

# Referat

## Referat af instruktørmøde 18. Maj 2010.

Tilstede: Kristian S. Hansen (KSH), Jørgen Eriksen (JE), Knud Møller Andersen (KMA), Brian Sørensen (BS), Brian Uhre Lassen (BUL), Bent Kristensen (BK), Nis Adelby Clausen (NAC), Mogens Sørensen (MS), Per Kragssø (PKR), Dan Møller Andersen (DMA), Ole Korsholm (OK), Jens Kampman (JK)

Afbud fra: Thomas Bach Madsen (TBM), Kurt Thybo (KT), Jens Ole Mølgaard (JOM), Jørgen Peder Jensen (JPJ), Peter Michael Lorentsen (PML).

### **1: Drøftelse af status på elever, herunder skærpelse af regler for elev-booking**

Vi har 15 elever på A og B niveau. Nogle er rigtig aktive, andre knapt så aktive. Generelt benyttes vores instruktørressurser ikke optimalt og al for ofte er der kun få elever (eller ingen) booket ind på flyvedage. Det betyder samtidig at det er problematisk fortsat at holde to instruktører aktiveret på flyvedage. Vi har før drøftet dette, uden at komme til den endegyldige konklusion og løsning. Det er derfor besluttet at vi fra juni og fremefter udelukkende har en instruktør på vagt og en backup instruktør som kun aktiveres hvis der inden onsdag aften er booket mere end tre elever på bookingen. Er der booket maksimum to elever på hvert hold (formiddag og eftermiddag) er der altså kun en instruktør til rådighed. Skoling SKAL bookes senest onsdag, derefter lukkes bookingen for yderligere tilmeldinger. Har man som elev booket er man samtidig forpligtet til at møde, og man kan ikke som hidtil afmelde sin booking helt frem til flyvedagen. Dette er allerede indført, men da vores nuværende booking ikke fungerer optimalt kan dette ikke håndteres automatisk via systemet endnu. I skrivende stund er dette altså en tillids sag. Den nye hjemmeside med ny booking opstartes inden længe.

En kæmpe appel til vores elever – få booket din skoling, og sørg for kontinuitet i uddannelsen så for mange pauser undgås. Vi håber bookingerne fremover er fyldte så vi kun sjældent har en instruktør på vagt. Book gerne hele dage.

### **2: Aftenskoling - spilstart**

Der er fra elevgruppen et ønske om aftenskoling, og dette er instruktør gruppen imødekomme overfor. Eleverne sørger selv for at jordorganisationen er besat i alle funktioner med personer med de nødvendige kompetencer (uddannet på spil, wirehenter, bus etc.) Derefter vil der findes en instruktør. Vi genoptager samtidig "føl" ordningen hvor eleven kommer med på spilvagt og lærer de færdigheder som kræves. Jo flere elever som kan køre jord materiellet jo lettere er det at gennemfører skoling på hverdags aftner.

### **3: Mentor ordning**

I gruppen har indført en mentor ordning, hvor eleven mødes af en udpeget mentor som sørger for at eleven hurtigere føler sig hjemme i klubben. Der er masser af spørgsmål som man står med som ny person på flyvepladsen; hvordan virker kantinen, hvad forventes af mig, hvad må jeg, og hvornår må jeg og så videre – kort sagt, en introduktion til firmaet. Eleven har dermed en etableret sparringspartner som han/hun kan spørger til råds og mødes med på pladsen. Kontakten aftales individuelt, og personlige møder, telefon og mail benyttes.

### **4: Evaluering af møde på FSN Karup med forsvarets flyveskole**

Instruktør gruppen var den 7. april til møde på flyveskolen i Karup med Major Lars Bæhrenz (Chef-O og næstkommanderende på Flyveskolen - og hvilende medlem af Herning Svæveflyveklub). Det blev en interessant aften som også er beskrevet i maj nummeret af kontakt. En omfattende værktøjskasse af nye metoder, og tidssvarende tiltag blev præsenteret og gav et nyt og overraskende billede af uddannelsen til pilot i forsvaret. Der var masser af stof til eftertanke, og flere ting som kan overføres til vores uddannelse. Lars har indvilliget i at lave en opfølgning til I gruppen den 10. juni 2010.

### **5: Omskoling til ASG29E**

Flyet har været væk til DM, så der har ikke været gennemført mange omskolinger. Derfor er der ikke de store kommentarer hertil. Dog er det et ufravigeligt krav at man skal have en grundig introduktion i samling og adskillelse af flyet. Det er anderledes end de Discusser i forskellige varianter vi er vant til. Vognen er samtidig forholdsvis avanceret. Luftbremser på 29 skal være låst og flaps stå i setting 3 når det sættes i hangar. Winglets på flyet er ret sårbare, hvorfor løft i disse på INGEN MÅDE må foretages. Når motor systemet gennemgås skal aspiranten side i flyet, og kører motoren ind og ud, samtidig justeres spejlet så propellen kan ses. Motor betjeningen må ikke køres for lang tilbage under selve nedfældningsproceduren. Gøres dette for hurtigt aktiveres propelbremsen, og det kan koste et bremsekabel,

hvis propellen ikke er standset og står lodret. Derfor fokus på skinnen hvori betjeningen sider og de forskellige trin. Ansøgning om omskoling via hjemmesiden som sædvanligt.

## **6: Flysik**

Når vi starter fly i sidevind sørg for at tipholderen står i vindsiden - dette gør det lettere at holde vingen nede. Piloten skal være opmærksom på ikke at overkorrigere dette ved at holde modsat krængror så vingen løfter sig i den indledende acceleration. Brug sideror til korrektion af kurs på jorden. På finalen skal kursen altid holdes så man har en lige indflyvningslinje og der bør ikke drejes af ved den efterfølgende sætning og kørsel på jorden. Når vi lander, er det til Tèt og ikke midt på landingsfeltet. Der kan komme flere fly bagefter (et fly fylder ret meget når det står midt i feltet). PC har fløjet længe, hvor det har været ude af tid – det skyldtes en regnefejl i journalen, men flyet har været synet og fløjet uden at man har været opmærksom på fejlen. Derfor kig en ekstra gang inden du skriver for DT – på hvilket som helst fly. Ved landing langt frem på bane 27 vær opmærksom på vinderetning. Hvis der er kraftig vind fra sydlige retninger må der ikke drejes af mod nord, da krængrorene hurtigt mister sin effekt når der ved kursændringen på jorden pludselig er kraftig vind bagfra. Det kan betyde at man ikke kan ”samle” en lav vinge op, og dermed groundloope. Rengøring: Når flyene sættes i hangar efter flyvedagen SØRG for at vaske dem for snavs og fluer. Flere fly er observeret i hangaren møgbeskidte - det er simpelthen uacceptabelt og dårlig stil!

## **7: Debrifing til næste flyvedag**

I instruktør mappen på vores lister er der en rubrik som hedder ”debriefing til næste flyvedag”. Den bruges ikke særligt meget. Brug tid på at kommentere dagen hvis der har været ting som kunne være relevant til næste flyvedags briefing. Det kunne være et oplagt punkt som sikkerhedsemne, eller en anden nyttig information hvis noget har været observeret. Derfor: Kig på briefinglisten fra forudgående flyvedag inden du tager en ny liste til dagens briefing. Der kan stå noget vigtigt som kan/skal bruges. Husk fortsat at vi skal have et sikkerhedsemne på briefinggen.

## **8: Gæsteflyvning – nye regler**

Der ligger en liste i bussen hvorpå man skriver ”dagsmedlemmer” op. En passager skal være ”medlem” af klubben for at få en gæstestart. Proceduren er som vi kender den – tag mod betaling fra gæsten, men denne skal oplyse navn, adresse, telefonnummer, e-mail adresse og påføres ”medlemslisten” i bussen. Gæsten, eller passageren om man vil, er så ”medlem” af klubben denne ene dag. På den måde kan vi fortsat holde prisen på gæsteflyvningen uden at kompromittere reglerne fra SLV.

Man kan læse mere omkring reglerne fra Statens Luftfartsvæsen på [www.slv.dk](http://www.slv.dk) under ”privat flyvning” – ”sort taxa flyvning”. Her finder man også, under ”links” en udgave af OY-SIK fra 2005, som blandt andet indeholder en længere redegørelse omkring grænsetilfælde, og definitioner på venner, bekendte og afholdelse af udgifter i den forbindelse.

## **10: Nye førsteinstruktører og kommende HI**

Poul Mølgaard Frederiksen (PMF), og Niels Aastrup (NaA) bestod begge instruktørkurset på FI hold 1 – tillykke til dem begge. Brian Sørensen skal på FI hold 2, efter sommerferien. Thomas Villadsen skal på HI kurset sidst i juni. Der vurderes flere emner som HI aspirant.

## **12: Evt.**

Har du spilvagt er dette ikke ensbetydende med at man ikke må flyve. Spørg meget gerne om der ikke er en som vil ”overtage” din vagt en time eller to mens du flyver. Eleverne vil gerne bidrage, og det er en god måde for eleven at få erfaring med jordmateriellet. Det skal naturligvis være en person som er uddannet på systemerne og aftalerne være tydelige for begge parter. Det kunne også være en anden B eller S pilot som kunne tænke sig at hjælpe. Det kan jo komme ham/hende til gode en anden dag. Fleksibilitet er ikke bare et misbrugt moderne ord.

## **13: Vagtplanen for sidste halvdel af 2010 er udarbejdet.**

## **14: Næste Møde:**

Torsdag den 12. august kl. 19.00 Skinderholm

For referat

Brian Uhre Lassen