

Kære paraglider, instruktører, kommende instruktører og interesserede

Håndbogen er udarbejdet af KNIAK's arbejdsgruppe for paraglider unionsdannelsen. Der er lagt et stort arbejde i at gøre bogen så brugervenlig som muligt, til glæde for piloter, instruktører og øvrige brugere.

Bogen er baseret på det internationale og af FAI godkendte uddannelsessystem PARAPRO. Bogen er der ud over udvidet med alle de love og regler der regulerer drageflyvning (hanggliding og paragliding, inkl. motoriseret PG) i Grønland.

Læs bogen grundigt og brug den som arbejdsredskab, og ikke mindst som kontrol for din egen uddannelse og undervisning.

Driftshåndbogen er baseret på Skandinaviske driftshåndbøger for hangglider og paraglider unioner, for ikke at nævne DHPUs driftshåndbog, da vi har det samme grundlag.

Driftshåndbogen følger de anbefalede retningslinjer af Bygge- og Trafikstyrelsens BL 9.5 og de andre retningslinjer.

Tillæg til BL 9.5, der vedrører Grønland, som er en tilpasning af Bestemmelser og Love, vil blive udgivet i 2016 af Bygge- og Trafikstyrelsen, hvor tilrettelse og revision af denne Driftshåndbog bliver nødvendigt.

Med venlig hilsen
Arbejdsgruppen for unionsdannelsen i Grønland

Revisionsliste – Oversigt over rettelsesemne i driftshåndbogen

Dato	Berørte emne - side	ToDo

Indhold

Del 000 - Administrativt.....	7
010. Generelt:.....	7
020. Repræsentantskabsmøde:.....	7
030. KNIAKs bestyrelse:.....	9
040. Organisationsdiagram	10
Del 100 - Regler for flyvning.....	11
110. Om danske myndigheders bestemmelser:.....	11
120. Generelt:.....	11
130. Forberedelser før flyvning:	11
140. Flyvning:.....	12
150. Vigepligtsregler:.....	12
160. Udøvere, rettigheder og begrænsninger:.....	13
170. Specielt udstyr:	14
180. Optræk af paraglidere:	14
Del 200 - Flyvebeviser.....	15
210. Uddannelsesprogrammet PARAPRO.	15
220. Flyvebeviser.....	16
230. Forsikring:	17
240. Bestemmelser for uddannelse og skoling.	17
250. Krav til pensum på hvert trin:.....	18
Progressionstrinene:.....	19
PARAPRO, Trin (1 og) 2, Elev:	19
PARAPRO Trin 3, Let flyvning, Pilot.	26
PARAPRO Trin 4, Avanceret flyvning.....	32
PARAPRO Trin 5, Distanceflyvning, Pilot	34
Del 300 - Instruktører.....	38
310. Instruktørbeviser generelt:.....	38
320. Instruktørklasser:.....	38
324. Instruktør seminar	39
325. Uddannelses- og vedligeholdelsesprogram.....	40
330. Kommunikation og indlæring:	40
340. Indlæring.....	42

350. Metode.....	43
360. Gennemførelse af et paraglider flyverkursus.....	45
370. Idrætsskader.....	49
Del 400 - Flyvesikkerhed (FLYSIK).....	51
410. Generelt:.....	51
420. Indsamling af erfaringsdata:.....	51
430. Vurdering og systematisering af indsamlede data samt fremsendelse til Trafik- og Byggestyrelsen:.....	52
440. Tilbage melding til udøvere:.....	52
450. Indarbejdelse af erfaringer i uddannelsessystemet og håndbog:.....	52
Tillæg A:.....	52
Retningslinjer for undersøgelseskommissionen.	52
Tillæg B:.....	54
Anbefalet handlingsplan ved alvorlige ulykker:.....	54
Tillæg C:.....	55
Retningslinjer for klubbernes FLYSIK-koordinator.	55
Del 500 - Regler for flyvning med hjælpemotor.....	56
510. Generelt:.....	56
520. Krav til udstyr:.....	56
530. Krav til udtjek:.....	56
540. Krav til kundskab:.....	57
550. Airmanship krav:.....	57
560. Afstand til bebyggelse:.....	57
Del 600 - Beviser.....	58
610. Beviser generelt:.....	58
620. Bevis typer:.....	58
630. VFR-bevis (S-teori/PPL teori):.....	59
640. Optræksbevis (OT).....	59
650. Bilførerbevis:.....	60
660. Spilfører bevis:.....	60
670. Tandembevis:.....	60
680. Motorbevis:.....	61
Del 700 - Regler for Light sikkerhedsflyvning med paraglider.....	62
710. Kvalifikationskrav til light sikkerhedsstræning.....	62

720. Øvelserne.....	62
730. Kvalifikationskrav til Light sikkerhedskursus paragliding	62
740. Krav til udstyr.....	62
750. Krav til flyvested ved organiseret Light sikkerhedstræningsflyvning	63
760. Progression	63
770. Færdighedskrav til Light sikkerhedskursus flyvning med paraglider, eksempler	63
780. Paraglider sikkerhedsinstruktør:	64
Del 800 - Vejledning til midlertidig dispensationer og tilladelser	65
810. Midlertidig dispensation for lokal flyvningstilladelse	65
820. Midlertidig dispensation til flyvning over 3.500 ft. MSL (1.050 meter)	66
DEL 900: Kvalitetssikring af unionen og klubberne	68
920. Dokumentation af unionens aktiviteter.	68
930. Kvalitetssikringsbesøg i klubberne.	68
940. Konkret kontrol.....	69
Bilag 1 – KNIAKs vedtægter	70
Bilag 2	76
Trafik og byggestyrelsen.....	76
Bestemmelser for Civil Luftfart.....	76
BL 9-5 / Udg. 4 / 8.12.2004 / 1	76
Bilag 3	83
BL 7-1.....	83
Bestemmelser om lufttrafikregler1	83
Kap. 5	83
Udgave 15, 3. oktober 2014.....	83
Bilag 4	86
Definitioner:	86
Bilag 5	89
180. Optræk af paraglidere:	89
Bilag 6	96
Safety Matters	96
Bilag 7	98
”Træneradfærd og inddragelse af udøver” af Anders Wendel-Hansen.....	98
Bilag 8 - Progressionskorte trin 1-2 til trin 5.....	101

Del 000 - Administrativt

Indhold

- 010. Generelt
- 020. Repræsentantskabsmøde
- 030. KNIAKs bestyrelse

010. Generelt:

011. Forord:

KNIAKs Driftshåndbog har til formål at samle og offentliggøre alle love, bestemmelser og informationer, som til enhver tid gælder for udøvelse og arbejde indenfor Kalaallit Nunaani Inuit Aarsaartartut Kattuffiat (KNIAK), Trafik- og Byggestyrelsen (TBST) og Grønlands Idræts-Forbund (GIF).
KNIAKs vedtægter er vedlagt som bilag 1.

012. Udkast og revision:

Udkast og revision til KNIAKs Driftshåndbog udarbejdes af arbejdsudvalg under KNIAK, i henhold til de beslutninger, som er vedtaget på KNIAKs årlige repræsentantskabsmøde.

Den godkendes og udgives af bestyrelsen i KNIAK. Udarbejdelse og revision skal til enhver tid ske i henhold til de forpligtelser, som KNIAKs medlemskab af nationale og internationale organisationer og hvad danske myndigheder kræver.

Alle bestemmelser og regler af væsentlig betydning for udøvelsen af hanggliding og paragliding (drageflyvning) skal fremlægges til godkendelse på KNIAKs årlige repræsentantskabsmøde.

KNIAKs driftshåndbog og alle fremtidige revisioner af driftshåndbogen skal godkendes af Bygge- og Trafikstyrelsen før de tages i brug.

013. Gyldighedsområde:

KNIAKs driftshåndbogs bestemmelser og regler gælder for alle, som flyver drageflyvning eller som organiserer lignende flyvning inden for KNIAK og de tilsluttede klubber.

Al flyvning i KNIAK regi skal foregå med henvisning til BL 9-5, er der tale om opvisningsflyvning skal de også overholde BL 5-3. Opstår der nød eller faresituationer skal BL'en selvfølgelig ikke følges

014. Uddannelsesprogrammet:

PARAPRO; er KNIAKs uddannelsesprogram for paragliding. Programmet er taget fra FAIs dokumenter og er internationalt godkendt sikkerheds- og uddannelsesstandard for paragliding af FAI/CIVL.

Reglerne i Driftshåndbogen er generelt fælles for paragliding.

020. Repræsentantskabsmøde:

KNIAKs højeste myndighed.

021. Bestyrelsen:

Vælges på det årlige repræsentantskabsmøde, og styrer KNIAK mellem disse

022. Organisatoriske udvalg:

Udvalgsmedlemmerne rekrutteres indenfor aktive medlemmer af KNIAK, og arbejder i kontakt med KNIAKs bestyrelse. Udvalgenes områder beskrives her generelt.

Bestyrelsen:

Bestyrelsens opgave er at varetage unionens administrative, politiske og økonomiske interesser, samt samarbejde med andre organisationer.

KNIAK / Regnskab:

- Står for unionens regnskab, samt bistå formanden i økonomiske beslutninger i samråd med KNIAKs ekstern regnskabsrådgiver.

- generelt sekretariats arbejde.

Flyvechefen:

Flyvechefen er klubbens C1 instruktørens øverste chef, og har følgende ansvarsområder, og skal sørge for at følgende opgaver bliver udført:

- Tilse at instruktørgruppen lever op til KNIAK's uddannelsesnormer, som her i beskrevet.

- Tilse at gældende love og regler overholdes af KNIAK's medlemmer.

- Tilse at udstedelse af certifikater og ratingkort sker i overensstemmelse med gældende regler.

- Udgive anbefalinger og sikkerhedsforanstaltninger for anvendelse af materiel.

- Kontrollere at alle piloter, og klub paraglidere (der anvendes til elevskoling) er forsikrede med lovpligtig ansvarsforsikring.

- Opdatere og vedligeholde "Flyvesteder" på hjemmesiden.

Uddannelsesudvalget:

Uddannelsesudvalget har følgende ansvarsområde, og skal sørge for at følgende opgaver bliver udført:

- Fremstilling og revidering af PARAPRO samt udvikle uddannelsen i takt med de behov, der opstår herfor.

- Vejlede og bistå unionens klubbens uddannelsesansvarlige og deres instruktører.

- Føre tilsyn med uddannelsen i unionens regi.

- Ajourføring af teoriprøver.

- Tilrettelæggelse og afholdelse af instruktør 1 og 2 kurser.

- Afvikling af teoretiske og praktiske sikkerhedskurser.

- forestå den administrative behandling af ansøgninger om PARAPRO certifikater samt indstillinger af hjælpeinstruktører til godkendelse.

- Sikre at kurser og prøver bliver rettet til, så de indsamlede erfaringer fra havarirapporter og sikkerhedsudgivelser kommer piloterne til gode.

Sikkerhedsudvalget:

Sikkerhedsudvalget har ansvar for sikkerhedsaktiviteterne, herunder Havarikommissionen, og skal sikre at følgende opgaver bliver varetaget:

- alle hændelser og havarier bliver rapporteret.
- hændelsesrapporter udfærdiges på baggrund af aktuelle rapporter og publiceres, når det skønnes at kunne indgå i det præventive flyvesikkerhedsprogram.
- en årsrapport med en oversigt over årets hændelser og havarier publiceres.
- øvrige artikler og informationer af flyvesikkerhedsmæssig betydning publiceres løbende.

Formidlingen til medlemmerne af ovenstående foregår primært via KNIAKs hjemmeside og gennem klubbernes FLYSIK-koordinatorer, mens andre medier (facebook evt gennem KNIAKs fb-gruppe, e-mail m.m.) inddrages efter behov.

030. KNIAKs bestyrelse:

Står for den daglige administrative drift af Kalaallit Nunaani Inuit Aarsaartartut Kattuffiat.

Formanden skal lave:

- Igangsætte og koordinere bestyrelsens opgaver
- Koordinere og medvirke ved forhandlinger med myndighederne
- Repræsentere KNIAK

Formanden er overfor KNIAK's repræsentantskab, Trafik- og Byggestyrelsen og andre offentlige myndigheder - ansvarlig for den daglige ledelse og han har tilsyn og påtaleret overfor de øvrige bestyrelsesmedlemmer. Formanden har ansvaret for, at direktiver og henstillinger der tilgår KNIAK fra Trafik- og Byggestyrelsen og andre offentlige myndigheder, kommer til alle berørte parter kendskab.

Næstformand:

Næstformanden skal hjælpe og støtte formanden i det daglige arbejde, samt overtage pligter og ansvar i dennes fravær.

KNIAKs adresse:

Qattaaq 26

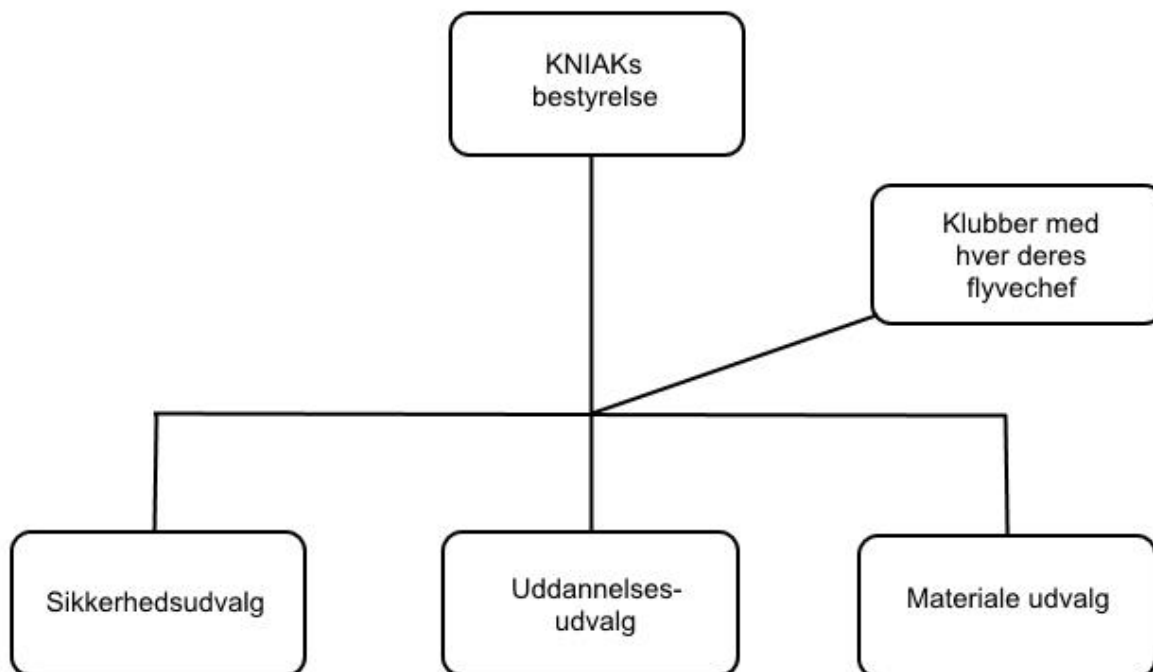
Postboks 1239

3900 Nuuk

Grønland

Mail: kontakt@kniak.gl Mobil telefoner: 553311 formand / 587363 næst formand

040. Organisationsdiagram



Del 100 - Regler for flyvning.

Indholdsfortegnelse:

- 110. Om danske myndigheders bestemmelser.
- 120. Generelt.
- 130. Forberedelser for flyvning.
- 140. Flyvning.
- 150. Vigepligtsregler.
- 160. Udøvere, elever og piloter.
- 170. Specielt udstyr.
- 180. Optræk.

Bilag 2 og 3:

- BL. 9-5 Bekendtgørelse fra Luftfartsdirektoratet.
- BL. 7-1 Visuelle flyveregler.

110. Om danske myndigheders bestemmelser:

111. BL 9-5:

Bestemmelser fra Trafik og byggestyrelsen om flyvning med hangglider eller paraglider inden for dansk område. Bemærk at der er en mindstealder på 15 år. (BL 9-5 er vedlagt som bilag 2.)

112. Flyvning i kontrolleret luftrum:

BL 9-5 kræver at flyvning indenfor kontrolleret luftrum kun kan udføres når mindstekravene til sigt og afstand fra skyer, som gælder indenfor kontrolleret luftrum i henhold til de visuelle flyveregler (BL 7-1 er vedlagt som bilag 3), kan opfyldes. Ligeledes skal BL9-5 afsnit 8.5 overholdes.

Mindstekravene er:

Flyvesigt: 8 km.

Afstand fra skyer: 1,5 km horisontalt, 300 meter vertikalt.

Speciel VFR-flyvning: For VFR-flyvning i en kontrolzone kan kontroltårnet gøre undtagelser.

120. Generelt:

121. Al flyvning indenfor KNIAC regi skal ske i henhold til:

- a. Danske myndigheders gældende bestemmelser.
- b. Bestemmelser/regler udgivet i KNIACs Håndbog.
- c. Bestemmelser/regler givet for regulerede flyvesteder, reguleret og/eller organiseret flyvning. (Definitioner er vedlagt som bilag 4)

130. Forberedelser før flyvning:

131. "Preflightcheck":

Udøveren skal før hver start nøje kontrollere paraglider, seletøj og udstyr, for korrekt montering, slitage, brud, rifter, svækkelser o.lign., (checkliste). Kun paraglider og udstyr i god stand må anvendes.

132. Flyvested:

Udøver skal før start kontrollere at ingen farlige situationer kan opstå, med hensyn til beskaffenhed af det sted hvorfra der skal flyves, såsom omgivelser, højdeforskel fra start- til landingsområde, anden lufttrafik, regler for flyvning, o.lign. Grundejers tilladelse skal om muligt indhentes. Flyvestedet skal afpasses flyvebevis/trin.

133. Flyveforhold:

Vejr og vindforhold skal kontrolleres, specielt på start- og landingsområde, og afpasses flyvebevis/trin.

140. Flyvning:

141. Sikkerhedsudstyr:

Udøveren skal være udstyret med en til formålet godkendt hjelm, solidt fodtøj og andet udstyr som kan beskytte mod skader, som f.eks. briller, eller fullface hjelm med visir. Bemærk: Med godkendt hjelm menes, hjelm med hård skal.

142. Forhold:

Vindstyrke ved flyvning skal kontrolleres, og flyvningen i øvrigt tilpasses flyvebevis/trin, bakke- og fjeldforhold/flyvested.

143. Afstande:

For paraglidere gælder det at: Der ikke hverken ved start, flyvning eller landing må flyves **over** tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft.

144. Afstande: For motoriserede paraglidere gælder:

Der må ikke ved hverken start, flyvning eller landing flyves over eller nærmere end 150 m i vandret afstand til de i pkt. 143 nævnte områder.

Ved al flyvning skal der holdes en afstand på minimum 25 meter fra forhindringer som højspændingsledninger, tårne, skilifter, beboelseshuse, offentlige veje, personer, anden trafik o. lign. Dog kan man krydse over skibakke og skiliften, hvor der ikke er et større menneske i samlet fri luft i højde over 20 meter.

For eksempel kan menneskemængden være på 5 til 30 personer ved start af skiliften og eller ved slutning af skiliften. Menneskemængden kan også være samlet i midten af skibakken.

145. Landingsmuligheder:

Anflyvning eller landing må ikke foregå over hindringer som er nævnt i pkt. 144, medmindre man har tilstrækkelig med højde til altid at kunne nå sit forud bestemte landingssted.

150. Vigepligtsregler:

151. Anden lufttrafik:

Flyvning må ikke medføre ulempe for anden lufttrafik.

152. Generelt:

Med flere paraglidere i luften samtidig, på samme sted, skal den højere vige for den lavere. Man må ikke flyve direkte over en anden paraglider. Ellers gælder almindelig højre vigepligt.

153. Ved flyvning på skrænt:

Ved flyvning på skrænt skal alle drej ske ud fra skrænten og en hangglider/paraglider, som indhenter en anden skal passere på indersiden.

154. Ved flyvning i termik:

Ved flyvning i termik skal alle hangglidere/Paraglidere i samme "boble" dreje i samme retning, som den som først kom ind i boblen, uanset hvem der ligger højest.

160. Udøvere, rettigheder og begrænsninger:

161. Mindstealder:

Mindstealder for at flyve hangglider eller paraglider er 15 år. Der må ikke udstedes bevis for færdigheder før det fyldte 16. år. Før man er fyldt 18 år, skal man have sine forældres skriftlige tilladelse.

162. Elever:

Elever skal flyve under vejledning og kontrol af en instruktør i henhold til de trænings- og sikkerhedsanvisninger som gælder for pågældende trin.

1. Uden instruktør til stede:

Må elever kun flyve øvelsesflyvning på det trin vedkommendes flyvebevis er udstedt for, indenfor de trænings- og sikkerhedsanvisninger som er givet for det pågældende trin i PARAPRO, paraglider progressionen som følger (Uddrag):

b. Med PARAPRO flyvebevis trin 2, Højdeglidning:

Højdeglidningsøvelser fra mellemstadiebakker i rolige stabile forhold, i let til jævn vind. Start må kun foretages i modvind. Løft eller turbulens skal undgås, er dette ikke muligt, så skal der flyves "lige igennem" (væk fra terræn og hindringer) til rolige forhold eller snarest lande i det sædvanlige landingsområde.

2. Med instruktør tilstede: Er det højeste trin elever tillades at flyve: Let hang og termikflyvning (PARAPRO Trin 3).

3. Elever tillades ikke at flyve:

- a. Avanceret "hang" (PARAPRO Trin 4) eller distanceflyvning (PARAPRO Trin 5)
- b. Opvisningsflyvning.
- c. Demonstrations- og konkurrenceflyvning.

4. Paraglider og udstyr:

- a. Elever må kun flyve paraglider, og med udstyr, som er egnet for elever på pågældende trin.
- b. Elever skal have vejledning af en instruktør, om ny type paraglider eller seletøj, som der skal flyves med.
- c. Elever må ikke foretage "trimning" eller reparationer, med mindre det foregår i samråd og med godkendelse af en instruktør.

163. Piloters ret:

Piloter har ret til selvstændig friflyvning, med mindre reguleret flyvested eller reguleret flyvning kræver højere trin.

1. For at flyve opvisnings- demonstrations- eller konkurrenceflyvning må piloten have flyvebevis, for det trin flyvningen skal foregå på.

2. Paraglidere og udstyr: PARAPRO piloter kan selv "udchecke" alle typer paraglidere eller seletøj.

164. Speciel flyvning:

1. Paragliding:

a. "Aerobatics" er ikke tilladt med mindre paraglideren er godkendt til dette, samt at piloten har den nødvendige uddannelse.

b. Tandemflyvning kan udføres når piloten er instruktør, eller er uddannet tandem pilot.

c. Formationsflyvning med kontakt er ikke tilladt med paraglider.

170. Specielt udstyr:

171. PG-nødskærm:

Ved flyvning hvor PG redningsskærm kræves, skal denne vedligeholdes og pakkes i henhold til producentens anvisninger, givet i manualen.

180. Optræk af paraglidere:

Optræk af paraglidere er ikke velkendt endnu og bruges ikke ret meget. Optræk med bil, bilmotor, båd eller snescooter kan meget godt komme på tale nær fremtid.

I bilag 5 er der generelt beskrivelse og retningslinjer som skal følges.

Del 200 - Flyvebeviser

Indholdsfortegnelse:

- 210. Uddannelsesprogrammet (PARAPRO)
- 220. Flyvebeviser
- 230. Forsikring
- 240. Bestemmelser for uddannelse og kursusvirksomhed.
- 250. Krav til pensum på hvert trin

Progressionstrinene:

- Elev, Trin 1 og 2, Bakkeflyvning og Højdeglidning, Nedflyvning.
- Pilot, Trin 3, Let skrænt/termikflyvning.
- Pilot, Trin 4, Avanceret flyvning.
- Pilot, Trin 5, Distanceflyvning.

210. Uddannelsesprogrammet PARAPRO.

Paraglider progressionen:

211. Generelt:

PARAPRO uddannelsesprogrammet er hentet fra FAIs uddannelsesprogram, som er til almen brug for paragliding. Formålet med dette har været at øge sikkerheden, gennem en forbedring af uddannelsen, når det gælder kundskaber, færdigheder, erfaring og airmanship, samtidig med at det er gjort enkelt i sin form, for at gøre det mere overskueligt og forståeligt, samt mere motiverende for den enkelte udøver.

Programmet er godkendt som international sikkerheds- og uddannelsesstandard for paragliding af FAI / CIVL., Federation Aeronautique Internationale, Commission Internaitonale De Vol Libre (Det internationale luftsportsforbunds drageflyver/paraglider komite).

Det omfatter indtil videre kun fodstart, eller ved hjælp af ski (foot launched hanggliding). Start ved hjælp af optræk, trikes eller ballonstart, vil eventuelt blive udarbejdet senere.

212. Beskrivelse:

Uddannelsen deles i 2 kategorier udøvere: elever og piloter, samt 4 progressionstrin (flyvetrin) som viser hvilken slags flyvning, man udfører, og lægger op til en naturlig udvikling i sværhedsgrad (byggeklodsprincippet). Er en udøver på et bestemt trin betyder det med andre ord hvilket kundskabs- færdigheds- og til en vis grad hvilket erfaringsniveau vedkommende har. Hvert trin giver visse rettigheder og begrænsninger (se DEL 100, Regler for flyvning). De to første trin er elevtrin, de to sidste er pilottrin.

For at nå et bestemt trin, må man igennem en uddannelse som er beskrevet i disse bestemmelser.

- **2. Bakke- og højdeglidning:** Bakkeglidning er glidning over jævnt terræn i umiddelbart nærhed af bakken. Højden er normalt ikke over 5 meter.
Højdeglidning er flyvning med nok afstand og højde til terrænet, således at man kan manøvrere relativt frit.
- **3. Let skrænt/termikflyvning:** er flyvning i lette hang eller termik forhold, uden stød eller turbulens. med god afstand til terræn, hindringer og anden trafik.
- **4. Avanceret flyvning:** er flyvning under krævende forhold. såsom marginale kraftige og/eller turbulente hang, termik og bølge forhold.

- **5. Distanceflyvning:** er flyvning som udnytter svævning til at flyve distancer væk fra, og eventuelt tilbage til, det lokale flyvested.

220. Flyvebeviser.

221. Generelt:

KNIAKs Flyvebevis (Rating-kort) er dokumentation for, at indehaveren opfylder kravene til det trin i uddannelsen, flyvebeviset er udstedt til.

222. Udstedelse, generelt:

Flyvebeviset udstedes gennem KNIAKs sekretariat. Ingen har ret til at udøve de rettigheder et flyvebevis giver, før det er indehaveren fysisk i hænde. Det er med andre ord ikke tilstrækkeligt, at en instruktør bekræfter, at alle prøver er bestået og at flyvebeviset kan udstedes.

223. Opnåelse:

For at få flyvebevis for et trin må man:

Gennemgået en uddannelse som beskrevet under uddannelsesprogrammet PARAPRO, paraglider progressionen, i disse bestemmelser, herunder at tilfredsstille alle krav til kundskaber, færdigheder, erfaring og "airmanship".

224. Udenlandsk certifikat/bevis:

Er gyldig til flyvning i Grønland, hvis det modsvarer FAI/CIVLs anbefalede standard for sikkerhed og uddannelse, (PARAPRO). Dokumentation for dette må være udstedt af pågældende lands paraglider organisation. Andre certifikater/beviser er ikke gyldige, og vedkommende pilot må flyve under en instruktør, indtil konvertering til PARAPRO flyvebevis kan udstedes. Bestemmelserne i BL9-5 stk. 4.1.1. skal ligeledes overholdes:

4.1.1 Personer, der har gennemgået en tilsvarende uddannelse i udlandet, kan dog inden for en periode af maksimalt 30 dage efter ankomst til Danmark foretage flyvning med dragefly og glideskærme. Dokumentation for uddannelsen skal medbringes under flyvning.

225. Mindstealder:

Mindstealder for at få flyvebevis er 16 år. Inden man er fyldt 18 år, må man have sin forældres skriftlige tilladelse. OBS! Bygge- og Trafikstyrelsen har fastsat en aldersgrænse på 15 år for at flyve paraglider. Dette har ført til en del misforståelser.

226. Helbred:

Udøveren skal være i psykisk og fysisk form til at flyve paraglider.

Udøverens form skal desuden kontrolleres og dokumenteres gennem beherskelse af kravene til hvert enkelt trin.

Hvis man er i tvivl om vedkommendes psykiske formåen, skal en anden instruktør, eller eventuelt skal en læges udtalelse indhentes. Er man i tvivl om vedkommendes fysiske form kan man kræve en lægeundersøgelse.

227. Gyldighed:

Flyvebeviser udstedt af KNIAK er kun gyldige med gyldigt medlemskab i KNIAK og med tilknyttet ansvarsforsikring. Enten gennem KNIAK's fælles forsikringsordning eller individuelt tegnet.

Gyldighedsperiode: 1. februar og et år frem. Nye beviser til udgangen af januar.

228. Krav til fornyelse:

Alle fornyelser skal gå via klubbens chefinstruktør/flyvechef. Chefinstruktøren/flyvechefen sørger for at give KNIAKs administration besked om, hvilke flyvebeviser, der må fornyes. Chefinstruktøren/flyvechefen kan også indsamle klubbens kort og indsende samlet til fornyelse hos KNIAK.

Følgende retningslinjer skal følges:

Elever: (Trin 2 og 3) skal i løbet af de sidste 12 måneder før fornyelsen, have vist for en kvalificeret instruktør, at han/hun opfylder kravene til det pågældende trin.

Piloter: (Trin 4 og 5), skal i løbet af de sidste 12 måneder før fornyelsen, have vist overfor klubbens chefinstruktør/flyvechef, at han/hun opfylder kravene til det pågældende trin.

Fornyelse vil kun blive foretaget, hvis flyveturene er foretaget lovligt, dvs. mens flyvebeviset var gyldigt. Er gyldighedsdato overskredet med indtil 12 måneder, må den nødvendige flyvning dokumenteres ved hjælp af logbog eller på anden skriftlig måde.

Er flyvebevisets gyldighedsperiode overskredet med mere end 12 måneder, skal en ny teoriprøve tages.

229. Inddragelse:

Indehavere af et flyvebevis udstedt af KNIAK, må påregne at dette kan inddrages hvis gældende bestemmelser bliver overtrådt. Bestyrelsen eller den, det bemyndiger, kan inddrage beviset. Bestyrelsen fastsætter længden af inddragelsen. Pågældende pilot skal have ret til at fremlægge sit syn på sagen, for repræsentanter for bestyrelsen, inden sagen behandles.

Pågældende pilot har også ret til at fremsende sin sag til Trafik- og Byggestyrelsen for at få et andet syn på sagen.

230. Forsikring:

Udøverne skal tegne forsikring mod skade på tredjemand eller tredje part inden flyvning via KNIAK fælles ansvarsforsikringsaftale med forsikringsselskabet. Forsikringen er lovpligtig, der er derfor ulovligt at flyve uden denne i henhold til BL 9.5 paragraf 8.1.2 h.

Kontakt din instruktør eller KNIAKs sekretær vedrørende eventuelle spørgsmål med ansvarsforsikringen.

240. Bestemmelser for uddannelse og skoling.

241. Generelt:

Enhver, som foretager uddannelse og skoling, teori eller flyvning, indenfor KNIAK, skal være i besiddelse af et gyldigt instruktørbevis, af den klasse som dette kræver efter disse bestemmelser. Instruktøren forpligter sig til uforbeholdent at følge disse regler, samt eventuelle andre instrukser givet af bestyrelsen for KNIAK.

Kursuspris: Klubberne under KNIAK fastsætter individuelt kursusprisen, men kurset skal som minimum føre eleven frem til og med PARAPRO Trin 2 og kursusafgiften skal inkludere:

- Medlemskontingent til den lokale klub.
- Logbog - godkendt af KNIAK.
- KNIAKs PARAPRO Driftshåndbog.
- ID-kort
- Evt. teorimateriale

242. Medlemskab:

Alle, der deltager på kursus eller modtager instruktion i paragliding, skal have et gyldigt medlemskab i KNIAK, eller tilsvarende udenlandsk organisation. Som bevis herpå, skal der umiddelbart efter indmeldelse udstedes et ID-kort med billede (udstedes hos KNIAKs administration).

Undtagelse: Den første dag i skolingsforløbet, kan betragtes som en slags "introduktion", og medlemskab kræves ikke. Før eleven går videre, må medlemskab tegnes. Instruktøren forpligter sig til i den forbindelse, at oplyse om denne regel, på den første skolingsdag, samt at "introduktionen" på ingen måde giver er kompetencegivende, til at flyve nogen form for paraglider flyvning, uden yderligere instruktion. Instruktøren forpligter sig til at kontrollere, at alle han/hun giver instruktion, har gyldigt medlemskab efter denne regel.

243. Antal elever på et skolingshold:

Maksimum er 4 elever pr. instruktør, til den praktiske undervisning. Dette antal kan øges med 4 pr. tilknyttet hjælpeinstruktør.

244. Antal elever pr. skærm:

Der kan være maksimalt 4 elever pr. skærm.

245. Instruktører på kurset:

Under elevens 5 første højdeglidningsture skal der være mindst 2 instruktører (evt. en instruktør og en hjælpeinstruktør) til stede, således at der er en instruktør både ved start og landing.

246. Kursussted/bakke og forhold:

Kursussted/bakke og forhold skal være af en sådan beskaffenhed, at de egner sig til pågældende virksomhed, samt at bestemmelser givet i denne håndbog til enhver tid overholdes, med god sikkerhedsmargin. (ref. trænings- og sikkerhedsforanstaltningerne i uddannelsesprogrammet PARAPRO paraglider flyveprogressionen). Definitioner af de forskellige termer er vedlagt i bilag 4 som supplement til PARAPRO trinene.

247. Skærme som anvendes til undervisning:

Skærme som anvendes til undervisning, skal være egnede til pågældende trin, forhold, bakke og elever med henblik på flyveegenskaber. De skal også være teknisk i orden.

Bemærk: Elever bør kun flyve skærme med god statisk balance, lette start- og landingsegenskaber, lav stallingsfart og bløde langsomflyvnings- og stallings-egenskaber.

248. "Udcheck" på skærme og udstyr:

"Udcheck" på alle typer skærme eller seletøj skal ske efter producentens anvisninger i manual, samt på en ellers sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

249. Sikkerhedsudstyr:

Det anbefales, at man under de første højdeglidningsture lader eleverne flyve med radio (radioforbindelse til instruktør), således at de til enhver tid kan få vejledning og hjælp.

250. Krav til pensum på hvert trin:

Kravene i pensum til hvert trin, må kun underskrives af en instruktør som har bemyndigelse til dette. Ethvert krav til kundskaber, færdigheder og "airmanship", må være demonstreret for instruktøren af eleven/piloten. Erfaringskravet

underskrives efter bedste skøn, således at instruktøren er overbevist om, at kravene er opfyldt. Ingen beviser må udstedes udelukkende på personligt kendskab.

251. AI undervisning/skoling:

AI undervisning/skoling skal registreres gennem en klub, kreds eller KNIAK. Der rapporteres jævnligt til KNIAKs sekretær om omfanget af aktiviteterne samt navn på arrangører, instruktører og hjælpeinstruktører. Eleverne skal registreres som medlemmer før skoling (bemærk dog afsnit om introduktion).

Definitioner af de forskellige termer er vedlagt i bilag 4 som supplement til PARAPRO trinene.

Progressionstrinene:

PARAPRO, Trin (1 og) 2, Elev:

Bakkeglidning. Højdeglidning. Skræntflyvning.

Bakkeglidning (Ground Skimming) er svævning over jævnt terræn i umiddelbar nærhed af terrænet. Højden er normalt ikke over 5 meter.

Højdeglidning (Altitude Gliding) er svævning med nok højde og afstand til terrænet således, at man kan manøvrere relativt frit.

Skræntflyvning (Ridge Soaring) er flyvning langs en skrænt/fjeld/bakkekam hvor piloten udnytter et dynamisk løft, skabt af ren vind.

Trænings- og sikkerhedsanbefalinger:

Hensigten med dette trin er, at indføre eleven i paraglider sporten ved hjælp af en sikker og forsvarlig progression der tager udgangspunkt i start øvelser på flad mark, og via bakkeglidning, ender op med højdeglidning/skræntflyvning. Endvidere skal eleven blive kvalificeret til at træne videre på dette trin uden instruktørens tilstedeværelse, samtidig med at flyvesikkerheden bibeholdes. Eleven skal også forberedes til det næste trin i PARAPRO.

Dette trin er på mange måder det vigtigste i hele udviklingen, for det er her grundlaget for gode (eller dårlige) vaner lægges. Eleven skal først flyve i let styrbart udstyr nær jorden, på små og nemme bakker og under gode forhold. Hensigten er, at eleven skal få tillid til sig selv, til udstyret og flyvning, samtidig med, at man indstudere de grundlæggende øvelser, medens flyvesikkerheden hele tiden bibeholdes. Eleven skal så gradvis vende sig til mere højde (der skal tages hensyn til individuel udvikling). Man opdager med tiden, at højde faktisk giver mere tryghed, fordi der er tid og plads til at tænke sig om og manøvrere, samt at korrigere for eventuelle fejl. Forudsætningen herfor er; at man har forberedt sig ordentligt; at udstyret er i orden og endeligt, at man har en god startteknik og god fart- og retningskontrol.

Eleven får gennem udviklingen tid til at afpudse de grundlæggende færdigheder/øvelser, så som fartkontrol i spekteret fra 0 til 80 % brems, koordinerede sving, korrektion for afdrift som følge af vind samt præcisionsflyvninger og -landinger. Sidstnævnte øvelser indeholder i sig selv alle de elementer, som viser, at eleven mestrer de andre øvelser, og at man kan styre flyveturen, hvorhen man vil.

Stikordet er planlægning, der begynder allerede før start og som fortsætter hele tiden. Man må være foran det, der sker, observere, vurdere, beslutte og handle derefter. Denne "flyvningens proces" er vital i al flyvning, også på de kommende højere trin.

Der advares imod: Start i side-, med- og stærk vind og det at flyve under ustabile og turbulente forhold eller løft. Man må på ny begynderbakken (bakkeglidningsøvelser) ikke træne langsom flyvning.

På mellemstadiebakken (højdeglidningsøvelser) kan dårlig planlægning, manglende forberedelser og dårlig startteknik få de alvorligste følger. Alle øvelser bør gøres mod vinden for at undgå afdrift og således, at man undgår situationer, så som at flyve i medvind ind i skrænten, eller at man ikke når til landingsområdet.

Avancerede flyveøvelser, så som 360 graders sving, pylonøvelser, og langsom flyvning bør foretages med stor forsigtighed og ekstra god afstand til terrænet, således at der er gode marginer for at korrektioner ved evt. tab af kontrol. Sving, medvindsflyvning og flyvefart under bedste glidetæl, bør undgås nær ved terrænet.

Indflyvning bør planlægges i god tid og påbegyndes i god højde.

Når eleven møder kravene til dette trin, tillades der kun **uden** tilstedeværelse af

instruktør, at piloten træner på:

Bakkeglidningsøvelserne på nybegynderbakker og på højdeglidningsøvelser/-skræntflyvning på mellemstadiebakker, under gode og stabile forhold, i let til jævn vind (0-7 m/s). Start skal kun foretages i modvind. Løft eller turbulens skal undgås, men er dette ikke muligt, skal der flyves lige igennem til rolige forhold, eller landes i det sædvanlige landingsområde. Skræntflyvning kan udføres i stabile vindforhold op til 8 m/s, ved skrænter med gode start og landingsmuligheder.

En nybegynderbakke er en bakke som består af et jævnt terræn, fortrinsvis sand, jord, græs eller dyrket mark med et profil som muliggør bakkeglidning med pågældende type paraglider. Der må ikke være forhindringer i eller under flyvebanen. Start, selve flyveturen og landingsforhold skal være lette og kunne foregå i en ret linje.

Mellemstadiebakken er en skrænt, hvor start- og landingssted samt den sædvanlige flyverute mellem disse må anses for at være lette og have en god margin til eventuelle forhindringer og andre faremomenter. Startstedet skal i et bredt felt være uden forhindringer, og sikker flyvefart skal kunne opnås ved at accelerere ned ad bakken. Under dette punkt komme optræksbaner, der skal være åbne med mulighed for visuel kontakt mellem startsted og optræksbase. Det er vigtigt at der er muligheder for at lande sikkert, væk fra optrækssnor, biler og andre hindringer. Landingens skal give mulighed for fri manøvrering. Landingsstedet skal kunne ses fra startstedet, eller der skal være tovejskommunikation mellem start- og landingssted. Landingsstedet skal være stort og kunne nås med god højde og let manøvrering.

Før man går videre til næste trin, er det vigtigt at man kan teorien såvel som alle øvelserne i rækken. Man må beherske forberedelser før flyvning, god startteknik, fart og retningskontrol og landinger. Specielt er det vigtigt at man har gode rutiner i forberedelserne før flyvning samt en sikker start- og udflyvningsteknik. Det er specielt vigtigt, man har forståelse for hvad lav flyvefart og stall indebærer. Dette gælder både flyvning lige frem og i sving.

PARAPRO, Trin 2, Kundskabskrav:

Aerodynamik:

1. Løft.

Trykforskel skabt ved: Vingeprofil, materialer, areal, flyvefart og indfaldsvinkel. Undertryk (lavt-) over vingen, overtryk (højt-) under vingen.

Definer: Relativ vind, laminar luftstrøm.

2. Løftfaktorer.

Vingeprofiler, areal, sideforhold, lufttæthed, flyfart og indfaldsvinkel.

3. Modstand.

Parasit-, induceret-, forhold til flyvefart og indfaldsvinkel.

4. Flyvningens natur.

Man er hele tiden afhængig af fart fremad for at holde sig flyvende, man kan ikke stoppe eller bakke (reversere). Man bevæger sig altid gennem den omgivende luft med hastighed og retning.

5. Belastning.

Vægt, G-belastning, kræfter i sving, afhjælpning af indklap, løftgradient og turbulens.

6. Drivkraften.

a. **På bakken:** Ved løb.

b. **I luften:** Ved flyvning uden motor er man, i forhold til luften rundt om, altid på vej nedover, da tyngdekraften er drivkraften. Husk at man altid befinder sig på et skråplan.

7. Flyvefart og bakkefart - vindeffekt.

Hvorfor man starter i modvind. Fare ved start eller landing i medvind. Med og modvind, afdrift og krappevinkel. Korrektion i sving.

8. Stall.

Beskrivelse, farer, genkendelse, undgåelse og udgang. Stall i sving, i vindgradienten og med vindsspring, løftgradient og turbulens.

9. Sammenklapning.

Beskrivelse, farer, genkendelse, undgåelse og udgang. I sving og i turbulens.

10. Spin, spiral.

11. Randhvirvler.

Turbulens bag alle flyvninger. Bakkeeffekt.

12. Styringsprincipper.

Fartkontrol og sving.

13. Flyvehastigheder.

Min. synk, bedste glidetæl, sammenhæng med flyvefart i mod- og medvind og varieret vingebelastning.

Mikrometeorologi og makrometeorologi:

1. Vind.

Beskrivelse og dannelse. Luftstrøm fra høj til lavt tryk, skabt ved ujævn opvarmning (ex: Solgangsbrise, termik, sø- og landbrise).

2. Vindmåling.

Vindmålere og tegn i terrænet.

a. **Hastigheder:** Knob, m/s, vindmålere.

b. **Retning:** Kompas og kvadrant (mod-, med- og sidevind).

3. Vindkraften.

Øges med kvadratet på hastigheden. Effekt og farer.

4. Vindgradienten.

Effekt, farer og korrektioner.

5. Stødende vind, turbulens og løft. Årsag, tegn og farer.

a. **Mekanisk:** Forhold på luv og læ side af forhindringer som træer, bygninger og terræn. Farer og genkendelse.

b. **Termisk:** Ustabil luft, ujævn opvarmning, farer og genkendelse.

c. **Vindskift:** Vindstød og farer.

d. **Vindskæring** Beskrivelse og farer.

6. Lokale forhold.

Terræneffekter, dalstrøg, hjørner, kanter og forhindringer, genkendelse af terræn som kan skabe farer.

7. Vejr.

Hvordan det opstår, varme, trykforskelle, stabilt/ustabilt, cirkulation, vindsystemer.

8. Solgangsbrise.

Hvordan den opstår og effekt heraf.

9. Bølgeforhold.

Bølger og rotorere, tegn og farer.

10. Hang.

Beskrivelse af typer, vindgradient og farer.

11. Termik.

Beskrivelse, instabilitet, turbulens og tegn herpå.

12. Skyer.

Cumulus, cumulonimbus. Rotorskyer. Farer.

13. Luftmasser og fronter.

Koldfronter, varmem fronter, tegn og forhold.

14. Vejrinformation og vurdering.

a. **Vejrrapporter:** Tegn og tydning.

b. **Tydning af vindforhold:** Retning og styrke, ved start og landing samt i luften.

c. **Genkendelse** af sikre og farlige forhold.

Skærm og udstyr:

1. Konstruktion.

Materialer, opbygning og terminologi.

2. Luftdygtighedskrav.

Design, certificeringskrav. Maksimumsbelastninger, manøvrer, begrænsninger. Stabilitet. Stall egenskaber, manøvre-
evner, fartområde, vægtgrænser og flyvefærdigheder.

3. Flyveegenskaber.

Stabilitet, langsom flyvning og stall egenskaber, start og landingsegenskaber.

4. Vedligeholdelse.

Daglige og periodiske eftersyn/vedligehold, eftersyn efter skader, reparationer og trimning, fagmæssig udførelse.

5. Valg af paraglider.

Færdighedsniveau, type flyvning, ydelse, flyveegenskaber og vægtområde. Brugsområde og personlige ambitioner.

EN paraglider skærmtypen og certificeringsbeskrivelse er vedlagt som bilag 6 på engelsk.

6. Valg af seletøj.

Typer seletøj, erfaringsniveau.

7. Ydelser.

Minimumsynk, max glidetid, max fart, penetrerings- og svingevne.

8. Sikkerhedsudstyr.

Hjelm, støvler, handsker og beklædning.

9. PG-nødskærm.

Daglige og periodiske eftersyn og vedligehold.

Mennesket:

1. Fysiske faktorer.

Form og styrke. Alkohol og lægemidler. Hyperventilering. Vertigo forårsaget af flyvning på grund af flyvning i dårlig sigt, miste retningssansen og kontrollen ved op- og nedture.

2. Psykiske faktorer.

Ængstelse, frygt for højder. Stress. Selverkendelse af egne og udstyrets begrænsninger, selvtillid kontra overdreven selvtillid (Ikaros syndromet).

Indre og ydre pres, ambitioner, gruppeerkendelse, "at kunne sige nej", "at kunne gå ned". Selvdisciplin.

3. Indlæringsproces og miljø.

PARAPRO systemet, målsætning, beskrivelse, sikkerhed, motivation, individuel progression.

4. Adfærd/Airmanship.

a. **Flyvningens natur:** Man er hele tiden i fart og afhængig af denne for at holde sig flyvende, du kan ikke stoppe eller reversere.

b. **Flyvningens proces:** Indsigt, vurdering, beslutning og handling.

Variable elementer kontra de ubetingede elementer. "Hele tiden at være foran det som sker".

c. **Kommando princippet:** Nødvendigheden af at fuldføre enhver påbegyndt flyvning, faren ved panik og handlingslammelse.

Love og regler:

1. Trafik- og Byggestyrelsen (TBST):

Bestemmelser for civil luftfart (BL).

Bestemmelser om flyvning med dragefly **BL 9-5** med henvisninger til referencedokumenter. (VFR) Visuelle flyveregler (Opnås i Grønland ved svæveflyveteori (S-teori)).

Luftrumsbeskrivelser (CTR og TMA), kontrolleret og ukontrolleret luftrum, trafikinformationer, anden lufttrafik. Kortmateriale, ICAO-kort.

2. Driftshåndbog.

PARAPRO-Grønland. Kalaallit nunaani Inuit Aarsaartartut Kattuffiat (KNIAK).

3. Diverse regler.

Klub, skoling- og træningsregler, lokale- og flyvestedsregler.

4. Skik og brug.

PG-folkets adfærd. På flyvestedet overfor grundejere og andre. Forhold til landmænd, myndigheder, lokalbefolkningen, tilskuere, andres behov og aktiviteter.

5. Uheldsrapportering og brug af rapporteringsskemaer.

Praktisk flyvning og flyvesikkerhed:

1. Trænings- og sikkerhedsanbefalinger.

2. Planlægning/observation.

Flyvningens proces. Information/observation, vurdering, beslutning og handling. Opstil flyveplan.

3. Forberedelser.

Standardiserede rutiner og kontroller, dobbelte kontroller af kritiske faktorer.

4. Flyveøvelser.

Øvelsesrækken (færdighedskrav) gennemgået: Beskrivelse, hensigt, procedure, udførelser, fejl og farer.

5. Kritiske-, farlige- samt nødsituationer.

Deres årsag, undgåelse, genkendelse og korrektioner.

a. **Dårlige forberedelser:** Udstyrsfejl.

b. **På jorden før start:** I vindstød og stærk vind: Tab af kontrol.

d. **Dårlig startteknik:** Dårlig kontrol af luftfyldt skærm. Dårlig fart- og retningskontrol. Stall, tab af kontrol. Sving tilbage. Hægtning af liner. At komme ind i seletøjet, osv.

- e. **Vindforhold:** Vindstyrke, stærk vind, sidevind, ujævn vind, vindspring, uventet løft, afdrift, drift ind i bakken. Turbulens, hjørneeffekt, vindgradient, vindskæring.
- f. **Crash/nødlanding:** Undgåelse, forholdsregler, samlede ben, undgå høje træer, bebyggelse, vand, højspænding.
- g. **Start over 1500 meter:** Lufttætheden aftager med højden, større groundspeed i starten.
- h. **Kritiske øvelser:** Flyvning tæt ved terræn og forhindringer. Langsom flyvning og 360 grader sving. Start i vind uden assistance.
- i. **Ukendte faktorer:** Nyt flyvested, uventede eller ukendte forhold, ny skærm eller sele, nye øvelser eller opgaver. Start i vind alene, teknik og farer.
- j. **Fysiske eller psykiske faktorer:** Stress, pres, fysisk træthed, frygt, lægemidler og alkohol.
- k. **Dårlig "airmanship":** Overvurdering af egen evner og/eller undervurdering af flyve-forhold, -sted, udstyr eller øvelse/opgave.
- l. **Vertigo:** Flyvning med reduceret sigtbarhed.
- m. **Kombinationer:** Af to eller flere af de ovennævnte faktorer øger faren for uheld betydeligt.
- n. **Nødøvelser:** Brug af PG-nødskærm. Landinger i vand, træer, ujævn terræn, bebyggelse, med forhindringer i området, elektriske ledninger.
- o. **Ulykker/uheld:** Assistance og rapportering.

Førstehjælp.

1. Principper. De vigtigste principper ved førstehjælp.
2. Hovedregler for førstehjælperen.
3. Genoplivning.
4. Bevidstløshed.
5. Cirkulationssvigt.
6. Blødninger.
7. Sårskader.
8. Brud.
9. Elektriske brandskader.
10. Lokale frostskeer.
11. Generel nedkøling.
12. Mental førstehjælp.
13. Lægge bandage.
14. Transport af tilskadekomende.

PARAPRO, Trin 2, Erfaringskrav:

1. Totalt et minimum af 6 vellykkede flyvedage.

2. Totalt et minimum af 30 vellykkede flyvture, hvor af 10 skal være højdeglidningsture, det vil sige flyvning i en højde hvor eleven kan manøvrere frit så de nødvendige øvelser kan indlæres, og/eller skræntflyvningserfaring, hvor elevens færdigheder viser at han/hun selvstændigt kan opretholde sikkerheden for sig selv og andre (1 til 2 timers skræntflyvning).

PARAPRO, Trin 2, Airmanship krav:

Instruktøren skal være overbevist om, at eleven er i stand til at varetage sin egen og andres sikkerhed under bakke- og højdeglidning indenfor de retningslinjer, som er givet.

Uddannelse:

Førstehjælp, materiel lære, love og regler (BL 9,5) og aerodynamik

PARAPRO trin (1 og) 2 progressionskort:

Progressionskort er vedlagt i bilag 8.

PARAPRO Trin 3, Let flyvning, Pilot.

Let flyvning (basic soaring) er flyvning i lette hang (til 7 m/s) eller termikforhold, uden stød eller turbulens, med god afstand til terræn, hindringer og anden trafik.

Trænings- og sikkerhedsanvisninger:

Hensigten med dette trin er at indføre eleven i svævning, samt at føre eleven frem til at blive pilot, således at han/ hun på egen hånd, bliver i stand til at varetage sin egen og andres sikkerhed under flyvningen.

Svævning: Har mange trin i sig selv, med stigende sværhedsgrad, fra lette forhold og øvelser med god sikkerhedsmargin til marginale eller ekstreme forhold med minimale marginer. Svævning ser enkelt ud, og på en måde er det også nemt, når man "mestrer kunsten". Dette må ikke forlede nogen til at tro, at det er så enkelt, at det ikke skal læres med stor forsigtighed og kontrolleret progression. Manglende indsigt, fejlvurdering, fejlmanøvrering, chancetagning eller ligegyldighed, kan let ende med et alvorligt uheld. Såsom medvindsdrift og styrt ind i bakken, eller i rotor i læsiden, eller i turbulens med fare for tab af kontrol.

På dette trin får man mere tid i luften til at man kan få automatiseret sine bevægelser. Der er imidlertid mindre plads til fejl. Forsigtig planlagt progression er derfor meget vigtig. Øvelserne bør i begyndelsen være enkle og udføres med gode marginer. Her kræves god forberedelse, god planlægning og præcis og hurtig manøvreringsevne. Specielt vigtig er en god startteknik og kontrol. Man må være i stand til at flyve koordinerede sving med et minimum tab af højde, samtidig med, at man tager hensyn til afdrift og afstand til anden trafik og terrænet. Man skal også kunne korrigere øjeblikkeligt med mindst mulig tab af kontrol og højde.

At blive pilot: Man skal nu slippes løs for at kunne udvikle sig videre, og man har fortsat meget at lære, for at kunne udnytte de muligheder der findes. Man vil få mulighed for at vise godt "airmanship" herunder selvdisciplin og forsigtighed. Det kan ofte være nødvendigt at lade være med at flyve eller at flyve med gode marginer. Ideen er, at man skal vise, at man er i stand til selv at tage ansvaret og vide, hvor ens egne grænser går, og hvornår man behøver yderligere instruktion.

Man har ikke længere en instruktør, som tager ansvaret. Dette stiller store krav til ens personlighed. Man må huske på at det nu er en selv der skal tage hensyn til andre og ikke omvendt.

Der skal advares mod: For hurtig progression, overmod, uopmærksomhed, uvidenhed, at tage chancer, fejlvurdering og manglende færdigheder. Man opererer i stærkere vind med mindre marginer end tidligere trin. Allerede før start kan der ske uheld. Vinden kan fange skærmen, og man kan blive trukket bagover. Dårlig startteknik, manglende kontrol af og fejlretning på skærmen under løb og start uden, at skærmen står perfekt, kan hurtigt få alvorlige følger. Man bør få assistance ved start i vind og turbulente forhold. Endvidere skal man være meget forsigtig med forholdene. Kraftig vind og turbulens kan hurtigt føre en over på læsiden eller til afdrift hen over ukendt/farligt terræn.

Der skal også advares mod: det såkaldte “mellemstadiesyndrom” eller “Ikarossygen”, som betyder, at man nemt tror, at man ved og kan det meste, og at hverken een selv eller udstyret har begrænsninger. (Som bekendt var det Ikaros, som var den første, der slog sig ihjel på grund af den indstilling).

Elevler tillades kun at flyve: *Med instruktør eller pilot med min. Trin 3 til stede,*

I lette jævne forhold med bredt løftbælte, eventuelt jævn termik, i god afstand fra terrænet, således at han/hun kan manøvrere med god margin til landens trafik og til terrænet. Sving efter start tillades ikke før stabil flyvefart, retning og flyvestilling (i selen) er opnået. Hang-flyvning i marginalt løft, i stærk vind (over 8 m/s), i turbulens, klippestart, start i sidevind, eller landinger ind mod bakken (hillsidelanding) er heller ikke tilladt.

Når alle krav er opfyldt og man er blevet pilot, kan man flyve friflyvning og søge yderligere instruktion efter egen vurdering, eller hvis sikkerhedens krav og lokale, flyvesteds, eller organiseret flyvning kræver højere trin. Man anbefales at gå meget forsigtigt frem, og i begyndelsen bruge ovenstående regler for elevflyvning som sikkerhedsvejledning.

Kun erfarne piloter bør flyve på avancerede flyvesteder, nær terrænet, i marginale, stærke eller turbulente forhold, eller i “tæt trafik”.

Før man går videre til næste trin skal man have bred erfaring fra forskellige flyvesteder og forhold. Flyvningen bør automatiseres, således at reaktionerne er hurtige og korrekte i de forskellige situationer/øvelser, man skal beherske.

PARAPRO Trin 3, Kundskabskrav:

Aerodynamik:

1. Repetition, og mere om:

2. Stall:

Ved starten, i stød og turbulens, i løftgradient, i drej og løftgradient, i vindgradient (medvindsdrej).

3. Hastighedspolar:

Ydelse, vurdering af glidetale, glidevinkel og minimum synk med tilhørende flyvefart: I mod- og medvind, i løft og synk, med varieret vingebelastning, i forskellig lufttæthed, i drej med varieret krængning.

4. Vindeffekt:

Afdrift og krappevinkel. Afdrift og korrektion i drej. Mod- og medvind, penetration.

5. Randhvirvler:

Bag andre skærme, fly og helikoptere.

Meteorologi:

1. Repetition, og mere om:

2. Vindkraften:

Øger med kvadratet af hastigheden. Effekter og farer, på bakken, ved start, i luften og ved landing.

3. Skråntvind. Opdrift, løft

a. **Faktorer/årsager:** Form og stigning på terrænet, vindretning.

b. **Komponenter:** Horisontal og vertikal, gradient, acceleration, stærkeste løft, stærkeste modvind.

c. **Farlige forhold og områder:** Læsiden, turbulens, rotor, stærke gradienter og vind.

d. **Sikre og gode forhold:** Vindsiden, opad og foran skrænten.

4. Bølger:

a. **Faktorer:** Terræn, vindretning og styrke.

b. **Tegn:** Høj vindstyrke, lenticularis, rotorskyer.

c. **Farer:** Rotorer, penetration, stærkt løft, store højder, hypoxia (iltmangel), kulde.

5. Termik:

a. **Faktorer:** Instabilitet, temperaturgradient, terræn, solindstråling og opvarmning.

b. **Tegn:** Temperaturfald med højden, vindskifte og stød, Cumuluskyer.

c. **Farer:** Vindkast og turbulens, stærk løftgradient.

d. **Sikre og gode forhold:** Store termikbobler, jævn og moderat gradient, let til jævn vind.

6. Front løft: Kold-front beskrivelse.

a. **Faktorer:** Luftmasser, fra højt til lavt tryk, instabilitet.

b. **Tegn:** cumuluskyer, drivende skydække, skygader, vindstød og vindskift, temperaturvariation.

c. **Farer:** Høje vindstyrker, stærkt løft, vindskift og stød, turbulens.

7. Skyer:

Cumulus, cumulonimbus, rotorskyer, stratusskyer, bølgeskyer.

8. Vejrudsigter:

Aktuelle (METAR), udsigter (TAF). Tydning af kort.

9. **Vejr-tegn:** Læsning af vejret og forhold i terrænet, på havet og i luften.

a. **Måling:** Af vind, tryk, fugtighed og stabilitet.

b. **Skyer:** Tilhørende vejr og forhold.

c. **Læsning** af vind i terrænet og på havet.

Skærm og udstyr:

1. **Repetition**, og mere om:

2. Design faktorer:

Luftdygtighed, ydelse, flyveegenskaber.

3. Vedligeholdelse:

Dagligt og periodisk eftersyn, reparationer.

4. Justeringer:

For maksimal ydelse efter forholdene.

5. Instrumenter:

Variometre, højdemålere, fartmålere.

6. Tøj og udstyr:

Til udholdenhed, højde og kulde.

7. PG-nødskaerm:

Daglig og periodisk eftersyn og vedligehold.

Mennesket:

1. Repetition og mere om:

2. Piloten:

“Airmanship”, egenskaber og evner, ansvar, kommando og kontrol. Beherskelse af flyvningens natur og proces.

3. Fysiske faktorer:

Vertigo (flyvning i dårligt sigt, mister retningssansen og kontrollen med op og ned), hypoxia (iltmangel), kulde, udmattelse, dehydrering.

Love og regler:

1. Repetition, og mere om:

2. Myndighederne:

Luftrummet og anden lufttrafik.

a. **Kontrollerede flyvepladser og luftrum:** Kontrolzoner, terminalområder, luftveje, flyvekontrolltjenesten, VFR/IFR trafikmønstre, regler for flyvning, VFR-reglerne for mindste sigt og afstand fra skyer.

b. b. **Ukontrollerede flyvepladser og luftrum:** Trafikinformationer og tjenesten, VFR/IFR trafikmønstre, regler for flyvning. VFR reglerne for mindste sigt og afstand fra skyer.

c. c. **Andet luftrum:** Restriktioner, farer og forbudte områder.

3. Lufttrafikreglerne.

4. Informationskilder:

ICAO kort, AIP, AIC, NOTAMs.

Hvor købes disse: Luftfartsvæsenet, NAVIAR i Grønland.

5. KNIAK's driftshåndbog:

Progressionstrinene, specielt PARAPRO Trin 3: Let hang og termikflyvning.

Vigepligtsregler, generelle, på skrænt og i termik.

6. Skik og brug:

Adfærd overfor grundejere og tilskuere.

Praktisk flyvning og flyvesikkerhed:

1. Repetition og mere om:

2. Trænings- og sikkerhedsanbefalinger.

3. Forberedelser.

Standardiserede rutiner og kontroller, dobbelt kontrol af kritiske faktorer.

4. Flyveøvelser.

Øvelsesrækken (færdighedskrav) gennemgået: Beskrivelse, hensigt, aerodynamik, procedurer, udførelser, fejl og farer, toplandinger.

5. Kritiske-, farlige- samt nødsituationer.

Deres årsag, undgåelse, genkendelse og korrektioner. Øvelser og simulering.

a. **På jorden før start:** I vindkast og stærk vind.

b. **Dårlig startteknik:** Forkert brug af og forkerte kommandoer til hjælpere. Dårlig kontrol af luftfyldt skærm før starten. Dårlig fart- og retningskontrol. Stall, tab af kontrol. Sving tilbage. At komme ind i seletøjet. Vigtigheden af hjælpere ved start i vind.

c. **Stall:** I vindstød. I turbulens. I løftgradient. Nær terrænet. I sving.

d. **Indklap / Front kollaps:** I turbulens, nær terrænet.

e. **Vindforhold:** Marginalt løft, stærk vind, vindspring, turbulens, rotorere.

f. **Usædvanlige flyvestillinger:** I turbulens, akrobatik, flyvning i nærheden af skyer.

g. **Kritiske øvelser:** 360 grader sving. Retur til løftet, flyvning nær terræn, toplandinger, landing ind på en skråning (hillside-landing). Stall i sving. Spin. Spiral.

h. **Ukendte faktorer:** Nyt flyvested, uventede eller ukendte forhold, ny skærm eller seletøj, nye øvelser eller opgaver.

i. **Fysiske og psykiske faktorer:** Stress, pres, træthed, frygt, lægemidler og alkohol.

j. **Dårlig airmanship:** Overvurdering af egne evner og/eller undervurdering af flyvested, forhold, udstyr eller øvelser/opgaver.

k. **Vertigo:** Flyvning med reduceret sigtbarhed og i skyer.

l. **Kombinationer:** Af to eller flere af de ovennævnte faktorer øger faren for uheld betydeligt.

m. **Nødøvelser:** Brug af PG-nødsærm. Landinger i vand, træer, ujævn terræn, bebyggelse, med forhindringer i området, elektriske ledninger.

n. **Ulykker/uheld:** Assistance og rapportering.

Førstehjælp:

1.repetition af kundskabskravene til PARAPRO Trin 2.

PARA PRO Trin 3, Færdighedskrav:

1. Repetition:

Øvelserne fra de foregående trin mestres.

2. Planlægning.

Flyvningen proces. Bestem flyveplan.

3. Forberedelser.

Udlægning, klargøring, før flyvningscheck.

4. På bakken før start:

Kontrol, skærmen som evt. vindfang, assistance, rigtig fremgangsmåde.

5. Start i vind:

Med assistance, rigtige procedurer/instruktioner. Startstilling, sidste check, jævn acceleration, fart og retningskontrol. Flyvestilling / ind i selen.

6. Minimum synk øvelser.

Fartkontrol, koordinerede sving (højre og venstre), min. højdetab, uden tegn på stall.

7. Vindkorrektionsøvelser / Manøvrering i løft.

8-tals flyvning, korrektioner for vind, drej. Manøvrering i forhold til terræn og anden trafik, Være opmærksom.

8. 360 graders sving:

Alm. flyvefart og på minimum synk, højre og venstre, svag til medium krængning, uden tegn til stall. (Sikker højde og afstand).

9. Indklap:

2-3 celler på en side og på begge sider. (Sikker højde og afstand).

10. Flyvning:

Indgang, drej og manøvrering i løft, korrektion for gradient, effektivitet, uden tegn på stall.

11. Præcis indflyvning og landing.

Udført på en sikker måde og indenfor et område, som på forhånd er anvist af instruktøren.

12. Toplandinger.

PARAPRO Trin 3, Erfaringskrav:

1. Totalt et minimum af 60 vellykket flyveture og totalt 20 flyvetimer.
2. Minimum 5 flyveture à 20 minutters varighed i løft.
3. Totalt over 2 flyvetimer i løft.
4. Minimum haft paraglider flyvebevis i 3 måneder.

PARAPRO Trin 3, Airmanshipkrav:

Instruktøren skal være overbevist om, at eleven er pilot dvs. at han/hun kan operere selvstændigt og samtidigt varetage sin egen og andres sikkerhed samt sportens og unionens øvrige målsætninger.

Uddannelse:

Repetition af PARAPRO trin 2, MYB, meteorologi, evt. svæveflyve teori

PARAPRO trin 3 progressionskort:

Progressionskort er vedlagt i bilag 8.

PARAPRO Trin 4, Avanceret flyvning

Avanceret flyvning (advanced soaring) er flyvning i krævende løft, såsom marginale, kraftige og/eller turbulente hang- og termikforhold.

Trænings- og sikkerhedsanvisninger:

Målet med dette trin er at sørge for, at piloten er klar til at flyve avanceret paragliding sikkert, også under pres, såsom i opvisnings- demonstrations- og konkurrenceflyvning.

Dette trin har turbulens og små marginer som stikord. Man må kunne operere nær grænserne for, hvad man selv og udstyret kan klare. Selv om man selvfølgelig bør give sig selv og udstyret visse sikkerhedsmarginer, må man være forberedt på, at disse kan blive overskredet. Godt kendskab til nødprocedurer, såsom genkendelse og korrekt udgang af stall, spinds, spiraler, og usædvanlige flyvestillinger såvel som brug af faldskærm, er helt nødvendig. Man må have kendskab til ydelseskurven og rigtig flyvefart (hastighedspolare) samt konstruktions- og belastningsbegrænsninger for aktuelle skærme, udstyr m.v.

Avanceret paragliding kræver årvågenhed, højt udviklet observation- vurderings og beslutningsevne og ikke mindst handlekraft. Der er kun lidt eller ingen tid til overvejelser og fejlreaktioner i de forskellige situationer. Man må være forberedt ved nøje planlægning, såvel som at man hele tiden er foran det, der sker, således at man i kritiske situationer reagerer rigtigt uden unødigt tidstab.

For at få bedst mulig ydelse, må ens færdigheder og kendskab til udstyret være højt udviklet. Man må, ofte nær terrænet og i turbulente forhold, beherske det lave fartområde, med alle typer drej, fra flade til krappe og med varierende krængning under drejet, samtidig med at man holder øje med terrænet og anden trafik.

Der skal advares mod: FOR vanskelige forhold. Her kan der være store kræfter på spil, som uanset færdighed og erfaring kan føre til tab af kontrol og defekt på skærm eller udstyr. Man må ikke overvurdere sig selv eller udstyret. Hvis man møder kraftig turbulens, må man holde hovedet koldt, og flyve lige frem eller eventuelt med svage drej. Panikagtig manøvrering giver et større faremoment til den enkelte situation og kan have meget uheldige konsekvenser. En fare er kollaps og tab af kontrol nær terrænet. Sker dette er rigtig reaktion livsvigtig. Dette sker ved hjælp af de 3 gyldne regler

1. Retningskorrektion (modsat brems)
2. Pumpe den kollapsede side ud. (lange hårde pump)
3. Dæmper et evt. fremadrettet dyk. (brems på begge sider)

Elever må under ingen omstændigheder flyve avanceret paragliding.

Piloter skal have et flyvebevis, der svarer til trinnet for avanceret paragliding til opvisnings-, demonstrations- og konkurrenceflyvning, eller hvor lokale bestemmelser kræver det.

Før man går videre til næste trin skal man have vist, at man behersker at vurdere forholdene således, at man kan skelne mellem acceptable og uacceptable forhold, set i relation til sikkerheden. Man bør vise at man kan finde og udnytte alle former for løft.

PARAPRO Trin 4, Kundskabskrav:

Repetition af PARAPRO Trin 3, specielt:

Aerodynamik:

1. G-belastninger:

- a. Versus manøvrering i turbulens, drej, udredning af kollaps og flyvefart.
- b. Rigtig flyvefart i turbulens. Stabilitet. Hastighedspolarer.

Meteorologi:

1. Termik:

- a. Hvordan, hvor og hvornår.
- b. Instabilitet, temperaturgradient.
- c. Bedste termikforhold, sted(er). Tid: Året, døgnet.
- d. Typer termik, farlige termikforhold, tørtermik.
- e. Tegn: Cumulus, cumulonimbus, skygader, vindstød, og skift.

2. Bjergforhold:

Bølger, turbulens, store højder.

3. Farlige forhold:

Kraftig vind, skyer, cumulonimbus, bølger, kraftig turbulens.

Skærm og udstyr:

1. Begrænsninger:

Belastninger, hastigheder, flyvestillinger, strukturelle brud.

2. Stabilitet: Profiler, udredning af klap, selvopretning.

3. Love og regler:

Repetition af Kundskabskrav til PARAPRO Trin 3.

Førstehjælp:

Repetition af kundskabskrav til PARAPRO Trin 2.

PARAPRO Trin 4, Færdighedskrav:

1. Repetition:

Øvelserne fra foregående trin beherskes.

2. Planlægning:

Flyvningens proces, lave flyveplan.

3. 360 graders sving:

På minimum synk, flade, højre og venstre.

4. 360 graders sving:

Hårde, højre og venstre.

5. 360 graders sving:

Varieret krængning i 180 graders intervaller, fra svag til krap.

6: Nedstigningsteknikker:

Gennemføre manøvrer for hurtig og sikker nedstigning.

7. Hang:

Start og flyvning.

8. Termik:

Start og flyvning.

9. Marginalt løft:

Start og flyvning.

10. Stød og turbulens:

Start og flyvning.

11. Trafikregler:

Flyvning i hang og i termik sammen med andre skærme.

Det anbefales, at de avancerede flyveøvelser udføres på **sikkerhedskursus** hvor piloterne får kyndig vejledning af erfarne instruktører. Der **advares kraftig** imod selv at forsøge at udføre øvelserne.

PARAPRO Trin 4, Erfaringskrav:

1. Minimum 30 flyvetimer.
2. Minimum 10 flyvetimer på hang.
3. Minimum 2 time termikflyvning fordelt på minimum 3 flyvture.
4. Minimum have haft paraglider flyvebevis i 12 måneder.

PARAPRO Trin 4, Airmanshipkrav:

Piloten skal være i stand til at varetage sin egen og andres sikkerhed under udøvelse af avanceret paragliding herunder i opvisnings- demonstrations- og konkurrenceflyvning, og i øvrigt hvor dette trin kræves.

PARAPRO trin 4 progressionskort:

Progressionskort er vedlagt i bilag 8.

PARAPRO Trin 5, Distanceflyvning, Pilot

Distanceflyvning (Cross Country) er flyvning, som udnytter svævning til at flyve distancer væk fra og eventuelt tilbage til det lokale flyvested.

Trænings- og sikkerhedsanvisninger:

Målet med dette trin er at gøre piloten i stand til at flyve sikker distanceflyvning, dette også under pres, såsom i opvisning, demonstrations- og konkurrence-flyvning.

Dette trin har stort set ubegrænsede muligheder, fra korte enkle ture til virkelig krævende langdistanceflyvninger hvor, hvis forholdene tillader det, pilotens evner og vilje sætter grænserne.

Her bliver ens evner som pilot, dvs. kundskaber, færdigheder, erfaring og "airmanship" sat på den højeste prøve. Man må kunne planlægge, administrere og gennemføre flyvningerne indenfor sikkerhedens krav, samtidig med at maksimal udnyttelse af udstyr og forhold fordres, for i det hele taget at nå langt. Der kræves god kendskab til lufttrafikregler og luftrummet. Man må i henhold til flyvningens omfang og de rådende forhold, kunne planlægge korrekt udstyr til turen (tøj, hjælpemidler og nødudstyr), nødvendig transport og hentning, evt. radioforbindelse og procedurer ved brug i en nødsituation, såsom landing og eventuel skade, i øde og uvejsomt terræn.

Distanceflyvning kræver evnen til at kunne finde alle former for løft, samt korrekt manøvrering i løft og synk områder. Man må kunne vurdere terrænet og forholdene, således at man undgår landinger, hvor det er ulovligt eller, hvor der er risiko for at skade sig selv eller andre, samt landinger i øde og uvejsomt terræn.

Man må hurtigt kunne vælge det bedste landingssted ud, hvis man må ned, og hvis det er nødvendigt kunne foretage en præcisionsindflyvning til et meget lille landingssted, eventuelt over forhindringer. Dette, fordi eventuelle skader man pådrager sig ved en dårlig udelanding, kan få de alvorligste konsekvenser.

Der skal advares mod at flyve distanceflyvning ind i uvejsomt terræn, over terræn, hvor der ikke findes muligheder for sikre landinger, og over vand. Man skal altid sørge for, at der er nogen, som ved hvor man flyver, og at der kan iværksættes en eftersøgning, hvis det er nødvendigt. Hvis der er mulighed for udelanding, væk fra befærdet område, bør man pakke en nødpakning som passer til forholdene, herunder nødblus.

Elever tillades ikke under nogen omstændigheder at flyve distanceflyvning.

Piloter må være indehaver af flyvebevis som tillader distanceflyvning for at flyve konkurrenceflyvning eller opvisningsflyvning på dette trin.

PARAPRO, Trin 5, Kundskabskrav:

Navigation:

1. Planlægning:

Indhentning af informationer om vejret, terræn, flyvesteder, luftrum, flytrafik og faremomenter. Brug af kort og andre publikationer, lufttrafik og vejrtjenesten.

2. Vejrtjenesten:

Hvor og hvordan fås vejrinformationer.

3. Tydning af vejrrapporter:

Aktuelt (METAR), udsigt (TAF), Område (IGA), kort.

4. Tydning af vejr:

Vejrtegn, genkendelse af acceptable og farlige forhold.

5. Luftrum og lufttrafik:

- a. **Kontrolleret luftrum:** Luftveje, terminalområder, kontrol-zoner og forbudte områder.
- b. **Ukontrolleret område:** AFIS og andre flyvepladser. Farer, restriktioner og forbudte områder.
- c. **Militærtrafik:** Øvelsesområder, fotografering fra luften.

d. **Naviar står for alt undtagen BL:** AIC, AIP, NOTAM, ICAO-kort.

6. Brug af kort:

Planlægning af flyverute: Farligt/øde terræn, alternative flyveruter, landingsområder. Samarbejde og hentning.

7. Udstyr:

For højde og kulde. Nød- og førstehjælpsudstyr. Overlevelses- udstyr. Varslings- og radioudstyr.

8. Standard procedurer:

Signaler, hentning.

9. Nødprocedurer:

Varsling, eftersøgning af savnede.

PARAPRO Trin 5, Færdighedskrav:

1. Repetition:

Øvelserne fra foregående trin beherskes.

2. Planlægning:

Flyvningens proces, lave flyveplan.

3. Svævning:

Søg efter og udnyttelse af alle typer løft. Flyvning i løft og synk, mod- og medvinds. Rigtig brug af hastighedspolarer.

4. Skræntstart:

I svag vind.

5. Sidevindsstart:

Maksimal vindretning indtil 45 grader på startretning.

6. Udelanding:

Præcisionsindflyvning til ukendt landingsområde: Valg af landingssted, indflyvning, kontrol af fart og glidevinkel.

7. Uddannelse:

Bestået S-Teori og eller PPL-teori.

PARAPRO Trin 5, Erfaringskrav:

Samme som til trin 4, samt:

1. Minimum 60 flyvetimer.

2. Mindst 5 distanceture i varieret løft (ren hangflyvning og flyvning langs samme hang/skrænt godkendes ikke).

PARAPRO Trin 5, Airmanshipkrav:

Piloten skal være i stand til at varetage sin egen og andres sikkerhed, herunder i opvisnings- demonstrations- og konkurrenceflyvning, og i øvrigt hvor dette trin kræves.

PARAPRO trin 4 progressionskort:

Progressionskort er vedlagt i bilag 8.

Del 300 - Instruktører.

Indhold:

- 310. Instruktørbeviser generelt.
- 320. Instruktørklasser.
- 330. Kommunikation og indlæring.
- 340. Indlæring.
- 350. Metode.
- 360. Gennemførelse af paraglider flyverkursus.
- 370. Idrætsskader.

310. Instruktørbeviser generelt:

311. Mindstealder:

Mindstealder for at få instruktørbevis er 18 år.

312. Udstedelse af instruktørbevis:

Udstedelse af instruktørbevis sker gennem KNIAKs sekretariat ved påstempling af instruktørens flyvebevis. Ingen har tilladelse til at udføre selvstændig instruktion, indenfor KNIAKs regi, uden gyldigt instruktørbevis.

313. Inddragelse:

Indehaver af instruktørbevis, udstedt af KNIAK, må påregne, at dette kan inddrages ved misbrug eller hvis gældende bestemmelser bliver overtrådt. Bestyrelsen i KNIAK inddrager instruktørbeviset, og fastsætter længden af inddragelsen. Pågældende instruktør har ret til at fremføre sit syn på sagen for bestyrelsen, før sagen behandles.

314. Fornyelse:

En erklæring fra klubben / klubbens chefinstruktør gælder som dokumentation for fornyelse af instruktørbeviser. Denne erklæring må bekræfte, at instruktøren har været aktiv som instruktør de sidste 3 år. I tillæg til denne erklæring forudsættes deltagelse på KNIAKs instruktørseminar, minimum hvert 3. år. Instruktører klasse 2, som har taget instruktør klasse 1 i 3 års perioden, fritages fra seminarpligten i indtil 3 år efter kurset.

315. Gyldighed:

Instruktørbevis er kun gyldigt med gyldigt flyvebevis på det trin, som kræves for udstedelse af instruktørbeviset. Gyldighedstid er 3 år.

320. Instruktørklasser:

- PARAPRO Hjelpeinstruktør - Aktivitetsleder.
- PARAPRO Instruktør Klasse 2 - Klubinstruktør.
- PARAPRO Instruktør Klasse 1 - Chefinstruktør.

321. PARAPRO Hjelpeinstruktør: (evt. GIF-kursus).

Er en instruktørkandidat som assisterer en instruktør under skoling. En hjelpeinstruktør skal altid arbejde under kontrol og vejledning af en instruktør.

Opnåelse: For at blive hjelpeinstruktør må man:

- a. PARAPRO Hjelpeinstruktør er indehaver af PARAPRO flyvebevis/trin 3 eller højere.

- b. Er blevet orienteret om sine opgaver af en ansvarlig PARAPRO instruktør klasse 1 eller 2.
- c. Have gennemgået relevant teorimateriale/kursus udgivet af KNIAK, under vejledning af en ansvarlig instruktør klasse 1 eller 2.

322. PARAPRO Instruktør Klasse 2: (Klubinstruktør).

PARAPRO Instruktør Klasse 2: (Klubinstruktør):

Er en instruktør som kan drive selvstændigt kursus/oplæring af elever til PARA- PRO flyvebevis 1, 2 og 3, samt foretage "udcheck" på paraglidere og seletøj egnet for elever. Skolingen skal ske i henhold til bestemmelser givet i denne håndbog og efter eventuelle retningslinjer og program givet af bestyrelsen for KNIAK.

Opnåelse:

For at opnå Instruktørbevis Klasse 2, må man:

- a. PARAPRO instruktører er indehavere af gyldigt PARAPRO flyvebevis trin 4 eller højere.
- b. Have tilsammen minimum 2 års flyveerfaring.
Bemærk: For PARAPRO instruktørkandidater kan bestyrelsen for KNIAK, dispensere for denne regel.
- c. Have deltaget på grundkursus for instruktører i paragliding, godkendt af KNIAK. (Gyldighed 3 år).
- d. Have virket som hjælpeinstruktør, hvor man skal vise rigtige instruktionsmetoder og give rigtige informationer, når en elev begår fejl.
- e. Anbefales af pågældende instruktør(er) man har været hjælpeinstruktør under. Instruktørerne skal også sige god for at pkt. d, ovenfor er opfyldt, samt at de anser kandidaten for egnet til at undervise i paragliding.

Undtagelse: SAFEPRO instruktører Klasse 1 eller 2 kan konvertere sit instruktørbevis til PARAPRO instruktørbevis Klasse 2 ved at:

- a. Indehave gyldigt PARAPRO flyvebevis trin 4 eller højere.
- b. Enten have deltaget på paraglider-instruktør-konverterings-seminar, arrangeret af KNIAK, eller have været hjælpeinstruktør ved paraglider instruktion.

323. PARAPRO Instruktør Klasse 1: (Chefinstruktør).

Er en instruktør som selvstændigt kan arrangere kurser, videregående træning af paraglider piloter til alle flyvetrin, samt give godkendelse af alle typer, paraglidere og seletøj. Aktiviteterne skal ske i henhold til bestemmelser givet i denne håndbog og efter eventuelle retningslinjer og program givet af bestyrelsen for KNIAK.

Opnåelse:

For at opnå Instruktørbevis Klasse 1, må man:

- a. Som PARAPRO instruktør være indehaver af PARAPRO flyvebevis trin 5.
- b. Have deltaget på instruktørkursus for Klasse 1 instruktører, godkendt af KNIAK.
- c. Have været indehaver af C2-bevis i mindst 1 år

324. Instruktør seminar

Instruktør seminar under KNIAK skal afholdes hver tredje år for C1, C2, hjælpe instruktører og kommende instruktører evt. i samarbejde med GIF. Som udgangspunkt er det C1 instruktører under KNIAK der skal afholde seminar og skal minimum indeholde KNIAKs driftshåndbog.

I tilfælde af at man har behov for en ekstern instruktør, kan en instruktør underviser inviteres udefra til afholdelse af instruktør seminar.

325. Uddannelses- og vedligeholdelsesprogram

KNIAKs uddannelsesudvalg er ansvarlig for uddannelses- og vedligeholdelsesprogrammer i samarbejde med C1 og C2 instruktører.

Enhver, som foretager uddannelse og skoling, teori eller flyvning, indenfor KNIAK skal være i besiddelse af et gyldigt instruktørbevis, af den klasse som dette kræver efter disse bestemmelser. Instruktøren forpligter sig til uforbeholdent at følge disse regler, samt eventuelle andre instrukser givet af bestyrelsen for KNIAK. Her til kommer at BL9-5 stk. 5.1.1. skal iagttages:

5.1.1 Under uddannelse af en person betragtes instruktøren som føreren under forudsætning af, at han er med ombord. I andre tilfælde er instruktøren ansvarlig for, at eleven er behørigt instrueret til at gennemføre den planlagte flyvning.

330. Kommunikation og indlæring:

I det efterfølgende skal vi se hvordan vi lærer. Afsnittet handler om forhold, du bør tage hensyn til, når du skal hjælpe andre til at få kundskaber, færdigheder og holdninger i paraglider flyvning.

I bilag 7 er der supplerende afsnit om "Træneradfærd og inddragelse af udøver" af Anders Wendel-Hansen

Kommunikation:

Din opfattelse af dig selv i rollen som instruktør, vil være afgørende for, hvordan du bliver opfattet, og dermed hvordan du kan overføre lærdom til andre.

Lad os starte med et relevant spørgsmål:

331. Hvad er en instruktør?

De fleste vil nok besvare dette spørgsmål på følgende måde: En instruktør er en person, som skal overføre færdigheder til elever i drageflyvning. Dette er en noget ensidig definition. Her er en lidt anden version: En instruktør er en person som samarbejder med eleverne, for at de skal nå sine mål! Med denne definition fremgår det at instruktion har to sider, - og at begge sider må arbejde sammen, mod de samme mål.

Hvad er en god instruktør?

En god instruktør er en person som får eleverne til at trives i paraglider flyvermiljøet, samtidig med at han/hun udvikler elevernes kundskaber, færdigheder og holdninger.

Som vi ser af denne definition, kræves der ret meget af en god instruktør. Der kræves ikke kun at du skal overføre teknisk viden, du skal på samme tid få eleverne til at føle noget for vores sport og vort miljø.

For at vi skal kunne nå disse høje mål, er det vigtigt, at vi som instruktører ikke anbringer os selv, højt hævet over eleverne. Vi må opfatte eleverne som samarbejdspartnere. På den måde undgår man den traditionelle opfattelse, hvor instruktører giver ordrer, og eleven adlyder. Vi skal samarbejde for at nå et fælles mål.

Samarbejde forudsætter et "giv og tag" forhold. Det betyder at vi som instruktører skal give meget, men vi skal også modtage fra eleverne.

Instruktør -----> Elev

Illustrationen viser at instruktøren overfører eleven noget, uden at få noget tilbage. Det er kun instruktørens ord og handlinger som er vigtige. Det er en monolog.

Instruktør <-----> Elev

Denne illustration viser et "giv og tag" forhold, hvor både eleven og instruktøren kan give og tage imod indtryk. Eleven og instruktøren kan snakke sammen. Vi får en dialog. Samarbejde forudsætter en dialog. I ethvert samarbejde er der et "giv og tag" forhold.

Når du skal lære noget videre til andre, foregår det som det som et samspil mellem dig og dem du står over for. Der foregår en kommunikation mellem jer.

Man skelner gerne mellem det man kalder verbal og non-verbal kommunikation. Med verbal kommunikation mener vi det vi siger og skriver til hinanden.

Lige så vigtig er den non-verbale kommunikation, som betyder at vi sender signaler til hinanden, uden at vi siger eller skriver noget. Det er meget vigtigt at du er opmærksom på at dine holdninger og adfærd, virker som signaler, eller som en slags sprog over for andre.

I og med at vi i paraglider flyveruddannelsen, betragter det holdningsskabende arbejde som meget vigtigt, må du gennemtænke disse forhold på forhånd. Du kan selvfølgelig være en udmærket tekniker eller instruktør i kundskaber og færdigheder, men samtidig en meget dårlig holdningsskabende leder.

Den måde du instruerer på, og den måde du omgås dine elever på er, helt afgørende for, hvordan det vil lykkes for dig at skabe holdninger. Du må arbejde bevidst og aktivt med netop dette.

Tidligere i dette afsnit blev det sagt at der i et instruktør/elev forhold, må være et "giv og tag" forhold.

Vi kan let forestille os at vi som instruktører skal give undervisning i kundskaber, færdigheder og holdninger. Men hvad skal vi tage imod. Kan disse elever, som er helt uvidende i vort fagområde, give os noget? Selvfølgelig kan de det. Husk at det er dem som føler på deres krop, hvordan din instruktion virker.

Som instruktør må vi forstå hvad eleverne mener om deres situation, og hvilke ønsker de har. Vi er nødt til at tage godt imod både positiv og negativ kritik. Husk at det kræver ganske meget af dig at modtage kritik positivt, og gøre noget konstruktivt ved det.

Hvordan du er som person og instruktør, betyder meget for, om eleverne tør komme frem med kritik. Dette kræver nemlig stor tryghed i miljøet.

Eleverne skal føle sig trygge med:

- Instruktøren.
- Medelever.
- Omgivelser.

Lad os først se nærmere på **forholdet elev - instruktør**.

Her følger nogle råd om hvordan du bør optræde som instruktør, for at skabe en tryk elev - instruktør forhold:

- Vær positiv og sig at eleverne skal komme med kritik. Sæt tid af til dette sidst på dagen.
- Gør noget konstruktivt ved kritikken.
- Accepter eleven som menneske uanset hans/hendes færdigheder.
- Sørg for at dine kundskaber er gode nok til at kunne svare på spørgsmål. Det virker tillidsskabende.
- Vær kammerat, men fornægt ikke din autoritet som instruktør.
- Opfordre eleverne til at bruge "Håndbogen", således at de får mere viden om deres rettigheder, noget som gør kritikken mere konstruktiv.
- Forsøg at finde ud af hvad eleverne synes om dig som instruktør, og gør noget ved det.

Forholdet elev-elev:

Det er instruktørens ansvar, hvorledes gruppen fungerer indadtil. Forsøg at skabe tryghed mellem eleverne.

Her er nogle aktuelle punkter:

- Prøv at modvirke grupperinger, klikedannelser.
- Det kan være godt at tage initiativ til- og opfordre til - socialt samvær efter paraglider flyvningen.
- Tag konflikter op til diskussion.
- Samarbejd om løsninger.
- Prøv at få eleverne til at tage ansvar for hinanden. Dette kan gøres ved at påskønne eleverne, til at hjælpe hinanden, f.eks. med "paraglider line-check" og indklipsning af seletøj.

Forholdet elev-omgivelser.

Det forhold eleven får til omgivelserne betyder selvfølgelig meget for deres tryghedsfølelse i miljøet. Det er instruktørens ansvar at lægge forholdene således tilrette, at eleverne kan føle tryghed overfor omgivelserne.

Her er igen nogle aktuelle punkter:

Skolebakken/pladsen - kun for elever!

Instruktøren skal sørge for at skolingsbakken/pladsen ikke er et forlystelsessted for øvede piloter. Du husker måske selv hvordan det var som nybegynder, når du blev mødt med et latterbrøl fra erfarne flyvere, efter en lidt uheldig landing.

Skolebakker/pladser.

Følg Håndbogens retningslinjer for valg af skolebakker/pladser, på begynderniveau. Disse skal være sikre og opfordre til tryghed. Husk at der skal meget lidt til, for at eleverne føler sig utrygge på skolingsbakken.

Vejrforhold.

Send ikke eleverne ud i forhold, de føler sig utrygge i. Faren for at de bliver skræmt, og dermed mister lysten til sporten, er for stor.

Udstyr.

Hold altid udstyret i den bedste orden. Mangler og småskader virker ikke tryghedsfremmende på eleverne.

340. Indlæring.

Med indlæring mener vi noget, som giver varig forandring af adfærd og oplevelser, som følge af erfaring.

Når du står med en gruppe nybegyndere i paraglider flyvning, foran dig, er det vigtigt at du er opmærksom på at du på en måde lærer mere fra dig, end du måske selv er klar over. Du formidler bl.a. følelser, værdier, holdninger og positive/negative reaktioner. Det er ikke kun det du siger og gør, som påvirker eleverne, men hele din måde at være på. Også det du ikke siger, påvirker dem du omgås.

Det er derfor vigtigt at du kender dig selv og din måde at reagere på.

Som instruktør i paraglider flyvning, skal du lære eleverne:

- Kundskaber.
- Færdigheder.
- Holdninger.

341. Indlæring af kundskaber.

De kundskaber vi skal lære eleverne i paraglider flyvning, er relativt omfattende. Det er teoretiske emner som aerodynamik, mikrometeorologi, love og bestemmelser, teori om praktisk flyvning og førstehjælp, som er på tale. De teoretiske kundskaber som kræves af eleverne, er helt nødvendige for oplæringen, og den videre udvikling, skal kunne ske planmæssigt og sikkert. Et hul i disse kundskaber kan forårsage vigtige huller i PARAPRO-muren, og derved være fatale.

Vi instruktører har et stort ansvar, når det gælder om at lære vore elever de teoretiske kundskaber, på en sådan måde, at de bliver omsat til den praktiske og holdningsmæssige udførelse af paraglider flyvning. De teoretiske kundskaber og den praktiske flyvning, må hele tiden ses i en sammenhæng, for at begge dele skal have den ønskede udviklende værdi. Det siger sig selv at teoretisk selvstudium, ikke har den ønskede virkning i dette tilfælde. De teoretiske kundskaber må sættes i sin rette sammenhæng af en instruktør, som kender denne gennem lang erfaring.

Vi vil her komme med nogle råd for at teoriundervisningen lettere kan knyttes til den praktiske flyvning.

Bliv ikke for teoretisk.

Tænk hele tiden på hvad der er målet for teoriundervisningen. Gå ikke længere end at eleverne kan forstå værdien af det. Teori for teoriens egen skyld har kun lidt værdi.

Som instruktør må vi hele tiden knytte de teoretiske kundskaber, til det som er interessant for eleverne, nemlig de praktiske flyveøvelser. På den måde for eleverne "knager" at hænge de teoretiske kundskaber på, og de vil lettere forstå grunden til at lære det.

Gå fra det praktiske til det teoretiske.

Dette er et andet kendt pædagogisk princip. Grunden til dette er at eleverne, må have noget at knytte teorien til. Dette betyder at teoriundervisningen før praktisk flyvning kun har lidt værdi. Man bør træne lidt praktik, før man går til den første teorilektion. Siden hen må teoriundervisningen gå parallelt med den praktiske træning. Således bliver den teoretiske oplæring aktuell, og vi har hele tiden noget at knytte oplæringen til.

342. Indlæring af færdigheder.

Paraglider flyvning er en sport, som stiller store krav til en rigtig teknik. Hvis vi har fejl i vores start- og landingsteknik, kan det være farligt. Ligeledes er det vigtigt for en god udvikling at vi lærer vore elever, en god og effektiv flyveteknik. Siden der i paraglider flyvning stilles store krav til teknik, må der også stilles specielle krav til automatiserede bevægelser. Derfor må vor "feedback" til eleverne være effektiv.

Med feedback mener vi i denne sammenhæng at udøverne får en eller anden information om hvordan bevægelsen/teknikken blev udført.

Denne information kan komme på forskellige måder. F. eks. ved at instruktøren giver mundtlig information, ved at udøveren får mulighed for at se sig selv på film/video, ved at udøveren selv føler hvordan bevægelsen var osv.

Skal "feedback" være effektiv, må 3 centrale betingelser være opfyldt:

a) Feedback må være meningsfyldt for eleverne.

Brug et sprog som eleverne forstår. Det er også vigtigt at instruktøren hele tiden kontrollerer, at de korrektioner han giver, bliver forstået af udøveren, på en sådan måde at den kan overføres til bevægelserne.

b) Feedback direkte på bevægelserne.

Det gælder om at give en så nuanceret feedback som muligt, og så direkte på den aktuelle bevægelse som muligt. Det er med andre ord ikke nok at fortælle eleven at dette var "godt". Eleven skal også have at vide, hvad der var godt. Et eksempel kan være: "Det var godt. Du havde kroppen forover og hovedet lige ud under starten. Derfor kom angrebsvinklen og flyvefart rigtig".

c) Feedback må komme med det samme.

En udsættelse på sekunder vil normalt give reduceret indlæringseffekt. Udøveren glemmer meget hurtigt de impulser som er forbundet med bevægelsen, således at en forsinket feedback vil have en relativ lille effekt.

Dette betyder at feedback må komme umiddelbart efter landing, og slet ikke når eleven er kommet op igen, og er klar til en ny start. Her har vi en af de virkelige store fordele ved brug af radio i begynderkolen. Eleven kan få feedback umiddelbart efter at øvelsen er udført.

Et meget aktuelt spørgsmål er hvor ofte man bør give feedback.

Forskning har vist at indlæringen sker hurtigst muligt, hvis man giver feedback ofte.

På den anden side, synes det som om, at hvis vi giver feedback for ofte, vil eleven glemme bevægelsen hurtigere end hvis vi sjældent giver feedback.

Det anbefales derfor at give hyppig feedback i begyndelsen, for at øge indlæringen og derefter trappe ned med øget automatisering, for at sikre bedst mulig hukommelse.

Positiv og negativ feedback.

- Positiv feedback = Understøttelse af en rigtig bevægelse.

- Negativ feedback = Påpejning af en forkert bevægelse.

Hvis man har valget mellem at give positiv eller negativ feedback, bør man vælge den positive.

Uanset om man anvender positiv eller negativ feedback, må instruktionen foregå med en positiv holdning, og i en positiv atmosfære. Man bør f.eks. vælge positive udsagn, hvis man skal påpege fejl. eks. I stedet for at sige "ikke benene frem" efter en dårlig landing, bør man sige "hold benene tilbage".

Under indlæring af teknik i paraglider flyvning, vil det være således at eleverne foretager en række bevægelser som ikke er helt rigtige. Instruktøren må derfor give positiv feedback, på de til enhver tid rigtige bevægelser, - selv om disse ikke er perfekte. Pas ligeledes på ikke at overdrive dette. Det kan ved overdrivelse føre til at "næsten" rigtige bevægelser, bliver automatiseret.

350. Metode.

Helhedsmetode og delmetode.

Helhedsmetode = Indlæringsmetode der tager udgangspunkt i mindre dele af færdigheder, og træner på en del separat. Derefter sætter man delene sammen, til stadig større enheder, således at man til sidst, får den hele færdige øvelse.

I paraglider flyveruddannelsen har vi traditionelt, stort set holdt os til helhedsmetoden. Grunden til dette er vel slet og ret, at det er vanskeligt at træne startteknik uden en efterfølgende flyvning - kort eller lang - og landing. I den seneste tid har enkelte instruktører taget delmetoden mere i brug. Ved skolings-optræk kan man lære at flyve uden først at lære korrekt startteknik. Nogle bruger simulatorer for at træne rigtig angrebsvinkel og svingreflekser.

Som udgangspunkt bør det fremhæves, at en hel øvelse, ikke er summen af en række enkelte faktorer. Øvelsen vil i høj grad være afhængig af samspillet mellem de enkelte faktorer.

Fordelen ved helhedsmetoden er at de forskellige faktorer, som indgår i øvelsen, får mulighed for at fungere sammen, og at færdigheden udføres under naturlige stimuleringsforhold. Helhedsmetoden giver en god forståelse af hele øvelsen.

Når det gælder paraglider flyveruddannelsen, har vi gennem PARAPRO, fået et system som bygger på helhedsmetoden. Vi starter med at træne på hele øvelsen, og bygger denne forsigtigt og gradvist op, til at blive mere og mere avanceret. På trods af dette, kan det nogle gange være positivt, at trække sekvenser ud, og træne dem. Eks. Brug af simulator til drejebøvelser, for at slippe af med "twisting" i bøjlen.

Instruktions- og problemmetode.

Instruktører i paraglider flyvning ved selvfølgelig en masse om sporten, og skal lære dette videre til eleverne. Dvs. at de fortæller hvordan det hele skal være. Eleverne kan da hurtigt kopiere det forklarede. Dette kalder vi instruktionsmetoden. Det kan være meget effektivt, hvis vi hurtigt skal nå et slutresultat.

Hvis vi kun anvender instruktionsmetoden, kan vi let komme i den situation at eleverne tillægger sig nogle dårlige vaner, og finder på nogle unoder. De bliver også let afhængige af instruktøren.

Instruktionsmetoden kan suppleres af noget vi kalder problemmetoden. Her stiller vi spørgsmål til eleverne, og finder på opgaver de selv må løse, enten alene eller sammen med andre. Eksempler på sådanne opgaver kan være at vurdere hinandens ture, eller løse en på forhånd givet flyvøvelse. På den måde vænner eleverne sig til at arbejde selvstændigt, vurdere og tage beslutninger. De vil også føle glæde ved selv at mestre opgaverne.

Mængde og fordeling af teknisk træning.

Generelt kan man sige at jo flere gange man gentager en bevægelse, desto mere automatiseret vil den blive. Dette betyder ikke i praksis at jo mere træning, jo bedre. Ukorrekte bevægelser automatiseres på samme måde som korrekte. Ud fra erfaringer på øvelsesbakken, ved vi at alle bevægelser, bliver mere og mere ukorrekte, efterhånden som eleverne bliver trætte, i løbet af dagen.

Her kommer nogle hovedsynspunkter, som anvendt med sund fornuft, kan være ledende med hensyn til mængde og fordeling af teknisk træning:

- Fordelt træning er sædvanligvis mere effektiv end koncentreret.
- Relativt korte øvelser er bedre end lange.
- Færdigheder lært over længere tid, huskes bedre, end færdigheder lært over kort tid.
- Teknisk træning med lav motivation kan virke mod sin hensigt.
- På højere færdighedsniveau, kan eleverne få mere nytte af koncentreret teknisk træning, end på lavere.

351. Instruktionsmetodik.

Verbal instruktion.

Instruktøren fortæller her hvordan øvelsen skal være. Det kan imidlertid være meget vanskeligt at overføre en forklaring til en bevægelse. Specielt i begynderinstruktion bør du som instruktør give en enkel og klar orientering, om hvad målet med dagens øvelser er, og derefter give eleverne gode muligheder for at prøve øvelserne. Først når de får lidt erfaring med øvelserne, har de et grundlag, for at modtage verbal instruktion.

Visuel instruktion.

Eleverne kan se øvelsen udført af andre, enten på film/video eller i virkeligheden. I paraglider flyveruddannelsen betyder dette oftest at en instruktør viser øvelsen.

Øvelser som vises af en instruktør, synes at give bedre resultater, end øvelser som bliver vist ved hjælp af film/video.

Manuel instruktion.

Instruktøren leder eller hæmmer elevens bevægelser direkte. Dette vil kunne hjælpe elever, som har vanskeligt ved at overføre det de ser eller hører, til bevægelser. Disse kan få en "nå ja" oplevelse ved manuel instruktion. I paraglider flyvning er det begrænset hvor meget man kan benytte manuel instruktion, men nogle muligheder findes dog. Et eksempel kan være at hjælpe eleven med at holde paraglideren rigtigt i startfasen, eller at eliminere "twisting" i sving ved "tørtræning".

Vort generelle råd til paraglider flyverinstruktører, er at man anvender alle tre instruktionsmetoder parallelt, men at der bliver lagt størst vægt på visuel instruktion.

Indlæring af holdninger "Airmanship"

I uddannelsen til paraglider flyver, står indlæring af holdninger/airmanship meget centralt. Som instruktør har vi et ansvar for at eleverne får de holdninger som PARAPRO forudsætter.

At videregive holdninger er ikke let, og det kræver meget af os som instruktører. Noget af det vigtigste vil være hvordan vi optræder som instruktører. Det bør være en selvfølge at vi skal være konsekvente i vore udtalelser, og at vi selv efterlever det vi siger. Vi må huske på "eksemplets magt". Det hjælper meget lidt at sige noget, hvis eleverne ser at vi handler i strid med vore egne ord.

Holdninger hos "garvede" piloter i klubben, betyder også meget for den holdningsskabende påvirkning af eleverne. Dette bør snakkes igennem på et klubmøde før begynderkolen starter.

360. Gennemførelse af et paraglider flyverkursus.

Efter informationsaftenen vil I sikkert få en del tilmeldinger. Hvor mange I kan tage med på kurset, er afhængig af hvor mange instruktører og hjælpeinstruktører I råder over. Bemærk at ifølge KNIAKs Håndbog, må der højst være 8 elever pr. instruktør, til den praktiske del af uddannelsen. Dette tal kan øges med 4 pr. hjælpeinstruktør.

Får I ikke plads til alle tilmeldte på kurset, kan det være på sin plads at opstille en venteliste.

Gennemførelsen af kurset kan opdeles i tre dele:

- Administrative del.
- Praktisk instruktion.
- Teoretisk instruktion.

361. Administrative del.

Et begynderkursus i paraglider flyvning er omfattende, og der følger en del administration med. For at nogle hele tiden skal have det store overblik, bør en af instruktørerne have ansvaret for kurset. Det betyder at han/hun er ansvarlig for den administrative del af kurset. Dette indebærer ikke nødvendigvis at han må udføre alle de administrative pligter selv, men han er ansvarlig for at de bliver udført.

Lad os se på hvilke administrative opgaver der følger med et begynderkursus i paraglider flyvning.

a) Kursusmateriale.

På instruktørmødet før informationsaftenen, blev ansvaret for at bestille kursusmateriale pålagt en af instruktørerne. Materialet må hentes og efterses, før kursus-start. Der skal mindes om at eleverne skal have evt. teorimateriale, håndbog og logbog indregnet i kursusprisen. Dette materiale bør udleveres på den første kursusdag.

b) Kursusplan.

Der må udarbejdes en kursusplan, hvor det helt klart fremgår på hvilke dage der skal undervises, praktisk og teoretisk, samt fastsættelse af dato for de teoretiske prøver. Kursusplanen bør også tydeligt forklare mødetid og -sted.

Da den praktiske del af paraglider flyvning er meget afhængig af vejret bør der være et forbehold i denne plan. Kursusplanen skal udleveres på den første kursusdag.

c) Instruktørvagtliste.

Der bør udarbejdes en liste som indeholder navn, adresse og telefonnummer på alle instruktører og hjælpeinstruktører. Listen bør endvidere oplyse hvilke instruktører som er ansvarlige for de forskellige skolingsdage. Instruktørvagtlisten bør udleveres den første dag.

d) Elevliste.

Der skal laves en liste med elevernes navn, adresse og tlf.nr. Denne liste skal alle elever og instruktører have. Den skal udleveres ved kursusstart.

e) Elevjournal.

For at have et godt overblik over elevernes fremskridt, efterhånden som kurset skrider frem, skal der udarbejdes en elevjournal. Her har hver elev sine sider. Elevjournalen skal indeholde:

- Kvittering for betalt kursusafgift.
- Fremmødeliste.
- Progressionskort for hver kursusdag.

Elevjournalen bør udfyldes således at den kan forstås af alle instruktører.

f) Udstyrsjournal.

For at der skal kunne holdes overblik over udstyret som anvendes på kurset, skal der føres udstyrsjournal. Skader og reparationer skal beskrives således at alle instruktører kan forstå, hvad der er sket.

g) Opkrævning af kursusafgift og medlemskontingent.

Dette bør gøres ved kursusstart. Et medlemskort bør også udleveres, når kontingentet er betalt.

h) Udstedelse af ID-kort.

Dette bør ske så snart kurset er kommet i gang. Husk at få fødselsdata og et pasfoto. Husk endvidere at tilmelde eleven til KNIAKs administration.

i) Udfyldning af progressionskort.

Eleverne skal have et progressionskort selv, og der bør ligge et i elevjournalen. Disse skal udfyldes parallelt, således at både elev og instruktør kan følge godt med i udviklingen. Udfyldningen af progressionskortet bør ske efter hver flyvning, efter hver skolingsdag. I bilag 8 er der vedlagt progressionskortene.

j) Indsendelse af ansøgningskema ved bestået PARAPRO trin (1 og 2).

Når eleven har bestået kravene til trin 1, og senere trin 2, må ansøgningskema, så hurtigt som muligt indsendes til KNIAKs administration, så eleven hurtigt får sit flyvebevis (Rating-kort). Det virker motiverende. Husk også at ekspeditionsgebyret ved bevisudstedelse skal være inkluderet i kursusprisen.

362. Praktisk instruktion.

Som instruktør har vi selvfølgelig vor individuelle måde at gennemføre den praktiske del af et begynderkursus på. Vi forsøger her alligevel at komme med nogle retningslinjer for gennemførelsen af den praktiske del af uddannelsen.

Hvis vi ser tilbage på det som blev sagt i kapitlet om "kommunikation og indlæring", bliver det anbefalet at starte kurset på begynderbakken. For at eleverne og instruktørerne skal lære hinanden godt at kende, fra begyndelsen af kurset, vil det være en stor fordel hvis alle instruktører og hjælpeinstruktører kunne møde op, på den første skolingsdag. På den måde slipper eleverne for at skulle forholde sig til nye personer hver gang. En sådan situation vil absolut ikke være særlig god for elevernes tryghedsfølelse.

For at elever og instruktører skal lære hinanden godt at kende, foreslår vi at der bruges en del tid på præsentation. Lad alle elever og instruktører fortælle lidt om sig selv. Læg vægt på at alle lærer hinandens navne. At alle kender hinandens navne betyder meget for stemningen i gruppen.

I opstartsfasen er der også en del papirer som skal deles ud (se administrativ del), og en del rutiner osv. som skal forklares.

Derefter kan den praktiske træning på bakken begynde. Først kommer selvfølgelig montering af udstyret. Det er bedst hvis vi tager dette i grupper. Her kan vi bruge en del fra afsnittet om kundskabsindlæring. Husk at der er meget teori at lære i startfasen. Instruktøren gennemgår og viser, hvordan en paraglider skal klargøres. Han nævner navnet på de forskellige dele på paraglideren. Gå ikke for meget i detaljer. Forklar kun de "vigtigste" deles placering og funktion. Læg også vægt på hvordan paraglideren skal stå i forhold til vinden ved klargøring.

Når paraglideren er pakket ud, skal vi gennemgå en checkrunde for første gang. Dette skal være rutine fra første færd. For nogle er det første gang de ser en paraglider på nært hold. Giv dig derfor god tid til at besvare spørgsmål, - og lad eleverne se, føle på og løfte paraglideren.

Start- og landingsteknik.

Det første vi skal lære eleverne rent praktisk, er at løbe med paraglideren op over hovedet. Altså en begyndende startteknikøvelse. Før øvelsen kan begynde, er vort råd at eleverne har seletøj og hjelm på. På den måde mener vi at vi får en realistisk situation med det samme. Vi har da også mulighed for at foretage "luft under vingen", så også det bliver en rutine fra første færd.

Eleven må først lære at løfte og holde paraglideren. Vi anbefaler følgende løfte- og holde teknik:

Hold armene bagud med riserne, lad seletøjet hvile på skuldrene. Løft paraglideren op ved at løbe fremad samtidig med at løfte skærmen med armene indtil paraglideren kommer op over hovedet.

Instruktøren viser første eksempel med start ved løbe teknik. Han løber så i gang på flad mark med følgende teknik:

- Læg paraglideren som hestesko og red linerne ud op mod vinden.
- Forklar at man skal starte op mod vinden og vigtigheden af dette.
- Find den rette angrebsvinkel.
- Læg riserne oven på armene ved albue og tage fat i A-riserne.
- Udligne A-linerne ved at gå frem til linerne strammer sig i begge hænder.
- Tag to gåtrin tilbage og start paraglideren med jævn acceleration og acceleration går gradvist over i løb.
- Hold overkroppen svagt foroverbøjet under løb og så længe skærmen er op over hovedet.
- Styr skærmen med bremsehåndtagene under hele løbet med evt korrektioner ved at løbe sidelæns i forhold til skærmens retning.
- Kommer skærmen skævt op og ikke kan rettes op, stoppes forsøget med bremsehåndtagene helt nede. Alt startes forfra.

Ved øvelsens endelse, afslut løbet med at bremse 100 % på skærmen inden man selv stopper. Påpeg vigtigheden af at stoppe skærmen med bremsehåndtagene for at undgå skærmen flyver videre og klasker ned på jorden. Instruktøren viser dette et par gange, og går hurtigt gennem de vigtigste punkter. Bliv ikke for teoretisk og detaljeret (jfr. indlæring af færdigheder), men lad eleverne prøve det selv.

Giv eleverne positiv feedback fra starten, og bliv ved med øvelsen til den beherskes af eleverne.

Efter relativ kort tid kan alle eleverne løbe på flad mark med efterfølgende udstalling. Det er da på tide at gå lidt op ad bakken. Instruktøren viser igen et par gange hvordan det skal gøres, og gentag punkterne for rigtig start- og landingsteknik.

Når eleverne prøver, instruerer instruktøren via radio og siger "løb løb løb" og "brems", når det er nødvendigt. Nogle instruktører råber til at starte med ind til eleven er airborne og så skifter til radio. Tal med eleven om øvelsen. Giv feedback!

Efterhånden vil eleverne få paraglideren nemt i luften og blive fortroligt med den. På dette tidspunkt er det passende at kun bruge radioen. Det er vigtigt at man aftaler et bestemt sprogbrug, og at alle instruktører konsekvent holder sig til det. Træn mange ture med hang i seletøjet og først møve sig ind, når man er sikker på flyvningen og ikke er på vej til at lande. Få eleverne til at flyve lige frem. Husk hele tiden eleverne på, at de skal ud af seletøj før landingen og vær klar til at løbe lidt lige efter landing.

Det er klart at der vil være forskel på de enkelte elevs udvikling, nogle vil være hurtigere end andre. Vi synes det er rigtigt med individualisering. Man skal ikke holde nogen tilbage, så det bliver kedeligt, og man skal heller ikke kræve for meget af de svageste, for at forcere deres udvikling. Træn denne form for flyvning, til den er automatiseret.

Når eleverne starter godt, flyver lige frem med små korrektioner, og lander godt, kan vi gå videre.

Det næste som står på programmet er at gå lidt op i højden. Øvelserne går ud på ligeså snart man er airborne og man får en god højde, at sætte sig ind i seletøjet fra hang position med kroppen. Man tager fat i stignøjlen med den ene fod og skubber den ud, så man kommer ind med kroppen i seletøjet. Hvis man ikke kan tage fat i seletøjet med foden, tager man fat i alle bremsehåndtagene i den ene hånd og med den anden hånd tager fat i stignøjlen og placere den i foden. Under glid til landingen i god højde laver man 45 grader drej først til denne side og så til den anden side. På vej til landing retter eleven skærmen op mod vinden, så man lander efter bogen. Det er vigtigt at instruktøren pointerer undervejs hvis eleven ikke laver det aftalte små øvelser eller korrigerer løbende. Under flyvningen er det vigtigt at eleven har fat i bremserne med lidt tryk i dem, så man mærker skærmen lidt mere i forhold til den omgivende luftmasse. Husk også eleverne på at de skal følge seletøjet i mens de er oppe i luften, da man på den måde også korrigerer skærmen og ikke får nogle slappe liner på den ene eller anden side. Instruktøren bør vise dette et par gange. Det er helt naturligt at det tager nogen tid, før eleven har fået automatiseret øvelserne. Husk at der er mange ting for eleven at holde styr på. Træn seletøj indtagning og udtagning i luften til det går fejlfrit, både ved start og landing. Det er vigtigt at få eleverne til at få kroppen ud af seletøj i god højde før landing. Det er nemlig normalt at eleverne får lidt travlt til sidst.

Ved hver flyvning skal der lægges en flyveplan, sammen med den enkelte elev. Du må forsikre dig om at eleven har forstået. NB! Det er meget vigtigt at eleven også lærer at rette op efter svinget. Flyvningen skal altid afsluttes lige mod vinden.

Efterhånden som eleverne følger den planlagte flyveplan, kan de selv lægge planerne, og selv vurdere startøjeblikket. På den måde kan eleverne få øvet sine vurderingsevner, og dermed også sin airmanship.

Når eleven flyver godt, flyvning med retningskorrektioner/sving og landing mod vinden, er han/hun kommet meget langt.

Efterhånden som eleverne bliver bedre og bedre til at flyve på bakken, trapper vi kommentarerne ned. Der er ingen grund til at gøre eleverne mere afhængig af instruktøren end højst nødvendigt.

363. Forberedelse til den første skræntflyvning.

Det er meget vigtigt at eleven er motiveret før sin første skræntflyvning. Og forberedt på højden. Han/hun skal have tid til at indstille sig psykisk på dette. Som instruktør må du iagttage eleven, og der ud fra bestemme hvordan du skal optræde. Nogen kan have brug for "et spark bagi", mens andre reagerer negativt på dette. Vi tror også det vil være godt, hvis instruktøren arbejder lidt med sig selv, inden han har elever på første skræntflyvning. Vi må optræde sikkert og bevidst overfor eleverne.

I begynderoplæringen er det hele tiden vigtigt at eleverne føler sig trygge. Dette er specielt vigtigt ved den første skræntflyvning. Derfor må vi gøre os specielt umage denne dag. Det er absolut at foretrække at eleven anvender det samme udstyr, som på skolebakken. Derved undgår man for mange nye momenter.

Landingen må undersøges sammen med eleverne. Det er vigtigt at landingsforholdene er store, og at der er jævn og rolig vind. Der skal være opsat vindmarkør og den skal være synlig fra startstedet. Gå rundt i landingsområdet, og forklar hvorledes indflyvningen skal tilrettelægges. Det er lige så vigtigt at du tager dig godt af eleverne på startstedet. Husk at forholdene skal være optimale med hensyn til vinden, (lige på skrænten, 4-7 m/s, uden stød og turbulens).

Sørg for at andre "garvede piloter ikke er til stede, og kommer med "sjove" bemærkninger.

Her har det vist sig meget anvendeligt med en tandemtur, lige inden skræntdebuten. Det er her især fartkontrol og placering i forhold til terrænet, som skal pointeres.

364. Teoretisk instruktion.

Hvorledes den teoretiske undervisning bør ske, står der en del om i afsnittet "Kommunikation og indlæring", og Indlæring af kundskaber". Her vil vi komme med nogle praktiske råd om hvordan instruktionen kan planlægges.

Vi har før sagt, hvor vigtigt det er at den teoretiske og praktiske undervisning går parallelt. Vi har også anbefalet at man starter med den praktiske undervisning. På den måde vil eleverne få noget at knytte de teoretiske kundskaber til, når de møder til den første rene teorilektion. Vi vil på det kraftigste anbefale, at man indfletter teoretiske kundskaber i den praktiske undervisning. Motivationen er høj og indlærings-værdien stor.

Man må dog ikke tro at al teoriundervisning kan integreres i den praktiske undervisning, det er trods alt så stort og indviklet teoretisk et pensum, at det må gennemføres i teorilektioner.

Teoriundervisningen skal foregå i et dertil egnet lokale. Den tid hvor teoriundervisning blev holdt rundt om spisebordet, hos en af instruktørerne, bør være forbi. Lokalet som bliver brugt, må have en sådan karakter at eleverne kan sidde koncentreret og notere vigtige ting som instruktøren siger. Teorilokalet skal have tavle, overheadprojektor, film/video-fremviser.

De forskellige fag bør være fordelt på de ansvarlige instruktører. Det er en selvfølge at instruktørerne møder godt forberedt til undervisningen. Selv om vi som paraglider flyverpiloter, har gjort dette stof til en del af os selv, kan vi ikke formidle det til andre, uden at være godt forberedt.

Vi vil anbefale at forberedelserne bliver gjort før hver teorilektion, så vi som instruktører bliver bedre til at levendegøre undervisningen. Prøv hver gang at gennemtænke hvordan du kan tilrettelægge undervisningen, så den bliver mest mulig relevant og interessant for eleverne. Vær ikke bange for at bruge nye instruktionsmetoder, som f.eks. gruppearbejde.

Teorikundskaberne, som skal læres på et begynderkursus i paraglider flyvning, er meget omfattende, specielt på trin 2. Vær opmærksom på at der ikke bliver holdt for lange lektioner. Indlæringen nedsættes efterhånden som eleverne bliver trætte. Vi anbefaler at der bliver brugt 3-4 teoriaftener for Trin-2 prøven, og yderligere mindst 2 før Trin-3 prøven. Husk at 2 aftener med 2 timers undervisning er meget mere effektiv, end en aften med 4 timers undervisning.

Teorieksamen.

I løbet af et begynderkursus i paraglider flyvning, har vi én teoriprøve.

Her er nogle råd om hvordan dette bør tilrettelægges.

- Før prøven skal der være mulighed for eleverne til at stille spørgsmål. Giv dig god tid til at besvare alle spørgsmålene.
- Lokalet skal have god plads, med gode siddepladser til alle.
- Der skal være god tid til besvarelserne, og eleverne skal have hjælp med fortolkning af spørgsmålene, hvis det skulle være nødvendigt.
- Når alle prøverne er indleveret, kan de gennemgås med den enkelte elev. De elever som ligger lige på kanten, skal have chancen for at rette op på det mundtligt. Dette skal helst ske i enrum, sammen med en instruktør.

Når eleven har gennemgået færdighedskravene til trinnet, indsendes prøven (med underskrift af chefinstruktør) til KNIAKs administration, som retter prøverne.

Chefinstruktøren modtager fra KNIAK besked om, hvilke spørgsmål, der var forkert besvaret, og alt efter om der er tale om generelle fejl eller individuelle, kan de rigtige svar gennemgås og forklares for alle elever / den enkelte elev.

De elever, som er dumpet, bør, efter en ny gennemgang af stoffet, kunne gå op igen kort tid efter.

370. Idrætsskader.

For alle som dyrker idræt, er det kendt at mange få skader, større eller mindre. I aktiv paraglider flyvning, ved oplæring og under udøvelse på højere niveau, opstår der også idrætsskader. Der er her tale om belastningsskader eller akutte skader.

Alle der har gennemgået grundskoling til paraglider flyver, ved at det er fysisk hård. Det er en kæmpe fordel, hvis man er i god træning inden man starter skoling. De første dage kræver meget løb, og ikke mindst meget bæring af udstyret til toppen af bakken. Det siger sig selv, at personer som er vant til mere rolige aktiviteter, kan få store problemer.

Når udøvere træner hårdere end de er vant til, opstår der ofte smerter i muskler. Dette kan undgås ved at træningen øges gradvis og forsigtigt over en længere periode. For hård træning til at begynde med, vil give en følelse af at kroppen og musklerne reagerer negativt. Dette får motivationen til at falde. I paraglider flyvning ved vi at begynderkurset starter intensivt. Det kan være en fordel at orientere eleverne om dette allerede på informations-aftenen så de kan få en chance til at bringe sig i lidt bedre form, inden de går i gang med uddannelsen. Dette kan gøres ved korte løbeture nogle gange om ugen. Få timers træning om ugen, kan gøre begynderkolen meget lettere.

Når kroppen bliver overanstrengt, og vi får smerter i musklerne, betyder at præstationsniveauet går ned. Det bliver sværere at koncentrere sig om tekniske opgaver, når man har smerter i de muskler, som man skal bruge.

Vi skal ikke lægge skjul på, at der i paraglider flyvning, som i så mange andre idrætter, let kan ske uheld, som giver skader i form af brud, forstuvninger, muskelforstrækninger eller seneoverrivninger.

371. Brud.

I sportsgrene hvor der er stor fart eller hård kropskontakt mellem spillerne, vil der af og til forekomme akutte skader i form af brud på arme, ben, håndled, lår, ryg eller nakke. I paraglider flyvning vil det oftest være håndled og arme, det går ud over.

Med brud følger ofte hævelse og indre blødning. Ved mistanke om brud, må læge kontaktes.

372. Forstuvninger.

Ved start- og landingsøvelser i paraglider flyvning, kan der let opstå skader i leddene. Vi ser af og til at leddene forstuvnes, og at ledbåndene bliver forstrukket. Det er for det meste ledbåndene på ankels yderside, og ledbåndene omkring knæet der forstrækkes. Efter en sådan ledbåndsskade, bliver leddene som regel mindre stabile og ledbåndene mindre elastiske. Med veltrænet ben muskulatur kan sådanne skader som regel undgås. Fodtøj som støtter anklerne, vil også være til god hjælp.

Skulle uheldet være ude, skal udøveren hurtigt have følgende behandling:

- Nedkøling af skadestedet.
- Stram forbindelse rundt om skadestedet.
- Skadestedet placeres højt.

Nedkølingen medfører at blodkarrene trækker sig sammen. Derved til det skadede område mindre blod, og blødningen, hævelsen og smerten vil mindskes. Jo mindre blødning, desto hurtigere bliver udøveren klar igen. Til nedkøling kan isposer benyttes.

En skade i f.eks. et ankelledbånd, skal de første to-tre timer køles ned i perioder på ca. 30 min. Isposen skal tages bort nogle minutter mellem afkølingsperioderne. I de følgende 3-6 timer skal skadestedet afkøles ca. 30 min. pr. time, hvis der er behov for smertelindring.

Samtidig med nedkølingen, skal der lægges en kompressionsforbinding på det skadede led. Denne har til formål at give et modtryk til den indre blødning som dannes. Dette gøres lettest ved at fastgøre isposen med et elastisk bind, så man både køler og trykker på samme tid. Efter nedkølingen skal man fortsætte med forbindningen i endnu nogle timer. Siden kan man fortsætte med støttebind efter behov.

Ved at hæve skadestedet, bliver blodtilførslen mindre, blodet strømmer lettere tilbage og den indre blødning bliver dermed mindre. Hvis det er en kraftig indre blødning og hævelse, skal skadestedet være hævet i 1-2 døgn.

Når der sker en ankels forstuvning, er det ikke sikkert at man altid har en ispose ved hånden. Man kan da anvende andre hjælpemidler som f.eks. rindende vand, kolde sten eller sne og is.

Ved forstuvninger bør der gives fysiologisk behandling eller varmebehandling. Den skal helst starte to døgn efter at skaden er opstået.

Når den skadede kropsdel har været i ro et stykke tid, skal udøveren starte med let fysisk træning. Tidligere var det almindeligt at holde det skadede sted i ro i flere uger. Idag frarådes dette. Det har vist sig at evnen til at fungere godt

igen, går hurtigere ved at udføre bevægelighedstræning uden belastning og med forsigtighed, således at det ikke gør ondt.

Når skadestedet tåler normal belastning igen, bør træningen trappes op. Tapening af skadestedet kan være en fordel, så længe stabiliteten i leddet er svækket.

Når et skadet ankelled skal trænes op for at genvinde styrke og stabilitet, kan følgende øvelser være nyttige:

- Cykling og svømning.
- Løbetræning i sand.
- Løbetræning i cirkler og otte-taller.
- Balancetræning på vippebræt.

Øvelserne forebygger også ankelskader, og kan derfor bruges regelmæssigt i træningen.

373. Muskel- og seneskader.

Kraftige bevægelser som fører til brug af flere kræfter, end en udøver er vant til, kan af og til føre til muskel- og senesprængninger. Sådanne sprængninger forekommer som regel på bagsidemuskulatur i lår og lægge, eller i lysken. Det føles som en pludselig, stikkende smerte i muskulaturen. Behandling og forebyggelse kan ske på nogenlunde samme måde som ved forstuvninger.

Det er vigtigt at kroppen får tid til at vænne sig til de træningsbelastninger den udsættes for. En udøver skal hensyn til træthed, sløvhed og eventuelle smerter efter træning. Kroppen skal have tiltrækkelig med hvile mellem hver gang, den udsættes for hård træning. Når symptomerne er borte kan træningsmængden justeres op igen.

Del 400 - Flyvesikkerhed (FLYSIK).

Indhold:

- 410. Generelt.
- 420. Indsamling af erfaringsdata.
- 430. Vurdering og systematisering af indsamlede data.
- 440. Tilbage melding til udøverne.
- 450. Indarbejdning af erfaringer i uddannelsessystem og håndbog.

Tillæg:

- a. Retningslinjer for Undersøgelseskommission oprettet af KNIAK
- b. Anbefalet handlingsplan ved alvorlige ulykker
- c. Retningslinjer for klubbernes FLYSIK-koordinator

410. Generelt:

411. Hensigten:

Hensigten med KNIAKs sikkerhedsarbejde er at forebygge uønskede hændelser med fare for skade på pilot, udstyr eller tredje person, under udøvelse af flyvning med dragefly eller paraglider skærm. Sikkerhedsudvalget under KNIAKs bestyrelse har ansvaret for dette.

412. Arbejdet med flyvesikkerhed:

Arbejdet med flyvesikkerhed udføres efter følgende model:

- Indsamling af erfaringsdata.
- Vurdering og systematisering af indsamlede data.
- Tilbage melding til medlemmerne primært via KNIAKs hjemmeside og gennem klubbernes FLYSIK-koordinatorer. Andre medier (facebook, e-mail m.m.) kan inddrages efter behov.
- Indarbejdning af erfaringer i uddannelsessystemet og driftshåndbogen.

413. Definition af havari, alvorlig hændelse og flyvesikkerhedsmæssig begivenhed:

- **Havari**, hvor der sker *personskade* og/eller *strukturel* skade på luftfartøjet.
- **Alvorlig hændelse**, hvor der har været en overhængende fare for, at en situation kunne udvikle sig til et havari.
- **Flyvesikkerhedsmæssig begivenhed**, som er enhver flyvehændelse (hændelse), driftsforstyrrelse, fejl, mangel eller andet irregulært forhold af betydning for flyvesikkerheden, som ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse.

420. Indsamling af erfaringsdata:

421. Uheldsrapportering:

Alle hændelser, som har medført skade eller fare for skade på pilot, udstyr eller tredje person, SKAL rapporteres til KNIAK snarest muligt og senest 8 dage efter hændelsen. Rapportering foretages on-line på KNIAKs hjemmeside.

422. Rapporteringsansvar:

I elevfasen er det instruktørens ansvar at rapportere aktuelle hændelser. Piloter med PP3 og derover er selv ansvarlige for rapportering.

423. Lokal opfølgning af hændelser:

Til opfølgning af lokale hændelser skal der i hver klub være en FLYSIK-koordinator. Det er hver klubs opgave at indberette denne til KNIAKs sekretariat med navn, e-mail adresse og telefonnummer. Opgaver og ansvarsområder gives i Tillæg C

424. Fejl/modifikationer på udstyr:

Forhandlere af udstyr opfordres til at informere KNIAK om specielle fejl ved udstyr, anbefalede modifikationer, råd fra fabrikanter, Safety Notes, Bulletiner etc.

430. Vurdering og systematisering af indsamlede data samt fremsendelse til Trafik- og Byggestyrelsen:

431. Behandling og arkivering:

Alle hændelser skal rapporteres on-line via KNIAKs hjemmeside. Hvis dette ikke er muligt, tages kontakt til klubbens FLYSIK-koordinator eller KNIAKs Sikkerhedsudvalg.

Rapporterne registreres og arkiveres elektronisk. Sikkerhedsudvalget har ansvaret for dette.

I forbindelse med behandlingen af rapporterne må ingen personfølsomme oplysninger publiceres.

432. Fremsendelse til Trafik- og Byggestyrelsen:

De indsamlede rapporter skal sendes til Trafik- og Byggestyrelsen hver halve år af sikkerhedsudvalget.

440. Tilbage melding til udøverne:

441. Offentliggørelse:

Hændelsesrapporter udfærdiges på baggrund af aktuelle rapporter og publiceres på KNIAKs hjemmeside, når det skønnes at kunne indgå i det præventive flyvesikkerhedsprogram.

442. Specielle fejl/erfaringer:

Oplysninger om specielle fejl og erfaringer med flyveudstyr videresendes umiddelbart til medlemmerne gennem FLYSIK-koordinatorerne og via KNIAKs hjemmeside.

450. Indarbejdelse af erfaringer i uddannelsessystemet og håndbog:

451. Årsrapport:

Sikkerhedsudvalget udarbejder en årsrapport med sammenstilling af indsamlede data, konklusioner og anbefalinger. Her tages også hensyn til international rapportering af hændelser. Årsrapporten videresendes til KNIAK for vurdering, med håndbog og uddannelsessystem for øje, og til klubbernes FLYSIK-koordinatorer og publiceres på KNIAKs hjemmeside.

452. Foredrag på Instruktør-seminar:

Sikkerhedsudvalget deltager med foredrag om rapporterede hændelser og FLYSIK-relevante områder på instruktørseminarer, chefinstruktørmøder og kurser.

Tillæg A:

Retningslinjer for undersøgelseskommissionen.

1.0 Indledning.

Undersøgelseskommissionen oprettes af Sikkerhedsudvalget under KNIAK, og er underlagt denne for undersøgelse af hændelser som beskrevet i pkt 5.0. Hensigten med disse retningslinjer er at klarlægge formål, opgaver, rapporteringslinjer og ansvarsforhold for en undersøgelseskommission.

2.0 Formål.

Formålet med undersøgelseskommissionen er at klarlægge hændelsesforløb og eventuelt andre påvirkende omstændigheder til en givet hændelse. Dette både for at styrke vort arbejde for øget sikkerhed, og for at give publikum og myndigheder et rigtigt billede af situationen. Der er derfor et vigtigt middel til øget sikkerhed og anseelse for sporten.

3.0 Oprettelse.

Undersøgelseskommissionen oprettes af Sikkerhedsudvalget under KNIAK, for hændelser af følgende art:

- Dødsulykker.
- Alvorlige ulykker.
- Ved hændelser hvor der er mistanke om grove udstyrsfejl.
- Ved hændelser hvor der er mistanke om grove brud på reglementet, i henhold til håndbogen.
- Ved hændelser hvor der er mistanke om overtrædelse af KNIAK's og TS's love og regler.
- Efter opfordring fra politi. Trafik- og Byggestyrelsen.
- Efter opfordring fra forsikringselskab eller andre involverede.
- Ved hændelser hvor almene hensyn eller sportens ansigt udadtil kræver dette.

Kommissionen bør oprettes og starte arbejdet umiddelbart efter hændelsen.

4.0 Sammensætning.

Kommissionens sammensætning vil naturligt nok afhænge af hændelsens art, omfang etc. Ved dødsulykker/alvorlige ulykker bør den ledes af en repræsentant for Sikkerhedsudvalget, medlem af KNIAKs bestyrelse eller formand i en af de andre udvalg under KNIAK. Derudover bør den indeholde en person som kender det aktuelle flyvested, fortrinsvis en instruktør eller en repræsentant fra bestyrelsen i den lokale klub, og repræsentanter fra andre udvalg, hvis relevant. I særlige tilfælde kan det også være aktuelt at drage nytte af læge eller meteorolog.

5.0 Opgaver.

Undersøgelseskommissionens hovedopgaver er som følger:

- Klarlægge hændelsesforløb, årsager og eventuelt andre medvirkende omstændigheder, til en givet hændelse.
- Bistå politi og luftfartsmyndigheder i deres efterforskning i henhold til påtaleinstruks og luftfartslov.
- Anbefale eventuelle umiddelbare tiltag for Sikkerhedsudvalget/KNIAK.
- Udarbejde rapport med anbefalinger til Sikkerhedsudvalget.
- Informere presse og offentlighed.

6.0 Handlingsplan.

6.1 Oprettelse.

Ved hændelser som nævnt i pkt. 3 skal Sikkerhedsudvalget varsles umiddelbart. Undersøgelseskommissionen oprettes og dennes arbejde starter hurtigst muligt.

6.2 Klarlægning af hændelsesforløb.

Dette er måske den vigtigste del af kommissionens arbejde, og skal danne grundlag for resten. Kommissionen bør derfor starte med at undersøge hændelsesforløbet, interviewe eventuelle vidner, foretage åstedbesigtigelse, tage billeder, filme etc.

Ved dødsulykker og ulykker med alvorlig personskade, har den lokale politimyndighed efterforskningsansvaret. Det er derfor vigtigt, at Undersøgelseskommissionen ikke foretager sig noget, som bryder med politiets interesser, men prøver at samarbejde, og stille sine kundskaber til disposition. Intet skal flyttes eller ændres på stedet, uden efter anvisning eller tilladelse fra politiet. Dette betyder endvidere, at man må søge politiet om frigivelse af vidneafhøringer, eventuelle medicinske undersøgelser/obduktion, etc.

Eksempler på faktorer som kan have medvirket til hændelsesforløbet, og der bør undersøges, er som følger:

- Politiets baggrund: - Erfaringsniveau, og aktivitet i den seneste tid. Tal med klubkammerater, instruktør, evt. klubbens chefinstruktør.

- Pilotens dagsform: - Specielle omstændigheder.- Udstyrets stand: - Type, alder, slitage, fejl, modifikationer. Alt udstyret undersøges nøje. Vinge, hjelm, seletøj, faldskærm, evt. optræksudstyr etc. Ofte kan detaljer være afgørende, man bør derfor vurdere nødvendigheden i at drage nytte af eksperter, ved mistanke om udstyrsfejl.

Om muligt bør disse undersøgelser dokumenteres med fotos/film/video.

- Specielle forhold på flyvestedet.

Undersøg med vidner og lokalkendte piloter, hvorvidt dette kan have været en medvirkende årsag.

Kontakt meteorolog om nødvendigt.

6.3 Sikkerhedsudvalget kontaktes.

Dersom man finder det nødvendigt, bør eventuelle anbefalinger meddeles Sikkerhedsudvalget umiddelbart, før den endelige rapport foreligger. Dette kan være:

- Midlertidig inddragelse af flyvebevis eller instruktørbevis.

- Modifikation af udstyr.

- Midlertidigt forbud mod brug af tilsvarende udstyr.

- Midlertidig lukning af flyvested.

7.0 Information til presse og offentlighed.

Det er vigtigt, at presse og offentlighed gøres opmærksom på kommissionens arbejde, og at de udtalelser som gives kommer herfra eller fra KNIAK centralt. Husk at navn og andre personalia på involverede, er en personlig sag. Ved kraftig pågåenhed fra pressen, henvises til deres egen "vær varsom" paragraf. Se i øvrigt "anbefalet handlingsplan ved ulykker".

8.0 Rapportering.

Undersøgelseskommissionen rapporterer til Sikkerhedsudvalget, og denne sørger for rapportering videre. Rapportens form skal naturligvis tilpasses hvert enkelt tilfælde, men bør dække faktorer som nævnt i pkt. 6.

Tillæg B:

Anbefalet handlingsplan ved alvorlige ulykker:

1. Skaf overblik over situationen, start førstehjælp og tilkald hjælp (læge, ambulance, osv.) om nødvendigt.
2. Hvis organiseret flyvning, kontakt arrangør/ansvarlig på flyvestedet.
3. Kontakt nærmeste politimyndighed.
4. Kontakt formanden i Sikkerhedsudvalget, formanden for bestyrelsen i KNIAK eller andet medlem af bestyrelsen.

Forhold til presse, medier og offentlighed.

Overlad kontakter til politiet, afstå fra at kommentere, før ulykken er færdigbehandlet. Brug om nødvendigt standardudtalelsen: "Ulykken vil blive efterforsket af politiet og en kommission under KNIAK. Vi afstår fra at kommentere hændelsesforløbet, indtil resultatet af kommissionens arbejde foreligger".

NB!

Det er politiets opgave at underrette pårørende.

- Navn og personalia på forulykkede, er en personlig sag, og skal kun opgives til politi og involverede i KNIAK. Pas på at andre tilstedeværende også efterlever det.

Ved særligt pågående pressefolk henvises til "vær varsom" paragraffen, som er trykt på pressekortet. Her står der bl.a.: "Vis særlig hensyn overfor personer, som ikke kan være klar over følgerne af deres udtalelser. Misbrug ikke andres følelser, uvidenhed og svigtende dømmekraft".

Ansvarsforhold på ulykkesstedet.

Ved alvorlige ulykker og dødsulykker har politiet efterforskningsansvaret. Overlad mest muligt til politiet, da de er vant til at håndtere sådanne hændelser. Bistå politiet ved sikring af beviser og klarlægning af hændelsesforløbet. Flyt ikke noget på ulykkesstedet, uden politiets anvisninger eller tilladelse. Tag billeder/video om muligt.

Ved organiseret flyvning skal ansvarshavende udarbejde rapport om grundlag for Undersøgelseskommissionens arbejde.

Tillæg C:

Retningslinjer for klubbernes FLYSIK-koordinator.

Formålet med en FLYSIK-koordinator er at fremme flyvesikkerheden gennem en tilstedeværelse i hver klub af en erfaren pilot med fokus på flyvesikkerhed. FLYSIK-koordinatoren indgår som et vigtigt bindeled mellem klubbens piloter indbyrdes og KNIAKs flyvesikkerhedsarbejde.

FLYSIK-koordinatorens opgave er bl.a. at fremme flyvesikkerheden gennem:

- at følge op på rapporteringspligtige hændelser i klubben, jvf. Del 531
- at være klubbens kontaktperson, som medlemmerne kan komme til med fysik-relevante informationer og idéer
- at være opmærksom på problemområder og informere klubbens egne medlemmer samt KNIAK
- at foreslå tiltag for øget sikkerhed baseret på lokale erfaringer
- at formidle FLYSIK-informationer fra Sikkerhedsudvalget til klubbens medlemmer

Del 500 - Regler for flyvning med hjælpemotor.

Indhold:

- 510. Generelt.**
- 520. Krav til udstyr**
- 530. Krav til udtjek.**
- 540. Krav til kundskab.**
- 550. Airmanship.**
- 560. Afstand til bebyggelse ol.**

510. Generelt:

Flyvning med hjælpemotor omfatter kun fodstartssystem. Systemer med påmonterede understel er ikke tilladt. Sikkerhedshjul på bundbar og meder til friholdelse af propel betragtes som sikkerhedsudstyr ved hangglider.

- Dets egenvægt må ikke overstige 70 kg.
- Flyvning med hjælpemotor er tilladt, hvis piloten har minimum parapro trin 3 og bestået S-teori på minimum på Love og Regler ifølge BL 9.5 paragraf 8.2.1.
- Flyvning med hjælpemotor skal forgå efter den gældende BL9-5.
- Ved flyvning med hjælpemotor i nærheden af lufthavn skal der indhentes tilladelse fra den lokale AFIS. Dette gælder både ved anvendelse af start, landing og luftrummet på flyvestedet.
- Piloter med hjælpemotor har vigepligt for ikke-kraftdrevne luftfartøjer.
- Der skal føres logbog.
- Skræntflyvning er ikke tilladt med motoren tændt.

520. Krav til udstyr:

Krav til vingen: Ved flyvning med paraglider med hjælpemotor må der kun anvendes en typegodkendt paraglider (dvs. glider med DHV godkendelse eller AFNOR/ACPUL godkendelse).

Krav til seletøj: Ved flyvning med hjælpemotor må der kun anvendes standard seletøj, eller seletøj, der er fabrikeret til flyvning med motor. Der må ikke anvendes seletøj, som er modificeret af piloten, til flyvning med hjælpemotor.

Krav til motorsystem: Motorsystemet skal vedligeholdes i henhold til fabrikantens anbefalinger. Motorens ydelse må ikke overstige 25 hk iflg. BL9-5 stk. 8.3.3.

Krav til støj: Støjniveauet for motoren må ikke overstige den grænse, der er fastsat for ultralette flyvemaskiner i BL 9-6: Maksimum støjniveau for hjælpemotor må ikke overstige 80dB(A) målt i en afstand af 10 meter med motoren på fuld gas. Støjmålingen foretages i 15 sekunder langs en cirkelomkreds med en radius på 10 meter, i 8 punkter med 45 graders afstand, og med en maksimal vindhastighed på 3 m/s.

Sikkerhedsudstyr: Ved flyvning med hjælpemotor skal der anvendes nødskærm, som dækker den totale startvægt, samt hjelm med hård skal.

530. Krav til udtjek:

Speciel udtjek til hjælpemotor kan udstedes af instruktør, som er indehaver af lignende udtjek samt har minimum 20 timers flyveerfaring med hjælpemotor. Hensigten med dette udtjek er at give piloten en sikker oplæring i flyvning med hjælpemotor, så piloten kan udføre dette under maksimal sikkerhed.

Der advares mod for hurtig fremgang med hensyn til vanskelige meteorologiske forhold, kraftig vind og/eller termik, samt mod enhver form for modificering og brug af ikke godkendt udstyr.

540. Krav til kundskab:

Trin 3 og S-teori på minimum på Love og Regler.

550. Airmanship krav:

Piloten skal være i stand til at varetage sin egen og andres sikkerhed under udøvelse af flyvning med hjælpemotor, herunder også under opvisnings-, demonstrations- og konkurrenceflyvninger på det trin piloten har. Der lægges også vægt på de støjgener en sådan flyvning repræsenterer, specielt ved flyvning i modvind.

560. Afstand til bebyggelse:

Der må hverken ved start, enroute eller i forbindelse med landing flyves over eller nærmere end 150m i vandret afstand til tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft.

Der må ikke udføres flyvning i mindre afstand end 25m til mennesker, bygninger, køretøjer eller offentlige veje.

Del 600 - Beviser.

Indhold:

- 610. Beviser generelt.
- 620. Bevis typer.
- 630. Bevis beskrivelser.
- 640. Optræksbevis (OT).
- 650. Bilførerbevis.
- 660. Spilfører bevis.
- 670 Tandem bevis.
- 680. Motor bevis.

610. Beviser generelt:

611. Mindstealder:

Mindstealder for at få tillægsbevis er 18 år.

612. Udstedelse af beviser:

Udstedelse af beviser sker gennem KNIAKs sekretariat ved påstempling af pilotens flyvebevis. Ingen har tilladelse til at udføre selvstændig instruktion, indenfor KNIAKs regi, uden gyldigt instruktørbevis for pågældende bevisområde.

613. Inddragelse:

Indehaver af instruktørbevis/tillægsbevis, udstedt af KNIAK, må påregne, at dette kan inddrages ved misbrug eller hvis gældende bestemmelser bliver overtrådt.

Bestyrelsen i KNIAK inddrager instruktørbeviset/tillægsbeviset, og fastsætter længden af inddragelsen. Pågældende instruktør har ret til at fremføre sit syn på sagen for bestyrelsen, før sagen behandles.

614. Fornyelse:

En erklæring fra klubben / klubbens chefinstruktør gælder som dokumentation for fornyelse af tillægsbevis. Denne erklæring må bekræfte, at piloten har været aktiv som udøver af bevisområdet sammenlagt et år inden for de sidste 3 år.

615. Gyldighed:

Tillægsbeviset er gyldigt med gyldigt flyvebevis på det trin, som kræves for udstedelse af tillægsbeviset. Gyldighedstid er 1 år.

620. Bevis typer:

Der findes følgende ordinære beviser:

- ParaPro 2 = Elevcertifikat
- ParaPro 3 = Pilotcertifikat
- ParaPro 4 = Avanceret Pilotcertifikat
- ParaPro 5 = Distance Pilotcertifikat

ParaPro beviserne er beskrevet i Del 200 og 300 i denne bog.

Der findes følgende tillægsbeviser:

- VFR = VFR-bevis (S-teori/PPL-teori)
- HI = Hjælpe instruktørbevis
- C2 = Klasse 2 instruktørbevis
- C1 = klasse 1 instruktørbevis
- OT = Optræksbevis
- BF = Bilførerbevis
- SF = Spilførerbevis
- TD = Tandembevis
- MO = Motorbevis

630. VFR-bevis (S-teori/PPL teori):

VFR-beviset er dokumentation for, at indehaveren har gennemgået og bestået de af Trafikstyrelsen og KNIAK krævede moduler (prøver) for VFR flyvning.

TS kræver modulet "Love og bestemmelser", KNIAK kræver som minimum S-teori modulet "Love og bestemmelser" i følge BL 9.5, paragraf 8.2.1.

Beviset giver lov til at flyve i højder over 100m og op til 1050m efter VFR flyve reglerne. Beviset skal ikke fornys, når først det er opnået.

631. Opnåelse:

For at få VFR-beviset skal man:

- have aflagt prøve i ovennævnte VFR-moduler og bestået.
- have opnået ParaPro-4 inden 18 mdr. efter aflagt S-teori/ PPL-teori (VFR-modul-prøverne forældes efter 18 mdr.)

640. Optræksbevis (OT).

Optræksbeviset er dokumentation for at indehaveren opfylder kravene til optrækserfaring, og som giver ret til at benytte sig af optræk, som startmetode uden instruktørtilstedeværelse. Kravene er beskrevet i det efterfølgende.

Optræk er en metode til at få paraglidere op i stor højde over jorden (over 100m) ved hjælp af en lang snor (wire). Dette kan opnås på forskellige måder, som f.eks. bil der trækker over en trisse, spil (winch) der trækker direkte, eller "pay-out winch" monteret på en bil eller på en motorbåd.

Optræk til højder over 100 m må ikke finde sted uden tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen. (BL9-5 stk.4.4.1.)

Se i øvrigt generelle bestemmelser for optræk i Del 100 -180.

641. Opnåelse:

For at få OT-bevis skal man:

- være indehaver af ParaPro-3
- have foretaget 30 optræk til udløsningshøjde.
- være checket ud på det pågældende optrækssystem.
- ved optræk over 150m, være i besiddelse af VFR-bevis (S-teori / PPL-teori)

650. Bilførerbevis:

Bilførerbeviset er dokumentation for at bilføreren har opnået den for optræk nødvendige viden og erfaring, for optræk af både hangglidere og paraglidere.

Det at være bilfører under optræk er en meget krævende og ansvarsfuld funktion. Specielt under optræk af paraglidere, idet kvaliteten og sikkerheden helt ligger i hænderne på bilføreren. Det er derfor meget vigtigt at bilføreren er bevidst om forskellene mellem optræk af hangglidere og paraglidere.

651. Opnåelse:

For at få BF-bevis skal man:

- have foretaget mindst 10 optræk af paraglidere med en erfaren bilfører som bisidder (indehaver af BF-bevis) af piloter med OT-beviser.
- have foretaget mindst 30 optræk i alt (skal kunne dokumenteres).
- Skal have gennemgået et af KNIAK afholdt bil/spil-fører kursus.

660. Spilfører bevis:

Spilførerbeviset er dokumentation for at spilføreren har opnået den for optræk nødvendige viden og erfaring, for optræk af paraglidere.

Det at være spilfører under optræk er en meget krævende og ansvarsfuld funktion. Specielt under optræk af paraglidere, idet kvaliteten og sikkerheden helt ligger i hænderne på spilføreren.

661. Opnåelse:

For at få SF-bevis skal man:

- have foretaget mindst 10 optræk af paraglidere med en erfaren spilfører som bi-sidder (indehaver af SF-bevis) af piloter med OT-beviser.
- have foretaget mindst 30 optræk i alt (skal kunne dokumenteres).
- Skal have gennemgået et af KNIAK afholdt bil/spil-fører kursus.

670. Tandembevis:

Tandembeviset er dokumentation for at indehaveren har den nødvendige erfaring og viden til at kunne udføre tandemflyvninger, og dermed tage ansvaret for andres liv og helbred.

Tandemflyvning må kun udføres såfremt piloten er uddannet tandempilot (indehaver af TD-bevis).

Passagerer skal udfylde en af KNIAK udarbejdet "Tandem-erklæring" som kan hentes på KNIAK's hjemmeside: www.KNIAK.gl under "Blanketter"

671. Opnåelse:

For at opnå TD-bevis skal man:

- have mindst 10 flyvninger i tandem skærm med instruktør.
- være instruktør 1 eller 2, eller have mindst ParaPro 4.
- have gennemgået et af KNIAK afholdt tandem kursus.

680. Motorbevis:

Motorbeviset er dokumentation for at piloten har opnået den nødvendige viden og erfaring for at kunne bruge hjælpemotor som startmetode.

Beviset giver ret til at flyve med hjælpemotor på egen hånd, uden instruktør. Beviset giver ikke ret til at instruere andre i flyvning med hjælpemotor, med mindre man er C1 eller C2 instruktør.

Se i øvrigt regler for flyvning med hjælpemotor i Del 500 i denne manual.

681. Opnåelse:

For at opnå MO-bevis skal man:

- være indehaver af PARAPRO 3
- være indehaver af VFR-bevis
- have mindst 10 motorflyvetimer

Del 700 - Regler for Light sikkerhedsflyvning med paraglider.

Indhold:

710. Kvalifikationskrav til light sikkerhedstræning.

720. Øvelserne.

730. Kvalifikationskrav til light sikkerheds paragliding.

740. Krav til udstyr

750. Krav til flyvested ved organiseret light sikkerhedstræningsflyvning

760. Progression

770. Færdighedskrav til light sikkerhedskursus flyvning med paraglider, eksempler

780. Paraglider sikkerhedsinstruktør

710. Kvalifikationskrav til light sikkerhedstræning

Sikkerhedsflyvning med paraglider må udføres, når piloten har et gyldigt PP3 flyvecertifikat. Piloter med PP2 certifikat kan med en accept fra deres instruktør deltage på et light sikkerhedskursus.

En PP2 Pilot som deltager på et light sikkerhedskursus kan, hvis piloten viser en særlig høj forståelse for øvelserne samt udfører disse med stor sikkerhed og precision, gå videre til mere avancerede øvelser.

Light sikkerhedsflyvning må ikke ske over tæt bebyggede områder, herunder skiliftområde, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft. (inkl. på vandet).

720. Øvelserne

Her er en liste, der viser, hvilke øvelser der indgår i forskellige niveauer:

721. Light sikkerhedskursus - Grundøvelser

Følgende øvelser er defineret som grundøvelser:

- Øre
- Store øre
- Asymmetrisk indklap
- B-stall
- Front indklap
- 360 graders sving
- Delfin flyvning
- Små wingovers
- Spiral (ikke stejls spiral)

(• Reserveskærmskast – i nødstilfælde under en øvelse der går galt og ikke kan genoprette paragliderens profil)

730. Kvalifikationskrav til Light sikkerhedskursus paragliding

Sikkerhedskursus flyvning med paraglider kan udføres, når piloten har gyldigt PP3 flyvebevis.

740. Krav til udstyr

Piloten er selv ansvarlig for, at udstyret, der benyttes, tåler de belastninger, som kan opstå under udførelse af sikkerhedsflyvning med paraglider. Udstyrsleverandørens anbefalinger om øvelsesflyvning skal følges.

741. Sikkerhedsudstyr

Ved al sikkerhedsflyvning skal der minimum benyttes 1 stk. reserveskærme, som er tilpasset totalvægten. Reserveskærmen skal samtidigt være pakket efter producentens anvisninger. Kun tørre reserveskærme må benyttes under flyvning. Flydevest skal benyttes ved træning over vand.

750. Krav til flyvested ved organiseret Light sikkerhedstræningsflyvning

Ved organiseret træning skal alle øvelser udføres over en højde på minimum 300 meter over terræn. Under udførelsen af en øvelse skal piloten selv sørge for, at dette sker i hensigtsmæssig afstand til andre piloter.

Sikkerhedsflyvning må ikke ske over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, bebyggede områder samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft. (inkl. på vandet).

751. Minimumshøjde

Alle øvelser skal være afsluttet minimum 150 meter over terræn. Over vand er der ingen krav til minimumshøjde – der skal dog være en bemanded redningsbåd på vandet.

760. Progression

Piloter, som vil lære acroflyvning, skal deltage på et godkendt SIV kursus for at lære øvelser udover grundøvelserne. Det er en forudsætning, at man behersker grundøvelserne, før man starter med vanskeligere øvelser. Træning på nye øvelser skal altid foregå under instruktion af kvalificeret og certificeret instruktør. Øvelserne skal udføres over vand med bemanded redningsbåd på vandet.

770. Færdighedskrav til Light sikkerhedskursus flyvning med paraglider, eksempler

Spiral godkendes ved:

- Spiralen skal have en let indgang.
- Udgang i samme retning som indgang.
- Udgangen skal være uden pendulering eller pitch.

Ikke godkendt spiral:

- Brug af lang tid på at komme ind i spiralen.
- Stor pendulering eller pitch i udgang.
- Spin ved indgang.
- Indgang via wing-over eller anden pendulering.
- Indklap eller kravet.

Wingover godkendes ved:

- Koordineret wing-over op til 90 grader.
- Jævn rytme.
- Fuld tryk i skærmen.
- Mindst fire sammenhængende wing-over.

Ikke godkendt wing-over:

- Stor variation mellem højre og venstre side.
- Indklap eller kravat.

Krav til Airmanship:

Piloten skal være i stand til at varetage sin egen og andres sikkerhed under udførelse af øvelsesflyvning med paraglider. Hermed menes, at piloten udviser overskud i en sådan grad, at der tydeligt tages hensyn til andre piloter. Herunder også i opvisnings- og demonstrations flyvning. Der lægges vægt på de faremomenter som kan opstå, hvis en øvelse ikke bliver gennemført i henhold til planen.

780. Paraglider sikkerhedsinstruktør:

For at kunne fungere som ansvarlig instruktør på et Light sikkerhedskursus skal vedkommende have et instruktør- og minimum PARAPRO 4 certifikat.

Opnåelse:

Vedkommende skal:

- Have et gyldigt paraglider instruktørcertifikat.
- Have gennemført et fuldt sikkerhedskursus og bestået alle øvelser inkl. min 1 stk. reserveskærmskast.
- Teoretisk kunne forklare alle øvelserne, som er beskrevet i Light sikkerhedskompendiet.
- En Light sikkerheds instruktør må kun undervise i øvelser, som han/hun selv kan udføre sikkert og med overbevisende stil.

Del 800 - Vejledning til midlertidig dispensationer og tilladelser

Indholdsfortegnelse:

810. Midlertidig dispensation for lokal flyvningstilladelse.

- 811. Opnåelse
- 812. Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider
- 813. Udstedelseskrav
- 814. Rettighed
- 815. Forlængelse af tilladelsens gyldighedsperiode

820. Midlertidig dispensation til flyvning over 3.500 ft. MSL (1.050 meter).

- 821. Opnåelse:
- 822. Højdedispensationsliste
- 823. Krav til højdemålere
- 824. Kalibrering af højdemålere
- 825. Uddannelse af personer til kalibrering af højdemålere

810. Midlertidig dispensation for lokal flyvningstilladelse

Trafikstyrelsen har givet KNIAK dispensation for BL 9-5 afsnit 8.2.1 om krav om bestået prøve i love og bestemmelser, så under skoling kan flyvningen uden aflagt prøve foregå inden for glideafstand til startpladsen eller udpeget landingsområde under overvågning af en instruktør.

Dispensation til KNIAK kan tilbagekaldes af Trafikstyrelsen uden yderligere varsel. Lokalflyvningsprøve version 1.1 af 28. marts 2014 er godkendt af Trafikstyrelsen.

Udøvelsen af tilladelsens rettighed er betinget af:

1. at indehaveren af gyldigt instruktørbevis/hang- eller paraglider forud for enhver flyvning har givet piloten en briefing om pågældende flyvning,
2. at flyvningen foregår inden for glideafstand af startområde eller udpeget landingsområde,
3. at piloten er uddannet i den pågældende startmetode, samt
4. at flyvning foregår under supervision af instruktør, der foretager debriefing efter flyvning.

811. Opnåelse

Eleven skal have gennemgået teoripensum og bestået prøve til lokalflyvningstilladelse, som er godkendes af instruktør klasse 1. Eleven skal under flyvning være under opsyn af instruktør klasse 2 eller klasse 1. Eleven skal flyve inden for glideafstand til landingsplads.

812. Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider

812.1 Indehaver af gyldigt instruktørbevis/Chefinstruktør/Hang- eller paragliding kan give tilladelse til begrænset flyvning i højder over 150 meter (500 fod).

(Adm.: Tilladelsen kaldes også "lokalflyvningstilladelse" og "tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider".)

812.2 Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider gives med en gyldighedsperiode, der svarer til gyldigheden af elevens lovpligtige ansvarsforsikring samt elevens medlemskab af en KNIAK underlagt paraglider klub. Hvis gyldigheden af elevens teoriprøve udløber før gyldigheden af elevens lovpligtige ansvarsforsikring eller KNIAK medlemskab, skal tilladelsen gives med en gyldighedsperiode, der svarer til gyldigheden af elevens teoretiske prøve til tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider.

(812.3 Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider gives til piloter og elever, der benytter optræk med line.)

812.4 Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider gælder ikke for motoriseret hang- eller paraglider (PPG eller PHG).

813. Udstedelseskrav

813.1 Ansøgeren må ikke være udelukket fra at opnå paraglider certifikat.

813.2 Ansøgeren skal være fyldt 15 år.

813.3 Ansøgeren skal inden for de forudgående 24 måneder have gennemgået den teoretiske uddannelse og bestået den teoriprøve for begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider.

813.4 Ansøgeren skal på hang- eller paraglider have udført mindst 10 veludførte og instruktør godkendte starter.

813.5 Ansøgeren skal overfor en chefinstruktør have godtgjort at have opnået den for sikker højdeflyvning nødvendige forståelse af og rutine i luftfartøjets betjening og manøvrering.

814. Rettighed

814.1 Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider giver indehaveren ret til at fungere under VFR-flyvning om dagen i øvelsesøjemed over dansk område som luftfartøjschef på hang- eller paraglider af den type, hvorpå indehaveren er typeuddannet.

814.2 Udøvelsen af tilladelsens rettighed er betinget af,

- a. at indehaveren af gyldigt instruktørbevis/hang- eller paraglider forud for enhver flyvning har givet piloten en briefing om den pågældende flyvning,
- b. at flyvningen foregår inden for glideafstand af startområde eller udpeget landingsområde,
- c. at piloten er uddannet i den pågældende startmetode, samt
- d. at flyvningen foregår under supervision af instruktøren, der foretager debriefing efter flyvning.

815. Forlængelse af tilladelsens gyldighedsperiode

Gyldigheden af tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider kan med de i pkt. 812.2 og 813 nævnte begrænsninger forlænges af en chefinstruktør.

Højde dispensation

820. Midlertidig dispensation til flyvning over 3.500 ft. MSL (1.050 meter)

Trafikstyrelsen har givet KNIAK dispensation for BL 9-5 afsnit 8.2.5 om flyvning i højder over 1.050 meter (3.500 ft MSL). Dispensationen gælder fra 01.07.2014 til 01.08.2015.

821. Opnåelse

821.1 Ved flyvning over 3.500 ft MSL skal udover eksisterende bestemmelser i BL 9-5 følgende overholdes:

- a. Piloten skal være registreret på KNIAKs Højdedispensationsliste, jvf. Del 822.
- b. En barometrisk højdemåler skal medbringes under flyvning. Producentens anvisninger for vedligehold og kalibrering, samt KNIAKs krav til kalibrering skal følges, jævnfør del 823.
- c. Flyvning i større højde end 9.500 ft. MSL (2.850 meter) er ikke tilladt.
- d. Bestemmelser i BL 9-5 skal overholdes med undtagelse af afsnit 8.2.5.
- e. Flyvning skal ske i overensstemmelse med de til enhver tid gældende lufttrafikregler, jf. BL 7-1, dog med de undtagelser, der er nævnt nedenfor:

Flyvning må kun foregå VFR i perioden fra solopgang til solnedgang, og flyvning i luftrumsklasserne E og G må kun finde sted, når flyvesigtbarheden er mindst 5 km.

f. Hvis radioudstyr medbringes, skal udstyret være typegodkendt og opfylde kravene i BL 1-17, og brugeren skal være i besiddelse af certifikat som luftfartsradiotelefonist, jf. BL 6-08.

821.2 Chefinstruktører i KNIAKs klubber kan indstille piloter til at blive optaget på KNIAKs Højdedispensationsliste ved at sende en indstilling til KNIAKs sekretariat. Chefinstruktøren skal sikre, at den pågældende pilot har forstået, og vil følge bestemmelserne for denne dispensation. KNIAKs sekretariat skal kontrollere, at piloten har bestået prøve i "Love og Bestemmelser", jvf. BL 9-05, afsnit 8.2.1. Først når piloten er registreret på Højdedispensationslisten, må piloten flyve over 3.500 ft MSL i henhold til denne dispensation.

821.3 KNIAK eller Trafikstyrelsen kan til en hver tid pålægge enkelte piloter at følge bestemmelser i BL 9-5 afsnit 8.2.5 ved henvendelse til KNIAKs sekretariat og ved fremsendelse af anbefalet besked til pågældende pilot og chefinstruktøren i pågældende pilots stamklub. Pilotens navn og identifikationsbetegnelse skal fjernes senest ved først kommende månedlige opdatering, efter anmodningen er modtaget i KNIAKs sekretariat.

822. Højdedispensationsliste

822.1 Piloter kan optages på listen, hvis piloten opfylder krav i del 821.2.

822.2 Piloten får tildelt en identifikationsbetegnelse, som skal bestå af bogstaverne OY, en binde-streg, et 6 tal og et 4-cifret tal, som følger KNIAKs medlemskartotek.

Eksempel for pilot med KNIAK medlemsnummer "1234": O Y – 6 1 2 3 4

822.3 KNIAKs sekretariat varetager administration og opdatering af Højdedispensationslisten, så Trafikstyrelsen (TS) har adgang til en månedlig opdatering. Højdedispensationslisten skal indeholde dato og information om piloternes navne og tilhørende identifikationsbetegnelse, så det på forlangende kan dokumenteres overfor TS.

823. Krav til højdemålere

823.1 Kun barometriske højdemålere med gyldig kalibrering må anvendes ved flyvning over 3.500 ft.

823.2 Højdemålere skal kalibreres senest 5 år efter produktion eller tidligere, hvis foreskrevet af producenten. Denne kalibrering skal foretages i henhold til KNIAKs procedure for kalibrering af højdemålere, jvf. del 824. Producentens øvrige anvisninger for vedligehold af instrumentet skal tillige følges.

823.3 Såfremt piloten bliver i tvivl om nøjagtigheden af højdevisningen, skal et forsigtighedsprincip benyttes. Piloten er altid eneansvarlig for at krav til højder i luftrumsklasserne overholdes.

823.4 KNIAKs sekretariat administrerer og opdaterer en oversigt over kalibrerede højdemålere, så Trafikstyrelsen på forlangende kan få udleveret en opdateret oversigt.

824. Kalibrering af højdemålere

824.1 Ved kalibrering af højdemålere i henhold til KNIAKs procedure tilsikres det, at de højdemålere, der benyttes i kontrolleret luftrum, opfylder nødvendige kriterier til præcision m.m. På KNIAKs hjemmeside under "Dokumenter" findes kalibreringsattest for henholdsvis højdemålere og masterinstrument. Et masterinstrument skal først testes og kalibreres af godkendt flyværksted, før det kan anvendes til kalibrering af øvrige højdemålere.

824.2 Efter godkendt kalibrering sendes kopi af kalibreringsattesten til KNIAKs sekretariat, der arkiverer denne, mens originalen skal medbringes under flyvning.

825. Uddannelse af personer til kalibrering af højdemålere

825.1 KNIAKs Materielchef er ansvarlig for uddannelsen af materielkyndige personer, som kan foretage kalibrering af højdemålere i henhold til KNIAKs testprocedure. Efter godkendt uddannelse indrapporteres navnet på testpersonen til KNIAKs sekretariat, der opbevarer en oversigt over godkendte testpersoner. På forlangende skal denne oversigt udleveres til Trafikstyrelsen.

DEL 900: Kvalitetssikring af unionen og klubberne

910. Generelt

Denne DEL omhandler unionens kvalitetssikring af aktiviteterne i unionen og klubberne med henblik på sikring af, at disse aktiviteter foregår i overensstemmelse med BL 9.5 og denne driftshåndbog.

Lige så væsentligt som sikring af overholdelse af reglerne er det, at kvalitetssikringen medvirker til udbredelse af best-practise i klubberne til gavn for sikkerheden og klublivet.

Kvalitetssikringen sigter endelig på tilvejebringelse af data til den rapportering, Trafik- og Byggestyrelsen måtte ønske, som relaterer til DEL 400.

Kvalitetssikringen indeholder

- dokumentation af unionsledelsens, sekretariatets, og flyvechefernes aktiviteter
- stikprøvevise kvalitetssikringsbesøg i klubberne med sigte på sikring af, at flyvning og øvrige aktiviteter foregår i overensstemmelse med de gældende regler
- konkret kontrol, hvor forholdene giver særlig anledning til det, eller på foranledning af Trafik- og Byggestyrelsen

I den sammenhæng sørger unionen for

- Opfølgning på de påbud, der gives i forbindelse med revisionen og i andre sammenhænge

920. Dokumentation af unionens aktiviteter.

Unionen sørger for skriftlig dokumentation af

- Indstillinger til certifikat
- Indstilling af flyvechefer og C1 samt C2
- Godkendelser af lokalflyvningstilladelser
- Havarirapporter, hvor unionen har været indblandet sammen med flyvechefen eller unionsformanden
- Konkrete kontrolaktiviteter på særlig foranledning
- Påbud, forbud og tilladelser til klubbens medlemmer og forhandlere
- Opfølgning på påbud, forbud og midlertidige tilladelser

Unionen laver og vedligeholder lister over

- Deltagere i kurser for instruktører – C1, C2 hjælpe- og kommende instruktører samt, uddannelsesansvarlige og materielansvarlige
- Ajourført liste sendes til Trafik- og Byggestyrelsen hver halve år

Unionen sørger for fyldestgørende arkivering af dokumenterne. I den sammenhæng sørges der for, at flyvecheferne har adgang til respektive medlemmers historik.

930. Kvalitetssikringsbesøg i klubberne.

Der foretages hvert år så mange kvalitetssikringsbesøg i klubberne, at ingen klub har været uden et sådan besøg i 5 år.

Et besøg foretages af et besøgsteam, bestående af 2 bestyrelsesmedlemmer og en fra sikkerheds- eller materiel udvalg. Fra klubbens side skal formand, uddannelsesansvarlig og sikkerhedsansvarlig være til stede, medmindre andet er aftalt med besøgsteamet.

Kvalitetssikringen foretages med udgangspunkt i det skema, der er vedlagt dette håndbogsafsnit.

Spørgsmål med hensyn til dispenserede lokal flyvningstilladelser vedrører alene de skolingspladser, som KNIAC har godkendt.

Alle spørgsmål skal besvares.

Under "Spørgsmål i øvrigt" behandles emner, som besøgsteamet eller klubben finder anledning til at tage op, såvel som temaer, som unionen eller Trafik- og Byggestyrelsen mener bør behandles under pågældende besøg.

Besvarelsenerne kan udbygges med bilag til skemaet.

Der lægges vægt på, at kvalitetsbesøgene foregår i et godt og tillidsfuldt samarbejde mellem besøgsteamet og klubbens repræsentanter, og at det samlede resultat fremstår som en aftale om klubbens tilstand og om de aktiviteter, der skal højne kvaliteten.

En kopi af den underskrevne aftale sendes til unionens sekretariat.

940. Konkret kontrol.

Foreligger der særlig anledning til det foretager respektive repræsentant for unionen konkret kontrol piloter eller klubber. Skriftlig rapport herom sendes til unionens sekretariat eller efter omstændighederne til Trafik- og Byggestyrelsen.

Tillæg til skema kvalitetssikring

Skema til kvalitetssikring ved besøg i klubberne

Bilag 1 – KNIAKs vedtægter

VEDTÆGTER FOR KALAALLIT NUNAANI INUIT AARSAARTARTUT KATTUFFIAT KNIAK

*Kalaallit Nunaani Inuit Aarsaartartut Kattuffiat
KNIAK*

*Adresse Qattaaq 26, Postbox 1239
3900 Nuuk*

Dato 01-02-2016

Vedtægter for Grønlandsk Inuit Paraglider Union – KNIAC Kalaallit Nunaanni Inuit Aarsaartartut Kattuffiat - KNIAC Vedtægterne skal godkendes på repræsentantskabsmødet i starten af 2016.

§1 Navn og hjemsted

Unionens navn er Kalaallit Nunaanni Inuit Aarsaartartut Kattuffiat. Den er til enhver tid hjemmehørende på sekretariatets adresse.

Qattaaq 26, Postbox 1239
3900 Nuuk
Email: info@kniak.gl
Telefon: 587363 / 553311

§2 Formål

Unionen er upolitisk og har til formål:

- At fremme Paraglider flyvningen i Grønland
- At varetage de opgaver, der er uddelegeret til den af myndighederne
- At udarbejde rapporter over hændelser og havarier i henhold til aftale med Trafikstyrelsen (TS).
- At medvirke til højnelse af flyvesikkerheden
- At afholde arrangementer
- At virke som kontakttled til udlandet samt til øvrige grene af flyvning i Grønland.
- At medvirke til regulering af paraglider flyvning i Grønland i forhandling med offentlige myndigheder, samt at varetage paraglider piloternes interesser overfor disse.
- At varetage de opgaver, som repræsentantskabet i øvrigt beslutter og afsætter ressourcer til.

§3 Repræsentantskabet

Stk. 1

Unionens højeste myndighed er repræsentantskabet, der består af repræsentanter fra de tilsluttede klubber. Hver klub kan vælge en repræsentant for hver påbegyndt 5 betalende medlemmer, opgjort i henhold reglerne herom i stk. 4.

Stk. 2

Ordinært repræsentantskabsmøde afholdes hvert år i marts måned. Indkaldelse til mødet udsendes med mindst 3 ugers varsel til klubbernes sidst opgivne adresser ledsaget af de forslag, der ønskes behandlet på repræsentantskabsmødet. Forslag, som klubberne ønsker behandlet på repræsentantskabsmødet, skal være sekretariatet i hænde senest d. 1. februar. Forslag skal foreligge i skriftlig form, og det skal klart fremgå, hvilken klub, der fremsætter dem, ligesom de skal underskrives af en person, som af klubben er bemyndiget hertil.

Stk. 3

Følgende dagsorden skal behandles på det ordinære repræsentantskabsmøde:

1. Registrering af de stemmeberettigede
2. Valg af dirigent
3. Bestyrelsens årsberetning
4. Fremlæggelse af regnskab til godkendelse, samt forelæggelse af budget
5. Behandling af indsendte forslag, samt fastsættelse af kontingent for det følgende kalenderår.
6. Valg af bestyrelse samt 2 suppleanter
7. Valg af 2 revisorer
8. Eventuelt

Stk. 4

En klub kan stemme ved dens fremmødte repræsentanter, jf. stk. 1, og med fuldmagt. Der er alene adgang til at stemme med fuldmagt fra egen klub, og hver fremmødt repræsentant kan kun stemme med én fuldmagt.

Skriftlig afstemning skal finde sted, såfremt blot én repræsentant forlanger det.

Stemme- og taleret på repræsentantskabsmødet har udelukkende repræsentanter fra klubber, der har indbetalt kontingent til unionen. Det antal klubmedlemmer, hvis kontingent til unionen er registreret indbetalt til unionens sekretariat 5 uger før dagen for repræsentantskabsmødets afholdelse, er afgørende for, hvor mange stemme- og taleberettigede repræsentanter den enkelte klub har. Kontingent for passivt medlemskab af unionen medregnes ikke. Alle fremmødte har taleret under dagsordenens punkt 8, eventuelt.

Afstemninger foregår ved simpel stemmeflerhed.

Dog kræves der ved vedtægtsændringer og eksklusion af klubber 2/3 majoritet, foruden at mindst halvdelen af de stemmeberettigede skal være til stede.

Er der ved en sådan afstemning 2/3 majoritet for lovændringen eller eksklusionen, men halvdelen af de stemmeberettigede er ikke til stede, indkaldes der, jf. stk. 2, til ekstraordinært repræsentantskabsmøde, hvor lovændringen eller eksklusionen afgøres ved simpel stemmeflerhed.

Stk. 5

Der udarbejdes et referat af repræsentantskabsmødet, og den valgte dirigent bekræfter med sin underskrift rigtigheden af referatets indhold.

Stk. 6

Ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal afholdes, såfremt et flertal i bestyrelsen, eller mindst 1/3 af klubbernes repræsentanter ønsker det. Indkaldelse skal ske senest 6 uger efter modtagelse af lovligt ønske herom og fremsendes vedlagt dagsorden til klubbernes senest opgivne adresse med mindst 3 ugers varsel.

For det ekstraordinære repræsentantskabsmøde opgøres antallet af stemmeberettigede repræsentanter i forhold til det antal medlemmer, de enkelte klubber senest 4 uger før mødets afholdelse har indberettet til unionen, og som er optaget der som medlemmer.

Kontingent for passivt medlemskab af unionen medregnes ikke.

§4 Bestyrelsen

Stk. 1

Unionens daglige ledelse varetages af en bestyrelse, der vælges på det ordinære repræsentantskabsmøde.

Valgbare til bestyrelsen er alle aktive medlemmer af KNIAK. Har en kandidat merkantile eller kommercielle interesser i paraglider flyvning, beslutter repræsentantskabet under dagsordenens punkt 6, inden selve valgbehandlingen, ved simpel stemmeflerhed, om disse interesser hindrer vedkommendes kandidatur.

Repræsentantskabet kan i forhold til kandidater til andet end formandsposten beslutte, at en eller flere af posterne i bestyrelsen ikke må varetages af kandidaten.

Såfremt det opstillede medlem ikke er til stede ved repræsentantskabsmødets afholdelse, kræves en skriftlig tilkendegivelse fra medlemmet, om at vedkommende er villig til at modtage valg.

Bestyrelsen består af 6 medlemmer, der alle vælges for 2 år ad gangen.

Formanden vælges direkte af repræsentantskabet

Bestyrelsen konstituerer sig med en næstformand, en kasserer, en sekretær og fastsætter i øvrigt inden for rammerne af vedtægterne sin fordeling af opgaverne.

Medlemmer af bestyrelsen afgår på skift, således at 4 medlemmer afgår på lige årstal og 3 medlemmer afgår på ulige årstal.

Der vælges endvidere 2 suppleanter for 1 år af gangen.

Til revision af unionens regnskab vælges 1 revisor for 1 år af gangen.

Bestyrelsesmedlemmer såvel som suppleanter og revisor kan genvælges.

Bestyrelsen er kun beslutningsdygtig, når mindst 3 bestyrelsesmedlemmer, hvoraf den ene skal være formanden eller næstformanden, deltager i mødet.

§5 Udvalg

Stk. 1

På bestyrelsens vegne og med ansvar over for denne består der fast i unionen et materieludvalg, et uddannelsesudvalg og et sikkerhedsudvalg.

Som formænd for disse faste udvalg udpeger bestyrelsen henholdsvis en materielchef, en uddannelseschef og en flyvechef, der hver inden for deres ansvarsområde repræsenterer unionen over for medlemmer, myndigheder og andre. Efter drøftelse med de respektive udvalgsformænd udpeger bestyrelsen de faste udvalgs øvrige medlemmer. Der skal i hver af de 3 udvalg mindst være repræsentanter for de klasser af glideskærme, der findes i unionens regi.

Udvalgenes opgaver defineres af bestyrelsen med respekt af de forskrifter, der er fastsat af Trafikstyrelsen for henholdsvis materielchefens, uddannelseschefens og flyvechefens områder.

Uanset om de er medlemmer af bestyrelsen, har formændene for de faste udvalg adgang til at deltage i bestyrelsesmøderne, hvor de dog kun har stemmeret, hvis de er medlemmer af bestyrelsen.

Stk. 2

Bestyrelsen kan til enhver tid nedsætte ad hoc-udvalg til løsning af konkret foreliggende opgaver.

§6 Klubberne

Stk. 1

Enhver grønlandsk paraglider flyveklub kan opnå og opretholde medlemskab af unionen så længe den lever op til følgende krav:

- Enhver tilsluttet klubs love eller vedtægter skal til enhver tid være godkendt af unionens bestyrelse.
- Ingen tilsluttede klubbers love eller vedtægter må stride mod unionens vedtægter.
- Ingen tilsluttede klubber må føre ordet "dansk og grønlandsk" eller "Grønland" i sit navn.
- Enhver tilsluttet klub skal forpligte sig til at optage enhver person, der ønsker at eje og/eller flyve paraglidere, og som i øvrigt opfylder betingelser for medlemskab i klubbens vedtægter, og som ikke tidligere er ekskluderet med hjemmel i unionens eller klubbens love eller vedtægter.
- Enhver tilsluttet klub skal i sine vedtægter eller love have en paragraf, der hjemler klubben ret til at ekskludere et medlem, dersom det ikke efterlever klubbens, KNIAKs eller Trafikstyrelsens love, bestemmelser og anvisninger.
- Mindst ét af de stiftende medlemmer af en klub skal gennem en anden tilsluttet klub have været registreret aktivt medlem af KNIAK i mindst 6 måneder forud for klubbens opnåelse af medlemskab.
- Klubben skal til enhver tid have mindst 5 medlemmer, der gennem klubben er registreret som aktive medlem af KNIAK. I tilfælde af, at medlemstallet falder til under 5 medlemmer, bortfalder klubbens medlemskab af unionen, og de tilbageværende medlemmer må søge deres rettigheder opretholdt gennem medlemskab af en anden paraglider flyveklub.
- Klubben og dens medlemmer skal overholde unionens vedtægter.

Stk., 2

Paraglider piloter kan indgå i en stedlig flyveklub, der dækker andre flyveaktiviteter end paraglider-flyvning, her benævnt fællesklub.

Etableres der i fællesklubben en særlig afdeling for paraglider flyvningen med egne vedtægter, skal disse vedtægter godkendes af KNIAK, og paraglider afdelingen betragtes som stedets paraglider klub i forhold til KNIAK. Indgår paraglider flyvningen i fællesklubben, uden at der er tale om egen afdeling med egne vedtægter, skal KNIAK godkende, at fællesklubbens vedtægter fuldt og helt lever op til KNIAKs krav med hensyn til paraglider området.

I fællesklubber skal der specielt for paraglider området være en formand, som skal være medlem af KNIAK, og som varetager klubbens ansvar over for KNIAK. Vedkommende vælges af og blandt klubbens paraglider medlemmer.

Stk. 3

I forhold til KNIAK skal det i såvel en paraglider flyveklub som en fællesklub, hvori paragliding indgår, være fastlagt, hvem der har materielansvaret (den materielansvarlige) og uddannelsesansvaret (den uddannelsesansvarlige) på paraglider området.

Materielansvaret og uddannelsesansvaret kan eventuelt placeres hos én person, der godt kan være formanden.

Materielansvaret og uddannelsesansvaret kan kun placeres hos medlemmer af KNIAK, og de skal være valgt af og blandt disse.

Stk. 4

Medlemmer af paraglider klubber kan efter anmodning blive passive medlemmer af KNIAK, såfremt de hverken har ret til at føre en glideskærm eller er ejere af et sådan.

Stk. 5

Udenlandsk pilot (uden for Grønland) med gyldigt certifikat, er gyldigt i 3 måneder, hvorved vedkommende skal melde sig ind i én af unionens klubber og konvertere certifikatet.

Bestemmelserne i BL 9-5 stk. 4.1.1 skal ligeledes overholdes.

§7 Økonomi

Til unionens drift betaler paraglider flyveklubberne det kontingent for aktivt og passivt medlemskab, repræsentantskabet vedtager, ligesom unionen kan opkræve gebyrer, fastsat af bestyrelsen.

Kontingent betales 1 gang årligt, senest den 1. december, med virkning for det følgende kalenderår.

Ved indmeldelse efter den 1. april nedsættes kontingentet for det pågældende år til 75 %, efter den 1. juli til 50 % og efter den 1. oktober til 25 %.

Bestyrelsen kan - under ansvar for repræsentantskabet - afholde de udgifter til administration m.v., der er nødvendige for en forsvarlig ledelse af unionen.

§8 Regnskab

Unionens regnskabsår er kalenderåret.

Regnskabet skal underskrives af kassereren og forelægges revisorerne, som reviderer regnskabet, bekræfter tilstedeværelsen af unionens aktiver og forsyner regnskabet med revisionspåtegning og underskrifter.

Det reviderede regnskab og budget fremsendes til klubberne sammen med indkaldelsen til repræsentantskabsmødet.

§9 Tegning

Unionen tegnes af bestyrelsen. Ved køb, salg eller pantsætning af fast ejendom - som kun må finde sted efter en repræsentantskabsbeslutning - tegnes unionen af formanden samt 2 bestyrelsesmedlemmer.

Ved øvrige økonomiske dispositioner, der kun må finde sted indenfor rammerne af det budget, der blev fremlagt på sidste repræsentantskabsmøde, tegnes unionen af formanden og et bestyrelsesmedlem.

§10 Eksklusion**Stk. 1.**

Unionen kan træffe beslutning om eksklusion af et medlem, der efter en rykker ikke betaler penge, som unionen har til gode hos medlemmet. Afviser unionens bestyrelse medlemmets ønske om genindmeldelse, kan denne beslutning efter anmodning optages til behandling på førstkommande repræsentantskabsmøde, hvor repræsentantskabet ved almindelig stemmeflerhed beslutter, om medlemmet skal have adgang til genindmeldelse.

Stk. 2

Unionen kan træffe beslutning om eksklusion af et medlem, der groft eller gentagne gange har tilsidesat gældende regler og forskrifter for medlemskab eller paraglider flyvning.

Efter anmodning kan eksklusionen optages til behandling på førstkommande repræsentantskabsmøde, hvor repræsentantskabet ved almindelig stemmeflerhed træffer beslutning om opretholdelse eller annullering af eksklusionen.

Er unionens beslutning begrundet i tilsidesættelse af gældende regler for paraglider flyvning, kan medlemmet klage til Trafikstyrelsen over beslutningen.

§11 Uforudsete forhold

Indtræffer der forhold, der ikke er forudset i disse vedtægter, er bestyrelsen berettiget til at handle efter skøn med ansvar overfor repræsentantskabet.

§12 Opløsning af unionen

Beslutning om unionens opløsning, kan kun tages på et ekstraordinært repræsentantskabsmøde, der er særligt indkaldt hertil. Til gyldig beslutning om opløsningen kræves, at mindst $\frac{2}{3}$ af klubbernes stemmeberettigede er til stede, og at mindst $\frac{3}{4}$ af de afgivne stemmer er for forslaget om opløsning. Er det nødvendige antal stemmeberettigede ikke til stede, men opnås der ved afstemning et flertal for opløsning på $\frac{3}{4}$ af de afgivne stemmer, indkaldes der til et nyt repræsentantskabsmøde hvor beslutning kan træffes med $\frac{3}{4}$ flertal, uanset hvilket antal stemmeberettigede klubrepræsentanter, der er til stede.

Træffes der beslutning om opløsning, skal der samtidig træffes bestemmelse om, hvordan der skal forholdes med unionens midler, herunder fast ejendom og løsøre. Sempel stemmeflerhed er tilstrækkelig for denne beslutning. Midlerne skal anvendes til beslægtede formål.

Bilag 2

Trafik og byggestyrelsen

Bestemmelser for Civil Luftfart

BL 9-5 / Udg. 4 / 8.12.2004 / 1

BL 9-5

Bestemmelser om dragefly og glideskærme

Udgave 4, 8. december 2004

I medfør af § 32, stk. 2, § 34, § 75, stk. 8, § 82, § 149, stk. 10, § 151, stk. 1, og § 152, stk. 2 og 3, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, fastsætter Trafik- og Byggestyrelsen herved efter bemyndigelse fra Trafikministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 795 af 3. september 2001 om henlæggelse af opgaver til Trafik- og Byggestyrelsen og om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter, følgende:

1. Referencedokumenter

1.1 [BL 1-17, Radioudstyr i dansk registrerede luftfartøjer, seneste udgave.](#)

1.2 [BL 6-08, Bestemmelser om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjenester, seneste udgave.](#)

1.3 [BL 6-09, Bestemmelser om indførelse af JAR-FCL \(pilotcertifikater, flyvemaskine og helikopter\), seneste udgave.](#)

1.4 [BL 6-101, Bestemmelser om lokalflyvningstilladelse, svævefly, seneste udgave.](#)

1.5 [BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, seneste udgave.](#)

1.8 [AIP Danmark, AIP Færøerne og AIP Grønland](#), seneste udgaver.

1.9 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.7 findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinfo.dk og på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside www.slv.dk. Dokumenterne kan endvidere købes ved henvendelse til

Trafik- og Byggestyrelsen
Servicekontoret
Ellebjergvej 50
2450 København SV.
Tlf.: 3618 6000
Fax.: 3618 6001
E-mail.: ais@slv.dk

1.10 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.8, findes på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside www.slv.dk og kan endvidere købes ved henvendelse til Trafik- og Byggestyrelsen, jf. ovenfor.

1. Definitioner

Dragefly (Hanglider):

Et bemanded luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning alene bæres oppe af aerodynamiske reaktioner på faste

1.6 BL 7-16, Særligt følsomme naturområder, seneste udgave.

1.7 BL 9-6, Bestemmelser om ultralette flyvemaskiner, seneste udgave.

Dragefly, motoriseret (Hangglider, motorised):
Dragefly med fremdriftsmiddel. Luftfartøjet skal startes af føreren selv til fods, og dets egenvægt, inklusive seletøj, redningsskærm og brændstof, må ikke overstige 75 kg.

Anm.: Motoriseret dragefly med stoppet motor betragtes som dragefly.

Glideskærm (Paraglider):
Dragefly, hvis bæreflade er uden fast grundstruktur.

Glideskærm, motoriseret (Paraglider, motorised):
Glideskærm med fremdriftsmiddel.

Anm.: Motoriseret glideskærm med stoppet motor betragtes som glideskærm.

Kontrolzone (Control zone - CTR):
Et kontrolleret luftrum, der strækker sig op efter fra jordens eller vandets overflade til en fastsat øvre grænse.

Offentlig flyveplads (Public aerodrome):
En flyveplads, der er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen, og som på nærmere fastsatte vilkår er åben for offentligheden.

Terminalområde (Terminal Control area - TMA):
Et kontrolområde oprettet i tilknytning til en eller flere flyvepladser.

Trafikinformationsområde (Traffic information area - TIA):
Et nærmere afgrænset, ikke-kontrolleret luftrum, der strækker sig op efter fra en nærmere fastsat grænse over jordens eller vandets overflade til en nærmere fastsat øvre grænse, og som er oprettet i tilknytning til en trafikinformationszone.

Trafikinformationszone (Traffic information

bæreflader.
Luftfartøjet skal endvidere kunne startes af føreren selv til fods, og dets egenvægt må ikke overstige 50 kg.

Trafikzone (Aerodrome traffic zone - ATZ):
Et nærmere afgrænset luftrum, oprettet omkring en flyveplads til beskyttelse af flyvepladstrafik.

1. Anvendelsesområde

3.1 Denne BL gælder for flyvning med dragefly, motoriserede dragefly, glideskærme og motoriserede glideskærme inden for dansk område.

3.2 I BL'en anvendes begreberne dragefly og glideskærme som generelle begreber, der også omfatter motoriserede dragefly og glideskærme.

2. Generelt

4.1 Flyvning med dragefly og glideskærme må kun foretages af personer, der er under uddannelse i en landsdækkende forening eller en virksomhed, der er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen, jf. pkt. 6.1, og af personer, der fra en sådan forening eller virksomhed har fået dokumentation for at have gennemgået den uddannelse, der er angivet i afsnit 7.

4.1.1 Personer, der har gennemgået en tilsvarende uddannelse i udlandet, kan dog inden for en periode af maksimalt 30 dage efter ankomst til Danmark foretage flyvning med dragefly og glideskærme. Dokumentation for uddannelsen skal medbringes under flyvning.

4.2 Uddannelse til fører af dragefly eller glideskærm må kun foretages af en forening eller virksomhed, der er godkendt hertil af Trafik- og Byggestyrelsen, jf. afsnit 6.

4.3 Undersøgelse af ulykker, der medfører hospitalsindlæggelse eller død for førere af dragefly eller glideskærme, foretages af

zone - TIZ):

Et nærmere afgrænset, ikke-kontrolleret luftrum, der strækker sig opefter fra jordens eller vandets overflade til en nærmere angivet øvre grænse, og som er oprettet omkring en ikke-kontrolleret flyveplads.

4.4 Hvis radioudstyr benyttes, skal sendetilladelse fra Telestyrelsen foreligge.

4.4.1 Hvis VHF-radioudstyr i luftfartsbåndet anvendes, skal udstyret opfylde kravene i BL 1-17, og brugeren skal være i besiddelse af et gyldigt certifikat som luftfartsradio-telefonist, jf. BL 6-08.

4.5 Flyvning er kun tilladt mellem solopgang og solnedgang.

4.6 Flyvning må ikke foregå i erhvervs-mæssigt øjemed.

5. Ansvar

5.1 Føreren af et dragefly eller en glideskærm er ansvarlig for, at bestemmelserne i pkt. 4.1, 4.4.1, 4.5 og 4.6 samt afsnit 8 overholdes.

5.1.1 Under uddannelse af en person betragtes instruktøren som føreren under forudsætning af, at han er med ombord. I andre tilfælde er instruktøren ansvarlig for, at eleven er behørigt instrueret til at gennemføre den planlagte flyvning.

5.2 Den godkendte forening eller virksomhed, jf. afsnit 6, skal sikre, at foreningen/virksomheden varetager sine opgaver i overensstemmelse med de til enhver tid gældende love og bestemmelser, herunder de normer og procedurer, som er fastsat i driftshåndbogen, jf. pkt. 6.2.

5.2.1 Foreningen/virksomheden er ansvarlig for, at bestemmelserne i afsnit 7 overholdes.

6. Godkendt forening/virksomhed

6.1 Trafik- og Byggestyrelsen kan efter

politiet. Hvis der er begrundet mistanke om, at årsagen til en sådan ulykke kan henføres til et registreret luftfartøj, foretages undersøgelse heraf af Havarikommissionen for Civil Luftfart.

6.2 For at opnå godkendelse som forening eller virksomhed skal normer og procedurer for de opgaver, som foreningen eller virksomheden varetager, være angivet i en driftshåndbog, der er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen, og som mindst skal indeholde følgende:

a. Foreningens vedtægter og organisation eller virksomhedens organisations- og ejerforhold.

b. Beskrivelse af ansvarsforhold, herunder uddannelse.

c. Kvalifikations- og vedligeholdelseskrav for instruktører.

d. Uddannelses- og vedligeholdelsesprogrammer for uddannelses- og instruktørkurser.

e. Procedurer for fremsendelse af statistik til Trafik- og Byggestyrelsen.

f. Forholdsregler i forbindelse med uheld og ulykker, der medfører dødsfald eller nødvendiggør lægebehandling.

6.3 Godkendelse af forening eller virksomhed kan tilbagekaldes, hvis

a. betingelserne for godkendelsen ikke længere er til stede, eller

b. foreningen eller virksomheden ikke længere skønnes egnet til at varetage uddannelsen af førere af dragefly og glideskærme eller andre opgaver, som foreningen/virksomheden har påtaget sig.

7. Uddannelse

ansøgning godkende en landsdækkende forening eller en virksomhed til at forestå uddannelse, udstedelse af dokumentation for denne samt andre opgaver i forbindelse med flyvning med dragefly og glideskærme.

dokumentation for gennemført uddannelse før det fyldte 16. år.

8. Flyvning

8.1 Almindelige bestemmelser for flyvning

8.1.1 Bortset fra luftfartslovens regler om registrering, mærkning, nationalitet og luftdygtighed gælder luftfartsloven og de ministerielle bekendtgørelser og BL'er, der er udfærdiget i medfør af denne med de ændringer, der følger af bestemmelserne i denne BL.

8.1.1.1 For flyvning med dragefly/glideskærm i højder under 150 m (500 ft) gælder ud over bestemmelserne i denne BL kun luftfarts-lovens bestemmelser af privatretligt og strafferetligt indhold, mens lovens øvrige bestemmelser ikke finder anvendelse.

Anm.: Selv om luftfartslovens bestemmelser, herunder § 50, ikke finder anvendelse for flyvning i højder under 150 m (500 ft), gælder dansk lovgivning i øvrigt for flyvningen, f. eks. straffelovens § 138 om personer, der i beruset tilstand udsætter andres person eller betydelige formueværdier for fare.

8.1.2 For flyvning med dragefly eller glideskærm gælder følgende:

a. Der må ikke hverken ved start, under flyvning eller i forbindelse med landing flyves over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft.

b. Luftfartøjet må ikke være forsynet med understel i form af hjul eller andet.

7.1 Uddannelse af fører af dragefly og glideskærm samt uddannelse af instruktører skal foregå efter uddannelsesprogrammer, der er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen.

7.2 Uddannelse kan påbegyndes efter det fyldte 15. år, men der må ikke udstedes

d. Optræk til højder af 150 m (500 ft) eller mere over terræn må ikke finde sted uden tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen.

e. Flyvning må ikke foregå i højder under 150 m (500 ft) over de følsomme naturområder, der er nævnt i BL 7-16.

f. Start af et dragefly eller en glideskærm ved hjælp af et andet luftfartøj må ikke finde sted uden tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen.

g. Der må kun medtages passagerer, hvis føreren er uddannet tandempilot.

h. Flyvning må ikke finde sted, medmindre der er tegnet ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 130.

8.2 Supplerende bestemmelser for flyvning med dragefly eller glideskærm i højder af 150 m (500 ft) eller mere over jorden eller vandet

8.2.1 Føreren skal have bestået den prøve i love og bestemmelser, der er fastsat af Trafik- og Byggestyrelsen for privatflyvercertifikat (PPL/A), jf. BL 6-09, eller lokalflyvningstilladelse/svævefly, jf. BL 6-101.

8.2.2 Der skal under flyvning medføres en højdemåler, som kan vise drageflyets/glideskærmens højde over jorden eller vandet med en nøjagtighed på +/- 30 m (100 ft). Højdemåleren skal kunne aflæses af føreren under flyvning.

8.2.3 Der må kun udføres VFR-flyvning. Bestemmelserne i BL 7-1, afsnit 5, Visuelflyverreglerne, skal overholdes.

Dog er sikkerhedshjul på bundrammen af dragefly tilladt.

c. Ved spilstart og/eller optræk skal det sikres, at starttovet/wiren ikke kan falde ned til skade, gene eller fare for personer eller ejendom.

8.3 Supplerende bestemmelser for flyvning med motoriseret dragefly eller motoriseret glideskærm

8.3.1 Der må ikke hverken ved start, under flyvning eller i forbindelse med landing flyves over eller nærmere end 150 m (500 ft) i vandret afstand til tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft.

8.3.2 Der må ikke udføres flyvning i mindre afstand end 25 m (75 ft) til mennesker, græssende tamdyr, bygninger, køretøjer eller offentlige veje.

8.3.3 Motoren må maksimalt have en ydelse på 25 hk, og støjniveauet for motor og propel må ikke overstige den grænse, der er fastsat for ultralette flyvemaskiner i BL 9-6.

8.3.4 Motoren skal under flyvning være fastspændt på føreren.

8.3.5 Føreren af et motoriseret dragefly eller en motoriseret glideskærm skal føre logbog, der mindst skal indeholde oplysning om dato for flyvning, tid for hver enkelt flyvning, samlet flyvetid samt start- og landingssted.

8.4 Sikkerhedsudstyr

Under flyvning med dragefly eller glideskærm skal såvel fører som eventuelle passagerer, jf. pkt. 8.1.2 g., være forsynet med en stabil hjelm med hård skal. Ved flyvning over 150 m (500 ft) skal der bæres redningsskærm.

8.5 Flyvning på eller i nærheden af offentlige flyvepladser og militære flyvestationer

8.2.4 Flyvning inden for luftrumsklasserne F og G må kun finde sted, når flyvesigtbarheden er mindst 5 km.

8.2.5 Flyvning i en større højde end 1.050 m (3.500 ft MSL) er ikke tilladt.

fastsat af Flyvertaktisk Kommando.

8.5.1.1 Hvis der foreligger retningslinjer for beflyvning af en offentlig flyveplads, skal der tillige foreligge tilladelse fra flyvepladsledelsen til, at flyvepladsen benyttes til flyvning med dragefly og/eller glideskærme. Alle anvisninger fra flyvepladsledelsen skal efterkommes.

8.5.1.2 Flyvning nærmere end 8 km fra banen/banerne på en militær flyvestation må kun finde sted efter særlig aftale med Flyvertaktisk Kommando.

8.5.2 Flyvning i højder af 100 m (300 ft) eller mere over terræn inden for kontrolzoner og i terminalområder skal foregå i overensstemmelse med indhentet klarering fra den pågældende flyvekontrolenhed. Flyvning over samme højde inden for trafikinformations-zoner, trafikinformationsområder og trafik-zoner må kun finde sted efter forud truffet aftale med den pågældende lufttrafiktjeneste-enhed og i overensstemmelse med de betingelser, som enheden har meddelt.

8.5.2.1 Flyvning i højder af 100 m (300 ft) eller mere over terræn inden for kontrolzoner og i terminalområder omkring en militær flyvestation uden for en afstand af 8 km fra banen/banerne må dog kun finde sted efter særlig aftale med Flyvertaktisk Kommando.

Anm.: Kontrolzoner, terminalområder, trafikinformationszoner, trafikinformationsområder og trafikzoner fremgår af AIP.

9. Dispensation

Trafik- og Byggestyrelsen kan i ganske særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de

8.5.1 Flyvning til og fra eller nærmere end 8 km fra banen/banerne på en offentlig flyveplads eller på en militær flyvestation, jf. AIP, skal foregå efter retningslinier, der er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen, og for en militær flyvestation efter bestemmelser, der er

hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser.

10. Klageadgang

10.1 Afgørelser truffet af en godkendt forening eller virksomhed efter bestemmelserne i denne BL kan påklages til Trafik- og Byggestyrelsen.

Kurt Lykstoft Larsen
/ Per Veingberg

10.2 Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser vedrørende godkendelse af uddannelsesprogrammer, jf. pkt. 7.1, kan påklages til Trafikministeriet.

11. Straf

11.1 Den fører af et dragefly eller en glideskærm, der overtræder bestemmelserne i pkt. 4.1, 4.4.1, 4.5 eller 4.6, straffes med bøde.

11.2 Den forening eller virksomhed, der overtræder bestemmelserne i afsnit 7, straffes med bøde.

11.3 Overtrædelse af pkt. 4.2 straffes med bøde.

11.4 For overtrædelse begået af selskaber mv. (juridiske personer) kan der pålægges strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. luftfartslovens § 149, stk. 14.

11.5 Overtrædelse af bestemmelserne i afsnit 8 straffes i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 8, med bøde eller fængsel indtil 2 år, jf. dog pkt. 11.6

11.6 Overtrædelse af bestemmelserne i pkt. 8.1.3 h. straffes i henhold til luftfartslovens § 149, stk. 3, med bøde eller fængsel indtil 2 år.

12. Ikrafttræden

12. Denne BL træder i kraft den 1. januar 2005.

12.2 Samtidig ophæves BL 9-5, 3. udgave af 14. januar 1992.

Trafik- og Byggestyrelsen, den 8. december 2004

Bilag 3

BL 7-1

Bestemmelser om lufttrafikregler1

Kap. 5

Udgave 15, 3. oktober 2014

5. Visuelflyveregler

5.1 VFR-flyvning på Færøerne og i Grønland, må kun udføres inden for de tidsperioder (morgen- og aftentusmørke), der er angivet i AIP.

5.1.1 Over Færøerne og Grønland

5.1.1.1 Flyvning i området over Færøerne må kun udføres inden for de perioder, som er angivet i AIP Faeroe Islands.

5.1.1.2 Flyvning i området over Grønland må kun udføres inden for de perioder, som er angivet i AIP Greenland.

Anm.: Området over Grønland er opdelt i 23 tabeller (lokationer langs kystlinjen).

5.2 VFR-flyvning skal, medmindre den udføres som Speciel VFR-flyvning i henhold til pkt. 5.2.1, udføres på en sådan måde, at luftfartøjet flyver under sigtbarhedsforhold og i en afstand fra skyer, der ikke er mindre end værdierne som angivet i nedenstående skema 5-1, der angiver grænserne for visuelle vejrforhold (VMC).

5.2.1 Medmindre klarering til Speciel VFR-flyvning er indhentet fra vedkommende flyvekontrolenhed, må VFR-flyvning ikke finde sted inden for en kontrolzone, når

a. skydækkeshøjden er under 450 m (1500 FT), eller

b. sigtbarheden ved jorden er mindre end 5 km.

5.2.2 Vedkommende flyvekontrolenhed kan inden for en kontrolzone give klarering til Speciel VFR-flyvning, hvis skydækkeshøjden ikke er under 180 m (600 FT), og den rapporterede sigtbarhed på flyvepladsen er mindst 1,5 km inden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er anført i den for flyvningen relevante AIP.

5.2.2.1 Speciel VFR-flyvning skal udføres klar af skyer og med jordsigt samt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 km inden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er anført i den for flyvningen relevante AIP.

5.2.2.2 For helikoptere kan sådan flyvning inden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er nævnt i den for flyvningen relevante AIP, dog tillades udført med en rapporteret sigtbarhed på flyve-pladsen og en flyvesigtbarhed på mindst 0,8 km under forudsætning af, at helikopteren opereres med en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller hindringer i tide til at undgå kollision.

5.2.3 VFR-flyvning uden jordsigt må, bortset fra, hvor jordsigt er krævet, jf. skema 5-1, kun udføres i overensstemmelse med de bestemmelser, der er fastsat i BL 5-61.

5.3 Skyflyvning med svævefly er tilladt, når det udføres i overensstemmelse med kravene i BL 7-7.

5.4 VFR-flyvning må ikke uden tilladelse fra Trafikstyrelsen udføres

- a. over flyveniveau 195
- b. uden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er anført i den for flyvningen relevante AIP, , samt
- c. ved transsonisk og supersonisk hastighed.

5.4.1 Tilladelse vil ikke blive givet til VFR-flyvning over flyveniveau 290 i luftrum, hvor der anvendes 1000 FT vertikal adskillelse.

5.5 Medmindre der foreligger tilladelse fra Trafikstyrelsen, må flyvning kun udføres

- a. over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, i en højde af mindst 300 m (1000 FT) over den højeste hindring inden for en radius af 600 m fra luftfartø-jet. Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start fra eller landing på en godkendt flyveplads,
- b. over andre end de områder, der er nævnt i a., i mindst 150 m (500 FT) over jorden eller vandet eller 150 m (500 FT) over den højeste hindring inden for en radius af 150 m (500 FT). Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start eller landing.

Flyvning mellem broers pyloner samt under broer, luftledninger eller lignende er ikke tilladt uden Trafikstyrelsens særlige godkendelse.

5.6 Medmindre andet er angivet i klareringer eller foreskrevet af Trafikstyrelsen i AIP, skal VFR-flyvning i Grønland, som foregår i større højder end 900 m (3000 FT) over jorden eller vandet (GND), udføres i et flyveniveau, der bestemmes ud fra kursen som angivet i tabellerne over marchhøjder i bilag 3. Herfra er dog undtaget flyvning under stigning eller nedgang.

5.7 Luftfartøjschefer, der udfører VFR-flyvning, skal følge bestemmelserne i pkt. 4.6,

- a. når de flyver i luftrumsklasserne B, C og D,
- b. når de indgår i flyvepladstrafikken på kontrollerede flyvepladser, eller
- c. når de udfører Speciel VFR-flyvninger.

5.8 En luftfartøjschef, som udfører VFR-flyvning inden for eller ind i særligt angivne områder eller ad særligt angivne ruter, for hvilke der i AIP er publiceret krav om etablering af tovejs

radiokommunikation, skal opretholde uafbrudt lyttevagt på den foreskrevne kommunikations-kanal og rapportere sin position, hvis det kræves, til den lufttrafiktjenesteenhed, som yder flyveinformationstjeneste.

Anm.: Se anmærkningerne til pkt. 4.6.5.1.

Bilag 4

Definitioner:

Ord og udtryk i disse bestemmelser skal forstås som følger:

Flyvning generelt:

Flyvning: (Udøvelse af flyvning, udøvelse af drageflyvning). Forberedelse til, udøvelse af, og afslutning af flyvning med dragefly.

Dragefly (Paraglider): Dragefly, hvis bæreflade er uden fast grundstruktur (glideskærm).

Motoriseret paraglider: Dragefly med fremdriftsmiddel.

Drageflyvning: Betegnelse for flyvning med fodstartede fly.

Reguleret flyvning: Flyvning hvor klub, organisator, grundejer, Luftfartsvæsen, myndigheder eller andre har givet permanente eller midlertidige regler for flyvning, udover de generelle bestemmelser og regler for al flyvning.

Organiseret flyvning: Flyvning hvor en organisator er til stede og leder denne.

Opvisningsflyvning: Flyvning som er annonceret og/eller udføres i forbindelse med et offentligt arrangement, for et publikum.

Demonstrationsflyvning: Flyvning hvor man demonstrerer flyvning, skærm eller udstyr efter aftale, for kunder, tilskuere, massemedier eller offentlige instanser.

Konkurrenceflyvning: Flyvning udført af deltagere i en konkurrence.

Skoleflyvning: Flyvning i forbindelse med instruktion, kursus osv.

Friflyvning: Flyvning, hvor piloten ikke er pålagt, eller prøver at udføre øvelser eller opgaver givet af andre. Flyvningen kan være reguleret eller ureguleret.

Typer af flyvning:

Glideflyvning: (Nedflyvning), Flyvning hvor man hele tiden har højdetab.

Hang-flyvning: (Skræntflyvning/soaring). Flyvning hvor man udnytter opadgående luftstrømme, en luftmasse som presses op ad et skrånende terræn, til at holde højde eller til at stige.

Termik-flyvning: Flyvning der udnytter termisk aktivitet (termikbobler).

Bølge-flyvning: Flyvning der udnytter bølger skabt af en luftmasse som bevæger sig over bjergkamme som ligger på tværs af vindretningen.

Flyvetrin:

Trin 1: Bakkeglidning; er flyvning over jævnt terræn, i umiddelbar nærhed af jorden. Højden er normalt ikke over 5 meter.

Trin 2: Højdeglidning; er flyvning med nok højde og afstand til terrænet, således at man kan manøvrere relativt frit.

Trin 3: Let svævning; er flyvning i lette hang eller termikforhold, uden stød eller turbulens, med god afstand til terræn, hindringer og anden trafik.

Trin 4: Avanceret flyvning; (advanced soaring) er flyvning i krævende løft, såsom marginale, kraftige og/eller turbulente hang, termik- eller bølgeforhold.

Trin 5: Distance-flyvning; er flyvning som udnytter svævning til at flyve distancer, væk fra, og evt. tilbage til, det lokale flyvested.

Figurflyvning, (Aerobatics)

er enhver kraftig pitch eller roll forandring, enhver kraftig acceleration eller deceleration som ikke er nødvendig for normal flyvning. Herunder kommer alle øvelser med mere end 30 graders pitch eller 60 graders roll.

Tandemflyvning: Flyvning hvor mere end een flyver i samme fly.

Flyvesteder og bakker

Flyvested: Et nærmere angivet geografisk område med tilhørende bakke(r) og luftrum som man normalt vil operere i under flyvning (ikke distanceflyvning).

Reguleret flyvested: Flyvested hvor klub, organisator, grundejer, luftfartsvæsenet, myndigheder eller andre har givet midlertidig eller permanente regler for flyvning på pågældende sted.

Bakke: Den topografiske del mellem og inkluderet et start- og landingssted.

Nybegynderbakke: Bakke som består af jævnt terræn, fortrinsvis græs, jord eller sand, med et profil som muliggør nedflyvninger med en passende type drage. Der må ikke være hindringer i flyvebanen, ellers god margen til hver side af disse. Start, flyvning og landingsforhold skal være lette og kunne foregå i en ret linje.

Mellemstadiebakke/skrænt: Bakke/skrænt hvor start- og landingssted samt flyverute mellem disse må anses for at være lette, og med god margin til eventuelle hindringer i en bred sektor. Landingsstedet skal kunne ses fra startstedet, eller der skal være oprettet to-vejs kommunikation mellem start- og landingssted. Landingsstedet skal være stort og skal kunne nås i god højde med let manøvrering.

Avanceret bakke: Bakke, som på et eller flere punkter, ikke opfylder kravene til en begynder- eller mellemstadiebakke.

Startområde: Det sted forberedelserne og starten foregår.

Landingsområde: Det sted piloten har planlagt at lande.

Landingssted: Det sted hvor flyvningen afsluttes.

Optræksplads: Den plads hvor optrækket finder sted og hvor landingsmuligheder også er til stede.

Forhold.

Bakkevind: Vindstyrke og retning, målt på start- eller landingssted. Styrken måles som stærkeste vindstød indenfor en 10 min. periode.

Højdevind: Vindstyrken over 2000 fods højde. Normalt fastsættes højdevinden på grundlag af rapporter fra meteorologiske stationer eller ved observation under flyvning.

Måleenheder.

Under flyvning anvendes følgende måleenheder:

Ved højdeangivelse: Fod.

Ved eventuelle omregninger sættes 1 fod = 0,3 meter og 1 meter = 3,3 fod.

Ved distanceangivelse: Meter, kilometer.

Ved vindstyrke: M/S, meter pr. sekund.

ved eventuelle omregninger sættes 1 m/s = 2 knob, 1 knob = 0,5 m/s.

Teknisk materiel:

Teknisk materiel: Omfatter hangglider, paraglidere, seletøj, redningsskærme, dele og håndbøger til disse, samt udstyr og tilbehør af betydning for og til brug under flyvning, såsom instrumenter, hjelme osv.

Udøvere:

Pilot: Fører af et dragefly.

Elev: Udøver under uddannelse til at blive pilot i henhold til disse bestemmelser og PARAPRO, paraglider-progressionen.

En elev er under uddannelse til at blive pilot, og har begrænset frihed til selvstændig øvelsesflyvning for at opøve "airmanship". Dette er afhængigt af hvilket flyvebevistrin han/hun er i besiddelse af. En elev skal have ID-kort, udstedt af KNIAK og kan have PARAPRO flyvebevis 2, udstedt af KNIAK.

PARAPRO Instruktør: Pilot som kan undervise i paragliding, i henhold til disse bestemmelser. En instruktør skal være i besiddelse af et gyldigt instruktørbevis, udstedt af KNIAK.

Bilag 5

180. Optræk af paraglidere:

181. Generelt:

1. Ansvar: Piloten er selv ansvarlig for at hjælpepersonale har det nødvendige kendskab til optræk - for den hjælpefunktion som de skal udføre.

2. Begrænsninger: Al aktivitet skal ske i henhold til KNIAKs Håndbog, med de begrænsninger håndbogens pkt. 162 og 163 sætter, samt i henhold til "Regler for optræk" Afsnit 184.

3. Optræk af paraglider er et sæt regler, udarbejdet af KNIAK, og derfor ikke en officiel del af ParaPro. Elever må fortsat opfylde alle krav, som stilles til det aktuelle trin.

5. Elever må ikke foretage optræk på egen hånd. Under oplæring til trin 2, skal føreren af optræksindretningen være instruktør.

182. Krav til materialer:

1. Godkendelsesorgan: KNIAK vil om fornødent nedsætte et teknisk udvalg til vurdering af optrækssystemer introduceret i Danmark. I tilfælde af, at det tekniske udvalg ikke har den fornødne kompetence, bør denne søges i udlandet, for godkendelse af det pågældende optrækssystem. Optrækssystemer og materialer skal godkendes før det må benyttes.

2. Brudstykke: Der skal være et brudstykke tilpasset det enkelte system.

Trækraftmåler (manometer). Der skal anvendes trækraftmåler - med undtagelse af første fase med elever. Måleren skal være kalibreret i bar eller kg. (1 bar = 28 kg)

4. Udløser: Der skal benyttes en effektiv og let betjenelig udløser, som piloten selv kan udløse øjeblikkeligt, i alle faser af optrækket. Undtaget er elever under træning/oplæring til trin 2.

5. Nødudløser: Der skal være monteret en nødudløser mellem trækindretningen og træklinen, som kan udløses af en person på trækindretningen.

183. Krav til instruktører:

1. Instruktør som skal foretage oplæring i optræk - skal være indehaver af instruktørbevis Class 1 eller Class 2.

2. Elever: For at træne elever, må instruktøren selv have gennemført mindst 30 optræk. Derudover skal instruktøren have mindst 10 optræk på det pågældende system, med en pilot (trin 3 4, eller 5) som simulerer elev. Denne erfaring må kunne dokumenteres.

3. Instruktøren forpligter sig til at udføre al oplæring/træning i henhold til "Regler for optræk" udgivet af KNIAK.

4. Attestation: Ved "udcheck" af elever/piloter til optræk, skal instruktøren attestere for dette, under specielle udcheck i logbogen, eller på progressionskortet og ratingkortet.

184. Regler for optræk.

Generelt

Optrækkene foretages på en plads, der er så plan, at der er synskontakt mellem startsted og spil. Pladsen skal være fri for bevoksning eller andre hindringer, der kan fastholde wiren. Pladsen skal endvidere ligge så langt fra el-ledninger, at der ikke er risiko for kollision med disse.

Flyvepladsen skal disponeres således at:

- startområdet og Landingsområdet skal være adskilt.

- Parkering er samlet bag spil eller ved den dårligste del af landingsområdet.
- Parkering af paraglidere samt ophold i øvrigt skal være bag startstedet.,
- Vindposer skal være anbragt synligt for piloten.
- På en af TS godkendt plads må der trækkes op til højder som er beskrevet i AIP Grønland (Danmark ENR 5.5.2), på alle andre pladser kun op til 150 m.

Personel

Flyvepladsleder

Når der foretages optræk, skal pladsen være under ledelse af en flyvepladsleder, som har ansvaret for, at KNIAK's bestemmelser for optræk følges. Kun piloter med optræksgodkendelse (OT- godkendelse) samt PARAPRO Trin 5 kan virke som flyvepladsledere.

Bil/Spil-fører

Bil/Spil-føreren har ansvaret for, at bilen/spillet anvendes korrekt efter brugsanvisningen og efter fastlagt procedure.

Dagens første spilfører har tillige ansvar for at foretage dagligt eftersyn.

Spilføreren fører spillets logbog.

En bil/spil-fører skal have OT-godkendelse. Elever kan virke som bil/spil-førere, når de er under opsyn af OT-godkendt bil/spil-fører.

Wirehenter ved spilloptræk

Wirehenteren bringer wiren frem til startstedet. Han har ansvar for, at wiren er lagt i en lige linje mellem spil og startsted, og at den ikke kan fastholdes af eventuelle forhindringer.

Starthjælper

Starthjælperens job (ikke ansvar) er at hjælpe den startende pilot med startproceduren og sikkerhedscheck.

Starthjælperen er tillige pilotens radio-link til spillet.

Pilot

Piloten bærer selv det fulde ansvar for, at start- og optræks-procedure afvikles korrekt.

Materiel

Bil

Bilen skal være forsynet med en trækstyrkemåler, kalibreret i bar eller kg., samt en udløser af tovet.

Af signalgivning benyttes bilens eget lys. Desuden skal der forefindes en førstehjælpskasse i bilen.

Spil

Spillet skal være stationært og kunne reguleres til trækstyrker på kontante værdier. Desuden skal det have en skala kalibreret i bar eller kg.

Hvis spillet anvendes i forbindelse med trin-optræk, skal en tydelig signalgiver (f.eks. blinklys) markere, når motoren er koblet til.

Spillet skal være forsynet med en wiresaks.

Spillet skal være forsynet med et jordspyd og beskyttelsesskjold.

Desuden skal der forefindes en førstehjælpskasse ved spillet.

Wire/Tovet

Wiren skal være forsynet med sprængstykke på 200 kg og faldskærm. Ved spil skal wiren skal være markeret med farve de sidste 250 meter og må ikke være fastgjort til tromlen.

Pilotudløser

Pilotudløseren skal kunne fungere fejlfrit og kunne udløse, selv om trækket er bagud eller til siden. Udløseren skal anbringes, så trækket sker via pilotens seletøj til pilotens ophæng i paraglideren.

Radioer til brug for optræk (ikke licenskrævende, og ikke fly radio kommunikation)

Der skal altid anvendes pålidelige radioer til kommunikation mellem startsted og spil, og der skal vælges en kanal, hvor der er mindst mulighed for afbrydelse.

185. KNIAK's procedure ved optræk af paraglider.

Idet følgende beskrives fremgangsmåden ved afvikling af optræk punkt for punkt. Der vil blive skiftet mellem pilotens procedure og bil/spilførerens procedure således:

Pilotens procedure skrives i almindelige bogstaver, mens bil/spilførerens skrives med skrå bogstaver.

Klargøring

Pilot: Check af udløsesystem og dets fastgørelse på seletøj. Check af paraglider, udstyr og faldskærm. Gennemtænk optræksprocedure, samt især nødprocedure for bl.a. wirebrud, nødudløsning, afbrudt start, faldskærmsudløsning osv.

Bil/Spilfører: Bilen/Spillet efterses ifølge checkliste. Motor startes og varmes op. Tovet/Wire rulles ud til startsted.

Forberedelse

Bil/Spilfører svarer: BIL/SPIL KLAR.

Starthjælper svarer: BIL/SPIL KLAR.

Medmindre dette er afklaret tidligere, aftales der trækstyrke i optrækket. Hvis intet er aftalt trækkes med standard 3 bar (84 kg) på første snor, og 4,5 bar (125 kg) på anden snor. Hvis piloten starter på vogn med en snor, trækkes med 4 bar (110 kg) indtil piloten er i luften, derefter trækkes med 4,5 bar (125 kg).

Pilot/starthjælper foretager hangcheck.

Træklinen fastgøres til udløser, testes, fastgøres igen.

Pilot melder: DRAGEPILOT OPHÆNGT OG KLAR TIL START.
Starthjælper: DRAGEPILOT OPHÆNGT OG KLAR TIL START.

(I VOGN / STÅENDE, 1 -2 SNORE)

Bil/Spilfører svarer: DRAGEPILOT OPHÆNGT, BIL KLAR.

Starthjælper: BIL KLAR.

Start

Ved Spiloptræk :

Piloten/Starthjælperen checker udsyn, for anden lufttrafik, vindretning og vindstyrke, hvorefter han giver kommandoen: HAL TOT.

Spilføreren checker for anden lufttrafik, inden han svarer: HAL TOT - Han tænder blinklyset og haler tot.

Når piloten mærker, at wiren er halet tot, giver han kommandoen: KØR IND - KØR IND - KØR IND.

Spilføreren har fremover kun lyttepligt, hvorfor han ikke svarer, men kører wiren ind, accelererende til den aftalte trækstyrke.

Ved Biloptræk :

Piloten/Starthjælperen checker udsyn, for anden lufttrafik, vindretning og vindstyrke, hvorefter han giver kommandoen:

KØR IND - KØR IND - KØR IND

Bilføreren checker for anden lufttrafik, og tænder bilens forlygter og kører ind.

Bilføreren har fremover kun lyttepligt, hvorfor han ikke svarer, men kører tovet ind, accelererende til den aftalte trækstyrke.

Nødafbrydelse

Hvis piloten/starthjælperen ønsker starten afbrudt, giver han kommandoen: STOP - STOP - STOP.

På kommandoen STOP - STOP - STOP, eller hvis bil/spilføreren skønner det nødvendigt, afbryder han trækket, eller i yderste fald udløser/klipper han wiren.

Hvis piloten/starthjælperen ønsker wiren klippet, giver han kommandoen: KLIP - KLIP - KLIP.

På kommandoen KLIP - KLIP - KLIP aktiverer bil/spilføreren omgående udløseren/wiresaksen.

Ved ny start efter nødafbrydelse skal hele startproceduren gentages.

Fortsat optræk

Når piloten har nået en højde, hvor øverste trækline rører speedbaren (50 m højde), udløses øverste line og optrækket fortsættes med underste trækline.

Bil/Spilføreren kører fortsat ind med den aftalte trækstyrke. Bil/Spilføreren skal under hele optrækket følge piloten med øjnene og være klar til nødafbrydelse.

Under optrækket skal piloten hele tiden holde udvig efter anden flytrafik og udløse ved det første tegn på fare.

Ved Spil optræk :

Når piloten har nået en position, hvor wiren danner en vinkel på 60-70° i forhold til jorden, reduceres trækstyrken langsomt, hvorefter der kobles ud.

Når piloten har nået en position, der danner en vinkel på 60-70° til spillet, vil han mærke, at spilføreren reducerer trækstyrken for til sidst at koble ud (blinklampen på spillet slukkes).

Når træklinen er udløst ved piloten, og forfangets faldskærm har åbnet sig, trækkes wiren hjem. Der bør trækkes med god hastighed for at få så meget line som muligt spolet op, inden den lægger sig på jorden. Linen trækkes helt hjem til spillet, for at den kan lægges ud til startstedet i en lige linje til næste optræk.

Ved biloptræk :

Bil holder aftalte træk til piloten selv udløser snoren. Bil føreren kører da hurtig til startstedet med tovet. Skulle optrækket nå længere end normalt, standser bilføreren og evt. udløser snoren.

186. KNIAK's procedure ved optræk af paraglider.

Idet følgende beskrives fremgangsmåden ved afvikling af optræk punkt for punkt. Der vil blive skiftet mellem pilotens procedure og bil/spilførerens procedure således:

Pilotens procedure skrives i almindelige bogstaver, mens bil/spilførerens skrives med skrå bogstaver.

Klargøring

Pilot: Check af udløsesystem og dets fastgørelse på seletøj. Check af paraglider, udstyr og faldskærm. Gennemtænk optræksprocedure, samt især nødprocedure for bl.a. wirebrud, nødudløsning, afbrudt start, faldskærmsudløsning osv.

Bil/Spilfører: Bilen/Spillet efterses ifølge checkliste. Motor startes og varmes op. Tovet/Wire rulles ud til startsted.

Forberedelse

Bil/Spilfører svarer: BIL/SPIL KLAR.

Starthjælper svarer: BIL/SPIL KLAR.

Medmindre dette er afklaret tidligere, aftales der trækstyrke i optrækket. Hvis intet er aftalt trækkes med standard 3 bar (84 kg) indtil piloten er i sikker højde, og 4 bar (110 kg) resten af optrækket.

Pilot/starthjælper foretager hangcheck.

Træklinen fastgøres til udløser, testes, fastgøres igen.

Pilot melder: SKÆRMPILOT IHÆGTET OG KLAR TIL START.

Starthjælper: SKÆRMPILOT IHÆGTET OG KLAR TIL START.

Bil/Spilfører svarer: SKÆRMPILOT IHÆGTET, BIL/SPIL KLAR.

Starthjælper: BIL /SPIL KLAR.

Start

Ved Spiloptræk :

Piloten/Starthjælperen checker udsyn, for anden lufttrafik, vindretning og vindstyrke, hvorefter han giver kommandoen: HAL TOT.

Spilføreren checker for anden lufttrafik, inden han svarer: HAL TOT - Han tænder blinklyset og haler tot.

Når piloten mærker, at wiren er halet tot, giver han kommandoen: KØR IND - KØR IND - KØR IND.

Starthjælper: KØR IND – KØR IND – KØR IND.

Spilføreren har fremover kun lyttepligt, hvorfor han ikke svarer, men kører wiren ind, accelererende til den aftalte trækstyrke.

Ved Biloptræk :

Piloten/Starthjælperen checker udsyn, for anden lufttrafik, vindretning og vindstyrke, hvorefter han giver kommandoen: HAL TOT.

Spilføreren checker for anden lufttrafik, inden han svarer: HAL TOT - Han tænder blinklyset og haler tot.

Når piloten mærker, at wiren er halet tot, giver han kommandoen:
KØR IND - KØR IND - KØR IND

Bilføreren checker for anden lufttrafik, og tænder bilens forlygter og kører ind.

Bilføreren har fremover kun lyttepligt, hvorfor han ikke svarer, men kører tovet ind, accelererende til den aftalte trækstyrke.

Nødafbrydelse

Hvis piloten/starthjælperen ønsker starten afbrudt, giver han kommandoen: STOP - STOP - STOP.

På kommandoen STOP - STOP - STOP, eller hvis bil/spilføreren skønner det nødvendigt, afbryder han trækket.

Ved paraglideroptræk må der ikke klippes så længe der er træk i wiren, med mindre paraglideren er drejet rundt 180 og flyver bort fra spillet eller bilen.

Hvis piloten/starthjælperen ønsker wiren klippet, giver han kommandoen: KLIP - KLIP - KLIP.

På kommandoen KLIP - KLIP - KLIP aktiverer bil/spilføreren udløseren/wiresaksen.

Ved ny start efter nødafbrydelse skal hele startproceduren gentages.

Ved Spiloptræk :

Når piloten har nået en position, hvor wiren danner en vinkel på 60-70° i forhold til jorden, reduceres trækstyrken langsomt, hvorefter der kobles ud.

Når piloten har nået en position, der danner en vinkel på 60-70° til spillet, vil han mærke, at spilføreren reducerer trækstyrken for til sidst at koble ud (blinklampen på spillet slukkes).

Når træklinen er udløst ved piloten, og forfangets faldskærm har åbnet sig, trækkes wiren hjem. Der bør trækkes med god hastighed for at få så meget line som muligt spolet op, inden den lægger sig på jorden. Linen trækkes helt hjem til spillet, for at den kan lægges ud til startstedet i en lige linje til næste optræk.

Ved biloptræk :

Bilføreren holder aftalte træk til piloten selv udløser snoren. Bilføreren kører da hurtig til startstedet med tovet. Skulle optrækket nå længere end normalt, standser bilføreren og evt. udløser snoren.

Spiloptræk med trin

(bør være aftalt mellem pilot og spilfører før start, vær opmærksom på, at det kun er tilladt at trække op til højderne beskrevet i AIP Danmark ENR 5.5.2 på SLV godkendte pladser, og kun 150 m på alle andre pladser.)
Når piloten har nået en position, der danner en vinkel på 60-70° til jorden, vil trækstyrken blive reduceret og dernæst udkoblet. Lysmarkeringen på spillet slukkes.

Piloten foretager et skarpt 180° drej og flyver tilbage mod startstedet. Under tilbageflyvningen må piloten være klar til at aktivere udløseren øjeblikkeligt.

*Når piloten har nået en position, der danner en vinkel på 60-70° til jorden, skal trækstyrken reduceres, og derefter skal spilmotoren kobles fra (lysmarkering slukkes).
Under pilotens tilbageflyvning må spilføreren være klar til at aktivere wiresaksen øjeblikkeligt.*

I stærk sidevind skal kompenseres for wirens sidevindsafdrift, bl.a. for at forhindre, at forhindringer på jorden griber wiren.

Når piloten skønner det rigtigt efter flyveforholdene (minimum flyvehøjde 150m), foretager han et fladt 180° drej og flyver frem mod spillet igen.

Når spilføreren ser, at piloten er drejet næsten helt rundt tilbage mod spillet, kobles spilmotoren til, og trækstyrken accelereres til den aftalte trækstyrke.

NB! ved trinoptræk eller høje optræk (kun med speciel tilladelse) i almindelighed bør der være en mand med kikkert ved spillet.

187. Nødprocedurer

Piloten kan ikke udløse

Piloten flyver hen over spillet/trissen.

Hvis piloten flyver hen over spillet/trissen, skal wiren øjeblikkeligt klippes. I alle øvrige situationer, hvor bil/spilføreren fatter mistanke til, at piloten ikke kan udløse, skal wiren klippes.

Wirebrud

Ved wirebrud skal piloten omgående bringe hangglideren til fuld flyvefart ved at trække styrebøjlen tilbage. Piloten kan forsøge at udløse wire-stumpen over startbanen, men bør i tvivlstilfælde udløse øjeblikkeligt og dreje til siden.

Ved wirebrud bremses bilen/spillet omgående og der kobles ud.

Redningsskærm udløses under optræk

Hvis pilotens redningsskærm har udfoldet sig, udløs træklinen.

Når piloten har udløst træklinen, spoles wiren ind.

(Udløses pilotens redningsskærm umiddelbart efter starten, kan bil/spilføreren hjælpe piloten til en rimelig landing ved at trække forsigtigt).

Tuck eller tab af vinge

Hvis hangglideren faretruende voldsomt taber næsen eller en vinge i optrækket, udløses træklinen øjeblikkeligt.

Når piloten har udløst træklinen, spoles wiren ind.

Lock-out

Hangglideren trækker kraftigt ud til siden og væk fra spillet/trissen. Bil/Spilførereren skal i en blød bevægelse lette trækstyrken. Hvis piloten ikke får hangglideren rettet op, skal wiren klippes.

Piloten kan, indtil situationen virker faretruende, forsøge at rette op. Så snart der er nogen mistanke om, at man er ved at miste kontrollen over hangglideren, bør der udløses.

Wire på elledninger

Bil/Spilførereren skal trække arme og ben ind til kroppen og blive siddende, indtil strømmen er slået fra. Tilskuere bør forlade området i små hop med samlede ben. Spændingsfaldet i jorden kan i tilfælde af højspænding være dødbringende! Hjælp tilkaldes.

Optiske signaler

Piloten har under optrækket følgende signalmuligheder:

Mere fart :Piloten cykler med benene

Mindre fart : Piloten spreder benene

Klip wiren : Piloten sakser benene

Spilførereren har under optrækket følgende signalmuligheder:

Spil koblet TIL: Lysmarkering tændt

Spil koblet FRA: Lysmarkering slukket

Bilag 6

Safety Matters

Advice to pilots about choosing wings within the EN classes

The EN 966 paraglider standards were formulated by a small working group of experts from several European countries - Working Group 6. This Working Group included Angus Pinkerton and Mark Dale from the BHPA. The WG6 goal was to create a four-level glider certification standard, with the least stable level (D) being 'safer' than the previous certification schemes' top levels, and with the most stable level (A) being 'safer' than any gliders then in production. To ensure that the WG kept on track (writing, testing and validating EN966 took the best part of ten years!) a simple description of these four classes was set down early on. These descriptions were purposely kept simple for the benefit of WG6 members whose first language was not English. (WG6 was French sponsored, but as a Working Group of the German-sponsored TC135 Technical Committee. And conducted its business in English.) The BHPA FSC has recently recognised that the EN descriptors in the final standard, whilst fine for their original purpose as an aide-memoire to the working group, would benefit from further explanation.

The EN paraglider certification classifies gliders as 'A', 'B', 'C' or 'D'. These classes are further explained in terms of the glider's 'flight characteristics' and the 'pilot skills' required to fly the machine safely. The idea is that pilots can read the 'flight characteristics' and 'pilot skills required' descriptors, decide which of those four categories most closely matches their flying situation and needs, and then chose a glider that has been certified at that level. That way there is a perfect match.

So step one is deciding whether you are an 'A', 'B', 'C' or 'D' pilot. Step two is buying a wing in that class. But have you really understood the descriptors when working out whether you are an 'A', 'B', 'C' or 'D' pilot? Let's take a look at them.

Flight characteristics. This innocent-sounding heading is used to describe the glider's tendency to get out of control and fall out of the sky – and the likelihood of you ever getting it flying again. So if you read the descriptor for 'C' class gliders, what this is telling you is that with one of these gliders you could reasonably expect 'dynamic reactions to turbulence'. A dynamic reaction to turbulence would be, say, getting some choppy air on the edge of a thermal and suddenly finding you have an 80% collapse and the canopy trailing edge is below the horizon in front of you. If you are low on a windy UK hillside you may already be in a situation that cannot be recovered in the time and height available. The descriptor goes on to say 'Recovery to normal flight may require precise pilot input'. What this means is that the strong likelihood is that anything other than exactly the correct actions at precisely the right time will almost certainly make the situation worse and result in a cascade of other problems.

Pilot skills required. So what sort of pilot is the glider described above for? 'Designed for pilots familiar with recovery techniques, who fly "actively" and regularly, and understand the implications of flying a glider with reduced passive safety.' What does any of this mean? 'Familiar with recovery techniques' certainly does not mean the pilot has read about them in a book. It means he or she has done them before, and gets them right. Flies 'actively' means the pilot is a skilled proponent of 'active flying' whowith constant accurate and precise control movements maintains the canopy pressurized and in position overhead. Flies 'regularly' does not mean the pilot flies once a month, nor does it mean boating along some coastal site in smooth air every Sunday. It means flies the best part of 100 hours a year in 'normal' thermic conditions and deals with it without drama. And 'understands the implications of flying a glider with reduced passive safety' means that you are entirely comfortable with the fact that you are going to experience major collapses and similar events on this wing - especially if you take any liberties with it or don't pay attention - and that recovery (if possible at all) will depend upon you keeping a cool head and making precisely the right moves at the right time.

To clarify and amplify all the EN classification descriptors we have prepared the following table:

Class	Description of flight characteristics	Description of pilot skills required
A	Paragliders with maximum passive safety and extremely forgiving flying characteristics. Gliders with good resistance to departures from normal flight.	Designed for all pilots including pilots under all levels of training. (For all pilots especially those in their first year of flying and for experienced pilots with limited currency, for example those who fly less than twenty five hours a year.)
B	Paragliders with good passive safety and forgiving flying characteristics. Gliders	Designed for all pilots including pilots under all levels of training.

	with some resistance to departures from normal flight.	(There are a wide range of gliders produced in this category. Some are closer to 'A' class gliders. Others are for pilots who have gained more than thirty hours mixed flying (at least ten in thermic conditions) and hold a 'Pilot' rating. B class gliders are also suitable for experienced pilots who fly less than fifty hours a year.)
C	Paragliders with moderate passive safety and with potentially dynamic reactions to turbulence and pilot errors. Recovery to normal flight may require precise pilot input.	Designed for pilots familiar with recovery techniques, who fly "actively" and regularly, and understand the implications of flying a glider with reduced passive safety. (For pilots who are Advanced Pilot rated, have several hundred hours logged (many of these in thermic conditions), have completed SIV courses, are flying ten or more hours a month, and enjoy dealing with large asymmetric collapses etc.)
D	Paragliders with demanding flying characteristics and potentially violent reactions to turbulence and pilot errors. Recovery to normal flight requires precise pilot input.	Designed for pilots well practised in recovery techniques, who fly very actively, have significant experience of flying in turbulent conditions, and who accept the implications of flying such a wing. (For pilots who have been flying for many years, fly more than two hundred hours a year often in strong thermic conditions and are masters of the various SIV skills.)

Bilag 7

”Træneradfærd og inddragelse af udøver” af Anders Wendel-Hansen

1.1.1 TRÆNERADFÆRD OG INDDRAGELSE AF UDØVERE

I forsøget på at fremme unges vedvarende idrætsdeltagelse har forskningen fokuseret på træneres adfærdsmæssige indflydelse, samt dennes evne til at skabe et motiverende træningsmiljø. Unges manglende lyst og interesse kan således ofte tilskrives træneres adfærds- og ledelsesmæssige tilgang, der enten giver sig til udtryk i en autokratisk eller demokratisk ledelsesstil (Amorose, 2007). Ifølge Amorose (2007) indtager trænere typisk en autokratisk stil, hvilket sammenlignet med en mere demokratisk tilgang, har vist at have en hæmmende virkning på udøveres idrætsdeltagelse. Dette hænger sammen med at udøvere typisk begrænses i at handle frit og kreativt samt realisere eget potentiale, hvilket opfattes demotiverende i forhold til den videre deltagelse (Amorose, 2007; Hansen & Henriksen, 2012). Tilgangen har dog i ifølge Hansen & Henriksen (2012) visse fordele i træningen, hvilket særligt gælder, når der findes én konkret og indlysende løsning i træningen, ligesom tilgangen er velegnet til træning af novicer. Hansen & Henriksen (2012) pointerer dog i den forbindelse, at spillernes perspektiver og oplevelser fortsat er relevante at få frem, for at sikre, at instruktionerne omsættes til handling.

At træneres væremåde som oftest er medvirkende til, at unge mister motivationen for at være fysisk aktiv, underbygges ligeledes af unges typiske bevæggrunde for at stoppe med idrætsaktiviteten (Laub, 2013; Weinberg & Gould, 2011). Ifølge Amorose (2007) bør trænere tilgå træningen langt mere demokratisk og med inddragelse af udøvere i træningen, da det giver et mere motiverende træningsmiljø og kan være medvirkende til at fastholde udøveres interesse i at dyrke idræt. Etablering af sådanne træningsmiljøer kan fremmes gennem en række dimensioner, fremsat af Epstein (1989), som trænere er i stand til opfylde i træningen, og som eksempelvis opnås ved at inkludere varierende og udfordrende øvelser, anerkende og belønne spilleres indsats i træningen og fremme samarbejdsøvelser. Hertil viste Theeboom, De Knop & Weiss (1995), at et opgave-orienterede miljø havde en positive indflydelse på børns indlæring af færdigheder og glæde, sammenlignet med børn, der gennemgik et forløb med fokus på præstation og konkurrence (præstationsorienteret miljø). Hermed bidrog inddragelsen af børn i undervisningen til en positiv oplevelse af at være fysisk aktiv, hvilket endvidere har vist sig at være tilsvarende i andre studier (Sarrazin, Vallerand, Guillet, Pelletier & Cury, 2002; Murcia, San Román, Galindo, Alonso & González-Cutre, 2008). Ifølge Lindquist, Nielsen & Østergaard (2012) kan et motiverende miljø ligeledes fremmes gennem træneres evne til at planlægge og strukturere en træning, hvor alle uanset niveau og færdighedsforudsætninger tilgodeses, og hvor fællesskabet samtidig styrkes.

1.1.2 OPGAVER- OG FÆLLESKABSORIENTEREDE TRÆNINGSMILJØER

Udover træneres indflydelsesrige og betydningsfulde rolle, optræder fællesskabet ligeledes som en væsentlig bidragsyder i forhold til at skabe et motiverende miljø, hvormed tilhørsforholdet til andre synes at have afgørende betydning for unges videre idrætsdeltagelse (Vazou, Ntoumanis & Duda, 2005; Jöessar, Hein & Hagger, 2011). I studiet af Vazou, Ntoumanis & Duda (2005) identificerede forfatterne 11 dimensioner som har indflydelse på oplevelsen af fællesskabet med andre og som samtidig udgør essentielle dimensioner med betydning for at fremme et fællesskabsorienteret træningsmiljø.

Heriblandt nævnes *udvikling* (opmuntre og give feedback til holdkammerater), *ligebehandling* (alle på holdet har en vigtig rolle og ingen favoriseres), *tilhørsforhold* (følelsen af at være en del af gruppen, samt skabe en venskabelig atmosfære på holdet), *samarbejde* (hjælpe hinanden og arbejde sammen med henblik på at lære nye færdigheder), *autonomistøttende* (oplevelse af, at kammeraterne tillader at give plads til input fra hinanden) og *misforståelse* (medspilleres reaktion på fejl, der enten afleder positive eller negative reaktioner). Dimensionerne repræsenterer både opgave- og præstationsorienterede elementer, som studier efterfølgende har undersøgt betydningen af (Vazou, Ntoumanis & Duda, 2006; Jöesaar et al., 2011).

Ifølge Jöesaar, Hein & Hagger (2011) fremmer et opgave- og fællesskabsorienteret miljø unges vedholdenhed til at være fysisk aktiv, idet tilhørsforholdet til andre øger den indre motivation.

Dette fik endvidere forfatterne til at anbefale, at trænere bør skabe opgave- og fællesskabsorienterede miljøer, idet sådanne miljøer kan være med til at forudsige unges vedholdenhed i idrætten. Dette understøttes ligeledes af Weinberg & Gould (2011), der foreslår, at trænere og ledere i bestræbelserne på at opnå et positivt socialt fællesskab sørger for at skabe et træningsmiljø, der både inddrager udøvere og involverer samarbejdsøvelser, som kan være med til at skærpe og udvikle de relationelle bånd mellem udøverne. Til trods for at fællesskabet med andre jævnaldrende med al tydelighed fremstår som en essentiel aktør i forhold til at skabe motiverende miljøer, pointerer litteraturen, at området fortsat bør undersøges nærmere for at forstå processen i forhold til unges vedholdenhed i idrætten (Ntoumanis, Vazou & Duda, 2007; Jöesaar et al., 2011; Weinberg & Gould, 2011).

1.1.3 UNGES MOTIVER FOR AT VÆRE FYSISK AKTIVE

For at imødekomme problematikken med unges frafald har forskning særligt koncentreret sig om unges motiver for at være fysisk aktiv, idet disse udgør en essentiel forståelse af, hvorfor unge vælger idrætten fra (Sarrazin, Boiché & Pelletier, 2007). Motiverne kan være med til at afdække unges orienteringssyn og dermed hvilke mål og forventninger unge tilgår træningen med, hvilket endvidere har afgørende betydning for, hvorledes trænere og ledere bør planlægge og strukturere træningen. Udgangspunktet for trænere og ledere bliver derfor at imødekomme disse behov for på bedste vis at engagere og igangsætte målrettede handlinger hos det enkelte individ, således lysten og interessen for at vedblive med at være idrætsaktive styrkes (Markland & Ingledew, 2007). Weinberg & Gould (2011) fremhæver i den forbindelse en række motiver som unge vægter højt i forhold til idrætsdeltagelsen, hvilket blandt andet indbefatter, at have det sjovt, forbedre egne færdigheder, holde sig i form og lave noget man er god til. Motiverne kan betragtes som indre bevæggrunde og refererer således til, at idrætsdeltagelsen er ledsaget af en fri vilje som bevirker, at den fysiske aktivitet særligt tilfredsstillende behov med en række positive psykologiske udfald til følge (Markland & Ingledew, 2007). Unges vedholdenhed i idrætten kan derfor anses som værende afhængig af, at trænere og ledere er i stand til på bedste vis at imødekomme og stimulere disse behov gennem det motiverende miljø.

1.2 BAGGRUNDSMÆSSIGE OVERVEJELSER

Baggrunden for udarbejdelsen af dette kandidatspeciale udspringer af en oprigtig interesse i fodbold og foreningslivet, som har været en stor del af mit liv og som fortsat udgør en betydningsfuld rolle i min hverdag. Således har fodbold, siden jeg var 5-6 år, altid været en fast del af mit fritidsliv, hvor jeg ud over en årrække som aktiv spiller også har fungeret, og fortsat gør, som ungdomstræner for forskellige drenge og pighold. Ud over at have tilegnet mig sociale og læringsmæssige relevante erfaringer ved hvervet som frivillig træner, har jeg desuden haft mulighed for at få et dybdegående indblik i trænerrollen og dennes kompleksitet. En rolle som jeg, i min tid som ungdomstræner, har måtte sande ikke blot indeholder gennemførelse af konkrete øvelser, men også indeholder en masse andre facetter og ansvarsområder som til tider kan forekomme besværlige at bestride fuldt ud. Således erfarede jeg hurtigt at omstillingsparathed og varetagelse af forskellige roller og funktioner, der f.eks. indebærer diverse administrative og kommunikative opgaver, var en nødvendighed for at skabe de bedst mulige omstændigheder for spillere, forældre og ikke mindst for mig selv. Hertil beskriver Bloom, Loughhead & Newin (2008), at trænere blandt andet bør bestride roller som instruktør, underviser, motivator, ven, administrator, opdrager, træner mv., hvormed trænerens arbejde ikke blot begrænses til selve træningssessionen, men også indebærer opgaver før og efter træningen. Dette gælder ikke blot i forhold til planlægning og evaluering af træningen, men f.eks. også med henblik på mandskabspleje og konfliktløsning, hvilket hermed giver en forståelse af de forskelligartede og komplekse opgaver en træner løbende står over for. Min interesse i trænergerningen er de senere år ikke blevet mindre af, at jeg har gennem samtaler med trænere og spillere, deltagelse i diverse trænerkurser samt observationer af trænere har erfaret, at der er behov for en generel fornyelse af træningen i ungdomsfodbold, hvor særligt principper som instruktion og mesterlærer udgør faste repertoire i trænerens praksis (Hansen & Henriksen, 2012). Eksempelvis har jeg af flere omgange oplevet trænere nærmest råbe og skrig af deres ungdomsspillere i træning og kamp, for at sikre, at spillerne efterfulgte trænerens hensigter med en given øvelse eller spilsituation – altså situationer der på forhånd blot kunne løses med råd fra træneren. En situation, jeg ofte selv har stået i og som jeg endvidere er blevet klar over gennem de seneste semesterprojekter er en generel udfordring for mange ungdomstrænere. Eksempelvis viste en række observationer foretaget i forbindelse med mit projekt på 8. semester, at en træneres dikterende adfærd havde afgørende betydning for spilleres engagement i træningen. Dette kom tydeligt frem under praktiseringen af team-øvelserne, hvor hensigten var, at pålægge træneren en anderledes tilgang i øvelsespraktiseringen, og hvor spillere eksempelvis havde mulighed for at blive inddraget i træningen ved at komme med egne løsninger på de opstillede øvelser. Resultatet af spillerinvolveringen påvirkede både trænere og spillere til at indtage en ny position i træningen, hvilket for begge parter virkede meget udfordringsfyldt og anderledes end hvad de normalt var vant til. Mest fordi tilgangen syntes at bryde med de traditionelle principper i træningen, hvor træneren typisk fremstod som den altoverskyggende ekspert, der kontrollerede indholdet af træningen og hvor spillerne efter bedste evne forsøgte at efterfølge dette. Lignende tendenser fandt jeg ydermere i forbindelse med mit projekt på 9. semester, hvor et gruppeinterview med en flok U19 spillere indikerede, at træneres pædagogiske redskaber udgjorde en essentiel faktor i forhold til deres deltagelse i træningen. Såfremt trænere evnede at behandle spillere med respekt ved eksempelvis at involvere sig i deres dagligdag, ville det fremme spilleres lyst og engagement i træningen. Spillerne havde således en klar holdning til, at ungdomstrænere, der var meget kontrollerende, ofte havde en demotiverende virkning på dem i forhold til at komme til træning og tilmed forværrede deres oplevelse heraf. Ovenstående erfaringer skitserer en række erfaringer og overvejelser, jeg i løbet af de seneste år har gjort mig og som udgør en væsentlig motivationen for udarbejdelse af dette kandidat speciale.

1.3 OPSAMLING

Jeg har i dette kapitel redegjort for nærværende speciales tema og i den forbindelse afdækket den seneste forskning vedrørende unges idræts- og motionsvaner, ligesom jeg har redegjort for betydningen af det motiverende miljø i forhold til unges vedvarende idrætsdeltagelse. I forhold til sidstnævnte beskriver forskningen, at træneres evne til at fremme lærings- og fællesskabsorienterede miljøer udgør en væsentlig rolle i forhold til at fremme unges intentioner om at forblive fysisk aktive. Slutteligt har jeg præsenteret baggrunden for specialet og redegjort for min interesse i at nytænke det traditionelle træningsmiljø, der gør sig gældende i fodbold. En opfattelse, som særligt er foranlediget af mit erfaringsgrundlag med trænerfaget og tidlige semesterprojekter. Herigennem har jeg tilegnet mig et indgående kendskab til problematikken, som jeg vil præcisere yderligere i næstkommende kapitel. Indholdet af dette kapitel beskriver således måden, hvorpå jeg foregriber forståelsen for specialets undersøgelsesfelt.

Bilag 8 - Progressionskorte trin 1-2 til trin 5

PARAPRO Trin 1-2, progressionskort	Dato								
Navn:	Antal ture / Total flyvetid								
Adresse: Postnr:	Meteorologisk forhold								
Klub: Medlemsnr:	Flyvested								
Instruktørens signatur – Trin 5 pilot	Højdeforsk. Dato / sign								
1.0 Behandling – Transport - Vedligeholdelse									
1.1 Klargøring – Justering – Førflyvningstjek - Pakning									
1.2 Startøvelser med løbestart og krydsstart									
1.3 Manøvrering og kontrol på flad mark									
1.4 Løb med paraglider i flyvestilling									
1.5 Udbremsning ved sammenklapning af skærm i vind og landing									
1.6 Planlægning af flyvning – Start og landing									
1.7 Korrekt start og afgang i angivet retning ved begynderbakke									
1.8 Højre og venstre sving – 90 til 180 grader									
1.9 Korrekte og stående landinger på angivet område									
2.0 FartkontROLSøvelser fra 0 - 50%									
2.1 FartkontROLSøvelser – Bedste glid – minimumssynk (teori)									
2.2 Sving 90 – 180 grader ved varieret hastighed og krængning									
2.3 Korrekt landingsindflyvning – S – sving									
2.4 Kontrol på finale – Vindgradient – Hastighed – Glidevinkel									
2.5 Min. 3 sikre områdelandinger									
2.6 Vigepligtsregler									
Hangflyvning									
3.0 Topstart – svag og stærkere vind (højest 7 ms)									
3.1 Mark start ved bunden af skrænt/fjeld i stærkere vind (hjælper)									
3.2 Vigepligtsflyvning									
3.3 Start og landing i sidevind – højest ved 20 grader									
3.4 Hangflyvning med optimeret sving – max. højde									
Krav									
40 vellykkede flyvninger på i alt 6 dage inden for 6 måneder									
5 spotlandinger									
3 forskellige flyvesteder									

PARAPRO Trin 3, progressionskort	Dato								
Navn:	Antal ture / Total flyve- tid								
Adresse: Postnr:	Meteoro- logisk forhold								
Klub: Medlemsnr:	Flyvested								
Instruktørens signatur – Trin 5 pilot	Højdeforsk. Dato / sign								
4.0 Øvelserne fra foregående trin mestres									
4.1 S-teori – Love og regler									
4.2 Planlægning af flyvning									
4.3 Start i stærk vind og start i nulvind									
4.4 Kontrol af skærm tæt på terræn i svag vind – kiting op ad skrænt									
4.5 360 grader sving									
4.6 2-3 cellers indklap i den ene og på begge sider									
4.7 Toplanding - Rotorfare									
4.8 Præcisionslanding fastsat af instruktør									
4.9 Repetition af flyveregler									
Krav									
20 timer flyvning i hang									
Min. 60 flyvninger									
Min. 5 flyvninger a 20 minutter i løft									

PARAPRO Trin 4, progressionskort	Dato								
Navn:	Antal ture / Total flyve- tid								
Adresse: Postnr:	Meteoro- logisk forhold								
Klub: Medlemsnr:	Flyvested								
Instruktørens signatur – Trin 5 pilot	Højdeforsk. Dato / sign								
5.0 Øvelserne fra foregående trin mestres									
5.1 Planlægning af flyvning									
5.2 360 grader sving på min. synk , flade højre og venstre sving									
5.3 360 grader sving varierende krængning i 180 grader intervaller									
5.4 Start og flyvning i termik									
5.5 Flyvning i marginale løft									
5.6 Start og flyvning i kast og turbulens									
5.7 Trafikregler – termik og hang									
5.8 Nedstigningsteknik øvelser ved at lægge øre ind og spiral									
Tandemflyvning – udtjek med trin 4 instruktør									
Krav									
30 timer flyvning i hang - sammenlagt									
Min. 60 flyvninger									
Min. 2 timer termik på min. 3 ture									

PARAPRO Trin 5, progressionskort	Dato								
Navn:	Antal ture / Total flyve- tid								
Adresse: Postnr:	Meteoro- logisk forhold								
Klub: Medlemsnr:	Flyvested								
Instruktørens signatur – Trin 5 pilot	Højdeforsk. Dato / sign								
6.0 Planlægning (vejrtjeneste) – TMA									
6.1 Flyvning efter kort (0-løbs landing)									
6.2 Soaring udnyttelse af alle typer løft									
6.3 Stupstart i lidt vind									
6.4 Stubstart i kraftig vind									
6.5 Sidevindstart									
6.6 Udlanding – præcision – valg af landingssted									
6.7 Indflyvning – kontrol af fart og glidevinkel									
Krav									
Minimum 40 timer									
Minimum 4 distanceture									