

# Utbildningsmanual

Instruktör

Version: 18 april 2018



Denna utbildningsmanual för Skärmflygförbundets kurs för Instruktör utgör en fördjupad checklista för de moment som finns upptagna på elevkort Instruktör. Det finns ingen strikt kronologi, eftersom ämnena ofta griper i varandra.

Manualen är gemensam för friflyg och paramotor.

Generella regler för all utbildning inom Skärmflygförbundet återfinns i inledningen av Verksamhetshandbok, kapitel 4 Utbildning. Där finns också generella trafik- och väjningsregler samt regler för flygtrim.

Kursen ges av instruktör som givits särskilt förordnande av SSFF:s styrelse.

I inträdeskraven ingår att aspiranten med behörighet Utbildningsassistent ska ha deltagit aktivt som biträdande instruktör i två utbildningar hos en SSFF-instruktör.

Kursen är uppdelad i två delar. Först en teorikurs på tre dagar med sammanlagt 24 lektionstimmar som har fokus på pedagogik, ledarskap och procedur. Sakämnena (aerodynamik, flyglära, meteorologi, lufrumsregler etc.) berörs i ringa omfattning vilket förutsätter att aspiranterna redan har tillräckligt goda kunskaper i dessa för att kunna lära ut dem.

Den andra delen av instruktörskursen utgörs av en praktisk del, där aspiranterna genomför en nybörjarkurs med ”skarpa” elever under överinseende av kursledningen. I LFS anges att aspiranten ska utbilda fyra elever för godkänt resultat.

Denna utbildningsmanual omfattar kursens första del. Avsnittet om den praktiska delen av instruktörskursen har ännu ej kunnat färdigställas.

## Pedagogiska utgångspunkter

Skärmflygförbundet skulle inte lägga stor vikt vid utbildningen av sina instruktörer om vi inte trodde att en bra instruktör gör skillnad. Vi tror på den grundläggande utvecklingstrappa som beskrevs redan för över 30 år sedan av norrmannen Stein Arne Fossum i analysen som kom att kallas Para Pro och som var föregångaren till FAI CIVL:s gällande dokument SafePro Para.

I Para Pro, som antogs som rekommenderad säkerhets- och utbildningsstandard av FAI, beskrevs utvecklingstrappan på ett sätt som fortfarande i högsta grad är relevant:

Vi når **Kunskap** genom utbildning. Vi når **Färdighet** genom träning. Vi når **Erfarenhet** genom flygtid. Och vi skaffar oss **Omdöme** genom mognad och attityd.

I samtliga fyra steg har instruktören en viktig roll. I de första två genom att ge bra grundutbildning och träning. I det tredje genom att erbjuda flygtillfällen, t.ex. resor, med god kvalitet. Och i det fjärde steget som genomsyrar de tre andra, genom att visa ”airmanship” och föregå med gott exempel.

## Teoriutbildning

### Instruktörens roll, pedagogik, ledarskap

Att vara instruktör, idrottsledare. Det är ofta inte de mest topp-presterande spelarna som blir de bästa tränarna, utan det är andra egenskaper som gör en bra ledare. Det beror mycket mer på ledarens förmåga att lära ut, än dennes tidigare prestationer, Att man hittar en bra ledarstil.

- Självbild. Roll som förebild. ”Alltid i tjänst”. Alltid lyssna, självanalys, självvransakan, ifrågasätta inkörda hjulspår.

- Förnyelse av instruktörslicens. Disciplinärenden och bestraffning. Riksidrottsnämnd respektive Transportstyrelse.
- Hur hanterar man en elev som inte klarar uppgifterna tillräckligt bra för att bli godkänd? Man ska försöka vara tydlig med vad som krävs, och vilka förkunskaper som är nödvändiga för att kunna genomföra godkänd kurs.

Vad har vi att jobba med? Vad är speciellt med att lära ut skärmflygning jämfört med andra pedagogiska situationer? En skillnad är risken för livshotande situationer.

Teoriundervisningens betydelse. Hur lär vi ut, hur når vi fram? Ord – tonfall – kroppsspråk, orden är inte sällan det som uppfattas minst. Ställ frågor i stället för att leverera färdiga lösningar.

Instruktorerna som ledare har en stark inverkan på hur eleven upplever lärandet. Ledarskapet accentuerat av den potentiella faran. Ta det ledarskapet, på ett konstruktivt sätt. Var en trygg ledare. Eleven är i en utsatt situation. Det kan förstärka elevens sociala förhållningssätt, av typ ifrågasättande, tillgivenhet etc. Vad kan det mer finnas att tänka på i relationen med eleven/kunden?

### Organisationer och myndigheter inom flyg- och idrottsvärlden

- Myndighetsspåret – idrottsspåret.
- Myndigheter: ICAO, Transportstyrelsen (TS). Lfv. SSFF inom ramen för delegation.
- Idrottsorganisationer i Sverige: Flygsportförbundet, Riksidrottens organisation med Riksidrottsförbundet, Specialidrottsförbund, Grenförbund, Idrottsdistrikt, Specialidrottsdistrikt, SISU Idrottsutbildarna och möjligheter till samverkan och ekonomiskt stöd. Vad innebär det att både vara en idrott inom riksidrotten och en flygverksamhet under Transportstyrelsen?
- Internationella organisationer och deras roller: FAI, CIVL; EHPU, ESTC
- SSFF:s roll som instruktörernas ”branschorganisation” och instruktörsseminariet som årlig ”branschkonferens”.

### Vårt regelverk

- Verksamhetshandboken, särskilt kap 1, 4, 5, 8 och 9, som ersatte tidigare ”FoD” 2015.
- Elevkort med tillhörande utbildningsmanualer.
- Läroboken Lär dig flyga skärm.

De tre ovan är de viktigaste för utbildning. Beslut tas av styrelse och årsmöte. Aktuella regler alltid uppdaterade på förbundets webbplats. Aspiranterna ska vara väl bekanta med samtliga dokument.

Transportstyrelsen har en roll som tillsynsmyndighet.

### Stresshantering, hjärnans funktioner

Eleverna kan drabbas av mycket starka känslor under kursen. Inte sällan glädje gränsande till eufori. De fungerar också som vila från stark fokus på uppgiften. Helt ok, men viktigt att känslorna bringas under kontroll inför uppgiften. Paus mellan uppgifterna, ”urladdningarna”, kan behövas.

En annan känsla är skam eller besvikelse över att inte lyckas eller uppfylla förväntningar. Positiv feedback!

Utmattnings är en annan effekt av stress. Om instruktören börjar bli trött är eleverna det troligen också.

Hjärnans arbetsprocess, i normalfallet: Varseblivning–Analys–Beslut–Handling–Varseblivning...

Prestationsförmåga = förmåga att arbeta med hela hjärnan, enligt arbetsprocessen ovan.

I kritiska situationer tar hjärnas primitiva funktioner över. Stimuli–Respons. Där sker inget lärande, ingen analys med jämförelser med tidigare erfarenheter. Instinkt reagerar på fara, för överlevnad. Därför viktigt att hålla stressnivån nere. Det kan ske genom:

- bra förberedelse med genomförd teoriutbildning och förberedande praktiska moment,
- gemensam kortfattad repetition,
- kontrollfrågor inför prestation, tydlig överlämning – avsluta med bekräftelse: ”varsågod”, ”du flyger”,
- vara observant på elever i momenten ovan, för att bedöma stressnivå,
- elevens ”jag startar” är inget löfte att göra en perfekt prestation. Ha förbarmande.

### **Idrottspsykologi**

Alltid fokusera presentation på det som SKA göras, inte på det som INTE ska göras. Negationer inte bra att använda i instruktion. Börja med lösningen. Utifrån lösningen kan eleven själv upptäcka och förstå vad som ska undvikas (t.ex. ett träd).

Det finns fyra ”temperament” för instruktion, även när det gränsar till ordergivning:

1. Bedjande, undergivet
2. Informerande, stödjande
3. Krävande
4. Aggressivt

Av dessa är det bara de två mellersta som är meningsfulla. Temperament 2 är det normala där man normalt ska ligga. 3 tar man till när det krävs. 1 och 4 är aldrig bra alternativ.

Kroppsminne. Inlärd mönster. Repetition. Mental förberedelse. Återhämtning.

Var fysisk i inlärandet. Hjälpe eleven att minnas och upprepa positiva prestationer.

### **Kommunikation, instruktion till flygande elev**

Lugn långsam röst, gärna med djup stämma. Inled alltid med elevens namn, särskilt vid radiokommunikation.

Viktigt att tidigt etablera de viktiga begreppen, så att eleven förstår ”bärremmar”, ”A-linor”, ”kabiner”, ”penetrera”, ”laminär” etc. Undvik fikonspråk.

Allt efter flygen genomförs, mindre prat på radion. Under de första flygen ges ganska mycket instruktion, senare huvudsakligen bekräftande anrop, mot slutet är målsättningen så tyst radio som möjligt. Att radiopratt successivt minskar ska kommuniceras.

Praktisk övning på radioinstruktion: aspiranterna guidar varandra parvis på en tänkt inflygning. Den som ”flyger” trippar med slutna ögon på en markyta som markerats med en tänkt inflygningsyta, guidad av ”instruktören”.

Medvetandegör beslutet att flyga i startprocessen. ”Point-of-decision” och ”point-of-no-return”. Möjligheten att avbryta är en viktig säkerhetsmarginal. Betona markhanterings betydelse.

### **Att planera en kurs**

Rutiner för att planera och genomföra en skärmflygkurs, alltifrån förbundsformalia till praktiska detaljer, och vilka verktyg som kan eller ska användas. Take off-kit, elevkort etc. Resonemang om i vilken ordning information ges till eleverna för att den ska vara begriplig.

Allt ska vara klart med eleverna. Deras inträdeskrav uppfyllda, vilken utrustning de ska ha med och vilket instruktören ska tillhandahålla.

Vid fortsättningskurser ska instruktören försäkra sig om att eleven har tillräckliga kunskaper och färdigheter för att kunna tillgodogöra sig utbildningen. När eleven har egen utrustning ska denna vara lämplig för pilotens förmåga.

En påbörjad utbildning är inte en garanti för att eleven blir godkänd. Instruktören har ett ansvar – om eleven inte bedöms lämplig så måste man kunna avbryta utbildningen.

Inled varje teorikurs med repetition av grundläggande kunskaper från tidigare kurser. Känn in var kunskapsnivån ligger och förenkla eller fördjupa vid behov i takt med att ny kunskap introduceras.

### **Särskilt om material och flygövningarna**

Innan utrustningen tas fram: orientering i flygområdet, beroende på kursstyp. Besöka landning på väg till starten.

Se till att start- och landningsplatser alltid duger för elevernas nivå. Gräs och mjuka ytor är lämpliga för nybörjare. Inga hårda föremål i start/landningsområdet. Uppmuntra till bruk av mer personlig skyddsutrustning än vad reglerna kräver, t.ex. knä- och armbågsskydd på steniga startplatser.

Ordning på startplatsen. Packa upp och förbered vid sidan av startplatsen. Kamratcheck. Rutiner för startförberedelse, inklusive koll på vädret. ”Jag startar”.

Sitta eller stå i selen? Stå upp under inledande backglidningar. Förmåga att komma i sele utan att använda händerna.

Trygghet med flygutrustningen: en skärm kan inte sluta flyga. Men piloten kan få den att sluta flyga. Under vilka omständigheter kan väder/vind få en skärm att sluta flyga? Vad händer då? Återkoppla till den grundläggande teorin ”varför flyger vingen”. Exempel: faktorer som påverkar säkerheten på finalglid.

Återkoppling till teorikunskaperna är en möjlighet under samtliga praktiska moment.

Feedback på de praktiska momenten underlättas om man är två. Om man är ensam kan det vara nödvändigt med anteckningsbok för att hålla ordning på feedbacken om man har flera elever igång. Filma är en möjlighet.

### **Att arbeta med utbildningsassistent och andra funktionärer**

Hur arbetar man med assistenter? Vem får hjälpa till med utbildning, göra vad? Assistent på start eller landning? Bogserförare? Hur coachar man en hjälpredda till behörighet Utbildningsassistent? Hur kan man bidra till funktionärers utveckling i en klubb?

Instruktören är alltid huvudansvarig.

### **Teoriprov**

Examination och återkoppling. Hur utformas provfrågor? Vissa kurser kan lämpa sig för muntlig tentamen, om de har ett begränsat teoriinnehåll.

Viktigt med genomgång av prov med elever, i grupp eller gärna individuellt, för återkoppling både av det de svarat rätt och fel på. Genomgången av provet kan vara viktigare än provet i sig. Jämför med Försvarmakten där det också kan handla om liv eller död. Där är målsättningen 100 procent rätt på proven, alltså att efter genomgång av provresultatet ska eleven förstå svaret på alla frågor.

## Utlandsresor

Resor är en förutsättning för att utvecklas som pilot. Samtidigt sker många allvarliga olyckor utomlands. Som instruktör och researrangör är man väldigt utsatt för krav från resenärer och som ansvarig om något händer. Man vill ”leverera flygning” samtidigt som man måste hålla igen av säkerhetsskäl när förhållandena inte är bra.

Ska man vara helarrangör, med ansvar för såväl resa, logi och arrangemang på plats? Eller bara vara flygguide och låta resenärerna ordna flygbiljetter och kanske även boende själva?

Resenärernas förväntningar på en resa:

- kunnig guidning
- många flygtimmar, flygning utöver det vanliga
- utvecklas som pilot, uppgradera licens
- meningsfulla aktiviteter när flygvädet sviker
- semester, avkoppling, mat & dryck

Var övertydlig med förutsättningar och upplägg, och håll dig till det.

Faktorer att räkna med som påverkar säkerheten:

- resenärernas flygtrim är inte sällan dålig
- gruppens homogenitet kan spreta väldigt
- ny miljö i kombination med långa flyg ger hög exponering
- hög risk första dagarna
- alkoholkonsumtion, trafiksäkerhet

Slutsatsen kan vara att sänka ambitionen de första dagarna, särskilt för resenärer med dålig flygtrim.

Exempel på punkter i checklista:

- resegaranti hos kammarkollegiet krävs för paketresor, även ”resor i samband med utbildning”
- försäkring som räcker för hemtransport från orten
- nationella lagar, regler, praxis – får man alls bedriva utbildning i landet?  
exempel: Frankrike har speciella lagar för ”äventyrarnäring”
- samtliga ska ha radio + manual, sjukvårdskort m.m.
- fräscht förbandsmaterial, kontaktvägar vid olyckshändelser etc.
- telefonlista med skärmfärg, ICE etc.

## Åtgärder vid olyckshändelse

En diskussion om hur man mentalt förbereder sig för tillbud och olyckshändelser.

- förebyggande orientering till elever om typiska skärmflygskador
- gör allmänt känt var sjukvårdsmateriel finns
- regler för vem man kontaktar och när
- kunskap i första hjälpen
- beskriva olycksförlopp och skada för larmoperatör (med medhörning från flygräddningen) för lämplig räddningsinsats
- stödjande samtal – hur fullföljer man en kurs eller en resa efter en olyckshändelse?
- dokumentation för debriefing och utredning

## Grupparbete

Samtliga instruktörsaspiranter ska planera en grundkurs plus åtminstone en kurs för annan licensgrad eller behörighet. Redovisning inte som en "låtsaskurs" utan som presentation av kursens upplägg. Arbetet sker som grupparbete under kursen.

Redovisning dag tre.

Utgångsmaterial för arbetet:

- utbildningsmanualer
- material från kollegor och annat "lånat" material
- egen erfarenhet

## Praktik

När teorin är genomförd och godkänd, sker de praktiska avsnitten i form av nybörjarkurser med ett begränsat antal elever, helst riktiga elever.