



Unionshåndbog

Ansvarlig: Uddannelsesudvalg

Gruppe: 675

Dato : 21.03.18

UDDANNELSNORMER - FLYVNING

Side nr. : 1 af (3)

HI-KURSUS KRAV TIL ASPIRANTER

1. KRAV TIL ASPIRANTER

1.1 En aspirant til et HI-kursus skal:

- Gennem en klub være medlem af Dansk Svæveflyver Union.
- Ved sit adfærd have vist modenhed og sund dømmekraft i forbindelse med flyveaktivitet.
- Være anbefalet af sin klub.

1.2 Aspiranten skal ved kursusstart kunne dokumentere at:

- Have en minimumsalder på 20 år ved kursets afslutning.
- Være indehaver af et gyldigt S-certifikat.
- Være helbredsmæssig godkendt til svæveflyvercertifikat Jfr. BL 6-05.
- Have gyldig tilladelse til start i både flyslæb og spilstart.
- Have passagertilladelse jfr. UHB660.
- Have minimum 100 timer som fartøjschef på svævefly.
- Have gennemført minimum 1 stk. 50 km distanceflyvning udført som sølv-c stræk.

Dispensation gives kun i ganske særlige tilfælde.

- Have udført minimum 15 flyvninger med passager.
- Have udført mindst 15 flyvninger med instruktør efter ovennævnte 15 passagerflyvninger.
(Aspiranter fra flyslæbsklubber skal dog kun have 11 flyvninger med instruktør.)
- Have bestået en S-teoriprøve højest 24 måneder før HI-kursets start.
- Være i grønt område på TRÆNINGSBAROMETER jfr. UHB gr. 599

Dispensation: Der gives ikke dispensation.

2. FLYVEMÆSSIG UDDANNELSE AF ASPIRANTER I KLUBBERNE

Aspiranten skal have gennemført mindst 15 flyvninger med instruktør efter forinden at have foretaget mindst 15 flyvninger med passager.

Aspiranter fra flyslæbsklubber skal dog kun have 11 flyvninger.

Flyvningerne skal foregå i henhold til: "checkskeema for hjælpeinstruktøraspiranter", som skal anvendes som dokumentation for flyvningerne.

Disse flyvninger betragtes som første del af instruktørkurset og skal gennemføres i den hjemlige klub. De er en vigtig hjælp for aspiranterne i forbindelse med indførelse i uddannelsesnormerne og i forbindelse med afpudsning af aspiranternes egen flyvning, og er derfor en vigtig hjælp til at bestå kurset og blive en god instruktør.

Lærer på disse flyvninger skal være en instruktør, som er rutineret og i god træning. Ved mindst 8 af flyvningerne skal læreren være FI.



Unionshåndbog

Ansvarlig: Uddannelsesudvalg

Gruppe: 675

Dato : 21.03.18

UDDANNELSNORMER - FLYVNING

Side nr. : 2 af (3)

Aspiranten skal foretage flyvningerne fra flyets instruktørsæde, og der skal lægges vægt på, at aspiranten virker og optræder som ansvarlig for hver enkelt flyvning.

Under flyvningerne skal der foretages afpudsning af aspirantens flyvning og tilrettelæggelse af landingsrunder. Bedømmelsen skal være strengere end ved S-prøve.

Alle krævede manøvre til S-prøven skal indgå i flyveprogrammerne.

Under flyvningen skal læreren simulere elev og på den måde simulere "standardfejl" og lade aspiranten korrigere disse fejl.

Aspiranten skal instruere læreren i normerne A-5 til A-11.

Afprøvning af aspirantens reaktionsevne og dømmekraft ved forudsete hændelser skal afprøves, f.eks.: Afbrudt start - ændring af aftalt landingsrunde fastlåsning af luftbremser "ude" i større højder - tildækket højdemåler.

3. SUPPLERENDE VEJLEDNING

Normalt er erfaringsgrundlaget for de deltagende aspiranter på et HI-kursus væsentlig højere end de forlangte minimumskrav.

Der kan dog for de aspiranter, der kun har lidt mere erfaring end minimumskravene, være meget forskel på den ERFARING og TRÆNINGSTILSTAND, de udviser under et HI-kursus.

Der skal derfor gøres opmærksom på forskellige forhold, der påvirker en aspirants erfaring eller træningstilstand, og hvordan forbedring kan foretages.

a) Kun fløjet fra én plads (hjemmeflyvepladsen)

Aspiranter af denne slags har kun udført landingsrunder på 4 måder i hele deres tid som svæveflyver.

I ekstreme tilfælde, hvor man har fastlagte landingsrunder, har vedkommende kun udført landingsrunder på 2 måder.

b) Begrænset typekendskab (kun omskolet til 3-4 typer)

Ved at omstille med en så lav typeerfaring har aspiranter det svært, når de skal omstille sig til at undervise på et tosædet fly.

c) For lavt årligt gennemsnitstal

Har en aspirant et timetal nær ved minimumskravene ved ankomst til kurserne, siger erfaringerne, at der kan være meget forskel på, om vedkommende har erhvervet denne erfaring på 3-4 år eller over en længere årrække. I sidstnævnte tilfælde kan aspiranten være i en manglende træningstilstand og derfor have svært ved at klare problemerne på kurset. Vi henviser her til træningsbarometeret.

d) Manglende træning i sekundær startmetode

Godkendt af: DK-CAA

HI-KURSUS – KRAV TIL ASPIRANTER



Unionshåndbog

Ansvarlig: Uddannelsesudvalg

Gruppe: 675

Dato : 21.03.18

UDDANNELSNORMER - FLYVNING

Side nr. : 3 af (3)

Aspiranter, der mangler træning i en sekundær startmetode, er også dårligt stillet på et kursus, idet dels den sekundære startmetode vil blive anvendt under mere stressende forhold end vanligt, og dels fordi den sekundære startmetode giver mere erfaring til piloten.

Hvis kun et enkelt af disse eksemplarer på manglende erfaring eller træning optræder hos en aspirant, behøver dette ikke at være et problem, men der er adskillige tilfælde, hvor aspiranter, der er kommet til kurserne med flere af disse eksempler, havde svært ved at bestå et HI-kursus.

4. FORSLAG TIL OPTRÆNING AF ASPIRANTER

Har en klub et medlem under "klargøring" til HI-kursus, og dette medlem i øvrigt har gode personlige egenskaber, såsom ansvarsfølelse og lederegenskaber, men som er "lav" på et eller flere af ovennævnte eksempler kan følgende foreslås:

ad a) Klubben kan lave en "bytteaftale" med en eller to naboklubber.
Dette kan udnyttes som ekstra træning af piloten.

Flyvningen kan udføres som skole/checkflyvning på tosædet med lokal instruktør.
Der bør være minimum ca. 10 flyvninger fordelt over mindst to flyvedage med modsatte vindretninger.

ad b) Hvis den under a) foreslåede flyvning foregår på en anden type tosædet end vedkommende er vant til, giver dette en god ekstra øvelse i at omstille sig til en anden flytype.

Klubber, der ejer flere typer svævefly, kan sørge for, at deres aspiranter er omskolede til de typer, man har i klubberne.

ad c) En aspirant med et lavt årligt timegennemsnit bør i god tid aktiveres, så flyvetiden det sidste år før kurset kommer op på mindst 25-30 timer (Jfr. Træningsbarometeret).

ad d) Årsag til manglende flyslæbstræning - eller uddannelse - opgives gerne til, at man har ventet til sidste øjeblik med at få dette forhold ordnet, hvorefter vejret ikke tillod dette.

Godkendt af: DK-CAA

HI-KURSUS – KRAV TIL ASPIRANTER