

Herning Svæveflyveklub



FLYSIK-hæfte

2009

Forord

For første gang i Herning Svæveflyveklubs historie vil vi forsøge os med en folder omhandlende emnet flyvesikkerhed – FLYSIK.

FLYSIK er 95% gode oplevelser. Derfor indeholder folderen kun positive afsnit og masser af billeder, som viser aktivitet og glade medlemmer.

De sidste 5% af FLYSIK omfatter så de situationer, hvor det desværre går galt – i større eller mindre omfang. Men til dette har vi andre informationskilder.

FLYSIK-folderen er ikke en færdigudgave til de næste mange år. Dels fordi klubben ændrer sig hele tiden; men også fordi, vi selvfølgelig ikke har fået alt med denne gang – eller måske er emnerne ikke beskrevet godt nok.

Derfor. Har du forslag til supplerende emner – eller forslag til, hvordan vi kan beskrive et emne bedre – så hold dig endelig ikke tilbage.

Og husk. FLYSIK-folderen indeholder kun rammer, som du selv skal udfylde.

Læs folderen i små bidder. Brug 2-3 aftener på at læse hele FLYSIK-folderen. Hvorfor? Fordi holdninger hverken kan eller skal læres udenad.

Så læs et afsnit af gangen. Tænk over, hvad der stod.

Hvordan opfatter du teksten, og hvad kan og vil du helt konkret gøre efterfølgende?

Derfor er der på sidste side plads til egne notater.

Held og lykke.

Til sidst en stor tak til *Poul Mølgaard, Peter Lorentzen og Ole Korsholm* for deres store hjælp.

Per Kragso, Flyvechef



FLYSIK

I Herning Svæveflyveklub er der mange muligheder, for at prøve netop det man ønsker indenfor flyvning – og disse udfordringer skal gerne fylde hele flyvedagen; men FLYSIK skal der være plads til.

Dette FLYSIK-hæfte omfatter ikke alt indenfor FLYSIK – men en beskrivelse af nogle af de væsentlige komponenter som indgår i begrebet FLYSIK.

Hvad er FLYSIK?

FLYSIK er din og klubbens holdninger til at flyve sikkert, krydret med faste rutiner.

Når man kører bil kan det gå galt. Ofte sker der intet, men det kan være lige ved. Trods dette er der rigtig mange bilister, som kører skadefrit år efter år.

Andre bilister rammes ofte af uheld. Det, at bilen har en bule, er næsten normalt.

Det samme er gældende indenfor flyvning. Rigtig mange piloter laver aldrig skader på et fly; men af og til er det lige ved at gå galt – situationen reddes på målstregen.

Andre piloter er ofte oppe ved målstregen – og resultatet er, at det går galt en gang imellem.



Har man selv indflydelse på egen uheldskvote?

Ja, er svaret.

Inden for FLYSIK opererer man med 2 begreber, hvor det ene er „risiko for hændelse“ og det andet er „risiko for havari“.

Definition af de enkelte begreber:

En hændelse:

Det var lige ved at gå galt – men piloten slap med skrækken.

Et havari:

Flyet er ikke i stand til at flyve igen uden reparation.

Hvor er du selv henne i forhold til en hændelse eller et havari?

En lille uvidenskabelig test kan give dig et fingerpeg.

Prøv om du kan svare ja til de fleste af følgende påstande:

1. Det er ok at lave en fejl en gang imellem.
2. Hvor det er relevant, foretager du før og under flyvningen systematiske handlinger og gør det ens hver gang.
3. Du er på forkant under flyvningen.
Er der risici har du en plan B klar.
4. Du planlægger flyveturen og er fortrolig med instrumenterne.
5. Du rydder op. Det stresser dig som pilot, når du modtager et rodet fly.
6. Du sikrer dig grundlaget for mentalt overskud under hele flyveturen.
7. Du indrømmer over for dig selv, hvis du ikke er klar til flyvning på dagen – og har brug for instruktørflyvning.
Det er ingen skam.



Resultat:

Hvis du svarede ja til alle spørgsmål har du valgt „risiko for hændelser“. Du er bevist om, at alt kan ske på en flyvetur - og da du er godt forberedt på rutinerne, mv. - har du nøjagtigt det overskud der skal til, for at en eventuel hændelse ikke udvikler sig til et havari.

Hvis du svarede nej til mange af spørgsmålene, bør du læse spørgsmålene igennem igen, og vurdere dine svar.

For, hvis der er for mange nej-svar, er du tæt på „risiko for havari“.

Kan man helt undgå havarier?

Nej, for så var der taget initiativer – men fakta er, at et havari består af flere elementer, som alle skal være opfyldte for, at der i sidste ende sker et havari.

Omvendt betyder det også, at hvis blot et af elementerne ikke bliver til noget, så undgås havariet.

Det er jo egentlig rart at vide, at det er muligt at lave en eller flere fejl – uden kontant afregning! Men husk, det må kun ske en enkelt gang imellem. Man skal ikke udfordre skæbnen!



Hvilke elementer skal vi arbejde med?

Systematiske handlinger før og under flyvning.

Foretag systematiske handlinger før og under flyvning – og gør det ens hver gang.

Det er vigtigt at foretage handlingerne hver gang. Undlad dem ikke. Undgå sjusk.

(Eksempler: Dagligt tilsyn, cockpitcheck, udkig, korrekt landingsdisposition, mærke-landing på landingsfeltet – uanset at startfeltet står tomt, osv.)

Planlægning.

Hvor er du på træningsbarometeret?

Planlæg altid flyveturen ordentligt, uanset om det drejer sig om en strækflyvning eller en tur med TMG'en. Har du styr på radiofrekvenser, ruten, vejret, osv.

Du bør også være fortrolig med instrumenterne. En GPS' mysterier skal ikke læres midt under en flyvetur!

Hvis du skal flyve stræk, eller rejseflyvning med en TMG, er det vigtigt, at du er velindfløjet på typen.

Fly og jordmateriel.

Flyet forlades opryddeligt i cockpittet, rengjort – og hvis der er noget som er ved at gå i stykker, så sørg for det bliver repareret.

Jordmateriel skal være 100% i orden. Hvis der opstår fejl, skal de repareres.

Hvilken betydning har dette for FLYSIK? Man siger: Vis mig hangar og værksted, og jeg skal fortælle dig klubbens holdning til FLYSIK.

FLYSIK kan ikke isoleres til flyvning. Har klubben en overordnet holdning til, at der skal være orden, at man ikke springer over hvor gærdet er lavest, osv. -Så overføres denne gode holdning også til cockpittet, og det bliver mere sikkert at flyve...



Sammendrag indtil nu...

Ovenstående eksempler kan skemalægges og indsættes som faste rutiner. Du behøver ikke at tænke over *om* handlingerne skal udføres; men snarere sikre dig *at* de bliver udført.

Du må ikke begynde at blive kreativ eller prøve at finde smarte smutveje!

Meningen er, at der før og under flyvningen skal foretages en række systematiske handlinger, som sikrer et godt grundlag for en sikker flyvning.

Men FLYSIK handler også om, at kunne tænke og kunne se alternative løsninger:

Nu kommer det svære! Det, som ikke kan skemalægges, og som reelt handler meget om din og klubbens holdning til FLYSIK.



Holdning.

Her er der flere faktorer som spiller ind. F.eks. din personlighed og ikke mindst klubbens holdning.

Allerførst klubbens holdning – også kaldet „Herning-ånden“.

I Herning Svæveflyveklub er vi meget påpasselige med, at du som pilot følger klubbens regler – og hvis du ikke gør, får du en påtale.

I Herning Svæveflyveklub er vi også bevidste om, at du ikke med vilje begår en fejl. Hvis noget går galt, betragtes det som et uheld og situationen drøftes videre ud fra dette.

Det er en god kultur og rigtig godt grundlag for klubbens FLYSIK.

Din personlighed.

Er en meget forsigtig pilot også en god pilot?

Svaret er både ja og nej. Man kan også være for forsigtig!

Er en pilot som lader stå til, eller er en fanden-i-voldsk type, en dårlig pilot?

Svaret er både ja og nej. Disse typer prøver noget spændende, men hvis de flyver med omtanke er der formentlig ingen problemer med FLYSIK; men flyves der uden omtanke er der et stort problem med FLYSIK.



Selvfølgelig har din mennesketype indflydelse på hvorledes FLYSIK håndteres, men reelt er det mere din holdning til at flyve, som er interessant.

Her skal du have en holdning, som siger, at jeg udfører omhyggeligt dagligt tilsyn, cockpit-check, osv. – gå aldrig på kompromis med dette. Så uanset hvilken type du er, skal du overholde disse regler.

For nogle mennesker forekommer det nemt, andre skal arbejde med det.

Prøv at ‘typebestemme’ dig selv, herunder om du har let ved at følge gængse regler eller om du har det lidt svært med at skulle følge regler. Hvis du er den sidste type, så prøv at komme med forslag til, hvad du særligt skal være opmærksom på ved dig selv – og find ud af, hvor faldgruberne ligger.

Husk, at du ikke alene gør det for klubbens skyld, men primært for din egen.

Tænk fremad!

Man skal som pilot kunne tænke fremad, og have en plan B klar!

En god flyvetur starter som tidligere nævnt med god planlægning. Men som pilot skal du under flyvningen også have så stort overblik, at du kan opfatte en situation, som måske kan udvikle sig uheldigt.

F.eks. kan du som pilot træffe en beslutning om at flyve hen til en boble, men undervejs opdager du, at der er meget synk – og du bliver i tvivl om, du kan nå boblen i en sikker højde.

Her har du en plan B klar, som siger: Drop boblen og vend tilbage til den du kom fra, find en mark, el.lign.

Vejret begynder at lukke ned under en TMG-flyvning. Her har du en plan B for, hvornår du siger stop, vender 180 grader og finder en flyveplads at lande på.

Husk at plan B udtænkes mens, der er ro og fred i cockpittet!

Ja, men hvordan afgør jeg, hvornår jeg skal have en plan B – eller anden form for alternativtænkning klar?



Det er der ikke noget endegyldigt svar på. Men det kommer med rutinen, og hvis du altid tænker sikkert. Altså tanker ekstra god højde for at nå en boble ikke så langt fra pladsen, så er en decideret plan B ikke så nødvendig.

Men, hvis du f.eks. flyver stræk eller TMG kan der ske mange uforudsete ting – husk, det sjældent sker pludseligt. Der vil være forskellige forhold som i relativ god tid indikerer, at nu skal du til at finde plan B frem og træffe beslutninger om f.eks. højde, vejret, terrænet, el.lign.



Mentalt overskud.

Hele formålet med alt det, som indtil nu er gennemgået, er reelt at skabe mentalt overskud til piloten.

Der skal være et overskud til uforudsete forhold, også efter du har brugt mange kræfter på at styre, navigere, mv.

Du må aldrig bringe dig selv i en situation, hvor du bruger dine ressourcer 100% i længere tid. For derved vil du blive negativt stresset, hvilket er skidt, fordi du kan blive presset så meget, at du ikke længere er i stand til at træffe rationelle beslutninger.

Sørg for hele tiden at være foran. Træf beslutninger. Følg rutiner. Hvis det hele bliver for meget, så frasort! Drop den videre strækflyvning, hvis der bliver for travlt i cockpittet. Eller er du kommet i for lav højde, så træf en beslutning om at udelande, og hold fast i den.

Symptomerne for negativt stress viser sig typisk, hvis du er havnet i en situation, som kan ende galt – men, hvor du ikke umiddelbart kan finde en udvej. Du har flere valgmuligheder, men ikke rigtigt nogen løsning på problemet. Du er måske bange for at vælge en handling, der kan være forkert, hvorved et nyt og måske endnu større problem kunne skabes...

Derfor – træf en beslutning! Så vil du se, at ét valg måske er nok til, at der bliver ro i cockpittet – og når der er ro, tænker du igen rationelt, og kommer sikkert ned på jorden.

I ovenstående situationer er der intet skema som kan hentes frem med et forslag til løsning – du skal finde løsninger undervejs. Har du sikret dig mentalt overskud under hele flyvningen, er dette ikke noget problem. Du kan sagtens tænke og handle, fordi du har masser af overskud!



Alle ser det – ingen gør noget ved det!

Dette er det allersværeste ved FLYSIK.

Vi har nogle regler, men vi overholder dem måske ikke helt efter bogen. Stille og roligt glider det den forkerte vej.

Eksempler kunne være: Vi begynder alle at kavalérstarte... Vi lander ind til startfeltet og ikke på landingsfeltet... Vi rengør ikke længere vores fly... osv.

Alle gør det, og ingen ser, at vi er på vej væk fra vores hovedregler!

Ovenstående er også en af årsagerne til, at vi har faste punkter på vores briefing.

Her sikrer vi, at de fleste regler gennemgås dagligt, hvorved vi kan forhindre at ting skrider i uheldig retning.

Men rent faktisk kræver det hjælp fra alle i klubben.

Først dig selv. Du skal gå foran og selv følge vores regler.

Og klubkammeraterne. Hvis du ser en klubkammerat, som ikke længere følger reglerne, så fortæl vedkommende det på en pæn måde... Hvis han bliver sur, ja, så må instruktørerne tage over.



Forebyggelse i luften og på jorden.

På jorden.

Ser du f.eks., at vi mangler et halehjul til et fly; men at „smarte“ piloter blot trykker flyet på næsen for at få den ud af hangar – er det så ok? Prøv at tænke lidt videre... Hvad om vi fik lavet et halehjul – i forebyggelsens hellige navn?

I luften.

Hvis du kommer ud for en situation, som lige er ved at gå galt, så fortæl instruktøren om hændelsen. Instruktøren vil notere dette – eventuelt uden dit navn, hvis du ønsker anonymitet – og videregive hændelsen til flyvechefen.

Flyvechefen samler sammen, og ser så måske et begyndende mønster, som skal bremses med FLYSIK-initiativer.

En banal hændelse, som set ud fra et øjeblik ikke har den store betydning, kan i en større sammenhæng få en stor betydning for FLYSIK.



Gælder „bløde værdier“ her i Herning Svæveflyveklub?

Indrømmet. Vi har meget fokus på hårde værdier, men vi må aldrig glemme de bløde værdier.

Er det i orden at sige, at man som pilot pludselig har mistet lidt selvtillid indenfor flyvning? Du får ikke svaret – men hvad mener du selv?

Soloeløver kan miste lidt af deres selvtillid, hvis de flyver rigtigt meget på kort tid, men så holder pause...

De er dygtige og går hurtigt frem; men en del af flyvningen foregår via underbevidstheden. De starter, drejer og lander uden at tænke over, hvordan de gør det – og måske har de et meget højt ambitionsniveau.

Så holder de en pause, sommerferie f.eks. – og pludselig! Hvordan er det nu man gør ved sidevind? Kan jeg huske cockpitchen? Noget af selvtilliden i forhold til flyvning er væk!

Da der er en naturlig forklaring på dette, går eleven selvfølgelig hen til instruktøren og siger, at selvtilliden ikke er stor nok til soloflyvning.

Instruktør og elev træner så i fællesskab de forhold, som er blevet rustne.

Du må aldrig presse dig selv til at flyve en solotur, som du ikke føler dig klar til! Du kan blive „mentalt“ låst, og være ude af stand til at agere korrekt.

S-piloter.

Her kunne problemet være en omskoling, hvor piloten efterfølgende ikke har fløjet meget på typen. Man er blevet omskolet og godkendt; men rutinen er der ikke... Pludselig fylder alt det nye ubehageligt meget – og til sidst ryger en del af selvtilliden.

Det kunne være strækflyvning, hvor udelandinger afskrækker.

Eller navigationen, der driller. Når jeg nu ikke kan finde ud af at navigere – er der så andre ting, som jeg heller ikke magter?

Omskoling til turbo, osv.

Selverkendelse er vejen frem. Løsningen er ikke, at du tvinger dig selv op i et fly og flyver solo. Få fat i en instruktør og forklar, hvad du ikke mener at have styr på.

Instruktøren kan rådgive og i fællesskab med dig, kan der blive udarbejdet en handlingsplan.

Min pointe er, at det ikke er en skam at blive bange for flyvning. Det er derimod en skam ikke at gøre noget ved det!



FLYSIK-historier.

Lad os slutte af med nogle gode FLYSIK-historier fra Herning Svæveflyveklub:

- En pilot har fravalgt at flyve Super Dimona. Vedkommende havde ikke overskud både til motorsvævefly og svævefly.
- En pilot meldte fra på en flyvedag – for meget sidevind.
- Jeg har fløjet med en pilot, hvor jeg fik en superoplevelse omkring FLYSIK, f.eks. at tipholderen ikke måtte smide blyklodser på jorden, at wiren skulle rettes til, osv.
- En pilot kom hen til mig, og forespurgte, om det er ok at sende fly af sted, når man ligger på base, det føles ubehageligt at dreje på finale med et fly stående klar til start.
- En pilot var opmærksom på, at startfeltet rykkede længere og længere ud på landingsfeltet.



Det var bare et lille udpluk af mange gode historier omkring FLYSIK i 2008.

Selvfølgelig er der undtagelser, som bekræfter hovedreglen, og vi kan altid blive bedre.

Hvad så med de nye medlemmer? Dem får vi en del af i klubben og de er meget på pladsen!

1. Nye medlemmer kender ikke Hernings FLYSIK-ånd.
2. Piloter som udelukkende flyver Super Dimona på hverdage, kan mangle viden om FLYSIK i forhold til svæveflyveaktiviteter.
3. Hvad med vores elever og soloelever. Har vi fokus nok på FLYSIK – eller har vi bare travlt med at lære dem skoling?

Disse grupper har klubben en særlig forpligtelse over for. Men det er også vigtigt, at de selv arbejder med FLYSIK, og selv spørger ind til det.

FLYSIK er ikke en stationær størrelse. FLYSIK er dynamisk, fordi forudsætningerne for piloter, materiel og det vi vil flyve osv., ændrer sig hele tiden.

Men gode faste rutiner og den gode holdning til FLYSIK ændrer sig aldrig.

Egne notater...



SIKKER FLYVNING

HVORDAN ER MIN TRÆNINGSTILSTAND ??

TRÆNINGSBAROMETER

VEJLEDNING:

Find din

TRÆNINGSTILSTAND

Afsæt opnåede antal timer og starter for de sidste 12 måneder på barometrets skalaer.

Aflæs herefter det råd der gælder for den farve, der er midt mellem start- og timetal.

HVAD MED ERFARING ?

Al din erfaring udgør din totale flyvestatus og repræsenterer din ERFARING, men

**TRÆNINGSTILSTANDEN
er det vigtigste!**

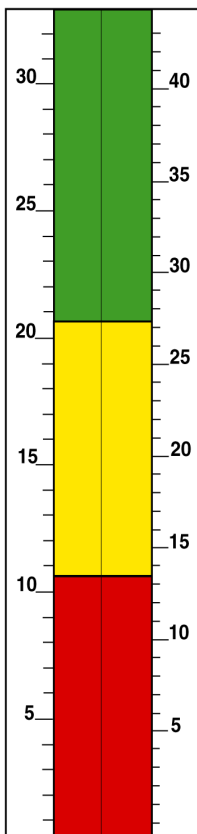
VANSKELIGE VEJRFORHOLD:

Regnbyger
Vind over 15 knob
Sidevind ved start og landing

ER DU SIKKER TIL FLYVNING ??

RØD - GUL - GRØN ?

STARTER TIMER



GRØNT OMRÅDE

**DU ER I GOD FLYVETRÆNING
MEN PAS PÅ !!**

Erfaringer viser, at jo mere træning, des mere elementære bliver dine fejl!!

- snydt i indflyvningen
- dårligt cockpitcheck
- ikke samlet fly
- uforberedt i afbrudt start

HUSK:

Tyngdekraften virker også på dig!!

GULT OMRÅDE

DU ER IKKE SÅ GOD SOM DU TROR !!

Pas på ved særlige forhold. Det kan være på anden plads, du er ikke fortrolig med flytypen eller startmetoden, afbrudt start...

Vis skærpet opmærksomhed i
VANSKELIGE VEJRFORHOLD

RØDT OMRÅDE

DU ER RUSTEN !!

Du kan ikke klare at anden flyveplads, flytype eller startmetode.

Hvis

det er mere end 3 måneder siden du har fløjet eller

Hvis

der er **VANSKELIGE VEJRFORHOLD**
så
KONTAKT INSTRUKTØREN !