
Faglig ledermøte.

Airmanship og Håndboka – NHB-E

Gardermoen

22. oktober 2006

Bjørn T. Hammer, faglig ledergruppe.



Håndboka

Versjon, ansvar og unntak.

- Håndboka (*Håndbok for hanggliding og paragliding*) – NHB-E, revisjon 5, gyldig fra 15.04.2005.
- Det er den faglige ledelse i Hang- og paragliderseksjonen/NLF Luftsportsforbund som vedtar revisjoner i *Håndbok for hanggliding og paragliding, NHB -E*.
- Hang- og paragliderseksjonens faglige ledelse kan i spesielle situasjoner utstede dispensasjoner som godtar avvik fra bestemmelser.

Definisjon av airmanship

Airmanship er vanskelig å definere, eller ikke?

Werner J. boken:

- Å kjenne sine egne og fartøyets begrensninger.
- Å ta de riktige avgjørelsene til rett tid.
- Å ha evnen til å vurdere enhver situasjon med henblikk på ivareta sikkerheten.
- Å ta ansvar for de følgende det kan medføre å være hg-pilot.

Recreational Aviation
Australia Inc.

- “Good airmanship is that indefinable something that separates the superior airman/airwoman from the average: it is not a measure of skill or technique, rather it is a measure of a person's awareness of the aircraft and its environment and of her/his own capabilities, combined with wise decision making and a high sense of self-discipline.”

Strukturen til airmanship.

Airmanship kan brytes ned til ulike momenter og komponenter.

	Kunnskap, teori.	Evner, praktisk.	Sikkerhet/ tillit til seg selv.	Ansvar.
Utstyret, egneskaper og begrensninger.			1. Kunnskap er basis. 2. Evner er kunnskap kombinert med erfaring. 3. Sikkerhet og tillitt til seg selv betyr at "er man i tvil, så er men ikke det". Bygger på både kunnskap og evner. 4. Ansvar krever at alle tre foregående momenter er til stede. = <u>airmanship</u> .	
Praktisk flyging og hånderingen av utstyret.				
Omgivelsene og forholdene man flyr i.				

Grad av airmanship.

"In aviation you very rarely get your head bitten off by a tiger – you usually get nibbled to death by ducks." Ukjent US Navy pilot.

- I kommersiell- og militær flyging er det sjelden en stor feil fører til en ulykke. Det er en kombinasjon av mange feil i kombinasjon eller i sekvens.
 - Grunn: Gode rutiner, høy kunnskap og god airmanship.
- I hang- og paragliding ser man oftere problemet med en stor kritisk feil!
 - Eksempel: Flyging i sterk vind, kritiske feilvurderinger nære terrenget, osv.
 - Grunn: Dårlige rutiner, lav kunnskap og dårlig airmanship.

**Hvorfor er airmanship viktig i forhold til vår
flyging og Håndboka?**

Grad av spesifisering og definisjon av lover og regler i Håndboka; airmanship.

Utøvelse av flyging er en sosial vitenskap ikke naturvitenskap.

- Flyging og aktivitet relatert til flyging er per definisjon menneskelig handlinger basert på menneskelige vurderinger og skjønn.
- Menneskelige handlinger og vurderinger er innenfor fagområdet sosiale vitenskaper.
- Innen de sosiale vitenskapene generelt kan det ikke utarbeides absolutte lover og regler slik man finner det innen naturvitenskapene.
- Unntaket er normer som har blitt kodifisert i lover, f. eks. straffeloven.
- Men det som driver frem normer er kritiske spørsmål, erfaring og meningsutvekslinger.

Grunntanker bak Håndboka.

Tanker fra Knut Løndal, som skrev Håndboka, og Stein Arne Fossum.

- Vi har et regelverk som bygger på frihet under ansvar, med FRIHET og SIKKERHET som vesentlig formål.
- SP/PP trinnene skal ikke være snevre og/eller klart definerte rammer for hva pilotene har lov til.
 - Trinnene er anbefalinger for videre progresjon.
 - Bare forbud mot distanse- og konkurranseflyging på enkelte trinn.
 - Skal være en ramme for kvalitetssikring av progresjonen.

SP 3 den viktigste utsjekken.

Tanker fra Knut Løndal, som skrev Håndboka, og Stein Arne Fossum.

- Utdanningsprogrammene setter veldig strenge krav til å UTSTEDE SP3/PP3. **Dette mener jeg (Knut Løndal) er en underprioritert informasjon i instruktørutdanningen.**
- For å utstede SP3/PP3 må instruktøren ikke bare forsikre seg om at eleven har de nødvendige ferdigheter, kunnskaper og erfaringer som utdanningsprogrammene krever. Han undertegner også på at kandidaten har de rette HOLDNINGER til å kunne ta vare på sin egen og andres sikkerhet på trinn-3-nivå, og til å **legge tilstrekkelig bånd på seg selv til å gjennomføre en forsvarlig trinnvis progresjon mot SP4/PP4 og SP5/PP5.** Dermed mener jeg at det aller mest ansvarsfulle en instruktør gjør, er å undertegne SP3-/PP3-papier.