnosti možné garantovať plnohodnotné plnenie činnosti leteckého útvaru, je nevyhnutné bezodkladne zabezpečiť:

- obmenu a nákup leteckej techniky letúnov,
- obmenu a nákup leteckej techniky vrtuľníkov,
- dislokáciu vrtuľníkovej leteckej techniky,

- založiť výcvikovú organizáciu pre výcvik pilotov vrtuľníkov,
- organizačnú zmenu útvaru,
- založiť organizáciu pre údržbu lietadiel,
- vybudovať vlastné priestory útvaru,
- upraviť existujúcu legislatívu pre prevádzku lietadiel v správe ministerstva vnútra

6 Obmena a nákup leteckej techniky letúnov

6.1 Popis súčasného stavu leteckej techniky letúnov Leteckého útvaru ministerstva vnútra

6.1.1 Aktuálny stav letúnov

V súčasnosti letecký útvar disponuje 2 letúnmi Airbus A319CJ a 2 letúnmi Fokker100.

A319 - OMBYA

- reprezentačné účely pre použitie najvyššími ústavnými činiteľmi a obchodnými delegáciami pri diaľkových letoch (USA, Čína a pod.) s požadovaným doletom viac ako 4500 NM (cca 8300 km, čo predstavuje dolet približne 11:00 hod.),
- VVIP konfigurácia 34 cestujúcich, 2 salóny s rozkladacou pohovkou a sprchou v prednej časti, 24 polohovateľných business sedadiel (flat-bed),
- zvýšený výkon motorov umožňujúci vzlet/prevádzku z letísk s kratšou vzletovou a pristávacou dráhou ako je u podobných letúnov štandardom (použitie na dráhe o dĺžky 1500 m),
- obmedzená kapacita nákladu z dôvodu inštalácie dodatočných palivových nádrží.

A319 - OMBYK

- použitie v krízových situáciách na evakuáciu väčšieho počtu ľudí, sanitné lety na účel prevozu ležiacich pacientov, preprava ľahkého nákladu väčšieho objemu dolet viac ako 4000 NM (cca 7400 km, čo predstavuje dolet približne 9:45 hod.),
- konfigurácia 91 cestujúcich, salón s rozkladacou pohovkou v prednej časti, 84 ekonomických sedadiel, 3x stretcher (certifikované ležadlo/nosidlá),
- zvýšený výkon motorov umožňujúci vzlet / prevádzku z letísk s kratšou vzletovou a pristávacou dráhou ako je u podobných letúnov štandardom (použitie na dráhe o dĺžky 1500 m),
- obmedzená kapacita nákladu z dôvodu inštalácie dodatočných palivových nádrží.

F100 - OMBYB + OMBYC

- použitie na prevoz pasažierov a menšieho nákladu na kratšie vzdialenosti (Európa, severná Afrika, blízky východ) dolet cca 2000 NM (cca 3700 km)
- VIP konfigurácia pre 29 a 30 cestujúcich
- obmedzená kapacita nákladu z dôvodu inštalácie dodatočných palivových nádrží
-

6.1.2 Činnosti vykonávané letúnmi a oblasť prevádzky

Prevádzka letúnov je vykonávaná z medzinárodného letiska M. R. Štefánika v Bratislave.

Štatistika využívania leteckej kapacity:

Percentuálny podiel celkového využitia letúnov za roky 2018, 2019 a od 2022 do 03/2024 :

- 30 % pre potreby najvyšších ústavných činiteľov,
- 45 % pre potreby ústredných orgánov štátnej správy (iných ministerstiev),
- 20 % predstavujú ostatné lety ako sú napríklad repatriačné lety, humanitárne lety, lety na účel záchrany ľudského života,
- 5% lety na účely reprezentácie štátu.

Percentuálny podiel celkového využitia letúnov za roky 2020 a 2021 (pandémia COVID) :

- 19 % pre potreby najvyšších ústavných činiteľov,
- 41 % pre potreby orgánov štátnej správy (iných ministerstiev),
- 38 % predstavujú ostatné lety ako sú napríklad repatriačné lety, humanitárne lety, lety na účel záchrany ľudského života,
- 3% lety na účel reprezentácie štátu.

Vyššie uvedená štatistika preukazuje, že v čase krízy (v tomto prípade pandémie COVID-19) bolo až 38% letov vykonaných v prospech repatriačných a humanitárnych letov.

Závazky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej komisii na úseku leteckej prepravy – letúne:

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky sa dňa 7. februára 2023 zaviazalo po dobu minimálne desiatich rokov byť súčasťou Mechanizmu Európskej Únie v oblasti **civilnej** ochrany prostredníctvom certifikovaného modulu EURACARE Flight & Shelter.

Mechanizmy vznikli vzhľadom na výrazný nárast počtu a závažnosti prírodných katastrof a katastrof spôsobených ľudskou činnosťou s ďalekosiahlymi a dlhotrvajúcimi dôsledkami vyplývajúcimi najmä zo zmeny klímy a potenciálnej interakcie medzi viacerými prírodnými a technologickými rizikami, preto je stále dôležitejší integrovaný prístup k zvládaniu takýchto situácií.

Cieľom modulu EURACARE je vo svojej pôsobnosti zlepšiť účinnosť systémov predchádzania všetkým druhom katastrof, proces prípravy a reakcie na ne. Ostatným synergickým aspektom je posilňovanie spolupráce medzi Európskou Úniou a Slovenskej republiky a uľahčenie koordinácie v oblasti civilnej ochrany v záujme zlepšenia účinnosti systémov predchádzania katastrofám, prípravy a reakcie na ne.

Ochrana, ktorá sa má mechanizmom Únie zabezpečovať, sa vzťahuje prednostne na ľudí, ale aj na životné prostredie a majetok vrátane kultúrneho dedičstva, a to pred všetkými druhmi katastrof, vrátane dôsledkov terorizmu a technologických, radiačných alebo environmentálnych katastrof, znečisťovania morí a akútnych zdravotných mimoriadnych udalostí, ku ktorým dochádza v rámci Únie, alebo aj mimo nej. V prípade dôsledkov teroristických činov a radiačných katastrof sa mechanizmus môže vzťahovať len na opatrenia týkajúce sa pripravenosti a reakcie.

6.2 Analytické východiská

Za účelom identifikácie zhodnotenia nedostatkov súčasného stavu a nových potrieb boli ako analytické východiská použité podklady z interného evidenčného systému, zhodnotenie potrieb vyplývajúcich z projektov, do ktorých je Slovenskej republika zapojená prostredníctvom leteckého útvaru a taktiež porovnanie rozsahu zabezpečovania činností vykonávaných letúňmi leteckého útvaru s okolitými krajinami.

S ohľadom na nízky dolet, vysokú cenu za letovú hodinu pri nízkej kapacite a chýbajúcej modularite interiéru sú letúne Fokker100 pre ďalšiu prevádzku neefektívne, ne hospodárne a neperspektívne. Letúne Fokker100 boli zakúpené v rámci obnovy leteckého útvaru v roku 2016 od rakúskej spoločnosti M-Jet. S ich prevádzkou sa práve kvôli ich veku uvažovalo na krátke obdobie 5-10 rokov. Ďalšou významnou nevýhodou flotily Fokker100 je ubúdajúci počet letúnov tohto typu vo svete (letecký útvar je aktuálne posledný prevádzkovateľ v Európe). Z pohľadu údržby je kritická neustále sa zvyšujúca cena a predlžujúca sa doba tzv. „repasov“

náhradných dielov pri ich klesajúcej dostupnosti v režime zámeny z dôvodov ktoré nebolo a nieje možné ovplyvniť. Z pohľadu výcvikov posádok je kritickým faktorom zastaranosť a zhoršujúca sa dostupnosť výcvikových zariadení, bez možnosti spĺňať najnovšie bezpečnostné a certifikačné požiadavky, pretože výroba tohto typu letúna bola ukončená pred viac ako dvadsiatimi rokmi. Taktiež potenciálnym problémom je akákoľvek väčšia neplánovaná ako aj plánovaná oprava, alebo údržba, ktorá môže prevýšiť aktuálnu hodnotu letúna, jeho dlhodobé uzemnenie, a tým pádom stratu prepravnej kapacity.

S ohľadom na projekty, v ktorých letecký útvar participuje, ako aj na úlohy vyplývajúce v dôsledku neočakávaných (krízových) situácií je aktuálna kapacita leteckej techniky letúnov nedostačujúca, keďže nie je schopná prepraviť v týchto situáciách naraz dostatočný počet cestujúcich a / alebo nákladu.

Na základe dát z minulých repatriačných, sanitárnych a humanitárnych letov sme identifikovali ako najväčší nedostatok súčasnej flotily nízku kapacitu nákladového priestoru v dôsledku inštalácie prídavných palivových nádrží, ako aj nízku kapacitu pre prepravu ležiacich a sediacich pacientov.

Nízka kapacita nákladového priestoru si v súčasnosti navyše vyžaduje zmenu konfigurácie letúna pri prevoze väčšieho objemu nákladu, čo je finančne aj časovo náročné a v prípade akútnej potreby vykonať let, by tento mohol byť omeškaný, alebo nevykonateľný, prípadne by bolo nevyhnutné obmedziť ostatný plánovaný letový harmonogram v prospech zmeny konfigurácie.

- každé inštalované certifikované ležadlo, pre potreby vykonania sanitárneho letu, zaberie deväť miest sediacich pacientov. Inštaláciou šesť kusov ležadiel sa počet prepravených osôb znižuje v najväčšom nami prevádzkovanom Airbus-e *OM-BYK* z 91 osôb na 37 (91-54), pričom treba uvažovať aj so sedadlovou kapacitou pre zdravotnícky personál.
- štandardom v ostatných obdobných certifikovaných moduloch EK sú nasledovné kapacity: **12 ležiacich pacientov** (z toho 3 pacienti na jednotke intenzívnej starostlivosti) a 41 sediacich pacientov
- **20 pacientov na nosidlách** (z toho 3 pacienti na jednotke intenzívnej starostlivosti) a 20 sediacich pacientov
- **18 pacientov na nosidlách** (z toho 3 pacienti na jednotke intenzívnej starostlivosti) a 29 sediacich pacientov
- **22 pacientov na nosidlách** (z toho 3 pacienti na jednotke intenzívnej starostlivosti) a 11 sediacich pacientov
- **6 pacientov na nosidlách** (z toho 2 pacienti na jednotke intenzívnej starostlivosti) a 38 sediacich pacientov
- **20 pacientov na nosidlách** (z toho 3 pacienti na jednotke intenzívnej starostlivosti) a 17 sediacich pacientov
- **22 pacientov na nosidlách** (z toho 3 pacienti na jednotke intenzívnej starostlivosti) a 8 sediacich pacientov

Pre potreby leteckého útvaru, na základe historických skúseností a konzultácii s partnermi v konzorciu projektu EURO CARE bude postačovať nasledovná konfigurácia:

- **9 ležiacich pacientov** (z toho 3 pacienti na jednotke intenzívnej starostlivosti) a 70 sediacich pacientov a zdravotníckeho personálu
- **4 ULD (letecké nákladové kontajnery) s celkovým objemom 14,8m³ nákladu**

Odhliadnuc od potreby disponovať veľkokapacitným letúnom bola vypracovaná analýza objemu letov z pohľadu zloženia cestujúcich. Na základe podkladov z interného systému evidencie letov od roku 2018 do konca marca 2024 vyplynulo, že pomerná časť z celkového počtu vykonaných letov boli lety s počtom cestujúcich 8 a menej.

Pre zachovanie najvyššej možnej miery bezpečnosti bude letecký útvar aj naďalej vykonávať prepravu najvyšších ústavných činiteľov (prezident Slovenskej republiky, predseda Národnej rady Slovenskej republiky, predseda vlády Slovenskej republiky) letúnmi typu A319. Po odpočítaní takýchto letov z celkového počtu, je stále možné vykonať prepravu cestujúcich stredne veľkými prúdovými letúnmi na letoch, ktoré predstavujú 37,57 % z celkového počtu letov. V porovnaní s analýzou, ktorá bola vykonaná za týmto účelom v roku 2021, kedy tento objem predstavoval 35,40 %, je možné konštatovať, že oproti predchádzajúcemu hodnotenému obdobiu vykazuje objem týchto letov stúpajúcu tendenciu.

Počet vykonaných letov od roku 2018 do 03/2024 vrátane					
Do 8 pasažierov vrátane		Nad 9 cestujúcich		Celkom	
Lety	Letové hodiny	Lety	Letové hodiny	Lety	Letové hodiny
1417	2341,2	1463	3388,9	2880	5730,1
49,20%	40,86%	50,80%	59,14%		

Porovnanie s krajinami zoskupenia V4

Česká Republika

Česká Republika do roku 2020 prevádzkovala 5 letúnov, dva Airbusy A319CJ, jedno vo VIP úprave pre 44 cestujúcich, s prídavnými nádržami a väčším doletom a druhé v úprave pre 100 cestujúcich s nižším doletom kvôli menším nádržiam, stredne veľký prúdový letún Bombardier CL-601 Challenger a dva ruské dopravné letúne Jakovlev Jak-40, ktoré slúžili na leteckú dopravu ústavných činiteľov, na zabezpečenie leteckej zdravotníckej dopravy (pacientov v režime MEDEVAC), na plnenie humanitárnych úloh civilnej ochrany, na zabezpečenie leteckej prepravy príslušníkov AČR, na zabezpečovanie dopravy na základe rozhodnutia vlády a tiež na zabezpečenie kultúrnych, vzdelávacích, športových a spoločenských podujatí.

Prevádzka letúnov Jak-40 bola ukončená 2. septembra 2020 a letúna Bombardier CL-601 Challenger v polovici augusta 2021 bez náhrady novými strojmi, čo v praxi znamenalo, že na prepravu predstaviteľov štátu, vojakov do misií, prípadne športovcov na veľké akcie alebo občanov v kríze zo zahraničia, tak ostali len dva Airbusy A319. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky sa opakovane pokúšalo obstaráť “malý dopravný letún” s kapacitou do 19 cestujúcich. V roku 2019 boli vyhlásené dve verejné súťaže, ktoré obe museli byť v zákonnej lehote zrušené z dôvodu komplikácií spôsobených uchádzačmi. Na prepravu aktuálne využívajú ministri na dlhé cesty prevažne armádne Airbusy a niekedy aj viacúčelové letúne CASA. Tie sú ale určené hlavne na prevoz nákladu a na cvičenie pre výsadkárov a pre takýto druh prepravy nevhodné. Nový tender na nákup letúnov sa opätovne začal pripravovať v roku 2023, tentokrát by sa malo jednať o dva letúny danej kategórie, čím sa počet letúnov opätovne navýši minimálne na 4 ks.

Maďarsko

Maďarská vláda prevádzkuje za týmto účelom dva letúne Airbus A319CJ a dva letúne Dassault Falcon 7X. Letúne A319CJ boli zakúpené ako používané vo veku 8-9 rokov pôvodne pôsobiace v komerčnej sfére. Toto riešenie bolo podľa vyjadrenia predstaviteľov maďarskej strany ekonomicky výhodné, keďže obstarávacía cena týchto letúnov predstavovala menej ako polovicu pôvodnej ceny, ktorá v tom čase bola 70-80 miliónov €. Letúne Falcon 7X boli nakúpené taktiež ako používané v roku 2018.

Poľsko

Poľská vláda od júna 2022 prevádzkuje za účelom vykonávania letov v štátnom záujme flotilu piatich letúnov na VIP prepravu. To zahŕňa dva Boeingy BBJ2 vo vlastnej konfigurácii pre 65 cestujúcich vybavené bezpečnými komunikačnými systémami, ako aj systémami protiraketovej obrany, jeden prekonfigurovaný Boeing 737-800NG so 132 sedadlami a dva Gulfstream G550, každý s kapacitou 16 cestujúcich. Za účelom prepravy VIP cestujúcich používa poľská vláda taktiež letúne typu ERJ170ER prevádzkované LOT Polish airlines.

6.3 Zhodnotenie súčasného stavu vrátane identifikovaných nedostatkov a nových potrieb

S ohľadom na uvedené v kapitolách 6.1. a 6.2. je možné konštatovať, že čo sa týka počtu letúnov v porovnaní s okolitými štátmi je disponibilita leteckej techniky v počte 4 ks opodstatnená. Podľa dostupných informácií je počet vykonaných letov za účelom prepravy ústavných činiteľov, materiálu a miera poskytovanej pomoci občanom v núdzi v jednotlivých krajinách mierne vyššia, čo je dané počtom plánovaných a neplánovaných požiadaviek na vykonanie leteckej prepravy, ako sú napríklad medzinárodné európske a celosvetové summity, bilaterálne rokovania, rôzne lokálne, ako aj globálne krízy. Počet letov – potreba využívania leteckej techniky teda medzi krajinami v regióne (V4) napriek rozdielnej veľkosti krajín variuje len minimálne.

Pri krízových situáciách a pre potreby najvyšších ústavných činiteľov je nevyhnutné disponovať leteckou technikou a posádkami bezodkladne. Komerčné letecké spoločnosti nie sú schopné garantovať bez dlhodobej (H24/7) rezervácie letúna, že sa letecká preprava uskutoční v presne požadovanom termíne. Prípadná celoročná rezervácia a požiadavka na zabezpečenie leteckej kapacity v režime H24/7 by znamenala s najväčšou pravdepodobnosťou finančnú náročnosť nad úrovňou vlastníctva leteckej techniky, keďže by súkromnému subjektu musela Slovenskej republiky kompenzovať nie len hodnotu samotného letúna v podobe leasingu, ktorý daná spoločnosť za letún platí a mzdy príslušného počtu posádok, ale aj ušlé potenciálne zisky, keďže počas tejto doby nemôže letún vykonávať komerčné lety a preto nezarába. Pri súčasnej situácii na trhu s leteckou technikou je mimoriadne nepravdepodobné, že by mala ktorákoľvek spoločnosť zmluvne neobsaditeľnú kapacitu. Inými slovami, existuje enormný dopyt po leteckej technike a posádkach.

V prípade iného prístupu – snahy predkladať požiadavky pre neplánované tzv. ad-hoc rezervácie letúnov, musia tieto byť vykonané niekoľko dní vopred a takáto rezervácia musí byť zároveň urobená na konkrétny dátum, čas a smerovanie (letisko odletu / destináciu), podobne ako u nákupu jednotlivých leteníek u leteckých spoločností. Takýto scenár naviac s najväčšou pravdepodobnosťou vylučuje akúkoľvek následnú zmenu časov alebo smerovania, prípadne je takáto zmena predmetom významnej finančnej kompenzácie. Nie menej dôležitým faktorom je skutočnosť, že pri letoch najvyšších ústavných činiteľov je na palube letový personál s príslušnou bezpečnostnou previerkou a špecifickým výcvikom. Takúto mieru preverenia a výcviku nie je možné vyžadovať od súkromných spoločností a teda ani garantovať primeranú

bezpečnosť počas letu v prenajatom súkromnom letúni a už vôbec nie v bežnej komerčnej linke, kde sa okrem cudzej posádky nachádzajú aj ostatní neznámi pasažieri. Plnenie stanoveného letového plánu komerčných prepravcov, či už sa jedná o pravidelné lety, alebo nepravidelné lety pre cestovné kancelárie podlieha zmluvným sankciám a má teda prednosť pred zmenami na poslednú chvíľu. Tento problém je najvypuklejší predovšetkým v hlavnej letnej a zimnej sezóne, kedy sú letúne komerčných spoločností využívané takmer nepretržite a nie sú preto dostupné. Z toho dôvodu, ako bolo vyššie už uvedené u väčšiny leteckých prevádzkovateľov neexistuje možnosť dodatočných časových zmien, zmien cieľových destinácií, alebo požadovanej prepravnej kapacity, ktoré sú na základe požiadaviek užívateľov Leteckého útvaru veľmi časté. Pre zabezpečenie letov spojených s vojnou, teroristickým útokom, prírodnou katastrofou, leasingové spoločnosti nemusia navyše umožniť let do krízovej oblasti so svojím letúnom, keďže poisťovne v niektorých prípadoch toto riziko odmietajú kryť poisťnou zmluvou. Letecký útvar bez obmedzení dlhodobo tieto lety v minulosti zabezpečoval a naďalej zabezpečuje, ako príklad je možné uviesť prepravu osôb a materiálu do Kábulu, repatrioval občanov po teroristických útokoch v Tunisku, Nice, prepravoval členov modulov HaZZ a HZS tzv. USAR po ničivom zemetrasení v Turecku, repatrioval občanov v čase krízy a po vypuknutí konfliktu v Izraeli.

Iným príkladom sú lety počas prvej vlny pandémie, kedy nebolo počas určitého obdobia umožnené lietať do Číny **žiadnemu** komerčnému prepravcovi z regiónu, letecký útvar zabezpečil inak nedostupné a pre ochranu života a zdravia nesporne kriticky dôležité ochranné prvky nie len pre zdravotníkov, ale aj pre najohrozenejšie skupiny občanov Slovenskej republiky. Neskôr, keď sa pravidlá uvoľnili, bola cena komerčného letu na úrovni 3-4 násobku nákladu na let vykonaný leteckým útvarom.

V dobe nepostihnutej krízou sa veľkokapacitný letún efektívne využije na často dopytovanú prepravu väčších delegácií v rámci EÚ, zabezpečenie rotácie poslancov a zamestnancov Európskeho parlamentu a pridružených inštitúcií, prepravu za účelom štátnej reprezentácie, potrieb Slovenského olympského výboru, potreby národných športových federácií, národné hudobné telesá a podobne.

Nemenej dôležité v tomto smere je ale zohľadnenie veľkého počtu letov, na ktorých sa prepravuje 8 a menej cestujúcich, ktoré by bolo možné zabezpečiť ekonomickejšie napríklad stredne veľkým prúdovým letúnom.

6.4 Ciele rozvoja leteckej techniky letúnov

Z analýzy dát počtu letov je zrejmé nevyhnutnosť minimálneho počtu štyroch letúnov. Čo sa týka nákladov na údržbu, z dlhodobej perspektívy je ekonomicky najlepším riešením zachovanie flotily letúnov A319 a obmena dvoch kusov letúnov Fokker100 za jeden veľkokapacitný letún a minimálne jeden stredne veľký prúdový letún, ktoré by umožnilo pokryť širokú škálu letov okrem iného aj na účel zdravotnej pomoci s poskytnutím vysokého bezpečnostného štandardu za minimalizácie nákladov na najnižšiu použiteľnú mieru. Týmto sa zvýši prepravná kapacita a zachová sa súčasný počet techniky pri odhadovanej ročnej úspore prevádzkových nákladov na úrovni 15%.

Scenár zohľadňuje požiadavky krízového variantu pre potreby reagovať na dopyt po preprave v období neočakávaných situácií (pandémia, vojnové konflikty, živelné katastrofy, prevoz nákladu a repatriácia) bez nutnosti meniť konfiguráciu existujúcich letúnov a zároveň ponúka koncovým užívateľom nákladovo dostupnú leteckú kapacitu.

6.5 Opatrenia pre dosiahnutie cieľov

Z dôvodu neustále sa zhoršujúcej dostupnosti náhradných dielov a neadekvátne vysokých nákladov na udržanie letu-schopnosti letúnov typu Fokker100 sa v roku 2025 stane ich údržba ne hospodárnou. V prvom kvartáli roku 2025 je predpísaná údržba letúna Fokker100, ktorá prevýši zostatkovú hodnotu letúna. Letecký útvar preto plánuje ukončenie prevádzky minimálne jedného letúna typu Fokker100 začiatkom roku 2025, paralelne s príchodom a zavádzaním novej navrhovanej leteckej techniky do flotily leteckého útvaru.

Aby bol letecký útvar schopný naplniť všetky požiadavky užívateľov, potrebuje rozšíriť flotilu o jeden veľkokapacitný letún (na účel tohto dokumentu ďalej označované ako typ AC-X), v troch schválených konfiguráciách (lety s cestujúcimi, lety pre účely poskytovania zdravotnej pomoci a lety iba s nákladom) a ideálne dva prúdové letúne rovnako vybavené systémom pre prevoz menšieho počtu zranených osôb MEDEVAC a alternatívnou konfiguráciou pre prevoz minimálne osem cestujúcich (s ohľadom na požiadavky a potreby užívateľov).

V prvom kroku plánuje letecký útvar obstarat' minimálne jeden prúdový letún, ktorý zachová disponibilitu počtu kusov leteckej techniky po vyradení prvého kusu Fokker100 a najneskôr pred ukončením prevádzky druhého Fokker100 obstarat' druhý letún, ktorý je nevyhnutný pre dosiahnutie požadovanej prepravnej kapacity flotily tak, aby letecký útvar disponoval letúnmi, ktoré budú schopné uspokojiť všetky požiadavky oprávnených užívateľov s maximálnou mierou efektivity na strane nákladov, ako aj rozsahu plánovania letov. Tento koncept počíta s výrazným navýšením prepravnej kapacity (pasažieri aj náklad) a optimalizácie zastupiteľnosti letúnov aj personálu, pri znížení prevádzkových nákladov.

S ohľadom na analýzu zloženia letov, na ktorých je prepravovaných menej ako 8 cestujúcich (vrátane) obstaraním menšieho letúna bude možné pokryť aj zvyšujúci sa dopyt po preprave nízko kapacitným letúnom z dôvodu menšieho počtu cestujúcich na jednom lete a vzhľadom na požiadavky užívateľov a existenciu dopytu po preprave cestujúcich s rôznymi zdravotnými komplikáciami a s potrebným sprevádzaním zdravotníckeho personálu (prevoz infekčných pacientov, repatriácia zranených cestujúcich z dovolení / služobných ciest zo zahraničia, medicínske lety do zahraničia na účel poskytnutia zdravotnej pomoci), navrhuje letecký útvar zakúpenie minimálne jedného letúna AC-Y vrátane lekárskej súpravy (v štandarde MEDEVAC).

Nákup veľkokapacitného letúna bude predstavovať zvýšenie kapacity na prepravu cestujúcich až o 64 % a zvýšenie kapacity na prepravu nákladu až o 87 %. Nákup prúdového letúna strednej kategórie pri danej obsadenosti predstavuje zníženie nákladov na letové hodiny o takmer 20%, ako aj zníženie zaťaženia CO₂. Lekárska súprava (MEDEVAC) umožní prepravu pacientov s poskytnutím vysokého bezpečnostného štandardu s minimalizáciou nákladov. Táto kombinácia dokáže uspokojiť všetky doposiaľ definované požiadavky užívateľov. Ako bolo preukázané analýzou objemu letov z pohľadu zloženia cestujúcich, potenciál pre takéto rozloženie letov je viac ako pravdepodobný.

Tým, že sa Slovenská republika prostredníctvom ministerstva vnútra zaviazala k prevádzke modulu EURACARE Flight & Shelter na obdobie 10 rokov, má nárok na finančnú podporu od Únie. Európska komisia vyčlení zdroje pre Adaptačné granty pre jednotlivé

kapacity európskeho zoskupenia v oblasti civilnej ochrany¹, pričom dĺžka záväzku krajiny priamo definuje objem zdrojov, ktoré môže dotknutý modul čerpať. Čím dlhšie je toto obdobie, tým bude poskytnutý vyšší limit financovania. Tým, že sa Slovenská republika zaviazala na obdobie 10 rokov, má nárok na finančnú podporu vo výške **nad 2.000.000 €**, bez definovaného horného limitu čerpania. O túto sa bude letecký útvar uchádzať v jednotlivých adaptačných výzvach EK, ktoré sú zamerané na zlepšenie rôznych aspektov existujúcich modulov. Letecký útvar má v pláne zdroje z podpory využiť na dobudovanie vybavenia potrebného pre prevoz vážne ranených a infekčných pacientov tak, aby Slovenská republika získala plnohodnotnú MEDEVAC kapacitu.

Kľúčové požiadavky na typ AC-X:

- veľkokapacitný letún v troch schválených konfiguráciách;
 - o lety pre prepravu minimálne 150 cestujúcich a minimálne 4 ks ULD, ideálne 170 cestujúcich a 6ks ULD v nákladovom priestore;
 - o lety pre prepravu nákladu na palube letúna a minimálne 4 ks ULD, ideálne 6ks ULD v nákladovom priestore;
 - o 9 ležiacich pacientov (z toho 3 pacienti na jednotke intenzívnej starostlivosti) a 70 sediacich pacientov a zdravotníckeho personálu a minimálne 4 ks ULD, ideálne 6ks ULD v nákladovom priestore;
- možnosť zdieľania náhradných dielov naprieč celou flotilou pre optimalizáciu skladu a disponibility dielov leteckého útvaru,
- výcvik posádok uvažovaný v rozsahu rozdielového, alebo oboznamovacieho výcviku,
- zabezpečenie harmonizácie typových kvalifikácií posádok.

Kľúčové požiadavky na typ AC-Y:

- kapacita 8-9 cestujúcich,
- minimálna kabínová výška 1,7 m,
- APU (pomocná energetická jednotka)
- obracače ťahu,
- dolet minimálne 2000 km pri obsadení cestujúcimi (8) a posádkou (3),

¹ 21 ods. 2 písm. c) rozhodnutia č. 1313/2013/EÚ

Členské štáty, ktoré dostávajú finančnú pomoc Únie na náklady na adaptáciu kapacít v súlade s článkom 21 ods. 2 písm. c) rozhodnutia č. 1313/2013/EU, vyčlenia uvedené kapacity pre európske zoskupenie v oblasti civilnej ochrany na rôzne minimálne obdobia na základe celkovej sumy prijatého financovania.

Minimálne obdobia sa stanovujú takto:

- a) minimálne obdobie 3 rokov v prípade kapacít, ktoré dostávajú finančnú podporu Únie do výšky 300 000 EUR;
- b) minimálne obdobie 5 rokov v prípade kapacít, ktoré dostávajú finančnú podporu Únie vo výške od 300 001 EUR do 1 000 000 EUR;
- c) minimálne obdobie 7 rokov v prípade kapacít, ktoré dostávajú finančnú podporu Únie vo výške od 1 000 001 EUR do 2 000 000 EUR;
- d) minimálne obdobie 10 rokov v prípade kapacít, ktoré dostávajú finančnú podporu Únie vo výške nad 2 000 000 EUR.

Ak je ekonomická životnosť kapacity kratšia než je minimálne obdobie uvedené v odseku 1, minimálne obdobie sa stanoví na základe dĺžky tejto ekonomickej životnosti.

- toaleta obslužná z exteriéru letúna, ideálne vákuová.

6.6 Náročnosť na zdroje

Ide o predbežný odhad cien bez prípadných dovozných ciel a daní, ktorý bude ďalej spresňovaný. K obstaraniu leteckej techniky v predpokladanej hodnote nad 40 miliónov EUR bude v lehote najneskôr 30 dní pred zverejnením VO predložená dokumentácia na ÚHP (štúdia uskutočniteľnosti).

Personálne zdroje

Za predpokladu neredukovania súčasného stavu sa neuvažuje s potrebou neskoršieho navýšenia personálnych kapacít.

Náklady na výcvik personálu

Uvažuje sa s typovým výcvikom pre 3-4 pilotov na stredne veľké prúdový letún. S typovým výcvikom na veľkokapacitný letún sa neuvažuje, keďže požadovaný výcvik na tento typ letúna, ktorý je uvažovaný v rozsahu rozdielového, alebo oboznamovacieho výcviku, je záležitosťou prevádzkovateľa.

Harmonizovanie výcvikov posádok bude mať tiež pozitívny vplyv v podobe lepšej dostupnosti posádok a zjednodušenie rozsahu výcvikov posádok.

Náklady na obstaranie a prevádzku leteckej techniky

Náklady na obstaranie leteckej techniky boli zistené z na základe oslovenia subjektov telefonicky, e-mailom, informácií z webových sídiel ako aj z vlastnej databázy predchádzajúcich prieskumov upravených o očakávané zmeny. Tieto náklady boli stanovené ako priemer trhových cien kategórií letúnov, ktoré by mohli splniť požadované parametre. Pre, ktoré by mohli splniť parametre pre AC – X bola cena odhadnutá na 25-30 mil. € a pre AC – Y bola cena odhadnutá na 15-20 mil. €. K týmto údajom treba dodať, že v prípade letúna AC – X bolo uvažované s nákupom lietanej techniky, pretože pri plánovanom ročnom využití s ohľadom na nálet flotily leteckého útvaru, je schopné slúžiť rovnako dlho ako nový letún a to z toho dôvodu, že letúne v tejto kategórii sú stavané na niekoľko násobne vyššie zaťaženie. Nákup nového letúna v tejto kategórii by totiž predstavoval náklad na úrovni 60 – 70 mil. €. Vo vzťahu k nákupu leteckej techniky je treba uvažovať s každoročným navyšovaním obstarávacej ceny akéhokoľvek nového lietadla v priemere na úrovni 3,7%.

Náklady na prevádzku leteckej techniky boli stanovené ako lineárne za jednu odlietanú hodinu špecifického typu, alebo priemeru ceny za letovú hodinu príbuzných typov lietadiel. Tieto náklady sú stanovené na základe odborných publikácií platných k dátumu tvorby tohoto dokumentu a predpokladajú cenu paliva na úrovni 1,00€ / L a cenu práce v údržbovej organizácii na úrovni 146€ / hod. pre letúne. Pre letúne bolo uvažované s priemerným náletom 300 letových hodín ročne a preletenou vzdialenosťou na úrovni 1100 km na jeden let, čo ovplyvňuje najmä cenu preletových a pristávacích poplatkov, ako aj komponentov sledujúcich životnosť v cykloch. Pri letúnoch nebolo uvažované s tvorbou prípadných rezerv na generálnu opravu komponentov, keďže limit ich životnosti pri tomto charaktere prevádzky nebude dosiahnutý.

V reálnej prevádzke nie je priebeh nákladov na vykonanie údržby lineárny a je závislý na ročnom vyťažení techniky, ako aj početnosťou porúch vyskytujúcich sa s jej rastúcim

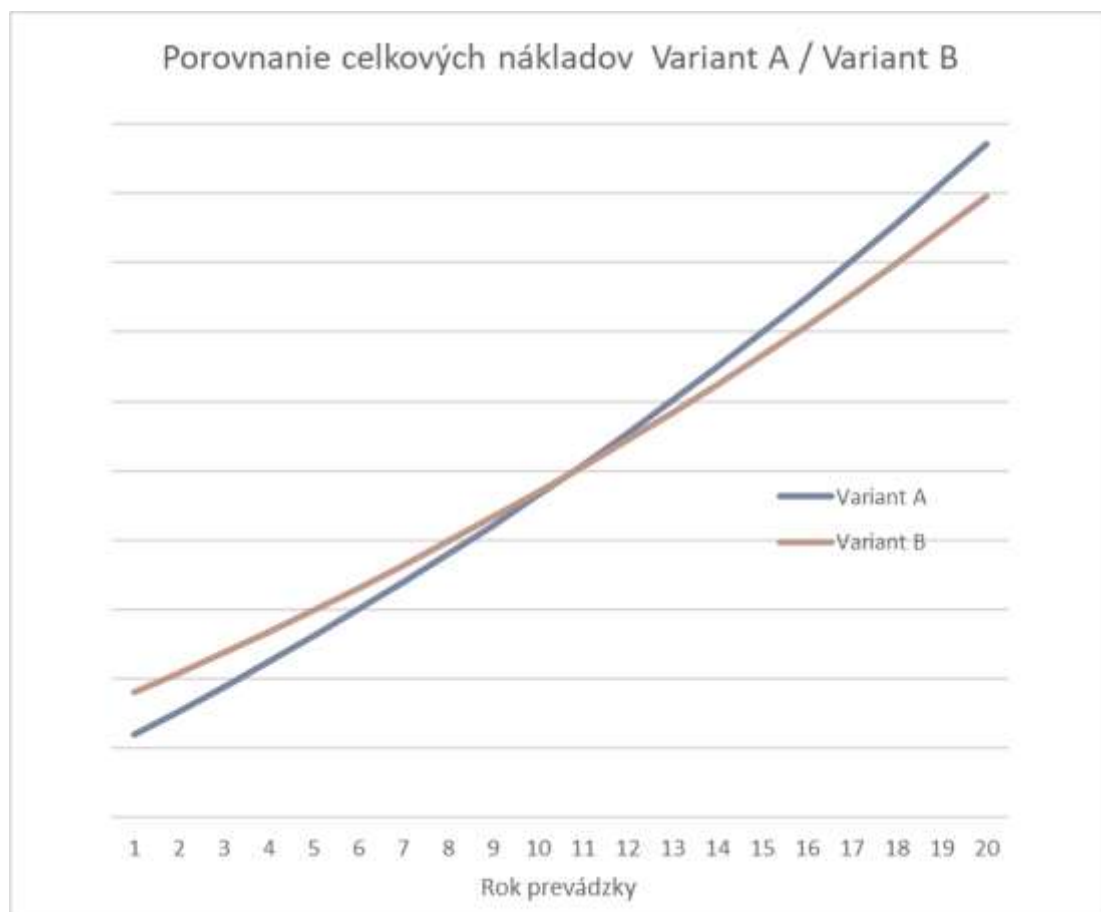
vekom. Tieto náklady sa s vekom zvyšujú, podľa odborných publikácií počas prvých šiestich rokov prevádzky o cca 17% a následné roky o 0,7 až 1,5 % v závislosti od jej využitia.

Pri započítaní ceny údržby, poistenia, výcvikov posádok, prevádzkových kvapalín ako aj ceny pristávacích a preletových poplatkov sa cena za hodinu letu 8473€ pre letún kategórie AC-X a 3052€ pre letún kategórie AC-Y.

Letecký útvar uvažuje s dlhodobým ročným priemerným využitím flotily na úrovni 1200 letových hodín. V prvom variante (variant A) letecký útvar počítal s prevádzkou 3 letúnov - dvoch súčasne prevádzkovaných letúna typu A319 a tretieho veľkokapacitného letúna. V druhom variante (variant B) letecký útvar s prihliadnutím na reálnu štatistiku obsadenosti letov počítal s prevádzkou 4 letúnov - dvoch súčasne prevádzkovaných letúnov typu A319, jeden veľmi dlhého, druhý dlhého doletu, tretieho veľkokapacitného letúna štandardného doletu a stredne veľkého prúdového letúna pre malé delegácie. Dáta ukázali, že Variant B je z dlhodobého hľadiska ekonomicky najvýhodnejší a to v porovnaní so súčasným stavom, ako aj variantom A a to aj pri zohľadnení obstarávacej ceny leteckej techniky.

Napriek faktu, že počiatočné investičné náklady budú vyššie v porovnaní s variantom A, pri vhodnom plánovaní letov sa tieto náklady v priebehu 11-12 rokov vrátia (v porovnaní s nákladom prevádzky variantu A) a ďalej bude možné z takéhoto zloženia flotily významne šetriť zdroje štátneho rozpočtu. Ušetrené zdroje navrhujeme následne investovať do druhej obmeny vrtuľníkovej techniky (po 15-20 rokoch).

Tento variant taktiež žiadnym spôsobom nezníži prevádzkovú disponibilitu – počet dostupných letúnov a teda počet súčasne vykonateľných úloh / letov. Tento aspekt je s ohľadom na vyťaženosť leteckého útvaru počtom letov priamo závislý na počte kusov prevádzkovanej techniky. Prepravovanie menších delegácií tak bude výraznej hospodárnejšie, než doposiaľ a zároveň Slovenská republika bude disponovať výrazne vyššou prepravnou kapacitou než doposiaľ.



Obrázok č. 6.1 – Grafické vyjadrenie celkových nákladov jednotlivých uvažovaných variantov

6.7 Vplyvy a riziká

V súčasnosti naplňa letecký útvar nie len záväzky voči EK v podobne modulu EURACARE, ale aj ostatné požiadavky na humanitárne a sanitárne lety pomocou dostupnej leteckej techniky napriek tomu, že táto bola v minulosti koncipovaná a vybavená ťažiskovo len na zabezpečovanie tzv. VIP letov.

Nie len kríza COVID-19, ale aj krízy akou bol výbuch v Bejrúte, zemetrasenie v Turecku, vypuknutie vojny v Izraeli, alebo rôzne iné individuálne stavy núdze občanov Slovenskej republiky a v neposlednom rade aj teroristické útoky, po ktorých bol nasadený letecký útvar ukázali, že kritickým aspektom pre zabezpečenie operatívneho, hospodársky efektívneho a z pohľadu plánovania posádok dlhodobu udržateľného nasadzovania leteckej techniky leteckého útvaru je jednoznačne prispôbenie kapacít leteckej techniky povahe celého spektra požadovaných úloh v súbehu s harmonizáciou techniky a teda aj výcvikov a údržby. Pokiaľ sa v najbližšej budúcnosti nebude realizovať nákup veľkokapacitného letúna, tak v prípade ukončenia prevádzky typu Fokker100 nebude letecký útvar schopný plnohodnotne zabezpečiť vykonanie letov vyplývajúcich zo záväzkov voči EK v podobne modulu EURACARE alebo vynútených prípadnou krízovou situáciou a v prípade poklesu prevádzkovej disponibility (tzn. poklesu počtu kusov leteckej techniky) ani časti letov pre niektorých ústavných činiteľov. Z toho dôvodu je tiež nemenej dôležitý aspekt zachovania stávajúceho počtu letúnov pri súčasnom znížení prevádzkových nákladov, čo sa dosiahne práve nákupom stredne veľkého prúdového letúna.

Všetky tieto synergické efekty umožnia významné šetrenie prostriedkov štátneho rozpočtu, pričom sa rovnako významne zvýši kapacita prepravy osôb a nákladu a zlepši aj

dostupnosť posádok bez potreby budúceho navýšenia celkového počtu personálu v porovnaní so súčasným stavom a výdavkov s nimi spojených.

7 Obmena a nákup leteckej techniky vrtuľníkov

7.1 Popis súčasného stavu vrtuľníkovej techniky Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky

7.1.1 Aktuálny stav vrtuľníkovej leteckej techniky

Dnešný stav vrtuľníkovej techniky je na úrovni jednej štvrtiny v porovnaní s rokom 1993, kedy letecký útvar prevádzkoval 8 ks vrtuľníkov – 5ks MI-2 a 3 ks Mi-8. Postupne došlo k znižovaniu počtu kusov leteckej techniky z dôvodu ukončenia technickej životnosti strojov a obmene časti leteckej techniky za vhodnejšiu z hľadiska použiteľnosti pre plnenie úloh užívateľov. Do 28.8.2023 letecký útvar disponoval 2 vrtuľníkmi Mi-171E a 1 vrtuľníkom Bell 429. Jeden z vrtuľníkov Mi-171E bol uzemnený 28.8.2023 kvôli strate letovej spôsobilosti z dôvodu nemožnosti vykonania certifikovanej generálnej opravy. Druhý z vrtuľníkov bude ponechaný v prevádzke po najdlhšiu možnú dobu v závislosti od dostupnosti vhodných náhradných dielov a možnosti vykonávania opráv, následne bude vyradený z prevádzky. Ministerstvo vnútra obstaralo v decembri 2022 vrtuľník AW189, ktorý mal za úlohu v čo najväčšej možnej miere nahradiť prvý dosluhujúci vrtuľník Mi-171E.

Mi-171E:

- komplexný dvojmotorový vrtuľník s konfiguráciou 19 PAX + 2 piloti a 1 palubný inžinier slúžiaci najmä pre potreby Hasičského a záchranného zboru,
- hasenie lesných požiarov (3000 L vak),
- prevoz ťažkých predmetov,
- s prídavnou nádržou zvýšený dolet cca 1000 km.

Bell 429:

- konfigurácia 6 pasažierov,
- nekomplexný ľahký dvojmotorový vrtuľník slúžiaci najmä pre potreby Policajného zboru a horskej záchrannej služby.

AW189:

- konfigurácia 16 pasažierov,
- komplexný dvojmotorový vrtuľník slúžiaci najmä pre potreby hasičského a záchranného zboru,
- hasenie lesných požiarov (vak s objemom na úrovni 2500 L),
- prevoz ťažkých predmetov.

7.1.2 Úlohy plnené vrtuľníkovou leteckou technikou a oblasť prevádzky

Vrtuľníkmi sú primárne vykonávané lety na zabezpečenie plnenia úloh jednotlivých útvarov ministerstva vnútra: Prezídia Policajného zboru, Hasičského a záchranného zboru, krajských riaditeľstiev Policajného zboru, Akadémie Policajného zboru v Bratislave a Horskej záchrannej služby.

Percentuálny podiel celkového využitia vrtuľníkov za posledných 5 rokov v období, kedy boli v prevádzke všetky 3 vrtuľníky predstavuje zloženie:

- ~ 49% pre potreby Prezídia Policajného zboru;
- ~ 21 % pre potreby Prezídia Hasičského a záchranného zboru;
- ~ 15 % pre potreby Horskej záchrannej služby;

- ~ 15 % predstavujú výcvikové lety pre špeciálne činnosti a pre potreby Leteckého útvaru ministerstva vnútra.

Aktuálne je prevádzka vrtuľníkov vykonávaná z dvoch prevádzkových základní, v Bratislave a v závislosti na dostupnosti vrtuľníkovej leteckej techniky paralelne na letisku v Poprade.

Oblasť prevádzky a umiestnenie jednotlivých základní bolo stanovené za účelom efektívnej obsluhy koncových užívateľov s ohľadom na vzdialenosti k miestu zásahov, geografické a meteorologické podmienky Slovenskej republiky (hornatá oblasť stredného Slovenska).

7.2 Analytické východiská

Za účelom identifikácie zhodnotenia nedostatkov súčasného stavu a nových potrieb boli ako analytické východiská použité porovnanie s leteckými službami okolitých krajín s ohľadom na druh poskytovanej služby, obslužené územie a počet obyvateľov pripadajúci na 1 ks vrtuľníkovej techniky, ako aj podklady od užívateľov leteckého útvaru.

Letecká služba Polície Českej republiky

Letecká služba polície Českej republiky (LS PČR) disponuje 15 kusmi vrtuľníkovej leteckej techniky. K dispozícii má 8 vrtuľníkov EC-135 T2+, 1 ks vrtuľníka H135 T3H a 5 ks vrtuľníkov Bell 412 HP/EP/EPI z čoho vyplýva, že jedným kusom vrtuľníkovej leteckej techniky obsluží **územie 5,26 tisíc km² a 0,7 milióna obyvateľov**.

Priemerný ročný nálet za sledované obdobie (2017 – 2022) na vrtuľník bol približne 200 letových hodín pri započítaní zásahov leteckej záchrannej služby a leteckej zdravotníckej dopravy.

LS PČR v rámci svojej pôsobnosti zabezpečuje predovšetkým, ale nie výlučne, správu, používanie a prevádzku vrtuľníkov Ministerstva vnútra ČR v rozsahu takmer identickom ako sú úlohy plnené leteckým útvarom, pričom percentuálne rozdelenie počtu letov a letových hodín medzi jednotlivých užívateľov je veľmi podobné (60 % PČR a MV ČR; 20 % Letecká záchranná služba a Letecká zdravotnícka doprava; 15 % Hasičský záchranný zbor a 5 % ostatní užívatelia) s tým rozdielom, že ekvivalentom leteckej záchrannej služby a leteckej zdravotníckej dopravy je v prípade leteckého útvaru vykonávanie letov pre HZS. Svoje činnosti LS PČR vykonáva z dvoch prevádzkových základní umiestnených v Prahe a v Brne, pričom pomer náletu činí 70% na základni v Prahe a 30% na základni v Brne.

Letecké hasenie zaisťuje LS PČR vrtuľníkmi typu Bell 412 s bambi-vakom s objemom 910 litrov. Po požiari v národnom parku České Švajčiarsko bolo vyhodnotené, že táto kapacita je nedostačujúca. LS PČR má aktuálne schválenú koncepciu rozvoja a táto koncepcia predpokladá obmenu celého existujúceho vrtuľníkového parku. Podnetom koncepcie bolo plnenie nových úloh leteckej služby a vek používanej techniky. Koncepcia leteckej služby PČR doplnená o časť „Letecká hasičská služba“, ktorá počíta so zaobstaraním 6 ks vrtuľníkov pre hasenie požiarov s nosnosťou **minimálne 3000 litrov** (3 ks rescEU a 3 ks štátny rozpočet)².

Letová prevádzková služba Riaditeľstva Zvláštnych služieb pohotovostnej polície Maďarska

Letová prevádzková služba Riaditeľstva Zvláštnych služieb pohotovostnej polície Maďarska ďalej len LRSZ (Készenléti Rendőrség Különleges Szolgálatok Igazgatósága

² <https://storage.pozary.cz/article/6/4/642d246442a87/pozar-v-narodnim-parku-ceske-svycarsko-vlcek.lebv2nq3p6.pdf>.

Légirendészeti Szolgálat) do roku 2023 disponovala 11 kusmi vrtuľníkov typu MD902 a 4 kusmi vrtuľníkov typu MD500E. V septembri 2023 došlo k nehode jedného MD500E počas plánovaného cvičenia Leteckej policajnej služby Pohotovostnej polície³. LRSZ podľa dostupných dát s jedným kusom vrtuľníkovej leteckej techniky obsluži **územie 6,65 tisíc km² a 0,7 milióna obyvateľov**.

Priemerný ročný nálet na vrtuľník za rok 2022 predstavoval približne 82 hodín. Pod nízky nálet sa pravdepodobne podpísal predovšetkým nízky počet pilotov, ktorými LRSZ disponuje.

Hlavné úlohy LRSZ sú letecká ochrana štátnej hranice, dohľad nad cestnou premávkou, protiteroristické misie, preprava a ochrana VIP osôb, letecký dohľad nad zhromaždeniami ľudí, prenasledovanie a zásahy proti podozrivým osobám a páchatelom závažnej trestnej činnosti, pátranie po stratených osobách a predmetoch⁴. Vrtuľníky LRSZ sa podľa potreby používajú mimo policajných úloh aj na zvládanie civilných katastrof a rôzne výcviky. Svoje činnosti LRSZ vykonáva z troch prevádzkových základní. Hlavnou základňou je Budapešť – Ferihegy. Popri tejto hlavnej základni prevádzkuje LRSZ v Maďarsku ďalšie dve sezónne základne, základňu Bácska a základňu Siófok-Kiliti.

Letecký útvar Ministerstva vnútra Slovenskej republiky

Od roku 2018 letecký útvar prevádzkoval 3 ks vrtuľníkovej leteckej techniky. Na jeden kus vrtuľníkovej leteckej techniky (pri uvažovanom počte 3ks) tak pripadá obslužiť **územie 16,35 tisíc km² a 1,82 milióna obyvateľov**. V sledovanom období od roku 2018 nálet na jeden kus vrtuľníkovej leteckej techniky vykazuje stúpajúcu tendenciu a priemerný ročný nálet na vrtuľník od roku 2021 predstavuje približne 223 letových hodín ročne.

Rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nálet na vrtuľník	131:10	186:35	179:57	206:46	232:16	231:00

Tabuľka č. 7.1 – Počet letových hodín na 1 ks vrtuľníkovej techniky

Letecký útvar so stávajúcim počtom leteckej techniky už dlhodobo nie je schopný uspokojovať požiadavky užívateľov v plnom rozsahu. Tieto požiadavky sa pohybujú približne na úrovni **2000** letových hodín ročne. Bez schválenia predloženého plánu rozvoja a bezodkladného obstarania vrtuľníkovej techniky hrozí že; v optimistickom scenári bude mať Slovenská republika súčasne dva vrtuľníky k dispozícii do zavedenia nového vrtuľníka, pričom jeden z terajších dvoch je **využitelný len** na pátranie, monitorovanie a VIP prepravu a druhý v obmedzenej miere (v porovnaní s požiadavkami oprávnených užívateľov) aj na hasenie a prepravu príslušníkov PZ. V pesimistickom scenári bude mať Slovenská republika k dispozícii len jediný vrtuľník, ten ktorý nie je schopný naplniť **žiadne** z predložených požiadaviek užívateľov vrtuľníkovej techniky.

Pri tvorbe koncepcie je potrebné zohľadniť dostupnosť pilotov vrtuľníkov na trhu, aby sa predišlo scenáru, s ktorým musí bojovať Letová prevádzková služba Riaditeľstva Zvláštnych služieb pohotovostnej polície Maďarska, ako bude popísané nižšie. Slovensko, tak isto ako okolité štáty, bojuje s akútnym nedostatkom pilotov vrtuľníkov s požadovanou kvalifikáciou (minimálne úroveň CPL(H)), pričom veľká časť súčasných pilotov (podľa dostupných údajov cca 62 %) už dosiahla, alebo dosiahne dôchodkový vek do 15 a menej rokov.

³ <https://dailynewshungary.com/sk/1%C3%A1mav%C3%BD-policajn%C3%BD-vrtu%C4%BEn%C3%ADk-sa-zr%C3%BAtil-do-jazera-Balaton/>

⁴ <https://lowpassaviation.com/2021-hungarian-police-aviation-service/>

7.3 Zhodnotenie súčasného stavu vrátane identifikovaných nedostatkov a nových potrieb

Na základe vyššie uvedeného je možné konštatovať, že zatiaľ čo Česká republika a Maďarsko sú schopné obslúžiť jedným kusom vrtuľníkovej techniky približne rovnaký počet obyvateľov, ako aj približne rovnaké územie Slovenskej republiky je čo sa týka počtu techniky bezprecedentne poddimenzovaná. Na jeden kus vrtuľníkovej techniky pri uvažovanom počte 3 ks pripadá až 1,82 milióna obyvateľov a rozloha 16,36 tisíc km². V porovnaní s okolitými štátmi je teda Slovenská republika **poddimenzovaná približne 3 násobne**, čo korešponduje aj s vývojom počtu dostupnej techniky a síce zníženia pôvodného počtu vrtuľníkovej techniky z 8 kusov na dnešné tri.

	Počet vrt.	Rozloha km ²	Tis.km ² / vrtuľník	Počet mil. obyv.	Mil. obyv. / vrtuľník
Slovenská republika	3	49 036	16,35	5, 450	1,82
Česká republika	15	78 887	5,26	10, 526	0,70
Maďarsko	14	93 030	6,65	9, 769	0,70

Tabuľka č. 7.2 – Porovnanie obslužnosti letiek ministerstva vnútra Slovenskej republiky, Českej Republiky a Maďarska na tisíc km² a 1 milión obyvateľov

Tabuľka č. 7.3 znázorňuje súčasný stav a stav pri potencionálnom navýšení počtu kusov vrtuľníkovej leteckej techniky vzťahujúci k počtu obyvateľov a rozlohe obsluženého územia.

Slovenská republika	Počet vrt.	Rozloha km ²	Tis. km ² / vrtuľník	Počet mil. obyv.	mil. obyv. / vrtuľník
Aktuálny stav	2	49 036	24,52	5, 450	2,72
Navrhovaný stav	4	49 036	12,26	5, 450	1,36
	5	49 036	9,81	5, 450	1,09
	8	49 036	6,13	5, 450	0,68

Tabuľka č. 7.3 – Porovnanie obslužnosti pri rôznych počtoch vrtuľníkovej leteckej techniky vo vzťahu k počtu obyvateľov a rozlohe obsluženého územia

Pre dosiahnutie hodnôt, ktoré by boli porovnateľné s tými v okolitých krajinách, je nevyhnutné navýšenie počtu vrtuľníkovej leteckej techniky na pôvodných **8 kusov**. Zloženie novej flotily musí rešpektovať potrebu dosiahnuť maximálnu flexibilitu plánovania posádok, nákladov na výcviky, ako aj minimalizovať náklady na údržbu techniky. Na zachovanie kvality a bezpečnosti prevádzky vzhľadom na „rozlietanosť“ letového personálu a poveternostné podmienky je optimálny nálet približne na úrovni 230 (maximálne 250) letových hodín na vrtuľník ročne.

Pri 8 kusoch vrtuľníkov je predpoklad odlietania 1840 letových hodín ročne pri súčasnom priemernom nálete na vrtuľník, čo ešte stále nepokrýva požadovaný objem letových hodín predložený užívateľmi vrtuľníkovej techniky. O správnosti tohoto porovnania a výpočtu vypovedajú aj historické údaje z náletov a počtu kusov vrtuľníkovej leteckej techniky leteckého útvaru, kde sa s počtom 8 ks lietalo približne 1800 hodín ročne, alebo porovnanie náletov voči LS PČR.

Vyššie nálety ako 250 hodín ročne na vrtuľník nie je možné predpokladať, keďže nálety vrtuľníkov nie sú závislé len od počtu zakúpenej techniky, ale je potrebné zohľadňovať aj ďalšie faktory, ako je; počasie, sezónnosť, vykonávanie údržby, počet pilotov ale aj distribúcia

požiadaviek na letovú činnosť zo strany užívateľov, ktorá je zväčša v podobných časoch a teda sa vzájomne vylučuje jej pokrytie. S ohľadom na skutočnosť, že ide primárne o lety za účelom ochrany života, zdravia a majetku obyvateľov Slovenskej republiky, nie je možné jednotlivé úlohy plánovať za sebou na presný čas a z očividných dôvodov je úplne vylúčená je kombinácia. Príkladom využitie voľnej kapacity vyžiadanej pre hasenie a pátranie po osobách, kedy nie je možné naplánovať činnosť tak, že v prvom rade sa bude pátrať po osobách a následne po ukončení misie hasiť, alebo naopak, keďže sa nedá odhadnúť doba trvania jednotlivých činnosti a zároveň si rôzne činnosti vyžadujú zväčša aj rôzne dovybavenie nasadenej techniky.

S ohľadom na fakt, že z dôvodu uvalenia sankcií Európskej únie voči Ruskej federácii a uvalením recipročným sankciám zo strany Ruskej federácie, nebude možné vrtuľníky Mi-171E dlhodobo prevádzkovať. Letecký útvar do budúcnosti s týmto typom nemôže počítať na základe negatívnych externalít popísaných vyššie a v bode 7.1.1., čo sú hlavné dôvody prečo sa pripravujeme na moment, kedy budú vrtuľníky tohoto typu definitívne vyradené z prevádzky.

Keďže ťažiskovou úlohou leteckého útvaru, ako zariadenia Ministerstva vnútra Slovenskej republiky je prevádzka leteckej techniky v prospech oprávnených užívateľov napríklad, nie však výhradne: Prezídium Policajného zboru a jeho útvary, Prezídium Hasičského a záchranného zboru, Úrad pre ochranu ústavných činiteľov a diplomatických misií ministerstva a Horská záchranná služba, zníženie kapacity, alebo celková strata spôsobilosti v dôsledku zníženia počtu dostupnej techniky, alebo celkovej strate techniky bude mať za **priamy následok neschopnosť plniť úlohy im zverené priamo vyplývajúce z príslušných zákonov** a teda významne ohrozí schopnosť štátu ochrániť život, zdravie a majetok občanov Slovenskej republiky. Letecký útvar potrebuje v čo najkratšom termíne zakúpiť a zaviesť do prevádzky novú vrtuľníkovú techniku.

7.3.1 Definícia kritického užívateľa a kritickej misie

Kritický užívateľ je termín pre označenie užívateľa s najväčšími nároky na priestor, nosnosť a výkonnostné charakteristiky vrtuľníku.

Na základe obdržaných schválených podkladov od jednotlivých zložiek Ministerstva vnútra Slovenskej republiky je možné definovať ako kritických užívateľov vybrané zložky P PZ a HaZZ.

Zatiaľ čo v prípade zložiek P PZ je kladený hlavný dôraz na potrebu prepravy viacerých príslušníkov PZ a na potrebu elektro-optického a iného špeciálneho vybavenia, v prípade HaZZ je kladený hlavný dôraz na potrebu prepravy čo najväčšieho objemu vody po čo najdlhšiu dobu.

S ohľadom na kritických užívateľov boli definované dve kritické misie.

Kritická misia – PZ

Vrtuľník **pre potreby Policajného zboru** (ďalej pre účely dokumentu vrtuľník „HELI-X“) musí byť schopný plniť nasledujúce kritické misie **bez možnosti medzipristátia za účelom doplnenia paliva** pri zložení posádky pilot a operátor (každý o hmotnosti 85kg):

1. **prepraviť 12 pasažierov (každý s hmotnosťou 100kg) na vzdialenosť 280NM a pristáť s 30 minútovou konečnou zásobou paliva (podmienky: ISA +10 C, výška letu 2000 ft altitude);** (prepravná misia obdobne ako ČR)

2. visieť bez vplyvu prízemného efektu pri použití podvesného zariadenia a HHO (podmienky: ISA, výška letu 8000 ft altitude).



Obrázok č. 7.1 – Kritická transportná misia príslušníkov PZ

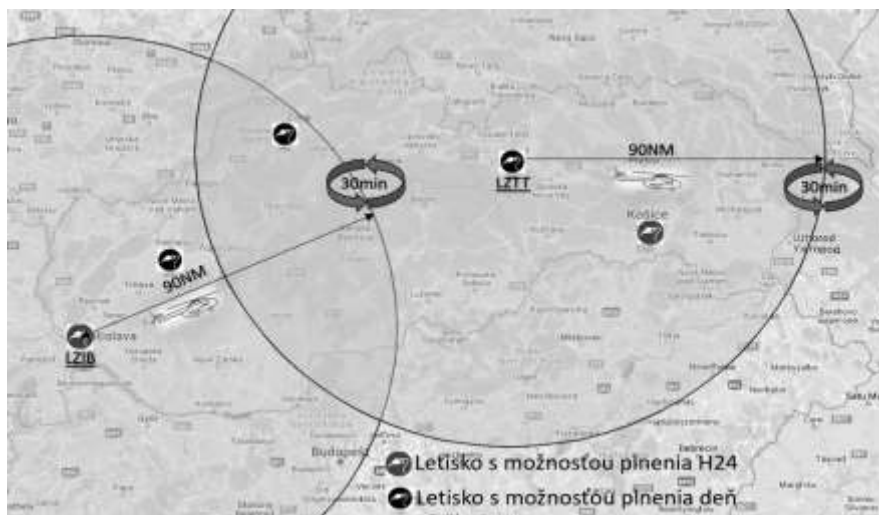
ADD 1) 280NM predstavuje súčet vzdialenosti k najvzdialenejšiemu geografickému bodu na východnej Schengenskej hranici Slovenskej republiky / EÚ od letiska M. R. Štefánika v Bratislave (LZIB/BTS) (~220NM) a vzdialenosť od tohoto bodu na najbližšie použiteľné letisko za účelom plnenia (~60NM) s prevádzkou H24/7. Tridsať (30) minútová konečná rezerva paliva je požadovaná z dôvodu vykonávania letov v noci.

ADD 2) Požiadavka s ohľadom na lety vo vysokohorských oblastiach pri použití lana s dĺžkou väčšou ako je vplyv prízemného efektu.

Kritická misia – HaZZ

Vrtuľník **pre potreby Hasičského a záchranného zboru** (ďalej len „vrtuľník HELI-Y“) musí byť schopný plniť nasledujúce kritické misie **bez možnosti medzipristátia za účelom doplnenia paliva** pri zložení posádky pilot a operátor (každý o hmotnosti 85kg):

1. vykonať prelet na miesto zásahu vzdialeného od miesta štartu 90NM, na tomto mieste vykonať činnosť s bremenom o hmotnosti 3100kg po dobu 1 hodinu a 30 minút a následne preletieť vzdialenosť minimálne 60NM a pristáť s 20 minútovou konečnou zásobou paliva (podmienky: ISA+10 C, výška letu 2000 ft altitude);
2. schopnosť vrtuľníka vykonávať lety s nákladom v podvese o hmotnosti 3500kg;
3. prepraviť 15 pasažierov (každý s hmotnosťou 100kg) na vzdialenosť 280NM a pristáť s 30 minútovou konečnou zásobou paliva (podmienky: ISA +10 C, výška letu 2000 ft altitude);
4. vrtuľník musí byť schopný visu bez vplyvu prízemného efektu pri použití podvesného zariadenia a HHO (podmienky: ISA, výška letu 8000 ft altitude).



Obrázok č. 7.2 – Kritická misia pri zásahu HaZZ

- ADD 1)** Vzďialenosť 90NM umožní pokryť najvzďialenejší bod na území Slovenskej republiky od základní leteckého útvaru (LZIB/BTS a LZTT/TAT) a 60NM predstavuje vzďialenosť od tohoto bodu na najbližšie použiteľné letisko za účelom plnenia. 20 minútová konečná rezerva paliva je požadovaná z dôvodu výlučne dennej prevádzky počas hasenia požiarov.
- ADD 2)** Schopnosť vrtuľníka vykonávať lety s nákladom v podvese o hmotnosti 3500kg je požadovaná z dôvodu potreby prepravy modulu HCP.
- ADD 3)** 280NM predstavuje vzďialenosť k najvzďialenejšiemu geografickému bodu na hraniciach Slovenskej republiky od letiska M. R. Štefánika v Bratislave (LZIB/BTS) (220NM) a vzďialenosť od tohoto bodu na najbližšie použiteľné letisko za účelom plnenia (60NM). 30 minútová konečná rezerva paliva je požadovaná z dôvodu vykonávania letov v noci.
- ADD 4)** Požiadavka s ohľadom na lety vo vysokohorských oblastiach pri použití lana s dĺžkou väčšou ako je vplyv prízemného efektu.

Doplňkové kritické misie

Vrtuľník HELI-X z dôvodu zastupiteľnosti musí byť schopný plniť doplnkové kritické misie pre účely HaZZ, **bez možnosti medzipristátia** za účelom doplnenia paliva pri zložení posádky pilot a operátor (každý o hmotnosti 85kg):

- vykonať prelet na miesto zásahu vzďialeného od miesta štartu 90 námorných míľ,
- na tomto mieste vykonať činnosť s bremenom o hmotnosti 2100kg po dobu 30 minút;
- následne preletieť vzďialenosť minimálne 60NM a pristáť s 20 minútovou konečnou zásobou paliva (podmienky: ISA +10 C, výška letu 2000 ft. altitude).

Vzďialenosť 90NM umožní pokryť najvzďialenejší bod na území Slovenskej republiky od základní leteckého útvaru (LZIB/BTS a LZTT/TAT) a 60 NM predstavuje vzďialenosť od tohoto bodu na najbližšie použiteľné letisko za účelom plnenia, 20 minútová konečná rezerva paliva je požadovaná z dôvodu výlučne dennej prevádzky počas hasenia požiarov.

7.3.2 Dodatočné požiadavky

Vrtuľník musí byť minimálne dvojmotorový, pričom svojim vybavením **musí umožňovať jednopilotnú** aj dvojpiлотnú prevádzku v súlade s vydaným typovým osvedčením.

Vrtuľník musí spĺňať požiadavky pre prevádzku vo výkonnostnej triede 1. a musí mať osvedčenie kategórie A v súlade s Nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2018/1139.

Splnenie týchto požiadaviek je nutné pre bezpečné prevádzkovania letov nad mestskými aglomeráciami, husto obývanými oblasťami a/alebo nehostinným prostredím, aby bola zaistená schopnosť bezpečného vynúteného pristátia. V prípade poruchy kritickej pohonnej jednotky musí byť vrtuľník schopný pristáť v rozmedzí použiteľnej dĺžky prerušeného vzletu, alebo bezpečne pokračovať v lete do vhodného priestoru pristátia v závislosti od toho, kedy dôjde k poruche.

Certifikácia pre jedno, ako aj dvojpiлотnú prevádzku je z dôvodu charakteru zamýšľaných činností, kedy pre činnosti vykonávané v súlade s pravidlami pre lety za viditeľnosti (VFR) sa uvažuje s jednopilotnou prevádzkou, s dvojpiлотnou prevádzkou sa uvažuje pre lety vykonávané v súlade s pravidlami pre lety podľa prístrojov (IFR), prípadne pre lety VFR v noci a vysoko rizikovú prevádzku (high – risk operations). Požiadavka na jednopilotnú prevádzku pri letoch VFR je vynútená aj aktuálnou kritickou situáciou nie len s dostupnosťou počtu pilotov vrtuľníkov na trhu práce, ale aj s ich potrebnou minimálnou kvalifikáciou – typom licencie a skúsenosťami.

Typové osvedčenie EASA

Vrtuľník **musí mať** schválené typové osvedčenie a všetky doplnkové typové osvedčenia (*ak je to aplikovateľné*) Európskou agentúrou pre bezpečnosť civilného letectva (EASA) v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 748/2012 stanovujúcim vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií. Tento certifikát potvrdzuje, že daný typ lietadla spĺňa bezpečnostné požiadavky stanovené Európskou úniou pre oblasť letectva⁵.

7.4 Ciele rozvoja vrtuľníkovej leteckej techniky Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky

V súlade so závermi zhodnotenia súčasného stavu vrátane identifikovaných nedostatkov a potrieb pre naplnenie strategických cieľov, tak ako bolo už konštatované vyššie, je potrebné navýšenie počtu vrtuľníkov na 8 ks.

Keďže letecký útvar nie je pripravený okamžite zabezpečiť prevádzku takéhoto počtu strojov z dôvodu nedostatočných personálnych kapacít a technického zázemia, Letecký útvar stanovil ako absolútne minimum pre udržanie základného štandardu prevádzky (viď tabuľka 7.2 a tabuľka 7.3) potrebu disponovať 4 kusmi vrtuľníkovej leteckej techniky, ktoré môžu byť využívané všetkými užívateľmi bez obmedzenia a ktoré budú schopné plniť všetky misie s ohľadom na požiadavky užívateľov. V tomto koncepte sa neuvažuje s prevádzkou Mi-171E, ktoré navrhujeme odpredať za účelom zníženia investičného bremena.

Letecký útvar počítá s postupným navyšovaním vhodnej vrtuľníkovej leteckej techniky, na základe schválených požiadaviek na jednotlivé činnosti, až na konečnú hodnotu 8 ks za

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/aircraft-certification>

predpokladu, že sa dosiahne stanovený ročný nálet na vrtuľník 250 hodín, resp. kým celkový ročný nálet úplne uspokojí požiadavky jednotlivých oprávnených užívateľov.

7.5 Opatrenia pre dosiahnutie cieľov

V prípade zadováženia vrtuľníkov **zo štátneho rozpočtu** vo vzťahu k výkonnostným charakteristikám vrtuľníkov a potreby vykonávať všetky druhy činností je nevyhnutné zakúpenie harmonizovanej flotily vrtuľníkov a to tak, aby tieto boli schopné plniť všetky misie s ohľadom na požiadavky užívateľov. Pre tento účel bola ako najkritickejšia identifikovaná misia pre potreby HaZZ, z ktorej pri zohľadnení stávajúcej techniky vyplýva **potreba nákupu minimálne 2 ks vrtuľníkov typu HELI-Y. Najoptimálnejší scenár a cieľ v horizonte desiatich rokov je unifikovaná flotila, ktorá minimalizuje nároky na výcviky posádok a údržbu.**

S ohľadom na charakter misií, topografických charakteristík a rozloženia základní sa javí ako najvhodnejšie rozmiestnenie vrtuľník HELI-Y a vrtuľník AW189 na základni Bratislava a vrtuľník HELI-Y s už prevádzkovaným vrtuľníkom B429 na základni v Poprade. Vrtuľník B429 by bol využívaný primárne pre potreby HZS, pre potreby pátrania a záchrany a vzdušnej podpory pri ochrane Schengenskej hranice, ostatné vrtuľníky by boli využívané všetkými užívateľmi. Tento počet zabezpečí taktiež zastupiteľnosť vrtuľníkov v prípade vykonávania plánovanej, či neplánovanej údržby.

<u>Aktuálny stav</u>			
Bratislava		Poprad	
Vrtuľník	Užívateľ	Vrtuľník	Užívateľ
1 x Mi-171E 1 x AW189*	bez obmedzenia	1 x Bell 429	bez obmedzenia

*vrtuľník AW189 aktuálne nie je zavedený do prevádzky

<u>Plánovaný stav</u>			
Bratislava		Poprad	
Vrtuľník	Užívateľ	Vrtuľník	Užívateľ
1 x HELI-Y	bez obmedzenia	1 x HELI-Y	bez obmedzenia
1 x AW189	bez obmedzenia	1 x Bell 429	bez obmedzenia / primárne HZS

Tabuľka č. 7.4 – Počet a umiestnenie súčasnej vrtuľníkovej leteckej techniky a plánované umiestnenie podľa koncepcie

Za predpokladu že po zavedení týchto vrtuľníkov do plnej prevádzky stúpne celkový nálet na hranicu 1000 letových hodín, je potrebné uvažovať s ďalším navýšením leteckej techniky v zmysle stanovených cieľov.

V prípade zadováženia vrtuľníkov prostredníctvom operačných programov EÚ v ktorých je **záväzne definovaný užívateľ** obstaraných vrtuľníkov nemôžu byť tieto využívané všetkými zložkami Ministerstva vnútra Slovenskej republiky bez obmedzenia. Pri tomto variante je optimálne zakúpenie 2 typov vrtuľníkov vo vzťahu k výkonnostným charakteristikám a potrebe vykonávať kritické misie a to nasledovne:

- pre účely PZ jeden vrtuľník HELI-X, a
 - pre účely HaZZ dva vrtuľníky HELI-Y
- za predpokladu, že v prevádzke zostane AW189 a B429.

S ohľadom na charakter vykonávaných činností, obmedzenia využívania leteckej techniky vyplývajúcich z operačných programov EU bude najefektívnejšie ponechanie 3 ks vrtuľníkov na základni v Bratislave a 2 ks vrtuľníkov na základni v Poprade.

Kľúčové požiadavky na typ HELI-X:

- vrtuľník musí byť minimálne dvojmotorový, pričom svojim vybavením **musí umožňovať jednopilotnú** aj dvojpilotnú prevádzku v súlade s typovým osvedčením,
- vrtuľník musí mať schválené typové osvedčenie a všetky doplnkové typové osvedčenia, ak je to použiteľné, Európskou agentúrou pre bezpečnosť civilného letectva (EASA) v súlade s nariadením 748/2012 stanovujúcim vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií,
- vrtuľník musí byť schopný plniť kritickú misiu pre účely Policajného zboru a doplnkové kritické misie,
- vrtuľník musí mať nainštalované vrtuľníkové zdvíhacie zariadenie (HHO) s nosnosťou min 250 kg certifikovaného pre lety s vonkajším ľudským nákladom,
- vrtuľník musí mať nainštalované podvesné zariadenie (cargo hook) s minimálnou nosnosťou 2100 kg s možnosťou letov s vonkajším ľudským nákladom min 800 kg,
- vrtuľník musí mať komunikačné zariadenie pre spojenie so záchrannými zložkami IZS,
- vrtuľník musí mať prípravu na inštaláciu pre pátrací svetlomet a multifunkčnú kameru,
- vrtuľník musí mať prípravu na inštaláciu pre pracovisko operátora termovíznej kamery.

Kľúčové požiadavky na typ HELI-Y:

- vrtuľník musí byť minimálne dvojmotorový, pričom svojim vybavením **musí umožňovať jednopilotnú** aj dvojpilotnú prevádzku v súlade s typovým osvedčením,
- vrtuľník **musí mať** schválené typové osvedčenie a všetky doplnkové typové osvedčenia, ak je to použiteľné, Európskou agentúrou pre bezpečnosť civilného letectva (EASA) v súlade s nariadením 748/2012 stanovujúcim vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií,
- vrtuľník musí byť schopný plniť kritickú misiu pre účely Hasičského a záchranného zboru,
- vrtuľník musí mať nainštalované vrtuľníkové zdvíhacie zariadenie (HHO) s nosnosťou min 250 kg certifikovaného pre lety s vonkajším ľudským nákladom,
- vrtuľník musí mať nainštalované podvesné zariadenie (cargo hook) s minimálnou nosnosťou 3500 kg s možnosťou letov s vonkajším ľudským nákladom min 800 kg,

- vrtuľník musí mať komunikačné zariadenie pre spojenie so záchrannými zložkami IZS,
- vrtuľník musí byť schopný plniť kritickú misiu pre účely Policajného zboru,*
- vrtuľník musí mať prípravu na inštaláciu pre pátrací svetlomet a multifunkčnú kameru,*
- vrtuľník musí mať prípravu na inštaláciu pre pracovisko operátora termovíznej kamery.*

* v prípade zadováženia z prostriedkov štátneho rozpočtu.

7.6 Základný harmonogram plnenia opatrení pre dosiahnutie cieľov dlhodobého plánu rozvoja s ohľadom na obmenu vrtuľníkovej leteckej techniky

Bezodkladne

- zakúpenie vrtuľníkovej leteckej techniky v oboch uvažovaných výkonnostných kategóriách, výcviku posádok a technického personálu, údajov pre údržbu a riadenie zachovania letovej spôsobilosti a náradia na údržbu vrtuľníkov.

následne;

- preberanie a implementácia tovarov a služieb,
- zahájenie výcviku posádok a technického personálu.

Dodanie vrtuľníkov a implementácia všetkých pridružených tovarov a služieb do prevádzky sa bude odvíjať od vyrokovaných zmlúv.

najneskôr 3-4 mesiace od dátumu dodania vrtuľníkov

- výcvik pilotov a technických členov posádky na špeciálne činnosti a výcviky prevádzkovateľa.

najneskôr 6-9 mesiacov od ukončenia výcviku pilotov a technických členov posádky

- výcvik vybraných príslušníkov oprávnených užívateľov.

K prípadnému obstaraniu v predpokladanej hodnote nad 40 miliónov EUR bude v lehote najneskôr 30 dní pred zverejnením VO predložená dokumentácia na ÚHP (štúdia uskutočniteľnosti).

7.7 Náročnosť na zdroje

Ide o predbežný odhad cien bez prípadných dovozných ciel a daní, ktorý bude ďalej spresňovaný. K obstaraniu leteckej techniky letúnov bude v lehote najneskôr 30 dní pred zverejnením VO predložená dokumentácia na ÚHP (štúdia uskutočniteľnosti).

Personálne zdroje

Momentálne disponuje letecký útvar s 10 pilotmi vrtuľníka. S týmto počtom zamestnancov je zabezpečená prevádzka H12 / 7 s prípadnými plánovanými letmi mimo túto stanovenú prevádzkovú dobu. Vrtuľník Mi-171E musí byť obslužený 6 pilotmi, keďže sa jedná o viacčlennú posádku a vrtuľník B429 s 3 pilotmi.

S nákupom vrtuľníkovej leteckej techniky letecký útvar plánuje zriadenie prevádzky H24 / 7 na oboch základniach s jedným vrtuľníkom. Zvyšné vrtuľníky budú k dispozícii H12 / 7 alebo plánované lety mimo túto prevádzkovú dobu. Pre dosiahnutie uvedeného cieľa je potrebné navýšiť personálne zdroje na oddelení letovej prevádzky - letúne na 16 kvalifikovaných pilotov a 3 pilotov vo výcviku a 16 špecialistov na úlohy (task specialist) v prípade obstarania vrtuľníkov zo štátneho rozpočtu. V prípade obstarania vrtuľníkov z operačných programov EÚ bude potrebných 18 kvalifikovaných pilotov, 4 piloti vo výcviku a 18 špecialistov na úlohy (task specialist).

Časť špecialistov na úlohy (task specialist) bude preškolených aj ako technik údržby vrtuľníkov s požadovanou kvalifikáciou. Letecký útvar uvažuje s dvoma certifikovanými technikmi na vrtuľník a teda ich konečný počet je závislý na konečnom počte zakúpenej vrtuľníkovej techniky. Požadované kvalifikované personálne zdroje musia byť k dispozícii v momente preberania leteckej techniky.

Náklady na výcvik personálu

Náklady na výcvik personálu nie je možné vopred vyčíslit', keďže cena konkrétneho výcviku je závislá od jednotlivých dodávateľov vrtuľníkov, pričom časť výcvikov bude súčasťou dodania vrtuľníka. Predpokladané náklady sú 35 000 € – 55 000 € / pilota a/alebo technika. Výcvik špecialistov na úlohy je v réžii prevádzkovateľa.

Náklady na obstaranie a prevádzku leteckej techniky

Náklady na obstaranie leteckej techniky boli zistené na základe oslovenia subjektov telefonicky emailom ako aj informácií z webových sídiel. Tieto náklady boli stanovené ako priemer trhových cien kategórií letúnov ktoré by mohli splniť požadované parametre. Pre vrtuľníky spĺňajúce parametre ako HELI – X bola cena odhadnutá na úrovni 20 mil. € a pre AC – Y bola cena odhadnutá na úrovni 26 mil. €. V cene je zohľadnená príprava na montáž špeciálneho vybavenia, ale už nie toto vybavenie samotné. Rovnako ako pri letúnoch, treba uvažovať s každoročným navyšovaním obstarávacej ceny akéhokoľvek nového vrtuľníka v priemere o 3,7%. V prípade vrtuľníkovej techniky predstavuje každoročný nárast ceny na najbližšie tri roky v absolútnej hodnote približne **1 mil. €**. Pre zabezpečenie potrebného špecifického vybavenia používaného pri výkone misií je ďalej treba uvažovať so zakúpením tohoto vybavenia ktorého cena je odhadnutá hlavne na základe minulých nákupov a dotazov na trhu. Na jeden kus vrtuľníka je stanovená na približne 2 mil. €.

Náklady na prevádzku vrtuľníkov boli stanovené ako lineárne za jednu odlietanú hodinu špecifického typu, alebo priemeru ceny za letovú hodinu príbuzných typov vrtuľníkov. Tieto údaje sú platné k dátumu tvorby tohto dokumentu a predpokladajú cenu paliva na úrovni 1,00€/L a cenu práce v údržbovej organizácii na úrovni 105€ / hod.. Pre spresnenie výpočtov sme počítali s prevádzkou vo výbave „úžitkové“ (využitie vrtuľníku primárne na prácu) a regiónom „Európa“ a s predpokladaným využitím 250 letových hodín ročne. Pre zlepšenie presnosti výpočtu sme zaradili do výpočtu dva rôzne typy vrtuľníkov rovnakej výkonnostnej kategórie, ktoré najvernejšie reprezentujú danú kategóriu zamýšľaného vrtuľníka. Jednalo o vrtuľníky v kategórii „SUPER MEDIUM“ ako vrtuľník HELI-Y a kategóriu „HEAVY“ ako vrtuľník HELI-X, tieto vrtuľníky majú predpoklad splniť všetky požadované parametre na výkonnostné charakteristiky.

V reálnej prevádzke nie je priebeh nákladov na vykonanie údržby lineárny a je závislý od ročného vyťaženia techniky, ako aj početnosti neplánovaných údržbových prác a porúch vyplývajúcich z jej rastúceho veku. Podľa odborných publikácií sa tieto náklady s vekom výrazne zvyšujú po prvých šiestich rokoch prevádzky o približne 17% a následné roky o 0,7 až 1,5 % v závislosti od miery využitia techniky.

Pri započítaní ceny údržby, poistenia, výcvikov posádok, prevádzkových kvapalín ako aj ceny pristávacích a preletových poplatkov sa cena za hodinu letu 2425€ pre vrtuľník HELI-X a 3401€ pre vrtuľník HELI-Y.

7.8 Vplyvy a riziká

Táto koncepcia počíta s navýšením technických kapacít na zvládanie situácií spojených s páchaním trestnej činnosti, ochranou štátnej hranice, pátraní po osobách a veciach ako aj pre pomoc pri prírodných a priemyselných katastrofách, a počas iných situácií ktoré majú potenciál ohrozovať život a majetok občanov Slovenskej republiky. Slovenská republika je v tomto smere voči svojim najbližším susedným štátom výrazne poddimenzovaná. Vo svete, kde musíme čeliť neustále sa zhoršujúcej situácii v oblasti klimatických zmien a stále častejším výskytom požiarov v nedostupnom teréne je potreba posilnenia týchto kapacít nesporná. Toto tvrdenie podporuje aj množstvo zavádzajúcich sa mechanizmov na úrovni Európskej únie. Koncepcia počíta zo začiatku s minimalistickým scenárom sanácie nedostatku vrtuľníkovej leteckej techniky, ktorého účelom je zvrátenie trendu neustále ubúdajúcej kapacity na zvládanie krízových situácií, prírodných ako aj bezpečnostných. Po nadobudnutí týchto kapacít sa vytvorí priestor na ďalší rozvoj v tejto oblasti.

V prípade neschválenia koncepcie rozvoja zostane pre účely všetkých užívateľov v horizonte najbližších rokov jediný vrtuľník, ktorým je B429. Tu treba spomenúť, že vrtuľník B429 s ohľadom na jeho výkonnostné charakteristiky vo vzťahu vykonávaným misiám a vzneseným požiadavkám, nie je pre väčšinu užívateľov a misií použiteľný. Prevádzka vrtuľníkov Mi-171E nie je naďalej uvažovaná z dôvodu technických obmedzení, nemožnosti predĺženia prístupu k platnej dokumentácii a ďalších dôvodov ako je situácia s dodávkou certifikovaných náhradných dielov, či výkon údržby samotnej, kde tieto faktory kvôli nemožnosti prevádzkovať naďalej túto techniku v súlade s platným osvedčením letovej spôsobilosti predstavujú neakceptovateľné bezpečnostné riziko.

8 Dislokácia vrtuľníkovej leteckej techniky

8.1 Popis súčasného stavu

Aktuálne je prevádzka vykonávaná z prevádzkových základní v Bratislave a v Poprade. Zatiaľ čo letecký útvar v Bratislave disponuje vlastnými priestormi pre posádky, technický personál a hangárovanie leteckej techniky vrtuľníkov, pričom pozemnú obsluhu si zabezpečuje počas pracovnej doby vlastnými kapacitami, prevádzka na základni v Poprade je kompletne vykonávaná z priestorov v správe letiska Poprad a pozemná obsluha vrtuľníka je vykonávaná na základe zmluvy.

8.2 Analytické východiská

Analýza výkonov vrtuľníkov leteckého útvaru v rokoch 2017 – 2020 ukázala, že počet letov na východnom Slovensku sa podieľa 34 % na celkovom objeme vykonaných letov a až 52% letov na výzvu, ktoré predstavujú predovšetkým lety na účel pátrania a záchrany. Z toho dôvodu sa v roku 2022 rozhodlo o zriadení dislokovanej základne na východe Slovenskej republiky, pričom boli ako najvhodnejšie pre dislokáciu vrtuľníka identifikované a posúdené miesta heliport Starý Smokovec, Letisko Spišská Nová Ves, letisko Poprad – Tatry a letisko Kamenica nad Cirochou.

Z hľadiska dostupnosti potrebných služieb pozemného vybavenia vrtuľníka, bezpečnostnej ochrany, ubytovania posádok, priestorov pre hangárovanie, či vhodnosť priestorov pre prípadnú traťovú údržbu, logistickú dostupnosť a možnosť plnenia leteckými pohonnými hmotami, letecký útvar ako najvhodnejšiu alternatívu zvolil letisko Poprad – Tatry. Priemerná doba priletu na zásah sa takýmto krokom v rámci územia Slovenskej republiky skráti o 43 %. V prípade potreby zásahu na vonkajšej hranici schengenského priestoru dolet na toto miesto stále predstavuje pomerne vysokú časť doletu vrtuľníka, približne 40 minút v jednom smere, čo nie je úplne ideálne a v prípade potreby vykonávania dlhšieho monitoringu na hranici je zbytočne krátená doba zásahu vrtuľníka.

8.3 Zhodnotenie súčasného stavu vrátane identifikovaných nedostatkov a nových potrieb

Zriadenie prevádzkovej základne v Poprade a ukázalo ako vysoko efektívne a ďalšia prevádzka z tejto základne má svoje opodstatnenie.

S ohľadom na geografickú polohu Bratislavy, kde sa prevádzková základňa nachádza blízko hraníc susedných štátov, čo spôsobuje horšiu obslužnosť smerom do vnútrozemia, je potrebné dislokovať časť techniky na letisko Piešťany s ohľadom na potreby užívateľov, ich požiadavky, potreby a miesta výkonu ostrých zásahov za účelom skrátenia doletových časov a maximalizovania efektivity akčného rádiusu techniky.

Mimoriadne udalosti ako bol napríklad požiar v Krásnej Hôrke, v susednej Českej republike (požiar České Švajčiarsko), ako aj aktuálne udalosti súvisiace s migračnou krízou a s tým súvisiacou potrebou ochrany vonkajšej schengenskej hranice, poukázali na vhodnosť prevádzkovať vrtuľníkovú leteckú techniku v čo najtesnejšej blízkosti vzniknutej alebo potenciálne hroziacej situácie. Pre tieto prípady sa ako vhodné riešenie ponúka model LRZS, ktorý za účelom existencie dočasnej potreby, napr. turistická sezóna v oblasti jazera Balaton alebo pri zvýšenej hrozbe migračných vln na južnej hranici, zriaďuje prechodné bázy-stanoviská čo najbližšie miestu výkonu činnosti, čo umožní zníženie doletových časov a

dostupnosť celej infraštruktúry potrebnej pre prevádzku vrtuľníkovej leteckej techniky tam, kde je to aktuálne potrebné.

8.4 Ciele

Keďže sa aj naďalej uvažuje s prevádzkou z letiska Poprad, je potrebné zriadenie trvalej základne na tomto letisku .

V súvislosti so zefektívnením nasadenia vrtuľníkovej leteckej techniky je druhým cieľom vybudovanie mobilnej základne na letiskách Spišská Nová Ves a Kamenica nad Čirochou, ktorých vlastníkom je ministerstvo vnútra. Výhodou takéhoto riešenia je možnosť premiestnenia základne na ktorékoľvek miesto Slovenskej republiky, alebo mimo nej podľa potreby, či už sa bude jednať o letisko alebo pracovnú plochu vyhovujúcu prevádzkovým parametrom vrtuľníka.

8.5 Opatrenia pre dosiahnutie cieľov

Letecký útvar má s Letiskom Poprad-Tatry, a.s. platnú zmluvu o poskytovaní handlingových služieb platnú do konca roka 2027. Keďže letecký útvar a jeho užívatelia počítajú so základňou a prevádzkou na letisku Poprad-Tatry na dobu neurčitú, z dlhodobého hľadiska by bolo najefektívnejšie odkúpenie pozemku na letisku do majetku Slovenskej republiky v správe ministerstva vnútra.

V zmysle požiadavky Prezídia PZ Letecký útvar plánuje rozvíjať a udržiavať infraštruktúru základne Letisko Kamenica nad Čirochou. Keďže je letisko majetkom Slovenskej republiky v správe ministerstva vnútra, Letecký útvar plánuje zakúpené mobilné bunky pre zázemie posádok umiestniť na tomto letisku.

Takéto zázemie pozostávajúce z viacerých mobilných jednotiek bude poskytovať nasledovné kapacity:

- ubytovanie
- administratívne / kancelárske priestory
- sanitárne priestory
- možnosť plnenia LPH
- značenie plochy použiteľnej na vzlet a pristátie

a bude disponovať vlastným nezávislým zdrojom energie, ako aj odpadovým hospodárstvom, čo znamená, že nebude podliehať stavebnému povoleniu a bude kedykoľvek dislokovateľná na miesto dlhodobého zásahu. Takýmto zásahom môže byť nasadenie modulu hasenia v rámci mechanizmov Európskej únie, alebo vyslanie z rozhodnutia vlády Slovenskej republiky (napr. České Švajčiarsko).

Z dôvodu potreby zabezpečenia nepretržitého nasadenia vrtuľníkov v mieste hasenia je vysoko žiadúce zabezpečiť možnosť plnenia leteckých pohonných hmôt na najbližšom vhodnom mieste prostredníctvom vhodnej a certifikovanej mobilnej cisterny. S ohľadom na potrebu špeciálne vyškoleného personálu, ako aj špecifickej pravidelnej údržby palivových filtrov, odkalovania paliva a ostatných pridružených úkonov vo vzťahu k prevádzke takejto techniky, navrhujeme prevádzku tejto kapacity zabezpečiť v rézii Hasičského a záchranného zboru ministerstva.

8.6 Náročnosť na zdroje

Náklad na dobudovanie modulárnych mobilných základni odhadujeme na úrovni 500.000€. Časť z týchto investičných nákladov bude pokrytá z úspor získaných optimalizáciou prevádzky. V prípade, že by došlo k zmene rozsahu, prípadne charakteru požadovaných

modulárnych prvkov a ich hodnota by presiahla hodnotu 40 miliónov EUR, bude v lehote najmenej 30 dní pred zverejnením VO, predložená dokumentácia na ÚHP (štúdia uskutočniteľnosti).

8.7 Vplyvy a riziká

Keďže rozhodnutie umiestnenia jednej zo základni pre prevádzku vrtuľníkovej techniky na letisku Poprad-Tatry vyplýva priamo z požiadaviek jednotlivých užívateľov leteckého útvaru, identifikovali sme ako najväčšie riziko prípadnú nemožnosť zriadenia trvalej prevádzkovej základne na predmetnom letisku. V prípade zmeny vlastníka (akcionára) letiska Poprad by mohlo znamenať úplnú, alebo čiastočnú neschopnosť plnenia úloh v prospech oprávnených užívateľov leteckého útvaru – ochranu života a majetku občanov Slovenskej republiky z tohoto letiska v súbehu s možným navýšením nákladov a nutnosť zriadenia dislokovanej základne na inom, menej vhodnom mieste.

Z dôvodov popísaných v prvom odstavci je vlastná infraštruktúra v rozsahu majetko - právneho vzťahu k pozemkom a prevádzkovej infraštruktúry na letisku na letisku Poprad-Tatry kritickým predpokladom pre eliminovanie popísaného rizika - straty možnosti prevádzkovať leteckú techniku vo väčšine regiónu od Tatier k Rimavskej sobote a v pomyselnom trojuholníku Žilina - Banská Bystrica – Prešov.

Dobudovaním prevádzkovej infraštruktúry letisku Kamenica nad Cirochou ťažiskovo umožníme maximalizovanie efektivity (doletových časov) nepravidelného nasadzovania leteckej techniky na východnej Schengenskej hranici zložkami P PZ, pričom úspech takýchto misií mnohokrát závisí na minimalizácii všeobecného povedomia o vykonaní letu. Aj tento faktor hovorí jednoznačne v prospech prevádzky z bázy Kamenica nad Cirochou v porovnaní s prevádzkou z medzinárodných letísk Košice, alebo Poprad-Tatry. V prípade požiarov na území východného Slovenska bude aj pre modul leteckého hasenia letisko Kamenica nad Cirochou výbornou voľbou a to hlavne vďaka bezprostrednej blízkosti k chránenej krajinskej oblasti Vihorlat, Národnému parku Poloniny a vodnej nádrži Zemplínska Šírava, navyše bez obmedzenia prevádzky na letisku Košice leteckou, alebo aj pozemnou prevádzkou.

9 Založenie výcvikovej organizácie pre výcvik pilotov vrtuľníkov

9.1 Popis súčasného stavu

V súčasnosti letecký útvar nemá možnosť zabezpečenia výcviku pilotov vo vlastnej réžii a je tak momentálne úplne závislý od externých výcvikových kapacít. Vybudovanie vlastnej organizácie schválenej pre výcvik (ATO - approved training organisation) je ťažiskovým bodom naplnenia strategických cieľov koncepcie rozvoja.

9.2 Analytické východiská

Potreba výcviku nových pilotov je logickým vyústením dlhodobo nepriaznivej situácie na trhu práce s pilotmi vrtuľníkov. Slovenská republika, tak isto ako okolité štáty, bojuje s akútnym nedostatkom pilotov vrtuľníkov. Na Slovensku je aktuálne 74 pilotov vrtuľníkov držiteľom potrebných kvalifikácií (ATPL(H) alebo CPL(H)), pričom 20% z nich (15 pilotov) už dosiahlo alebo v tomto roku dosiahne vek 65 rokov a ďalších 42% (31 pilotov) dosiahne tento vek počas nadchádzajúcich 15 rokov.

Výcvik personálu vo vlastnej výcvikovej organizácii so sebou prináša nasledovné výhody:

- kompletná **sebestačnosť a dlhodobá udržateľnosť** pri výcviku pilotov a inštruktorov,
- odbúranie procesu verejných obstarávaní,
- flexibilita poskytovania výcvikov bez nutnosti prispôbovať sa dostupným termínom dodávateľa
- možnosť rýchlej reakcie na aktuálne personálne a prevádzkové potreby,
- výcvik pilotov bude realizovaný presne **podľa potrieb leteckého útvaru**,
- letecká technika a personál bude využívaný aj v prevádzke,

9.3 Zhodnotenie súčasného stavu vrátane identifikovaných nedostatkov a nových potrieb

Kontinuálny výcvik pilotov je veľmi dôležitý z hľadiska profesijného rastu pilota a zaistenia vysokej kvality a bezpečnosti poskytovaných služieb. Letecký útvar bude potrebovať v horizonte najbližších 10 rokov vycvičiť 10-15 pilotov vrtuľníkov, čo je dané či už potrebou navýšenia počtu letového personálu alebo generačnou obmenou. Vlastné výcvikové kapacity v tomto smere predstavujú nevyhnutnú spôsobilosť leteckého útvaru. Piloti, ktorí budú cvičení priamo u leteckého útvaru tak budú adaptovaní na prostredie, v ktorom budú naďalej pôsobiť už počas výcviku.

9.4 Ciele

Primárnym cieľom zriadenia vlastnej ATO (výcvikovej organizácie) je zabezpečiť **dlhodobo udržateľné personálne kapacity** na úrovni praktických a teoretických znalostí s ohľadom na letové činnosti leteckého útvaru.

Plánovaný rozsah výcvikov na pilota pre potreby leteckého útvaru je do úrovne ATPL(H) „frozen“, poskytovanie typových výcvikov a zvažuje sa poskytovanie výcvikov časti letového technického personálu (TC) minimálne v rozsahu PPL(H), aby v prípade núdzovej situácie počas letu boli títo schopní s vrtuľníkom bezpečne pristáť. Ostatný synergický aspekt je, že sa títo pracovníci, ktorí z podstaty svojej náplne práce dokonale poznajú prevádzku Leteckého

útvaru a náplne práce pilota vrtuľníka, sa budú zároveň pripravovať na prípadný kariérny posun na pozíciu pilot vrtuľníka, pokiaľ o to bude záujem zo strany zamestnávateľa aj zamestnanca. Letecký útvar si tak zabezpečí záložne personálne kapacity pre prípad zvýšenej fluktuácie personálu a minimalizuje tým ohrozenie prerušenia, alebo obmedzenia letovej prevádzky.

9.5 Opatrenia pre dosiahnutie cieľov

Pre naplnenie strategických cieľov je potrebné zaobstarat' ľahký vrtuľník pre výcvik pilotov. Podmienkou založenia organizácie schválenej pre výcvik je umiestnenie vrtuľníka do prostredia riadenia zachovania letovej spôsobilosti a riadenej údržby.

Výbudovanie ATO sa bude realizovať v dvoch fázach:

V prvej fáze (6 – 8 mesiacov od schválenia) Letecký útvar založí nezložitú výcvikovú organizáciu pre poskytovanie typového výcviku na B429.

V druhej fáze sa uvažuje s nákupom ľahkého vrtuľníka pre výcvik kadetov s nulovými skúsenosťami. Rozšírenie výcvikovej organizácie o nový typ predstavuje približne 3 – 6 mesiacov.

9.6 Náročnosť na zdroje

9.6.1 Fáza I

V prvej fáze bude vytvorená nezložitá výcviková organizácia schopná poskytovať typový výcvik Bell-429. V prípade takejto výcvikovej organizácie sa už pri 1 typovom výcviku ročne ušetrí cca 10 % nákladov oproti výcviku v komerčnej organizácii. Pri 2 typových výcvikoch ročne založenie tejto organizácie predstavuje **úsporu cca 50 %**.

9.6.2 Fáza II

V prípade zložitej organizácie uvažuje letecký útvar s nákupom ľahkého vrtuľníka pre výcvik kadetov s nulovými skúsenosťami, teda rovnaký model ako je uplatňovaný u LS PČR.

Po zohľadnení dodatočných nákladov spojených s dobudovaním zložitej ATO, by bol výcvik v tejto organizácii rentabilný v prípade, ak by sa v horizonte 5 rokov vycvičilo 3 a viac pilotov. Letecký útvar momentálne nad zložitou ATO aktívne neuvažuje, chce byť však pripravený pre prípad, že by táto potreba vystala. Pokiaľ dodatočné náklady nebudú rentabilné s ohľadom na predpokladaný počet cvičených pilotov, bude výcvik Letecký útvar zabezpečovať individuálne, formou verejného obstarávania.

Letecká technika, ktorú plánuje letecký útvar zaobstarat', umožňuje vykonávať lety aj bez viditeľnosti zeme za pravidiel lietania podľa prístrojov (IFR). V prípade prechodu na tento druh prevádzky, bude potrebné v horizonte 10 rokov za týmto účelom vycvičiť / zvýšiť kvalifikáciu na vykonávanie letov podľa IFR 10 až 15 novým pilotom pre potreby leteckého útvaru.

9.6.3 Celkové náklady

Založenie ATO vie letecký útvar zabezpečiť so súčasnými personálnymi zdrojmi pri miernom navýšení mzdových nákladov. Pokiaľ hodnota zákazky presiahne 40 miliónov €, bude

v lehote najneskôr 30 dní pred zverejnením VO predložená dokumentácia na ÚHP (štúdia uskutočniteľnosti). Predbežný odhad hovorí o náklade na úrovni do pól milióna €.

9.7 Vplyvy a riziká

Letecký útvar zamestnáva 10 pilotov s potrebnou kvalifikáciou a s týmto obsadením je možné pokryť maximálne 12 hodinovú prevádzku s plánovanými letmi na troch kusoch **jednopilotnej** vrtuľníkovej leteckej techniky, po dobe potrebnej na plné preškolenie tohto personálu. Trh s potenciálnymi dodatočnými kapacitami pre potreby leteckého útvaru je v súčasnej dobe značne zúžený, o čom svedčí aj fakt, že komerčné spoločnosti začínajú s náborom pilotov zo zahraničia, čo v prípade leteckého útvaru z dôvodu požadovaných bezpečnostných previerok nie je možné. S ohľadom na plánovaný rozvoj leteckého útvaru a predpoklad výcviku väčšieho objemu pilotov je takýto krok nevyhnutný z hľadiska sebestačnosti a dlhodobej udržateľnosti pri nižších nákladoch ako v prípade odoberania výcvikov od externej organizácie, pričom letecký útvar nebude závislý na jej existencii a vycvičení piloti budú adaptovaní na prostredie, v ktorom majú pôsobiť, čo predstavuje zníženie bezpečnostného rizika pri ich nasadení do prevádzky

10 Založenie organizácie pre údržbu lietadiel

10.1 Popis súčasného stavu

Aktuálne je údržba vykonávaná externými údržbovými organizáciami na základe zmluvy.

10.2 Analytické východiská

Letecký útvar vo vzťahu k riadeniu zachovania letovej spôsobilosti a údržbe lietadiel plní interným aktom riadenia požiadavky týkajúce sa počiatkovej a pokračujúcej letovej spôsobilosti s súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 748/2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1321/2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností. V dohľadnej dobe budú tieto požiadavky formou uplatňovania oddielov I a II kapitoly III nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení aplikované na typy A319, B429 a AW189, do budúcnosti je ambícia rozšíriť ich na celú flotilu. Hlavnou výhodou tohoto kroku je, že takto udržiavané lietadlá majú prístup k zásobám náhradných dielov v prostredí EASA a profitujú zo vzájomného uznávania osvedčení, čím sa môžu voľnejšie pohybovať v rámci EÚ, majú medzinárodné uznanie a zvýši sa ich tržobná hodnota.

Zavádzanie celého systému údržby nie je neefektívne s ohľadom na náročnosť na ľudské zdroje. Keďže letecký útvar prevádzkuje typy bežne sa nachádzajúce vo flotilách dopravcov v celom európskom regióne, je ekonomicky výhodnejšie vykonávať údržbu s využitím subdodávateľov – oprávnených organizácií údržby.

Na druhej strane, letecký útvar v rámci vlastnej réžie dokáže s vlastnými personálnymi a materiálnymi technologickými kapacitami vykonávať základné úkony ľahkej (traťovej) údržby (predovšetkým predletové, denné a týždenné prehliadky pre letúne a základné prehliadky pre vrtuľníky spočívajúce najmä vo vizuálnych kontrolách), čo zvýši flexibilitu a eliminuje externé náklady.

10.3 Zhodnotenie súčasného stavu vrátane identifikovaných nedostatkov a nových potrieb

V zmysle vyššie uvedeného je ideálnym riešením zabezpečovanie základných úkonov traťovej údržby vo vlastnej réžii.

10.4 Ciele

Zriadenie organizácie vykonávajúcej údržbu schválenej v súlade s Časťou 145 nariadenia Komisie (EÚ) č.1321/2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností.

10.5 Opatrenia pre dosiahnutie cieľov

Pre zabezpečenie údržbovej organizácie bude potrebné vykonať typové výcviky technického personálu pre prevádzkované typy letúnov a vrtulníkov. Za týmto účelom bude potrebné; rozšíriť personálne kapacity minimálne na štyroch technikov s potrebnou kvalifikáciou na údržbu aktívnych letúnov a zakúpiť potrebné predpísané technické vybavenie.

10.6 Náročnosť na zdroje

Letecký útvar nepočíta v tomto smere s navýšením výdavkov, keďže tieto budú pokryté z usporeních prostriedkov, ktoré sa odhadujú na úrovni 330 000 € / ročne (na základe aktuálne vysúťažených úkonov údržby, ktoré by bol schopný letecký útvar pokryť vlastnými kapacitami po zriadení údržbovej organizácie).

K prípadnému obstaraniu v predpokladanej hodnote nad 40 miliónov EUR bude v lehote najneskôr 30 dní pred zverejnením VO predložená dokumentácia na ÚHP (štúdia uskutočniteľnosti).

10.7 Vplyvy a riziká

V súčasnosti zabezpečuje letecký útvar údržbu prostredníctvom vysúťažených certifikovaných údržbových organizácií. Tento systém predstavuje zabezpečenie údržby v očakávanej kvalite, môže však naraziť na problém s dodávkou v prípade krachu, výpovede zmluvy zo strany dodávateľa, straty certifikátu na výkon týchto činností, alebo inej nepredvídateľnej skutočnosti, ktorá môže znamenať okamžitú nedostupnosť poskytovanej služby. Z tohto dôvodu je spôsobilosť vykonávať prevádzkovú údržbu v základnom rozsahu vo vlastnej réžii jednou z priorit leteckého útvaru. Táto spôsobilosť dokáže do budúcnosti udržať lietadlá v prevádzky schopnom stave po dobu nevyhnutnú na zabezpečenie nového dodávateľa servisných prác v prípade neočakávaného výpadku.

11 Výstavba vlastných priestorov

11.1 Popis súčasného stavu

Administratívne priestory leteckého útvaru nachádzajúce sa na letisku M. R. Štefánika, ktoré boli využívané aj ako **odbavovací terminál pre štátne lety** a delegácie tretích krajín sú v kapacitne, hygienicky a staticky nevyhovujúcom stave od roku 2015. Od roku 2015 sa personál leteckého útvaru presťahoval do blízkej budovy Letových prevádzkových služieb (ďalej len "LPS"), kde sa nachádza v podnájme. Delegácie a cestujúci sú vybavovaní cez terminál letiska, kde sú odbavovaní aj štandardní cestujúci. Zámer rekonštrukcie pôvodných priestorov v horizonte troch rokov sa neuskutočnil, keďže pozemky pod predmetnou budovou neboli vysporiadané – boli vo vlastníctve letiska M. R. Štefánika. V roku 2023, po audite Najvyššieho kontrolného úradu Slovenskej republiky, navyše pristúpil prenajímateľ (LPS) k vytvoreniu dodatku nájomnej zmluvy, ktorá bola vyhodnotená, ako jednostranne nevýhodná a nerešpektujúca trhové podmienky. Tento dodatok bude znamenať pre ministerstvo vnútra nie len výrazne zvýšenie nákladov, ale aj neistotu dispozície potrebnými priestormi na letisku M. R. Štefánika, pretože po skončení platnosti súčasnej zmluvy, nemá ministerstvo vnútra zo strany š. p. LPS žiadne nárokovateľné právo na dnes využívané priestory s prístupom na prevádzkovú plochu a ku vlastnej technike.

11.2 Analytické východiská

Keďže sa v roku 2022 podarilo leteckému útvaru vysporiadať všetky pozemky pod svojimi budovami a hangármi, neexistuje už žiadna prekážka v príprave projektovej dokumentácie, ako aj samotnej výstavbe nových, vyhovujúcich priestorov leteckého útvaru.

Nájom v priestoroch LPS

Pôvodná nájomná zmluva bola podpísaná dňa 10. apríla 2015 za mimoriadne priaznivých podmienok pre letecký útvar, pričom sa pôvodne počítalo s prechodným riešením na maximálne desať rokov. Platnosť zmluvy skončí dňa 10. apríla 2025. Po náleze auditu NKÚ u prenajímateľa, pristúpil prenajímateľ (LPS) k dodatkovaniu zmluvy, pričom suma sa má navýšiť na úroveň bežného komerčného nájmu v oblasti, čo predstavuje skokový nárast mesačných nákladov na úrovni 16 násobku pôvodnej sumy.

11.3 Ciele

Cieľom výstavby je sanácia vzniknutej situácie v roku 2015, opätovné nadobudnutie vlastných administratívnych a prevádzkových priestorov, ako aj znovu zriadenie vládneho terminálu, rešpektujúceho všetky výzvy spojené s odbavovaním štátne dôležitých delegácií. Dispozícia a technologické vybavenie novej budovy musí rešpektovať všetky požiadavky užívateľov tejto infraštruktúry, ako aj zamestnancov leteckého útvaru a zložiek podieľajúcich sa na zabezpečovaní prepravy a ochrany VIP delegácií, letov v policajných službách, ako aj tovarov.

Nová budova leteckého útvaru bude slúžiť nie len ako administratívny priestor, ale aj ako jednotný vládny terminál, pre odbavovanie letov v štátnom záujme, ako aj zahraničných delegácií prilietajúcich na pozvanie ostatných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky. Celý projekt má ambíciu slúžiť aj ako moderná - krajinu reprezentujúca vstupná brána počas nadchádzajúceho Slovenského predsedníctva Rady Európskej únie v roku 2030, ktorá má odkazovať na kultúru a vyzdvihovať historické dedičstvo Slovenskej republiky.

11.4 Opatrenia pre dosiahnutie cieľov

Ministerstvo vnútra SR v spolupráci s Ministerstvom dopravy SR vytypuje vhodné umiestnenie budúceho odbavovacieho terminálu pre štátne lety a delegácie tretích krajín, vrátane administratívneho zázemia a zázemia pre umiestnenie leteckej techniky, a následne predloží minister vnútra na rokovanie vlády návrh riešenia dlhodobého problému Leteckého útvaru MV SR ako aj strategického umiestnenia odbavovacieho terminálu pre štátne lety a delegácie tretích krajín, vrátane administratívneho zázemia a zázemia pre umiestnenie leteckej techniky.

11.5 Náročnosť na zdroje

Bude známa po vypracovaní návrhu riešenia situácie dlhodobého problému Leteckého útvaru MV SR popísaného v bode 11.1 .

11.6 Vplyvy a riziká

V prípade, že by sa z akýchkoľvek dôvodov nepodarilo vybudovať vládny terminál, bude mať tento fakt zásadný negatívny vplyv na každodennú prevádzku leteckého útvaru, ktorý s ohľadom na nutnosť nájomnej zmluvy nebude mať žiadnu garanciu vlastných administratívnych a prevádzkových priestorov a operatívneho prístupu na prevádzkovú plochu, ani k vlastnej technike za účelom nie len údržby, ale aj vykonania hotovostných letov. V prípade, že sa projekt nebude realizovať, bude toto znamenať okrem vyššie uvedeného aj dlhodobo významne zvýšené náklady na nájom a nemožnosť dôstojného a reprezentatívneho odbavenia vlastných a zahraničných delegácií prichádzajúcich na územie Slovenskej republiky a odchádzajúcich z územia Slovenskej republiky.

K prípadnému obstaraniu v predpokladanej hodnote nad 40 miliónov EUR bude v lehote najneskôr 30 dní pred zverejnením VO predložená dokumentácia na ÚHP (štúdia uskutočniteľnosti).

12 Legislatíva

Prevádzka leteckého útvaru je k dnešnému dňu upravená Zákonom č. 143/1998 Z. z. § 48a bod 7. a **Uznesením vlády č. 411/2006**. Uznesenie vlády 411/2006 definuje, že: „*pod vykonaním letov v policajných službách sa rozumie let na plnenie úloh a pôsobnosti Policajného zboru (STS/STATE), no zároveň je možné štátne lietadlo použiť na let v stave núdze (STS/EMER), let pre pátranie po lietadlách a záchranu ľudských životov (STS/SAR), let pre humanitárne účely (STS/HUM), sanitárny let (STS/HOSP), let s najvyššími predstaviteľmi Slovenskej republiky a s predstaviteľmi iných štátov alebo medzinárodných organizácií alebo na iný účel osobitnej povahy schválený ministrom vnútra.*“

Problematická v tomto smere je sila právnej normy, ktorá upravuje činnosti vykonávané leteckým útvarom. Uznesenie vlády Slovenskej republiky je definované v zákone č. 400/2015 Z. z. o tvorbe právnych predpisov a o Zbierke zákonov Slovenskej republiky, kde je explicitne uvedený zoznam predpisov, ktoré sú všeobecne záväzné. Uznesenie vlády Slovenskej republiky v tomto zozname uvedené nie je (čiže nie je všeobecne záväzné) a naopak je explicitne uvedené ako jeden z "iných právnych aktov", ktoré za určitých okolností môžu byť publikované (aj) v Zbierke zákonov Slovenskej republiky, tzn. uznesenie je až v §13 písm. e) medzi inými aktmi. Uznesenia Ústavného súdu Slovenskej republiky II. ÚS 514/2012-23 uvádza, že uznesenie vlády je vo všeobecnosti len interným aktom riadenia, adresovaným členom vlády (a ostatným ústredným orgánom štátnej správy), prípadne im podriadeným orgánom štátnej správy.

S ohľadom na vyššie uvedené, ako aj s ohľadom na úlohy vyplývajúce z **§ 2 bodu g) zákona NR Slovenskej republiky č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore**, ktorý uvádza: „*zaistuje ochranu diplomatických misií a ďalších objektov určených zákonom alebo vládou (ďalej len „určený objekt“) a spolupôsobí pri fyzickej ochrane jadrových zariadení*“ a faktu, že zložky P PZ sa podieľajú na vykonávaní ochrany a prepravy ústavných činiteľov, delegácii, repatriačných, extradičných a iných letov, letecký útvar navrhuje posilniť súčasnú úpravu zákonov tak, aby vymedzená činnosť štátnych lietadiel v správe a užívaní Ministerstva vnútra, zahŕňala aj činnosti, akou je preprava ústavných činiteľov Slovenskej republiky, delegácii, humanitárnych a repatriačných letov, ako aj prepravu ďalších osôb, či skupín v záujme neziskových organizácií, alebo v inom štátnom záujme resp. rozsahu, ako je popísaný v uznesení vlády 411/2006.

Súčasná úprava na úrovni zákonov je nedostatočná a je vhodné vytvoriť takú osobitnú právnu úpravu, ktorá by na úrovni zákona nahradila svojím obsahom a rozsahom aj Uznesenie vlády č. 411/2006.

13 Záver

Dlhodobý plán rozvoja Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky s výhľadom do roku 2035 je strategickým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorého cieľom je nastaviť smer rozvoja leteckého útvaru a popísať najefektívnejšie spôsoby realizácie jeho rozvoja. Identifikuje aktuálny stav leteckej techniky a dopytu oprávnených užívateľov v oblasti prepravy cestujúcich, materiálu, ako aj v oblasti prevádzky, výcvikov, údržby a pozemného odbavenia. Jadrom dokumentu je rozpracovanie siedmich bodov rozvoja, ktoré sa dajú naplňať v zásade nezávisle na ich poradí. Ťažiskovými úlohami sú riešenia materiálno-technického zabezpečenia leteckého útvaru. Najkritickejšou úlohou je sanácia kritickej situácie v oblasti dostupnosti vrtuľníkovej leteckej techniky, ktorá je nevyhnutná pre plnenie úloh najmä Hasičského a záchranného zboru, Policajného zboru, Horskej záchrannej služby, ako aj ďalších zložiek integrovaného záchranného systému. Nie menej dôležitou úlohou je optimalizácia flotily letúnov na nové výzvy a úlohy, a to nahradením dvoch letúnov typu Fokker100 jedným veľkokapacitným letúnom a zaobstaraním minimálne jedného prúdového letúna s kapacitou do 8-9 cestujúcich.

Po schválení dlhodobého plánu rozvoja Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky do roku 2035 vládou Slovenskej republiky bude jeho realizácia konkretizovaná do vecného, časového a finančného rámca úloh Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky. Vecný, časový a finančný rámec bude obsahovať konkrétne úlohy jednotlivých ústredných orgánov štátnej správy v oblasti zabezpečenia úloh vyplývajúcich z predloženého materiálu.

14 Definície a pojmy

Na účely tohto dokumentu sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

Skratky

A319CJ	Letún A319
AC	Letún
APU	Pomocná pohonná jednotka
ATO	Schválená výcviková organizácia
ATPL	Preukaz spôsobilosti dopravného pilota
AW189	Vrtuľník Agusta Westland AW189
BTS	Letisko M.R. Štefánika, Bratislava (IATA kód)
CPL	Preukaz spôsobilosti obchodného pilota
EASA	Európska agentúra pre bezpečnosť civilného letectva
EK	Európska komisia
ES	Európske spoločenstvo
EU	Európska únia
EUR	Euro
F100	Letún Fokker 100
HaZZ	Hasičský a záchranný zbor
HHO	Prevádzka vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia
HZS	Horská záchranná služba
IFR	Pravidlá letu podľa prístrojov
ISA	Medzinárodná štandardná atmosféra
LPH	Fuel [Letecké pohonné hmoty]
LPS	Air Navigation Services [Letové prevádzkové služby]
LRSZ	Riaditeľstvo Zvláštnych služieb pohotovostnej polície Maďarska
LS PČR	Letecká služba Polície České republiky
LZIB	Letisko M. R. Štefánika, Bratislava (ICAO kód)
LZTT	Letisko Poprad - Tatry (ICAO kód)
NKÚ	Najvyšší kontrolný úrad
NM	Námorná míľa
ODP	Odbor dopravnej polície Prezídia Policajného zboru
OV	Odbor výcviku Prezídia Policajného zboru
OŽP	Odbor železničnej polície Prezídia Policajného zboru
PAX	Cestujúci
PPL	Licencia súkromného pilota
PZ	Policajný zbor
SKR	Sekcia krízového riadenia ministerstva
SMS	Systém riadenia bezpečnosti
SR	Slovenská republika
TAT	Letisko Poprad - Tatry (IATA kód)
TC	Typový certifikát
ÚBOK	Úrad boja proti organizovanej kriminalite Prezídia Policajného zboru
ÚHCP	Úrad hraničnej a cudzineckej polície Prezídia Policajného zboru
ÚHP	Útvár hodnoty za peniaze Ministerstva financií Slovenskej republiky
ULD	Jednotkové nákladné zariadenie / letecký kontajner [unit load device]
ÚMPS	Úrad medzinárodnej policajnej spolupráce Prezídia PZ
ÚOU	Útvár osobitného určenia Prezídia Policajného zboru
ÚS	Ústavný súd Slovenskej republiky

USA	United States of America [Spojené štáty americké]
VFR	Visual Flight Rules [Pravidlá letu za viditeľnosti]
VIP	Very Important Person [Veľmi dôležitá osoba]
VO	Verejné obstarávanie

Definície

- 1) „**Eurocare flight and shelter**“ je program, ktorého cieľom je vytvoriť tím nadnárodnej pomoci pre starostlivosť o európskych občanov a ostatných príjemcov so zvláštnym zameraním na menšinové skupiny (ľudia so zdravotným postihnutím, staršie osoby, deti a rodiny bez sprievodu) na evakuačných miestach v krízových oblastiach po celom svete.
- 2) „**FIDIC**“ sú všeobecné zmluvné podmienky predstavujúce sústavu štandardných ustanovení, pravidiel a postupov používaných pri realizácii stavebných projektov podľa zmlúv o dielo.
- 3) „**katastrofa**“ je akákoľvek situácia, ktorá má alebo môže mať závažný vplyv na ľudí, životné prostredie alebo majetok, vrátane kultúrneho dedičstva;
- 4) „**MCTOM**“ je maximálna certifikovaná vzletová hmotnosť
- 5) „**MEDEVAC**“ je let, ktorý absolvuje chorá alebo zranená osoba, keď potrebuje lekársku starostlivosť počas prepravy do alebo zo zdravotníckeho zariadenia. Letúne používané na tieto typy letov sú vybavené špecializovaným zdravotníckym vybavením a na palube majú lekárov - odborníkov, ktorí sú špeciálne vycvičení na monitorovanie a liečbu pacienta počas letu.
- 6) „**pripravenosť**“ je stav pohotovosti a spôsobilosti ľudských zdrojov, materiálnych prostriedkov, štruktúr, spoločenstiev a organizácií, ktoré umožňujú zabezpečiť účinnú rýchlu reakciu na katastrofu a ktoré sú výsledkom vopred uskutočnených opatrení;
- 7) „**prevencia**“ je akékoľvek opatrenie zamerané na zníženie rizika alebo zmierňovanie nepriaznivých následkov katastrof pre ľudí, životné prostredie a majetok vrátane kultúrneho dedičstva;
- 8) „**reakcia**“ je akékoľvek opatrenie na základe žiadosti o pomoc, ktoré sa vykoná v rámci mechanizmu Únie v prípade hrozby katastrofy alebo počas katastrofy samotnej alebo po nej s cieľom riešiť jej bezprostredné nepriaznivé dôsledky;
- 9) „**veľkokapacitné letún**“ pre účely tohoto dokumentu sa rozumie dvojprúdový úzkotrupý dopravný letún pre krátke a stredné vzdialenosti s kapacitou prepravy minimálne 150 cestujúcich s možnosťou re-konfigurácie paluby na prepravu nákladu, alebo minimálne 9 ležiacich pacientov a vo všetkých konfiguráciách prepravu minimálne 4 ks ULD, ideálne 6ks ULD v nákladovom priestore;
- 10) „**stredne veľké prúdový letún**“ pre účely tohoto dokumentu sa rozumie dvojprúdový pasažiersky letún so vzletovou hmotnosťou nad 5700 kg za účelom prepravy 8-9 cestujúcich, alebo pacienta a zdravotnícky personál na krátke a stredné vzdialenosti.
- 11) „**ľahký vrtuľník**“ znamená vrtuľník s MCTOM 3 175 kg, alebo menej.
- 12) „**komplexný vrtuľník**“ alebo aj **zložitý vrtuľník** je vrtuľník s osvedčením:
 - na maximálnu vzletovú hmotnosť nad 3 175 kg, alebo
 - na maximálny počet sedadiel pre cestujúcich vyšší ako deväť, alebo
 - na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z 2 pilotov.
- 13) „**USAR**“ modul pre vyhľadávanie a záchranu osôb v zastavaných územiach, ktorý zahŕňa lokalizáciu, vyslobodenie a počiatočnú zdravotnú stabilizáciu obetí uväznených v mestskej oblasti, konkrétne štrukturálny kolaps v dôsledku prírodných katastrof, vojny, terorizmu alebo nehôd, mín a zrútených zákopov.