

Velkommen til Faget Pilot Trin 4

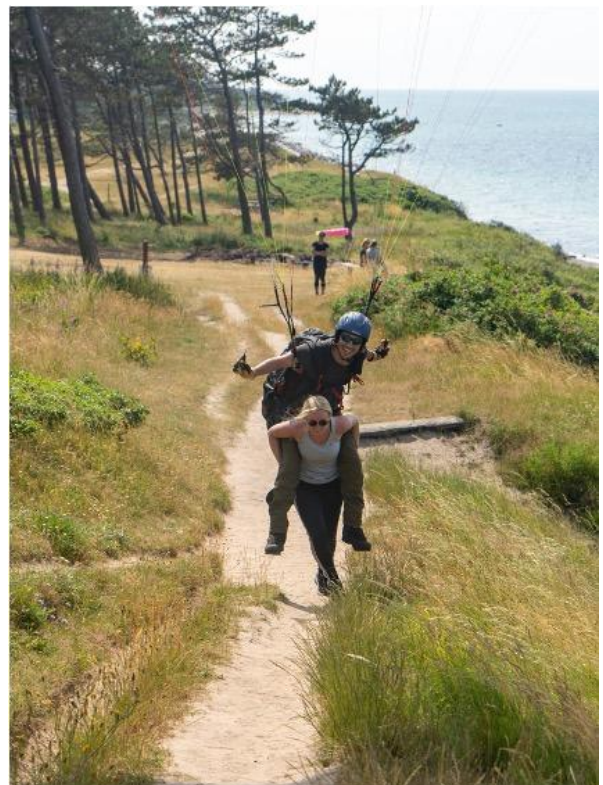
Følgende emner er omfattet af undervisningen:

- Psykologiske faktorer:
- Mod/overmod
- Gruppepres og selvpres
- Selvdisciplin

Du vil kunne finde yderligere materiale i pensum:

Idrætspsykologi, side 26, side 31-34, og side 38-41

Rigtig god fornøjelse!
Uddannelsesudvalget DHPU



Du er nu på vej til at blive pilot. Dette fordrer mere og mere selvstændighed fra din side. Overfor din instruktør skal du vise, at du kan planlægge og at du har både viden, færdigheder og holdninger, der stemmer overens med godt airmanship og dit niveau.

Mens du bygger timer op og træner frem mod dit Trin 4 bevis, så anbefaler vi, at du genbesøger tidligere teorimateriale i alle fag. Dette trin kræver en masse træning og mange timer i luften, før du er erfaren nok til at få dit bevis.

Selvom PILOT trin 4 er et mindre fag end de foregående, så opfordres du til at bruge tid på disse områder og eventuelt snakke med dine kammerater om emnerne, da de også handler om nogle af de ting, der foregår mellem jer i gruppen.

Vi kommer bl.a. ind på

- Mod/overmod/angst
- Gruppepres i farlig sport
- Selvpres
- Selvdisciplin og viljen til at gennemføre opgaven



Prøv at tænke over, hvad du har lært indtil nu i faget Pilot.

Hvilke emner har især optaget dig?

Hvilke ting kan du bedst huske fra de foregående moduler?

Hvad kunne du godt tænke dig at vide mere om?

send gerne feedback til [os](#)

Mod

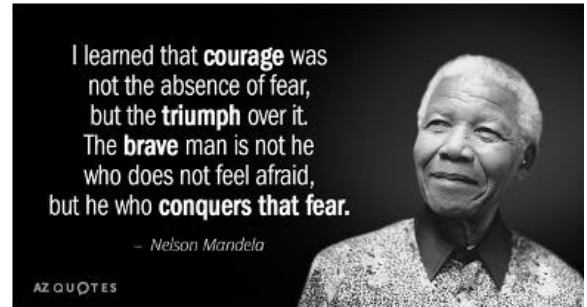
Hang- og paragliding er farlig sport pr. definition. Og alt, hvad vi gør under træning og kurser handler om at gøre det så sikkert som muligt.

Grundlæggende, så kræver det mod at kaste sig ud i vores sport. Det er ikke for alle, og det er nok også derfor, at vi ikke er så mange piloter.

Mod kan defineres som:

- Mental eller moralsk styrke til at handle eller tale i en situation der kan være til fare eller skade for én selv.

Denne definition kan udvides til at omhandle situationer, hvor man handler imod det pres, man oplever andre steder fra, for således at bringe sig selv i en sikker situation. Det er også mod at gå imod strømmen!



Nelson Mandela siger herover ”Jeg har lært at mod ikke er fravær af frygt, men sejren over frygten. Den modige mand er ikke ham, der ikke er bange, men ham der overvinder sin frygt”.

Prøv at overveje en situation, hvor du gennem din uddannelse til pilot har stået med frygten for noget på den ene side og modet til at overvinde denne frygt på den anden.

- Hvad gjorde du?
- Lykkedes det dig – og hvordan?
- Lykkedes det ikke – og hvad lærte du af det?

Mod kræver

- At vi tør tænke stort og har mål
- At vi opfører os ansvarligt over for os selv og andre
- At vi husker at der ikke findes fejl, kun læring
- At vi er åbne over for ærlig og konstruktiv feedback
- At vi tør tage svære beslutninger
- At vi tør indrømme, når vi tager fejl
- Hvad ellers?

Frygt/angst og flyvning

Det ville være mærkeligt, hvis du ikke indimellem følte dig en smule bange i forbindelse med din uddannelse til pilot.

Du skal vide, at det er helt normalt, og at selv garvede piloter indimellem bliver grebet af lidt angst, måske når de står foran et nyt startsted i bjergene eller måske bare ved den første tur på sæsonen efter en lang pause.

Frygt kan være hæmmende, ikke bare for ens læring og ydeevne, men også for den glæde og følelse af frihed, som flyvningen gerne skulle give.

Men frygt kan også være en drivkraft, som minder dig om, hvorfor det er så vigtigt, at du holder fast i at turde, i at øve dig, i at flyve på trods af dine bange tanker.

En del piloter oplever f.eks. at være bange for højder. Det kan nærme sig en fobisk frygt, som lammer og måske endda forhindrer piloten i at komme afsted.

Nogen håndterer den form for frygt med samtaler med professionelle, andre tager kampen op og flyver på trods. Og de fleste i denne gruppe gør det med rystende ben og sug i maven. Men de gør det! Og oftest oplever de, at frygten for højder bliver mindre med tiden, og dermed oplever de også en personlig sejr.

Hvordan har du det med højder?

De piloter, som kæmper med en eller anden form for frygt/angst eller bekymring er i virkeligheden en form for helte. De viser sig selv og alle omkring sig, at det er muligt at lære at nyde at dyrke denne sport, selvom de er bange. De viser, at de har stor selvrespekt og selvindsigt, og at de tør håndtere det svære med positive handlinger.

Og de viser frem for alt, at det er validt at blive bange eller bekymret, og at det måske endda kan være en god ide at dele sine tanker med andre.

Nu, da du er pilot på vej til Trin 4 opfordres du derfor til at lægge mærke til

- Hvordan har jeg det selv i dag?
- Er der nogen ting, jeg især bør tage højde for?
- Er der nogen af mine kammerater, som har brug for et opmuntrende ord?

På den måde bidrager du til fællesskabet og jeres fælles airmanship.

Her er en interessant [video](#), som viser en af måderne, man kan arbejde med sin højdeskræk. Den praktiske øvelse starter ved 4:50

Mod er som sagt ikke fravær af frygt, men nærmere en personlig vurdering af, at noget andet er mere vigtigt end frygten.



Overmod

Hvis Hanggliding og Paragliding er farlig sport, så kræver det den rette mængde mod at lære og udøve.

Men hvad sker der, hvis man er overmodig?

Kender du [historien om Ikaros](#)?

Ikaros er blevet symbol på overmod eller himmelstræben; at flyve som en fugl op mod solen er hybris og straffes med nemesis (Hybris er overmod/hovmod, og Nemesis er den græske gudinde for retfærdighed).

En af moralerne i myten er, at vi bør analysere og undersøge situationen foran os, før vi kaster os ud i den. Jo mere vi ved, jo bedre en beslutning tager vi. Piloter kan med fordel blive dygtige til

- Monitorering
- Foretage krydscheck
- Øge situationsbevidsthed
- Kommunikere intentioner
- Tage personligt ansvar

Se uddybning på næste side.

I bund og grund handler det om at anvende alle tilgængelige ressourcer for at minimere risiko for fejl og øge sikkerhed.

Prøv at overveje en situation, hvor du gennem din uddannelse til pilot har været lidt for modig, taget chancer som efterfølgende viste sig at give bagslag?

- Hvad gjorde du?
- Hvordan udviklede situationen sig?
- Hvad har du lært af situationen?



Monitorering

Med dette menes, at du overvåger og kontrollerer dine handlinger, omgivelser, og evt andres adfærd/flyvning, så du hele tiden får

Øget situationsbevidsthed

Et overblik over situationen – dvs alle de parametre, som kan påvirke din flyvning – er vigtig for at kunne tage de rigtige beslutninger, fra øjeblik til øjeblik. Det betyder også, at du indimellem skal

Foretage krydscheck

Det vil sige at checke din nuværende information med foregående information. Er vinden stadig indenfor mine begrænsninger? Er jeg stadig fit for flight, eller trænger jeg til noget at spise? Måske er det også vigtigt, at du taler med din instruktør, så han er inde i loopet med hensyn til din nye flyveplan. Du skal derfor



Kommunikere intentioner

Og herunder afstemme med dine omgivelser, sådan at selvom du flyver alene, så samarbejder du alligevel med andre på jorden. Du giver plads, kommunikerer, overholder vigeregler, og evt. holder øje med om nogen har brug for assistance. Alt i alt lærer du at blive bedre og bedre til at

Tage personligt ansvar

For din flyvning, for dig selv og for andre i din nærhed.

På vej til Trin 4, så får du flere og flere oplevelser med selvstændig beslutningstagen. Selvom din instruktør er med, når du skal flyve i løft, så har du også nu ret til at lave længere nedflyvninger alene.

Overvej, hvilke personlige regler og grænser du har for, hvornår du tager ud og træner alene. Prøv at lave en liste over de betingelser, der skal være til stede, og prøv også at lave regler for, hvornår du i hvert fald IKKE vil træne alene (uden instruktør).

Selvdisciplin

Øvelse

Efter en lang periode med regn og blæst er det endelig blevet flyvevejr på dit yndlingsflyvested. Du har ikke trænet i 6 uger.

Din instruktør og et par andre på dit hold melder deres ankomst.

- Hvilke mentale og fysiske forberedelser foretager du dig inden flyveturen?
- Har du en bestemt rutine for fysisk træning/opvarmning?
- Har du en bestemt rutine for mental træning/opvarmning?
- Mental forberedelse er vigtig før alle flyvninger, men især konkurrenceflyvninger, hvorfor?
- Har du en personlig plan?



Du flyver i en termikboble, men den giver ikke så meget løft mere. Hvad kan være en god strategi?

- A. Jeg opgiver boblen og går til landing
- B. Jeg bliver hængende indtil det sidste
- C. Jeg kigger efter andre paraglidere og skyer, og overvejer før jeg tager en beslutning
- D. Jeg flyver straks hen mod en sky i det fjerne, som ser lovende ud

se svar nederst på næste side

Selvtale

I Trin 3 talte vi lidt om begrebet selvtale, om det at sørge for at holde motivationen oppe ved hjælp af gode sætninger.

Selvtale kan være positiv/konstruktiv, men den kan også være negativ/destruktiv. Vi kender alle til tanken, at vi ikke er gode nok. Eller at vi har gjort en fejl, og at det er pinligt. Eller at vi skammer os over en beslutning, der medfører en dårlig landing. Men vi kender også til det stik modsatte, stoltheden over at have lært noget nyt, glæden over at mærke udstyret arbejde med og ikke imod.

Den negative selvtale kan være så destruktiv, at det går ud over din koncentration og sunde vurdering og beslutningsevne. Øv dig derfor i at stoppe de negative tanker og sætninger. Erstat dem med ord og sætninger, som gør dig fokuseret og målrettet på at højne sikkerheden omkring din flyvning.



Mod er

- A. når man gør noget farligt
- B. når man hverken er bange eller frygter konsekvenser
- C. når man handler og gør noget, der ikke er nemt, selvom man er bange
- D. når man tager en stor risiko uden at være bange for resultatet

Hvad kan øge din beslutningsdygtighed

- A. tage personligt ansvar
- B. tage mange beslutninger
- C. være forsigtig og tilbageholdende
- D. aldrig lave krydscheck, det tager for lang tid

se forslag til svar næste side

Mentalitet og holdninger

Vi har tidligere nævnt, at hang- og paragliding er farlig sport, og at der naturligt er ricisi forbundet med flyvning.

Ofte ligger det farlige i pilotens vurderinger og hans dømmekraft. Derfor er udvikling af den rigtige mentalitet omkring sporten vigtigt.

Sideløbende med den praktiske og teoretiske uddannelse, så bør fokus fra dag ét også ligge på dine personlige forudsætninger, holdninger, beslutningsdygtighed, situationsbevidsthed, refleksionsevne og stressniveau, som vi også tidligere har fokuseret på i modulerne.



Den enkelte pilot er i sidste ende den eneste ansvarlige overfor sin egen flyveplan og sin flyvning. Det har vi allerede været inde på i trin 1 og 2, og de allerfleste af os håndterer denne egen-ansvarlighed på en fin måde ved at holde sig fit-for-flight, kende sit udstyr og tolke vejr-situationer korrekt. Ved bl.a. at have styr på dette bliver sikker flyvning for den enkelte i virkeligheden ret simpelt.

Vi flyver dog sjældent alene, men har fra første dag folk omkring os som instruktører, piloter og andre elever.

Når vi er flere, bliver vi en gruppe, der kan dannes også på tværs af klubber. Gruppedynamikker er noget, som vi i vores sport også bør have fokus på.. Og kommunikation er en væsentlig del af dette, både mellem elever/piloter og deres instruktører og mellem piloter i luften ved håndtegn og flyveadfærd.

Grupper

Vi skal senere tale om gruppepres, men først lidt om gruppedannelse. Gruppen kan være en tæt og organiseret gruppe, som dit kursushold. Det kan også være den tilfældige gruppe af andre piloter, du møder på flyvestedet.

Gruppedannelse

Udvikling af en gruppe følger generelt en bestemt proces, hvor gruppen går gennem 5 faser:

1 Forming – orienteringsfasen

Her mødes folk første gang omkring deres interesse/sport. Måske defineres allerede faste roller (instruktør/elev/spilfører) og gruppens generelle mål. Måske italesættes også her sociale aktiviteter udenfor træningstiden. I vores sport er frivillighed i højsædet, og det kan være godt at sætte rammer for fællesskabet allerede fra starten.

2 Storming – markerings- eller konfliktfasen

I denne fase prøver udøverne hinandens grænser af, måske er der en kamp om status og instruktørens opmærksomhed. Deltagere med en uheldig tilgang eller dårlig indstilling træder frem. Måske opstår konflikter, som får nogen til at bakke ud. Gode løsninger i denne fase kan øge gruppe-medlemmernes selvopfattelse, deres respekt for holdkammeraternes forskelligheder, og deres overordnede tillid både til gruppen og instruktør.

fortsættes næste side.



3 Norming – normdannelsesfasen

Mål og forventninger er klart definerede af instruktører og udøverne. Respekten for holdkammeraterne og deres unikke bidrag til fællesskabet er vigtigt.

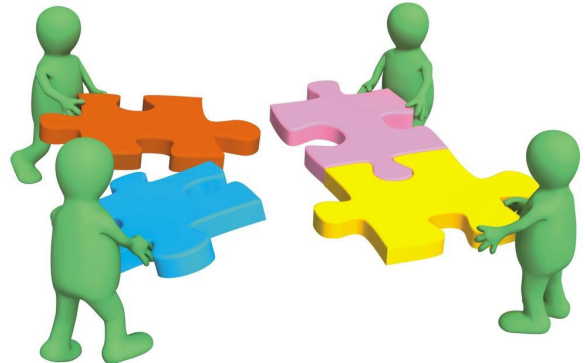
4 Performing – præstationsfasen

Nu er der tætte bånd mellem gruppens medlemmer og et generelt ønske om hinandens succes.

5 Adjourning – afslutningsfasen

Kursusholdet skal afvikles, typisk, når man har overstået et forløb sammen. Hvis alle har nået deres individuelle mål, så kan man fejre. Helt naturlig vil nogen ikke have nået deres mål, og så har instruktøren og eleven sammen en opgave foran sig. Selverkendelse er første skridt, næste skridt er at stille nye mål op for den kommende sæson. Et godt mål for løbende evaluering er at inddrage følgende, således at alle parter føler sig forpligtet:

- Klare roller
- Respekt
- Åben kommunikation
- Retfærdighed.



Hvordan skaber I
teambuilding/gruppefølelse
i jeres klub?



Er der gruppepres i vores sport?

Prøv at overveje, om du har oplevet/oplever, at der forekommer gruppepres i din klub

Eftersom vi flyver alene (undtaget er tandemflyvning, f.eks med instruktør) er direkte gruppepres under udøvelse ikke til stede i samme grad som i holdsport.

Uddannelse til Paraglider og Hangglider pilot i Danmark har fokus på sikkerhed, og aldrig på at presse den enkelte ud i at flyve, hvis ikke hun er klar. Instruktører, som kender eleven godt nok til at vide, at et lille skub vil give stor succes er en undtagelse. Men hertil kræves lang erfaring og menneskekundskab, og dette er ikke gruppepres.

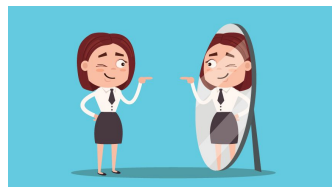
Du har sikkert oplevet, at få velmenende råd og fif gennem din uddannelse, også fra andre end instruktører. Er der situationer, hvor du har oplevet dette som et pres?

Hvordan kan vi forstå gruppepres i hang- og paragliding, hvis det tilsyneladende sjældent kommer udefra?

For at svare på det, så må vi kigge indad på de mekanismer, som helt naturligt opstår, når vi er under uddannelse og skal udføre øvelser. I pilotens bevidsthed kan der nemlig opstå et usynligt gruppepres, når han tror, at alle kigger på, og at han skal imponere eller præstere.

En nyere udgave af definitionen på gruppepres foreslår, at det inkluderer den form for indflydelse en gruppe ligeværdige (dvs ikke instruktør) kan have, der får den enkelte til at ændre værdier, holdninger eller adfærd for at opnå gruppens accept.

Gruppepres kan således være en faktor, som ingen udadtil mærker eller ser, men som alligevel sker mellem os og i den enkelte.



Kan gruppepres være noget godt? Ja, i allerhøjeste grad. Hvis vi viser god hensynsfuld adfærd, hjælpsomhed, glæde ved sporten i sig selv. Og hvis vi giver anerkendelse og opbakning, giver plads på skrænten og venligt venter på, at usikre piloter har tid nok til at tage deres beslutninger, så kan gruppepres være godt og opbyggende. Vi kan måske endda omdøbe dette og kalde det gruppeløft. Skyld og skam, anklager og pegen fingre nedbryder til gengæld dette gruppeløft.



Når vi oplever hændelser eller ulykker, er det vigtige ikke hvem, hvor han er uddannet, eller hvilken drage/skærm han fløj den dag. Det vigtige er den læring, som vi alle kan få ud af det. Derfor er det essentielt, at vi er gode til at indrapportere hændelser til DHPU, og lige så vigtigt, at disse hændelsesberetninger ikke ender blindt i systemet. De kommer tilbage til os alle i form af rapporter, som understreger læring, således at vi alle kan blive mere sikre piloter.

Et lille sidespring til hændelsesrapport

Hvilke situationer skal indberettes som hændelse?

- A. Havari
- B. alvorlige hændelser
- C. flyvesikkerhedsmæssig hændelse
- D. alle tre ovenfor

Du observerer en selvstændig pilot kæmpe længe med at få skærmen op mens en masse kigger på. Han får hjælp, og kommer endelig i luften. Efter et stykke tid ser du, at han bliver blæst bagover og lander i et træ. Du ser ham lidt efter stå og tale med instruktører, han er ikke kommet til skade. Hvad kan du gøre?

- A. Ingenting, det er instruktørens ansvar
- B. Du må gerne indrapportere hændelsen
- C. Du må ikke indrapportere, det skal piloten selv

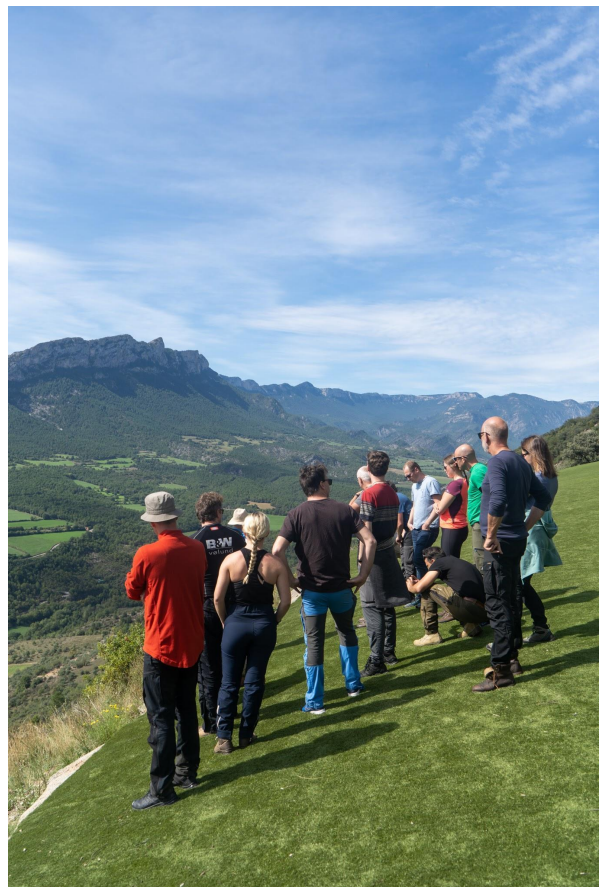
se svar nederst på næste side

Nogle gode råd

- Hav tillid til hinanden og tro på, at din kammerat vil dig det bedste.
- Skab gode relationer på tværs af klubber.
- Drop stoltheden. Det er menneskets fornemmeste evne at kunne lære af sine fejl.
- Forvent noget af de andre og sig fra, hvis dine forventninger ikke opfyldes.
- Acceptér forskelligheder. Vi kommer med forskellige forudsætninger, men grundlæggende er der kun én ting, der gælder: sikkerhed for alle.
- Tag personligt ansvar for at tage ansvar for hinanden. Vær ikke bleg for at gå hen til en pilot, der ser ud til at kunne bruge hjælp.
- Stop og lyt, hvis nogen vil give dig et godt råd. Der er altid en grund til, at det gives, hvorefter du kan tage din egen beslutning.

Brug 10 min på at udvide listen til venstre med dine egne bedste forslag.

Du må meget gerne sende disse til [uddannelsesudvalget](#), så vi kan få jeres allerbedste bud med.





Spændingsniveau og tilstand

Vi var på Trin 2 inde på emnet spændingsniveau og -regulering. Her nævnte vi, at vi ville vende tilbage til dette.

Vi anser det som en vigtig faktor, at du er i stand til at analysere og kende til tegn på, hvilken tilstand du er i. Dette er vigtigt for at opretholde sikkerheden omkring din flyvning, således at du lærer at kun vælge at flyve, når du er i den rigtige spænding/tilstand.

Hvad er tilstand

“bestemt beskaffenhed som karakteriserer en person og dennes bevidsthed, opførsel eller handlemåde”

Hvor god er du til at tilpasse din tilstand til den situation, du er i?

Jo bedre du er til det, jo mere succes har du med det, du vil i situationen!



Prøv at overveje eventuelle forskelle i følgende eksempler:

- En gåtur i skoven
- En jobsamtale
- Første gang på nyt startsted med termik

Det er sjældent samme tilstand, der er den rigtige til alle situationer.

Forskellige typer træning med flyvning kræver også forskellige spændingsniveauer/tilstand.

Din evne til at skifte og styre din tilstand er den vigtigste i forhold til dit mentale mindset omkring flyvning.

Er du presset/overtændt er det lige så slemt som slet ikke at være tændt. Din hjerne kan tro, at du er i fare, og begynder at producere adrenalin. Det øger blodgennemstrømning til alle store muskelgrupper, hjerte og lunger og gør dig klar til kamp/flugt. Det er smart, hvis du faktisk skal kæmpe eller flygte. Men prisen er, at du mister evnen til at tænke logisk og rationelt.



Hvordan bliver man bevidst om sin tilstand?

Vi kom lidt ind på dette i modul 2, hvor godt husker du? Her er et par forslag:

- Vær opmærksom – mærk efter.
- Er du i den rigtige tilstand i forhold til det, du skal i gang med?
- Fylder ting i hjernen, som ikke har noget med flyvning at gøre?
- Er du spændt/angst/bekymret?

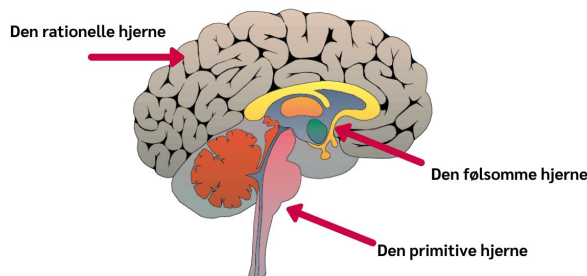
Hvis du svarer ja til det sidste spørgsmål, så vær opmærksom på, at det kan hindre rationel logisk tænkning. Desuden påvirker det hukommelse af de ting, du ved du har lært/kan på rygraden.

Kender du det: når du bliver presset – f.eks. til en prøve/eksamen, så ved du bare, at du ved det, men du kan ikke finde svaret, selvom det er lige på tungen.

Derudover kan du overveje følgende:

- Når du "går igang" med din flyvetræning, så indstil din tilstand til det, du vil gøre.
- Analyser, hvilken tilstand du ønsker at være i og tag beslutning om det, inden du går i gang.
- Fokuser, koncentrer.

f.eks: hvis du vil være rolig, så træk vejret roligt, bevæg dig roligt. Dine fysiske bevægelser støtter op omkring din mentale tilstand. Din hjerne reagerer på din fysik, på samme måde som din omverden gør! – hvilket også betyder, at din omverden reagerer på din tilstand.





Det handler mere om neurologi end psykologi: hvis du har tilpas mængde adrenalin og tilpas tænding, så har du adgang til den bedste ydelse fra din hjernes side.

Man taler også om flowstate – en tilstand, hvor der er fuld bevidsthed og adgang til al viden og alle hjernens ressourcer. Her vil pres/stress ikke i så høj grad påvirke din tilstand og evne til at tænke rationelt og logisk. Hvis der er for meget aktivitet omkring det limbiske og det emotionelle system og frontallapperne, så har man ikke fuld adgang.

Konklusion: hvis ikke man er i den rigtige tilstand til den nuværende situation, så kan man ikke reagere på en effektiv og sikker måde.

Og hvad er optimalt? Det kan f.eks være årvågen opmærksom, hvor man er tændt og afslappet på samme tid – en dynamisk ro! Helt rolig samtidigt med at man er helt opmærksom.

1. Hvordan kan man genkende en uhensigtsmæssig tilstand?

- A. Man har et godt overblik og føler, at der er balance
- B. Man er afslappet og rolig
- C. Man er uopmærksom på detaljer og stresset
- D. Man sveder og er nervøs

2. Hvordan genkender man gruppepres

- A. Man føler sig presset til at gøre noget, man ikke føler sig klar til
- B. Man får en besked fra sin instruktør og anvisning på træningsfokus
- C. Man får et godt råd fra en flyvekammerat

3. Hvordan genkender man en negativ selvtale

- A. Man bliver motiveret til at yde bedre
- B. Man har en tanke i hovedet hele tiden, som gør en ked af det
- C. Man har en sætning, som får en til at smile
- D. Man har en tanke, der får en til at føle sig god nok

se svar nederst på næste side

Hvad hvis du er kommet i den "forkerte" tilstand? (ud fra egen beslutning om, hvad den rigtige er).

Så "gør noget andet" – bevæg kroppen væk fra det, der ikke er rigtigt – og hen mod det rigtige. Kropssprog fortæller 55% af historien, både til omverden og dig selv. Hvis din taktik ikke virker, så gå tilbage til der, hvor den virkede – og gør det fysisk for at minde hjernen om, hvad den kan. Du kan træne den tilstand, du ønsker at have som pilot. Og når du ryger ud af den, så bliver det nemmere at komme ind i den igen. Det virker godt at træde tilbage til et mindset, man kan genkende.



Man kan udfordre fleksibiliteten i tilstanden ved at træde lidt ud, udfordre sig selv – især, når man ved, at man trygt kan vende tilbage til den kendte sikre tilstand.

Når du kan slappe af i alle tilstande, (og være vågen) så har du adgang til alle hjernens ressourcer.

Og husk så: ligegyldigt hvor godt du har fløjet/groundhandlet, så brug lige 10 min efter dagens træning og evaluer, fremhæv succeser så de lagres som viden til fremtidig træning.