

Komentari na nacrt Pravilnika o uvjetima i načinu upotrebe ovjesne jedrilice, parajedrilice, padobrana s pogonom i jedrilice prazne mase do 80/100 kg

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
1.		2.	Ubaciti pojam FAI - Fédération Aéronautique Internationale - Svjetska federacija za sportsko zrakoplovstvo	Spominje se kroz pravilnik pa bi trebao stajati u pojmovima	Prihvaća se Članak 2. dopunjuje se točkom koji glasi: <i>Fédération Aéronautique Internationale (FAI): Svjetska federacija za sportsko zrakoplovstvo</i>
2.		2.	Ubaciti LTF (Lufttüchtigkeitsforderungen) - Europski standard za atestiranje i klasifikaciju parajedrilica	Jednakovrijedan standard poput EN i DHV pa je u redu da se spomene kroz pravilnik	Ne prihvaća se Smatramo da je LTF standard obuhvaćen formulacijom „EN ili ekvivalent“
3.		2.	Organizirano letenje: Umjesto letenja skupine od 5 ili više pilota, staviti: letenje pilota učenika pod nadzorom nastavnika u svrhu osposobljavanja	Nakon diskutiranja s više iskusnih pilota o pojmu organiziranog letenja, zaključuje se da dolazak 5 ili više pilota radi rekreativnog letenja ili treninga ne bi trebalo svrstati pod organizirano letenje, ali obuka na terenu je itekako organizirano letenje	Prihvaća se Članak 2. nacrt pravilnika se mijenja, briše se točka 15. Letenje učenika pod nadzorom nastavnika propisano je stavkom 2. članka 4.
4.		5.	Prava i ograničenja obzirom na kategoriju dozvole <i>(u tablicu ubaciti sljedeće)</i> ograničenje upravljanja letenje samo uz prisustvo pilota sa B dozvolom	Kako pilot sa A dozvolom još nema dovoljno iskustva za procjenu meteoroloških i ostalih uvjeta za letenje i još treba dovršiti svoju obuku, bilo bi dobro da se stavi ta ograničenja. Pilot sa B dozvolom će biti u funkciji mentora i u najgorem slučaju nekog incidenta pilot sa A dozvolom ima u blizini nekog iskusnijeg koji mu može pomoći i savjetovati ga preko radio stanice	Ne prihvaća se Podizanje standarda osposobljavanja kroz organizacijske zahtjeve i zahtjeve vezane uz ovlaštenje nastavnika letenja, a samim time i kroz provođenje osposobljavanja osigurava prihvatljivu razinu sigurnosti za pilote koji posjeduju dozvolu kategorije A

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
5.		5.	Izbacio bih propisivanje ograničenja obzirom na kategoriju dozvole, štoviše dozvolu pilota ne kategorizirati	Vezano uz prava obzirom na kategoriju dozvole i uopće kategoriziranje dozvola, na kraju stječem zaključak da to nije potrebno. Ako je već dozvola A dozvola samostalnog pilota, on nakon toga može i ne mora napredovati, ali to napredovanje ne treba biti ovjeravano višom kategorijom dozvole. Napredovanje pilota, ukoliko on to želi, dokazuje se nastupima i rezultatima na natjecanjima, SIV tečajevima, XC tečajevima, trackovima pojedinih preleta, naletom (evidencijom letova) itd. Preporuka DHV-a i sl. da piloti koji kada tek steknu dozvolu koriste krila DHV1 i DHV1-2, odnosno EN A i EN B, je preporuka koju ne treba propisivati da bi postala sveto pravilo. Statistika (koju bi doduše tek trebalo provesti) i iskustvo govori da nema slučajeva (ili su zanemarivi) da piloti s manjim iskustvom koriste krila više kategorije. S druge strane, zašto pilot s manjim/osrednjim iskustvom, ali u prikladnim uvjetima ne bi smio upotrijebiti krilo kategorije EN C (podsjećam na hipotetski primjer polijetanja na prostranom uzletištu bez prepreka, uz slab laminaran vjetar, prostrano sletište, radi isprobavanja, itd.), što je puno sigurnije nego polijetati s krilom EN B u jakoj termici na zahtjevnom terenu. Organizacije za osposobljavanje uspješno izgrađuju potrebnu svijest pilota o korištenju prikladnih kategorija krila obzirom na iskustvo i sposobnosti pilota. U raspravama koje su se vodile na prezentaciji Nacrta pravilnika i nakon toga putem e-maila, postojala je očigledna podjela mišljenja na strogo ograničenje A dozvole samo na EN A krila s jedne strane, a s druge strane na EN A + EN B krila. Pripadao sam ispočetka skupini na strogo ograničenje A dozvole samo na EN A krila, međutim shvativši da je to dozvola samostalnog pilota, a ne neka dozvola "pripravnika" za samostalnog pilota, promijenio sam stajalište, štoviše, smatram da spomenute preporuke koje su definirane samim standardom (DHV, EN, LTF) ne treba ugrađivati u propis. One trebaju ostati to što jesu, odnosno samo preporuke, bez bojazni da ukoliko se ne ugrade u propis neće doprinijeti sigurnosti. Piloti kroz osposobljavanje itekako nauče respektirati te preporuke pa mislim da niti ograničenja niti podjela dozvola na kategorije nisu potrebni.	Ne prihvaća se Propisanim ograničenjem se osigurava prihvatljiva razina sigurnosti za pilote koji posjeduju dozvolu kategorije A, druge sudionike zračnog prometa, kao i osobe i imovinu na tlu Također, vidi odgovor HACZ broj 4.

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
6.		5.	Općenito maknuti kategorizaciju dozvole pilota parajedrilice iz pravilnika	Ne postoje nikakvi dokazi niti statistike koje bi upućivale da će se time povećati sigurnost. Dodatno se komplicira postupak završavanja obuke i postupak izdavanja dozvola. Povećavaju se troškovi obuke i samog postupka izdavanja dozvola, jer će se provjera morati obavljati dva puta. Ovime će se smanjiti rast broja licenciranih pilota. S druge strane ništa ne sprečava pilota koji želi voziti primjerice EN D klasu parajedrilice da ispuni sve uvjete propisane ovim pravilnikom i leti na krilu klase EN D, iako nema vještinu da leti EN D klasu parajedrilice. Ispunjavanjem uvjeta za kategoriju B ne znaci nužno i razvoj vještine koja bi omogućila sigurno upravljanje EN D klasom. Također tu se ne radi samo o vještini nego i razumu pojedinca, a koji se ne može nadoknaditi nikakvim ispunjavanjem uvjeta. Uvođenjem kategorizacije će se pojaviti i određeni broj pilota koji će položiti samo A kategoriju i nikad neće pristupiti provjeri za B kategoriju. Većina tih pilota će prije ili kasnije letjeti parajedrilice „viših“ klasifikacija, bez obzira na kategoriju dozvole. Nadalje, ako će ovo ostati u novom Pravilniku, potrebno je dodati i ostale klasifikacije koje postoje za parajedrilicu (ne koriste svi proizvođači iste klasifikacije), također dodati i one stare, koje se više ne koriste za nove modele parajedrilice. Moguće je da netko posjeduje ili će posjedovati i letjeti na tehnički ispravnoj parajedrilici, starijoj od 10 godina, koja je klasificirana starijim modelima klasifikacije. Ako će se uvoditi kategorije, naš prijedlog da se provjera za A kategoriju obavi u obučnom centru. Uz obvezu obučnog centra da sa zahtjevom za izdavanje priloži svu potrebnu dokumentaciju (zahtjev, kopiju ispita, zapisnik sa praktičnog dijela provjere i ostale dokumente...)	Ne prihvaća se Upravo definiranjem standarda osposobljavanja za napredne tehnike letenja koje uključuju tehnike letenja zrakoplovima viših klasifikacija, kao i osposobljavanja za prelete te dodatno osposobljavanje iz opasnih situacija, izvanrednih postupaka i meteorologije HACZ smatra da će rezultirati povišenjem razine sigurnosti Također, vidi odgovor HACZ broj 5.

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
7.		7.	Brisati: g) uvjeriti se da osobe koje namjeravaju letjeti zrakoplovom posjeduju odgovarajuće dozvole, ovlaštenja i povlastice ili da su učenici pod nadzorom nastavnika, kako je primjenjivo, h) zabraniti letenje zrakoplovom za koji utvrdi da nema potrebnu dokumentaciju ili da nije ispravan, i i) zabraniti letenje osobi za koju sumnja da: 1. nije psihički ili tjelesno sposobna za let, 2. je pod utjecajem alkohola, droga ili drugih psihoaktivnih sredstava, i 3. ne poštuje pravila letenja ili na drugi način ugrožava sigurnost letenja. Prijedlog: definirati ovlasti rukovoditelja ili alineje g), h) i i) te 1., 2. i 3. izbaciti iz pravilnika	U članku 7. Nacrta pravilnika navedene su obaveze i dužnosti rukovoditelja letenja, ali nigdje nisu navedene ovlasti i prava. Iz osobnog iskustva kao operater letjelišta Strahinjčica i rukovoditelj PG zone Zagorje sve gore navedene obaveze i dužnosti rukovoditelja letenja je vrlo teško sprovesti u praksi ako dotični nema neke ovlasti, a pošto se rukovoditelj letenja izabire među pilotima prisutnim na letjelištu sa dozvolom pilota B kategorije doci će do konfuzije kod prijavljivanja letenja kontroli zračne plovidbe, ukoliko dolazi na letjelište više grupa letaća u različitim vremenskim odmacima. Kontrola leta zahtjeva da najavu i odjavu leta obavlja jedna osoba. Pošto rukovoditelj letenja nije službena osoba Agencije, a niti je djelatnik policije nitko od prisutnih mu nije dužan pokazati bilo kakav dokument na njegov zahtjev te navodi pod alinejama g), h) i i) su neprovedivi u praksi. Vrlo teško će se bilo koji pilot sa dozvolom B kategorije prihvatiti dužnosti rukovoditelja letenja ako nema neke ovlasti, a to opet dovodi do vraćanja funkcije operater letjelišta ili rukovoditelj zone. Nigdje u prijedlogu pravilnika nije dovoljno jasno definirano što točno znaci organizirano letenje. I koji su uvjeti da se neki skup pilota može nazvati organiziranim letenjem. Također su drugim zakonom RH uređene zakonske obveze za organizirane skupove ljudi. Dali to znaci da će se onda svako organizirano letenje morati i prijavljivati MUP-u?	Djelomično se prihvaća Članak 6. nacrta pravilnika briše se Članak 7. nacrta pravilnika briše se Također, vidi odgovor HACZ broj 3.
8.		7./2./b	uvjeriti se u prikladnost mjesta uzlijetanja i mjesta slijetanja	dodati "i mjesta slijetanja"	Ne prihvaća se Vidi odgovor HACZ broj 7.

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
9.		8.	Staviti odredbu da je tandem pilot odgovoran za sigurnost putnika od pripreme za polijetanje do slijetanja St (2) a) i st (3)- izbaciti	U praksi ne funkcionira (ne primjenjuje se). Da li predložena odredba o potrebi pisane izjave utječe na sigurnost? Tandem pilot se tako obučava da putnika primjereno pripremi za let i mora biti svjestan da je odgovoran za sigurnost putnika. Time pisana izjava putnika nema neki značaj, a čak unosi i određeni dodatni i nepotreban strah. Kao što je navedeno u prijedlogu teksta za Letenje s putnikom, važnije je staviti odredbu da je tandem pilot odgovoran za sigurnost putnika od pripreme za polijetanje do slijetanja.	Ne prihvaća se Već propisano stavkom 5. članka 3. Propisanim odredbama definira se minimalni standard za provođenje leta s putnikom i omogućuje kontrola propisanih zahtjeva
10.		10.	St (2) Izbaciti	Nikad mi nije bilo jasno zašto bi visinomjer trebao biti obavezan za veće visine. Kako on to doprinosi sigurnosti?	Ne prihvaća se Visinomjer je osnovno sredstvo kojim pilot može udovoljiti zahtjevima za korištenje zračnog prostora vezanih za ograničenja visine
11.	-	12.	DOPUNITI: Polica osiguranja prema trećoj osobi	Događa se prilikom uzlijetanja ili slijetanja pilota da se ošteti tuđa stvar, predmet, živo biće i slično, da se u takvom slučaju ima iz koga podmiriti štete, ujedno se izbjegnu sudski sporovi i slično.	Ne prihvaća se Prema trenutno važećim propisima osiguranje prema trećim osobama nije obavezno Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14 UREDBA (EZ) br. 785/2004 o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
12.		12.	Prijedlog: maknuti sve dokumente osim identifikacijskog dokumenta sa slikom	Nepotrebno je kompliciranje oko nošenja raznih dokumenta sa sobom na letenje, nošenjem dokumenta učenika na obuku i sl. Nošenje identifikacijskog dokumenta sa slikom je ionako uređeno drugim zakonom RH. Samim time je moguća identifikacija osobe koja se želi provjeriti. Agencija ionako posjeduje sve gore navedene dokumente u svojoj arhivi, a koji su prilagani zahtjevima za prijavom ispita, izdavanja dozvola i ovlaštenja i sl. Nakon povratka sa terena, u agenciji se lako može provjeriti svaka identificirana osoba. Ako je ovaj prijedlog neprihvatljiv od strane Agencije, definirajte pravilnikom mogućnost naknadne dostave kopija ili skenova traženih dokumenata (putem e-maila ili pošte) u roku od recimo 10 dana. Također se mogu napraviti dozvole koje na sebi imaju magnetnu traku (ili bar code) u kojoj bi bili svi potrebni podaci, odnosno dokumenti. Svi gore navedeni dokumenti osim dozvole pilota su u većini slučajeva isprintani na običnom papiru A4 formata. Nošenje takvih papira u letačkoj opremi će ih uništiti za manje od godinu dana (vlaga, presavijanje, gužvanje...). Također povećava se rizik gubitka ili krađe dokumenata, ili dokumenata zajedno sa opremom. Što se tiče dokumentacije za nošenje tijekom osposobljavanja, to znaci da se većina arhive mora nositi van na teren te nakon povratka ponovo odlagati u arhivu...Sve ovo je nepotrebno kompliciranje oko birokracije, a koja se može vrlo lako pojednostavniti.	Ne prihvaća se Pilot ili učenik za vrijeme letenja moraju dokazati svoju kvalificiranost, kao i ispravnost opreme koju koriste Također, odredbe se odnose i na inozemne pilote za koje HACZ nema bazu podataka
13.		12.	St (3) Izbaciti	Kao što je već komentirano, u praksi ne funkcionira, niti će se primjenjivati. Ukoliko se propiše odredba da je tandem pilot odgovoran za sigurnost putnika i da putniku mora pružiti sve potrebne informacije, to je dovoljno i to puno više vrijedi, nego da sa sobom mora imati papire	Ne prihvaća se Vidi odgovor HACZ broj 9.

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
14.		14.	Izbaciti	Tandem pilot mora čuvati izjavu iz članka 8. stavka 2. točke a) ovoga Pravilnika najmanje 12 mjeseci od datuma izvođenja leta Zašto? Zbog čega? -Izbaciti	Djelomično se prihvaća Uz dokaz o izvršenom naletu Izjava je bitna stavka nadzora letenja s putnikom Članak 14. mijenja se i glasi: <i>Tandem pilot mora čuvati izjavu iz članka 8. stavka 2. točke a) ovoga Pravilnika najmanje 6 mjeseci od datuma izvođenja leta</i>
15.		16.	Nakon st (1) dodati novi stavak: Po završenom osposobljavanju provjeru teorijske osposobljenosti provodi organizacija za osposobljavanje prema banci pitanja koju objavljuje Agencija. Dokaz o teorijskoj osposobljenosti organizacija za osposobljavanje daje na uvid ispitivačima koji obavljaju provjeru praktične osposobljenosti	Još bolje bi bilo da ispitivači provode i teorijski i praktični dio Ovo je važno radi ujednačavanja kriterija za provjeru znanja po organizacijama za osposobljavanje. Iskustvo na provođenju dosadašnjih ispita je pokazalo da dio kandidata na ispitu ne prolazi teorijski dio, pogotovo kandidati iz određenih organizacija/klubova. To znači da organizacije za osposobljavanje nisu osposobile sve kandidate kako bi trebalo. Ako se prepusti organizaciji za osposobljavanje teoretsku provjeru znanja, lako se može dogoditi da pojedini kandidat pristupa praktičnom dijelu bez potrebnog osnovnog znanja, što ne bi bilo dobro. Potrebno je zato kontrolirati teoretsku osposobljenost na višoj razini nego što je sama organizacija za osposobljavanje	Ne prihvaća se Ovlast provođenja teorijskog ispita se dodjeljuje organizaciji za osposobljavanje. Standard provođenja teorijskog ispita provjeravat će se kroz nadzor organizacije
16.		17. /2.	Prijedlog: nije dovoljno jasno definirano što znaci „tip zrakoplova“. Maknuti skroz iz pravilnika ili redefinirati	Ako se pod „tip zrakoplova“ podrazumijeva klasifikacija, onda je moguće da će učenik na jednom dijelu tečaja letjeti na parajedrilici EN A, kasnije će na tečaju kupiti svoju parajedrilicu EN B. Na kojoj će onda provoditi provjeru? Ako se radi o kategoriji parajedrilice, opet će biti mogućnost da će pilot promijeniti nekoliko raznih parajedrilica, prije nego će pristupiti provjeri za B kategoriju dozvole	Ne prihvaća se Odredba zahtjeva provođenje provjere na tipu zrakoplova koji je najprimjereniji kandidatu, a koji može biti jedan od više tipova kojima je provedeno osposobljavanje

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
17.		17./7./b)	Prijedlog: stavku b) maknuti iz Pravilnika	Ispitivač ne može znati zašto pilot prekida provjeru. To tek može saznati kasnije u razgovoru. To nas dovodi do prostora za pristranost od strane ispitivača, koji može rušiti bilo kog tko je primjerice prekidao start parajedrilicom. Ili definirati točno što znaci „(ne)opravdano“	Ne prihvaća se Standardi provođenja provjere su propisani listama provjere, dok je ispitivač osoba čiji je zadatak procijeniti objektivnost ili neobjektivnost prekidanja provjere
18.		17.	Iza st (1) dodati novi stavak: Provjeru praktične osposobljenosti provode najmanje 2 ispitivača koje za pojedini ispit imenuje Agencija.	Komentar: - Zbog objektivnije ocjene, - zbog toga što jedan ispitivač ne može istovremeno provjeravati radnje pri uzlijetanju, u letu te slijetanju.	Prihvaća se Članak 17. dopunjuje se stavkom koji glasi: <i>Ako se provjera provodi uzlijetanjem s brda, provjeru provode dva ispitivača pri čemu jedan ispitivač provodi provjeru na mjestu uzlijetanja, a drugi na mjestu slijetanja</i>
19.		17./10.	Lista provjere praktične osposobljenosti nalazi se u Dodatku X ovog Pravilnika	Smatram da, kako ispitna pitanja znanja, tako i elementi provjere praktične osposobljenosti trebaju biti javno dostupni	Ne prihvaća se Liste provjere nisu sastavni dio pravilnika, već se objavljuju na službenim stranicama HACZ te su dostupne javnosti
20.		18.	Uvjeti za stjecanje povlastice za drugi način uzlijetanja su provedeno: a) teorijsko, i praktično osposobljavanje b) dokaz o teorijskom i praktičnom osposobljavanju c) provjera praktične osposobljenosti	-	Djelomično se prihvaća Članak 18. mijenja se i glasi: <i>Uvjet za stjecanje povlastice za drugi način uzlijetanja je potvrda o završenom osposobljavanju</i>

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
21.		19./3.	Iznimno od stavka 2. ovoga članka, ovlaštenje nastavnika letenja izdaje se s rokom valjanosti od 4 godine	A tandem piloti? Mislim da bi i oni trebali biti podložni roku valjanosti od 4 godine	Ne prihvaća se Člankom 9. propisane su odredbe vezane za korištenje prava dodijeljenih ovlaštenjem tandem pilota, a kojima se postiže zadovoljavajuća razina sigurnosti
22.		23.	Uvjeti za stjecanje dozvole kategorije A su: a) potvrda o završenom osposobljavanju, b) provjera teorijske i praktične osposobljenosti, i c) valjan certifikat o zdravstvenoj sposobnosti	-	Ne prihvaća se Organizacija za osposobljavanje izdavanjem potvrde o završenom osposobljavanju potvrđuje da je učenik obavio teorijsko i praktično osposobljavanje te položio teorijski ispit
23.		24./1.	Organizacija za osposobljavanje smije započeti osposobljavanje maloljetne osobe samo uz potpisanu suglasnost roditelja, odnosno staratelja	Treba li odrediti minimalnu dob polaznika, bez obzira na suglasnost roditelja/staratelja?	Ne prihvaća se Stavkom 2. članka 24. propisana je minimalna dob učenika za letove s velikih visina
24.		26.	Prijedlog: maknuti SIV trening kao uvjet za stjecanje dozvole i sate zamijeniti sa preletima	Iz instruktorskog iskustva znamo da sati letenja nemaju veze sa spremnošću i vještinama pilota da se nosi sa određenim situacijama, ili da može letjeti na određenom krilu. Naime, nije isto dali pilot ima 50 sati jedrenja po grebenu ili 50 sati letenja u termici i preletima. S druge strane jedan pilot će u 50 sati prikupiti puno više znanja, vještine i iskustva od drugog pilota s kojim je na tečaju. Te stvari se razlikuju kod svakog pojedinca. Iz ovoga proizlazi da je bolje sate letenja zamijeniti sa rezultatima u preletima. Na primjer, dva leta duža od 30 km sa povratkom i dva FAI trokuta dužine 30 km. Može biti i kombinacija; npr. ili 70 sati letenja ili odrađeni preleti. Tako će se naprednijem pilotu omogućiti ranije polaganje za B kategoriju. Manje napredan pilot će ionako sam po sebi skupiti više sati u pokušajima da napravi određene prelete. SIV trening je nepotreban i nema nikakvog smisla niti učinka na sigurnost i spremnost pilota da ispuni uvjete za B kategoriju dozvole. Naprotiv, povećat će se vjerojatnosti za nesreće.	Djelomično se prihvaća Stavak 2. članka 26 mijenja se i glasi: <i>Dodatno, za stjecanje dozvole kategorije B pilota parajedrilice mora se obaviti trening simulacija incidentnih situacija tokom leta (SIV) koji se sastoji od najmanje sljedećih manevara:</i> <i>a) upravljanje napadnim kutom („pitch/pendulum control“),</i>

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
				Pilot početnik, koji je do SIV treninga skupio 50 sati nije spreman izvoditi većinu navedenih manevara. Pogotovo ako je skupio 50 sati letenja jedrenjem uz greben. Većina učenika, nakon 50 sati, bi mogla biti sposobna samo za sljedeće manevre: a) upravljanje napadnim kutom („pitch/pendulum control“), b) obostrano simetrično zatvaranje („velike uši“/“big ears“), d) asimetrično (jednostrano) zatvaranje („asymmetric collapse“), e) frontalno zatvaranje („front collapse“), h) B-zastoj („B-line stall“), ako je primjenjivo. Svi ostali navedeni manevri su potencijalno opasni za učenika i mogu prouzročiti ozbiljne nesreće. Također je nemoguće odraditi na jednom SIV treningu svih 15 navedenih manevara. Svi SIV tečajevi na kojima sam prisustvovao sastoje se od 3 leta po 3 manevra, gdje svaki pilot odabire koje manevre želi izvoditi. Također treba uzeti i u obzir da nigdje u HR ne postoji adekvatan teren, niti uvjeti za odrađivanje kvalitetnog SIV treninga. Isto tako ne postoji niti jedan licencirani učitelj koji bi mogao organizirati SIV trening. Bilo je SIV treninga na Biokovu, no taj teren je daleko od adekvatnog terena za održavanje SIV treninga. Nadalje se otvara i pitanje sa kojom parajedrilicom će kandidat prisustvovati SIV treningu. Ako je parajedrilica klase EN A ili B, SIV trening nema nikakvog smisla ako će taj isti pilot nakon polaganja B kategorije letjeti na klasama EN C, D ili nedefiniranoj. Te parajedrilice se ne ponašaju na isti način u svakom od spomenutih manevara. Samim time je SIV trening nepotreban i nema nikakvog učinka. Također postoje i parajedrilice na kojima je nemoguće izvesti neke od navedenih manevara. Većinom se tu radi o konstrukcijskim rješenjima, koja to ne dozvoljavaju. Isto tako neki od organizatora SIV treninga uvjetuju određene modele i klase parajedrilica i ne žele primati na trening pilote koji imaju, za njih, neodgovarajuće parajedrilice. Poznajem velik broj iskusnih pilota koji lete duže od 10 godina, imaju zavidne rezultate i nikad nisu napravili neke od navedenih manevara, jer ih smatraju nepotrebnima i preopasnim. SIV trening će nepotrebno dodatno poskupjeti postupak stjecanja uvjeta za B kategoriju. U slučaju da neki od kandidata ipak odradi (dobrovoljno i u dogovoru sa svojim učiteljem) SIV trening, to mu se može uzeti kao olakotna okolnost koja mu primjerice može ublažiti neki od drugih uvjeta. Npr. dva preleta manje ili smanjenje sati letenja za 20 sati.	b) <i>asimetrično (jednostrano) zatvaranje („asymmetric collapse“),</i> c) <i>frontalno zatvaranje („front collapse“),</i> d) <i>B-zastoj („B-line stall“), ako je primjenjivo,</i> e) <i>potpuni zastoj („full stall“),</i> f) <i>spiralno propadanje („spiral“)</i>

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
25.		29.	Bolje je propisati da mora obaviti 10 treninga i najmanje 3 predavanja pod nadzorom ovlaštenog nastavnika, a prema nastavnom planu i programu organizacije za osposobljavanje	Što znači 100 vježbi? Da li to može biti 100 istih vježbi, npr. samo prekid uzlijetanja, što ne bi imalo smisla. Nemoguće je obaviti 100 različitih vježbi	Ne prihvaća se Broj provedenih vježbi s učenicima razvidan je iz dokumentacije praćenja praktičnog osposobljavanja učenika
26.		30.	Za produženje valjanosti ovlaštenja nastavnika letenja osoba mora: a) podnijeti zahtjev za produženje valjanosti ovlaštenja u roku od 90 dana prije datuma isteka ovlaštenja, i b) ispuniti najmanje dva od tri sljedeća uvjeta: 1. u razdoblju valjanosti ovlaštenja obaviti najmanje 40 vježbi praktičnog osposobljavanja s učenicima, 2. prisustvovati seminaru obnove znanja za nastavnike letenja unutar 12 mjeseci prije datuma isteka valjanosti ovlaštenja, ili 3. položiti provjeru stručnosti za produženje valjanosti ovlaštenja nastavnika letenja unutar 12 mjeseci prije datuma isteka valjanosti ovlaštenja	Ovo pod 1. i 2. bi trebalo biti 100% obavezno i jedno i drugo zajedno, a pod 3. ukoliko nije zadovoljeno nešto od 1. ili 2. Dakle, ne kombinacija 2 uvjeta od ponuđena 3, nego 1. i 2. obavezno, a 3. ukoliko jedan od prva 2 nije zadovoljen	Ne prihvaća se Odredba upravo to i propisuje

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
27.		30.	Prijedlog: pojednostavniti uvjete za produženje i obnovu ovlaštenja.	Ispunjavanje navedenih uvjeta će nepotrebno povećati troškove nastavnika letenja, a što će se odraziti i na cijenu samog tečaja. Ako je netko nastavnik letenja i aktivno sudjeluje u obuci u nekom obučnom centru, onda je dovoljna samo potvrda o obavljanju najmanje 40 vježbi. Seminar i provjera znanja služi samo za dodatnu zaradu, ili agenciji, ili pojedincu koji održava spomenute seminare. Efektivno niti ispit, a niti seminar nemaju utjecaj na kvalitetu pojedinog nastavnika letenja. Jedino iskustvo i kontinuitet u nastavi može poboljšati kvalitetu nastave. Za obnovu valjanosti je dovoljan samo ispit, a na svakom pojedincu je da sam odluci dali mu je potreban seminar ili ne.	Ne prihvaća se Ovim odredbama omogućeno je da nastavnik letenja produži ili obnovi valjanost ovlaštenja obzirom na mogućnosti, gdje je seminar samo jedna od mogućnosti
28.		31.	Seminar obavezno treba sadržavati aktualne teme iz: - metodike letačke obuke - sigurnosti letenja	Preopširno i predetaljno! Nije mjesto u pravilniku ovakvoj detaljnoj razradi. Ona može biti tako razrađena za određeni/pojedini seminar, ali nikako da takva formulacija stoji u pravilniku	Prihvaća se Stavak 2. članka 31. mijenja se i glasi: <i>Seminar ne smije trajati manje od 6 školskih sati i mora obuhvatiti najmanje sljedeće cjeline:</i> <i>a) metodika letačke obuke, i</i> <i>b) sigurnost letenja.</i>
29.		32.	Prijedlog: uvjet „2. Preslika dozvole i odgovarajućeg ovlaštenja pilota koji je proveo osposobljavanje“ zamijeniti za „pismena potvrda pilota koji su provodili osposobljavanje“.	Moguće je da će pilot koji je proveo osposobljavanje odbiti dati kopiju dozvole i ovlaštenja. Što zbog osobnih, što zbog sigurnosnih razloga. Potpisana pismena potvrda je prihvatljivija verzija. Također je moguće da će više pilota provoditi osposobljavanje	Ne prihvaća se Proizvođač nije organizacija za osposobljavanje, stoga su propisani uvjeti kojima se udovoljava minimalnom prihvatljivom standardu osposobljavanja.

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
30.		33.	Agencija odobrava ispitivača pilota zrakoplova koji u njezino ime provodi: a) provjere teorijske i praktične osposobljenosti, i b) provjere stručnosti	Već je obrazloženo da bi ispitivači trebali, osim praktične osposobljenosti, provjeriti i teorijsko znanje kandidata na ispitu	Ne prihvaća se Vidi odgovor HACZ broj 15.
31.		34.	Agencija određuje broj ispitivača temeljem: a) broja imatelja dozvola obzirom na vrstu zrakoplova, b) broja imatelja ovlaštenja obzirom na vrstu zrakoplova, i e) teritorijalne raspoređenosti pilota i ispitivača	Ovo pod c) je po meni nepotrebno. Što to znači? Ionako ispitivači u principu ne ispituju svoje učenike pa teritorijalna raspoređenost mi nije jasna. Važnije je propisati da minimalno 2 ispitivača provode ispit i zajedno potpisuju ispitnu listu. Također, ukoliko nije moguće osigurati 2 nepristrana ispitivača (dakle koji nisu osposobljavali kandidata), da je najmanje jedan ispitivač koji nije osposobljavao kandidata	Prihvaća se Članak 34. nacrtu pravilnika se mijenja, briše se točka c)
32.		35.	Prijedlog: maknuti stavku c), ili jasno definirati uvjete koji su prihvatljivi agenciji	Ovakvom uvjetu nije mjesto u niti jednom zakonu niti podzakonskom aktu, odnosno pravilniku. Takva formulacija automatski upućuje na korupciju i pristranost prema pojedincu. Maknuti skroz, ili definirati jasno koji su uvjeti	Ne prihvaća se Odobrenje ispitivač nije ovlaštenje koje svaki pilot stječe ispunjavanjem uvjeta, već odobrenje kojim HACZ daje ovlasti osobi da u njeno ime provodi provjere
33.		37./3.	Uz zahtjev mora biti priloženo sljedeće: f) dozvolu za rad radiostanice, ako je primjenjivo, i Prijedlog: maknuti stavku f)	Dozvola za radiostanicu se daje osobi, a ne organizaciji. Također nigdje nije definirano na kojoj funkciji mora biti osoba na čije ime je izdana dozvola za rad radiostanice. Tko mora imati dozvolu, a tko ne, je ionako uređeno drugim zakonima. Razlog više zašto to izbaciti u potpunosti je da organizacije većinom koriste amaterske radio stanice, za koje nije potrebna dozvola i koje rade na frekvenciji za koju nije propisano da korisnik mora posjedovati dozvolu.	Ne prihvaća se Odnosi se samo na upotrebu radiostanica s radiofrekvencijskim spektrom koji se koristi u zrakoplovstvu

Br	Napomena	Članak	Komentar/prijedlog teksta	Razlozi / opravdanje prijedloga	Odgovor HACZ
34.		41./2./4.	Brisati: posjeduje zvanje učitelja, nastavnika ili profesora	Posjeduje odgovarajuću stručnu spremu, odnosno relevantno znanje i iskustvo u području osposobljavanja	Prihvaća se Točka b) stavka 2. članka 41. mijenja se i glasi: <i>teorijsko znanje potrebno za provođenje osposobljavanja</i>
35.		55./5./b)	Prijedlog: rok od 6 mjeseci zamijeniti rokom od 12 mjeseci.	U istom članku pod stavkom (3) navedena je valjanost potvrde o završenom osposobljavanju od 12 mjeseci. Samim tim rok od 6 mjeseci za letenje je neprihvatljiv. Moguće je da će doći do situacije kad će pilot pristupiti provjeri nakon 11 mjeseci od izdavanja potvrde, a to bi značilo da nije letio zadnjih 5 mjeseci, jer mu to Pravilnik zabranjuje. Time dolazimo do činjenice da pilot nije spreman za ispit jer nije obnavljao vještinu letenja zadnjih 5 mjeseci.	Prihvaća se Točka b) stavka 5. članka 55. mijenja se i glasi: <i>ne duže od 12 mjeseci od datuma završetka osposobljavanja</i>