



Motion till Svenska Skärmflygförbundets årsmöte 1999

18 oktober 1999

Kvalitetssäkrad fortbildning — "Paramaster"

Det finns ett grundläggande fel i utbildningssystemet för skärmflyg, som innebär att de flesta piloter är i stort sett utlämnade till sig själva efter att de gått grundkursen och fått sin licensbricka med behörigheten "Student". Efter grundkursen sker ingen rutinmässig utbildning eller fortbildning.

Visst möter man instruktörer vid examinationstillfällen för licensuppgradering, men de "kurser" som erbjuds vid licensuppgraderingarna har egentligen bara funktionen av examination. Något annat vore orimligt — det vore som att komma till Vägverkets förarprovare och förvänta sig en kurs. För lite, och för sent.

Om man har turen att vara medlem i en klubb med aktivt flygande instruktörer kan man få en viss återkoppling och reaktioner på sitt sätt att utvecklas som pilot. Alternativet är att åka på resor med instruktörer, men det blir bara några få gånger om året med långa mellanrum, åtminstone för normala löntagare.

Denna motion syftar till att ge ett förslag till hur grunden för en mer rutinmässig fortbildning av skärmflygpiloter kan läggas.

Utgångspunkten måste vara att behörigheten "Student" ska tolkas bokstavligen. Många av de studenter som kommer till klubbarnas flygaktiviteter är långt ifrån säkra piloter ens i ideala förhållanden. Man har kvalificerat sig för att fortsätta lära sig flyga. Men den fortbildning som påbörjas ska kunna ske på klubb- eller individnivå. Instruktörerna hinner inte med en kontinuerlig process av fortbildning, och det finns heller inga förutsättningar att denna skulle kunna ske på för instruktörerna kommersiellt intressanta villkor.

Det behövs alltså fler piloter som kan handleda nybörjare — piloter som har gott omdöme och goda kunskaper i skärmflygning, som är mentalt stabila och som kan förmedla sina kunskaper på ett pedagogiskt sätt. Det faktum att man erhållit licensgrad Pilot 2 eller 3, och därmed har rätt att fungera som övningsledare för Studenter, är inte någon garanti för att man har vare sig omdöme eller förmåga att lära ut. Det senare behandlas överhuvudtaget inte i utbildningssystemet, trots att det måste anses som ett stort ansvar att släppa ut Studenter i luften. Det är heller inte självklart att alla som uppgraderas till Pilot 2 eller 3 har

någon ambition eller intresse av att fortbilda och coacha nya piloter. Alla är helt enkelt inte lämpliga i sådana situationer.

Jag tror att en del av lösningen på problemet är att utbilda de piloter som känner ett intresse för att ägna sig åt detta, och som har uppnått en viss nivå av mognad och erfarenhet som pilot. Efter genomgången utbildning, förslagsvis en helgkurs, och någon form av examination, erhåller man en behörighet som jag valt att kalla "Paramaster".

Behörigheten innebär inga drastiskt utökade befogenheter. Det handlar heller inte om någon kommersiell aktivitet av typ licensuppggradering, som skulle konkurrera med instruktörernas uppgifter. Vad förslaget syftar till kan istället liknas vid ett slags kvalitetssäkrat fadderskap. Piloter som vill hjälpa sina klubbkamrater att bli säkra och duktiga piloter ges utbildning och status.

Nedan anges några exempel på moment som skulle kunna ingå i en utbildningsplan för "Paramaster":

- **Flygteknik.** Vilka är de viktigaste momenten att drillas för nyblivna Studenter? Hur läser jag felbeteende i luften? Hur lär jag ut starter och landningar? Hur styr man på bästa sätt i olika situationer? Vad innebär "aktiv flygning"?
- **Flygställen.** Hur planerar jag en övning? Vad måste jag veta om flygstället? Hur genomför jag en briefing? Var går gränsen för "avancerade" starter och förhållanden? När blir en backglidning ett hang? När blåser det för mycket?
- **Pedagogik.** Hur förmedlar jag mina kunskaper? Hur uppmuntrar jag? Hur ger jag kritik på ett kreativt sätt? Hur säger jag åt någon på skarpen? Hur förklarar jag att "jag kan flyga nu men inte du"? Hur beskriver jag olycksrisker? Hur peppar jag?
- **Stress och krishantering.** Min roll som övningsledare. Hur identifierar jag "olycksgubbar"? Hur hanterar jag dem? Hur hanterar jag rädsla? Vad gör jag om någon slår sig? Hur reagerar jag vid fara, kan jag fatta snabba beslut? Hur stöttar jag någon efter ett tillbud? När "groundar" jag en pilot, eller kontaktar instruktör?

För att delta i Paramaster-utbildningen ska krävas lägst Pilot 3 eller Pilot 2 B och minst 100 flygtimmar fördelade på olika typer av flygning. Dessutom ska ansökan om att delta i kursen åtföljas av en rekommendation från styrelsen för pilotens skärmflygklubb.

Jag yrkar:

- att styrelsen ges i uppdrag att snarast ta fram en kursplan för "Paramaster" i enlighet med motionens intentioner;
- att kursplanen utvärderas och revideras löpande;
- att styrelsen tar ställning till Paramasters befogenheter;
- att det första kurstillfället sker före halvårsskiftet 2000;
- att kostnad för utbildningen delas lika mellan förbund och klubb/individ;
- att förbundet arbetar för att ge "Paramastern" status.

Björn Hårdstedt, Fenix Skärmflygklubb