



Croatian Civil Aviation Agency

# INFOLIST

**PADOBRANSTVO – PARACHUTING**



## Autori

Goran Ratkajec

Igor Bugarinovski

## Glavni urednik

Igor Bugarinovski

## Fotografije

Arhiva Aerokluba Cumulus

Arhiva Aerokluba Split

## Za Hrvatsku agenciju za civilno zrakoplovstvo

AEROSVIJET,

hrvatska zrakoplovna revija

Desprimska ul., I. odv. 18

10257 Brezovica, Hrvatska

Poštovani čitatelji,

namjena je Infolista Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo pružiti osnovne informacije o padobranstvu i početnicima i iskusnim padobranima. Glavni je cilj na jednostavan i prihvatljiv način dati osnovne informacije, objasniti važnost propisa, povećati razinu svijesti o tome te tako pridonijeti razvoju padobranskog sporta.

U Infolistu također možete naći osnovne podatke vezane uz odabir organizacije za osposobljavanje, zatim podatke o osposobljavanju, ispitima, dozvolama, uporabi i održavanju opreme koju ćete nabaviti, o pravilima, praktičnim i zakonskim ograničenjima pri skakanju te drugim pojednostima potrebnima za sigurno bavljenje padobranstvom.

Infolist je zamišljen kao dodatak službenim pravilnicima i dokumentima koje izdaje Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo, dakle služi kao informativni materijal. U slučaju nejasnoća ili različitog tumačenja vrijede navodi iz službenih dokumenata Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.

# Sadržaj

|                                                                                         |          |                                                                                         |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Način života</b> . . . . .                                                           | <b>4</b> | Discipline grupnog letenja padobranima – Grupni likovi (Canopy Formations) . . . . .    | <b>13</b> |
| <b>Povijest i razvoj</b> . . . . .                                                      | <b>5</b> | Discipline grupnog letenja padobranima – Grupno letenje (Canopy Piloting) . . . . .     | <b>14</b> |
| Padobran Leonarda da Vincija . . . . .                                                  | 5        | Disciplina vještog slijetanja brzim padobranima (Swoop Canopy Piloting) . . . . .       | 14        |
| Faust Vrančić . . . . .                                                                 | 6        | Snimateljski skokovi (Skydiving video jumps) . . . . .                                  | 15        |
| Za spašavanje . . . . .                                                                 | 6        | Tandemski skokovi (Tandem jumps) . . . . .                                              | 15        |
| Prva dama padobranstva . . . . .                                                        | 8        | Akcijski skokovi (Demo jumps) . . . . .                                                 | 15        |
| Otvaranje u slobodnom padu . . . . .                                                    | 8        | Skokovi s čvrstih objekata – BASE skokovi (Buildings – Antena – Span – Earth) . . . . . | 16        |
| <b>Sportsko padobranstvo</b> . . . . .                                                  | <b>9</b> | <b>Oprema</b> . . . . .                                                                 | <b>16</b> |
| Skokovi obuke – klasična obuka – “na gurtu” (Static line) . . . . .                     | 10       | Odabir opreme . . . . .                                                                 | 16        |
| Skokovi obuke – napredna obuka slobodnog pada (AFF – Accelerated Free Fall) . . . . .   | 10       | Opterećenje krila . . . . .                                                             | 17        |
| Klasična disciplina – Skok na cilj (Accuracy) . . . . .                                 | 10       | Tehničke osobine padobrana . . . . .                                                    | 17        |
| Klasična disciplina – Figure (Style) . . . . .                                          | 11       | Materijal . . . . .                                                                     | 18        |
| Disciplina slobodnog pada – Grupni likovi (Formation Skydiving/Relative Work) . . . . . | 11       | Elipsoidi . . . . .                                                                     | 18        |
| Disciplina slobodnog pada – Slobodni stil (Artistic Skydiving/Free Style) . . . . .     | 12       | Rezervni padobran . . . . .                                                             | 18        |
| Disciplina slobodnog pada – Slobodno letenje (Artistic Skydiving/Free Flying) . . . . . | 12       | Uporaba i održavanje padobrana . . . . .                                                | 18        |
| Disciplina slobodnog pada – Zračno surfanje (Sky Surf) . . . . .                        | 12       | Pakiranje padobrana . . . . .                                                           | 19        |
| Disciplina slobodnog pada – Letenje u odijelima s krilima (Wingsuit Flying) . . . . .   | 12       | Tehnički pregled . . . . .                                                              | 19        |
|                                                                                         |          | Potvrda o ispravnosti . . . . .                                                         | 19        |
|                                                                                         |          | Održavanje . . . . .                                                                    | 19        |



|                                                                              |           |                                                                                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Zakonodavstvo. . . . .</b>                                                | <b>20</b> | Teorijski dio ispita. . . . .                                                                                                    | 28 |
| Nadležna tijela i propisi. . . . .                                           | 20        | Praktični dio ispita . . . . .                                                                                                   | 28 |
| Pravilnik o padobranstvu. . . . .                                            | 20        | Zahtjev za izdavanje dozvole ili odgovarajućeg ovlaštenja . . . . .                                                              | 28 |
| Hrvatska kontrola zračne plovidbe. . . . .                                   | 20        | Ostvarenje povlastica . . . . .                                                                                                  | 28 |
| Organizacija zračnog prostora. . . . .                                       | 20        | Proširenje povlastice na druge kategorije. . . . .                                                                               | 29 |
| Posebno korištenje kontroliranog zračnog prostora. . . . .                   | 22        | Održavanje valjanosti dozvole . . . . .                                                                                          | 30 |
| Zrakoplovno informiranje . . . . .                                           | 22        | Stjecanje i produljenje valjanosti ovlaštenja . . . . .                                                                          | 30 |
| Izvođenje skokova . . . . .                                                  | 22        | Ovlaštenje tandem-pilot . . . . .                                                                                                | 30 |
| Padobranski križ . . . . .                                                   | 23        | Ovlaštenje nastavnik padobranstva . . . . .                                                                                      | 31 |
| Vlastita odgovornost. . . . .                                                | 23        | Ovlaštenje nastavnik tandem-pilota . . . . .                                                                                     | 31 |
| Visine aktiviranja padobrana i izvođenja skoka . . . . .                     | 23        | Ovlaštenje pomoćni ili glavni AFF nastavnik . . . . .                                                                            | 32 |
| Skokovi na vodu. . . . .                                                     | 24        | Ovlaštenje paker padobrana . . . . .                                                                                             | 32 |
| Noćni skokovi . . . . .                                                      | 24        | Ovlaštenje stariji paker padobrana. . . . .                                                                                      | 32 |
| Tandemski skokovi. . . . .                                                   | 24        | Obaveza nošenja i davanja na uvid dokumenata. . . . .                                                                            | 33 |
| Meteorološki uvjeti za izvođenje skokova padobranom . . . . .                | 24        | Knjižica padobranskih skokova . . . . .                                                                                          | 33 |
| Organizacija izvođenja padobranskih skokova . . . . .                        | 25        | Priznavanje inozemnih dozvola i pripadajućih ovlaštenja . . . . .                                                                | 33 |
| Ponašanje padobranaca u zrakoplovu . . . . .                                 | 25        | Priznavanje padobranskih zvanja ostvarenih u Oružanim snagama RH i/ili u ministarstvu mjerodavnom za unutarnje poslove . . . . . | 33 |
| <b>Osposobljavanje. . . . .</b>                                              | <b>26</b> | Liječnički pregled. . . . .                                                                                                      | 33 |
| Učenik padobranac . . . . .                                                  | 26        | Obavljanje liječničkih pregleda . . . . .                                                                                        | 35 |
| Ispit za stjecanje dozvole padobranca ili odgovarajućeg ovlaštenja . . . . . | 28        | Obnavljanje liječničke svjedodžbe . . . . .                                                                                      | 35 |



## Način života

Odvažite li se na svoj prvi skok padobranom, ubrzo ćete ili postati ovisni o padobranstvu ili ga odbaciti i nikad mu se više ne vratiti. Novootkrivena strast vjerojatno će vam oblikovati život.

Prvi skok često prođe bez nekog straha, i tek kad vidite iz prve ruke što vas čeka, sretni ste što imate komotnu trenirku koja vijori pod naletom struje zraka pa možda nitko neće primijetiti da vam koljena klecaju dok stojite na vratima aviona i čekate zeleno svjetlo za izlaz. Bez pogreške čujete otkucaje vlastita srca koje se donekle smiruje tek nakon što shvatite da se padobran propisno otvorio.

Slijedi vožnja prema Zemlji, idila koju može remetiti paranoja i pitanje: "Što ako skliznem iz sustava?". Ništa strašno, potrebno je vrijeme da steknete povjerenje u opremu.

Na nekih 50 do 100 metara visine srce ponovno ubacuje u petu brzinu potaknuto time što vam je napokon došlo u glavu da sad treba i sletjeti.

Nakon manjeg broja uredno izvedenih skokova događa se da svijest o sigurnosti ishlapi te počinjete razvijati popis loših navika.



Skaćete li u sandalama bez visinomjera ili kacige, nenasparani nakon ludog izlaska, kopirate li padobranace s više tisuća skokova ili otvarate prenisko, ni po čemu se ne razlikujete od mnogih kolega.

No, ubrzo ćete provoditi vrijeme na Zemlji proučavajući tehniku, terene, opremu, cijene... Ili u razgovoru s iskusnijima o nečemu što vam stvara problem, odnosno – započet ćete padobranski način života. Neprocjenjivo!!

Savjetnik za mlade padobrance; Aerosvijet, Mladen Čirjak



## Povijest i razvoj

Padobran je naprava bez motornog pogona, uglavnom izrađena od tkanine koja se koristi za usporavanje slobodnog pada ili prebrze vožnje. Mnogi smatraju da je izumitelj padobrana Leonardo da Vinci. No postoje brojni dokazi o skicama sličnih naprava i pokušajima pojedinaca da se, i prije pojave Leonardovih crteža, koristeći naprave nalik na padobran, sigurno spuste s visine.

Prije nego što se počeo primjenjivati u praksi, padobran je mnogostruko poboljšavan. Pojavom balona na vrući zrak u 18. stoljeću te na plinove lakše od zraka razvoj padobrana je ubrzan. U početku, padobran se uglavnom koristio kao sredstvo za spašavanje i spuštanje tereta, tako da su i prije pojave zrakoplova riješeni gotovo svi problemi za njegovu masovnu uporabu. U 20. stoljeću tijekom Prvoga svjetskog rata počeo se masovno primjenjivati za spašavanje pilota.

Padobran je našao široku primjenu u spašavanju života, spuštanju tereta na zemlju ili na površinu drugih planeta, u sportu ili hobiju.



U zabilješkama Leonardo da Vinci naglašavao je da s platnom oblika piramide, čija je baza oko 7 četvornih metara i jednako tolikom dubinom, ako se drži čvrsto otvorenim, svatko može skočiti bez obzira na visinu i to bez ikakva rizika

### Padobran Leonarda da Vincija

Da Vincijev originalan opis padobrana nalazi se u izloženim djelima međunarodne izložbe "Codex Atlanticus", folio 1058., a originalna skica može se naći u njegovu djelu "Il Codice Atlantico".

Folio sadržava crteže nastale između 1483. i 1486. godine, vezane uz mehaničko proučavanje leta. Na gornjem dijelu folia prvi je put spomenuto načelo aerodinamičnog reciprociteta zajedno s projektom o tome kako napraviti padobran. Tu je i sljedeći citat: "Ako je čovjek opremljen platnom – platnom u tvornici obrađenim tako da se popune sve rupice u njemu – s duljinom od 12 jardi na svakoj strani i visine 12 jardi, može skočiti s bilo koje visine bez opasnosti da će ozlijediti svoje tijelo." Kako je duljina firentinske 'braccio'

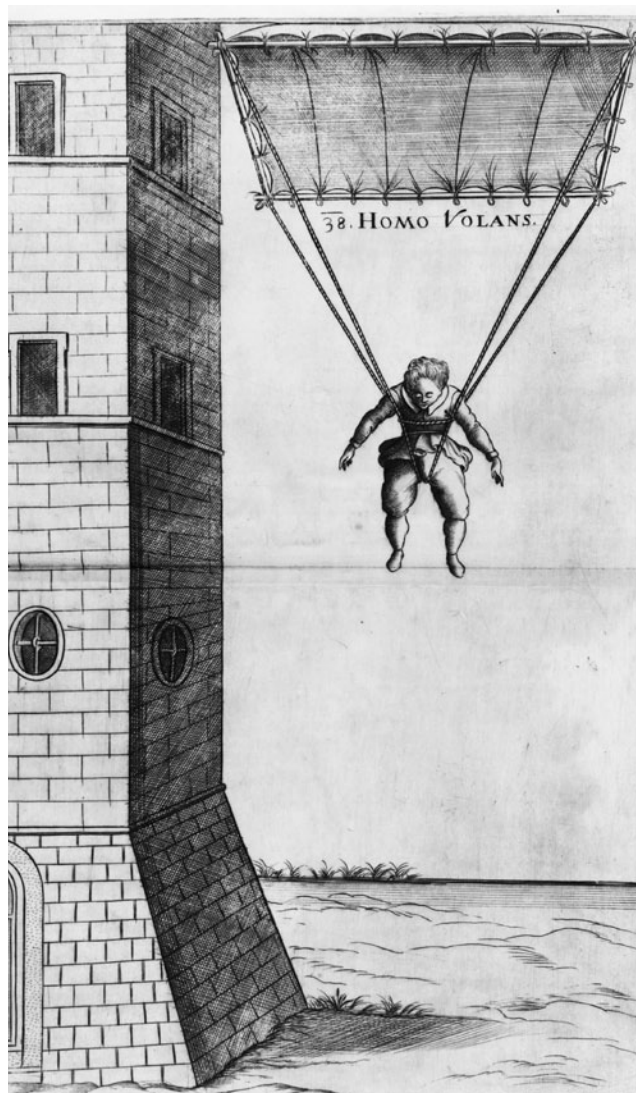


(jard) bila oko 60 cm, Leonardov padobran može se usporediti s kvadratičnom piramidom baze od otprilike 7,20 metara i jednake visine (7,20 m).

Nikada nije dokazano je li Leonardo svoj padobran i iskušao, no britanski padobranac Adrian Nicholas uspio je dokazati u ljeto 2000. da je Leonardov padobran mogao funkcionirati. Nicholas i njegova prijateljica izradili su piramidalni padobran s materijalima i alatima koji su bili dostupni u Italiji u 15. stoljeću. Završeni padobran bio je podignut balonom na 3.000 metara te pušten zajedno s Nicholasom. Cijeli je let prošao bez problema.

## Faust Vrančić

Mnogi drugi izumitelji nadogradili su ideju o usporavanju slobodnog pada. Faust Vrančić u Veneciji 1615. godine završava svoje najpoznatije tehničko djelo *Machinae novae* (Novi strojevi). U njemu je prikazao skicu padobrana i opisao njegova načela. Padobran je prikazan na skici pod rednim brojem 37, s potpisom *Homo Volans* (Leteći čovjek). U popratnom objašnjenju Vrančić kaže: "Moj izum služi da bi čovjek mogao skočiti s nekog visokog mjesta i pritom se ne ozlijediti. Sastoji se od četiri letve između kojih je razapeto platno i na četiri kraja visi uže. Čovjek se priveže na četiri kraja jedra (padobrana) pa se može bez opasnosti s tornja ili kojega drugog mjesta sigurno spustiti. Ako je zrak miran, stvorit će se vjetar zbog težine čovjeka koji pada, a platno će ga zadržati u padu, da ne padne naglo, nego da se pomalo spušta na zemlju. Pritom treba paziti da porastu čovjekove težine odgovara i povećanje površine platna." Vrančić je poslije napravio padobran kojim je izvodio pokuse. U svojoj poodmakloj dobi uspješno je skočio padobranom s tornja u Veneciji. O tome je zapisano: "Gomila svijeta je sa strahom promatrala neobične pripreme za skok. Vrančić je pričvrstio kružne veze padobrana sebi o pojas i hrabro skočio. Skok je izvanredno uspio, a padobranac se bez ozljeda spustio na zemlju." Tim je riječima o Vrančićevu skoku svjedočio 1648. godine u svojoj knjizi ugledni znanstvenik i povjesničar dr. Charles J. Wilkins (1614.-1672.), engleski biskup i tajnik svjetski poznatoga londonskoga Kraljevskog društva za promicanje znanosti, Royal Society.

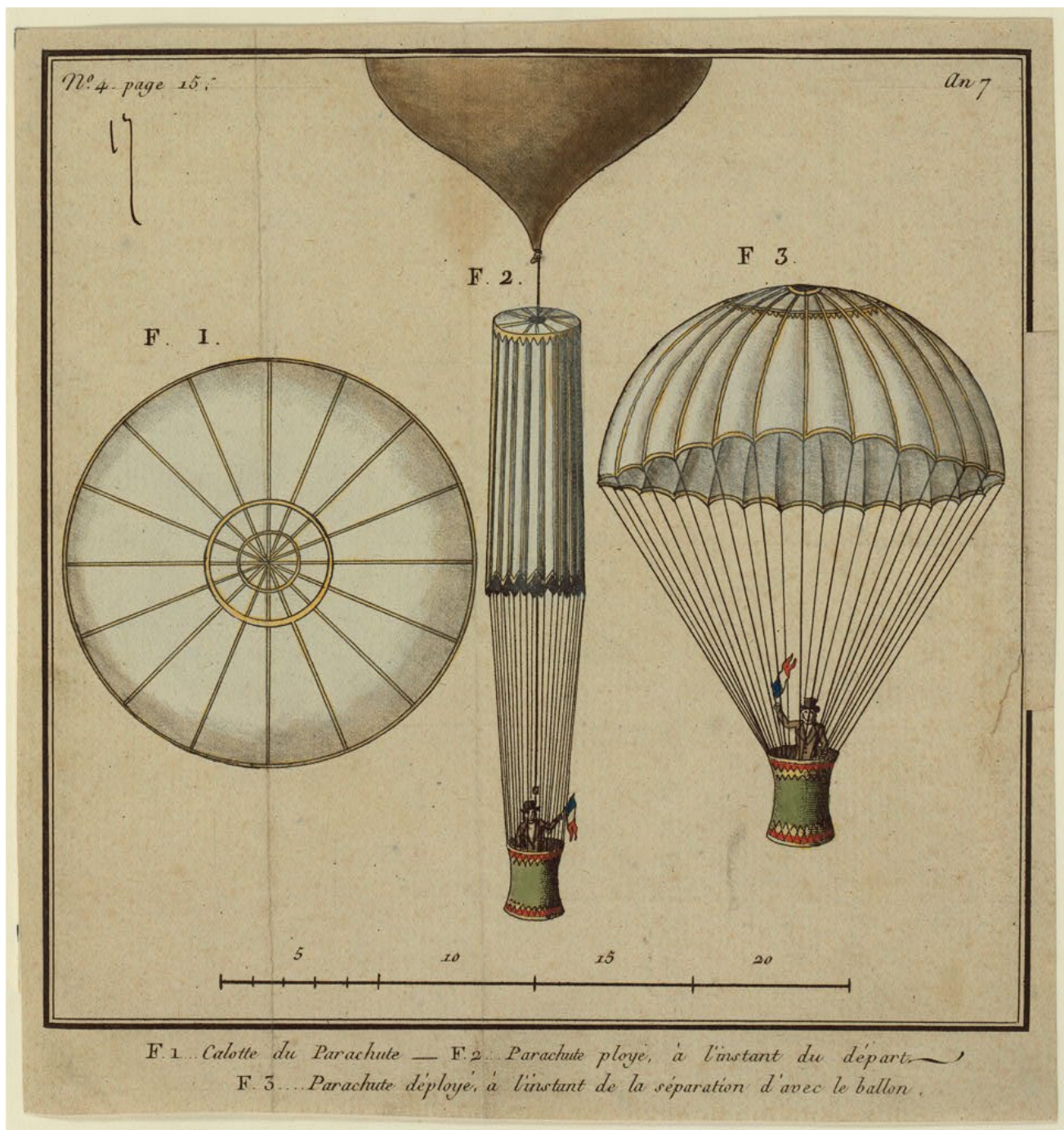


Vrančićev skok opisao je 1648. godine u svojoj knjizi ugledni znanstvenik i povjesničar dr. Charles J. Wilkins (1614.-1672.), engleski biskup i tajnik svjetski poznatoga londonskoga Kraljevskog društva za promicanje znanosti, Royal Society

## Za spašavanje

Nakon Leonarda i Fausta nekoliko je zabilježenih skokova s kula, tornjeva i krovova prethodilo skoku iz balona (Laven Savojski 1628., Montgolfier 1777.).

Prvi "padobranac" na svijetu bio je Francuz Andre-Jacques Garnerin koji je 22. listopada 1797. godine skokom sa 700 m visine zauzeo svoje mjesto u povijesti. Tijekom skoka Garnerin je iskusio ljuljanje zbog nestabilnosti kupole. Nedostatak je ubrzo otklonjen ugradnjom otvora na vrhu kupole 1804. godine, što je Francuz Bourget prvi i iskušao.



Padobran Andre-Jacquesa Garnerina

Francuz Charles Guille izveo je 2. kolovoza 1819. u New Yorku prvi skok na američkom tlu. Tridesetih godina 19. stoljeća mnogi su eksperimentirali razvijajući različiti dizajn padobrana.

Idućih godina, sve do kraja 19. stoljeća, padobranstvo se svodilo na cirkuske točke skokova iz balona koje je publika

dolazila vidjeti zbog spektakularnosti i opasnosti koje su pratile rano padobranstvo.

Pojavom prvih aviona u 20. stoljeću javlja se potreba za razvojem sigurnog sustava spašavanja. Naime, prvi avioni bili su nesigurni a piloti neiskusni, tako da se broj nesreća stalno povećavao.



## Prva dama padobranstva



Tiny Broadwick je do 1922. godine izvela više od 1.100 skokova

U to vrijeme ubrzano se radilo na konstrukciji što sigurnijeg padobrana. Istaknimo Charlesa Broadwicka koji je konstruirao padobran na prisilno spuštanje i prodao ga američkoj vojsci. Dokazujući sigurnost očeve konstrukcije, demonstracijske skokove izvodila je njegova kći Tiny. Ona je do 1922. godine izvela više od 1.100 skokova, što joj je u povijesti padobranstva osiguralo mjesto “prve dame padobranstva” uz legendarnu Kate Paulus koja je počela skakati još 1900. godine.

Međutim, u Prvom svjetskom ratu poginulo je više od 250 pilota jer tadašnji padobrani nisu bili konstrukcijski dorasli avionskoj uporabi. Na sreću, za uporabu pri letu balonom bili su izvrsni. Zahvaljujući njima preživjelo je otprilike 800 ljudi kada su njihovi barožni baloni punjeni vodikom bili pogođeni i kao baklje padali ne ostavljajući mnogo šanse za preživljavanje.

Značajka svih dotadašnjih padobrana jest da su im kupole na različite načine bile spojene s letjelicom i pilot bi pri skoku svojom težinom povukao kupolu koja bi se zatim otvorila i napunila. To je u svakom slučaju bilo nepraktično pa i opasno tijekom leta avionom. Dijelovi oštećenog zrakoplova oštetili bi i kupolu te bi padobran bio neuporabljiv. Znači, trebalo je izumiti konstrukciju koja bi omogućavala odvajanje od oštećene letjelice i otvaranje u slobodnom padu kada pilot to želi.

## Otvaranje u slobodnom padu

Uz druge izumitelje koji su imali određene ideje, prvu praktičnu uporabivu konstrukciju izveo je Amerikanac Leslie L. Irvin u suradnji sa Jamesom Floydom Smithom. Njegova konstrukcija imala je sve osnovne dijelove koje imaju i današnji padobrani: padobrančić, kupolu, konopce, sustav veza i sustav za ručno otvaranje. 28. travnja 1919. izveo je prvi u povijesti skok sa slobodnim padom. Skok je izveden s visine od 450 metara sa slobodnim padom do 150 metara. Nakon te demonstracije Irvin je dobio narudžbu od američke vojske te osnovao tvornicu padobrana “Irving”. Proizveo je većinu padobrana kojima su se služili saveznici u Drugome svjetskom ratu.

Nakon rata padobranstvo se sve ubrzano razvija, pogotovo u svrhu vraćanja svemirskih kapsula na Zemlju (projekti “Gemini” i “Apollo” te “Sojuz” i “Saljut”). U sklopu tih programa postignuti su i neki rekordi. 28. srpnja 1960. kap. Joseph Kittinger unutar projekta “Excelsior” skočio je s visine od 30.800 metara pri čemu je u slobodnom padu koji je trajao oko 4,5 min postigao u gornjim slojevima atmosfere brzinu veću od 900 km/h.



Padobrani iz projekta “Apollo” namijenjeni vraćanju svemirskih kapsula na Zemlju



## Sportsko padobranstvo

Padobranstvo se nakon Drugoga svjetskog rata počelo razvijati u jednom sasvim drugom smjeru, sportskom. Prva sportska disciplina bila je skakanje na cilj pa je tako i prvo Svjetsko padobransko prvenstvo održano na Bledu u Sloveniji 1951. godine bilo u toj disciplini. Uz tu, sve je zanimljivija postajala i u početku tabu disciplina, slobodni pad. Moderno padobranstvo danas se dijeli na: klasiku, cilj i samostalne figure; zatim na grupne formacije pa "vertikalne" grupne formacije: free fly, free style, sky surf; canopy formacije i discipline canopy piloting, koje su izrazito atraktivne jer padobranici s jako malim kupolama velikim brzinama izvode slijetanja iznad prilagođenih bazena. Canopy piloting ima tri poddiscipline; speed, accuracy i distance.

Danas se pri konstruiranju padobrana koriste visoka tehnologija i materijali. Zahvaljujući golemu napretku u aerodinamici, današnji padobrani postali su leteće naprave neslućenih mogućnosti, a skakanje na cilj gotovo je izgubilo smisao zbog izvanrednih značajki padobrana jer odstupanja od cilja čiji je promjer samo 2 centimetra mjere se elektroničkim napravama i to samo do 15 centimetara udaljenosti.

### Padobranske discipline i vrste skokova

- Skokovi obuke – klasična obuka – "na gurtnu" – (Static line)
- Skokovi obuke – napredna obuka slobodnog pada – (AFF – Accelerated Free Fall)
- Klasična disciplina – Skok na cilj (Accuracy)
- Klasična disciplina – Figure (Style)
- Disciplina slobodnog pada – Grupni likovi (Formation Skydiving/ Relative Work)
- Disciplina slobodnog pada – Slobodni stil (Artistic Skydiving/Free Style)
- Disciplina slobodnog pada – Slobodno letenje (Artistic Skydiving/ Free Flying)
- Disciplina slobodnog pada – Zračno surfanje (Sky Surf)
- Disciplina slobodnog pada – Letenje u odijelima s krilima (Wingsuit Flying)
- Discipline grupnog letenja padobranima – Grupni likovi (Canopy Formations)
- Discipline grupnog letenja padobranima – Grupno letenje (Canopy Piloting)
- Disciplina vještog slijetanja brzim padobranima – (Swoop Canopy Piloting)
- Snimateljski skokovi – (Skydiving video jumps)
- Tandemski skokovi – (Tandem jumps)
- Akcijski skokovi – (Demo jumps)
- Skokovi s čvrstih objekata – BASE skokovi – (Buildings – Antena – Span – Earth)
- Kombinacijska disciplina skijanja i padobranstva – Para Ski





Skokovi “na gurtu” izvode se s visine od 700 do 1.200 metara, a vojni desanti i sa samo 150 metara, pri čemu se koriste okrugle kupole

## Skokovi obuke – klasična obuka – “na gurtu” (Static line)

Klasična padobranska obuka provodi se školskim padobranima opremljenima sustavom za prisilno otvaranje s vezom, “gurtinom” koja se zakači u zrakoplovu, a koja tijekom skoka aktivira otvaranje glavnog padobrana.

Klasični model obuke obuhvaća predavanja, praktičnu pripremu na zemlji te od 7 do 10 skokova “na prisilno”. Na to se kasnije nadovezuju skokovi “na slobodno” – dakle skokovi u kojima padobranci početnici samostalno otvaraju padobrane. U klasičnom sustavu osposobljavanja koriste se sigurnosni automati.

## Skokovi obuke – napredna obuka slobodnog pada (AFF – Accelerated Free Fall)

Napredna obuka slobodnog pada (AFF) izvodi se prema posebnim programima obuke na visinama od 3.000 do 4.000 metara. Program obuhvaća od 7 do 15 skokova s dva odnosno jednim instruktorom.



<http://www.youtube.com/watch?v=feyL040lzE4>

## Klasična disciplina – Skok na cilj (Accuracy)

Skokovi na cilj najstarija su sportska padobranska disciplina. Još od izvođenja prvih skokova težilo se spustiti što bliže željenom cilju. Kod okruglih i neupravljivih padobrana vještina je bila u tome da se što bolje izvede nalet zrakoplova. Čim su se vještina i mjerljivi ishodi – odnosno rezultati doveli u pitanje, pojavio se natjecateljski duh. Tako se rodila disciplina padobranskog skoka na cilj. U počecima skakalo se okruglim padobranima i rezultati su bili šaroliki, no razvojem i uporabom padobranskih krila skokovi na cilj dobili su drugu dimenziju, sloboda kretanja znatno je povećana, a u relativno kratkom razdoblju padobranska “nula” smanjena je s 10 cm promjera na 5 cm, nedugo zatim na 3 cm, da bi u današnje



Skok na cilj (Accuracy) je najstarija padobranska disciplina



vrijeme iznosila samo dva centimetra. Naravno, može se očekivati da će se nakon nekoliko godina i taj promjer prepoloviti. Razlog – vještine padobranaca drastično se povećavaju; nerijetko natjecanja imaju nekoliko krugova pripetavanja jer vodeći imaju u 10 skokova – nulu! Inače bodovno područje oko nule danas iznosi 15 cm, a slijetanje na bilo koju udaljenost veću od 15 cm od nule boduje se kao 16 centimetara.

Cilj, popularno zvan “palačinka”, gađa se nogom, a radi bolje preciznosti padobraneci izrađuju tenisice sa zašiljenom petom koja im pruža znatno bolju preciznost pri gađanju žute točke – nule.

Ova disciplina na neki je način temeljna padobranska disciplina jer odlika svakog padobranca mora biti da može sletjeti točno tamo gdje želi. Usto, ova disciplina u natjecateljskom smislu traži savršenu mirnoću, staloženost i hladnokrvnost i to tijekom višednevnog natjecanja. Ovo je disciplina “glave” i njome se često bavi starija populacija. U ovoj disciplini hrvatski padobraneci dosegli su “vrh svijeta”!

## Klasična disciplina – Figure (Style)

Padobranska disciplina figure (Style) nastala je na temu ocjenjivanja vještine u slobodnom padu. Obilježja ove discipline posve su suprotna od prve klasične discipline – skokova na cilj jer figure traže brzinu i dinamiku. Klasičnim disciplinama cilja i figura zajednička je samo točnost.

Naime, figure se skaču s visine od 2.200 metara. Odvoj se radi u smjeru leta zrakoplova, a let padobranca snima kamera sa zemlje koja je postavljena na jasno označenom terenu. Padobranac u prvim sekundama skoka zaustavlja horizontalnu komponentu brzine koju ima od letjelice te se okreće u položaj na glavu, pri čemu hvata maksimalnu brzinu. Nakon 13-15 sekundi najvještiji padobraneci u posebnim, glatkim odijelima postižu brzinu veću od 400 km/h te se prebacuju u položaj “grupirovke” – to je položaj sličan čučnju pri čemu se mogu raditi puno brži okreti, što je zapravo i cilj ove discipline.

Zaokreti koji se izvode strogo su propisani, moraju se izvesti što preciznije i brže.

Zbog subjektivnosti sudaca kad je riječ o određenim elementima ili kaznama, ovu disciplinu ocjenjuje po 5 sudaca, pri čemu se onaj najbolji i najlošiji brišu, a ocjene preostale trojice preračunavaju se u srednju vrijednost.

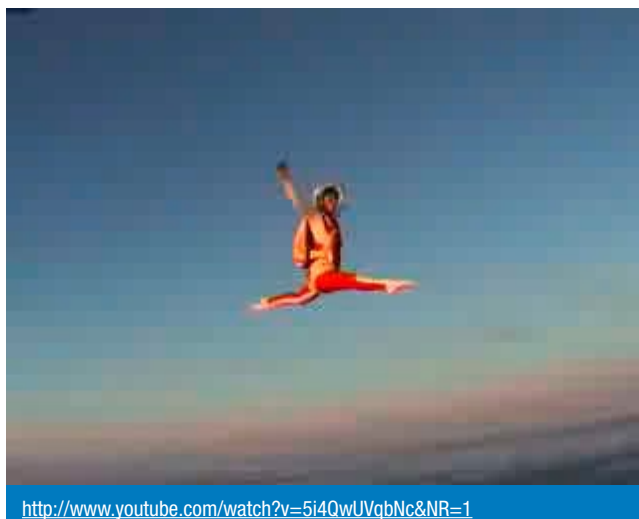
## Disciplina slobodnog pada – Grupni likovi (Formation Skydiving/Relative Work)

Disciplina grupnih likova u slobodnom padu nastala je razvojem padobranstva i to nakon što su se prva dva padobranca uspjela uhvatiti u slobodnom padu. Razvoj je uslijedio hvatanjem sve većeg broja padobranaca, a u principu se zbog kapaciteta manjih zrakoplova isprofilirala disciplina četvorki (4-way). Nakon što su se padobraneci sve brže i brže uspijevali uloviti u grupe krenulo se u sustav izmjenjivanja zadanih likova. S obzirom na to da svaki padobranac može sa svakom rukom napraviti po jedan hvat te da ga drugi padobranac može uhvatiti za podlakticu, nadlakticu, nogu s vanjske ili nogu s unutarnje strane, te s obzirom na to da četiri padobranca imaju mogućnost izmodelirati različite međusobne hvatove, a k tome mogu izvoditi i različite sljedove tih likova, mogućnosti i opcije su bile neizmjerne. Već dugo godina ova disciplina funkcionira tako što Međunarodna zrakoplovna organizacija (FAI) donosi setove likova za kalendarSKU godinu – na službenim natjecanjima mogu se birati likovi samo iz odobrenih setova.



<http://www.youtube.com/watch?v=VKifZ4lpQRU>

## Disciplina slobodnog pada – Slobodni stil (Artistic Skydiving/Free Style)



Disciplina slobodni stil (Free Style) ubraja se u modernu padobransku disciplinu nastalu iz klasičnih figura. Naime, padobrancu je dana sloboda da izvodi niz akrobatskih elemenata u slobodnom padu pri čemu padobranac snimatelj prati natjecatelja i također svojim letenjem utječe na vizualni dojam slobodnog stila u slobodnom padu. U ovoj disciplini sudjeluju po jedan natjecatelj i po jedan snimatelj pa je možda malo manje atraktivna od vrlo slične discipline FreeFlying.

## Disciplina slobodnog pada – Slobodno letenje (Artistic Skydiving/Free Flying)



Slobodno letenje (Free Flying) ubraja se u modernu i danas vrlo popularnu padobransku disciplinu. Natjecateljska disciplina propisuje izvođenje niza elemenata i likova u slobodnom padu, u čemu sudjeluju dva padobranca, a treći je zadužen za snimanje skoka.

## Disciplina slobodnog pada – Zračno surfanje (Sky Surf)

Zračno surfanje ili Sky Surf prvi je izveo Patrick de Gayerdon. Ova natjecateljska disciplina propisuje niz elemenata koje je potrebno izvesti, a suci ocjenjuju i osnovne elemente i umjetnički dojam snimke – tako da su za kvalitetan rezultat potrebne izvrsna usklađenost i vještina i skysurfera i njegova zračnog snimatelja.



## Disciplina slobodnog pada – Letenje u odijelima s krilima (Wingsuit Flying)

Ideju o usporenom i kontroliranom slobodnom padu pomoću krilaca – odnosno o čovjeku ptici (Birdman) – prvi je pokušao realizirati Francuz Leo Valentin. Njegovi su projekti na žalost tragično završili 1956. godine. Poginuo je zbog raspadanja jednog svog krila, odnosno nemogućnosti da otvori padobran.





Za razvoj "Wingsuit-a" zaslužan je poznati svjetski padobranac Hrvat Robert Pečnik koji je ujedno pokrenuo komercijalnu proizvodnju wings odijela

Nakon toga ideja o čovjeku ptici (Birdman) mirovala je sve do sredine 90-ih prošlog stoljeća kada je Francuz Patrick de Gayardon razradio svoje letačko odijelo. Njegovi projekti bili su vrlo važni za razvoj discipline, a kao iznimno postignuće upamćen je skok iz aviona s povratkom u avion u letu i to upravo pomoću odijela za letenje. Na žalost, i Gayardon je poginuo tijekom iskušavanja modifikacija na svojem letačkom odijelu 1998. na Havajima.

Za razvoj Valentinovih i Gayardonovih ideja zaslužan je poznati svjetski padobranac Hrvat Robert Pečnik koji je pokrenuo komercijalnu proizvodnju wings odijela najprije kroz brand "Birdman", a zatim i ime "Phoenix Fly". Naime, Robert



<http://www.youtube.com/watch?v=xlfpAYEF08&feature=fvvr>

je razvijao i razvija nove vrste i modele letačkih odijela i prilagođava ih zahtjevima korisnika. Ove tehnike letenja otvaraju prostor novim disciplinama, a to su formacijska letenja u letačkim odijelima.

## Discipline grupnog letenja padobranima – Grupni likovi (Canopy Formations)

Grupni likovi (Canopy Formations) padobranske su discipline u kojima padobranici imaju zadatak s otvorenim padobranima izvoditi likove, izmjene likova ili raditi velike grupne formacije. Postoji više disciplina, a osnovne su četveročlane formacije s izmjenama, četveročlane rotacije i osmeročlane brze formacije. U natjecateljskoj disciplini rotacije grupa od četiri padobranca naizmjenično se međusobno prebacuje, naime padobranac s vrha izlazi iz formacije i ponovno se priključuje formaciji s donje strane. Nakon odvajanja od zrakoplova vrijeme za rad je ograničeno, pri čemu suci broje izmjene i kontroliraju nije li neka izmjena bila nepravilno izvedena. U natjecateljskoj disciplini formacija padobranici moraju izvoditi likove i njihove izmjene prema zadanom programu.



Grupni likovi (Canopy Formations)



[http://www.youtube.com/watch?v=1zfMp\\_doeqg](http://www.youtube.com/watch?v=1zfMp_doeqg)

mu, također su vremenski ograničeni u radu i suci ih također ocjenjuju na temelju snimki. Disciplinu speed izvodi osam padobranaca koji imaju zadatak složiti jedan zadani lik u što kraćem roku.

### Discipline grupnog letenja padobranima – Grupno letenje (Canopy Piloting)

Grupno letenje nastalo je pak kao posljedica grupnih likova u slobodnom padu jer bi padobranici nakon “odrađenog” slobodnog pada letjeli prema željenim točkama slijetanja. Kako su često padobranici imali iste kupole, tj. kupole istih performansi, pojavila se ideja da lete u grupi i da slijeću istodobno ili koreografski korigirano.



<http://www.youtube.com/watch?v=Fggc3B5u5Ck>

### Disciplina vještog slijetanja brzim padobranima (Swoop Canopy Piloting)



Disciplina vještog slijetanja razvila se korištenjem brzih padobrana koji su omogućavali tzv. brisanac prilikom prizemljenja

Kako bi “brisanac” bio što sigurniji i realno mjerljiv, swoop skokovi izvode se iznad posebno prilagođenih bazena koji omogućavaju da nakon uspješna brisanca i ostavljanja traga po vodi, padobranac sigurno sleti na suhu zemljanu, pješčanu ili travnatu površinu.



<http://www.youtube.com/watch?v=rpZR3mYCZEA>



## Snimateljski skokovi (Skydiving video jumps)

Snimatelji i njihovi skokovi iznimno su važni jer upravo snimke omogućuju istraživanje pogrešaka i otkrivanje novih mogućnosti. Snimateljski skokovi često izgledaju monotoni i dosadni, ali oni su zapravo jako zahtjevni jer padobranac snimatelj ima zadatak pratiti natjecatelja i praktički se mora 100% posvetiti njegovu skoku, zatim mora neprimjetno letjeti oko natjecatelja i postaviti se tako da nastale snimke budu korisne i lijepe.

Ovi skokovi rizični su za snimatelja jer on na kacigi nosi različitu foto i videoopremu koja pri otvaranju padobrana svojom težinom može izazvati ozljede vratne kralježnice. Usto, za opremu mogu zapeti i dijelovi padobrana pri otvaranju i također prouzročiti ozbiljne posljedice.



Ako se profesionalna oprema za snimateljski skok koristi na pravilan način, rizik od ozljeda je znatno smanjen. Padobranci snimatelji zaslužni su za nebrojene fotografije koje su nam prenijele ugođaj iz plavih visina

## Tandemski skokovi (Tandem jumps)

Tandemski skokovi najlakši su način za ulazak u svijet padobranstva. Za njihovu realizaciju potrebna je vrlo kratka priprema te stručan i vješt tandem-instruktor koji će svojemu suputniku omogućiti užitek slobodnog pada, ugodnu vožnju pod kupolom padobrana i sigurno slijetanje na željeno mjesto. Ovo je način na koji možete bez puno napora dobiti ono najbolje i najsigurnije što padobranstvo pruža.



<http://www.youtube.com/watch?v=hFrxdF39PA&feature=fvsvr>

## Akcijski skokovi (Demo jumps)

Akcijski ili demoskokovi izvode se u svečanim prigodama, na otvorenju objekata, na manifestacijama, proslavama ili sličnim prigodama. Ovi skokovi izvode se i u svrhu promoviranja



Često se prakticira donošenje prigodnih ili simboličnih predmeta kao ili darova s neba

padobranstva jer se održavaju na lokacijama na kojima padobrance dočekuje mnoštvo ljudi.

## Skokovi s čvrstih objekata – BASE skokovi

### (Buildings – Antena – Span – Earth)

BASE padobranstvo ne ubraja se u zrakoplovnu djelatnost, zakon ga još ne prepoznaje, ali ono definitivno postaje sve prisutnije.

BASE disciplina razvila je modificirane padobrane koji imaju performanse brzog i sigurnog otvaranja te malih brzina za prizemljenje. BASE skokovi ne preporučuju se neiskusnim padobrancima. BASE je u nekim zemljama zabranjen, a u mnogima nije reguliran zakonom.



BASE je izuzetno opasna aktivnost i traži od sudionika da se potpuno posveti skoku koji izvodi jer su visine s kojih se skače jako male pa i najmanja pogreška u odvajanju ili otvaranju padobrana može biti kobna

## Oprema

### Padobran podliježe obvezi tehničkog pregleda

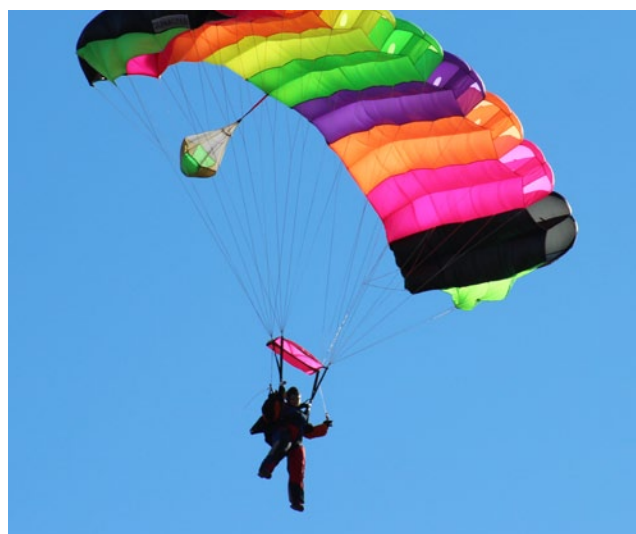
Sigurno bavljenje padobranstvom uvjetuje pravilan izbor padobrana i ostale opreme ovisno o iskustvu, vještini i težini padobranca. Najvažnija odluka bit će odabir odgovarajuće veličine i tipa glavnog, odnosno rezervnog padobrana.

### Odabir opreme

Kako biste odabrali baš ono što vam treba, vrijedi se savjetovati s instruktorom ili proizvođačem od kojega namjeravate kupiti opremu.

Osnovni čimbenici pri odabiru opreme na koje trebate obratiti pozornost su vaša težina, iskustvo i vještina, zatim nadmorska visina aerodroma na kojem najčešće skaćete te vrsta skokova koje namjeravate izvoditi.

Pri prvom skakanju s novom opremom pričekajte povoljne meteorološke uvjete, bez puno vjetera i turbulencija. Nakon nekoliko takvih skokova, kada ste stekli povjerenje i upoznali značajke opreme, odvažite se i na skok u malo manje povoljnim uvjetima.



Dobro je odabrati padobran koji će dopuštati pogreške pa ne zanemarujte upute za uporabu. Ondje ćete dobiti važne informacije o letnim značajkama i svemu ostalom bitnom za sigurno skakanje





U pravilu, svaki novi padobran je manji od predhodnog, ali zahtijeva više znanja te motoričke uvježbanosti

Prije nego što prijedete na sljedeći manji padobran, budite sigurni da ste u potpunosti svladali tehniku letenja padobranom kojim se trenutačno služite.

## Opterećenje krila

Opterećenje krila podrazumijeva ukupnu težinu kojom je opterećen padobran, uključujući i njegovu težinu, a često se izražava u četvornim stopama (p.s.f.).

p.s.f. – pound / square foot (funta / četvorna stopa)  
1 p.s.f. = 4.88 kg / m<sup>2</sup>

O tome koliko je krilo opterećeno uvelike će ovisiti letne značajke padobrana.

Ako je opterećenje preveliko, horizontalna i vertikalna brzina te vjerojatnost sloma uzgona rastu. Nadalje, preopterećeni padobran propadat će velikom brzinom pa prizemljenje može biti vrlo nezgodno.

Ako je opterećenje premalo, nastaje mala brzina, a tehnike prizemljenja mogu se pokazati nedjelotvornima. To pogotovo dolazi do izražaja pri jačem vjetru kada pri smjeru u vjetar,

zbog male brzine u odnosu na brzinu okolnog zraka u odnosu na Zemlju, gubimo horizontalnu brzinu ili čak vozimo unatrag. Nadalje, premalo opterećenje često dovodi do gašenja (kolapsa) kupole u uvjetima turbulencija.

Klase opterećenja padobrana:

**1. klasa** – Padobrani za osposobljavanje, relativno tromi. Opterećenje: 0.5 do 0.75 p.s.f.

Padobran pogodan za početnike ili one koji su zadovoljni laganom vožnjom. Turbulencije jako utječu na njih pa se ne preporučuju pri brzinama vjetra od 15 čvorova ili više.

**2. klasa** – opterećenje: 0.75 do 1 p.s.f.

Još uvijek dosta spor padobran. Primjeren za naprednijeg učenika ili nekoga tko želi kročiti sigurnijim putem. Podložan turbulencijama.

**3. klasa** – srednje opterećenje: 1 do 1.25 p.s.f.

Težite li nečemu višem, ovo je odskočna daska. Vožnja postaje zabavnija, a padobran i dalje u dovoljnoj mjeri "oprašta" pilotske pogreške pa se njime može koristiti i netko s manje iskustva. Prosječni meteorološki uvjeti ne bi trebali stvarati probleme.

**4. klasa** (High performance) – opterećenje: 1.25 do 1.65 p.s.f.

Let zahtijeva vještinu od otvaranja do prizemljenja. Pri zaokretu trebat će vam i oko 60-ak metara visine za ispravljanje, a komande su itekako osjetljive! Ne razmišljajte o ovome padobranu ako doista niste iskusni. Svaki manevar treba dobro isplanirati jer se događa u vrlo kratkom roku. Stabilan padobran, no zbog brzih reakcija opasan u turbulenciji.

**5. klasa** (Extreme) – opterećenje: 1.65 do 2 p.s.f.

**6. klasa** (Ballistic) – opterećenje: 2 do 2.4 p.s.f.

## Tehničke osobine padobrana

Kupole visoke vitkosti su one kod kojih je raspon oko 2.5 puta veći od širine. Takve kupole imaju bolji omjer horizontalnog pomaka u odnosu na gubitak visine tj. spuštajući se s iste visine možete preletjeti veći horizontalni put.

Kupole male vitkosti imaju omjer raspona i širine manji od 2.2. Često rezervni padobrani imaju ovakvu karakteristiku.

**“Performance” je horizontalni put koji padobran prijeđe u odnosu na gubitak visine. Što je ova karakteristika veća, moguće je u letu prijeći veći put**

## Materijal

“Zero-Porosity” je materijal impregniran silikonskim premazom koji tkaninu čini otpornijom na trošenje i starenje. Zahvaljujući tom premazu, tkanina je iznimno skliska. Iako ta značajka s vremenom nestaje, padobran izrađen od ovakvog materijala zadržava sposobnost nepropusnosti znatno dulje od F-111.

F-111 je tzv. rip-stop tkanina bez silikonskog premaza. S vremenom materijal postaje porozan, što se odražava na ukupne letne značajke padobrana. F-111 ima kraći vijek trajanja.

Neki se padobrani izrađuju od oba materijala, a obično to izgleda tako da je gornjaka ZP dok je donjaka F-111.

## Elipsoidi

Ovi padobrani imaju zaobljene krajeve i to tako da su krajnje bočne ćelije kraće od središnjih gledano straga prema ustima padobrana. To uvelike smanjuje inducirani, a time i ukupni otpor krila. Vitkost krila, performansa i brzina se povećavaju u odnosu na njihovu kvadratnu konkurenciju. Ovakvi padobrani brže i preciznije reagiraju na komande koje su u isto vrijeme osjetljivije, pa elipsoidne kupole traže iskusne pilote. Čak i pri opterećenjima koja nisu prevelika, svi padobrani ovog tipa nisu najsigurniji za početnike i srednje iskusne padobrance.

## Rezervni padobran

Vaša druga šansa ako nešto pođe po zlu. Moglo bi se dogoditi da vam rezerva bude i prvi izbor, primjerice ako morate napustiti zrakoplov na nekoj manjoj visini. I ovdje vrijedi pravilo: poštujte preporučene vrijednosti opterećenja.

## Uporaba i održavanje padobrana

Padobran, padobranski automat i ostala padobranska oprema rabi se sukladno napucima proizvođača te sukladno odredbama Pravilnika o padobranstvu (“Narodne novine” br. 11/12).

Padobrani predviđeni za izvođenje skokova ljudi iz zrakoplova prema namjeni dijele se na glavne padobrane, rezervne padobrane i padobrane za spašavanje.

Ako naputkom proizvođača nije drukčije određeno, nema vremenskog ograničenja za uporabu opreme, osim za glavni padobran koji se koristi za osposobljavanje učenika padobranca, glavni tandemski padobran, rezervni padobran, sustav veza koji se koristi za osposobljavanje učenika padobranca, sustav veza za tandemski padobran te padobran za spašavanje – njima je rok uporabe najviše 20 godina od datuma proizvodnje.

**Na padobranu moraju biti upisani tip, naziv proizvođača, serijski broj i datum proizvodnje, a ako se navedeni podaci ne mogu ustvrditi, padobran se smatra neispravnim.**

Svaki padobran mora imati knjižicu u koju se upisuju vrsta (glavni, rezervni, za spašavanje), tip, naziv proizvođača, serijski broj, datum proizvodnje, obavljene tehnički pregledi, datum pakiranja (za rezervne i padobrane za spašavanje), obavljene veći popravci.



Knjižicu padobrana izdaje stariji paker pri obavljanju inicijalnog pregleda



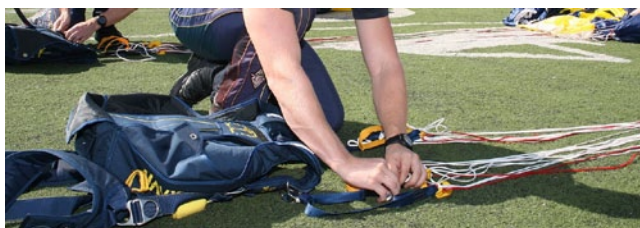
## Pakiranje padobrana

Svaki padobran mora se prepakirati barem jednom u 12 mjeseci.

Glavni padobran kojim se služi učenik padobranac smije pakirati učenik padobranac uz nadzor nastavnika padobranstva ili padobranca imatelja dozvole padobranca s povlasticom kategorije B ili višom, paker padobrana i stariji paker padobrana.

Rezervni padobran i padobran za spašavanje smiju pakirati paker ili stariji paker padobrana.

Osoba koja je pakirala rezervni padobran ili padobran za spašavanje datumom i potpisom u knjižici padobrana mora potvrditi da je pakiranje obavljeno u skladu s naputkom proizvođača.



Pakiranje glavnog padobrana smiju obavljati imatelj dozvole padobranca s povlasticom kategorije A ili višom, paker padobrana i stariji paker padobrana

## Tehnički pregled

Tehnički pregled padobrana obavlja proizvođač ili stariji paker.

Padobran se smije koristiti samo ako je tehničkim pregledom utvrđena njegova ispravnost i sposobnost za sigurno skakanje.

Inicijalni tehnički pregled obavlja se prije puštanja padobrana u uporabu u Republici Hrvatskoj, redoviti tehnički pregled padobrana obavlja se barem jednom u 12 mjeseci.

Izvanredni tehnički pregled padobrana obavlja se na zahtjev odgovorne osobe organizacije koja provodi padobranske ak-



Tehnički pregled obavlja se radi utvrđivanja ispravnosti padobrana za sigurno skakanje i može biti inicijalni, redoviti ili izvanredni

tivnosti, rukovoditelja skakanja ili na zahtjev zrakoplovne inspekcije.

Tehnički pregled padobrana obuhvaća pregled glavne kupole s konopcima, pilot-padobrančića, veze pilot-padobrančića s kupolom i kontejnera, pregled rezervne kupole s konopcima, pregled sustava veza, pregled sustava za aktiviranje glavne kupole na slobodno i prisilno djelovanje, pregled sustava za aktiviranje rezervne kupole, pregled sustava za odbacivanje glavne kupole te pregled sustava veza tandemputnika (za tandemске padobrane).

## Potvrda o ispravnosti

Nakon tehničkog pregleda proizvođač ili stariji paker izdaje potvrdu o ispravnosti padobrana. Usto, u knjižicu padobrana upisuje datum obavljanja tehničkog pregleda ovjeren potpisom i žigom osobe koja je obavila pregled. Potvrda o ispravnosti ispunjava se u dva primjerka. Jedan primjerak izdaje se vlasniku padobrana, a drugi ostaje proizvođaču ili starijem pakeru koji je obavio tehnički pregled i koji ga je dužan čuvati u svojoj arhivi najmanje dvije godine.

## Održavanje

Padobran kao i druge dijelove opreme padobranac mora održavati u skladu s naputkom za održavanje te u skladu s napomenama iz Potvrde o ispravnosti nakon obavljenoga tehničkog pregleda. Popravke ili preinake padobrana smije izvoditi samo proizvođač ili stariji paker.

# Zakonodavstvo

## Osnovni zrakoplovni zakon jest Zakon o zračnom prometu

Klub, odnosno udruga građana, osnovna je ustrojbeni jedinica u kojoj djeluju padobranici. Budući da padobranici javne potrebe ostvaruju u sustavu sporta (natjecanja) i tehničke kulture (osposobljavanje), klubovi su učlanjeni u gradske, županijske i nacionalne saveze i zajednice. Stoga se na osnovno klupsko djelovanje odnose se Zakon o udrugama ("Narodne novine" br. 88/01. i 11/02.), Zakon o športu ("Narodne novine" br. 71/06., 150/08., 124/10., 124/11. i 86/12.) te Zakon o tehničkoj kulturi ("Narodne novine" br. 76/93., 11/99. i 38/09.).

### Nadležna tijela i propisi

Padobranstvo se ubraja u zrakoplovstvo. Da bismo smjeli sudjelovati u zračnom prometu, moramo poštovati zrakoplovne zakone i propise.

Za civilno zrakoplovstvo nadležna su sljedeća tijela: Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo i Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.

Osnovni zrakoplovni zakon jest Zakon o zračnom prometu ("Narodne novine" br. 69/09., 84/11.), čije se odredbe primjenjuju na civilno zrakoplovstvo na teritoriju i u zračnom prostoru Republike Hrvatske. Njegove se odredbe primjenjuju i izvan teritorija i zračnog prostora Republike Hrvatske na zrakoplove registrirane u Republici Hrvatskoj te na sve inozemne zrakoplove koji se koriste hrvatskim zračnim prostorom.

Nadalje, važan je propis Pravilnik o letenju zrakoplova (NN br. 30/13.) kojim su utvrđeni uvjeti, način, pravila i postupci letenja zrakoplova radi sigurnosti zračnog prometa.

### Pravilnik o padobranstvu

Pravilnikom o padobranstvu ("Narodne novine", broj 11/12) propisuje se uporaba i održavanje padobrana; mjesta za izvo-

đenje skokova padobranom; izvođenje skokova padobranom; osposobljavanje, ispiti, dozvole i ovlaštenja padobranaca.

Odredbe Pravilnika o padobranstvu ne odnose se na padobrane koji nisu namijenjeni izvođenju padobranskih skokova ljudi iz zrakoplova te na padobranske skokove koji se izvode za potrebe Oružanih snaga Republike Hrvatske i ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

### Hrvatska kontrola zračne plovidbe

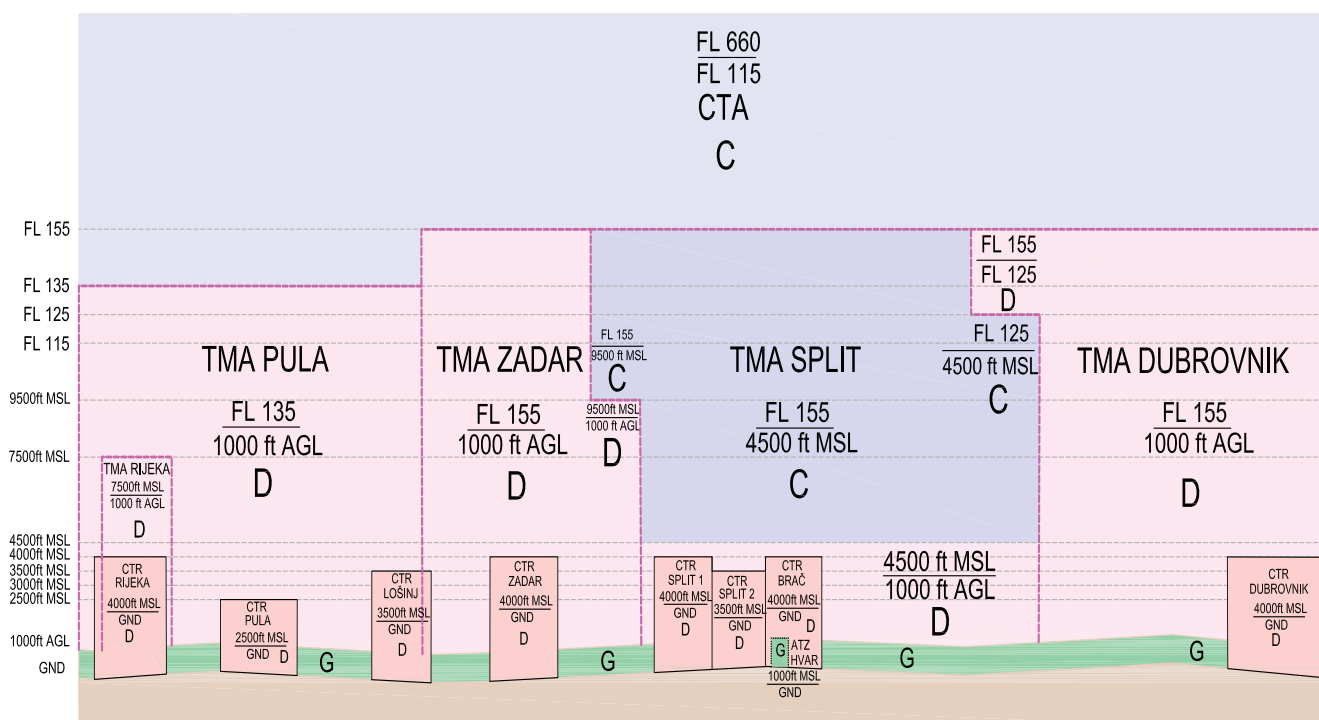
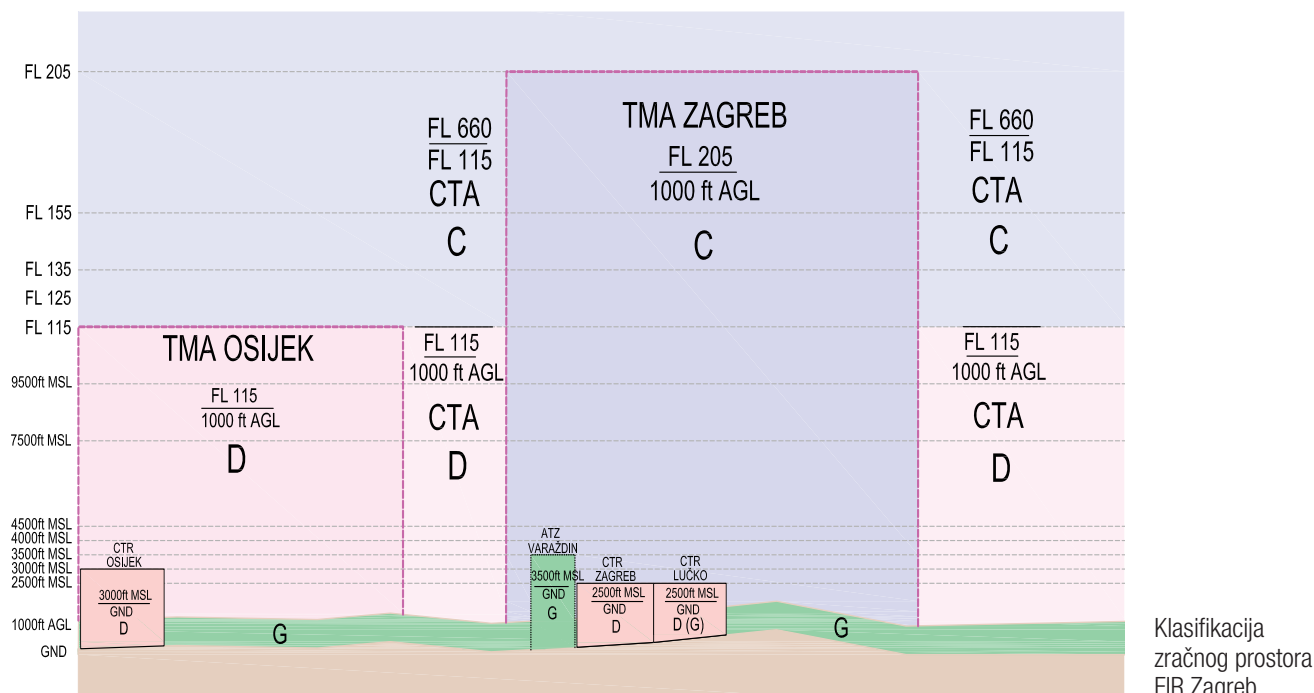
Padobranici zračni prostor dijele s drugim sportskim, vojnim i komercijalnim zrakoplovima. Da ne bi bilo kaosa, njime valja upravljati. Tim se bavi Hrvatska kontrola zračne plovidbe, društvo s ograničenom odgovornošću, jedini subjekt odgovoran za provedbu upravljanja zračnim prometom u zračnom prostoru Republike Hrvatske, a na temelju međunarodnih ugovora i u dijelu međunarodnog zračnog prostora iznad Jadranskog mora i Bosne i Hercegovine.

Ona pruža operativne usluge u zračnom prometu, različite usluge uspostavljene radi prosljeđivanja letnih informacija, uzbunjivanja, savjetodavne usluge u zračnom prometu te usluge kontroliranja zračnog prometa (aerodromske, prilazne i oblasne kontrole), upravljanje protokom zračnog prometa te planiranja upravljanja i upravljanja zračnim prostorom.

### Organizacija zračnog prostora

Hrvatska kontrola zračne plovidbe pruža uslugu letnih informacija i obavlja uzbunjivanje u Području letnih informacija Zagreb (Zagreb Flight Information Region – FIR Zagreb).

Ustroj i strukturu FIR-a Zagreb utvrđuje ministar nadležan za civilni zračni promet uz suglasnost ministra nadležnoga za poslove obrane.



Ustroj i struktura FIR-a Zagreb, pa i područja sportskih i rekreacijskih aktivnosti, zemljovida donjega i gornjega zračnog prostora, preporučene VFR rute i drugo objavljeni su, kao što je uobičajeno u zračnom prometu, u odgovarajućim dijelovima AIP-a Republike Hrvatske i VFR priručniku.

Zračni prostor prema međunarodnim je preporukama Organizacije međunarodnoga civilnog zrakoplovstva (ICAO) razvrstan u zone (klase, razrede): A, B, C, D, E, (kontrolirani) te F i G (nekontrolirani). U Hrvatskoj se upotrebljavaju slojevi C, D i G.



Zbornik zrakoplovnih informacija (Aeronautical Information Publication – AIP) službena je objava informacija državne vlasti koja sadržava valjane zrakoplovne informacije važne za zračnu plovību. Osmišljen je kao priručnik s iscrpnim podacima o propisima, postupcima i drugim informacijama važnima za let zrakoplova u državi na koju se odnosi.

Kontrolirane zone u pravilu se prostiru vertikalno od površine tla do određene gornje granice te bočno najmanje 9,3 kilometra (5 NM) od aerodroma u smjeru dolazaka/odlaska zrakoplova. Aerodromsku kontrolu na kontroliranom aerodromu obavlja služba kontrole zračnog prometa smještena u aerodromskom kontrolnom tornju, pri čemu aerodromski promet tijekom svoje smjene u pravilu kontrolira jedan toranjski kontrolor zračnog prometa.

Ako se želi letjeti izvan za to određenog područja, treba obavijestiti Hrvatsku kontrolu zračne plovidbe i tu aktivnost obaviti onako kako je uobičajeno u zračnom prometu.

## Posebno korištenje kontroliranog zračnog prostora

Prilikom posebnog korištenja kontroliranog zračnog prostora za skokove padobranima od nadležne kontrole zračnog prometa se prethodno mora pribaviti odobrenje

Za pribavljanje odobrenja odgovoran je ovlaštení voditelj, odnosno organizator planiranog djelovanja.

## Zrakoplovno informiranje

Važan i praktičan način objavljivanja informacija uobičajen u zračnom prometu jest NOTAM (engl. Notice to Airmen). Riječ je o hitnom obavještenju koje sadrži podatke o uspostavljanju, stanju ili izmjeni zrakoplovnog sredstva, službe, postupka ili opasnosti koje piloti moraju pravodobno dobiti radi pripreme leta i letenja.

NOTAM-om se objavljuju privremene, kratkotrajne zrakoplovne informacije i stalne (ili privremene dugotrajne) izmje-

27.12.2012.


  
O-ICAO SP, verz. 1.0

**IZMJENE (AMDT) I DOPUNE (SUP) ZBORNIKA ZRAKOPLOVNIH INFORMACIJA I NOTAM**

Primatelj: Odjel zrakoplovnog informiranja-AIS  
p.p. 45  
10150 Zagreb-zračna luka  
Međunarodni NOTAM ured (H24)  
Tel: 01/6259314; 6263889  
Fax: 01/6562223  
E-mail: notam@crocontrol.hr  
Odjel zrakoplovnih glasila  
Tel: 01/6259373; 6259589; 6259372  
Fax: 01/6259374  
E-mail: aip@crocontrol.hr  
URL: http://www.crocontrol.hr

Posiljatelj: \_\_\_\_\_  
Odjel: \_\_\_\_\_  
Tel: \_\_\_\_\_  
Fax: \_\_\_\_\_  
E-mail: \_\_\_\_\_  
Datum: \_\_\_\_\_  
Kopiju predati: \_\_\_\_\_

| Referencna podjela | Podjela AIP-a   |          |       |        | Tekst AIP izmjene, dopune ili NOTAM-a | Datum i vrijeme stupanja na snagu i otklapani datum i vrijeme protutka valjanosti informacije (uključujući vrijeme) | Način objave i |
|--------------------|-----------------|----------|-------|--------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
|                    | Strana (datum)* | Odjeljak | Redak | Stupac |                                       |                                                                                                                     |                |
|                    |                 |          |       |        |                                       |                                                                                                                     |                |

\* Sve stranice Zbornika na koje se izmjene odnose moraju se navesti.  
 † Upiši "a", "b", "c" u slučaju da:  
 a - treba prvo objaviti dopunu Zborniku prije redovitog tiskanja nove stranice  
 b - treba objaviti samo novu stranicu Zbornika (bez prethodne objave dopune)  
 c - treba objaviti samo dopunu Zborniku (npr. privremena info.)

AIRAC - Navesti razloge za ne objavljivanje na AIRAC datum: \_\_\_\_\_

Gore navedene podatke i/ili privitke odobrio je: \_\_\_\_\_

Potpis: \_\_\_\_\_ Funkcija: \_\_\_\_\_ (Org. jedinica): \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Mjesto pečata: \_\_\_\_\_

Slijedeće organizacije konzultirane su u vezi s:  
 (a) podnošenjem podataka \_\_\_\_\_  
 (b) točnosti informacija \_\_\_\_\_  
 Potpis: \_\_\_\_\_ Funkcija: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Obrazac za NOTAM

ne čije je objavljivanje hitno (osim u slučaju opsežnoga teksta ili grafike). Objavljuje se najmanje sedam dana unaprijed pri aktiviranju zabranjenih, uvjetno zabranjenih i opasnih zona te ostalih aktivnosti koje zahtijevaju rezerviranje zračnog prostora.

## Izvođenje skokova

Skokovi padobranom, uključujući i tandemske skokove, izvode se na aerodromima, a smiju se održavati i izvan aerodroma, no samo uz prethodno odobrenje Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo. Od podnositelja zahtjeva Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo može zatražiti dokaz o suglasnosti vlasnika ili korisnika posjeda na kojem se namjerava izvoditi izvanaerodromski skokovi.

**Padobranski skokovi obavljaju se sukladno Pravilniku o letenju zrakoplova.**

Prostor predviđen za prizemljenje padobranaca mora biti bez zapreka. Pod zaprekama se podrazumijevaju veliki ili teško uočljivi prirodni ili umjetni objekti koje je teško izbjeći pri prizemljenju kao što su kuće, zgrade, hangari i gospodarski objekti, ceste, prometnice, željezničke pruge, rijeke, jezera, kanali dublji od 100 cm, pojedinačno drveće ili drvoređi, šume, električni i telefonski vodovi, ograde više od 150 cm, vjetroturbine, tornjevi, antene i slično.

Manevarske površine aerodroma ne smatraju se zaprekama. Ako se na udaljenosti manjoj od 50 m od prostora predviđenog za prizemljenje padobranaca nalazi vodena površina (rijeka, jezero, more) dubine veće od 150 cm, obvezno je organizirati službu za spašavanje na vodi s najmanje jednim motornim čamcem.

## Padobranski križ

Padobranski križ služi za komunikaciju s vođom padobranaca i posadom zrakoplova u slučaju gubitka radiokomunikacijske veze na način da ako je križ uklonjen, nije dopušteno iskakanje iz zrakoplova i svi padobranci ostaju u zrakoplovu do slijetanja i konačnog zaustavljanja zrakoplova.

U blizini prostora predviđenog za prizemljenje padobranaca mora se postaviti vjetrokaz koji padobrancima u fazi prizemljenja omogućava procjenu smjera i jačine vjetrova.



Mjesto predviđeno za prizemljenje padobranaca označava se padobranskim križem

## Vlastita odgovornost

Skokove padobranom smiju izvoditi samo osobe s valjanom dozvolom padobranca, učenici padobranci, tandemski put-

nici pri skokovima tandemskim padobranom te ostale osobe u svrhu spašavanja.

**Padobranci, učenici padobranci, tandemski putnici i osobe koje koriste padobran u svrhu spašavanja skokove padobranom izvode na vlastitu odgovornost. Padobranci i učenici padobranci odgovorni su za vlastitu sigurnost tijekom skoka padobranom, od trenutka napuštanja zrakoplova do povratka na padobranski start.**

Pri izvođenju skokova padobranci moraju biti opremljeni glavnim i rezervnim padobranom koji su pričvršćeni na jedan sustav veza te odgovarajućom opremom sukladno vrsti skoka. Dodatno, učenici padobranci moraju biti opremljeni tvrdom zaštitnom kacigom, visinomjerom, padobranskim automatom na rezervnom padobranu bez obzira na vrstu skoka i zaštitnim naočalama.

## Visine aktiviranja padobrana i izvođenja skoka

Glavni padobran mora se aktivirati na visini od minimalno 900 metara iznad terena pri skoku učenika padobranca, na 750 metara iznad terena pri skoku padobranca te na 1.300 metara iznad terena pri skoku tandemskim padobranom.

Najveća dopuštena visina izvođenja skokova padobranom je 4.500 metara iznad srednje razine mora (MSL).

Imatelji dozvole padobranca s povlasticom kategorije B, C ili D mogu izvoditi skokove s visina većih od 4.500 metara iznad srednje razine mora (MSL) ako su opremljeni padobranskim automatom na rezervnom padobranu.

Skokovi padobranom s visine do 5.000 metara iznad terena smiju se izvoditi ako je vrijeme od prelaska visine 3.000 metara iznad terena do trenutka iskakanja kraće od 30 minuta, a skokovi padobranom s visina između 5.000 metara i 6.000 metara iznad srednje razine mora (MSL) smiju se izvoditi ako je zrakoplov opremljen sustavom za dopunsku opskrbu kisikom za svakog padobranca pojedinačno, a koji se koristi do trenutka iskakanja iz zrakoplova.

Skokovi padobranom s visina većih od 6.000 metara iznad srednje razine mora (MSL) smiju se izvoditi samo ako je padobranac opremljen autonomnim sustavom za dopunsku opskrbu kisikom koji se koristi i tijekom boravka padobranca u zrakoplovu i tijekom skoka.

## Skokovi na vodu

Skokove na vodu mogu izvoditi padobranci sa povlasticom kategorije C.

Pri izvođenju organiziranih skokova padobranom na vodu mora biti organizirana služba spašavanja s barem onoliko motornih čamaca koliko se padobranca istodobno nalazi u zraku.

Skokovi padobranom na vodu smiju se organizirati samo na mjestima gdje je voda dublja od 2 metra, pri čemu mjesto prizemljenja mora biti udaljeno najmanje 15 metara od obale. Skokovi padobranom na vodu u bazenima smiju se organizirati uz odobrenje Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.

Samo osobe koje znaju plivati smiju izvoditi skokove padobranom na vodu.

Temperatura vode u koju se skače padobranom ne smije biti niža od 18 °C. Ako je temperatura vode niža od 18 °C, padobranci moraju nositi odgovarajuće termoizolacijsko odijelo.

## Noćni skokovi

Noćne skokove mogu izvoditi padobranci s povlasticama B, C i D kategorije.

Pri izvođenju noćnih skokova padobranci moraju biti označeni svjetlosnim signalom te opremljeni osvijetljenim ili zvučnim visinomjerom.

Pri izvođenju noćnih skokova donja baza oblaka mora biti najmanje 200 metara iznad visine iskakanja, a najveća brzina vjetra pri zemlji smije biti 7 m/s. Mjesto prizemljenja pri izvođenju noćnih skokova označava se s minimalno 5 svjetiljki postavljenih u obliku velikog latiničnog slova T.

## Tandemski skokovi

Pri izvođenju tandemskoga skoka tandem-pilot i tandem-putnik koriste jedan glavni i jedan rezervni padobran posebno namijenjen izvođenju tandemskih skokova, pri čemu tandem-putnik koristi zaseban sustav veza kojim je pričvršćen na sustav veza tandemskog padobrana.

Izvanaerodromske skokove tandemskim padobranom smije izvoditi tandem-pilot koji ima najmanje 100 skokova tandemskim padobranom, pri čemu prije skoka mora dobiti pisanu suglasnost tandem-putnika kojom on pristaje na izvođenje izvanaerodromskog skoka. Prizemljenje kod izvanaerodromskog skoka tandemskim padobranom mora se planirati na teren dimenzija od barem 100 x 50 metara. Zabranjeno je izvođenje skokova tandemskim padobranom noću i na vodu.

Osoba koja skače kao putnik u tandemu ne smije biti mlađa od 14 godina, a ako je mlađa od 18 godina, mora imati pisanu suglasnost oba roditelja ili oba staratelja.



Skokovi tandemskim padobranom mogu se izvoditi na aerodromima i izvan njih

## Meteorološki uvjeti za izvođenje skokova padobranom

Skokovi padobranom smiju se izvoditi samo ako je moguće vizualno ili pomoću navigacijskih uređaja zrakoplova odrediti točku iskakanja. Ako je donja baza oblaka niža od visine iskakanja i oblačnost je jednaka ili veća od 5/8, donja baza oblaka mora biti najmanje 1.350 m iznad terena.





Instrument koji mjeri brzinu zove se anemometer. Brzinu vjetra potrebno je izmjeriti prije početka izvođenja skokova te pratiti cijelo vrijeme tijekom izvođenja skokova

Pri izvođenju padobranskih skokova danju brzina vjetra ne smije premašiti vrijednosti dopuštene za pojedine kategorije padobranaca.

Ako udari vjetra premaše dopuštene vrijednosti dvaput u razdoblju od 5 minuta, nužno je prekinuti izvođenje skokova padobranom, sukladno kategoriji povlastice koju ostvaruju pojedini padobranci. Izvođenje skokova može se nastaviti ako u razdoblju od 30 minuta brzina vjetra ne premaši dopuštene vrijednosti sukladno kategoriji povlastice koju ostvaruju pojedini padobranci.

## Organizacija izvođenja padobranskih skokova

Svako organizirano skakanje padobranom mora nadzirati rukovoditelj skakanja. Rukovoditelj skakanja mora biti punoljetan i imati valjanu dozvolu padobranca s povlasticom kategorije C ili višom, izdanu od strane Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.

Kada skaču učenici padobranci, rukovoditelj skakanja mora imati dozvolu i valjano ovlaštenje nastavnika padobranstva izdano od strane Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.

Dužnosti rukovoditelja skakanja i nastavnika padobranstva pri organiziranom skakanju navedene su u Pravilniku o padobranstvu.

## Ponašanje padobranaca u zrakoplovu

Padobranci moraju biti upoznati s procedurama u slučaju opasnosti kao i uporištima u zrakoplovu. U slučaju izvanredne situacije, vođa padobranaca u zrakoplovu mora slijediti instrukcije pilota zrakoplova.

Vođa padobranaca mora imati dozvolu padobranca s povlasticom kategorije B ili višom, a ako zrakoplov prima više od 15 padobranaca, mora imati dozvolu padobranca s povlasticom kategorije C ili višom.

Ako se u zrakoplovu nalaze učenici padobranci i izvode skokove na slobodno, vođa padobranaca mora imati dozvolu padobranca s povlasticom kategorije C ili višom. Ako učenici padobranci izvode skokove s prisilnim aktiviranjem padobrana, vođa padobranaca mora imati ovlaštenje nastavnika padobranstva.

Vođa padobranaca je odgovoran pilotu za nadzor padobranaca u zrakoplovu te je zadužen za komunikaciju s pilotom zrakoplova, određivanje rasporeda iskakanja, određivanje naleta i točke iskakanja u koordinaciji s posadom zrakoplova, sigurnost i disciplinu padobranaca u zrakoplovu te nadziranje iskakanja padobranaca iz zrakoplova.



Tijekom izvođenja padobranskih skokova učenici padobranci ne smiju ostati bez nadzora u zrakoplovu

# Osposobljavanje

## Najvažnije je završiti obuku u organizaciji ovlaštenoj za osposobljavanje s odobrenim programom

Podnositelj zahtjeva za polaganje ispita (teorijskog i/ili praktičnog) za stjecanje dozvole padobranca ili za stjecanje odgovarajućeg ovlaštenja (kandidat) mora završiti potpuno teorijsko i praktično osposobljavanje za stjecanje dozvole padobranca ili odgovarajućeg ovlaštenja prema odobrenom programu u organizaciji odobrenoj za osposobljavanje padobranaca. Ako je kandidat završio teorijsko i praktično osposobljavanje u organizaciji odobrenoj za osposobljavanje padobranaca izvan Republike Hrvatske, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo će utvrditi udovoljava li program prema kojem je obavljeno osposobljavanje zahtjevima propisanim u Pravilniku o padobranstvu.



Osposobljavanje

Na temelju okvirnih programa teorijskog i praktičnog osposobljavanja za stjecanje dozvole padobranca ili odgovarajućeg ovlaštenja koji su navedeni u Pravilniku o padobranstvu, svaka organizacija za osposobljavanje razrađuje svoj detaljni program. Takav detaljni program osposobljavanja mora biti prihvaćen od Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo.

### Učenik padobranac

Prije početka osposobljavanja maloljetni kandidat mora organizaciji odobrenoj za osposobljavanje padobranaca dostaviti pisanu suglasnost oba roditelja ili oba staratelja.

Pod nadzorom nastavnika padobranstva skokove padobranom smije izvoditi učenik padobranac koji se osposobljava za stjecanje dozvole padobranca ili kandidat koji se osposobljava za stjecanje odgovarajućeg ovlaštenja, a koji je upisan u knjigu evidencije učenika padobranaca pri organizaciji odobrenoj za osposobljavanje.

**Učenik padobranac smije skakati padobranom samo ako posjeduje valjanu svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti i ako je s uspjehom završio teorijsku i praktičnu obuku na zemlji.**

Učenik padobranac smije izvoditi dnevne skokove na aerodromu ili letjelištu u uvjetima kada je najveća brzina vjetra pri zemlji manja od 5 m/s, skokove iz aviona i helikoptera, skokove na cilj (AC) i figure (IS), skupne likove u slobodnom padu (FS), pri čemu ostali članovi skupine moraju imati dozvolu padobranca s povlasticom kategorije C ili višom, te skokove slobodnim stilom (FF) samostalno uz uvjet da izvede najviše 4 skoka u jednom danu.



Učenik padobranac je osoba koja pristupa početnom stupnju padobranske obuke i prije prvog skoka ne smije biti mlađa od 16 godina

| Redni broj | Naziv organizacije                       | Odobreni programi osposobljavanja                                                                                                                                                                                                                          | Datum valjanosti ovlaštenja | Adresa organizacije                                                              |
|------------|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 1.         | AEROKLUB "BOROVO"                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>stjecanje dozvole padobranca povlastica kategorije A, B</li> </ul>                                                                                                                                                  | 23. svibnja 2016.           | Aeroklub "Borovo"<br>Rudolfa Perišina 6<br>32010 Vukovar                         |
| 2.         | AEROKLUB "CUMULUS"                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>stjecanje dozvole padobranca povlastica kategorije A, B, C i D;</li> <li>stjecanje ovlaštenja nastavnika</li> <li>padobranstva</li> </ul>                                                                           | 30. srpnja 2015.            | Aeroklub "Cumulus"<br>Nova cesta 119<br>51410 Opatija                            |
| 3.         | PADOBRANSKI KLUB "GRAVITON"              | <ul style="list-style-type: none"> <li>stjecanje dozvole padobranca povlastica kategorije A, B, C i D</li> </ul>                                                                                                                                           | 07. svibnja 2016.           | Padobranski klub "Graviton"<br>Svete Klare 18<br>21000 Split                     |
| 4.         | PADOBRANSKI KLUB "KRILA KVARNERA"        | <ul style="list-style-type: none"> <li>stjecanje dozvole padobranca povlastica kategorije A, B;</li> <li>stjecanje ovlaštenja nastavnika padobranstva</li> </ul>                                                                                           | 18. rujna 2015.             | Padobranski klub "Krila Kvarnera"<br>51000 RIJEKA Verdijeva 11                   |
| 5.         | PADOBRANSKI SPORTSKI KLUB "LUDUS"        | <ul style="list-style-type: none"> <li>stjecanje dozvole padobranca povlastica kategorija A i B</li> </ul>                                                                                                                                                 | 3. kolovoza 2015.           | Padobranski sportski klub "Ludus"<br>Boškovića 13<br>40000 Čakovec               |
| 6.         | PADOBRANSKI SPORTSKI KLUB "MAKSIMIR"     | <ul style="list-style-type: none"> <li>stjecanje dozvole padobranca povlastica kategorije A, B, C i D;</li> <li>stjecanje ovlaštenja nastavnika padobranstva;</li> <li>ovlaštenje paker padobrana i</li> <li>ovlaštenje stariji paker padobrana</li> </ul> | 18. travnja 2016.           | Padobranski sportski klub "Maksimir"<br>Maksimirska 51<br>10000 Zagreb           |
| 7.         | AEROKLUB "SINJ"                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>stjecanje dozvole padobranca povlastica kategorije A i B</li> </ul>                                                                                                                                                 | 26. rujna 2015.             | Aeroklub "Sinj"<br>Tripalov voćnjak b.b.<br>21230 Sinj                           |
| 8.         | PADOBRANSKI SPORTSKI KLUB "SLOBODAN PAD" | <ul style="list-style-type: none"> <li>stjecanje dozvole padobranca povlastice kategorije A</li> </ul>                                                                                                                                                     | 7. svibnja 2015.            | Padobranski sportski klub "Slobodan pad"<br>P. Pirker 12<br>10361 Ses. Kraljevec |
| 9.         | AEROKLUB "SPLIT"                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>stjecanje dozvole padobranca povlastica kategorije A, B, C i D</li> </ul>                                                                                                                                           | 2. kolovoza 2015.           | Aeroklub "Split"<br>Teslina 27<br>21000 Split                                    |
| 10.        | AEROKLUB "TANDEM"                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>stjecanje dozvole padobranca A, B, C, D i</li> <li>nastavnika padobranstva</li> </ul>                                                                                                                               | 13. travnja 2014.           | Aeroklub "Tandem" Utinska<br>3/g2<br>10000 Zagreb                                |



Kandidat za stjecanje dozvole padobranca koji je uspješno svladao sve vježbe propisane programom osposobljavanja i koji je pokazao da posjeduje sposobnost kontrole tijela oko sve tri osi tijekom slobodnog pada te koji je osposobljen za samostalno pakiranje glavne kupole padobrana mora imati najmanje 25 skokova padobranom na slobodno, 5 minuta slobodnog pada te 10 skokova s prizemljenjem u krug promjera 100 metara.

## Ispit za stjecanje dozvole padobranca ili odgovarajućeg ovlaštenja

Ispit za stjecanje dozvole padobranca ili odgovarajućeg ovlaštenja sastoji se od teorijskog i praktičnog dijela.

Za pristupanje ispitu kandidat mora imati pisanu preporuku organizacije odobrene za osposobljavanje padobranaca u kojoj se osposobljavao. Preporuka izdana od organizacije odobrene za osposobljavanje padobranaca vrijedi 12 mjeseci. Ako u tom razdoblju kandidat ne pristupi polaganju teorijskog dijela ispita, kao dodatak mora predložiti dokaz o dodatnom osposobljavanju od organizacije odobrene za osposobljavanje padobranaca.

Programi provođenja ispita za stjecanje dozvole padobranca ili odgovarajućeg ovlaštenja navedeni su u Pravilniku o padobranstvu.

## Teorijski dio ispita

Kandidat mora pristupiti cjelokupnom teorijskom dijelu ispita za stjecanje dozvole padobranca ili odgovarajućeg ovlaštenja koje organizira i provodi Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo.

Uspjeh na teorijskom dijelu ispita vrijedi u razdoblju od 6 mjeseci od dana kada je kandidat uspješno završio cjelokupan teorijski dio ispita.

## Praktični dio ispita

Prije pristupanja praktičnom dijelu ispita za stjecanje dozvole padobranca ili odgovarajućeg ovlaštenja kandidat mora uspješno položiti teorijski dio ispita.

Kandidat za stjecanje dozvole padobranca ili odgovarajućeg ovlaštenja na praktičnom dijelu ispita mora dokazati razinu osposobljenosti da kao padobranac može uspješno obaviti odgovarajuće postupke i vježbe u skladu s povlasticom koju mu pruža dozvola padobranca ili odgovarajuće ovlaštenje.

## Zahtjev za izdavanje dozvole ili odgovarajućeg ovlaštenja

Zahtjev za izdavanje dozvole padobranca ili odgovarajućeg ovlaštenja, upisivanje proširene povlastice te produljenje ili obnavljanje valjanosti odgovarajućeg ovlaštenja podnosi se Hrvatskoj agenciji za civilno zrakoplovstvo na formularu dostupnom na njezinoj internetskoj stranici.

Uz dozvolu padobranca izdaje se i potvrda o valjanosti istog serijskog broja koju ovjerava Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo.

Potvrda o valjanosti označava razdoblje valjanosti dozvole te uvjete pod kojima je dozvola dodijeljena.

## Ostvarivanje povlastica

Ostvarivanje povlastice dodijeljene dozvolom padobranca može biti uvjetovano valjanošću upisanih ograničenja i ovlaštenja te valjanošću svjedodžbe o zdravstvenoj sposobnosti.

Imatelj dozvole padobranca s povlasticom kategorije A smije izvoditi dnevne skokove kada je najveća brzina vjetra pri zemlji manja od 7 m/s, skokove iz aviona i helikoptera uz najviše 6 skokova u jednom danu.

Smije izvoditi i skokove na cilj, figurativne skokove te skupne likovne skokove (FS), pri čemu najviše dva padobranca u skupini smiju imati dozvolu padobranca s povlasticom kategorije A, a ostali članovi skupine moraju imati dozvolu padobranca s povlasticom kategorije C ili višom.

Nadalje imatelj dozvole padobranca s povlasticom kategorije A smije izvoditi skokove slobodnog stila (FF), samostalno ili u skupini do najviše 3 padobranca, pri čemu ostali članovi skupine moraju imati dozvolu padobranca s povlasticom kategorije C ili višom.

|                                                                                         |                   |                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------|
| I. <b>REPUBLIKA HRVATSKA</b><br><b>REPUBLIC OF CROATIA</b>                              |                   | III. Serijski broj / Serial No.  |
| II. <b>DOZVOLA PADOBRANCA</b><br><b>PARACHUTIST LICENCE</b>                             |                   |                                  |
| IV. Prezime i ime / Surname and Name of Holder                                          |                   |                                  |
| IVa. Datum rođenja / Date of birth                                                      |                   |                                  |
| V. Adresa / Address                                                                     |                   |                                  |
| VI. Državljanstvo / Nationality                                                         |                   |                                  |
| VII. Potpis posjednika / Signature of Holder                                            |                   |                                  |
| VIII. <b>Agencija za civilno zrakoplovstvo</b><br><b>Croatian Civil Aviation Agency</b> | XI. Pečat / Stamp | X. Potpis / Signature of officer |
| Datum prvog izdavanja / Date of first issue                                             |                   |                                  |

Obrazac dozvole padobranca (prednja stranica)

XIV. Uvjeti / Conditions

Ova dozvola važeća je samo uz pripadajuću potvrdu o valjanosti ovjerenu od Agencije za civilno zrakoplovstvo koja nosi identičan serijski broj. Potvrda označava razdoblje valjanosti dozvole te uvjete i ograničenja pod kojima je dozvola dodijeljena.

This licence is valid only in connection with the Statement of validity signed by Croatian Civil Aviation Agency and carrying the identical serial number. Such statement indicates the period of validity of the licence and any conditions and restrictions subject to which the licence has been granted.

Obrazac dozvole padobranca (zadnja stranica)

|                                                                                             |                   |                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>REPUBLIKA HRVATSKA</b><br><b>Agencija za civilno zrakoplovstvo</b>                       |                   | <b>REPUBLIC OF CROATIA</b><br><b>Croatian Civil Aviation Agency</b> |
| II. <b>POTVRDA O VALJANOSTI</b><br><b>STATEMENT OF VALIDITY</b>                             |                   |                                                                     |
| Dodatak dozvoli istog serijskog broja<br>Attachment to licence with identical serial number |                   |                                                                     |
| III. Serijski broj / Serial No.                                                             |                   |                                                                     |
| X. Datum izdavanja / Date of issue                                                          |                   |                                                                     |
| IX. Vrijedi do / Valid until                                                                | XI. Pečat / Stamp | X. Potpis / Signature of officer                                    |

Potvrda o valjanosti (prednja stranica)

XII. Ovlaštenja / Ratings

XIII. Primjedbe / Remarks

Potvrda o valjanosti (zadnja stranica)

## Proširenje povlastice na druge kategorije

Nakon uspješno završenog osposobljavanja za proširenje povlastice na druge kategorije organizacija odobrena za osposobljavanje padobranaca izdat će potvrdu u svrhu upisivanja proširene povlastice u dozvolu padobranca.

Za proširenje povlastice na kategoriju B kandidat mora imati barem dozvolu padobranca s povlasticom kategorije A, 50 skokova padobranom na slobodno, 30 minuta slobodnog pada, 10 skokova padobranom s prizemljenjem u prostor omeđen kružnicom promjera 50 metara, 10 FS skokova u skupini od četiri ili više padobranca ili mora izvesti komplet

figura za najviše 20 sekundi ili mora demonstrirati osnovne elemente slobodnog stila (FF) u slobodnom padu te priložiti dokaz o položenom praktičnom dijelu ispita za stjecanje povlastice kategorije B iz Pravilnika o padobranstvu, potpisan od najmanje dva nastavnika padobranstva s popisa stručnjaka.

Imatelj dozvole padobranca s povlasticom kategorije B smije izvoditi dnevne skokove kada je najveća brzina vjeta pri zemlji manja od 9 m/s, noćne skokove na aerodromima, izvan aerodromske skokove na teren veličine najmanje 100 x 100 metara, skokove iz aviona, helikoptera, jedrilica i balona, skokove na cilj i figurativne skokove, skupne likovne skokove u slobodnom padu (FS), skokove slobodnog stila (FF), snimanje u slobodnom padu pri skokovima tandemskim pa-

dobranom ili pri izvođenju skupnih likovnih skokova te skokove u posebnom odijelu za promjenu aerodinamike tijela (WS), sukladno napatku proizvođača.

Za proširenje povlastice na kategoriju C kandidat mora imati najmanje dozvolu padobranca s povlasticom kategorije B u trajanju od barem 12 mjeseci, 200 skokova padobranom na slobodno, 60 minuta slobodnog pada, 25 skokova padobranom s prizemljenjem u prostor omeđen kružnicom promjera 10 metara, 20 FS skokova u skupini od četiri ili više padobranca ili mora izvesti komplet figura za najviše 16 sekundi ili mora demonstrirati napredne elemente slobodnog stila (FF) u slobodnom padu te priložiti dokaz o ispunjavanju uvjeta za stjecanje povlastice kategorije C, potpisan od najmanje dva nastavnika padobranstva s popisa stručnjaka.

Imatelj dozvole padobranca s povlasticom kategorije C smije izvoditi dnevne skokove kada je najveća brzina vjetra pri zemlji manja od 12 m/s, noćne skokove na aerodromu, skokove na vodu, skokove iz svih vrsta zrakoplova, sve vrste skokova u slobodnom padu ili pod kupolom padobrana te izvanaerodromske skokove ako je prostor za prizemljenje veličine najmanje 50 x 50 m.

Za proširenje povlastice na kategoriju D kandidat mora imati barem dozvolu padobranca s povlasticom kategorije C u trajanju od najmanje 12 mjeseci, 500 skokova padobranom na slobodno, 180 minuta slobodnog pada te dokaz o ispunjavanju uvjeta za stjecanje povlastice kategorije D, potpisan od barem dva nastavnika padobranstva s popisa stručnjaka.

Imatelj dozvole padobranca s povlasticom kategorije D smije izvoditi dnevne skokove kada je najveća brzina vjetra pri zemlji manja od 12 m/s, noćne skokove, skokove na vodu, skokove iz svih vrsta zrakoplova, sve vrste skokova u slobodnom padu ili pod kupolom padobrana, dnevne izvanaerodromske skokove na prostor prizemljenja bez ograničenja i noćne izvanaerodromske skokove na prostor prizemljenja minimalne veličine 100 x 100 metara.

## Održavanje valjanosti dozvole

Dozvola padobranca izdaje se bez ograničenja roka valjanosti, a vrijedi uz valjanu svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti.

Imatelj dozvole smije koristiti povlasticu dodijeljenu dozvolom padobranca ako je u posljednja 24 mjeseca ostvario barem 10 skokova padobranom, a ako je to propustio učiniti, prije ponovnog ostvarivanja dodijeljene povlastice mora izvesti barem dva skoka provjere praktične osposobljenosti pod nadzorom ovlaštenog ispitivača.

## Stjecanje i produljenje valjanosti ovlaštenja

Padobranac može steći ovlaštenja tandem-pilota nastavnika padobranstva, nastavnika tandem-pilota, pomoćnog AFF nastavnika, glavnog AFF nastavnika, pakera padobrana i starijeg pakera.

Rok valjanosti svakog ovlaštenja je 4 godine. Nakon isteka valjanosti ovlaštenja za razdoblje dulje od 12 i kraće od 36 mjeseci padobranac je dužan ponovno pristupiti teorijskom dijelu ispita za stjecanje ovlaštenja.

Nakon isteka valjanosti ovlaštenja za razdoblje dulje od 36 mjeseci padobranac mora pristupiti polaganju cijelog ispita za stjecanje ovlaštenja.

## Ovlaštenje tandem-pilot

Padobranac smije skakati kao tandem-pilot samo ako u dozvoli padobranca ima upisano ovlaštenje tandem-pilot.

Prije pristupanja polaganju ispita kandidat mora imati najmanje 18 godina, dozvolu padobranca s povlasticom kategorije D u trajanju od barem 12 mjeseci te 5 sati slobodnog pada.

Tijekom obuke kandidat mora obaviti dodatno teorijsko i praktično osposobljavanje prema odobrenom programu u organizaciji odobrenoj za osposobljavanje padobranaca.

Podnositelj zahtjeva za produljenje valjanosti ovlaštenja tandem-pilot uz zahtjev mora priložiti dokaz da je u razdoblju valjanosti ovlaštenja obavio najmanje 20 tandemskih skokova, od čega najmanje 5 tandemskih skokova u posljednjih 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva te svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti.





Teorijski i praktični dio ispita za stjecanje ovlaštenja tandem-pilot sadrži elemente navedene u Pravilniku o padobranstvu

## Ovlaštenje nastavnik padobranstva

Padobranac smije obavljati osposobljavanje učenika padobranaca klasičnim načinom osposobljavanja samo ako u dozvoli padobranca ima upisano ovlaštenje nastavnik padobranstva. Prije pristupanja polaganju ispita za stjecanje ovlaštenja nastavnik padobranstva kandidat mora imati barem 21 godinu, srednju stručnu spremu, dozvolu padobranca s povlasticom kategorije D u trajanju od najmanje 12 mjeseci, 200 skokova sa zadržkom duljom od 30 sekundi, 50 skokova sa zadržkom duljom od 45 sekundi, 30 skokova sa zadržkom duljom od 60 sekundi, 20 izvanaerodromskih skokova te 2 noćna skoka.

Tijekom osposobljavanja za stjecanje ovlaštenja nastavnik padobranstva kandidat mora obaviti dodatno teorijsko i praktično osposobljavanje prema odobrenom programu u organizaciji odobreno za osposobljavanje padobranaca.

Podnositelj zahtjeva za produljenje valjanosti ovlaštenja nastavnik padobranstva uz zahtjev mora priložiti potvrdu organizacije odobrene za osposobljavanje padobranaca da je tijekom valjanosti ovlaštenja sudjelovao u osposobljavanju barem 10 učenika padobranaca, zatim dokaz da je tijekom valjanosti ovlaštenja izveo barem 50 skokova, od čega najmanje 10 skokova u posljednjih 12 mjeseci, te svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti.

## Ovlaštenje nastavnik tandem-pilota

Padobranac smije obavljati osposobljavanje tandem-pilota samo ako u dozvoli padobranca ima upisano ovlaštenje nastavnik tandem-pilota.

Za stjecanje ovlaštenja kandidat mora imati najmanje dozvolu padobranca s ovlaštenjem nastavnik padobranstva u trajanju od barem 2 godine, ovlaštenje tandem-pilot u trajanju od najmanje 3 godine, 300 tandemskih skokova, svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti te dokaz o ispunjavanju uvjeta za stjecanje ovlaštenja nastavnik tandem-pilota potpisan od barem dva nastavnika tandem-pilota s popisa stručnjaka.



Teorijski i praktični dio ispita za stjecanje ovlaštenja nastavnik padobranstva sadrži elemente navedene u Pravilniku o padobranstvu

Podnositelj zahtjeva za produljenje valjanosti ovlaštenja nastavnik tandem-pilota uz zahtjev mora priložiti dokaz da je tijekom valjanosti ovlaštenja izveo najmanje 40 tandemskih skokova, od čega barem 10 skokova u posljednjih 12 mjeseci, te svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti.

## Ovlaštenje pomoćni ili glavni AFF nastavnik

AFF (Accelerated FreeFall) je način osposobljavanja kada učenik padobranac skokove padobranom izvodi na slobodno s velikih visina uz jednog ili dva nastavnika.

Trenutačno u Hrvatskoj ne postoje ovlaštene osobe ni organizacije koje mogu provoditi takvo osposobljavanje pa se ono organizira u suradnji sa stranim instruktorima i njihovim ovlaštenim organizacijama i programima osposobljavanja.

AFF skokovi izvode se na visinama od 3.000 do 4.000 metara. Osobe koje pristupaju ovoj vrsti osposobljavanja ne moraju imati padobranska iskustva, ali se preporučuje da prije ovoga izvedu tandemski skok s instruktorom. Standardni program ove obuke obuhvaća od 7 do 15 skokova. Prednost ove vrste osposobljavanja je u tome što kandidati znatno brže napreduju u svojim vještinama te imaju određenu asistenciju u zraku za razliku od klasične obuke. Nedostatak ove vrste osposobljavanja je – njezina visoka cijena.

Padobranac smije osposobljavati učenike padobranice AFF načinom obuke samo ako u dozvoli padobranca ima upisano ovlaštenje pomoćni ili glavni AFF nastavnik padobranstva.

Teorijski i praktični dio ispita za stjecanje ovlaštenja pomoćni AFF nastavnik padobranstva sadrži elemente navedene u Pravilniku o padobranstvu.

## Ovlaštenje paker padobrana

Paker padobrana ovlašten je za pakiranje glavnih padobrana, rezervnih padobrana i padobrana za spašavanje. Prije pristupanja polaganju ispita za stjecanje ovlaštenja paker

padobrana kandidat mora imati položen ispit za dozvolu padobranca s povlasticom kategorije A.

Teorijski i praktični dio ispita za stjecanje ovlaštenja paker padobrana sadrži elemente navedene u Pravilniku o padobranstvu.

Podnositelj zahtjeva za produljenje valjanosti ovlaštenja paker padobrana uz zahtjev mora priložiti dokaze da je u toku valjanosti ovlaštenja izveo najmanje 50 pakiranja rezervnih padobrana ili padobrana za spašavanje.

## Ovlaštenje stariji paker padobrana

Stariji paker padobrana ovlašten je za spajanje komponenti i kompletiranje padobrana, pakiranje glavnih padobrana, rezervnih padobrana i padobrana za spašavanje, kao i za obavljanje sitnijih popravaka poput krpanja kupole padobrana, zamjene pojedinačnih konopaca, krpanja ranca padobrana, popravka pilot-padobrančića, popravka kontejnera i slično, dakle, popravaka koji ne ulaze u osnovnu konstrukciju padobrana, ranca ili sustava veza. Dodatno, stariji paker padobrana ovlašten je i za tehnički pregled padobrana.

Prije pristupanja polaganju ispita za stjecanje ovlaštenja stariji paker padobrana kandidat mora imati položen ispit za dozvolu padobranca s povlasticom kategorije A i ovlaštenje paker padobrana u trajanju od najmanje godinu dana.



Tijekom osposobljavanja za stjecanje ovlaštenja paker padobrana kandidat mora obaviti teorijsko i praktično osposobljavanje prema odobrenom programu u organizaciji odobreno za osposobljavanje za stjecanje ovlaštenja paker padobrana

Teorijski i praktični dio ispita za stjecanje ovlaštenja stariji paker padobrana sadrži elemente navedene u Pravilniku o padobranstvu.

Podnositelj zahtjeva za produljenje valjanosti ovlaštenja stariji paker padobrana uz zahtjev mora priložiti dokaze da je tijekom valjanosti ovlaštenja izveo najmanje 50 pakiranja rezervnih padobrana ili padobrana za spašavanje.

## Obaveza nošenja i davanja na uvid dokumenata

Padobranac mora uvijek sa sobom imati valjanu dozvolu padobranca i valjanu svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti kada koristi povlasticu koju mu ta dozvola omogućava.

Učenik padobranac ili padobranac mora bez odlaganja dati na uvid dokumente i knjižicu skakanja ovlaštenom predstavniku mjerodavnog tijela.

## Knjižica padobranskih skokova

Detalje o svim skokovima padobranom učenik padobranac ili padobranac mora zabilježiti u knjižicu padobranskih skokova u formi i na način kako je opisano u Pravilniku o padobranstvu.

Za vjerodostojnost upisa u knjižicu padobranskih skokova odgovoran je padobranac odnosno učenik padobranac, odnosno nastavnik padobranstva koji ovjerava upis.

## Priznavanje inozemnih dozvola i pripadajućih ovlaštenja

Na temelju valjane dozvole padobranca i/ili pripadajućih ovlaštenja izdanih u inozemstvu Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo može, na zahtjev imatelja, izdati hrvatsku dozvolu padobranca i/ili ovlaštenje.

Prije izdavanja hrvatske dozvole i/ili ovlaštenja imatelj dozvole padobranca izdane u inozemstvu mora pokazati razinu teorijskog znanja iz predmeta Pravila i propisi, izvesti skok provjere pod nadzorom ovlaštenog ispitivača i imati valjanu svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti.

Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo može, na zahtjev imatelja, validirati stranu dozvolu padobranca ili odgovarajuće ovlaštenje. Vremenski rok valjanosti validacije ne smije biti dulji od godine dana ili do isteka valjanosti osnovne dozvole ili odgovarajućeg ovlaštenja.

## Priznavanje padobranskih zvanja ostvarenih u Oružanim snagama RH i/ili u ministarstvu mjerodavnom za unutarnje poslove

Na temelju padobranskih zvanja ostvarenih u Oružanim snagama RH i/ili u ministarstvu mjerodavnom za unutarnje poslove Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo može izdati civilnu dozvolu padobranca i/ili ovlaštenje.

Podnositelj zahtjeva prije izdavanja dozvole i/ili ovlaštenja mora pokazati razinu teorijskog znanja iz predmeta Pravila i propisi, izvesti skok provjere pod nadzorom ovlaštenog ispitivača te imati valjanu svjedodžbu o zdravstvenoj sposobnosti.

## Liječnički pregled

Da bi pristupio praktičnom dijelu osposobljavanja, kandidat mora proći odgovarajući liječnički pregled kako bi dobio potvrdu o zdravstvenoj sposobnosti za upravljanje padobranom.

Liječnički pregledi za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti zrakoplovnog osoblja provode se u zrakoplovno-medicinskim centrima a provode ih ovlašteni zrakoplovni-medicinski ispitivači.

### Popis zrakoplovno-medicinskih centara (AMC)

- Zavod za zrakoplovnu medicinu, Avenija Gojka Šuška 6 (KB Dubrava), Zagreb
- Poliklinika »Dr. Ercegović«, Lička 2, Split
- Poliklinika Sunce – podružnica Zagreb, Park prijateljstva 1, Zagreb



## Popis ovlaštenih zrakoplovno-medicinskih ispitivača (AME)

- Darko Jakovac, dr. med., spec. medicine rada; Specijalistička ordinacija medicine rada, Ive Marinkovića 11/1, Rijeka
- Ivan Živaljić, dr. med., spec. medicine rada; Poliklinika Zagreb, Argentinska 2, Zagreb
- Željka Ercegović, dr. med., spec. medicine rada; Specijalistička ordinacija medicine rada, A. B. Šimića 8, Split
- Ilija Čelebić, dr. med., spec. medicine rada i športa; DZ Osijek, Park kralja Petra Krešimira IV br. 6, Osijek
- Nadislav Pedić, dr. med., spec. medicine rada; Specijalistička ordinacija medicine rada, Ivana Mažuranića 28 b, Zadar
- Stjepan König, dr. med., spec. medicine rada; ZMZ, KB Dubrava, Avenija Gojka Šuška 6, Zagreb
- Svemir Samoščanec, dr. med., spec. medicine rada; DZ Zagreb – Centar, Grgura Ninskog 3, Zagreb
- Branko Gjukić, dr. med., spec. medicine rada; DZ Dubrovnik, Ante Starčevića 1, Dubrovnik
- Julka Marković-Posavec, dr. med., spec. medicine rada; Poliklinika "Ercegović", Lička 2, Split
- mr. sc. Vesna Rajhvajn Rajčević, dr. med., spec. medicine rada; Poliklinika Sunce, Park prijateljstva 1, Zagreb
- Ante Kandžija, dr. med., spec. medicine rada; Privatna specijalistička ordinacija medicine rada, Mate Balote 7, Pula
- prof. dr. sc. Velimir Profozić, dr. med., spec. interne medicine; Ustanova za zdravstvenu skrb "Profozić", Trnjanska 59, Zagreb
- Ljiljana Belošević, dr. med., spec. med. rada i športa; ZMZ, KB Dubrava, Avenija Gojka Šuška 6, Zagreb
- Tomislav Barčan, dr. med. spec. otorinolaringologije; ZMZ, KB Dubrava, Avenija Gojka Šuška 6, Zagreb
- Mirko Karačić, dr. med., spec. interne medicine; ZMZ, KB Dubrava, Avenija Gojka Šuška 6, Zagreb
- Maja Hudina, dr. med., spec. medicine rada; DZ Zagreb – Centar, Grgura Ninskog 3, Zagreb
- Prim. Nada Jagetić, dr. med., spec. psihijatrije; Poliklinika Zagreb, Argentinska 2, Zagreb
- Jadranka Živković, dr. med., spec. med. rada; Poliklinika Sunce, Zagrebačka 1, Varaždin
- Lucijana Krželj, dr. med., spec. med. rada i športa; Poliklinika Sunce, Varaždinska 54, Split
- Edisa Ercegović, dr. med., spec. med. rada i športa; DZ Splitsko-dalmatinske županije, A. G. Matoša 2, Split
- Alef Prohić, dr. med., spec. medicine rada i športa; Ustanova za zdravstvenu skrb "Sv. Rok" MD, Ulica grada Vukovara 284, Zagreb
- Martina Elez, dr. med., spec. med. rada i športa; Ustanova za zdravstvenu skrb Nemetova – Prima, Nemetova 2, Zagreb
- Marijana Luburić, dr. med., spec. med. rada i športa; Poliklinika Sunce, Park prijateljstva 1, Zagreb
- Vlatka Hudić, dr. med., spec. med. rada; Ustanova za zdravstvenu skrb Medikol, Radnička 80, Zagreb
- Tajana Geršić, dr. med., spec. med. rada i športa; Ustanova za zdravstvenu skrb "Profozić", Trnjanska 59, Zagreb
- Tomislav Furlan, dr. med., spec. med. rada i športa; Ustanova za zdravstvenu skrb Adria Medic za medicinu rada, Poje 1, 51513 Omišalj
- Snježana Adamović, dr. med., spec. med. rada i športa; ZMZ, KB Dubrava, Avenija Gojka Šuška 6, Zagreb

Po opsegu i sadržaju liječnički pregledi mogu biti inicijalni, redoviti, dodatni i izvanredni.

Inicijalni liječnički pregled podrazumijeva medicinsko sveobuhvatni pregled koji kandidat obavlja prvi puta u svrhu stjecanja svjedodžbe, a obuhvaća pregled svih sustava suklad-

no zdravstvenim zahtjevima pojedine kategorije zdravstvene sposobnosti. Inicijalni liječnički pregled mora se obaviti u državi izdavanja dozvole.

Redoviti pregled može biti standardni i prošireni.

**Redoviti standardni pregled podrazumijeva periodični opći pregled određenih sustava sukladno zdravstvenim zahtjevima pojedine kategorije zdravstvene sposobnosti i mora biti obavljen u razdoblju važenja svjedodžbe tj. u razdoblju od 45 dana prije isteka važenja svjedodžbe.**

Redoviti prošireni pregled podrazumijeva redoviti obimni pregled određenih sustava sukladno zdravstvenim zahtjevima kategorija 1 i 3 zdravstvene sposobnosti i mora biti obavljen u razdoblju važenja svjedodžbe.

Dodatni pregled podrazumijeva pregled koji se prema procjeni AME, AMC ili AMS traži od kandidata, a u slučaju kada kod kandidata dolazi do određenih odstupanja u odnosu na zahtjeve određene kategorije zdravstvene sposobnosti koja nisu takva da bi kandidat bio ocijenjen nesposobnim, ili kada postoji opravdana sumnja u zdravstvenu sposobnost kandidata/imatelja svjedodžbe. Dodatni pregled obavlja se kod specijaliste prihvatljivog Hrvatskoj agenciji za civilno zrakoplovstvo.

Izvanrednim pregledom smatra se svaki pregled zatražen od strane imatelja dozvole, Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo, inspektora ili poslodavca. Izvanredni pregled za sve kategorije zdravstvene sposobnosti zrakoplovnog osoblja mora se obaviti u AMC. Razlozi za izvanredni pregled su gubitak zdravstvene sposobnosti ili to mogu biti vjerodostojni podaci koji izazivaju sumnju glede psihičke ili fizičke sposobnosti imatelja dozvole za sigurno korištenje povlastica dozvole i/ili ovlaštenja.

## Obavljanje liječničkih pregleda

Kandidat/imatelj svjedodžbe ispunjava zahtjev za izdavanje svjedodžbe, te potpisuje izjavu da li je prethodno prošao liječnički pregled i, ako jest, datum, mjesto i ocjenu zdravstvene sposobnosti. Ukoliko je izdavanje svjedodžbe prethodno bilo odbijeno ili je svjedodžba poništena ili suspendirana, potrebno je navesti razloge.

AME utvrđuje identitet kandidata/imatelja svjedodžbe uvidom u osobnu iskaznicu ili drugi identifikacijski dokument

sa fotografijom i dozvolu zrakoplovnog osoblja, te ga upozorava na materijalnu i kaznenu odgovornost za podatke unesene u zahtjev za dobivanje svjedodžbe.

Za kategoriju 2 – nacionalnu zdravstvene sposobnosti, liječnički pregled obavlja se prema zahtjevima propisanim u Pravilniku o utvrđivanju zdravstvene sposobnosti zrakoplovnog osoblja i uvjetima kojima mora udovoljavati poduzetnik koji obavlja liječničke preglede zrakoplovnog osoblja. Inicijalni i redoviti standardni liječnički pregled mogu biti obavljeni u AMC-u ili od strane AME-a.

**Razdoblje važenja svjedodžbe kategorije 2 – nacionalne zdravstvene sposobnosti za padobrance iznosi 24 mjeseca**

Ukoliko postoji klinička indikacija, vađenje svjedodžbe može biti vremenski ograničeno na kraće razdoblje od propisanog, uz naznaku ograničenja TML u rubriku "Ograničenje" u svjedodžbi o zdravstvenoj sposobnosti.

## Obnavljanje liječničke svjedodžbe

Ukoliko je razdoblje važenja svjedodžbe isteklo kraće od 90 dana, za obnavljanje se zahtijeva standardni redoviti ili prošireni pregled, prema procjeni AME-a.

Ukoliko je razdoblje važenja svjedodžbe isteklo više od 90 dana, a kraće od 5 godina, za obnavljanje se zahtijeva standardni redoviti ili prošireni pregled, prema procjeni AME-a i preporuci Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo. Prije liječničkog pregleda AME može pribaviti prijašnji karton (dosje) kandidata.

Ukoliko je razdoblje važenja svjedodžbe isteklo više od 5 godina, za obnavljanje se zahtijeva inicijalni pregled. Prije liječničkog pregleda AME mora pribaviti prijašnji karton (dosje) kandidata.



Croatian Civil Aviation Agency