
INSTRUKTØREN OG INSTRUKTØRENS OPPGAVER

1.0 Forord	3
2.0 Innledning	5
3.0 Elevbevis/opplæringsprogresjon	7
4.0 Vinsj/Bilslep.	8
5.0 Veiledning for seilflyinstruktører og kontrollanter	9
5.1 Seilflyinstruktørene	9
5.2 Forholdet instruktør/elev	10
5.3 Noen elevtyper.....	12
5.4 Sjekkliste	13
6.0 Litt instruksjonsteknikk	14
7.0 Arrangement av heldagskurs	16
8.0 Veiledning for seilflyinstruktører og sjekkinstruktører seil	17
8.1 Regler angående seilflybevis:	17
8.2 Forutsetninger	17
8.3 Praktisk prøve	18
8.4 Opplysninger til kandidaten.....	22

BLANK

1.0 Forord

SEILFLYINSTRUKTØRHÅNDBOKEN 8. UTGAVE OKTOBER 2007

Instruktørhåndboken utkommer med dette i sin 8. utgave, basert på en gjennomgående revisjon av utgave 7. Det er foretatt mange redaksjonelle endringer, og direkte skrivefeil er rettet opp. Håndboken er lagt inn i ny mal som i fremtiden vil gjøre mindre revisjoner enklere. Videre er det vært å merke seg at utgave 8 nå også inneholder vinsjølser i kapittel 6 som et resultat av Elverum Flyklubbs vinsjoprojekt. Elevhåndboken og instruktørhåndboken er også med dette i samsvar og revidert på de samme områdene.

Instruktørhåndboken er en av seilflyseksjonens håndbøker som inngår som en del av det totale kvalitetssikringssystemet i NLF. Denne boken har fått benevnelsen NHB-D-IHB. Dette står for NLF's HåndBok del D (Seilfly) og underdel Instruktørhåndbok.

Det vil fortsatt (og alltid) foregå revideringer eller endringer for å utvikle "Instruktørhåndboken" videre. S/NLF regner med å komme med rettelser til denne boken etter behov. Beskjed om nye rettelser vil bli publisert i Seilflysport og på Seilflyseksjonens internettsider (<http://www.seilfly.nak.no>)

Fra og med denne utgaven gjøres revisjonene tilgjengelig for alle ved å laste ned siste versjon fra seksjonens websider alternativt bestiller en kopi fra S/NLFs administrasjon. Bestilte papirkopier vil bli belastet med trykk og portoutgifter. Samtlige klubber ved skolesjef får tilsendt et eksemplar kostnadsfritt.

Oslo 1. oktober 2007

Steinar Øksenholt
Fagsjef

BLANK

2.0 Innledning

Denne instruktørhåndboken skal dekke pensum i praktisk flyging frem til prøven for seilflysertifikat. Hovedformålet med boken er å gjøre seilflyinstruktørene i stand til å gi elevene en grundig og ensartet flygeinstruksjon. De enkelte øvelsene er bygget opp på en slik måte at også eleven selv kan bruke instruktørhåndboken til selvstudium.

Øvelsene er delt opp i tre hovedgrupper:

AVGANGSØVELSER, ØVELSER I LUFTEN, og LANDINGSØVELSER.

Avgangsøvelsene er igjen delt opp i tre undergrupper: flyslep, vinsjstart/bilslep og avgang med egen motor (motorseilfly). Hver gruppe av øvelser er gitt med et eget prefix:

F - Avgangsøvelser, flyslep.

V - Avgangsøvelser, vinsj.

B – Avgangsøvelser, bilslep.

M - Avgangsøvelser, motor.

S - Øvelser i luften.

L - Landingsøvelser.

Alle øvelsene er delt opp i tre avsnitt:

- Øvelsens formål og utførelse.
- Eksempel på instruksjon.
- Eleven øver.

Avsnittet "**øvelsens formål og utførelse**" beskriver øvelsen og hvordan denne skal utføres. Hvis nødvendig er også den teoretiske bakgrunnen for øvelsen kort beskrevet her. Dette avsnittet inneholder nok informasjon til at en erfaren instruktør skal kunne gjennomføre øvelsen.

Avsnittet "**eksempel på instruksjon**" inneholder et eksempel på hvordan øvelsen skal instrueres. Dette avsnittet er først og fremst ment som en støtte til den uerfarne instruktøren og inngår som en viktig del av pensum på instruktørkurset.

Avsnittet "**eleven øver**" inneholder informasjon om hvorledes eleven skal trene på øvelsen og eventuelle kommentarer til de vanligste feil som eleven vil gjøre.

For hver øvelse er det angitt hvilke tidligere øvelser eleven må ha gjennomgått. Instruktøren skal etter hver tur kvittere i elevens loggbok for de øvelsene han har gjennomgått og i tillegg kvittere på progresjonskortet for øvelser som er godkjent.

Med "godkjent" øvelse menes at øvelsen er demonstrert og at eleven har trent tilstrekkelig på

øvelsen til han er moden for å gå videre til neste øvelse som har denne øvelsen som forutsetning.

På denne måten vil eleven få en ensartet instruksjon og opprettholde tilstrekkelig progresjon i øvelsesprogrammet selv om han er instruert av flere forskjellige instruktører.

Samtlige øvelser i hver gruppe er pensum til seilflybevis. Pensum til elevbevis dekkes av øvelsene:

F1	t.o.m.	F10
M1	t.o.m.	M17
V1	t.o.m.	V16
S1	t.o.m.	S17
L1	t.o.m.	L 7

Pensum videre til sertifikat dekkes av øvelsene:

F11	t.o.m.	F16
S18	t.o.m.	S36
L7	t.o.m.	L16

Vær nøye med å følge opp elevene etter at de begynner å fly solo på elevbevis. På mange måter går du da over i trenerrollen.

Det skal flys to-seters instruksjonsturer med jevne mellomrom og hver tur, også solostarter, skal ha et mål eller oppgave.

Progresjonen skal hele tiden være rettet mot seilflybevis og vi følger opplegget i instruktørhåndboken.

3.0 Elevbevis/opplæringsprogresjon

Ved flyging på elevbevis skal hver enkelt tur autoriseres av instruktør i progresjonskortet og det skal gies konkrete oppgaver helt frem til oppflyging til seilflybeviset.

Dersom det er behov for flere turer før en øvelse kan utkvitteres som godkjent, føres disse og autoriseres i progresjonskortet, tur for tur.

Det må ikke flys noen turer uten utfylt og autorisert signatur av instruktør i progresjonskortet.

Ved siden av loggbok har S/NLF utarbeidet progresjonsprogram med utkvitteringsrubrikker for alle øvelser frem til seilflybeviset. I tillegg finns opplærings- og oppfølgingskort for instruktører (O-kurs) og acro.

For alle turer frem til seilflybevis skal altså den enkelte tur autoriseres i progresjonskortet og øvelser som er godkjent kvitteres for. Hensikten er å ha en kontinuerlig oversikt over progresjon. Hvis nødvendig skriv kommentarer i progresjonskortet eller på et eget ark innlagt. Dette er til nytte både for eleven og instruktøren, og særlig nyttig dersom det flys med flere forskjellige instruktører.

Ved soloflyging skal progresjonskortet også benyttes med angivelse av oppgaver for den enkelte tur og med kommentarer og bemerkninger, gjerne også påført under diskusjon med eleven.

Progresjonskortet har også rubrikker for teorifag og spesialkurs som f.eks. oksygenkurs.

4.0 Vinsj/Bilslep.

Ved benyttelse av vinsj / bilslep som startmetode skal det fremlegges <Lokal forskrift for vinsjstart / bilslep ved..... Flyplass> for godkjenning av S/NLF før startmetoden benyttes.

Vinsjprogrammet med tilhørende øvelser er nå standardisert og finnes i kapittel 6

Bilslep er ikke godkjent som startmetode for grunnutdanning!

Teoripensum både for elevbevis og seilflysertifikat er gitt i "Seilflyhåndboken (NHB-D)".

Eleven skal ha bestått prøve i faget "Lover og Bestemmelser" før hun/han sendes solo.

5.0 Veiledning for seilflyinstruktører og kontrollanter

5.1 Seilflyinstruktørene

Skal du bli en god seilflyinstruktør må du være en god flyger og en god pedagog. Det ventes av deg at du setter et godt eksempel i luften og på bakken. Elevene vil alltid ta etter sine instruktører. Jo høyere din standard er, jo høyere vil dine elevers standard være.

Som instruktør må du utvikle dyktighet til å lære fra deg, og sammen med det skaffe deg flere kunnskaper om ditt emne enn de du er ment å overføre til elevene. Dette betyr at for å bli en effektiv instruktør, må du bestrebe deg på å bli spesialist på to områder. Det ene er den materie du underviser i, det andre er undervisningen i seg selv.

Det vil føre for langt å nevne alle de personlige egenskaper som kjennetegner den gode instruktør, men tre bør nevnes:

- Oppriktighet (oppriktig vilje til å gjøre sitt beste)
- Entusiasme (like å omgås mennesker, synes at det er moro å fly)
- Tålmodighet er av avgjørende betydning.

Likegyldighet vil snart bli merket av elevene og vil forårsake at de mister tilliten til deg og interessen for hele treningsprogrammet. Mangel på entusiasme fra instruktørens side vil føre til at selv det best planlagte treningsprogram aldri vil kunne frembringe det ønskede resultat.

Tålmodighet trengs i enhver situasjon, særlig der hvor det er snakk om å utvikle koordinerende dyktighet.

Skal du bli en god instruktør, krever det forberedelse. Du bør begynne dine forberedelser nå. Se på dem som du synes er gode instruktører, ikke i den hensikt å forme din egen instruksjon nøyaktig som deres, men for å finne ut hvorfor de gjør det bra.

Ta lærdom av hver enkelt instruktør du ser, men konsentrer deg om de gode. Nytt enhver anledning til å gjøre deg kjent med treningsprogrammets målsetting og problemer. Samarbeid med dine instruktørkolleger.

Bestem deg for at du skal bli en stadig bedre instruktør så lenge du driver denne form for tjeneste. Din fremgang avhenger helt av dine egne anstrengelser.

5.2 Forholdet instruktør/elev

Begrepet "elevbehandling" er en viktig faktor i instruksjon. Som instruktør vil din dømmekraft bli satt på prøve, idet de vanskeligheter du vil bli stilt overfor, må løses på en måte som kan godtas av alle impliserte. De prinsipper og fremgangsmåter du følger i behandlingen av elevene (måten å "ta" eleven på) vil avgjøre hvorvidt du skal bli en god eller dårlig instruktør.

Dersom instruksjonen skal bli effektiv, må du som instruktør etablere et åpent og samarbeidsvillig forhold til dine elever, slik at eleven kommer til å betrakte deg mer som en rettleider (tilretteviser) enn som en slavedriver.

Eleven har krav på å bli behandlet som et voksent menneske, og bør få mer ansvar og plikter etter som tiden går. På denne måten vil han/hun få den nødvendige selvtillit.

Du vil også kunne utvikle elevens samfølelse (lagånd) ved å vise at du er personlig interessert i hvordan det går med ham/henne. La alltid eleven vite hvordan han/hun står; gi anerkjennelse og ros når det er fortjent. I en slik atmosfære vil fremgang trives. Dine elever vil ta etter og uvilkårlig reflektere din egen innstilling. Dersom du er naturlig, hjelpsom og entusiastisk, vil dine elever bli ivrige, vennlige og mer innstilt på å motta lærdom.

En hyggelig omgangstone avler nødvendig respekt, men lar man omgjengligheten gå for langt, vil man ødelegge en vesentlig del av forholdet mellom instruktør/elev. Vis en vennlig innstilling overfor dine elever, men tillat ikke familiaritet i utrengsmål. Litt uformelt småprat kan gjøre mye til å fremme det gode forhold mellom instruktør og elev. Ta hensyn til elevens følelser, og unnlatt å gi reprimander i nærvær av andre.

Du arbeider med mennesker, ikke med maskiner, og du skal sikre deg deres samarbeid. Du ønsker at de skal bli gode flygere, heller som følge av eget initiativ fremfor et ensrettet press fra en overordnet. Dersom eleven skal læres opp til å respektere i stedet for å frykte autoritet, må du være BESTEMT, RETTFERDIG og VENNLIG.

Noen råd som muligens kan hjelpe deg til å utvikle og erkjenne disse egenskaper er følgende:

1. Vær ikke partisk.
2. Prøv aldri å bløffe. Hvis eleven får mistanke om at du bløffer vil din instruksjon tape sin verdi i betydelig grad.
3. Vær villig til å innse og innrømme en feil. En liten bemerkning som "du har rett, og jeg har feil," kan bidra mye til å heve korpsånd og arbeidslyst.
4. Gi aldri en forhastet dom. En elev bør ikke straffes overdrevent på grunn av et enkelt feiltak. La straffen stå i forhold til forseelsen.
5. Prøv med en gang å få elevene til å forstå betydningen av punktlighet og nøyaktighet. Slurv og likegyldighet er uforenelig med sikkerhet i luften.
6. Vær bestemt i handling. Når du tar en bestemmelse, så ta i betraktning alle de faktorer som har betydning og sett din beslutning i livet med overbevisning. Har man tatt en beslutning som man mener er riktig, så skal den følges opp, og er en ordre først gitt skal den utføres. Elevene vil respektere deg for din bestemthet.

7. La ikke eleven miste målet av syne, og sørg for at han/hun arbeider mot det. Pass på at all aktivitet i programmet tjener til å nå det mål man har satt seg.
8. Vær interessert i dine elever, og la dem vite at du er interessert. Bli kjent med deres bakgrunn, deres problemer og tidligere resultater.
9. Respekter dine elevers rettigheter. La disse alltid komme foran din egen bekvemmelighet.
10. Vær høflig. Korrigjer feiltrinn på en likefrem måte. Vær ikke sarkastisk eller personlig i din kritikk.
11. Vær entusiastisk. Instruktørens begeistring for flygeryrket vil føre til at elevens interesse til å lære øker, og at problemer av disiplinær art minker. Mangel på entusiasme har en motsatt virkning.
12. Vit når og hvor det passer seg å være morsom. Humor som passer seg vil skape bedre forståelse og hjelpe deg i undervisningen. Vær imidlertid forsiktig så ikke eleven ler av deg i stedet for med deg.
13. Vær forretningsmessig. Ditt arbeid er viktig, og det finnes ingen tid å kaste bort på uvedkommende ting.
14. Sikre deg dine elevers samarbeid ved å vise dine evner til å mestre enhver situasjon og ved å vise at du er villig til å hjelpe dem. Ved å oppmuntre eleven til å komme med sine egne ideer og forslag kan du hjelpe dem til å lære hva som er riktig. Du vil da rettleder dine elever i stedet for å tvinge dem, og du vil la dem utvikle seg naturlig i stedet for å presse dem inn i et bestemt mønster.
15. Inspirer til initiativ og positiv innstilling (tiltakslyst) og søke å frembringe selvtillit. En flyger som har lært å tenke selvstendig, vil være bedre rustet til å ta seg av problemer som det ikke finnes noen standardløsning på, enn en som er blitt vant til å støtte seg til sin instruktør.
16. Fordel ekstratjenester på en rettferdig måte slik at ikke bare samme elev til stadighet får alt.
17. Vis takt og beherskelse.
18. Vær eleven behjelpelig med å utnytte tiden best mulig når han flyr og når han ikke flyr.
19. Hold deg underrettet om hvordan det går med dine elever i teoriundervisningen. Det virker inspirerende på eleven, og viser at du er interessert i deres utvikling.
20. Det kan stundom oppstå antipati mellom deg og en elev. Dersom en slik situasjon vedvarer til tross for den beste vilje til å overvinne den, skal du overføre eleven til en annen instruktør.

21. Er du i tvil om elevens progresjon, eller tviler du på at han passer som flyger, bør du arrangere prøver for andre instruktører.
22. Bruk av "intercom" under flyging nødvendiggjør klar tale, passende ordvalg og riktig voluminnstilling.
23. Eleven skal læres opp til å mestre flyet og vite hva det kan og ikke kan gjøres med samt til å trekke opp en skarp grense mellom riktig handling og dumdristighet.
24. Du bør lære mest mulig om de fly dine elever vil fly etter endt utdanning. Dersom eleven stiller spørsmål om disse fly, bør du alltid være i stand til å gi et skikkelig svar.
25. God planlegging av elevens soloflyging er viktig, og grundig innføring i hensikten er en betingelse. Eleven må ha full forståelse av forutsetninger og mål av øvelsen. Likeledes er det viktig å gjennomgå øvelsen med eleven etter utført flygning.

5.3 Noen elevtyper

5.3.1 Den nervøse (eller med manglende selvtillit)

En elev kan mange ganger være eller virke nervøs i manglende tiltro til seg selv. Ros hans/hennes bestrebelser og positive egenskaper. Det kan være at den instruksjonen han/hun har fått, har vært for hurtig.

Når du flyr med en slik elev, så avhold deg fra å skrike, og vær varsom med å vise noe som helst tegn på engstelse eller frykt.

5.3.2 Overdreven selvtillit eller innbilskhet

En annen elev kan tro for godt om seg selv eller være innbilsk. La han/hun få vanskelige oppgaver og kritiser (bedøm) ham/henne strengt, men rettferdig, for hans/hennes manglende fullkommenhet. Se opp for og sett på plass enhver tendens til en familiær omgangstone fra denne elevtype.

5.3.3 Uoppmerksom

Uoppmerksomhet kan godt bare være et tegn på latskap, men det er også mulig at eleven lider under en mental påkjenning som for eksempel på grunn av personlige forhold. Han/hun kan ha økonomiske eller andre bekymringer. Har du mistanke om eller kjenner til at din elev har slikt å tenke på, må du prøve å hjelpe ham/henne så godt du kan. Driv ham/henne hardt i tjenesten, og la ikke flyturene være korte.

5.3.4 Lett for å glemme det som er innlært

Noen elever glemmer lett tidligere instruksjon. Dette vil i tilfelle kreve all den tålmodighet og skarpsindighet du eier og har. Forklar hver øvelse foran hver tur; gi han/henne en "trinn for trinn" og velbegrunnet forklaring i luften, og la ham/henne etter flygingen selv forklare det han/hun er blitt vist (og evt. også selv har utført).

Ekstra, men ikke for mye, repetisjon, -teoriundervisning kan hjelpe.

5.3.5 Ustadig

En elevtype som av og til skaper problemer, er den hvis progresjon synes å variere sterkt fra tur til tur. Prøv å finn ut grunnen til disse forandringene. Han/hun vil kanskje gi uttrykk for skepsis overfor flytypen. Det kan være din egen feil, idet du tar ham/henne på feil måte; eller at han/hun kan ha blitt oppskaket over en hendelse han/hun selv eller andre har vært utsatt for. I slike tilfeller er det nødvendig med forsiktig behandling. Strev etter å gjenskape tilliten og den opprinnelige entusiasme. Kanskje et instruktørbytte vil hjelpe. De fleste elever vil ha gode og dårlige dager, men pass opp for den som har store svingninger. Han/hun vil sannsynligvis bli en vanskelig elev. Her må du som instruktør selv være et eksempel på stødighet.

5.3.6 Treg begynnelse

Det finnes elever som ikke kan gjøre mer enn en ting av gangen; som er sene i starten. Vær tålmodig med disse. Absorbering av lærdom er ikke vanligvis en jevn prosess, og du bør ikke vente at det skal være det. En elev kan således godt vise liten eller ingen fremgang en viss tid; han/hun kan til og med synes å gå tilbake, men så plutselig kan det hele komme. Men også da skal du være forsiktig med å tro at faren er over; det kan nemlig godt inntreffe flere perioder med stagnasjon. Vær varsom og overveid i presentasjonen av stoffet. Oppmuntre ham/henne rikelig.

5.3.7 Hurtig begynnelse

Denne elevtype begynner som om han/hun skulle være klar til å gå solo neste gang. Årsaken til dette kan blant annet være tidligere flygererfaring.

Når han/hun begynner å lære nytt stoff, vil hans/hennes virkelige anlegg komme frem, og den ventende fremgang vil da kanskje mangle. La ikke dette føre deg på villstrå. Unngå tendensen til å hoppe over detaljer i de tidligere briefingene.

5.4 Sjekkliste

Ønsker du å kontrollere din egen/skolens undervisningsopplegg samt klubbens operative opplegg, gjennomgå nedenstående liste.

1. På hvilken måte sjekkes flygerens kvalifikasjoner? Er dette system tilfredsstillende?
2. Blir utilfredsstillende forhold ved flyplassen eller flygningen gjort noe med og blir slike forhold kunngjort for flygerne? Hvorledes kontrolleres det at samtlige flygere får kjennskap til de utilfredsstillende forhold?
3. Er det slått opp kart over flyplass og tilgjengelig luftrom slik at flygerne lett kan holde seg ajour? Hvorledes kontrolleres det at flygerne har lest og forstått disse?
4. Finnes det oppslagstavler og holdes disse ajour?
5. Startes dager med stor aktivitet med briefing og er denne eventuelt tilfredsstillende? Gis det informasjon om områder det ikke skal flys i, om utelandingsplasser, værutvikling, radioprosedyrer etc..?

6. Følges de prosedyrer som er bestemt på bakken og i luften?
7. Kjenner flygerne til flygehåndbøker, publikasjoner og lokale bestemmelser/instruksjoner? Blir dette sjekket og hvordan?
8. Er det vanlig innarbeidet rutine at daglig inspeksjon blir utført, og at standard sjekklister brukes og følges?
9. Blir flyene korrekt/forsvarlig tatt hånd om på bakken under forflytting og ved parkering? Bruker flygere og hjelpere riktige signaler?
10. Blir været sjekket før flyging? Er tilgjengeligheten for met-informasjon publisert og tilrettelagt?
11. Blir alle tekniske feil ført opp eller notert i fartøyjournalen, og blir byggeledere/teknikere fortalt hvilke feil som er observert?
12. Benyttes S/NLF's standard logger?
13. Har klubben et tilfredsstillende elev/medlemskartoteksystem?

6.0 Litt instruksjonsteknikk

Å være instruktør er ikke bare et spørsmål om å inneha et visst minimum av flygeferdigheter. Instruktøren skal også overføre sine erfaringer og kunnskaper til eleven. Derfor er det først og fremst instruktørens pedagogiske evner som avgjør om han er en "god" eller "dårlig" instruktør.

Å instruere en elev i luften er en kunst en bare kan tilegne seg ved praktisk erfaring. Til hjelp for instruktøren har vi satt opp enda noen punkter vi mener er viktige og som instruktøren selv bør arbeide aktivt med for å forbedre sin instruksjonsteknikk:

- Legg vekt på å snakke tydelig.
- Tren deg opp til å beskrive øvelsens forløp nøyaktig synkront med flyets bevegelser.
- Pass på at du fører flyet slik at de fenomener som øvelsen beskriver kommer klart og tydelig frem for eleven.
- Still ofte kontrollspørsmål slik at du finner ut om eleven følger med i din instruksjon.
- La være å skremme eleven. Bevegelser med flyet som for deg føles helt naturlige, kan virke skremmende for en elev.
- La det aldri være tvil om det er du eller eleven som flyr. Si klart i fra når du tar over og når du overlater rorene til eleven igjen.
- Gå ikke videre i øvelsesprogrammet før du er sikker på at eleven behersker og har forstått de tidligere grunnleggende øvelsene.
- Gi deg tid til å gjennomgå øvelsen med eleven før flyturen, og gi alltid eleven en skikkelig "debriefing" etter turen.
- Øv deg i å analysere de feilene eleven gjør slik at du kan gi en korrekt informasjon om hvordan han/hun skal rette feilen.

- Bruk positiv kritikk! Eder og forbannelser hører ikke hjemme i en instruktør/-elev situasjon.
- Pass på at teoriundervisningen følger parallelt med den praktiske flygningen slik at eleven får et bedre grunnlag for å forstå de enkelte øvelsene. Eksamen i faget "Lover og Bestemmelser" skal være avlagt før eleven sendes solo.
- La din egen flygning være et eksempel for elevene. Ikke vent at dine elever skal bli disiplinerte piloter dersom du selv tillater deg å gå på akkord med reglene for sikker og ansvarsfull flygning.

7.0 Arrangement av heldagskurs

Når et seilflykurs skal arrangeres er det mye som må forberedes.

Det er nødvendig med egnede skoleseilfly og slepefly. Pass på at flyene har gyldig luftdyktighetsbevis og at slepeflyet ikke går ut for ettersyn i løpet av kurset. Det viser seg ofte at det er nødvendig med reservefly. Kontroller at bensin og olje kan skaffes på plassen. Sørg for å ha en skikkelig avtale med slepeflyger og seilflyinstruktør. Selv om dette synes å være i orden, lønner det seg å ha reserver i bakhånden.

En må videre sørge for at klubben har gyldig skoletillatelse på flyplassen der kurset skal avholdes, samt sende søknad om NOTAM for kurset senest 3 uker før start.

Sørg for å ha skaffet til veie alle bøker, skjema, loggbøker og undervisningsmaterieell til teoretisk og praktisk undervisning (seilflymodell med bevegelige rør).

Et begynnerkurs med instruktør bør ikke ha mer enn 6 elever dersom en ikke benytter mer enn tre ukers kurstid. En må forsøke å komme i kontakt med elevene i god tid før kurset, slik at elevene får alle nødvendige opplysninger som f.eks. passende påkledning, utstyr til matlaging osv.

På fremmøtedagen er det vanlig at eleven møter opp sammen med foreldre/familie. Det er viktig at familien reiser hjem overbevist om at sønnen/datteren er i trygge hender. Bruk gjerne en stor del av dagen til å vise foreldrene rundt. Inviter gjerne foreldrene til å overvære de første startene. Det er en fordel å ha noen vante seilflygere til å hjelpe til i begynnelsen, slik at de nye elevene ser hvordan arbeidet foregår samtidig som de får en grundig forklaring av instruktøren.

Når det gjelder gjennomføringen av kurset er det vanlig å fly to perioder pr. dag med teoriundervisning og pause i mellom. Erfaring viser at det lønner seg å "stå på" til å begynne med, slik at det blir minst mulig problemer når enten været, slepeflyet eller slepeflygeren streiker mot slutten av kurset. Forsøk å la teori og flyging følges ad. Men benytt enhver anledning med f.eks. dårlig vær til å gjøre innhugg i teoripensum. Er det godt vær med kraftig termikk, er det ofte for turbulent til å fly midt på dagen, derfor er det viktig å starte tidlig og slutte sent. Undersøk imidlertid evt. restriksjoner på flyplassen før du overdriver dette.

Flyklubbene har kun tillatelse til å drive flyskole med medlemmer, dessuten gjelder forsikringen kun klubbflyging. Sørg derfor for at elevene er medlemmer eller at de betaler kontingenten i løpet av de første dagene. Sørg for at eleven har flygetidsbok og at denne sammen med progresjonskortet føres allerede fra første tur. Fly maksimalt 5 starter før ovennevnte er i orden/sjekket. Ikke glem å få nødvendige opplysninger og papirer før elevene reiser hjem, slik at NLF får tilsendt alle nødvendige papirer for utstedelse av elevbevis.

Dette var ment som en generell huskeliste med noen gode råd. I spesielle tilfeller bør du lage egen sjekklister.

NB! Dersom det planlegges at elevene skal sjekkes solo under kurset må du huske på to viktige ting som skal være ordnet for den enkelte elev!

- Legeerklæring med egenerklæring om epilepsi.
- Gyldig elevbevis fra S/NLF for den enkelte.

8.0 Veiledning for seilflyinstruktører og sjekkinstruktører seil

8.1 Regler angående seilflybevis:

For fullstendige opplysninger om kravene til seilflysertifikat, se Seilflyhåndboken (SHB):

1. Bestemmelser for seilflybevis.
2. Søknad/fornyelsesskjema for sertifikater og beviser. (www.seilfly.no)
3. Rapport skjema, rapport over flygeprøven.
4. Teoripensum til seilflysertifikat.
5. Instruks for sjekkinstruktører.

8.2 Forutsetninger

Før de praktiske prøver til Seilflysertifikat avlegges skal følgende være i orden:

- Alle papirer listet opp på "søknad/fornyelsesskjema for sertifikater og beviser".
- Merk spesielt at loggboken skal være ajourført, summert og attestert.
- Elevkort med seilflyskolens underskrift på at samtlige obligatoriske øvelser, samt så mange ikke-obligatoriske som praktisk mulig, er gjennomgått og godkjent.
- Legeattesten skal være på fastlagt skjema (Legeerklæring II), og ha stempel fra vedkommende lege. NB. Egenerklæring om epilepsi bak på konvolutten skal være utfylt og undertegnet.
- Sørg for at kandidaten et sted på skjema "Søknad om utstedelse" påfører hvilken nasjonalitet han har dersom denne ikke er norsk.
- Skolesjef eller ansvarlig instruktør skal på søknadsskjemaet ha utkvittert hvilke startmetode(r) som skal være knyttet til seilflysertifikatet.
- Skolesjef eller ansvarlig instruktør skal på søknadsskjemaet ha utkvittert eventuelle kompetansebevis som skal være knyttet til seilflysertifikatet.
- Teoriprøver bør være avlagt. Prøvene skal være rettet og karakter gitt. Prøvene med rettede besvarelser skal forevises sjekkinstruktøren for kontroll før den praktiske prøven påbegynnes.
- Prøvene med besvarelse skal normalt ikke videresendes til NLF, men etter kontroll av sjekkinstruktøren arkiveres i minst 2 år av vedkommende klubb.
- Skolesjekk skal avlegges for en av skolens instruktører kl II som kjenner kandidaten godt. Skolesjekken bør ikke foretas med sjekkinstruktøren. Skolesjekken bør ikke foretas samme dag som oppflygingen skal skje. Skolesjekken skal inneholde alle punkter som er praktisk mulig å gjennomføre på skjemaet "Rapport over flygeprøver".
- Etter at S/NLF gjentatte ganger har mottatt søknader fra kandidater som ikke tilfredsstiller kravene til Seilflysertifikat med hensyn til flytid, minner vi om "Bestemmelser for seilflysertifikat" pkt. 2.4.2. som sier: Kandidaten skal etter utstedelse av elevbevis før sertifikatoppflyging ha:
 - a) Minst 5 timer instruksjonsflyging under dobbeltkommando (DK) fordelt på minimum 15 starter.

- b) Minst 15 timer soloflyging fordelt på minimum 20 starter.
- c) Minst 5 starter som fartøysjef med hver av de startmetoder som ønskes anført i seilflysertifikatet.

8.3 Praktisk prøve

Hva flygingen angår skal det legges vekt på kandidatens evne til hurtig og riktig å kunne oppfatte en situasjon og treffe de riktige beslutninger. Han skal kjenne vedkommende flys egenskaper, kjenne sin egen og flyets begrensning, og unngå å nærme seg den kritiske grensen både for seg selv og flyet.

Sjekkinstruktøren skal være kritisk i sin bedømmelse av kandidaten under utøving av alle manøvrer og øvelser.

Kandidaten skal ha grundig kjennskap til den flytype som benyttes. Dvs. dersom prøven flys på Blanik skal hjul tas inn/ut, flaps benyttes ved landing etc, også ved sirkling.

Spesiell kritikk skal anføres under merknader i kontrollskjemaet. Det benyttes prosentvis bedømmelse av øvelsene. Utførelse med resultat i en enkelt øvelse under 65 % er stryk. Se ellers karakterskala på "Rapportskjema". Vanligvis gis karakterene i sprang på fem poeng (eks. 85-90-95). Før flygingen begynner, skal sjekkinstruktøren gå kort igjennom øvelsene med kandidaten. Dersom en øvelse kan utføres på flere måter, bli enig med kandidaten hvordan den skal utføres i dette tilfellet.

Informér slepeflygeren om spesielle ting han/hun skal gjøre i slepet. Eks. øvelsene 5, 6, 7 og 8 samt eventuelle nødøvelser.

Så de enkelte øvelser:

8.3.1 Daglig ettersyn

La kandidaten gå igjennom et grundig daglig ettersyn i henhold til fabrikantens prosedyre, som oftest angitt i flyets manual. Sjekk spesielt om han/hun kjenner til de bøker og papirer som skal sjekkes ved DI, og de papirer som skal medfølge i flyet under flyging.

8.3.2 Forberedelse til start

Kandidaten skal starte forberedelsene i god tid. Han/hun skal sørge for puter, nødvendige vekter, line, hatt, solbriller, medhjelpere til å trekke fram fly etc. Sjekkinstruktøren forholder seg passiv med mindre han blir anmodet av kandidaten om hjelp.

8.3.3 Cockpitsjekk

Kandidaten skal benytte NLF standard sjekklister, dersom det ikke er spesielle grunner til å bruke en egen sjekklister som finnes i det aktuelle flyet. Pass på at sjekken gjøres med andakt og følelse. Husk at hensikten er å oppdage eventuelle feil og kontrollere funksjonen hos de forskjellige organer.

8.3.4 Avgang

Normal avgang, flyet rett på vingene, retning langs banen riktig, starte med høyderoret i riktig stilling, avhengig om flyet ligger med nesa eller med halesporen nedpå når det står klart til avgang. At han med høyderoret holder halesporen 10 cm over bakken til flyet letter. Alt for lang tids kjøring på bakken, eller forsøk på å dra flyet i lufta før det har hastighet nok til å fly, skal trekkes.

8.3.5 Slep - svinger i slep

Normale svinger, nesa passelig utenfor slepeflyet i svingen, samme krenkning som slepeflyet, samme høyde. Tendensen til kjempesleng med stor slakk på lina kan kun aksepteres under meget urolig vær, og bare dersom kandidaten retter opp situasjonen uten hjelp av instruktøren.

8.3.6 8-tallsflyging i slep

Eleven skal beherske denne øvelsen slik at sjekkinstruktøren ikke trenger å ta over. Krenkingen skal være 30-45 grader. Pass spesielt på svingovergangene. Informer slepeflygeren.

8.3.7 Horisontalflyging i slep

Kandidaten skal innta korrekt høyde under horisontalflyging i slep (transportslep) vanligvis over slippstrømmen. Hastigheten skal økes opp til maks. tillatt hastighet i slep.

8.3.8 Stigning bil/vinsjstart

For utførelse se Svæveflyvehåndboken.

8.3.9 Utkobling

Skal utføres etter NLF standard: 1. Trekk flyet litt ut til venstre. Fly parallelt med slepeflyet, stram opp lina. 2. Grundig utkikk. 3. Løs ut, observer at lina virkelig løses ut. 4. Sving til venstre inntil godt klar av line og slepefly. Husk! Sving ikke til venstre, eller trekk ikke opp før lina er utløst!

8.3.10 Rett frem-flygning

Sjekk at kandidaten virkelig flyr rett frem, at han/hun bruker øyemerke i horisonten, at rorene er riktig sentrert, kula (og tråden) i midten, flyet trimmet på riktig hastighet, flygeren sitter rett i flyet. Merk deg om kandidaten "sykler" med sideroret, "rører grøt" med stikka, kjenner prinsippene for bruk av trimmen etc.

8.3.11 Normale svinger

Krenkning opp til 45 grader. God utkikk, hastighet normal, inngang og utgang rolige og med koordinerte rorbevegelser, minimale variasjoner i hastigheten er $\pm 5 - 10$ km/t.

8.3.12 S-svinger langs rett linje

Sving ca. 45 grader ut til hver side for en kurslinje som er tatt ut på forhånd med øyemerke i horisonten. Overgangene bør være noenlunde rene, og rorbevegelsene koordinerte. Hastighetsvariasjoner innenfor $\pm 5 - 10$ km/t.

8.3.13 720 grader krappe svinger

Krenkning bør være 60-70 grader. Maks. krenkning skal være oppnådd innen 90 grader sving er utført. Svingene skal være noenlunde rene, hastigheten korrekt, og ikke variere mer enn ± 10 km/t. Utkikk skal holdes hele tiden, utretting skal skje på samme kurs som flyet hadde ved inngang.

8.3.14 Steiling med nesedropp rett frem

La eleven redusere farten, og trekke stikka så langt til seg at nesa dropper. Eleven skal ta flyet ut av steilingen med minimum tap av høyde og unngå at flyet steiler på nytt.

8.3.15 Steiling med vingedropp

Hjelp eleven med å provosere frem steiling med vingedropp. Eleven skal ta flyet ut ved å:

- Ta vingene ut av steilingen (stikka frem)
- Rette opp med koordinert bruk av side- og balanseror
- Etablere normal flyhastighet.

Pass på at eleven ikke:

- gir side- og balanseror til motsatt side av vingedroppet, før vingene er tatt ut av steilingen.
- gir sideror til motsatt side av vingedroppet for å rette opp (første del av uttak av spinn)
- trekker stikka til seg når nesa dropper (ryggmargrefleks).
- venter for lenge med å begynne uttrekket, slik at flyet bygger opp unødig hastighet.
- får for stort høydetap før kraftig uttrekk, slik at flyet steiler på nytt.

8.3.16 Spinn

Øvelsen spinn utføres kun med fly som er tillatt for dette. Øvelsen skal utføres i sikker høyde, og avsluttes i min. 600 meters høyde.

Dersom spinn ikke kan gjennomføres i luften, skal uttaksprosedyren demonstreres på bakken.

For å få bestått skal eleven, uten å nøle, gjennomføre eller gjengi prosedyren: Motsatt sideror - senter balanseror - stikka frem (til rotasjonen stopper) - sentraliser sideror - trekk ut.

Landingsrunde

Elev skal kunne vurdere annen trafikk, vind og andre forhold og ut fra dette entre landingsrunden på en fornuftig og forsvarlig måte. Landingssjekken (NLF's standard) skal utføres i rimelig god tid og senest på downwind.

8.3.18 Høydebedømming ved landing

Pass på at eleven uoppfordret avslutter andre øvelser i så stor høyde at han kan utføre en normal landingsrunde. En normal landingsrunde påbegynnes med 200 meter høyde på downwind rett ut for merket. Kandidaten skal vise at han kan korte inn landingsrunden hvis han kommer for lavt, og at han kan forlenge den ved uventet stor høyde.

8.3.19 Høydebedømming uten høydemåler

Samme som for 17. I tillegg kontroller med spørsmål under hele flyturen om kandidaten har evnen til å bedømme høyden. Det er ikke meningen eleven skal gjette på høyden, men ha så god høydebedømming at han/hun kan disponere turen riktig.

8.3.20 Bruk av bremseser

Bruk av brems skal skje med rolige bevegelser, sjekk at kandidaten koordinerer bruk av høyderor og brems, slik at hastigheten holdes innenfor det normale. Bremsen skal justeres kontinuerlig, slik at riktig glidevinkel holdes på hele finalen.

8.3.21 Sidevind avgang/landing

Korrekt koordinering med opplegg for avdrift. Metoder som benyttes kan være ving ned i vindside eller nese opp mot vind.

8.3.22 Sidegliding

Korrekt utført med god koordinering og stabilitet i kurs og hastighet. Vingen mot vinden skal alltid legges ned. Pass på at eleven mestrer teknikken med å holde riktig hastighet. Pass på at han/hun holder kursen rett mot et øyemerke (eks. banens senterlinje). Vanlige feil, nesa svinger til samme side som vingen legges ned. Utrettingen skal skje uten at farten øker for meget, og uten at flyet "faller igjennom".

8.3.23 Merkelanding

Kandidaten skal gjennomføre innflyging og landing så nøyaktig som mulig med hensyn til flytype, værforhold og eventuelle hindringer i innflygingen. Med en merkelanding menes at man setter seg skikkelig utsteilet inntil 50 meter forbi et på forhånd avmerket punkt. Landing før merket, eller mer enn 50 meter forbi merket er ikke merkelanding. Innflygingen og landingen må være tilfredsstillende utført. Spesielt må legges vekt på at hastigheten økes for å kompensere for vindgradient, turbulens, vann/is på vingene etc.

8.3.24 Nødprosedyrer, motorstopp/linebrudd under avgang

Hvis øvelsen utføres i praksis, vær sikker på en lykkelig avslutning med landing på banen! Kandidaten må reagere riktig og øyeblikkelig når han får beskjed om linebrudd. Generell regel: Hvis lavere enn 100 m land rett frem, gjør bare mindre kursendringer for å unngå hus, kraftmaster, større trær etc. Ved brudd i større høyde enn 100 meter kan det svinges tilbake til plassen. NB! Sjekk også andre nødprosedyrer.

8.3.25 Bruk av radio

Kontroller at eleven bruker korrekt fraseologi, at det er klar og god stemmebruk, rasjonelle og relevante meldinger/kvitteringer og at radioen teknisk blir riktig betjent.

8.3.26 Bestemmelseevne

Vurder kandidatens evne til hurtig og riktig å kunne oppfatte en situasjon og treffe de riktige beslutninger. Dette bør sjekkes særlig med henblikk på en nødsituasjon, eks. linebrudd.

8.3.27 Koordinering av kontrollorganer

Går på kandidatens "følelse" med flyet og flygingen. Evnen til rolig og koordinert bruk av de forskjellige ror, slik at de forskjellige manøvrer blir utført på en harmonisk måte.

8.3.28 Alminnelige inntrykk

Gir kandidaten samlet et inntrykk som gjør ham/henne kvalifisert til å inneha seilflysertifikat? Tenk nøye over ansvaret ved å ha med passasjerer. Sjekkinstruktøren skal være kritisk i sin

bedømmelse av en flygers dømmekraft og planleggingsevne under utøving av alle manøvrer og øvelser. Ved den endelige avgjørelse skal sjekkinstruktøren huske på at han/hun ikke godkjenner eller anbefaler en kandidat som han ikke selv uten betenkning ville gå med opp uten dobbeltstyring.

8.4 Opplysninger til kandidaten

Opplysninger som skal gis til kandidaten angående resultatet av prøvene:

8.4.1 I tilfelle godkjenning

Når resultatet foreligger og sjekkinstruktøren godkjenner og anbefaler kandidaten, skal han diskutere de utførte prøver med han. Kandidaten gjøres oppmerksom på de ting sjekkinstruktøren ikke var helt fornøyd med og oppfordres til å gjøre sitt ytterste for å rette på feilene så snart som mulig.

8.4.2 I tilfelle ikke godkjenning:

Også i dette tilfellet skal sjekkinstruktøren diskutere de utførte prøver med kandidaten og gjøre han/henne spesielt oppmerksom på de feil som må rettes på før han/hun kan regne med å bli godkjent.

Kandidaten skal bli gjort oppmerksom på at han når som helst kan be om å få avlegge ny prøve med en annen sjekkinstruktør hvis han ikke er tilfreds med avgjørelsen. Er avgjørelsen vel begrunnet, er det imidlertid lite sannsynlig at han/hun vil benytte seg av dette, idet han må regne med at resultatet vil bli det samme, og at NLF vil avslå å prøve ham/henne før ny anbefaling (skolesjekk) foreligger.