

1

Inleiding

"Een onschatbaar voordeel van analfabeten is dat zij geen boeken schrijven"

Hohenemser

1 INLEIDING

Dit boek is geschreven - oorspronkelijk in opdracht van de Commissie Instructie en Veiligheid als vervanging van het "Handboek voor Zweefvlieg instructeurs" - voor zweefvlieg instructeurs en degenen die aangezocht zijn dat te worden. Het is geen werkje dat in één avond uitgelezen kan worden: we hebben nadrukkelijk gekozen voor volledigheid - niet voor beknoptheid. Het is ook niet bedoeld als geheugensteuntje op het veld - de goede instructeur heeft dat doorgaans ook niet nodig!

Delen van dit boek, waaronder hoofdstukken 3 en 4, bestaan uit een, hier en daar aan de Nederlandse situatie aangepaste, gedeeltelijke vertaling van het BGA Instructors' Manual, wat weer gebaseerd is op het ook in ons land bij velen nog bekende "gele boekje" - "Flying Training in Gliders" van Ann en Lorne Welch; wij zijn de British Gliding Association en de samenstellers van dat handboek, Chris Pullen en Steve Longland, zeer erkentelijk voor hun toestemming daar vrijelijk gebruik van te maken.

Verder zijn de teksten van het oude Handboek voor Zweefvlieg instructeurs, VVO 1 en VVO 2 overgenomen - waar nodig wat aan de huidige situatie aangepast. Verder wordt in hoofdstuk 7 de Aanvullende Vliegopleiding, AVO beschreven. Het zijn delen van de vliegopleiding die minder goed in VVO 1 en 2 passen

Mede daardoor zijn bij verschillende onderwerpen de briefings aanmerkelijk uitgebreid; het is niet de bedoeling dat de kandidaat-instructeur deze uit zijn hoofd leert: wél dient hij de stof behorend bij de oefeningen die hij met zijn mentor gaat vliegen van tevoren grondig te bestuderen én die met hem door te praten.

Het gaat er in dit boek om hem zoveel materiaal te verschaffen dat hij daaruit een keuze kan maken om voor de betreffende situatie, hemzelf en bovenal zijn leerling datgene te gebruiken wat dan het meest geschikt is. Het is ook aan hem om te beslissen of hij een briefing ineens of over een aantal vluchten verdeeld wil geven.

Dit boek is dan ook geen cursus maar een begeleiding, die aangeeft hoe men als instructeur goed kan functioneren. Bovendien bevat het de basiselementen die nodig zijn om tot eenheid in instructie te komen: deze basiselementen dienen door alle instructeurs op dezelfde wijze geïnterpreteerd en weergegeven te worden.

Onder het hoofd "adviezen aan instructeurs" is ook veel te vinden wat voor een leerling nuttig kan zijn, zoals meer instructietechnische gegevens en "extra" vlieg oefeningen..

Het "aanhangsel" bevat achtergrondinformatie: wij hopen dat in de toekomst nog met een aantal onderwerpen uit te breiden.

Tijdens het samenstellen van dit boek hebben gesprekken en briefwisseling met collega's - op Terlet, bij andere clubs, maar ook veel in het buitenland - veel waardevolle tips opgeleverd, die wij met dank en genoegen verwerkt hebben.

Wij hebben getracht de beginnende instructeur zoveel mogelijk van onze eigen ervaring en die van onze collega's mee te geven; het heeft de meesten van ons jaren gekost die ervaring - soms letterlijk met schade en schande - bijeen te garen.

De maatschappij verandert snel en daarmee ook de opvattingen en inzichten van de mens om ons heen; dat zal voor een deel zijn neerslag moeten vinden in de instructiemethodiek van de zweefvliegerij! Ook dat is in dit boek terug te vinden; voortdurende aanpassing van ons gedrag als instructeur blijft immers nodig!

Hij of Zij? Het is de schrijvers van de oorspronkelijke Engelse teksten gelukt de sekse van de leerling neutraal te houden: uw Nederlandse vertaler zat het daarin niet mee. Hij vindt - met veel andere collega's - dat er meer vrouwelijke instructeurs moeten komen, maar in de tekst is wel bijna uitsluitend

de hij-vorm toegepast - waarvoor zijn verontschuldiging. Verder hebben we geprobeerd nog iets goed te maken door - beleefd - de aspirantinstructeur met "u" aan te spreken.

Aan de totstandkoming van deze uitgave hebben velen - direct of indirect - meegewerkt, onder meer:

- Simon Adlard (UK)
- Hans van Beek
- Ellen Bussemaker
- Joop Bizot
- Dirk Corporaal
- Ton Cornelissen
- Mike Cumming (UK)
- Johan van Dijk
- Hans Dijkstra
- Tom van Doormaal
- Henny Femer
- Francois van Haaff
- Gerrit v.d. Ham
- Dick Hinlopen
- Joris te Houte de Lange
- Adri Huiskamp
- Harry Huiskes
- Jan de Hulster
- Hans Jacobs
- Jan de Jong
- Leo Können
- Bert Kuijper
- Joop van Leeuwen
- Steve Longland (UK) (o.a. tekeningen)
- Pieter van der Meer
- John Mitchell (Can)
- Karl Möller
- Bas Munniksma
- Jacques Noel (FR)
- Chris Pullen (UK)
- Hans van Rijn
- Teko Salverda
- Josep Setó (ES)
- Maarten Simons
- Jos Smit
- Eric Smith (UK)
- Bryan Stobart (UK)
- Roland Stuck (FR)
- Karel Termaat
- Dirk Timmerman
- Wim Wagenaar
- Dave Weitzel (UK)
- André v.d. Worm
- Bruno Zijp (redactie en tekeningen)

Dit boek is losbladig uitgevoerd, zodat wijzigingen en aanvullingen snel opgenomen kunnen worden. We streven er naar die eenmaal per jaar te publiceren. Daarom is achterin een - door de gebruiker in te vullen - lijst van wijzigingen opgenomen.

Voorbericht bij Versie 4.1:

De indeling is gewijzigd en is o.a. uitgebreid met de subparagraaf "Meteorologie voor de DDI", aanvullingen op het gebied van kunstvliegen en RT: wij ontvingen die kort geleden van de BGA, wat de geplande uitgavedatum wel vertraagde. Het KNMI gaf ons opnieuw toestemming een uitgebreide uitleg van pagina 707 van Teletekst in dit werkje op te nemen. Ook nu is het nog niet af: een aantal hoofdstukken zijn ons toegezegd, we hopen die volgende editie gereed te hebben.

Idem bij Versie 5.1:

De tekst is onder meer uitgebreid met secties over lieren, eerste hulp en parachutes; een aantal secties zijn geactualiseerd en op veel plaatsen is aanvullende tekst ingevoegd.

De derde editie van IZ bevat wederom een beperkte hoeveelheid aanvullingen (tussen** geplaatst) en correcties. Veel tekeningen zijn door Steve Longland vernieuwd. Nogal wat aanvullingen zijn gebaseerd op artikelen in "Veilig Vliegen" van de KLu.

N.B. De vele positieve op- en aanmerkingen die we naar aanleiding van de vorige versies ontvingen hebben ons verheugd: onze dank daarvoor - ze zijn verwerkt. Voor nieuw commentaar houden wij ons uiteraard aanbevolen: stuur of email het naar het Secretariaat van de Afdeling Zweefvliegen (knvvlsz@xs4all.nl)!

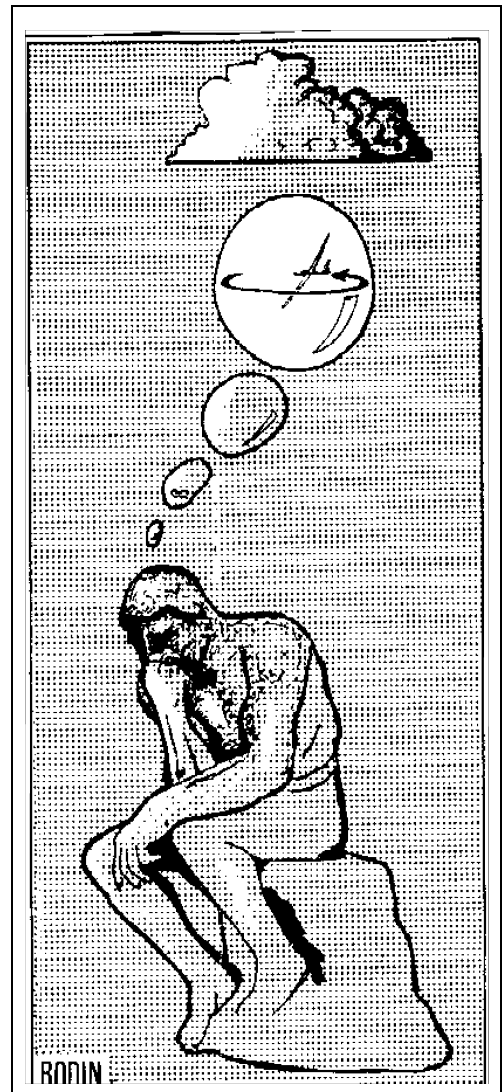
V.3.1.01

Papendal, maart 2007

.

2

De Instructeur



2 DE INSTRUCTEUR

Profielschets

Men hoort wel zeggen: "**Instructeurs moeten schapen met vijf poten en veel tijd zijn**".

Wanneer we een droge opsomming maken van de eigenschappen waaraan "de instructeur" moet voldoen zou men al snel tot die conclusie komen.

Profiel:

- . Voldoende theoretische kennis
- . Ruime praktische vliegervaring
- . Didactisch inzicht
- . Pedagogisch inzicht
- . Mensenkennis
- . Zelfkennis
- . Organisatietalent
- . Overzicht
- . Stressbestendigheid
- . Enthousiasme
- . Oog voor veiligheid
- . Goed vliegerschap

Het zal duidelijk zijn dat, bij het zoeken aan de hand van een dergelijk profiel, er maar zeer weinig geschikte kandidaten gevonden zouden worden! Gelukkig kunnen de meeste facetten die aan een goede instructeur zitten aangeleerd of ontwikkeld worden. Dat is een proces van jaren: ervaring opdoen als zweefvlieg-instructeur.

Om te allen tijde in staat te zijn helder op vragen van leerlingen te kunnen antwoorden, moet het niveau van de **theoretische kennis** van de instructeur ver boven het niveau liggen van de stof die hij instrueert. Hij moet er echter voor waken dat hij die kennis niet te uitbundig ten toon stelt! Het doel is immers dat de leerling hem begrijpt.

Om alle vlieg oefeningen feilloos uit te kunnen voeren en duidelijk te kunnen demonstreren moet men zelf over een ruime **praktische vliegervaring** beschikken. Die is vaak nodig om problemen van leerlingen dieper te kunnen analyseren, zodat de eigenlijke fout duidelijker wordt.

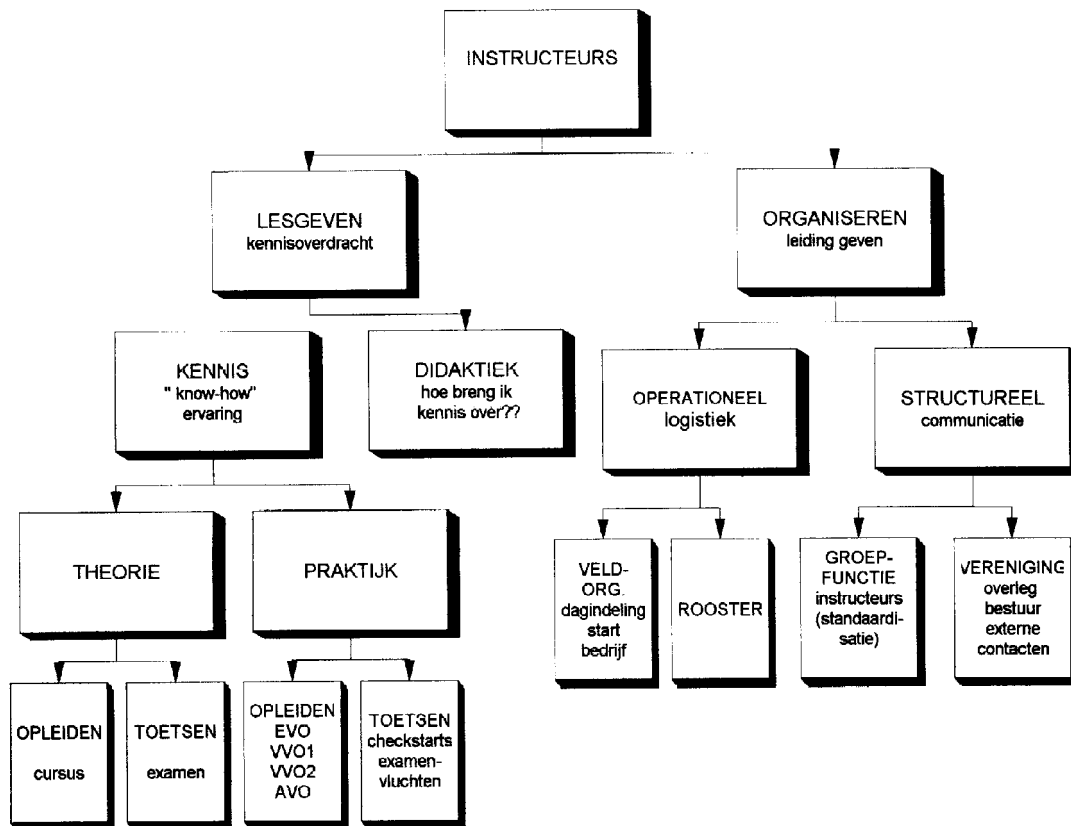
Het **overdragen van kennis** en vaardigheden is een kunst op zich. Vooral het zich verplaatsen in het probleem van de leerling, hem te boeien en op zijn niveau duidelijk te maken wat u bedoelt is niet altijd eenvoudig ("Doceren is doseren"). In hoofdstuk 3 wordt hier dieper op ingegaan.

Met name ten aanzien van bovengenoemde punten is **mensenkennis** een belangrijk aspect. Die kan men zich eigenlijk alleen maar in de praktijk eigen maken.

Zelfkennis. Gezien het complexe karakter van het totale instructieproces moet men voortdurend ook zijn eigen manco's in de gaten blijven houden. Men kan deze dan bijschaven of, in voorkomende gevallen, een collega-instructeur inschakelen. Als u bijvoorbeeld zelf weinig overlandervaring hebt is het verstandig om de eerste overlandbriefing over te laten aan een instructeur met meer ervaring.

Op het vliegveld moet iedere vlieg dag een vrij gecompliceerde organisatie worden opgezet om een vlieg- en lesbedrijf te kunnen laten draaien. Naast belangrijke aspecten als veiligheid en efficiëntie speelt daarbij ook de sfeer een uiterst belangrijke rol. Een goede onderlinge sfeer vergemakkelijkt de taakverdeling en bevordert het leerproces. Vaste regels t.a.v. alle organisatorische aspecten zijn nauwelijks op te stellen, daar veel zaken van veld tot veld verschillen. Ook zijn niet alle situaties te voorzien. Bij clubs is de instructeur vaak op het veld ook de plaatsvervanger van het bestuur, waardoor hij dan nóg meer verantwoordelijkheden en bevoegdheden heeft!

Van een instructeur moet daarom inventiviteit en kalmte gevraagd worden om op verantwoorde wijze te kunnen improviseren. Bovendien moet er naast de operationele organisatie nog een structuur worden opgebouwd om coördinatie en communicatie tussen instructeurs onderling te garanderen. Voldoende uniformiteit (STANDAARD) is van groot belang.



De taken van instructeurs

Natuurlijk zullen deze aspecten de ene persoon meer aanspreken dan de andere, toch hebben we gemeend ook hieraan aandacht te moeten besteden.

Terug naar de operationele leiding op het veld. Het zal duidelijk zijn dat een zeker overwicht noodzaak is om een strakke bedrijfsvoering te handhaven. Dit betekent soms een streng doch rechtvaardig optreden, waarbij men immer zijn kalmte dient te bewaren. Positieve prikkels zijn beter dan sancties, overwicht en onderkoeld gezag leveren meer op dan onrustig scheidsrechtergedrag. Hoe meer enthousiasme voor zweefvliegen een instructeur uitstraalt hoe makkelijker men zijn functie accepteert en hoe soepeler de zaken verlopen. *Jelle Zijlstra, econoom en minister-president: "Ontspannen zijn, dan lukt alles" *

Ten aanzien van veiligheid moet de instructeur zijn grenzen duidelijk kennen en stellen. Onveilige situaties op tijd inschatten en juiste maatregelen treffen zijn essentiële onderdelen van instructie geven, zowel op de grond als in de lucht! Leer vertrouwen op uw gevoel voor **onveiligheid**: een kraak door verslechterend weer heeft zich al ruim van tevoren aangekondigd!

De instructeur is uiteraard geïnteresseerd in vliegen: belangstelling voor mensen - het belangrijkste materiaal waar hij mee werkt - is echter een eerste voorwaarde om goed te kunnen functioneren.

Wen uzelf een zekere dienstbaarheid aan: mensen zijn verschillend en waarderen een bepaald gedrag en woordgebruik geheel uiteenlopend. Het is echter hún dag: uw rol is hen veilig en plezierig te laten vliegen en de daarvoor vereiste vaardigheden aan te leren en de toepassing daarvan te bewaken. Zorg dat uw gedrag daar op gericht is: vermijd onnodige irritaties op het veld en bij uw leerlingen. Controle is mogelijk zonder grove taal, geschreeuw of sancties!

De combinatie vlieg instructie en het willen uitoefenen van macht is fataal - voor de leerling, de sfeer in de club en in de meeste gevallen ook voor de instructeur zelf. Als u dat als een bestanddeel van instructie geven ziet kunt u beter een andere sport kiezen! (*"macht grijp je, gezag krijg je"*)

Het wordt meer en meer belangrijk dat de instructeur - in de cockpit, maar vooral op de grond - sfeer kan scheppen. Geef leerlingen én zweefvliegbewijshouders, als ze des avonds naar huis gaan, het gevoel mee dat ze de volgende vlieg dag ab-so-luut niet kunnen missen. Het doet de club overleven en het maakt het ook gemakkelijker om vrijwilligers voor bepaalde taken te werven!

* Een stelling, hopelijk overbodig, maar toch....

*"Het is een misvatting te menen dat het opleggen van strikte gedragsregels aan ondergeschikten vanuit een verworven machtspositie binnen een organisatiestructuur het gezag van een leidinggevende zou kunnen doen toenemen of zelfs maar bevestigen. Natuurlijk gezag immers stoelt slechts op respect, namelijk voor iemands persoonlijke moed, integriteit van gedrag of de kwaliteit van zijn c.q. haar arbeidsprestatie. (J.C. von Vaupel Klein, Leiden) **