



TIS - 35 - en flyglärare berättar

"Var med i rodren!

Jag kommer nu att visa en halvroll från 6000 m med ingångsfart 600 km/tim och tänd ebk.

Du skall ha rätt fart och rätt höjd i ryggläget. Höjden är nu 6000 m och jag tänder vid 550 km/tim. Jag skevar runt och kontrollerar planflyktsläget och fartmätaren som visar 600 km/tim. Belastar mjukt men bestämt till 6 g och kontrollerar att farten inte ökar mer än 50 km/tim. Lättar upp belastningen före urgången och antecknar höjd och urgångsfart.

Du flyger! Gör om samma sak."

Instruktionen kommer vant men med inlevelse. Koncentrationen måste ligga i flygplanets manövrerande för att övningen skall utföras på ett riktigt sätt från början. Svårigheten för eleven att avpassa farten under stigningen för att snabbt nå nytt utgångsläge är påtaglig och man måste ge honom några tips för att inte onödigt tid förspillas på att hitta det rätta utgångsläget. Under halvrollen pratar jag in honom i den rätta belastningen och rörelsen.

Han övar några gånger tills det går bra och medan han söker nytt utgångsläge analyserar jag halvrollen och rättar till fel. Flygplanet är nytt för honom och den riktiga känslan har han inte fått ännu. Det är lätt att belasta för mycket, vilket resulterar i rollstörningar och då släpper han av för mycket på belastningen och går ur

med för hög fart. Det gäller att vara med hela tiden och upptäcka vilka fel han gör. Då jag är säker på att han kan halvrollen får han order att landa. Första gången kändes det litet underligt att sitta i baksitsen och "åka med". Men även det har blivit en vana. Framför mig har jag ett periskop som ger god sikt framåt, kanske från en något ovanlig vinkel ovanför huven och dumpat nedåt. Man ser huven från ovansidan och pitotrörsspetsen. Instrumenteringen är betydligt-enklare i baksitsen, men man har vad som behövs.

Min elev lämnade Ljungbyhed för två månader sedan. Efter en vecka på skolbänken var det dags för den första flygningen. Då fick han sitta i baksits under fyra pass och jag demonstrerade vad man kan göra med 35-an. Jämsides med baksitsflygningen lärde han sig nödinstruktion i simulatorn och sedan bytte vi plats. Den tredje och fjärde veckan fick han lära sig flygplanets egenskaper vid olika farter under olika belastningar, något avancerad flygning. Men tyngdpunkten låg på start och landning. Här kommer deltavingens karakteristiska egenskaper fram och man måste lära honom något som avsevärt skiljer sig från hans tidigare sätt att landa 28:an. Efter några pass gick det riktigt bra och så var vi framme vid den femte veckan, då eleverna flög ensamma första gången. Det var inte utan en god portion stolthet som vi såg påtagligt resultat av arbetet.

Ek-flygningen skedde i Sk 35 C men följdes av ett pass J 35 B. Sedan dess har det rullat undan snabbt med övningar i avancerad flygning, överljud- och instrumentflygning. Efter varje pass i Sk 35 C följer samma övning i J 35 B och man ställs ofta inför avgörande om eleven är klar för att öva själv eller om ett pass dk till är nödvändigt.

För att få en så jämn utbildning som möjligt och en rättvis bedömning och uppföljning av eleverna, flyger lärarna med alla elever. Men var och en har dock sin elev som han ansvarar för. Det ansvaret stimulerar på ett alldeles särskilt sätt. Som lärare vill man ge sitt bästa och får då också tillbaka en god prestation av sin elev.

Betygssättning är ett stort problem, men vi har löst det på ett bra sätt. Läraren bedömer varje pass och skriver ner sina intryck på en lapp. Någon sifferbedömning förekommer inte endast + eller - .

För att eleven skall få ut det mesta möjliga av flygpasset håller flygläraren en kort genomgång före flygningen, då han repeterar övningen som tidigare i detalj är genomgången av divchef eller flygavdelningschef. Efter flygningen håller läraren kritik, en viktig uppgift, som ger mycket för elevens framtida utveckling.

Flygläraren är inte bara instruktör i luften utan även på marken. För att ge eleverna en vettig utbildning i markämnen får var och en fungera som lärare i något ämne och själv lägga upp och genomföra utbildningen. På så sätt får vi en god kunskap i exempelvis materiellära och kan som förare sortera bort oväsentligheter och lära ut vad man som flygare måste kunna.

F 16 fick som första flottilj två flygsimulatorer J 35. Simulatorn är endast i en detalj lik en linktrainer, båda står på marken. Den är inte anskaffad för att ersätta flygning utan för att komplettera flygutbildningen och är i dag nödvändig för att snabbt och säkert genomföra TIS. I princip fungerar den så att kabinen, som är en exakt kopia av flygplanet är rörlig. Vid ett roderutslag rör sig kabinen och resulterar i ett utslag på instrumenten. På instruktionsstationen finns en instrumentpanel som överensstämmer med flygplanet.

Instruktören kan således hela tiden följa upp simulatorns rörelser. För att ytterligare förstär-

ka känslan av verklig flygning simuleras ljudet på ett naturtroget sätt. Som en detalj kan jag nämna att banskarvarna hörs vid körning på marken.

På en särskild felpanel kan en mängd fel införas under flygningen och föraren upptäcker och ställs inför situationer som kan inträffa i verkligheten. Felet kan endast åtgärdas om han gör rätt åtgärder enligt SFI. En försvärande faktor är att han tvingas flyga på instrument och samtidigt avhjälpa felet. Simulatorn är ingen betygsmaskin utan ett fint instrument för att lära föraren handla på ett riktigt sätt i luften inför olika situationer. Flyglärarna tjänstgör även som simulatorinstruktörer och i regel tillbringar vi en halv till en hel dag/vecka i simulatorn. På så sätt inkräktar inte instruktörstjänsten på flygtjänsten utan bidrar till att göra arbetet omväxlande.

Flygningarna genomföres med samma krav på förberedelser, precision och intresse som i verkligheten. Simulatorn används inte bara för nödträning, utan även för instrumentlandningar och navigeringar. På instruktören ställs då stora krav, han skall omväxlande vara trafikledare, instruktör, Rr Ost och varför inte kvinnlig udda talfyr.

TIS-organisationen räknas vara fullt utbyggd 1967 och har då två divisioner för omskolning och en div för FFSU. Kapaciteten kommer då att vara tillräcklig för att omskola 54 elever/år.

