

De Stichting Zweefvliegers Terlet (SZT) biedt dit jaar voor het eerst een opleiding aan, waarin de leerling begint met vijf lesuren op een motorzwever. Relaxed – de instructeur bedient de motor – en meer gelegenheid om basishandelingen intensief te oefenen. Effectief ook, de leerling komt sneller solo.

Versnelde basisopleiding Zweefvliegen met TMG

Nu al favoriet bij meerderheid nieuwe leerlingen



Kees Hordijk (l) en Bart Versteeg (r) in de Dimona PH-1193.

Onze traditionele zweefvliegopleiding lijkt niet meer in het huidige tijdsbeeld te passen. Of je nu de 'Terletters' leest, het clubblad van de Gelderse ZC, of de website van de Zuid-Afrikaanse zweefvliegers, overal vind je die conclusie terug. Een hoofdartikel in 'Segelfliegen' 2003•3 ('Wie efficiënt werden Segelflugpiloten geschult'), het officiële orgaan van onze Duitse DAeC-collega's, meldt dat de opleiding daar weliswaar grondig en betrouwbaar is, maar of ze ook efficiënt is...? Er is sprake van blinde vlekken in de opleiding, soms onnodige zwaarte van het theoretische gedeelte en in het praktische gedeelte ontbreken didactische vernieuwingen. Chris de Jong van de GeZC beschrijft in Thermiek 2003•4 ('Ledenbehoud, een eerste stap naar groei') hoe slecht de traditionele opleiding is afgestemd op het huidige patroon van vrijetijdsbesteding, vooral van jongeren.

En hoe lang het soms duurt voordat de leerling de solo-status of een andere attractieve ervaringen in de zweefvliegerij bereikt. Ik denk dat de tijdsduur om solo te komen in het huidige tijdsbeeld contraproductief werkt.



Ingeslopen effecten

Wat is aan onze opleiding veranderd sinds we op de Rhön via de Ka-7 en de ASK-13 inmiddels op een kunststof tweezitter lessen? Hoewel je ook bij onze theoretische opleiding kritische kanttekeningen kunt plaatsen, beperk ik me hier tot het praktische gedeelte:

- De (les)vvluchten zijn vanwege betere glijhoeken langer geworden, waardoor we minder starts/landingen op een dag maken.
- Omdat de vluchten vaak langer zijn, worden er soms minder starts direct achter elkaar gemaakt ('We hebben net een half uurtje gevlogen').

- Er zijn naar verhouding meer instructeurs, waardoor leerlingen vaker van instructeur wisselen.
 - DDI's en instructeurs werken vaker in een ochtend- of middagrooster, waardoor teveel wisselingen plaatsvinden.
 - Er bestaat een tendens om 's avonds eerder met het vliegen te stoppen.
 - Er zijn soms meer privévliegers met eigen materiaal, waardoor er op de strip minder saamhorigheid is.
- Zou het toeval zijn, dat op Terlet veel belangstelling bestaat voor het woensdagavondvliegen, waarbij met vaste instructeurs in een kort tijdsbestek

Foto's:
Frits Snijder

Na vijf basislessen
op TMG over naar
ASK-21



Bart Versteeg deed als eerste B-pakket met TMG:

"Leren zweefvliegen? Ja graag! Maar ik wilde duidelijkheid, structuur en vooral continuïteit en snelheid van de opleiding. Zeven dagen vliegen per week, las ik op de website van de SZT. En diverse opleidingsprogramma's, ook met TMG. Doen! Met de TMG ben je minder van het weer afhankelijk, dus ik kon snel beginnen, in februari. Waanzinnige ervaring. Al na enkele vluchten kon ik me, onder toezicht van mijn vaste instructeur Kees Hordijk, zelfstandig bezighouden met het landen, klimmen, dalen, het maken bochten, circuits vliegen en vreemde vlieg-bewegingen zoals overtreks. Kees bediende de motor. Een groot voordeel was dat ik in vluchten van zo'n 50 minuten kon blijven oefenen totdat ik het in de vingers had. Half april 2004 stapte ik naar het zweefvliegtuig over. Gelijk vier lierstarts op één dag met ASK-21. Veel starten en landen. Dat is voor mij nog belangrijk. De weken erop vloog ik regelmatig op woensdagavond met diverse instructeurs. Precies vijf en een halve week na mijn allereerste lierstart, met een totaal van 17 starts, voor het eerst solo. Onvergetelijk, niet te beschrijven! In korte tijd heb ik veel geleerd, op een leuke manier, die waanzinnig motiveert om door te gaan!"

meestal vier starts per leerling worden gemaakt? Wat hier ook opvalt, is dat het sociale aspect meer aandacht krijgt. De doelen van de deelnemers liggen dicht bij elkaar, waardoor weer een natuurlijke binding ontstaat.

Basisprincipes op TMG

Aan interessante oplossingen die Chris de Jong gaf, heeft de SZT er één toegevoegd: naast de mogelijkheid om zweefvliegen op de traditionele manier te leren, ontwikkelde het Nationaal Zweefvliegcentrum een lespakket dat begint met het leren van de basisprincipes van het vliegen op de motorzwever. Dit pakket omvat 6 tot 8 lessen, verdeeld over 5 uur, waarin – met uitzondering van de lierstart, de oefening kabelbreuk en thermieken – alle primaire oefeningen een plaats hebben. 'Eine halbe Stunde in Ruhe im Motorsegler herumprobieren bringt mehr als fünf hektische Platzrunden', stelt het eerder genoemde artikel in 'Segelfliegen'. Ook in Engeland zijn positieve ervaringen met dit systeem. Bart Versteeg – de eerste die gebruik maakte van het nieuwe B-pakket – kon na vier uur les op de Dimona



PH-1193 met 17 lierstarts solo. Nu zullen 17 lierstarts geen standaard worden. We verwachten dat dit aantal ergens rondom de dertig komt te liggen, met uitzonderingen naar boven en beneden. Hans Pennarts begon op 28 april met zijn opleiding op TMG en maakte op 13 juni zijn eerste solovlucht na 27 lierstarts.

Uitgangspunten en syllabus

Voor de basisopleiding op TMG is een syllabus geschreven. We hanteren duidelijk omschreven uitgangspunten, zoals:

- Tijdens de lessen op TMG wordt NIET van instructeur gewisseld.
- De bediening van het motorisch gedeelte maakt geen deel uit van de opleiding (wordt door instructeur bediend).
- De vluchten worden in een korte periode gemaakt (4-6 weken).
- Vluchten buiten thermische/turbulente dagdelen genieten voorkeur.
- Vluchten worden per leerling op hetzelfde type TMG gemaakt (Falke of Dimona).
- In geval van langdurige uitval of om didactische redenen kan éénmalig van type TMG gewisseld worden.
- Lierstarts worden pas na afloop van minimaal 4 uur basiscursus op TMG gemaakt en niet tussendoor.
- De eerste vier lierstarts en introductie in het lierbedrijf vinden met/door de instructeur plaats die verantwoordelijk was voor de basisopleiding op TMG.

Aan theorie besteden we individueel ruim aandacht. Omdat meer oefeningen onderdeel van één les zijn, bleek dat (de)briefing de eerste lessen veel tijd vraagt. Op het eind van de eerste lessen wordt om 1.000 m. de motor uitgezet en motorloos gevlogen/geland. In verdere lessen oefenen we veel T&G's (circuits, kleppengebruik en landingen), waardoor aan het eind van deze basisopleiding ruim 40 landingen zijn geoefend. Gaande deze vluchten doet de leerling steeds meer onderdelen zelf. In het geval van Bart, die met 17 lierstarts solo ging, bleek dat de verdere opleiding zich vrijwel kon beperken tot de cockpitcheck en de lierstart met bijbehorende oefenin-