

Velkommen til Faget Pilot Trin 5

Målet for faget er at komme nærmere ind på følgende emner:

- Tilstrækkelig fysisk kondition
- Bevidsthed: analysere, overblik (staying ahead of the game), at opgive, spar energi til landing
- Tilpasning til skiftende forhold og terræn

Du finder materiale i

Den danske paragliderhåndbog

[DHPU's Driftshåndbog \(DHB\)](#)

[Fysisk træning](#)



Rigtig god fornøjelse!
Uddannelsesudvalget DHPU

Vi er skabt til at bevæge os. Vores overlevelse har været afhængig af evnen til at fange bytte og flytte flokken siden tidernes morgen. Ikke mange af os løber efter byttet mere, tværtimod er dagligdagen ofte fyldt med stillesiddende arbejde.

Idræt, og især i foreninger som vore, tilbyder både social, fysisk og mental bevægelse. Det sociale følger helt automatisk med, hvis du er i en klub og deltager i klubaktiviteter. Det samme kan man sige om det fysiske og mentale aspekt, men her kræver optimal bevægelse, at du træner dig selv. Her på vej til Trin 5 har du sikkert lært, at jo bedre forberedt du er, både fysisk og mentalt, jo sjovere og mere sikker bliver din flyvning.

Dette modul vil gå mere ind på, hvordan du kan optimere både din fysiske træning og dit mentale overskud. De går hånd i hånd, men har alligevel forskellige fokuspunkter.

Der er nok ikke noget sjovere og bedre end at føle sig fit for flight. Så her vil vi give dig gode råd til, hvordan du kan arbejde med dig selv, så du får større flyveglæde og øget sikkerhed.

Tilstrækkelig fysisk kondition

Paragliding og Hanggliding er ikke den type sport, hvor der kræves et højt kondital og stærke muskler for at kunne nyde at flyve. Men når det er sagt, så er en vis kondition nødvendig, og måske især i form af udholdenhed, når man skal tage sporten videre fra hyggeflyvning til konkurrence eller XC.

Basalt set kan du klare dig i det daglige med at være i nogenlunde form. Visse sygdomme, som medfører funktionsnedsættelse og tilfælde, hvor man føler dig syg eller sløj, bør betyde, at man afholder sig fra at flyve indtil man er rask. Denne vurdering kan med fordel tages med praktiserende læge.



Men hvad er tilstrækkelig fysisk kondition? Det vil helt sikkert være individuelt, og da vi i vores sport ikke afkræves konditertest endsige en medical for at deltage, så kan det være en vanskelig ting at definere.

I det følgende vil vi derfor bare give gode råd til et sundt flyveliv, og opfordre til at holde et vist minimum af kondition. Flyvningen bliver sjovere, du kan holde til længere flyvedage, og du vil generelt ikke udmattes så hurtigt.



Mange mennesker dyrker i dag en eller anden form for sport, fordi det får dem til at føle sig bedre tilpas. Nedenstående citat beskriver meget fint dette.

Jeg får ikke flere år i mit liv, men mere liv i mine år!

Nogen dyrker også deres sport, fordi det giver noget socialt, i løbeklubben, i svømmehallen. Og de fleste dyrker sport, fordi det bliver en livsstil og af sundhedsmæssige årsager. Alle ved, at en god kondition og et passende BMI giver større overskud, bedre immunforsvar og dermed mindre chance for at blive syg. Men det allervigtigste er måske, at idet man får pulsen op, så vil der automatisk spredes endorfiner i kroppen, og de giver glæde og velvære. Det siges, at man kan blive helt afhængig af denne følelse af styrke og sundhed.

En træningsplan

En fornuftig træningsplan vil naturligvis reflektere, hvilke mål man har med sin sport. Vi tager her udgangspunkt i, at en pilot vil flyve XC, dvs. længere dage og evt. med lang tid i luften. Det vil kræve en vis fysisk udholdenhed, både for lang tids aktiv flyvning, men også fordi det typisk vil være i tyndere luftlag og derfor kræve mere.

Din personlige træningsplan afhænger af dine interesser, det giver derfor ingen mening her at fortælle dig, at du skal løbe 3 gange om ugen 5 km, hvis det at løbe ikke siger dig noget. Men, som grundregel anbefales det, at man bevæger sig og får pulsen op mindst 3 gange om ugen. Du kan cykle, løbe, svømme, gå hurtigt, spille tennis, gå i motionscenter - ja, hvad som helst, der holder dig motiveret - blot det er med den rigtige træningsintensitet, så det udfordrer dine lunger og dit hjerte i passende grad.

For mange giver det mening at lægge en fast plan og udføre den samme slags træning hver gang, for andre er det mere motiverende at variere træningen.

Der findes et væld af [træningsprogrammer](#) på internettet, som kan downloades gratis, såvel som korte youtube videoer, som f.eks. [denne](#) og [denne](#).



Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Hviledag	30-45 min. trappe- træning med gradvist tungere rygsæk	Hviledag	3-5 x 3 min. intervalløb Eller Tilsvarende cykling eller svømning	Hviledag	Løb, cykel eller svøm 1-3 timer, eller kombiner flere trænings- former	Hviledag

Styrketræning er f.eks

Max-styrketræning

Her arbejder du typisk i et træningscenter med vægte/maskiner, og udfordrer dine muskler til at yde ml. 70 og 100%. Det påvirker muskelfibrene, således at aktiv restitution er vigtig for genopbygning af disse.

Udholdenhedsstyrke

Dette indebærer mange gentagelser af samme øvelser som ovenfor, men med langt mindre belastning, typisk 40-70% af maksimum belastning.

Endelig kan du udføre bevægelighedstræning og koordinationstræning, som forbedrer din smidighed og koordinationsevne mellem hjerne og muskulatur/led. Dette kan især være vigtigt, hvis man udfører teknisk vanskelige øvelser, som i gymnastik, og generelt må disse former for træning siges at have en præventiv effekt, som netop afspejler sig i bedre koordination og smidighed.

I pensum materialet finder du inspiration til opvarmningsøvelser s. 14 og 15 i "Idræt og træning". For konkrete træningsprogrammer tilpasset dit niveau og mål for træningen, så opfordrer vi dig til at søge på internettet. Der findes et hav af alternativer, videoer, personlige trænere etc - det vigtigste budskab herfra er:

Hold dig i en passende form for at styrke din sundhed, din kondition, dit velvære og overskud, og dermed i sidste instans booste din flyveglæde og sikkerhed.



IMSAFE checklisten er et personligt værktøj til at vurdere din fysiske og mentale tilstand før flyvning. De kommer fra FAA, dvs. Amerikanske kilder, men er ikke desto mindre ganske anvendelige på grund af generalisering. Hvis du kan huske bogstaverne I-M-S-A-F-E og deres betydning, så vil du hurtigt kunne lave et mentalt 6-punkt check.

I=Illness. Føler du dig syg eller sløj? som fartøjschef er du ansvarlig for, at du er rask til at flyve, og selv en mindre forkølelse kan hurtigt betyde forværring af mellemøreproblemer.



M=Medication. Tager du medicin, som evt sløver dig?

Selv nogle almindelige smertestillende kan sløve dig i en grad, der påvirker din beslutningsevne og dermed sikkerhed.

Hvis du har været på lægeordineret medicin, så forhør dig med din læge omkring bivirkninger og om, hvornår effekten af medicinen er ude af kroppen igen.



S=Stress. Er du stresspåvirket

Lidt stress kan være godt, det kaldes eu-stress, og det øger din opmærksomhed og evne til at handle hurtigt. Men for meget stress, især den slags, man kan have med fra sit arbejdsliv eller privatliv, kan betyde en ophobning af tanker, og en degradering af beslutningsevne. Derudover, som vi har talt om tidligere, så kan en kraftig stress-situation være nedbrydende for kroppen, både for immunforsvar og generel energi.



A=Alkohol. Har du indtaget alkohol, som overstiger grænsen eller hæmmer din evne til at flyve? Alkohol og øvrige euforiserende stoffer er for de fleste piloter bandlyst i sammenhæng med flyvning og af en god grund.

Reaktionshastighed nedsættes og man har en tendens til at overvurdere personlige evner og undervurdere risici, hvis man er beruset.



F=Fatigue. Er du udmattet/for træt?

Har du hvilet nok inden din flyvetræning? Det er meget forskelligt, hvor meget søvn vi har brug for, nogen klarer sig med 6 timer, andre skal bruge 9. Søvn og hvile er forudsætning for restitution, både fysiske og mentalt.



E=Eating eller Emotion

Der er lidt uenighed i litteraturen, om der her skal være fokus på at spise nok/være tanket op, eller om fokus ligger på mental parathed og styr på følelserne. Vi kan kun opfordre til at du er bevidst om begge dele, idet både en tom mave eller dehydreret krop og emotionelle udfordringer kan sætte din sikkerhed omkring flyvning på spil.



En anden god personlig checkliste, som især er brugbar lige før flyvning som din preflight check er PAVE-checkliste.

P= Pilot. Du er fartøjschef og bør før enhver flyvning spørge dig selv: er jeg klar til at flyve. Hertil kan du så anvende IMSAFE punkter.

A= Aircraft - hvilket for os selvfølgelig betyder skærmen/seletøjet eller Hangglider og øvrigt udstyr som reserve, hjelm etc. Er dit udstyr sikkert og hvis af ældre model - har det været til eftersyn?

V= enVironment. Det handler om vurdering af de fysiske omgivelser og vejret.

E= External pressure. Er der tidspres, eller føler du dig presset af gruppen?

Du kan score dig selv fra 0-4, hvor 0 er "ingen årsag til bekymring" og 4 er "stor grund til bekymring".

Du vil afhængigt af dit niveau som pilot vælge, hvilken grænseværdi, der gør sig gældende for dig, f.eks. samlet score på 7.



Situationsbevidsthed

Til slut handler det egentlig om, hvor god du er til at analysere omstændighederne omkring dig, danne et korrekt overblik, og derefter tage den rigtige beslutning.

Der er noget sandt i, at vi gør det så godt vi kan med de ressourcer vi har. Men når det gælder flyvning, og især paragliding og hanggliding, som er farlig sport, så er vi nødt til at imødekomme kravet omkring sikkerhed ved konstant at uddanne os og tilegne os viden, der gør os bedre til at træffe de rigtige og sikre beslutninger.

Beslutningsdygtighed

Hvilke metoder anvender du, når du tager beslutninger?

Det kan være fordelagtigt at have en vis metodik omkring dette, således at du kommer rundt om alle facetter. Beslutninger tages i en kontekst, og det er ikke altid, at denne giver plads til en længerevarende proces. Men hvis den gør, så kan du måske tænke over at inkludere følgende;

- Brug HV-ord. Hvad er udfordringen, hvor, hvornår, hvorfor?
- Hvad er løsningsmuligheder?
- Hvad er konsekvenser af forskellige løsninger?
- Tag en beslutning, gennemfør og evaluer efterfølgende.
- Beslutningstagen er ikke lineær, så du kan evt. lave et loop tilbage til HV-spørgsmål for at gøre din beslutning bedre.

I tilspidsede situationer, hvor hurtig handling kræves, så vil din erfaring (de ting, der allerede ligger på rygraden) og sund fornuft forhåbentlig føre til den rigtige og sikre beslutning. En risikovurdering af dine personlige grænser og evner er vigtig for at tilsikre, at du ikke kommer i den type situationer, hvor din erfaring ikke står i mål med udfordringen.



Jo bedre du som pilot er til at forudsige begivenhedernes gang fordi du har analyseret og vurderet de tilgængelige informationer, jo mere sikker er du. "Staying ahead of the game" kan være en mental strategi, som kan øge din situationsbevidsthed og dit overblik.

Det handler især om:

- start nu med at tilegne dig mere viden
- Udsæt det sjove, hvis det viser sig vigtigere at få mere konkret viden, før du tager beslutninger
- Husk, at ingen er perfekt. Du VIL opleve at lave fejl - men istedet for at fokusere på dem i den konkrete situation, så gem analysen af fejlen, til du er på jorden igen.

- Fokus på at bygge relationer til kompetente forbilleder, som vil lære fra sig, så du udvikler dig som pilot
- Sig ja til og inviter dine kammerater til at give dig konstruktiv feedback
- Sidst, men ikke mindst: vær realistisk omkring dine egne evner og muligheder.

Det sidste punkt kan være utroligt vigtigt i f.eks. en konkurrencesituation. Måske er det realistiske bud, at du ikke kan nå dit vendepunkt på en XC - men det kan jo også være, at det ER realistisk, og at du har en mental blokker, der forhindrer dig, fordi du måske er bange for at fejle.



At opgive vs spare energi til landing

At opgive en opgave, man har sat sig for, kan i princippet være ganske fornuftigt, hvis man altså har en realistisk og korrekt analyseret situation.

Men i det tilfælde, hvor du på grund af manglende erfaring bliver bange for, at du ikke lykkes, så peger det måske mere på, at du bør arbejde på at tilegne dig mere viden og erfaring. Der er ikke noget galt i at opgive, såfremt det gøres bevidst og uden at føle sig forkert.

En lang flyvning i termiske forhold kan kræve rigtigt meget energi og fokus. Det vil for dig, som har drømme om at flyve XC, derfor være vigtigt at lære at spare på energien, således at du ikke udmattes og til sidst tager dårlige beslutninger med potentielt katastrofale konsekvenser.

Hvordan sparer du energi?

En sikker landing forudsætter, at du er frisk fysisk og mentalt til at tage de rigtige beslutninger i landingsrunden. Men hvordan sikrer du det?

Først og fremmest er der alle de ting, du kan gøre INDEN flyvningen, som vi har nævnt i tidligere moduler og her i dette modul omkring træning. At holde sig fit for flight og er en vigtig parameter for at være en ansvarlig fartøjschef. Men dernæst kan du under flyvningen:

- 1) sørge for at være hydreret og have spist tilstrækkeligt
- 2) Når forhold tillader det, så tag en aktiv mental break (f.eks. når du flyver mellem termikbobler)
- 3) bevæg dine ben/kroppen. ja, det lyder måske som om, du derved bruger energi, men den cirkulation, du skaber i kroppen vil faktisk øge din generelle energifølelse. Det er måske ikke muligt at gøre, hvis du sidder i en pod, men så kan løsningen være aktiv muskelspænding og afslapning være en mulighed.



Tilpasning til skiftende forhold og terræn

Du har formentlig på nuværende tidspunkt i din uddannelse været på flere forskellige flyvesteder, og oplevet det spændende i nye udsigter og nye muligheder.

Når man ankommer til et nyt sted, så er der flere ting, man bør tage i betragtning og sætte sig ind i, før man kan påbegynde sikker flyvning.

En ting er vejret og de udfordringer, der følger her. Er det koldt/varmt, er der forudsigelige områder med turbulens, du skal passe på, hvordan er vejret den pågældende dag etc.

En anden ting er terrænet. Er der venturiområder, bjergeffekter, særligt farlige områder, du skal kende til før flyvning?

Den tredje ting er vurdering af din dagsform. Er du fit for flight til dagens flyvning?

Og så er der naturligvis vurdering af dit udstyr og beklædning - er det passende til dagens flyvning/vejr og de højder, du forventer at nå?

Det, som er fælles for de disse overvejelser er, at forberedelse i god tid inden du står på startstedet er afgørende for succes.

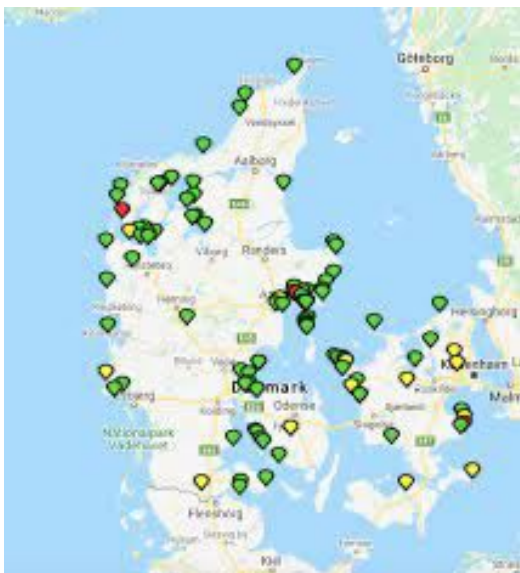
En strategi kan være at kontakte de lokale piloter/den lokale klub.

Her vil du kunne få en briefing om pågældende flyvested, startprocedurer, området i sin helhed og landingssteder. Måske kan de også tilbyde dig en vurdering af, hvilket vejr, der egner sig bedst til flyvningen. Ofte er de lokale piloter glade for at kunne hjælpe, og samtidigt øger det sikkerheden, når I er flere på startstedet. Et startsted, hvor du er helt alene bør få dig til at tænke over, hvorfor ingen andre flyver her denne dag!



En grundig briefing og en personlig risikovurdering af din fysiske og mentale parathed til flyvning er grundlaget for en sikker flyvning med overskud. Er du i tvivl, så bør du ikke være i tvivl - det er bedre at stå på jorden og tænke at du nok kunne have fløjet end at hænge i luften og være bange for, om du kan komme sikkert på jorden.

Der er forskellige muligheder for at søge information om flyvesteder. På DHPU hjemmeside kan du logge ind og se danske flyvesteder på [flyvestedsoversigten](#). Hvis du overvejer at tage til udlandet, så kan du måske inspireres af denne side [paraglidingmap.com](#)



1 En måde at forholde sig til et problem, der ikke haster er at:

- a) tage en beslutning, som føles rigtig med det samme
- b) tale med en instruktør og lade ham beslutte
- c) have en metode, hvor du analyserer årsager, afvejer løsninger og konsekvenser før du tager en beslutning
- d) sove på det

2 En lang flyvedag i bjergene kan betyde

- a) at jeg skal have sørget for at nogen kan hente mig ved udlandning
- b) at jeg skal sørge for at drikke og spise nok inden og under flyvning
- c) at jeg skal vurdere om jeg er "fit for further flight" undervejs
- d) alle tre ovenfor er gyldige svar

3 Du starter i 28 grader i 500 m højde i bjergene og planlægger at flyve til mere end 2500 m, hvis termikken tillader det. Hvordan vælger du at klæde dig på?

- a) det er jo varmt, så jeg flyver bare i t-shirt og shorts
- b) Det er varmt og jeg sveder, men vælger lange bukser, varmt overtøj, solcreme, solbriller og gode handsker

4 Du skal til et nyt flyvested med din klub. En af dine venner har været der før, og tilbyder at briefe dig om stedet

- a) du lytter og flyver i henhold til hans gode råd
- b) du lytter ikke, for du har læst om stedet allerede og kan selv
- c) du lytter, og kontakter derudover en lokal guide for briefing.

se svar nederst på næste side

Det er også på dette niveau i din uddannelse/udvikling mere og mere vigtigt at forstå, at du har et medansvar for dine flyvekammerater. De er naturligvis fartøjschefer og selvansvarlige, men med din nuværende erfaring vil du naturligt også blive et forbillede for andre piloter, især måske dem, der ikke er kommet så langt i deres uddannelse.

Måske husker du tidspunkter gennem din uddannelse, hvor du mødte piloter, som på en eller anden måde gjorde indtryk. Det kan have været en særlig måde at agere professionelt omkring sit udstyr og beslutninger. Og du har sikkert også observeret, når piloter har taget mindre hensigtsmæssige beslutninger, som måske endda har ført til hændelser.

Dine holdninger til flyvning, den måde du handler på, og den måde du taler om flyvning, vil være en del af den gensidige læringsproces, som alle piloter indgår i. Det er stadig en god strategi at have forbilleder, som kan lære dig noget, men nu er du kommet så langt, at andre også ser dig som et forbillede.

Endelig er du nu på vej til at kunne kalde dig Seniorpilot. En Seniorpilot er helt selvstændig og viser god flyveerfaring. Du bør nu være i stand til at varetage din egen og andres sikkerhed under flyvning, og du er i stand til at flyve dit fartøj i en bred vifte af terræn og forhold. Det vil være muligt at tage specialratings som distanceflyvning, acro, racing/konkurrenceflyvning, og desuden er Seniorpilot-beviset et krav for at du kan blive uddannet til instruktør. Det anbefales også på nuværende tidspunkt, at du har taget et SIV-kursus.



1c	2d	3b	4c
----	----	----	----