



Unionshåndbog - DTO

Gruppe: 958
Dato: 01.01.21
Side nr.: 1 af 2

Kunstflyvning GRUNDLÆGGENDE

Uddannelse til grundlæggende kunstflyvning

Formål med uddannelsen:

Uddannelsen til grundlæggende kunstflyvning skal give piloten et kendskab til, hvad der foregår i et svævefly/TMG i unormale flyvestillinger, og give ham en udvidet mulighed for at handle derefter og herigennem gøre ham til en bedre og endnu mere sikker pilot.

Uddannelse i grundlæggende kunstflyvning vil endvidere være første skridt i en samlet uddannelse, som en pilot skal gennemføre for at få tilladelse til fuld kunstflyvning – grundlæggende og udvidet.

Uddannelsen skal give aspiranten hele det teoretiske grundlag for at kunne flyve kunstflyvning, og han skal i den praktiske uddannelse lære at beherske de manøvrer, som hører til grundlæggende kunstflyvning.

Forudsætninger for at kunne deltage i uddannelsen:

Min. 120 starter som fartøjschef på svævefly efter opnåelse af certifikat, eller 40 flyvetimer som fartøjschef på TMG efter opnåelse af certifikat, hvis kunstflyvningen skal ske på en TMG.

Minimum omfang af uddannelsen:

Uddannelsen skal være på min. 20 flyvninger eller 5 timers flyvetid og skal omfatte alle de manøvrer, som indgår i uddannelsen til grundlæggende kunstflyvning.

Den teoretiske uddannelse skal gennemføres som beskrevet neden for.

Efter gennemførelse af den praktiske uddannelse, skal aspiranten beherske følgende kunstflyvningsmanøvrer:

- Spin
- Loop
- Stall Turn

Tilladelsen til begrænset kunstflyvning gives alene til den kategori af luftfartøjer, som uddannelsen er sket på. Hvis tilladelsen skal udvides til f.eks. også at omfatte TMG, skal aspiranten gennemføre min. tre to-sædede træningsflyvninger på denne luftfartøjskategori indeholdende alle kunstflyvningsmanøvrer indenfor begrænset kunstflyvning.

Undervisningsmateriale til den teoretiske uddannelse:

- a) "Teorikompendium om Kunstsvæveflyvning" – DsvU
- b) Tilsvarende materiale som indeholder lignende teori omkring kunstflyvning



Unionshåndbog

Gruppe: 958

Dato: 01.01.21

Kunstflyvning GRUNDLÆGGENDE

Side nr.: 2 af 2

Teoretisk uddannelse	Evt. yderligere forklaring
Kunstflyvningsteori	<ul style="list-style-type: none">- Luftfartsret i relation til kunstflyvning – herunder BL 5-3- Generel kendskab til luftfartøjer i relation til kunstflyvning- Flyvningens principper i relation til kunstflyvning- Flyvepræstationer og -planlægning i relation til kunstflyvning- Operationelle procedurer i relation til kunstflyvning- Menneskelig præstationer i relation til kunstflyvning- Manøvrerlære – kunstflyvning- Kunstflyvningsfigurer- CIVA (ARESTI)-system- Flyvesikkerhed
Klargøring af fly og pilot til kunstflyvning	<ul style="list-style-type: none">- Flyets håndbog og begrænsninger i relation til kunstflyvning- Kontrol af flyets tyngdepunkt – herunder placering af trim-vægte- Betydningen af løse genstande i cockpittet og rengøring- Seler og tå-remme – udløsningsmekanisme- Flyets instrumenter i relation til kunstflyvning – bl.a. G-måler- Nødfald af førerskærm og brug af faldskærm- Pilotens mentale og fysiske status forud for kunstflyvning
Praktisk uddannelse	Evt. yderligere forklaring
1. Spin	<ul style="list-style-type: none">- Øvelse i stor højde pga. af stort højdetab ved fuldt udviklet spin- Hvordan opfører flyet sig ved indgang i et spin?- Næsestilling og hastighed ved udretning af spin- Valg af fixpunkt til udretning af spin- Kontrol af flyets aktuelle tyngdepunkt
2. Loop	<ul style="list-style-type: none">- Vigtigheden af indgangshastigheden i et loop- Afstemningen af belastningen under loopet- Side- og krængeror skal holdes neutrale under loopet- Observer horisonten så tidligt som muligt – læg nakken tilbage- Loopet skal være rundt – belastningen skal aflastes på toppen af loopet- Find retningspunkt ved udretning fra loop med hastighed som ved indgang- Risikoen ved high-speed stall ved for lav hastighed og høj G-påvirkning
3. Stall-turn	<ul style="list-style-type: none">- Vigtigheden af indgangshastigheden i et stall-turn – aftager hurtigt lodret- Neutralt side- og krængeror under optræk – evt. krænge lidt til turn-siden- Aflast til 0 G ved lodret stigning inden turn- Bestemt og fuldt sideror i turn-retningen- Modvirk overpendling i turn ved at give modsat sideror inden lodret ned- Find retningspunkt ved udretning fra lodret flyvning- Procedure ved mislykket stall-turn – PAS PÅ haleglidning
4. Programflyvning	<ul style="list-style-type: none">- Program indeholdende ovennævnte tre manøvrer- Hensyn til vindretningen- Kontinuiteten i programmet- Udgangshastighed i en manøvre som indgangshastighed til den næste- Hvad kan gøre, at et program skal afbrydes: højde, fart, vejr m.v.