

A close-up, profile view of a man wearing a black beanie and a dark jacket, smiling and looking towards the right. He is holding two red ski poles. The background is a vast, snow-covered mountain landscape under a clear blue sky. The text 'LEDARSKAP PÅ LÅNGFÄRDSSKRIDSKO' is overlaid on the image.

LEDARSKAP PÅ LÅNGFÄRDSSKRIDSKO

SISU IDROTTSBÖCKER

LEDARSKAP PÅ LÅNGFÄRDSSKRIDSKO

Om SISU Idrottsböcker

Det finns mängder av värdefull erfarenhet och kompetens bland dem som arbetar med hälsa och idrott i Sverige. Förlaget SISU Idrottsböcker är en kanal för tränare, idrottsutövare, friskvårdare.

I SISU Idrottsböcker ingår också Idrottens Bokklubb för dig som vill vara uppdaterad om alla nyutgivningar. Genom ditt medlemskap stöder du utgivningen av viktiga böcker om idrott och hälsa.

Läs mer på www.idrottsbokhandeln.se

Kontaktinformation till förlaget:
SISU Idrottsböcker – Idrottens förlag
www.idrottsbokhandeln.se

Beställningar:
SISU Idrottsböcker
Telefon: 040-660 66 67
Fax: 040-660 66 70
E-post: info@sisuidrottsbocker.se

Adress till förlaget:
SISU Idrottsböcker
Idrottens Hus
114 73 Stockholm
Besöksadress: Fiskartorpsvägen 15 A
Telefon: 08-699 60 00
Fax: 08-699 62 26
E-post: info@sisuidrottsbocker.se

© SISU Idrottsböcker

Författare: Jan A Aspelin, Elisabeth Bertilsson,
Jan Insulander, Carl-Johan Thorell och Anders Tysk
Redaktör: Anders Tysk
Textbearbetning: Yvonne Dolck-Lagrell
Projektledning: SISU Idrottsböcker
Formgivning: Caroline Roberts, Stage & Artwork AB
Bilder: Omslag–Jonnér Bildbyrå,
Inlaga–Carl-Johan Thorell och Anders Tysk
Tryckeri: Logotipas UAB

Tack till alla ledare som bidragit
med exempel från verkligheten.

ISBN: 91-85433-14-4

Förord

Långfärdsskridskoåkning på naturis är en fantastisk aktivitet. I ett slag förenas naturupplevelsen, frihets känslan, umgänget med likasinnade, fartens tjusning och utmaningen att på ett säkert sätt hantera risker. Som ledare måste du minimera riskerna för gruppen och samtidigt bidra till en oförglömlig färd, rik på upplevelser. Den komplexa situationen du ofta hamnar i ute på naturis kräver tydligt ledarskap och engagerade deltagare som är beredda att ta sitt ansvar.

Syftet med boken är att den ska vara ett hjälpmedel för dig som är eller vill bli långfärdsskridskoledare. Den vill ge dig insikt i ledarskapets betydelse under en tur.

I boken hittar du också berättelser om olika turer som ledare runt om i Skridsko Sverige bidragit med. De beskriver verkliga händelser och efter berättelsen finns ledarens egna reflektioner kring vad som hände. Använd gärna dessa storys för att diskutera och reflektera kring.

Boken ska kunna användas som utbildningsmaterial på ledarutbildningar och studiecirkel och kan med fördel också vara grund för samtal om ledarskap på is som föreningar genomför. Det är i dessa samtal som kunskaper och erfarenheter bäst sprids. Många av de rekommendationer som ges fordrar att du tolkar dem med ditt goda omdöme. Allt bygger på att du är medveten om och använder dig av alla möjligheter att bli en bättre och mer fokuserad ledare.

Lycka till i din strävan!

INNEHÅLL

1 Du som ledare	5
2 Att leda grupper på naturis	11
3 Ledarskap i praktiken	29
4 Krishantering	75
Referenser	80



Författare

Jan A Aspelin

Utbildad gymnastikdirektör och examinerad skidlärare, lärare/högskoleadjunkt sedan många år i friluftsliv vid GIH, Stockholm.



Elisabeth Bertilsson

Distriktsledare för långfärdsskridsko Friluftsfrämjandet i Västergötland, utbildningssamordnare lärarutbildningen vid Högskolan i Skövde, Ledarutbildare i Friluftsfrämjandet.



Jan Insulander

Färdledare, utbildare av kursledare och färdledare i Friluftsfrämjandet, spindel (nätverkssamordnare) för långfärdsskridsko i Friluftsfrämjandet.



Carl-Johan Thorell

Färdledare och ansvarig för ledarutbildningen i Stockholms Skridskoseglarklubb, författare till boken *När isen lockar*, lärare/högskoleadjunkt sedan många år i friluftsliv vid GIH, Stockholm.



Anders Tysk

Mångårig israpportör och färdledare i Stockholms Skridskoseglarklubb och Friluftsfrämjandet, författare och långloppsarrangör.



1

Du som ledare

Det finns naturligtvis olika skäl till att du valt att bli ledare. Kanske är det för att förmedla glädje till andra eller för att du tycker om att möta människor. Eller så kanske du ser det som en utmaning och möjlighet att själv utvecklas som människa. Oavsett vad du svarar är det påverkat av sådant som du själv upplevt. Allt du varit med om, tillsammans med dina relationer till andra människor, bidrar till att skapa en bas för ditt förhållningssätt som ledare. Ju mer du försöker förstå vad du påverkats av, desto intressantare blir det att vara ledare. Just förståelsen för hur du själv fungerar är själva grunden för att utveckla ditt ledarskap.

Som ledare i långfärdsskridsko är det nödvändigt att ha goda teoretiska kunskaper samt att vara en erfaren skridskoåkare. Dessa teoretiska och praktiska kunskaper får du dels genom ledarutbildning, dels genom kontinuerlig praktisk övning. I ditt ansvar ligger att hela tiden vara uppdaterad, hålla dina kunskaper vid liv samt söka ny kunskap.

Ditt viktigaste redskap som ledare är du själv

För att ditt ledarskap ska fungera så bra som möjligt måste du känna ditt redskap – det vill säga dig själv. I detta sammanhang är det lämpligt att göra en

**LEDARE EN KROPP SOM
AVGER LJUS OCH VÄRME**

Definition ur en gammal fysikbok



ATT VARA SKRIDSKOLEDARE ÄR PERSONLIG UTVECKLING

- Känslan av att få förmedla positiva upplevelser till andra människor kommer att berika dig.
- Din förmåga att organisera och leda skridskoturer ökar allteftersom du praktiserar.
- Du får möjlighet att utvecklas som människa – vilket kanske är den största vinsten för dig personligen. Att leda andra är ett sätt att upptäcka dig själv.

inventering av vilka egenskaper och erfarenheter du har som påverkar din roll som ledare. Både positiva och negativa egenskaper och erfarenheter är viktiga. En trygg ledare känner sig själv och vågar vara sig själv, med sina starka och svaga sidor. Från säkerhetssynpunkt är detta extra viktigt, då en trygg ledare inte behöver visa sig duktig. Du vet dina gränser och tar inga onödiga risker. Du får dina ”kickar” genom deltagarnas upplevelser, inte genom att testa egna gränser. Du känner dig säker och komfortabel i de situationer du leder gruppen och då blir du trovärdig hos deltagarna.

Bli medveten om ditt eget agerande

Om du ska kunna leda andra måste du kunna leda dig själv. Det innebär att du har så stor självkänedom att du gör medvetna val för att utvecklas som människa.

Till att börja med behöver du fundera över hur ditt redskap och dina personliga egenskaper ser ut. Vilka starka och svaga sidor har du? Vilka erfarenheter påverkar dig som ledare? Hur fungerar du tillsammans med andra? Hur fungerar du som ledare? Utifrån en medvetenhet om dig själv och ditt agerande kan du fortlöpande sätta upp nya personliga mål för ditt ledarskap. Minst lika viktigt som att förbättra dina svaga sidor är att befästa och utveckla dina starka sidor. Ett sätt att arbeta med dig själv och bli medveten om ditt sätt att agera är att använda modellen ”Johari fönster” (se sid. 8).

Alla kan bli bättre ledare

Ledarskap är inte en talang som vissa föds med, andra inte. Ledarskap är en förmåga eller kompetens som du kan utveckla genom kunskap, erfarenhet och reflektion. Kunskap i detta sammanhang innefattar bland annat insikten om ledarfunktioner och grupprocesser. En del handlar om att läsa böcker och delta på utbildningar. För att växa och mogna som ledare krävs att du

blir väl förtrogen med den kunskap och erfarenhet du fått, att du så att säga gör den till ”din”. Detta sker genom reflektion. Då väver du samman teori med verkliga händelser från skridskoturer och drar lärdom av det. Denna växelvisa samverkan mellan göra/reflektera kan liknas vid metaforen ”Forsen och stranden”.

FORSEN

Din vardag

Beskriver det du gör och det du befinner dig i mer eller mindre dagligen; sover, arbetar, handlar, lagar mat, stressar till och från träningen och så vidare. Den kan också beskriva dig som ledare, där du gör som du brukar göra, utan att fundera på det. Om du befinner dig i forsen för länge, finns risk att du bara följer med utan att veta vad som finns bakom nästa krök.

STRANDEN

Observation

Här kliver du upp på stranden, sätter dig ner och tittar. Du observerar vad som hänt eller vad som händer i forsen och du låter det ta tid. Din observation ska vara så tydlig och saklig som möj-

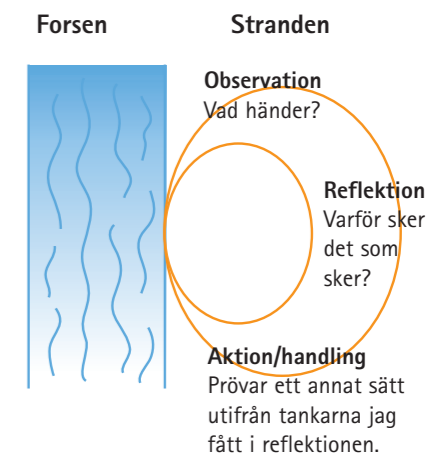
ligt utan att värdera det du gjort. När observationen är klar går du vidare till ...

Reflektion

Du funderar över din observation och värderar den utifrån dig själv och de erfarenheter du har. Några viktiga frågor i reflektionen är: Vilka mönster ser jag? Vilka värderingar har jag? Vilka känslor har jag utifrån vad jag ser? Resultatet av reflektionen blir ...

Aktion/handling

Här kommer konsekvensen av din observation och reflektion. Utifrån observationen och reflektionen kan jag ställa mig frågan: Kan jag handla på annat sätt?

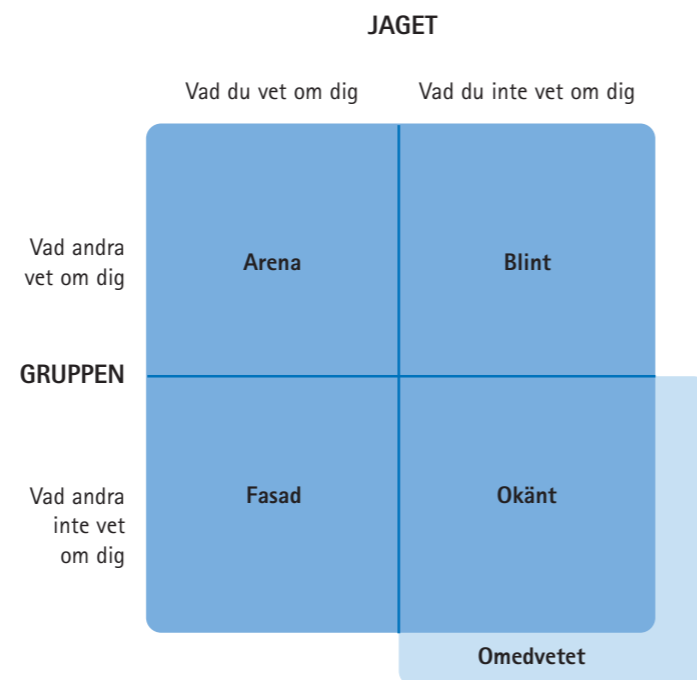


Hitta din egen ledarstil

För att du ska kunna känna dig trygg i din ledarroll måste du hitta den stil som passar dig bäst. En god ledare har en bred beteenderepertoar och kan nyansera sin ledarstil beroende på situationen. Oavsett vilken ledarstil du har är det av största vikt att du får med dig deltagarna. En förutsättning för deltagarnas engagemang är att du som ledare lyssnar på dem. Människor känner sig mer delaktiga och lyssnar mer uppmärksamt på dig om du visar omtanke och tar hänsyn till deras åsikter. Att kunna skapa dialog med del-

JOHARI FÖNSTER

Joharifönstret är en modell som skapades av två psykologer, Joseph Luft och Harry Ingham. Modellen hjälper dig att förstå vem du är och hur du uppfattas av andra. Fönstret innehåller jaget och gruppen; tillsammans bildar dessa fyra fält. Fältens storlek påverkas av graden av förtroende inom olika grupper och kan därför ha olika storlek i olika grupper, exempelvis hemma, i skolan, på jobbet eller i skridsko-gruppen. Hur ditt eget fönster ser ut beror till stor del på hur bra du och gruppen är på att ge och ta emot återkoppling.



J Luft, H Ingham.

Arena

Det du vet om dig själv och som gruppen känner till om dig. Arenan kännetecknas av en öppen kommunikation med andra och den blir större när förtroendet inom gruppen ökar.

Blint

Vad andra vet om dig, men som du inte är medveten om själv. Du ger hela tiden signaler om vem du är genom gester, kroppsspråk, agerande, attityd osv.

Fasad

Det du vet om dig själv, men som andra inte känner till. Här finns delar som du av olika anledningar döljer. Du kanske inte känner dig tillräckligt trygg och tror att

dina känslor och värderingar inte kommer att accepteras. Det kan även vara så att du döljer information för att manipulera och kontrollera andra.

Okänt

Varken du eller omgivningen vet detta om dig. En del kanske ligger så djupt att det aldrig kommer fram, medan annat kan komma fram genom öppenhet och återkoppling.

Omedvetet

För att visa att det inte är troligt att någon kan veta allt om dig har det okända fältet utökats med ett omedvetet område. Man kan beskriva det som känedom som ligger under ytan och aldrig kommer upp.

tagarna är en mycket viktig ledaregenskap. Grunden för god dialog är att du intresserar dig för deltagarna och är mån om deras välbefinnande. Det kan exempelvis vara att du ställer frågor till gruppen i stil med: "Är det någon som fryser?", "Känns farten lagom?" Även frågor av praktisk natur som: "Vem vill vara kökar i dag?" eller "Kan någon vara kartläsare?" är ett sätt att skapa dialog. Sådana frågor visar samtidigt att du räknar med deltagarnas medverkan och engagemang. Till en lyssnande ledare vågar deltagarna även uttrycka en eventuell oro. Deltagaren måste då mötas med största respekt. Genom att stötta och uppmuntra dina deltagare får du gruppen att känna sig tryggare och starkare.



Här följer ett antal frågor att fundera kring som hjälper dig hitta din egen personliga ledarstil och att känna dig trygg med den. Frågorna är tänkta att reflekteras kring under längre tid. Från "nuläge" till "framtiden". Reflekterandet kommer säkert att väcka ytterligare frågeställningar. Helt färdig som ledare blir du aldrig. På något sätt är det ändå positivt. Du har möjlighet att utvecklas och nå nya mål, oavsett hur många år du varit ledare. Fundera gärna över frågorna tillsammans med en ledarkollega.

DISKUTERA ...

- ... hur ser din egen självbild ut? Hur vet du att den är "sann"?
- ... varför har du valt att bli ledare?
- ... vad vill du uppnå som ledare?
- ... hur uppfattar du dig själv som ledare och hur tror du att deltagarna uppfattar dig?
- ... hur skapar du dialog med dina deltagare?
- ... vad gör du för att skapa ett gott gruppklimat?

"Nuläge" – inventering av starka och svaga sidor

- ... vilka är dina starka sidor som person? Hur utnyttjar du dem som ledare?
- ... vilka är dina svaga sidor som person? Hur påverkar de ditt ledarskap?
- ... hur reagerar du i olika situationer?

"Framtiden" – utveckling/utvecklingsmål

- ... hur kan du förstärka dina starka sidor? Hur kan du förbättra dina svaga?
- ... vilka egna utvecklingsmål har du?
- ... hur förbättrar du dina teoretiska och praktiska kunskaper i långfärdsskridsko?



2

Att leda grupper på naturis

Att leda skridskogrupper på naturis är en härlig möjlighet att få förmedla positiva upplevelser till andra människor. Det är berikande på många sätt. Samtidigt är det en i flera bemärkelser ansvarsfull uppgift. Det handlar inte bara om att en grupp deltagare ger dig förtroendet att leda dem på en skridskotur, det handlar också om att ge deltagarna fantastiska upplevelser på isen, under former som karakteriseras av trygghet, delaktighet och inte minst säkerhet.

För att bli en bra ledare krävs, förutom erfarenhet och kunskap, också ett genuint intresse för att vilja förmedla positiva upplevelser till andra. Du kan vara en väl så duktig "isräv" och erfaren skridskoåkare, utan att för den skull bli uppskattad som en god ledare.

Långfärdsskridskogrupperna är lite speciell jämfört med de grupper som gängse ledarskaps- och grupputvecklingslitteratur normalt avhandlar. En skridskogrupp på is är tillfällig, den existerar i stort sett bara under turen. Deltagarna har frivilligt valt att vara med och gruppens målsättning kan

DISKUTERA ...

- ... vad betyder deltagarna för dig som ledare?
- ... vilket ansvar har du som ledare?
- ... på vilket sätt låter du dina deltagare ta ansvar?

sägas vara lite diffus. Gruppen ska egentligen inte producera eller åstadkomma något, det handlar mycket om att ha en bra dag tillsammans. I likhet med många andra friluftsverksamheter ligger det en speciell utmaning i att du inte kan planera exakt i förväg vad som kommer att hända under en skridskotur. Väder, vind, isläge med mera, medför ofta att du måste göra avsteg från uppgjorda planer. Detta kräver flexibilitet av såväl dig som ledare som dina deltagare, men är också ofta en källa till nya lärdomar. Det oförutsedda kan bidra till att göra turen extra upplevelserik och rolig.

Förändrad ledarroll

Många friluftorganisationer upplever i dag en förändring av sina roller. Tidigare var man bärare och förmedlare av kunskap. Ledarna var de tekniska experterna som visste hur man vallade en skida, packade en kajak för bästa balans och hur man kunde bygga om en ryggsäck så att den skulle passa för långfärdsskridskoåkning. Framför allt inom långfärdsskridsko utvecklade föreningarna nätverk som gjorde att man visste var den bästa isen fanns. Detta gav deltagarna ett tillräckligt mervärde för att välja att bli medlem i föreningen.

Mycket av den expertkunskapen är givetvis fortfarande relevant och viktig, men i dag är det mycket lättare för den breda allmänheten att själva bli, om inte experter så i alla fall tillräckligt förtroliga med de tekniska aspekterna av långfärdsskridskoåkning. Det finns numera en hel del litteratur i ämnet och mycket finns tillgängligt på internet. Rapporter om isläget finns lätt att hämta bland annat på skridsko.net. Sammantaget innebär det att rollen för långfärdsskridskoorganisationer och det värde våra medlemmar ser hos oss, förskjuts något från att vara tekniska experter till förmedlare av upplevelser. Som ledare är du företrädare för en förening och när föreningens roll förändras så förändras även ledarrollen. Deltagarna söker sig till oss för att vi ger dem ett mervärde som i dag består av fantastiska upplevelser snarare än teknisk kunskap. Följaktligen är du som ledare i första hand förmedlare av positiva upplevelser snarare än av teknisk kunskap.

Förhållningssätt

Som ledare för en grupp har du som din främsta uppgift att ge den säkra men fantastiska upplevelser på isen. Du får din belöning genom gruppens upplevelser. En viktig roll som du också får lov att ta på dig är att vara företrädare för din förening. Du blir representant för föreningen och företrädare för dess varumärke. Därför är det viktigt att du kan anta en attityd



ANSVAR

Du har ansvar för gruppens välbefinnande och säkerhet, för vägval och för att turen blir trevlig och upplevelserik. Det ingår självklart i ledarrollen. Du nyttjar också möjligheten att göra gruppen delaktig i dina beslut. Det handlar inte om att lägga över ansvaret på deltagarna, utan snarare om att göra dem medvetna om att de också bidrar till att turen blir lyckad. Genom att bjuda in deltagarna till att bidra, upplever säkert de flesta att turen blir mer givande. Engagerade och ansvarskännande deltagare kan bidra till ökad säkerhet genom sin kunskap och sina observationer som kompletterar dina egna.

Att göra tydligt vilka krav som ställs på deltagaren ligger också i ditt ledaransvar. Deltagarna måste ta ansvar för sig själva och sin personliga säkerhet. Att ha rätt och komplett utrustning och de färdigheter som krävs är viktigt. Deltagare som inte tar sitt ansvar kan få mycket farliga konsekvenser och försätta hela gruppen i svårigheter. Fortbildning av medlemmarna är därför en viktig uppgift för föreningarna.

och ett förhållningssätt som är förenligt med föreningens grundläggande målsättning och värderingar.

Din erfarenhet

Din erfarenhet och kunskap avgör hur stor den kalkylerade risken får bli när du ger dig ut på isen med en grupp. Medvetenheten om riskfaktorer avgör hur långt du vill tänja på gränserna. Din utveckling i ditt ledarskap bör ta sitt avstamp från kunskapsbegreppets olika dimensioner. Ordet kunskap kan definieras på många olika sätt. Av tradition vill många människor tolka att ordet kunskap endast står för den teoretiska kunskapen. Man skiljer gärna mellan begreppen kunskap och färdighet. Sedan början av 1990-talet är kunskapsbegreppets fyra former uttolkade på följande sätt:

KUNSKAPSBEGREPPETS FYRA FORMER:

- **Fakta** är kunskap som information.
- **Färdighet** är kunskap som utförande.
- **Förståelse** är kunskap som meningsskapande (uppstår ofta vid en blandning av FAKTA och FÄRDIGHET).
- **Förtrogenhet** är kunskap som omdöme.

För att vara ledare vid långfärdsskridskoåkning krävs att du har alla dessa fyra olika grader av kunskap.

Faktakunskap måste finnas. Det är de teoretiska kunskaperna som i kombination med görandet, utförandet, ger utövaren förståelse för långfärdsskridskoåkningen inte bara som ett förflyttningssätt vilket som helst, utan även som ett samhällsfenomen.

Färdighetsbegreppet inkluderar, utöver god åskicklighet, även din förmåga att använda kroppens alla sinnen för en lyckad tur. Förutom synen och känslan med ispiken, skridskons rörelse mot isen, är ibland hörseln och till och med smaken på isen användbar under turen. Förtrogenhetskunskap får du genom erfarenhet från många olika situationer.

I förtrogenhetskunskapen finns ofta ett stort mått av tyst kunskap, en kunskap som inte låter sig förklaras, vetenskapliggöras eller definieras och som är personlig. Det är en kunskap som du erövrar genom att under lång tid samla på dig upplevelser och erfarenheter från många olika håll och omsätta dem i en aktuell situation. En fara med förtrogenhetskunskap är att du lätt faller i förtrogenhetsfällan, en fälla som kan exemplifieras på följande sätt:

”Jag kan det här, jag har hållit på i trettio år ...”

”Ja, du har hållit på i ett år, trettio gånger.”

Vederbörande har aldrig utvärderat sin verksamhet, har aldrig reflekterat över innehåll och utförande och har aldrig tillfört ny kunskap i sitt ledarskap. För att förtrogenhetskunskapen ska bli en levande kunskapsform, måste den ständigt omprövas och du måste inta ett kritiskt granskande och reflekterande förhållningssätt. Största faran hos en erfaren ledare är att bli sin egen ”dåliga PR-konsult”. En konsult som har glömt bort vad framgången och det lyckade ledarskapet berodde på, som har glömt bort ödmjukheten och framgångskonceptet. Som inte kan se hela bilden, som kommit sig själv för nära och tror sig kunna leva på enbart gamla meriter.

Gruppen

Som tidigare nämnts är en långfärdsskridskogrupp lite speciell och det är svårt att hitta bra referenslitteratur som är relevant för långfärdsskridskogruppens utveckling. Gångse grupputvecklingsteorier är endast delvis gångbara.

Det finns inga homogena grupper

Traditionellt inom långfärdsskridskoföreningar brukar man tillämpa en gruppindelning som är baserad på prestation, det vill säga hur långt och fort man klarar av att åka. Detta ger en grund när det gäller att säkerställa att alla i gruppen åtminstone har ungefär liknande prestationsförmåga. Det kan emellertid finnas anledning att fundera på om andra indelningsgrunder kan vara intressanta. Den danske idrottshistorikern och kultursociologen Henning Eichberg menar att olika människor söker sig till friluftaktiviteter av olika skäl. Eichberg identifierar tre olika grupper:

- **De som söker upplevelser**, äventyr och spänning, som får en kick av det vilda och storslagna i naturen. För dessa utgör själva naturen en del av upplevelsen. Storslagna vyer, samvaron vid rasterna, fåglarna vid iskanten är väl så viktiga som medvindsåkning på blankis. Till denna grupp kan man även räkna dem som söker social samvaro och ser långfärdsskridskoturen i huvudsak som ett trevligt sätt att umgås.

- **De som söker rörelse**, hälsa och motion. För dessa utgör naturen arenan för upplevelsen, men det är rörelsen och motionen som är det viktiga. Inom långfärdsskridsko ser vi att denna grupp ökar. Många har tillbringat mycket tid på plogade banor och därmed fått en ”isvana” utan att för den skull förstå vilka säkerhetskrav som gäller för vistelse på naturlig is.

- **De som söker perfektion**, som hela tiden försöker förbättra sin prestation. I vårt sammanhang kan det handla om det perfekta skridskoskåret, att kunna

DISKUTERA ...

- ... vilka grunder för gruppindelning tillämpas inom er förening? Varför?
- ... vilka andra indelningsgrunder skulle kunna vara intressanta?

FIRO-modellen är inte direkt tillämpbar för långfärdsskridsko-grupper men vi kan ändå använda den för att illustrera hur en skridskogrupp kan utvecklas.

åka längre och fortare, att jobba med sin utrustning i jakten på det perfekta.

Det är klart att det inte är problemfritt när skridskoåkare från dessa olika kategorier blandas i samma grupp även om de har samma åkstyrka (prestationsförmåga). Säkerhetsmedvetande och isvana kan variera mycket mellan olika kategorier. En av de utmaningar du som ledare då ställs inför är att kunna känna av din grupp och anpassa turen för att så många som möjligt ändå ska få en bra upplevelse. Ett alternativ är att föreningen varierar turutbudet om möjligheten finns. Föreningen kan utlysa turer som ”motionstur”, ”upplevelsetur”, ”singeltur” och så vidare.

Grupper utvecklas under en tur och över en säsong

Även om vi konstaterat att långfärdsskridskogrupper är tillfälliga och upplöses vid färdens slut, betyder det inte att de inte utvecklas. Precis som i alla andra sammanhang så utvecklas också en långfärdsskridskogrupp över tiden, under en dag eller kanske i vissa fall över en säsong. Som ledare har du därför nytta av att förstå vad som händer under de olika stadierna av en grupps utveckling. En modell som ofta används är FIRO (Fundamental Interpersonal Relationship Orientation) som togs fram under en studie för US Navy när man ville veta varför vissa grupper fungerade bättre än andra. (W Schutz: *The Interpersonal Underworld*, 1966). Schutz fann i sin studie att gruppers utveckling kan indelas i tre faser:

Tillhörighet

I den här fasen försöker gruppmedlemmarna lära känna varandra, känner stort behov av acceptans och tillhörighet, kräver ordning och struktur och visar stort beroende av ledaren. Det är i den här fasen man skapar den känslomässiga grunden för sitt fortsatta agerande. Frågor man ställer sig handlar om: Varför är jag här? Är det här rätt grupp för mig? Kan jag vara mig själv i den här gruppen?

Som ledare är det viktigt att du är tydlig med dina avsikter med gruppen, vad som kommer att hända under dagen och hur det kommer att påverka deltagarna, samtidigt som du måste se den enskilda deltagaren. Du måste kunna ge var och en det stöd som han eller hon behöver. Alla har rätt att bli sedda.

Kontroll

I den här fasen handlar det mycket om kontroll och position. Några typiska frågor är: Vem styr? Vem kan? Behovet av struktur och ledarskap är stort, men det är inte alltid man vill låta någon i gruppen tillfredsställa detta behov. Du vill ha kontroll över din roll i gruppen ur ett säkerhets- och ansvars-



perspektiv. I den här fasen kan det krävas att du är extra tydlig i din ledarroll. Brist på struktur och ledning kan skapa otrivsel och i värsta fall kaos.

Samhörighet

Den här fasen karakteriseras av sammanhållning och förtrolighet. Man ser, bejakar och utnyttjar varandras olikheter. Man ser varandra i en relation snarare än i position och det är naturligt att dela med sig av sina idéer, upplevelser, känslor och insikter.

Som ledare för en grupp i den här fasen kan du stötta genom att uppmuntra till ett öppet klimat där alla kan bidra med sina erfarenheter och kunskaper. Eftersom upplevelserna står i centrum under turen är de något att samla gruppen kring. Tänk på att gruppens samlade erfarenheter nästan alltid är mycket större än dina egna.

Ovanstående är naturligtvis grova förenklingar och det kan vara svårt att avgöra i vilken fas, enligt FIRO, en skridskogrupp befinner sig vid en viss tidpunkt. I mindre skridskoföreningar är det kanske samma deltagare som dyker upp på varje tur. Då kan man se och följa en utveckling som sker över

DISKUTERA ...

- ... du ska leda ett gäng vana åkare i grupp 5, ett järgång som åkt tillsammans i många år. Den här dagen kommer två nya deltagare till samslingen. Vad bör du som ledare tänka på i det läget?
- ... föreställ dig en grupp som utvecklas under en dagstur. Hur möter du deltagarna i de olika faserna av utveckling (tillhörighet, kontroll och samhörighet)?

en säsong. I större föreningar är det kanske olika deltagare varje gång och gruppen utvecklas under en dag för att sedan upplösas. Naturligtvis finns det nyanser av detta och det är svårt att generalisera. Det viktiga är att du som ledare är medveten om att grupper förändras hela tiden och att du anpassar ditt ledarskap utifrån detta.

ATT SE SIG SJÄLV

Att se sig själv i andra
sina villkor
sin brist
sina svagheter
sitt mänskliga:
Att vara social i hjärtat
Ni andra som är sociala
i huvudet!
– Och hjärtat är inte en
känsla för ögonblicket
men det som varar
Hjärtat är inte en kon-
junktur.

Gunnar Ekelöf

Du och gruppen

När turen börjar är kanske din allra viktigaste uppgift att skapa trygghet i gruppen. Få deltagarna att komma över sin oro som kan vara av olika slag. De kan vara osäkra på isen, på sin egen förmåga, om de kommer att accepteras av andra, om de passar in i gruppen och så vidare. För att skapa trygghet måste du möta deltagarna med ödmjukhet och respekt. Genom att vara tydlig och strukturerad när du informerar om hur du tänkt dig dagen och målet för färden samt vad du vet om is, väder och vind, eliminerar du många anledningar till oro och osäkerhet. Försök att under hela turen hålla deltagarna så informerade som möjligt, och om du ändrar något i den ursprungliga planen bör du förklara varför du gör det. Det är tryggt för deltagarna att alltid veta vad som ska hända och varför.

Det är i början av turen som du skapar de grundläggande relationerna mellan dig och dina deltagare. Det är därför viktigt att du ger ett tryggt och positivt intryck redan i din första kontakt med gruppen. Var dig själv och utgå från dina starka sidor. En trygg ledare som förmedlar äkta glädje och entusiasm ger en positiv stämning i gruppen och en bra förutsättning för en fin dag på isen.

Alla kan bidra

När gruppen kommit förbi den första osäkerhetsfasen gäller det att skapa förutsättningar för de upplevelser, den spänning och den avkoppling som deltagarna önskar. En lyckad långfärdsskridskotur bygger till stor del på delaktighet, dialog och egenansvar. Genom att möta deltagarna på deras nivå, se den enskilda människan och stimulera till dialog, skapar du ett klimat där alla känner just delaktighet och därmed ett gemensamt ansvar för gruppens välbefinnande.

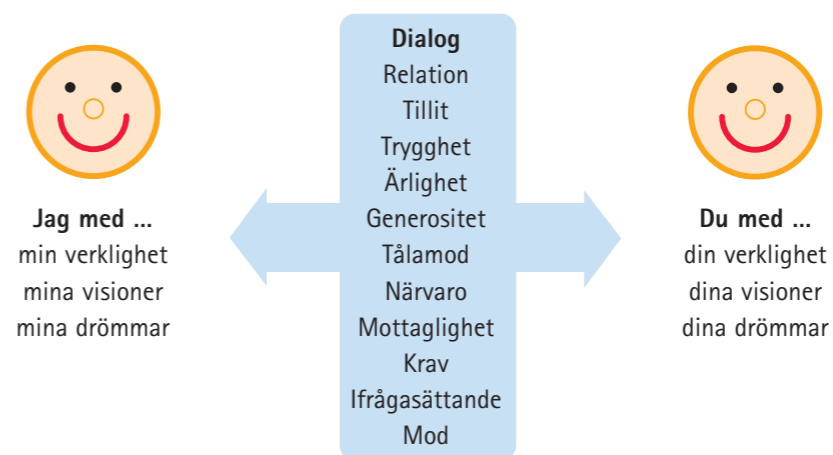
I dialogen möts människor i samma ”ögonhöjd” och respekterar varandras olikheter. Det handlar om tillit, förtroende och en positiv människosyn. I en sådan grupp är det naturligt att var och en bidrar med sin erfarenhet och sina kunskaper. Det kan vara kunskap om naturfenomen, historiska händelser, byggnader eller helt enkelt att någon vill dela med sig av något som han eller hon varit med om tidigare på just den här platsen. Allt sådant

bidrar till att förhöja upplevelsen av skridskoturen. Tänk på att gruppens samlade kunskap och erfarenhet ofta är vida överlägsen ledarens.

Dialogen som verktyg

En bra och växande relation uppstår inte självklart i möten mellan människor. Det krävs ett antal ingredienser som illustreras i figuren nedan. Den bygger på Martin Bubers dialogfilosofi, där grunden utgör respekt för varandras verklighet och att båda verkligen vill att relationen ska växa.

GRUNDSTENARNA I RELATIONSBYGGANDET ÄR:



Ombearbetad efter M Buber.

Hur möter du olika typer av deltagare?

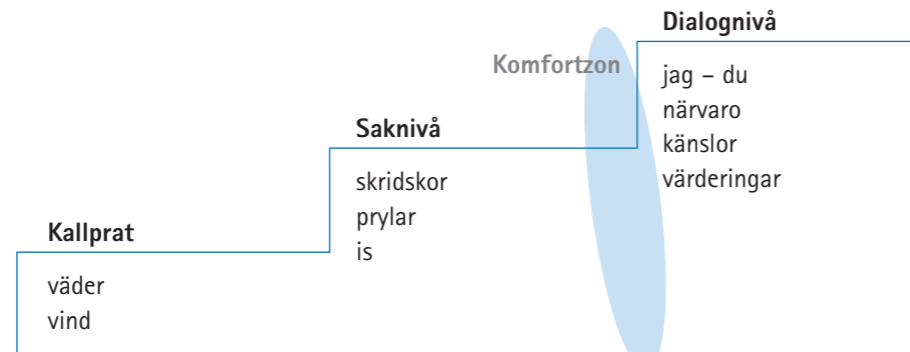
Lika många olika typer av ledare som det finns – lika många olika typer av deltagare kommer du att möta på dina turer. Här är några personligheter som kräver särskild uppmärksamhet och omsorg av dig som långfärdsskridskoledare:

De otrygga

Det finns många skäl till varför deltagare kan känna sig otrygga under en tur. Man kan känna sig osäker på om isen håller, om man kommer att orka, om man blir accepterad av den övriga gruppen eller på vad som ska hända under dagen. Oavsett orsak ska ingen behöva känna sig otrygg i en långfärdsskridsko-

KOMMUNIKATIONSTRAPPAN

Dialogen är ett bra sätt att skapa en relation som ger möjlighet till växande. Som ledare måste du dock vara medveten om att man genomgår olika steg i mötet mellan människor.



Kallprat – när du träffar någon för första gången pratar ni inledningsvis om allmänna ting, exempelvis vädret.

Saknivå – så småningom pratar ni om gemensamma sakfrågor, exempelvis skridskor och isar.

Dialognivån – ett givande och tagande där man möter varandra med respekt och tillit. Misströsta inte om du inte kommer till dialognivån med alla människor du möter. Det är inte nödvändigt eller ens möjligt.

Komfortzon – i många relationer når man inte översta trappsteget, det känns inte bekvämt att släppa in den andra personen så nära.

grupp. Det är din uppgift som ledare att förstå vem som är otrygg och varför. Det gäller att gruppen inte är alltför stor så att du och dina eventuella ledarkollegor hinner känna av stämningen. Försök tala en stund med var och en i gruppen under turen. Dels för att de ska känna sig sedda, dels för att du ska få en uppfattning om hur de mår.

Eftersom deltagarna kan vara ängsliga av många olika orsaker är det naturligtvis svårt att ge några generella råd, men ett tips är att försöka eliminera osäkerhet genom att ge så mycket information som möjligt. Var tydlig och berätta om det tänkta upplägget av turen och vad du vet om isens beskaffenhet. Se särskilt till att nya deltagare i gruppen blir välkomnade och känner sig accepterade.



De svaga – trötta

Även om man genom den traditionella gruppindelningen baserad på åkstyrka söker skapa grupper med liknande förmåga, finns det alltid de som blir fortare trötta än andra. Det kan vara tillfälligt, alla kan ha en dålig dag. Alldeles oavsett orsak har den som inte riktigt orkar hänga med i övriga gruppens tempo rätt att bli mött med samma respekt som vilken annan deltagare som helst. Den som har svårt att hänga med riskerar i värsta fall att uppfattas som en belastning av övriga. Det är ditt ansvar som ledare att se till att så inte sker. I första hand kan du försöka omplacera den trötta till en långsammare grupp. Skulle detta inte vara möjligt gäller det att anpassa tempot och ge den trötta så mycket stöd som möjligt. Han eller hon bör uppmuntras att åka långt fram i gruppen för att få vindskydd och draghjälp av starkare åkare.

Du kan få lov att ta täta pauser för att ge möjlighet till återhämtning. Försök att utnyttja dessa pauser till att ge de övriga deltagarna någon form av upplevelse. Kanske starta ett samtal, berätta något om till exempel den plats ni befinner er på. Eller ännu bättre, be någon i gruppen berätta något. På så sätt slipper den trötta att känna sig särskilt utpekad, de övriga i gruppen får en upplevelse genom att de lär sig något nytt och den som berättar något känner sig särskilt sedd och betydelsefull. Som en sista utväg och om det är möjligt kan du sätta iland den trötta på en säker plats med tillgång till

DISKUTERA ...

- ... på vilket sätt startar du en tur?
- ... hur skapar du trygghet i din långfärdsskridsko-grupp?
- ... hur kan du skapa delaktighet och dialog i din grupp?

kommunikationer så att han eller hon kan ta sig hem på egen hand. Tänk på att det måste ske under värdiga former och med stor respekt. Alla kan ha en dålig dag eller av misstag hamna i fel grupp.

"Besserwissrar"

Dessa briljerar med sin kunskap. Deras beteende grundas ofta på ett behov av trygghet och bekräftelse. "Besserwissrar" behöver uppmärksamhet, annars kan de börja styra och ställa. I värsta fall "tar de över". Det är inte ovanligt att en besserwisser är en för dagen ledig ledare som med sitt behov av bekräftelse tar över det reella ledarskapet. För dig som ledare blir det extra problematiskt, dels kan du själv uppleva dig ifrågasatt som ledare, dels kan gruppen bli osäker på din kompetens och därmed bli otrygg.

Ett sätt att hantera en person som tycks veta allt är att ta denna åt sidan, berätta att du uppskattar hans eller hennes kunskap och erfarenhet, att du känner stödet och uppskattar det. Förklara sedan så sakligt som möjligt hur du uppfattar situationen, att den övriga gruppen blir osäker på vem som är den verkliga ledaren och att detta inte är bra. Ge gärna besserwissern en specialuppgift så att han eller hon kan känna sig nyttig, till exempel att hjälpa till med navigering, att stötta någon med dålig teknik etc. I de fall personen är en ledarkollega, kan ni inom föreningens ledargrupp diskutera hur man ska förhålla sig till denna typ av beteende.

Med erfarenhet som bas

Mycket vistelse på is ger dig kunskap och du lär dig att se var isen är säker och var riskerna finns. Du lär dig ta snabba beslut om vilken väg du ska ta och kan "ta ut svängarna" och åka varierat. Först längs en vacker strand för att strax därefter vara på väg ut på en fjärd med isar som salsgolv. Ett tag följer du girlangerna av is mellan snöfälten för att sedan smyga över lite tunnare isar för att nå en fin landkall.

Att kunna isar, vara lyhörd och vaksam inför deras snabba förändringar, är en av de viktigaste kunskaperna för att kunna leda grupper på naturis. Har du god kunskap om is har du också förutsättningar att vända i tid. De tunna isarna på hösten kräver extra stor försiktighet, samtidigt som många deltagare av nyhetens behag betar sig som kalvar på grönbeta, vilket kräver sitt speciella ledarskap. De stabila isarna kring nyår med kilometer efter kilometer av decimetertjocka trygga isar där gruppen bara susar fram, medger en annan säkerhetsnivå. Skärgårdsisar, som ena stunden är lömska och luriga och i nästa stund är stabila ända ut mot horisonten, kräver särskild uppmärksamhet och beredskap.

DISKUTERA ...

- ... vilka andra typer av deltagare kan man identifiera och hur möter man dem?
- ... vilka strategier eller metoder använder du dig av för att möta ängsliga deltagare, exempelvis stötta den som inte riktigt orkar hänga med? Hur möter du en besserwisser?



Ledarskap på naturisar är, om något, konsten att kunna situationsanpassa sitt sätt att leda, att hela tiden vara beredd att ompröva sina vägval och vara fokuserad på att göra en fin tur under säkra förhållanden. Du som ledare ska vara trygg med din egen skridskoåkning och så förtrogen med din egen förmåga att du alltid ser till att det finns ”överkapacitet” kvar för att kunna hantera oförutsedda situationer som du kan komma att ställas inför. Detta handlar inte bara om att fysiskt orka utan även att ha mental kapacitet för till exempel val av säkra alternativ.

Inre styrka – din trygghet som ledare

Även om fysisk förmåga, gedigen iskunskap och erfarenhet är viktiga förutsättningar för säker ledning så är det inte tillräckligt. Det krävs också en inre styrka för att bli en säker långfärdsskridskoledare. Om du har god självkänsla och är trygg i din roll som ledare behöver du inte söka bekräftelse genom att mäta din prestation med andra. Du får din bekräftelse genom gruppen och sätter gruppens upplevelser före dina egna. Som trygg ledare gör du dina egna vägval, baserade på egen förmåga, kunskap och erfarenhet och på gruppens förmåga och rätt till säkra upplevelser. En sådan ledare kan stå emot impulsen att följa efter andra ledare eller grupper och därmed undvika att hamna i situationer som han eller hon egentligen inte behärskar. Inte minst incidenten vid Askö 2003 visar hur lätt det är att lockas med av andra och därmed riskera att hamna i situationer som kan bli farliga.

Du som sätter gruppens upplevelser före dina egna skapar också trygghet genom ditt förhållningssätt till gruppen. En trygg grupp med ett bra klimat och öppenhet för dialog mellan ledare och deltagare är troligen mindre benägen att hamna i farliga situationer. I en sådan grupp är det naturligt för var och en att framföra sin eventuella oro över isens bärighet och att ni tar ett större gemensamt ansvar för gruppens säkerhet och välbefinnande.

I en trygg grupp med en bra dialog är deltagarna delaktiga och tar ansvar för sig själva och det blir lättare att hantera eventuella incidenter som kan uppstå under en tur. När alla känner delaktighet är det lätt för dig som ledare att lösa uppkomna problem tillsammans med gruppen.

Delat ledarskap

Att vara två ledare som delar på uppgiften att leda en grupp på isen är ett bra sätt för säkra turer. Med delat ledarskap kan ni fördela ansvar och uppgifter mellan er, stötta varandra, ge feedback och dela med er av kunskap och erfarenhet. Med två ledare är det lättare för er att skapa ett bra gruppklimat

Tänk på att deltagarna i varje ögonblick måste veta vem som är ledaren även om ni turas om att leda under turen.



DISKUTERA ...

- ... vilka fördelar finns det med att vara två ledare för en grupp? Finns det några nackdelar? Vilka i så fall?
- ... har du provat delat ledarskap? Varför/varför inte? Vilken uppfattning har du om delat ledarskap och varför?



TIPS

När turen avslutas kan det ofta vara svårt att få hundra procentig uppmärksamhet av deltagarna. De vill gå iland, gå bakom en buske, försäkra sig om en bra plats i bussen, värma upp bilen och så vidare. Ett beprövat knep är att hålla den avslutande samlingen utom synhåll för avslutningsplatsen. Då är det mycket lättare att få deltagarnas hela uppmärksamhet. Men även om turen avslutas en bit bort upphör inte ansvaret förrän deltagarna sitter i bussen/bilen.

genom att ni har större möjlighet till bra kontakt med deltagarna. Dessutom är det en självklar tillgång i händelse av en plurrning eller annan incident. Det är oftast en ledare som plurrar och även den mest erfarna får nedsatt kapacitet och kan behöva avlösning i den situationen. Många föreningar tillämpar i dag delat ledarskap och det är också en möjlighet för nya ledare att få en bra introduktion i ledarskapet.

Turen avslutas

Försök att alltid avsluta turen positivt. Samla gruppen och sammanfatta vad ni varit med om under dagen. Ställ kontrollfrågor som ger utrymme för deltagarna att berätta hur de upplevt turen, vad som varit bra, vad som kunnat vara annorlunda etc. Var noga med att lyssna på vad deltagarna har att säga.

Reflektion

Det är också viktigt att reflektera över turen och dagen, på egen hand eller tillsammans med din ledarkollega. Vad gick bra? Vad kan göras annorlunda? Vad lärde vi oss under dagen? Att ge och ta återkoppling kan vara svårt och något ni kan behöva träna på. Respekt, ödmjukhet, tillit och ett genuint intresse att stödja/få stöd är grundläggande förutsättningar. Ett sätt att visa respekt i återkopplingen kan vara att använda "jag-budskap". "Om jag vore du så skulle jag tänka på att ..." Men återkopplingen behöver inte enbart handla om att

TRÄNA

Genomför någon form av aktivitet i grupp, gärna något som kräver samarbete och gott ledarskap (det behöver inte vara direkt långfärdsskridskorelaterat). Ge varandra återkoppling efteråt. Vad gjorde vi/du bra? Vad skulle kunna göras annorlunda?



DISKUTERA ...

- ... vilka tillfällen till ledarutveckling skapas inom din förening?
- ... vilka ytterligare outnyttjade möjligheter för samtal mellan ledare ser du?

”rätta till” svagheter. Det kan lika gärna handla om att ge tips om hur starka sidor kan förstärkas ytterligare.

Även mellan turerna och mellan säsongerna finns tillfällen till att utveckla ditt ledarskap. Det kan till exempel ske i form av ledarträffar inom din förening, nätverksträffar med andra föreningar.

Ernest Shackleton var en av många stora äventyrare under 1900-talets början. Efter det att Amundsen hade nått Sydpolen, strax före Scotts brittiska expedition, fanns egentligen bara en stor bedrift kvar att utföra. Det var att korsa Antarktis från hav till hav. Shackleton och hans mannar försökte göra detta under den brittiska Endurance-expeditionen. Skeppet Endurance fastnade emellertid i isen, fick överges och sjönk så småningom. Under svåra umbäranden lyckades Shackleton tillsammans med en handfull män segla i en livbåt till ön Sydgeorgien och ta sig till fots tvärs över ön till den norska valfångststationen Stromness. Därifrån fick man kontakt med yttervärlden och så småningom kunde resten av Shackletons mannar räddas från Elefantön, där man haft sitt läger.

Det unika med Shackletons expedition var att han inte förlorade en enda man. Alla överlevde, trots de ytterst svåra umbäranden man utstått, i över femhundra dagar. På den tiden var detta något alldeles unikt. Shackleton fick därför rykte om sig att vara en alldeles utomordentligt god ledare som verkligen brydde sig om sina mannar. Han såg till att tala och umgås ordentligt med var och en. Om någon var ängslig eller mådde dåligt fick han dela tält med Shackleton. Han insåg värdet av att, så långt som möjligt, verka för psykiskt välbefinnande i gruppen. I den kritiska situationen lyckades han ändå skapa en bra stämning och hålla modet uppe bland mannarna. Detta stärkte dem till att uthärda strapatsen och överleva trots svåra omständigheter. Shackletons ledaregenskaper gör honom till en av historiens stora ledare.



3

Ledarskap i praktiken

Ledarskapet under en tur följer ett visst mönster, ett kronologiskt mönster. Från förberedelser, via själva turen till den avslutande utvärderingen. Vi har tidigare i materialet behandlat ledarskapet i mer generella termer. Här ska vi följa ledarskapet i den ordning det genomförs – före, under och efter en skridskotur. I det här kapitlet få du också flera autentiska exempel på situationer när ledarskapet ställts på prov och vilka erfarenheter som den ansvarige ledaren har dragit av händelserna. Avsikten är ge att dig idéer som du kan arbeta vidare med i ditt eget ledarskap.

En bra ledare är en förberedd ledare

Vi vet att många som är bra på att framträda, exempelvis retoriker, skådespelare eller radiopratare, agerar som om de hela tiden improviserade. Men samtidigt vet vi att de nästan uteslutande är ytterst noggrant förberedda. På samma sätt är det med ledarskap på is. Det ska se lätt och enkelt ut och vara

LEDARSKAP I TEORIN – OCH I PRAKTIKEN

Mycket som tas upp i det här materialet bottnar i din syn på ditt eget ledarskap. Följande punkter är ett avstamp inför det praktiska avsnittet.

- Det är viktigt att vara sig själv i sitt ledarskap och att hela tiden sträva efter att förbättra det.
- En bra ledare söker alltid utveckla sitt ledarskap och sitt iskunnande genom att leda turer på naturis.
- Ett gott ledarskap innebär att man ser alla gruppdeltagarna och gör dessa delaktiga i beslut som rör gruppen.
- Använd dialogen som verktyg!
- En grupp utvecklas hela tiden och du måste anpassa ditt ledarskap efter detta.
- Ett gott ledarskap kräver att du vet vad som är förhandlingsbart under turen och vad som inte är det.
- Ett gott ledarskap kräver att du är fokuserad för att ge gruppen en säker tur.
- Grunden för en trivsamtur är att du åker varierat och söker bästa möjliga is.
- Olika isar kräver olika "grundstilar" och olika situationer på isen kräver olika sätt att agera.

väl förberett. Visst är det så att olika förhållanden på isen kräver olika grad av förberedelser. Det finns tillfällen då issituationen och förhållandena på dagen för turen är lätta att förutse. Du har tillgång till väderrapporter av hög kvalitet, särskilt om du använder flera av dessa och "gör din egen". Du kanske också har ungefärlig koll på antalet deltagare och kanske till och med på vilka de är. Du kanske dessutom har åkt på den aktuella isen nyligen.

Men generellt sett är de flesta isar "nya isar" och då är förberedelserna viktiga. Är du förberedd kan du koncentrera dig på det som händer på isen, i gruppen och i stunden. Då kan du vara beredd att sätta de planer för olika händelser i verket som du är mentalt inställd på.

Dagen före tur

Förberedelserna dagarna och kvällen före en tur är avgörande för dina möjligheter att leda turen på ett bra sätt. Goda förberedelser gör att du kan koncentrera dig på isbedömningen och gruppens upplevelser.

1. Skaffa isinformation

Oavsett om det är du eller föreningens israpportör som bedömer var turerna ska förläggas, så är det ditt ansvar att inhämta information om isarna du ska leda på. På senare år har användandet av internet som informationskälla vuxit enormt och föreningarna får via det så kallade

skridskonätet in tusentals israpporter över hela landet under en säsong. Det är dessa uppgifter som israpportörerna och andra turplanerare bygger mycket av sin planering på. I de små föreningarna, och oftast även i de större, har du som ledare mycket stora möjligheter att styra turen dit du vill. Ska deltagarna få åkning på stabil is av samma typ eller varierad is? Ska deltagarna avnjuta fina skogsjöar eller är det öppna skärgårdsfjärdar som gäller? Mycket styrs av vädret, men får du leda på en is du känner eller gärna vill åka på, blir det en roligare och mer minnesvärd tur. Så ta ut svängarna och ge deltagarna "din tur" så långt det är möjligt.

Rekognoseringstur

Många föreningar lägger turer på söndagar för att under lördagen kunna åka ut till åkområdet på rekognoseringstur. Det är ett bra sätt att sätta sig in i isförhållandena och bli väl förberedd också på den punkten. Om is- och snö-situationen är osäker, och framför allt om du är ny ledare, kan det verkligen

FÖRBEREDELSE INNAN TUR:

- Skaffa isinformation
- Väderprognoser
- Planera logistik
- Alternativa vägval
- Nödsituationer
- Utrustning

DISKUTERA ...

... hur brukar du förbereda turer?

... vilka är de tre viktigaste informationskällorna för dig?

... hur brukar du/ni rekognosera inför dina/era turer?

... finns det några nackdelar med rekognoseringsturer?

FÖR ATT FÅ SÅ BRED INFORMATION OM ISEN SOM MÖJLIGT KAN DU ANVÄNDA FÖLJANDE KANALER:

- Israpportören eller den person som lägger grunderna för turen har oftast den färskaste informationen. Kanske har hon eller han också skickat ut personer för att rekognosera de aktuella isarna.
- Skridskoåkare som varit på den aktuella isen.
- Fiskare och/eller andra boende nära isen.
- Israpporter på föreningarnas hemsidor. (Via www.skridsko.net)
- När ni är flera ledare bör ni konferera om isen, situationer som kan uppstå, vägval med mera.
- Andra ledare på turen.

• *Har du möjlighet, testa isen innan turen.*

• *Bygg upp ditt eget lokala nätverk för isinformation.*

• *Det är du som bedömer isen på plats, inte israpportören.*

rekommenderas. En annan stor poäng med rekognoseringsturer är att ledarna då får tillfälle att åka med varandra. Det stärker samvaron i föreningen och ger goda möjligheter till utvecklad iskunskap och utbyten av andra erfarenheter.

2. Väderprognoser

Vädrets oförutsägbarhet är en av flera kryddor som gör skridskoåkningen på naturis extra spännande och rolig, det som gör att ingen tur blir den andra lik. På isen lär du dig tolka tecknen i skyn. Du lär dig se när fronter kommer och du känner vindriktningen. Du ser när snöbyar kommer och när solen ska bryta fram. ”Det verkar bli sol om ett tag, då tar vi vår rast ...”

Det finns bra hemsidor där du kan göra dina bedömningar och lyssna på de senast levererade prognoserna. Det finns också hemsidor där man kan följa vädret från väderstationer i realtid, exempelvis SMHI (www.smhi.se) och Vägverket (www.vv.se).

Viktiga väderfaktorer som avgör hur du lägger turen är vindriktning, nederbörd och temperatur. Medvind föredrar de flesta även om ett kort ”motvindskör” kan vara välgörande. Nederbörd i form av snö försvårar dina möjligheter att bedöma is och mycket nederbörd omöjliggör naturligtvis skridskoåkningen. Korta temperaturvariationer har liten betydelse. Ett längre mildväder gör däremot isen porös och farlig om den är blottad. Å andra sidan kan ett kraftigt kortare mildväder med tillhörande blåst göra underverk om det ligger snö på isen. Efter en natt med plusgrader och blåst kan 2 dm snö och slask ha försvunnit. Och nästan alltid blir man lika överraskad hur fort det går.

3. Planera logistiken

När du planerar färden till och från isen bör du kolla om det går att nyttja kollektiva färdmedel. Går de i lämplig tid? Hur lång tid tar transporten? Får din grupp plats i en buss eller måste du begära förstärkning på busslinjen? Behöver ni betala extra för en sådan bussförstärkning? Finns det möjligheter till flera och kanske tidigare slutmål för att eventuellt sätta iland trötta deltagare? Är du ute i skärgården bör du undersöka om det finns alternativ båttrafik att ta sig tillbaka med. Vad händer om ni missar båten hem? Med kollektiva färdmedel som fungerar blir logistiken ofta enkel och samtidigt billig. Nackdelen är att du är bunden av de befintliga linjedragningarna och tidtabellerna.

Dyrare men mer flexibelt är det att chartra bussar. Med en chartrad buss kan grupper med olika åkstyrka ha olika målplatser. De flesta större föreningar i landet chartrar bussar. Det gör det mycket enklare att åka med vin-

TIPS ...

... ha en barometer hemma där du kan följa tryckförändringarna. Med tiden lär du dig att se när vindökningar, vattensståndsförändringar med mera kan väntas. Att följa barometerns variationer någon vecka innan tur kan underlätta isbedömningen och öka förståelsen för olika isfenomen.

DISKUTERA ...

... hur påverkar väderförhållandena din planering av turen?



TIPS...

... när du planerar turen tänk på att en tung buss inte kan trafikera små hala vintervägar.

den och ger också helt andra möjligheter att lämna av trötta eller skadade deltagare om bussen på land kan följa gruppernas färd. Har ni dessutom en bussförare som känner verksamheten, kan bussen och föraren fungera som sambandscentral, vätskedepå med mera.

Är gruppen liten kan det vara lämpligt att använda egna bilar. Bilträffar arrangeras av de flesta mindre föreningarna, där deltagarunderlaget inte är tillräckligt för att chartra en buss. I bästa fall kan ni åka med vinden och

Myteriet eller Det går inte alltid att följa planen

Redan på min första egna tur hände det – gruppen gjorde myteri! Turen skulle faktiskt gå tvärs över Vättern, från Medevi över till Västergötland och tillbaka. Vinden var måttlig, nordlig, och min plan var att ha sidvind hela dagen. Det tyckte jag var ett säkert kort och var planeringsmässigt lätt att hantera på min allra första tur som ledare. Mitt ute på den Stora Sjön hände det: jag kände att någon åkte upp strax bakom mig och knackade mig lätt på axeln. ”Hör du, vi vill åka åt det hållet!” Deltagaren pekade rätt ner i solgatan mot söder och mot horisonten, Fjuk, Visingsö och Jönköping. Rösten var mycket bestämd och det märktes att gruppen var samsnackad kring sitt beslut – mot min plan! Jag hade ingen aning om hur isen såg ut eller när bussar och tåg gick tillbaka hem. Jag hade inte planerat för detta alternativ och hade aldrig gjort denna djärva turvariant förut. Efter finfin åkning hamnade vi i Hästholmen, yra av åklycka i bärande medvind, på slutet nära intill Ombergs dramatiska

stup och grottor. På busshållplatsskylten såg vi att det gick en buss till Vadstena efter en halvtimmes väntan och sedan bussbyte direkt till Linköping, en elegant hemfärd med kommunala medel – som aldrig upprepats sedan dess.

Ledarens erfarenheter

- Berätta om din plan tydligt. Motivera varför den ser ut som den gör, men ha alltid en reservplan mer eller mindre välplanerad i ”bakfickan”.
- Sätt ingen prestige i att byta till reservplanen, men låt alltid reservplanen leda till något slags ”förbättring” i jämförelse med den övergivna planen! I mitt fall hade jag tur att det blev succé!

Diskutera

- Gjorde ledaren rätt?
- Gör det någon skillnad att sjön var en av landets knepigaste vad gäller is?
- Har du alltid ”en reservplan i bakfickan”? Motivera varför du har/inte har det?

ta buss tillbaka till bilen. Av praktiska skäl blir det dock oftast start och mål på samma ställe.

4. Alternativa vägval

När du bedömer isinformationen i stort, kommer du också in på vilka alternativa vägar du kan ta under turen. En del av dessa beslut kan därför förberedas, men de flesta beslut tar du under själva turen. Det är ju då du verkligen ser förhållandena – vinden, isen, eventuell snö med mera. Har du studerat vägvalen i förväg bör du lättare kunna ta besluten när du väl är på is.

Något som har stor betydelse i sammanhanget är om start och mål sker på samma plats. Är det två olika platser gäller det att bedöma hur snabb gruppen kommer att vara, om gruppen ska gå rakaste vägen eller om den ska snirkla lite mer. En snabbare grupp har större flexibilitet och större möjligheter att improvisera. Är start och mål på samma plats kan ledaren för den långsammaste gruppen göra en grov bedömning av hur långt de kommer att åka. Med den preliminära sträckan som grund lägger de snabbare grupperna på ”slingor” som regelbundet kommer tillbaka till ”grundsträckan”. På så sätt håller man lätt koll på grupperna och de kan träffas då och då för att stämma av om planen håller.

Givetvis kan avstämningen också göras per mobiltelefon, ett verktyg som rätt använt håller ihop grupperna och sprider information. Framför allt i början på säsongen blir det mycket promenader mellan små och medelstora sjöar. Också passager av större öar eller landtungor ger upphov till mer eller mindre långa promenader. En väl förberedd ledare har studerat sannolika längre promenader och lite orienteringskunskap är då en stor fördel. Var finns det bergsryggar? Var kan ni riskera att fastna i sankmarker? Var går stigarna? Har du läst in dig på kartan innan blir det betydligt lättare att välja väg. I skärgården och på de stora sjöarna kan issituationen lätt förändras, isar kan blåsa iväg, isen kan ha tunnats ut, båtar kan skära av den tänkta färdvägen etc. Också då är det nödvändigt att ha planerat alternativa vägar. Att studera alternativa färdvägar ger inte bara träning i att säkra turen, det ger också träning i att tänka alternativt och att öppna för att ompröva ett vägval. Som ledare får det aldrig gå prestige i att fullfölja en väg som man vid starten hoppades att kunna ta om den senare visar sig vara olämplig eller rent av farlig. Alla föreningar måste ge sitt stöd till sådana beslut av den enskilda ledaren.

5. Nödsituationer

Det är sällan det händer riktigt allvarliga saker under färden, exempelvis svåra personskador, massplurr med mera. Likväl är det nödvändigt att syste-

DISKUTERA ...

- ... kollektiva transporter, bilar eller chartrade bussar, vad fungerar bäst för din grupp?
- ... hur och när tycker du mobiltelefonen ska användas?
- ... har du gjort fel vägval någon gång? Vilka konsekvenser fick det?

matiskt gå igenom den tänka turen och fundera över vad du behöver göra i en nödsituation. Gör du det reducerar du sannolikheten att bli överraskad. Lösningen i många situationer är att du har en "viceledare", en kompetent kökarl och/eller någon annan kunnig person i gruppen. Den personen kan bistå dig eller temporärt ta över hela eller delar av gruppen i en nödsituation. Du måste också, helst vid startplatsen, komma överens med vederbörande om hur du vill att det ska fungera om situationen blir kritisk. Till exempel: "Om jag visslar tre gånger får du ta kön och se till att disciplin råder." "Om jag visslar två gånger/ropar ... måste jag konferera med dig eller ha särskild uppmärksamhet åt något visst håll."

Kommunikation

Mobiltelefon är användbar om situationen blir komplicerad. Förändringar av isar eller väder kan påverka logistiken och kräva att du snabbt kommer i kontakt med andra ledare. Det är viktigt att komma överens om hur mobiltelefonen ska användas.



2 och 2-metoden

Att tillämpa den så kallade 2 och 2-metoden kan vara ett sätt att "förebygga" nödsituationer. Den rekommenderas att använda när du kan förvänta dig att isarna kan bli komplicerade. Den innebär att deltagarna, två och två, håller lite extra koll på varandra. Åkkompisen finns till hands om något händer, exempelvis dra upp ur vaken, hjälpa till när utrustningen krånglar etcetera. Dessutom bidrar det till sammanhållningen i gruppen.

Isen

När det gäller isen är det ofta lätt att bedöma var farorna kan dyka upp. Huvudfrågan du ska ställa dig är: Var finns det isar som snabbt kan förändras? Självklart ska du undvika att hamna i svåra situationer, men om du ändå gjort det måste du ha en beredskap. Under avsnittet "Svåra isar" kan du läsa mer om detta och förslag på hur man kan agera i olika situationer.

Skador i gruppen

Att något ska hända gruppdeltagarna är omöjligt att förutsäga. Det handlar primärt om att du ska vara beredd på att gruppen måste ta hand om en allvarligt skadad person, antingen till dess att hjälp anländer eller så måste



DISKUTERA ...

- ... vad är det värsta hittills du som ledare varit med om? Vilka konsekvenser fick det och vad lärde du dig av det?
- ... har du någon erfarenhet av någon allvarligare skada? Hur agerade du?



gruppen transportera den drabbade i säkerhet. Förberedelse-skedet handlar med andra ord om att du som ledare ska se till att ha lämplig utrustning och att du ska tänka dig in i hur gruppen ska organiseras i en sådan krissituation.

Men även vid mindre skador kan gruppen påverkas väsentligt – kanske måste turen läggas om och tidsschemat ändras. Sker det på en mindre insjö är det inget problem, men befinner ni er däremot långt ute i skärgården kan situationen bli riktigt allvarlig för gruppen.

Att rekommendera är att du vid samlingen höra efter om det finns någon sjukvårdskunnig i gruppen.

Allvarlig skada

Tänk igenom hur du ska agera om en allvarlig skada inträffar där det är fara för liv. Hur ska du få iland personen? Hur kontaktar du helikopter? Hur får du helikoptern att hitta? GPS? Om det händer är din uppgift att ha ett övergripande ansvar. Låt övriga gruppen jobba. Engagera dig inte i detaljer om det inte är nödvändigt. Fundera på alternativa transportsätt dels om den skadade kan stödja på benen, dels inte kan gå. Den skadade ska ha värme, vät-ska och vila.

Du sätts själv ur spel

Om du själv sätts ur spel genom skada, plurrning eller annat, är situationen annorlunda. Instruera gärna kökarlen eller någon annan ledare i gruppen så att han eller hon träder in i ditt ställe. Du måste också ha tänkt tanken så att du verkligen är beredd om du skulle sättas ur spel.

FÖR SÄKERHETS SKULL

- Klara ut med din ledarkollega/kökarlen hur ni ska agera i en nödsituation.
- Praktisera 2 och 2-metoden.
- Avbryt turen och vänd tillbaka om du inte har reträttvägen säkrad vid fortsatt tur.
- Hör efter om det finns sjukvårdskunniga i gruppen.

6. Utrustningen

Utrustningsfrågor avhandlas i var och varannan bok om långfärdsskridsko. Det är i princip ingen ledarskapsfråga, men är det ändå. Som ledare är du en förebild. Dessutom är vetskapen om att du har en ändamålsenlig utrustning viktig för att du ska vara en trygg ledare. Eftersom det är en ledares ”privile-

Ränna med förhinder

Jag ledde en liten privatgrupp från Styrsvik ned mot Ornö/Dalarö via Bullerö och Långviksskär. Jag hade relativt färsk kunskaper om förhållandena i skärgården och mina deltagare hade ännu mindre erfarenhet. Främst en person var helt oerfaren. Under de fina förhållandena kom vi snabbt långt ut. Vi blev så bitna av den oerhört vackra naturen utanför Långviksskär och tittade drömskt utåt Tärnskär som dock inte gick att nå. Av en erfaren åkare hade vi fått information om att rännan över Jungfrun var tillfrusen. Därför stannade vi dessvärre kvar för länge ute i det vackra innan vi gav oss av mot Dalarö. När vi nådde rännan var det nästan mörkt, rännan var nybruten och sista färjan från Ornö hade redan gått. Den oerfarna deltagaren var då väldigt trött och frusen. Temperaturen föll snabbt. Vår räddning blev att vi mycket turligt lyckades få lift med en hydrokopter

över rännan. Vi kunde sen själva ta oss till Smådalarö.

Ledarens erfarenheter

- Turen var alltför avancerad för den oerfarna deltagaren. Han var inte förberedd på längden, svårigheterna och nödvändigheten av att kunna improvisera.
- Med ledning av informationen vi fått om den tillfrusna rännan, ändrades vår plan till en osäkrare färdväg. Detta är en bedömning man inte kan lämna till andra, man måste ta ansvar för sin egen tur.

Diskutera

- Ska kraven på deltagarnas kompetens variera beroende på hur avancerad turen är?
- Hur långt ska man förlita sig på uppgifter man inte kan kolla?
- Kunde ledaren ha ”säkrat reträttvägen” i detta fall?



DISKUTERA ...

- ... hur mycket utrustning ska du som ledare ta med dig för gruppens skull?
- ... hur många ton ryggsäck lyfter du på en dag?
- ... vilka är dina bästa kartläsningstips?

TIPS ...

- ... se till att ha ett par liter vätska med på turen och drick regelbundet.
- ... karta i skala 1:50 000 fungerar bäst.

gium” att vara den första att plurra ska ombyteskläderna vara torra och kompletta. Också förvaringen av blöta kläder ska vara förberedd och verktyg och sjukvårdsutrustning måste vara komplett. Andra detaljer som en vindsäck för den som plurrat, en reservskridsko och aktuella tidtabeller för gruppens återfärd bör du också tänka på.

Även utrustningens vikt är av vikt! En normal långfärdsskridskoryggsäck ska inte väga mer än 8 kilo inklusive matsäck och dryck. Som ledare kanske du behöver några extra kilon utrustning för att täcka in eventuella behov från gruppen. Men kom ihåg – en tyngd ledare är en trött ledare och en trött ledare är en sämre ledare.

Att veta vart man ska

Kartan är ett av dina viktigaste verktyg som ledare. Den visar var ni som grupp befinner er, var närmaste väg för eventuell undsättning är och den visar reträttvägar om gruppen tvingas vända. Med hjälp av kartan kan du också se var sjöns svaga partier finns. Hur kartans skala ska vara är en avvägning mellan otymplig karta och läsbarhet. Träna kartläsning! En trevlig och bra lösning kan också vara att be någon i gruppen sköta orienteringen. Det finns nästan alltid någon som gärna vill göra det och dessutom är det bra att sprida uppgifter i gruppen. Det stärker sammanhållningen.

Att hitta sin position och att navigera med hjälp av GPS blir allt vanligare. Med sådan utrustning skan du också rapportera din tur som ett spår på en karta på er hemsida eller direkt till de andra ledarna. GPS ersätter dock inte kartan. Ha alltid kartan med som backup.

En ny skridskodag framför dig

Som ledare ska du alltid vara i god tid vid mötesplatsen. Även om du inte är den sammankallande ledaren med det ansvar som det innebär, brukar det ändå alltid finnas behov av att stötta upp på olika sätt, så att avfärden kan ske på bestämd tid.

Turen börjar på vägen ut till isen

Om ni åker buss är det lämpligt att ganska snart efter avfärd informera om vart turen ska gå och om några av de uppgifter som lämnats tidigare har ändrats. Åker ni bilar så kan den informationen ges strax före avfärd. Informera om det senaste isläget, start- och målplatser, vilka personer som leder vilken grupp samt vilken tid ni ska åka hem. Var inte rädd för att upprepa information. Cirka 5–10 minuter innan det är dags att kliva ur bussen eller bilen är det bra att flagga för att ni snart är framme. Många behöver



kolla sin utrustning, knyta snörena på kängorna och på andra sätt förbereda sig inför färden.

På isen

Många är snabbt ute på isen, andra tar riktigt lång tid på sig. Det är viktigt att även den långsamma får tid på sig att komma i ordning och att inte de snabba ”sätter agendan”.

De flesta ledare har en ordentlig samling med gruppen innan de ger sig iväg ut på isen, vilket rekommenderas speciellt om gruppen är stor. Har du en mindre grupp där du lättare ser när var och en är klar, kan du ibland välja att bara hälsa välkommen och sedan glida iväg några minuter så att alla får känna på isen. Är det sämre väder finns det dessutom alltid behov av att röra på sig för att inte frysa.

DISKUTERA ...

- ... vad är lämpligt att ta upp när du första gången träffar gruppen?
- ... hur lägger du upp första kvarten på turen?
- ... hur kollar du deltagarnas säkerhetsutrustning?
- ... brukar din förening ha ledarsamlingar på isen? Vad är då lämpligt att ta upp?
- ... om inte – hur sprider ni sista minuten-information till dagens ledare?
- ... vilka kriterier har du för att dela en stor grupp?
- ... vad är en lagom stor grupp?

TIPS ...

- ... kontrollera att det inte finns någon kvarglömd utrustning när ni lämnar bussen/bilen. Se till att bussen är kvar på platsen en stund efter avfärd – om någon behöver vända eller har glömt något.

Informera när det är lugn och ro, inte när alla plockar med sin utrustning.



Om isen har svagheter vid startplatsen är det lämpligt att du anger säkra områden för att undvika onödiga plurrningar redan vid starten. Samla alla ledare separat innan avfärd för att ta upp saker som:

- Eventuella nyheter om isarna.
- Förmodade svårigheter om sådana finns.
- Tider för eventuell transfer (bussar).
- Tid för hemfärd, det vill säga när bussen/bilarna ska rulla.
- Ska kommunikationen med mobiltelefoner ske på något speciellt sätt?

Första intrycket

Många av deltagarna i din grupp är spända på hur du kommer att leda, hur fort det kommer att gå, om de kommer att orka med, hur skridskorna sitter, om ryggsäcken känns tung, vem du är etcetera. Därför är det viktigt att du vid gruppsamlingen lägger lite tid på det första intrycket och den första kontakten.

Vare sig samlingen sker vid starten eller efter några minuters åkning är det på den du bygger din dag. Deltagarna ska känna sig välkomna, de ska känna till vem du är och de ska få en kort varudeklaration av turen, till exempel vart den ska gå, när ni ska rasta och när den avslutas. Ta gärna reda på vilka förväntningar gruppen har och om det är några deltagare som är helt nya.

För din egen skull och för att understryka att det är du och ingen annan som leder är det bra att tydligt markera några saker. Åkningen måste ske disciplinerat om situationen kräver det, samtidigt som gruppen kan åka mer avspänt och ta ut svängarna mer om isarna är säkra. Informera om vilka tecken du använder när du vill påkalla uppmärksamhet. Informera



Dåligt utrustade deltagare

Gruppen var stor och många gjorde sin premiärtur för säsongen. Vi hade fin is i ett par timmar ner mot Dalarö, men under den första rasten började det snöa kraftigt. Efter rasten blev föret besvärligare och det blev då uppenbart att brister i utrustningen påverkade gruppen kraftigt. Vissa deltagare hade inte ispikar, utan endast en eller två skidstavar. Tre bristfälligt monterade skridskor tappades. Ledaren fick ge grundläggande information i vikten av korrekt säkerhetsutrustning och hur den ska användas. Ingen möjlighet fanns att "sätta iland" dåligt utrustade deltagare och att skicka tillbaka folk i "skridskospåren" till startplatsen var inget alternativ,

eftersom det skulle innebära frisk motvind och för stora risker.

Ledarens erfarenheter

- En noggrannare kontroll av utrustningen skulle gjorts vid starten. Det är en tuff uppgift att som ledare behöva fundera på att avvisa deltagare.

Diskutera

- Hur långt sträcker sig ledarens ansvar i dessa frågor?
- Är det ledarens uppgift att hålla nybörjarinformation när man är på skärgårdsis och 90 procent av gruppen står och stampar för att få åka vidare?



TIPS ...

- ... kontakten mellan dig och kökarlen är viktig. Ha därför "backspegel" – titta ofta bakåt!

också om hur du ser på säkerhetsavstånd när isarna blir tunnare med mera. Använd gärna 2 och 2-metoden där deltagarna får kolla varandras säkerhetsutrustning under någon minut. Skulle något saknas kanske det finns säkerhetsreservutrustning i gruppen. I skärgården, på de större sjöarna eller om du tror att isarna kan bli osäkra får du vara beredd att avvisa deltagare med bristande utrustning.

Kökarl

Oavsett om du är ensam ledare eller om ni är flera som delar på ledarskapet är det nödvändigt att utse en kökarl. Kökarlen, kvinnlig eller manlig, ska kunna bistå dig om det händer något i gruppen, pejla stämningen och se till

att ingen blir efter. Ofta får kökarlen ta hand om de långsammaste i gruppen. Stäm av så att ni är överens om vilka uppgifter som han eller hon ska ha.

Är isarna komplicerade får kökarlen en extra viktig uppgift och ska till exempel vara beredd på att någon i täten kan plurra, och veta vad som då ska göras. Finns ingen utbildad kökarl får någon annan erfaren åkare träda in. Då kan det vara lämpligt att byta ett par gånger under dagen, så att inte samma person får åka längst bak hela tiden. Kontakten mellan dig som ledare och kökarlen är viktig och måste fungera under hela turen.

Resurser i gruppen

Förutom kökarlen finns det många uppgifter där gruppens kunskaper kan komma till sin rätt. Ju mer av detta du kan utnyttja, desto bättre blir gruppgemenskapen och desto mer minnesvärd blir turen. Om gruppen är liten kan det vara bra att ta reda på gruppens talanger redan vid starten. Bjud in deltagarna att engagera sig!

Ofta finns andra ledare med i gruppen. De är i högsta grad en resurs om isarna blir knepiga. Använd dem och fråga om råd. Låt det dock aldrig bli något tvivel om vem det är som leder. Navigation är många ledares akilleshäla. För dem och även för ledare som är goda kartläsare kan det finnas skäl att ha en "co-driver" som hänger med i detaljerna på kartan. Den hjälpen brukar vara lätt att få. Kulturen och naturen är ofta mycket intressant utefter sjöar och vattendrag. Slott, fyrar, fornlämningar, geologi, fåglar – ja, listan är lång på vad man kan stöta på. Oanade kunskaper om detta brukar finnas i gruppen. Använd dem för att berika turen.

Sjukvårdare kan kanske kännas lite olycksbådande att efterlysa. Ändå är det bra att veta om det finns sådana i gruppen. Skador kan uppstå när man minst anar det.

Åktempo

De flesta grupper har ett förutbestämt åktempo som du bör hålla. Ta det ändå lugnt i början så att alla får tid att komma igång ordentligt med skridskoåkningen. Eftersom det säkert finns deltagare som vill köra på redan från början, måste du snabbt ta ställning till hur du ska hantera de som vill åka framför dig eller utanför gruppen. Grundinställningen är och måste vara att ledaren alltid ska åka först. Men skulle isarna vara stabila över hela sjön kan man släppa fram de snabba. Då gäller dock två förutsättningar; för det första ska alla ha klart för sig vilket tecken eller vilken signal du använder dig av när du vill samla gruppen bakom dig. För det andra får inga snabbåkare stressa upp takten, det är du som bestämmer den. Till din hjälp har du kökarlen, uppsikten bakåt samt möjligheten att kontrollera om deltagarna upp-

DISKUTERA ...

- ... vad gör du om ingen vill vara kökarl?
- ... på vilka olika sätt kan du engagera gruppen?
- ... vilket ansvar har en kökarl? Vissa föreningar har olika utbildning för kökarlar och ledare. Vilka för- och nackdelar har det?
- ... vilket ansvar har en kökarl?
- ... när och hur kan du tänka dig att avvisa en deltagare?
- ... hur gör du för att ha koll bakåt?

fattar farten som bra. En metod är att vissla kraftfullt när du känner att några är på väg att driva upp tempot. Gör det gärna lite övertydligt i början av turen för att markera vem som bestämmer. Många ledare använder sig av plötsliga riktningförändringar för att få de snabba att lägga sig bakom.

Allt påverkar hur ansträngande en tur upplevs. Kom ihåg att det inte är något träningspass du leder, utan en härlig dag på isen. Håll ett åktempo så att gruppens krafter räcker för hela turen. Var inte rädd att stanna upp om du ser något intressant, om ni ska passera en svårighet eller om ni ska invänta kön.

Långsamma åkare

En trött åkare ute på en öppen fjärd med lång väg ”hem” kan ställa till mycket trassel. Som ledare har du ansvaret för att alla kommer till målplatsen. Ofta



Dålig åkdisciplin

En ny oacceptabel trend i snabbare grupper är att åkare som har egna idéer om åkrutt avviker utom synhåll från gruppen utan att tala om det.

När vi befann oss i den norra delen av sundet mellan Långholmen och Aggarön i Rindöarkipelagen berättade en deltagare att en åkare var borta. Vi tänkte dock att han snart skulle komma efter oss, men när vi kommit till den södra delen av sundet och inte sett till honom blev vi rådvilla. Den försvunna åkaren hade ingen mobiltelefon, och dessutom var mottagningen delvis obefintlig mellan öarna. Med tanke på att det fanns ett antal öar i omgivningen var det inte självklart vart åkaren tagit vägen. Någon undrade om han blivit sjuk eller råkat ut för en olyckshändelse.

Rådvillheten tilltog. Vi spanade, men den försvunna åkaren syntes inte till. Två spanare åkte upp i sundet väster om Aggarön för att runda ön, medan jag själv åkte upp längs Aggaröns östra sida. En deltagare hade en idé om att det skulle vara bra att spana från Gimpelstenarna (2 km bort) och försvann utom synhåll för mig. Ett gäng från Östhammarsklubben fortsatte turen – och där var jag plötsligt ensam utan grupp. Efter en stund ringde de och berättade att den försvunna och Gimpelstensspanaren inlemmats i deras grupp.

Den saknade åkaren hade åkt norr om Aggarön och hunnit förbi utan att vi märkt det. Jag försökte nå de två spanarna med mobiltelefon, men deras mottagning var för dålig, så det dröjde en lång stund innan jag fick kontakt med dem och ytterligare en stund innan vi kunde förenas. Östhammarsåkarna, den försvunna och Gimpelstensspanaren hade passerat Djurgårdsudd och var uppskattningsvis cirka 45 minuter före oss. Efter ungefär 12 km återförenades vi under en rast på en ö i Norrfjärden.

Ledarens erfarenheter

- En åkares obetänksamhet kan förstöra för en hel grupp.
- Förutom att incidenten sinkade gruppen uppskattningsvis mer än en timme, orsakade den försvunna åkaren både oro hos deltagarna och frustration hos ledaren.

Diskutera

- Kunde ett annat ledarskap ha motverkat denna händelse?
- Innebär ledarskapet att man i alla lägen ska leta efter en åkare som gett sig iväg på egen hand? Var ”slutar” ledarens ansvar i detta fall?

DISKUTERA ...

- ... vad gör du om någon klagar på att det går för långsamt i din grupp?
- ... ska ledaren alltid åka först?
- ... hur gör du om en åkare i gruppen vill avbryta och åka på egen hand? Vilket ansvar känner du att du har?
- ... ska den utannonserade åk hastigheten eller deltagarna bestämma åk hastigheten?

kan det räcka med en kort vila och vätskepaus. Om det inte hjälper så finns andra lösningar:

- Du tar gruppen på en extrasväng för att sätta av personen på land där det går att ta sig tillbaka. Konsekvensen för dig är att du kan få revidera dina planer för dagen.
- Du utnyttjar två starka åkare i gruppen som får följa med den drabbade åkaren till land där det går att ta sig tillbaka. De starka åkarna får sedan om det är lämpligt återvända till gruppen.
- Du mobiliserar gruppen så att de bogserar/drar den drabbade. Ni kortar av turen, åker rakare och långsammare till målplatsen.
- I viss mån kan man avlasta den drabbade genom att någon annan åkare tar över lite packning. Man får dock inte minska packningen så mycket att ryggsäckens flytkraft inte blir tillräcklig.

Efterslätrare

Stor spridning av gruppen är demoraliserande för gruppdeltagarna och i slutänden för dig som ledare. Oftast inträffar det i slutet på dagen när många har blivit trötta. Den vanligaste orsaken till att deltagare hamnar på efterkälken (= långrotning) är att du som ledare åker för fort. Bästa medicinen vid långrotning är att stanna och göra en liten paus där dina deltagare har möjlighet att fylla på bränsleförråden. Var sedan noga med att de som legat i kön åker långt fram i gruppen, gärna direkt efter dig.

Samla ihop gruppen så att alla stöttar de som har det tufft. Det är välgörande för trivseln, både att hjälpa och att bli hjälpt. Koncentrera dig på att hålla ett så lågt tempo att alla utan svårigheter hänger med. Då blir hastigheten för hela gruppen betydligt högre än om de långsamma fortsätter att långrota med allt större avstånd mellan täten och kön. Sträva alltid efter att hålla ihop gruppen och avsluta dagen i samlad tropp. För att undvika långrotning måste du ha bra uppsikt bakåt och bra kontakt/kommunikation med din kökarl, framför allt i början av turen när du inte känner deltagarnas åskicklighet och i slutet när tröttheten börjar smyga sig på.

Deltagare som vill avvika från gruppen

Det händer då och då att någon vill lämna gruppen utan att ansluta till en annan grupp på samma turväg. Som ledare får du då försöka bedöma personens iskompetens och fysiska status. I första hand ska du försöka övertala personen att stanna i gruppen, eftersom du känner ett ansvar för att alla ska komma fram till målplatsen. Om du inte kan hindra personen från att avvika och isarna är osäkra, måste personen få klart för sig att du som ledare inte har något ansvar för säkerheten när han eller hon har lämnat gruppen.



Raster

Sköna raster på vackra platser minns man länge. Lägg därför ner lite tid på att hitta bra rastplatser. Solen i ansiktet, lä och bekvämt underlag är drömplatsen. Gärna också på någon plats med fin utsikt. Det kan vara svårförenliga krav, eftersom vinden ofta kommer ifrån sydväst och solen samtidigt står i den riktningen. Försök i första hand undvika blåsiga ställen. Att krypa in under snöiga granar i en kraftig sluttning är inte heller någon bra lösning.

När du hittat gruppens rastplats sätter du en ungefärlig tid för när gruppen ska stå på is igen. Cirka 30 minuters rast brukar vara lagom, men är vädret sämre kanske det räcker med 20 minuter. Gå gärna runt och prata lite med deltagarna. Då får du reda på om något saknas, något gått sönder eller om någon känner sig extra trött. Om du inte gjort det tidigare är det bra att göra en snabb presentation av gruppdeltagarna under den första rasten. Du kan också passa på att få feedback på hur deltagarna tycker att turen har funge-

DISKUTERA ...

- ... hur kan du använda rasterna till något mer än att äta matsäck?

rat så här långt. Ställ frågor som uppmanar till synpunkter eller direkta frågor på faktorer som du misstänker inte varit optimala under turen. Markera när det är 10 och sedan 5 minuter kvar till avfärd. Många deltagare stressar för att avsluta rasten och komma ner på isen. Som ledare är det bra om du ser till att alla i lugn och ro kan göra sig i ordning för avfärd. Var gärna kvar till sist så minskar stressen och deltagarna får med sig allt.



Utbildning under turen

Passa på att ge dina deltagare lite utbildning och tips under turen. Även de mest erfarna deltagarna kan behöva uppdatera sin iskunskap, sin åkteknik, hantering av säkerhetsutrustningen, få tips vid passager av råkövergångar med mera. När ni susar fram över isarna är det få som ger sig tid att stanna upp och reflektera över isen. Stanna upp när du ser något intressant isfenomen. Låt deltagarna undersöka det med piken eller annat. Är det kanonis och medvind, låt deltagarna träna sin åkteknik. Är det rast, passa på att låta deltagarna få kasta sin livlina och se om och hur den fungerar när den inte hänger på ryggsäcken.

Anpassa ditt sätt att leda

För att kunna utöva ett säkert ledarskap på is är en av dina värdefullaste hjälpmedel kunskap om olika isar och hur de beter sig. Betongis på en medelstor okomplicerad sjö eller lurig skärgårdsis – sättet att leda måste anpassas till den typ av is du ska åka på. Man kan tala om sex olika istyper som ställer olika krav på ditt sätt att leda, eftersom de i grunden uppför sig helt olika.



OLIKA ISTYPER – ANPASSAT LEDARSKAP

1. Tunna nyisar på hösten, kallt väder
2. Nya isar på hösten vid tillfälligt mildväder
3. Stabila isar på okomplicerade medelstora och större sjöar
4. Större sjöar med många olika istyper
5. Skärgårdsisar
6. Vårisar

1. Tunna nyisar på hösten, kallt väder

För många sker premiärturen på hösten. Om det är så brukar de flesta åkare ta det försiktigt. Den första timmen är det oftast lätt att leda, alla följer dig som ledare, men efter ett tag kan kaxigheten hos några av åkarna öka. De börjar vänja sig vid isen. Åker de upp bredvid varandra kan isen lätt knäckas. Det gäller även längst bak i gruppen. Både du som ledare och din kökarl bör ha koll på detta så att ingen plurrning sker och så att isen för bakomvarande grupper inte mattas ut och förstörs.

2. Nya isar på hösten vid tillfälligt mildväder

Många har begått säsongspremiär och räknar med att isen ligger för säsongen, men risken är att tunna, 5–8 cm, kärnisar plötsligt kan bli som vårisar och kollapsa vid minsta belastning. Ofta beror det på så kallad tvångsfrysning. Den typen av isar kräver att du är bestämd i ditt ledarskap och använder stor försiktighet. Använd piken extra flitigt.

3. Stabila isar på okomplicerade medelstora och större sjöar

Detta är ett av de lägen där du kan lätta något på åkdisciplinen och släppa tyglarna på gruppen. Men det kräver ett extra vakande öga så att det hela tiden framgår vem som leder. Se till att alla vet vilken signal du använder för att samla gruppen. På denna typ av isar är det också störst risk för att gruppen sprids ut i en rad. Ha därför regelbundna stopp där du kan kolla om tempot är bra och så att läget för deltagarna längre bak i gruppen kan bedömas. På större sjöar har vinden stor betydelse. Planera turen efter den och var också beredd på olika typer av is, från kanonisar till vrakispartier och snöfält.

4. Större sjöar med många olika istyper

Situationen kan snabbt förändras. Att köra på likadant överallt kan straffa sig. För det mesta liknar förhållandena de som beskrivs i punkt 3. Om öppna partier finns gäller också det som beskrivs om isdrift i punkt 5. Att ”fastna” i svårigheter på större sjöar kan lätt sinka gruppen så att tidsschemat spricker. Vill du ut med gruppen i områden där det finns risk för vrakis, tunna isar med mera, ta dig an dessa områden i början på dagen. Då kan du lättare anpassa resten av turen så att du kommer hem i tid.

5. Skärgårdsisar

I många föreningar har man extra krav för att få leda grupper på skärgårdsisar. Är du osäker på om du klarar av en grupp på skärgårdsisar ska du avstå. Slå i stället följe med erfarna ledare för att lära mer. För det mesta gäller

DISKUTERA ...

... vad skiljer dina förberedelser för åkning på skärgårdsisar och stabila isar på Roxen, Mälaren eller liknande?

Att avbryta en tur

Novemberkyla i fyra dygn hade gett 10 cm förstklassig is på små vatten. Detta följdes av en värmeperiod i flera dagar med upp till över +5°. Vid åkning lugnt mulet och +2°. Risken för tvångsfrysning bedömdes på grund av tidigare kyla vara liten. Vattenskiktet på isen var under 1 mm.

Känslan på isen var ny för alla. Knastret påminde om det man hör på våren eller på mycket tunn nyis. Isen var annars stum, ingen höstisklang hördes. Den höll men kändes otrygg och det behövdes ett kraftigt hugg med ispiken för att den skulle gå igenom.

I det här skedet beslöt ledaren att avbryta turen trots att inget inträffat. Det kändes som våris på sitt yttersta, men nu var det bara början på

säsongen. Här var ingen dramatik, men desto mer krypande oro inför en istyp som ingen sett eller teoretiskt kunde analysera.

Ledarens erfarenheter

- Det är bättre att avbryta utan dramatik än att ta onödiga risker.
- Det är möjligt att stöta på så kallade vårisar även under hösten.

Diskutera

- Har du avbrutit en tur någon gång?
- Har din förening någon uttalad policy för när en tur ska avbrytas och känner du att du har stöd för ditt beslut i dessa frågor?
- Hur tycker du att man ska involvera gruppen i ett sådant läge?

inslag från punkterna 3 och 4, men vaksamheten måste då vara ännu större, eftersom strömmar, vattenståndsförändringar och saltets inverkan på isen försvårar. Avståndet mellan stabil och farlig is kan vara mycket kort. Den kanske allvarligaste risken är isdrift. Var ytterligt försiktig vid frånlandsvind. Om du inte har land utanför avråds du från att passera öppna sprickor om inte reträttvägen är säkrad.

6. Vårisar

Känns det igen: tjocka isar där iskristallerna syns som i en skolbok om islära. På morgonen stabila och ofta förbluffande fina, på eftermiddagen i vårsolen lömska ”döds-kalleisar” som när som helst kan kollapsa. Den som utmanar vårisarna på eftermiddagen löper risk att inte komma iland. Som ledare ska du ha ”dubbla hängslen och livremmar” för att ge dig ut, avstå annars. Ta det som en skön ”skridskopromenad” för att möta våren, utan några som helst



prestationskrav. Läget måste vara helt klart för gruppdeltagarna. Inga deltagare får köra solo. Håll dig ute efter skuggade stränder. Var rädd om gruppen!

Svåra isar

Under turen är dina kunskaper om is den viktigaste förutsättningen för gruppens säkerhet. På svåra isar sätts dina ledaregenskaper och din förmåga att bedöma isläget på prov. Du ska definitivt inte ge dig ut på svåra isar om du inte känner att du behärskar situationen och har tillräckliga säkerhetsmarginaler. Nyckeln till erfarenhet är helt enkelt att vara mycket på is och att lära sig av ledare som är mer kunniga. Det gäller att som ledare känna sin egen begränsning och inte frestas att leda på isar du inte har tillräcklig kompetens för.

Om någon i gruppen tycker att situationen är obehaglig ska du ta en annan väg, en promenad till säkrare is eller på annat sätt undvika det svåra

DISKUTERA ...

- ... hur skulle du agera om delar av din grupp hamnade på ett drivande flak?
- ... du vill med din grupp passera över en släppråk som är 1,5 m bred där du står. Den är öppen så långt du ser. Hur gör du?
- ... under rasten på ön har vårisarna blivit märkbart sämre. Hur gör du för att komma till fastlandet och säkerheten?

området. Svåra isar kräver att du är oerhört skärpt. På svåra isar kan det finnas anledning att temporärt lämna över ”gruppkontakten” till din ledarkollega eller annan kompetent person som är med, så att du till fullo kan ägna dig åt isbedömningen. Dela med dig av dina erfarenheter till gruppen. Det berikar turen.

I följande avsnitt redovisas ett antal situationer där iskunskaperna sätts på prov. Många av förslagen på hur man då kan eller bör agera kommer från diskussioner efter verkliga händelser. Förslagen kan dock alltid diskuteras och varje situation är unik. Se dem därför som ett av flera underlag inför just dina beslut. Det är du som är ledaren!

Isdrift

Var kan isdrift förekomma?

Situation: Gruppen har trots försiktighet kommit ut på is som inte har kontakt med land eller fast is. Isen driver och flak bildas.

Förslag till åtgärder om du och delar av gruppen är på fast is: Ledarkollegan, alternativt kökarlen (eller motsvarande), leder gruppen som är på fast is. Livlinor kastas och isflaket dras in. Deltagarna på flaket hoppar i vattnet och dras upp av säkrade deltagare. Är isflaket mycket stort bör åkare skickas ut för att undersöka möjligheterna att hitta land eller iskontakt på andra delar av isflaket. Då är mobiltelefonen till stor hjälp. Deltagare ute på drivisen intar låg position för att minska vindfånget och drifhastigheten. Deltagare som inte kan nås av livlina och inte kan simma till säkerheten lägger ut isolering eller annat skydd mot kylan och vätan i mitten på flaket och sprider sin vikt så långt det är möjligt för att minimera risken för att isflaket ska spricka sönder. Säkrade deltagare letar efter flytetyg på land. Under förövandningen ”nöden har ingen lag” kan man låna båtar eller annat som bär minst två personer. Ring 112 för assistans om läget är akut.

Förslag till åtgärder om hela gruppen är ”på drift”: Några hoppar i, simmar iland och jobbar enligt ovan. Sök kontakt med närbelägna grupper. Använd eventuellt medhavda nödraketer.

Släppråkar

Släppråkar, det vill säga öppna råkar främst vid mildväder, kan skära av den tänkta vägen helt. Finns det sådana risker och hur är vindriktningen?

Situation: Gruppen har tagit sig lång väg över öppen isyta och stöter i närheten av land på en bred släppråk som gör det omöjligt att ta sig upp på fast mark.

Förslag till åtgärder: Åkare bör skickas ut för att undersöka möjligheterna att hitta land/iskontakt på andra delar efter släppråken. Mobiltelefonkontakt



NÅGRA FÖRSIKTIGHETSÅTGÄRDER VID SVÅR IS:

- Se till att ha ett rejält avstånd (cirka 20 meter) till den person som ligger närmast efter dig i gruppen.
- Se till att gruppen med 5–10 meter lucka följer i dina spår, eller strax intill, om isen börjar bli utmattad.
- Innan svåra partier beträds måste du konferera med kökarlen om vad som gäller.

DISKUTERA ...

- ... vilka försiktighetsåtgärder ska gruppen på bilden vidta?

Våris

Jag får fortfarande gåshud och rysningar när jag tänker på vad som kunde ha hänt den 17 mars 1990. Min erfarenhet av vårisar var trots tre år som ledare och 20 som åkare mycket begränsad. I Norrland var ju inte åkbara vårisar vanligt.

Dagens tur samlade 13 deltagare, varav tio var oerfarna. Vi inledde på fin is som ”kvittrade” på det karaktäristiska vårissättet. Vid passage av en mindre fjärd mellan två ögrupper såg jag att isen mörknade och begärde 20 m lucka till gruppen. Efter 100 m åkning gick jag igenom på rutten is. Gruppen stannade och beordrades att backa 50 m innan ”bärgning” påbörjades. Jag hade stora problem att ta mig upp och isdubbarna bröt loss hela isstycken redan vid första försöket, trots att istjockleken var 15–20 cm, men med hjälp av livlina kom jag dock upp. Under uppdragningen trampade uppdragaren igenom isen med ena foten. Gruppen gick iland på en liten ö för rast och ombyte. Vi stod nu inför uppgiften att ”ta hem” gruppen på bästa sätt. Inga mobiltelefoner fanns tillgängliga så vi hade två alternativ – att försöka åka skridskor hem eller ”övervintra på ön och ta en båt hem”. Vi beslöt att åka skridskor.

Jag började med att informera deltagarna om att hemfärden måste ske under stor försiktighet. Jag försökte

att verka förtroendeingivande och berörde inte med ett ord den osäkerhet jag innerst inne kände. Min ledarkamrat och jag utbytte blickar av samförstånd. Han förstod att jag förstod och han spelade med. Jag åkte först och 20 m efter mig kom min ledarkamrat med uppgift blåsa i visselpipan om isen såg ut att ge sig. På behörigt avstånd kom sedan deltagarna. Lyckligtvis kom vi hem helskinnade. Deltagarna tyckte det varit en lärorik tur och min kamrat och jag utbytte återigen blickar av samförstånd och gick var och en till sitt.

Efteråt har jag tänkt mycket på turen. Att jag som ledare skulle kunna plurra under hemfärden störde mig inte särskilt mycket (”ledarens privilegium”). Mitt mardrömsscenario när jag sakta ledde gruppen hemåt var däremot att plurrningar skulle inträffa bak i gruppen. Ett räddningsarbete vid ett massplurr under dessa omständigheter hade varit svårt att genomföra.

Ledarens erfarenheter

Använd piken mer. Jag har inget minne av att jag då, för 16 år sedan, använde ispiken för att utvärdera isen. Jag kan inte riktigt redogöra varför. Dels saknade jag i stort sett erfarenhet av att pika i våris, dels (tror jag) att jag inte ville visa gruppen hur

vanskligt läget var. Åkning på vårisar kräver stor erfarenhet, mycket större än vad jag hade.

Om det var rätt beslut att på svajiga isar anträda hemfärden per skridsko vet jag inte. Så här efteråt kan jag tycka att riskerna för deltagarna var för stora. Det var dock svårt att då se några alternativ.

Diskutera

- Var det rätt att ”mörka” lägets allvar inför gruppen? Skulle den rådfrågats?
- I vilka lägen ska ledaren avbryta en tur?



kan med fördel användas. Gör snabb reträtt tillbaka i de egna spåren och meddela eventuella övriga grupper situationen.

Led på isar du behärskar!

Vårisar och solexponerade ytor

Vårisar bildas främst på våren, efter en tids blidväder. Värmen tränger in i isen och gör den porös och dålig. Vid en kall natt kan den ha en hård yta några timmar in på dagen, för att därefter falla sönder.

Situation: Gruppen har hamnat ute på våris, den kanske farligaste av alla isar. Några deltagare har gått igenom och isen känns svampig och förrädisk. **Förslag till åtgärd:** Sprid ut gruppen och uppmana deltagarna att krypa på alla fyra. Dra upp de som plurrat med livlina. Om så behövs, skarva livlinor med en person som säkrar vid varje skarv. Ta gruppen krypande tillbaka i spåret. Är isen utmattad i spåret, kryp utanför och strax intill det ursprungliga spåret.

Speciella isar

Isar på vissa sjöar, till exempel Vättern, ställer extra stora krav. På Vättern kan till och med en liten vindökning få isen att börja röra sig. Då uppstår lätt öppna råkar, trots att isen är tjock. Vättern med sin enorma vattenvolym och sin badkarsliknande topografi är kanske landets knepigaste sjö.

DISKUTERA ...

... vad kan hända om du ger dig ut på isar som du inte behärskar?

... hur hanterar du gruppen i en sådan situation?

Situation: Gruppen befinner sig ute på Vätterns öppna yta när vinden ökar och råkar börjar gå upp. Trots den tjocka isen är risken stor att isen kan rämna, ett vanligt fenomen på Vättern.

Förslag till åtgärd: Snabbkonferera med din ledarkollega alternativt kökarl (eller motsvarande). Etablera kontakt med andra grupper och eventuell buss. Sök dig snarast i riktning från öppet vatten och in mot land. Det land som ligger i lä av vinden kan vara svårt att nå eftersom isen där kan ha släppt. Det är troligen lättare att ta sig upp på land mot vilket vinden blåser, även om isen där kan vara flakig (svår avvägning). Är gruppen stor, dela in er i mindre grupper om det finns flera iskunniga personer.

Tunna isar

Hur ska du som ledare agera om isarna tunnar ut?

Situation: Gruppen har kommit långt ut på tunn is. Ett par deltagare har plurrat.

Förslag till åtgärd: Se vårisexemplet. Sprid ut gruppen. Undvik att åka bredbent. Om du då går igenom får du svårt att ta dig upp. Ta dig tillbaka samma väg som du kom, även om du har kort väg framåt till stabilare is. Frestas inte att chansa, våga vända tillbaka! Kontakta andra grupper för att informera och för eventuell assistans.

Båträdda skär av vägen

Situation: Gruppen är på väg in mot fastlandet efter en färd i skärgården. En båt har brutit en ränna som helt skär av gruppen. Det är sen eftermiddag, det börjar skymma och sista båten som kan ta gruppen iland har gått.

Förslag till åtgärd: Sprid vikten (med hjälp av pikar, vidjor eller motsvarande) och se om det går att krypa över. Undersök möjligheten att isen kan ha pressats ihop så att försiktig passage medges. Undersök om det möjligen finns större flak som kan fungera som "färja" över rännan. Finns det båt-taxi (eller motsvarande) eller hydrokopter som kan ta er in till fastlandet? Du har väl tagit med dig telefonnumren?

Ha alltid marginalerna på din sida

Att leda grupper på is är att kunna identifiera de risker du kan råka ut för och hela tiden ha tillräckliga marginaler för att undvika faror. Det finns mindre farliga risker, någon kan plurra, någon kan ramla och slå sig eller en skridsko kan haverera. Det är risker som du ska ha beredskap för och kunna hantera. De mindre farliga riskerna kan drabba den bästa ledaren, precis som bilen kan få bensinstopp eller punktering. De är hanterbara och

Från dröm till mardröm – på svinga utanför Askö

Den 15 februari 2003 ledde jag min fjärde tur som ensam ledare i SSSK (Stockholms Skridskoseglarklubb). Det var en grupp IV med sammanlagt 29 deltagare. Vi startade på isen klockan 10.15. Många grupper var redan på isen utanför Askö. En härlig vinterdag med strålande sol och lätta vindar som, i backspegeln, bedövade tankeverksamheten.

Det rådde en tydlig svinga på den 1–2 km breda isytan som låg utmed Askö och "fladdrade" i en mycket svag dyning. Svingan förstärktes av alla entusiastiska grupper som sökte sig utmed iskanten så långt sydost som möjligt. När vi kom i närheten av Oxeludden på Askö fanns redan sprickor med begynnande flakbildning, men flaken var fortfarande relativt stora och låg tätt intill varandra. Efter lunchrasten hade bilden ändrats något och avståndet mellan flaken hade vuxit till några centimeter. Vid återfärden såg vi två helikoptrar som gjorde en räddningsinsats flera hundra meter utanför oss mot iskanten, och vi fick av en mötande skridskoåkare rådet att hålla oss nära land, vilket vi också gjorde. Vi försökte att, så nära land som möjligt, ta oss förbi räddningsinsatsen.

I detta läge ökade avstånden mellan flaken dramatiskt fort och hela



gruppen stod inom några minuter fördelad på fritt flytande flak av olika storlek. Flakens hållbarhet visade sig vara låg och flaken delade sig under några åkare, sammanlagt fem åkare hamnade i vattnet. En av åkarna ramlade i tre gånger. Alla, inklusive ledaren, tog sig dock relativt snabbt upp på flak igen. Vi lyckades, med hjälp av andra åkare från SSSK som från land såg vår situation, att med livlinorna få förbindelser mellan flaken och bakåt till större och säkrare flak. Därmed kunde vi krympa avstånden mellan flaken och hoppande från flak till flak ta oss iland. Inom kanske 15 minuter hade hela isytan löst upp sig i flak och började driva iväg från land.

Efter ombyte samlades vi med andra grupper vid Askölaboratoriet. Några i gruppen tog möjligheten att

åka med båttransport från Askö till fastlandet. Den större delen av gruppen startade återtåget mot norra långsidan av Askö för att därifrån på stabil is ta sig till fastlandet vid Stensund.

Ledarens erfarenheter

- Jag borde själv kritiskt ha funderat kring det aktuella isläget och den specifika fara det innebär att åka på en fritt hängande isyta med svinga. Risken för att hela härligheten skulle lösa upp sig i flak och driva ut till havs var alldeles uppenbar och finns tydligt beskriven i Iskunskapsboken redan i den gamla upplagan från 70-talet.
- Jag borde ha stannat upp och hört mig för gruppens eventuella rädsla och känslor att åka på den grad av svinga som rådde. Jag borde vidare ha försökt få en uppfattning om

gruppens erfarenhet och åkvana.

- När flakbildningen uppenbarligen ökade med växande avstånd mellan flaken, borde jag ha rådgjort med gruppen om situationen och hur vi skulle ta oss ur denna.
- Jag borde förstås ha tagit gruppen iland tidigare och skulle inte ha försökt att pressa oss förbi innanför den pågående räddningsaktionen.
- Med en grupp av denna storlek måste man som ledare vara mycket mer försiktig.

Diskutera

- Hur undviker du som ledare "följa John-syndromet"?
- Hur kan du fånga upp stämningen i gruppen inför knepiga beslut?
- Kan man i ett liknande läge använda gruppen, eller lägga över ansvar på den, i större utsträckning?

inte direkt farliga. Men det finns också situationer som du bara inte får hamna i. Isflak, frånlandsvind, våris, att befinna sig långt ut på tunna isar och massplurrningar är beskrivningar som får den mest erfarna ledare att stanna upp och fundera. Finns dessa risker där jag är? Hur långt har jag till dem? Kan jag gå en annan väg för att undgå dem? Balansen mellan att alltid ha god marginal till risker som du inte kan hantera, och samtidigt erbjuda fin skridskoåkning är en delikat uppgift och en av de viktigaste i ledarskap på is. Samtidigt som du inte får utsätta gruppen för fara, vill gruppen inte enbart gnet i skarföre närmast land. Lyssna till gruppen, bedöm situationen och utsätt den inte för situationer där reträtten inte är säkrad.

Metaforen "horisontell alpinism"

Ytterskärgårdsturer kan benämnas som en form av horisontell alpinism. Det finns många likheter och erfarenheter att hämta till isen och skridskovärlden

Sen ankomst skapar oro

Efter lunch, sydvästlig kurs, öster om Systrarna. Frid och fröjd, underbar is, alla var lyckliga. 1,5–2 km norr om Ingalskär lade vi om kurs och styrde rakt mot Hallonstenarna. Planerna var att ta en andra, kort rast där, och sedan glida hem i medvinden på den stabilare isen i Svartlögefjärdens västliga delar. Men se det gick inte alls. Isen tunnade ut alltmer ju närmare målet vi kom. När några hundra meter återstod gick en tungviktare mitt i gruppen igenom isen.

Efter mycket sökande för att komma till Hallonstenarna och efter två fotbad i det sökandet, fick vi ge upp och påbörja återtåget. I och med det var det bara att acceptera att vi skulle bli minst en timme försenade till återsamlingen, vilket jag ringde och meddelade sam-

bandsbussen. Klockan var då 30 minuter efter återsamlingstid. Därefter åkte vi i egna spår tillbaka, men nu väster om Systrarna och rakare mot Sundaskären, som nåddes efter vissa besvär. Några ytterligare lurigheter senare var vi tillbaka på den stabila isen nära Blidölandet, och behövde bara se upp för mer ordinära vindbrunnar och småråkar. Även transportchefen var lättad och passade på att ge mig en välförtjänt reprimand för sen ankomst.

Ledarens erfarenheter

- Var alltid beredd att tänka om.
- Vänd tillbaka i eget spår tidigt.
- Informera snarast andra grupper om din grupps prekära situation. Jag borde mycket tidigare ha gett det uppdraget till någon i gruppen.



TIPS ...

- ... för att undvika tidsbrist bör du göra en uppskattning av var gruppen behöver befinna sig en timme före avfärd hem.



från fjällvärlden och begreppet alpinism:

- Båda sker i vintermiljö med minusgrader.
- Vindstyrkan påverkar dig i de olika miljöerna.
- Väderförändringar kan ske fort och innebär många gånger siktförsämringar.
- Det ställer krav på din och deltagarnas utrustning och fysiska status.
- Det kan ibland vara långt till skyddad plats.
- Du måste känna till det historiska väderperspektivet, för att kunna bedöma riskområden.
- Vid vägvalsplanering ställer det krav på att du känner till svagheter/faror, så att turen kan bli säker.

De yrkesverksamma bergguiderna brukar prata om "trafikljuset", när de riskbedömer ett tänkt tur-/skidområde. De använder tre färger när de planerar och även under genomförandet av sin aktivitet:

Gröna områden är säkra områden, exempelvis breda dalgångar. Översatt till ismiljö kan det vara exempelvis, stabil och trygg is som har legat en längre tid. Isen påverkas inte nämnvärt av yttre omständigheter.

Gula områden är passager eller sträckor där det finns en kalkylerad risk och vissa säkerhetsarrangemang och stor försiktighet vidtas. Dessa områden försöker guiden undvika i möjligaste mån, men tvingas kanske ibland att göra en passage genom. På isen kan det vara: Områden som är klart påverkbara av väderförhållandena till exempel sund, skärgårdsisar, iskant till öppet vatten, stora områden av tunn nylagd is, vårar med mera. Dessutom kan stabila men nylagda områden snabbt bli svårbedömda (skifta färg) vid väderleksförändring exempelvis vid vindkantring, vindökning, kraftigt snöfall. Att det finns en eller flera reträttvägar är ett måste.

Röda områden är förbjudna och kan medföra en direkt livsfara. Ofta är det lavinområden. För långfärdsskridskoåkare kan det vara iskanter vid frånlandsvind, områden med stor variation av iskvalitet och att det väntas kraftigt snöfall under dagen, stora isytor av tunn och svag is, exponerad skärgårdsis vid instabilt väderläge.

Förändringar kan också ske under dagen, då områden som tidigare var gröna kan bli gula och gula kan bli röda. De förändringar man bör vara vaksam på är om temperaturen stiger, vindkantring sker samt nederbörd. Dessa parametrar kan innebära att områdena förändrar färg på bara några timmar och blir livsfarliga.

Massplurr med lycklig utgång

Vi åkte ut mot öraden i södra Svärdsfjärden. I fladerna mellan öarna var det tunt, det märktes tydligt, men jag hade inte noterat att isarna var svaga eller farliga på annat sätt, så jag hade inte haft anledning att varna gruppen eller beordra säkerhetsavstånd. Min grupp åkte därför ganska väl samlad. När man kommer ut på svag kärnis märker man hur lätt isen spricker och att saltis bågmar. Här vid Tallsjärn märkte jag ingetdera. Jag pikade mycket i början, men är van att även känna av isen genom dess ljud och genom att känna med skridskon. Därför pikade jag inte och fick ingen förvarning om fara. Självtrollade jag framåt då min ena skridsko skar igenom, vilket troligen räddade mig från plurr. Då jag reste mig och kröp framåt hade flera i gruppen redan plurrat bakom mig och inom 20 sekunder hade åtta eller nio deltagare plurrat!

Situationen mycket stressande. Gruppen uppträdde dock lugnt och sansat. De kvarvarande kastade linor till de mest utsatta, jag behövde bara kolla att ingen var i riktig kris. Även de som plurrat uppträdde så lugnt som man kan i denna svåra situation. De som kastade linor gjorde bara ett fel, de backade inte till full linlängd innan de började dra, så tre eller fyra plurrade nog när de drog linorna från en svag isposition.

Totalt plurrade 12 personer inom några minuter. De som låg i mitten av vaken med stort avstånd till fast is låg i flera minuter. Vi kunde sen byta om på Tallsjärn där alla fick varm dryck i värmande sol. Vi pratade redan här om vad som hänt och alla var vid gott mod. När vi nådde färdmålet vid Svärdsund kom en av de yngre deltagarna, en för mig okänd kille i 30-årsåldern, fram till mig och sa att han tyckte att jag var en "himla bra ledare"! Detta spontana beröm på plats kändes bättre än allt beröm jag tidigare fått under min hela ledarkarriär!

Ledarens erfarenheter

- Jag skulle naturligtvis ha tagit det försiktigare, pikat mer och beordrat lucka mellan deltagarna.
- Jag skulle tagit allas namn, telefonnummer med mera, för att efteråt ha kunnat kommunicera med deltagarna om deras reflektioner.
- Jag kommer att tveka att ge mig ut på tur på osäkra skärgårdsisar i fortsättningen.

Diskutera

- Om du varit ledare för gruppen, hade du gjort något annorlunda?
- Var det rentav tur att gruppen var "ihopklumpad" så att isen brast direkt?

För dig är det relativt enkelt att föra över fjällets krav till långfärdsskridsko-åknigen i exponerad miljö, typ skärgårdsturer eller motsvarande. Dessutom kan du i din egen planering enkelt tänka över skridsko-/turområdet i olika typer av färger, det vill säga faror med kalkylerad risk.

Får du aldrig åka på några gula områden? Det beror på! Ger du dig ut med en grupp på ett gult område, tar du en kalkylerad risk. Den kalkylerade risken har självklart en stor skala, men det viktigaste är dock att komma ihåg att du tar en risk. Är det tillåtet att ta en kalkylerad risk som ledare, eller ska risktagandet och att tänja på gränser endast ske i mindre privata grupper? Om det är tillåtet att ta en kalkylerad risk, hur stor får den då vara?

Långfärdsskridskoåkning är en friluftaktivitet som kräver ett högt säkerhetstänkande. Lite av tjusningen för många är just att tänja lite på gränserna. Ger man sig aldrig ut på den något svajiga och knakiga isen kanske en del av upplevelsen går förlorad. Men är det okej som ledare att ta ut grupper där det finns ett risktagande? Är alla i gruppen medvetna om att en risk tas och, i så fall, uppskattas det av alla deltagare?

Risken med att följa John

Några av den senaste tidens incidenter på is har berott på att grupper åker efter varandra. Ledarna i efterföljande grupper har lagt sig i den första gruppens spår, vilket innebär att man frivilligt frånhänt sig ansvaret att bedöma isen för den egna gruppen. Visst är det ett behändigt sätt – ska man passera en tunnare passage är ju isbedömningen redan gjord. Detta innebär på intet sätt att du själv kan sluta att bedöma isen.

Än värre är om du följer i andra grupper spår under en längre tid. Då tappar du känslan för vilken typ av is du åker på. Dessutom är risken överhängande att isen efter ett antal grupper mattas ut där den är tunn. Om det finns alternativa vägar, eller om det är lika bra is vid sidan om, välj ditt eget spår och ta ansvar för ditt eget vägval. Det ger dig bäst isträning. Då behåller du fokus på isbedömningen, din viktigaste uppgift. Då lär du dig det viktiga att lita på ditt eget omdöme, inte andras.

Gruppmarginal

Gruppdeltagarna ska kunna njuta av en trevlig tur på isen och inte behöva kämpa för att hänga med. Gruppen ska åka med marginal. Som ledare måste du kunna bedöma om tempot är lämpligt. De allra flesta grupper annonseras i ett visst tempo. Din ambition ska självfallet vara att ha det tempot. Ändå måste du ta hänsyn till hur merparten av deltagarna känner det. Genomgående är det bättre att åka lite för långsamt än lite för fort. Var inte rädd för att ta det lugnare. Om gruppen tystnar kan det vara ett tecken på att det går lite för fort.

DISKUTERA ...

- ... vilka för- och nackdelar finns det med att "följa John".
- ... har du eller någon i din grupp gått igenom på utmattad is?



DISKUTERA ...

- ... har du missat bussen, båten eller färjan någon gång? Hur kunde det ha undvikits?
- ... hur organiserar du din grupp om någon plurrar?
- ... hur organiserar du din grupp om halva gruppen (minst 5 pers) plurrar?

Tidsmarginal

Tider är till för att hållas. Inte bara dina egna deltagare är beroende av de tider som anges. Också andra grupper drabbas om exempelvis hemtransporten försenas av en överoptimistisk ledare. Ska du göra en extra sväng med gruppen så gör det när du är säker på hur lång tid det tar till målplatsen eller med sådana marginaler att du utan att pressa deltagarna hinner till målet även om det skulle vara djupsnö sista biten. Ha alltid tidsmarginaler. Skulle du hamna i tidsbrist ska du alltid kontakta den samordnande ledaren eller busschauffören och informera om läget. Går inte det kan en lösning vara att skicka några snabba åkare i förväg.

Plurr

Om någon i din grupp plurrar är det ett misslyckande för dig och för gruppen. Då har du inte valt en säker väg. Då har du inte varit tillräckligt fokuserad på isbedömningen. Då har du inte flaggat tillräckligt tydligt för deltagarna att

Konsten att stå emot

Följande erfarenhet är hämtad från centrala Likstammens nylagda is i östra Södermanland. Jag befann mig stående med 18 deltagare i 5–10 m lucka på 4–5 cm tjock kärnis. Eftersom jag bedömde att isen var för tunn ropar jag bakåt i ledet att vi skulle vända utan att förändra avståndet mellan oss. Ingen utsedd kökarl fanns och jag var ensam ledare i gruppen. I samma ögonblick kom en annan skridsko-grupp och dundrade om oss, och det uppstod sprickbildning. Bussen väntade antagligen och jaga tid låg undermedvetet i varje skär.

Jag fick senare beröm av en deltagare för att vi vände. Självt tyckte jag dock att jag varit för feg. Denna dag

pratade jag även med en yngre kvinnlig ledare som med sin grupp hade skrinat runt nästan hela sjön. Hur feg får man bli? Jag kände att upplevelse och säkerhet stod mot varandra.

Ledarens erfarenheter

- Vid närmare eftertanke gjorde jag nog rätt som inte överskred min kompetensnivå.

Diskutera

- Hur skulle du gjort i motsvarande situation?
- Har du varit i en liknande situation? Vad gjorde du då?
- Kan hänsyn från mer erfarna ledare göra att sådana situationer undviks?



En plurrning är ett misslyckande.

de ska vara försiktiga. I de allra flesta fall är en plurrning odramatisk. Man kommer oftast upp fort och kan snabbt byta om. Plurrning på tunn is eller våris är däremot betydligt allvarigare. Där ska marginalerna vara extra stora.

Om det är du själv som plurrar och du inte har någon ledarkollega med dig på turen, bör du snarast bedöma om du behöver utse någon som tillfälligt ersätter dig i väntan på att du ska komma i ordning. Är det inte du själv som plurrar bör du snarast involvera resten av gruppen. Undvik att engagera dig i detaljer om du inte måste. Se till att övriga gruppen drar upp och tar hand om den som plurrat. Till exempel behöver den som plurrat hjälp med att ta av sig de blöta kläderna. Din roll är att ha en övergripande funktion och få resten av gruppen att arbeta där det behövs insatser. Prata med den som plurrat, så att du hela tiden kan bedöma vederbörandes tillstånd. Se till att plurraren snabbt blir varm och att de blöta kläderna fördelas på övriga i gruppen.

Turen och dagen avslutas

Det är vid slutet av turen som många deltagare får det tufft, samtidigt som en del vill spurta. Att komma fram till slutplatsen spridda över ett par kilometer kan vara en konsekvens av ett dåligt ledarskap under slutet på dagen. Den sista timmen är det en stor fördel om isförhållandena är enkla, det vill

Att hela gruppen kommer fram samtidigt är en hederssak.

säga att isen är säker. Då kan du koncentrera dig på gruppen. Normalt är gruppen nu så samkörd att de starka åkarna av sig själva stöttar de som åker lite långsamt genom att ta vinden eller på annat sätt underlätta. Med bra uppsikt bakåt och med god kontakt med din ledarkollega, alternativt kökaren, kan du lägga dig i ett behagligt avslutningstempo. Vid det här stadiet av turen ska alla utan problem kunna hänga med.

Ofta kommer flera grupper fram till slutpunkten samtidigt. Kompisar i olika grupper vill snacka om dagen och en del åkare ser inte var den egna gruppen har tagit vägen i den allmänna röran. För att få en fin avslutning på en fin tur med fin sammanhållning är det en bra idé att stanna gruppen



några hundra meter innan slutpunkten. Där kan du som ledare avrunda turen på ett bra sätt. Extra viktigt med eftersnack är det om någon incident inträffat under turen. Prata igenom händelsen under lugna former.

Se helst till att vara framme vid slutpunkten 10–15 minuter före avtalad tid.

Feedback från gruppen

För att utvecklas som ledare är det nödvändigt att få feedback. Det är du som ska söka feedback, det vill säga synpunkter på ditt sätt att leda. I diskussioner med andra ledare får du en typ av återkoppling och lärande. Av deltagarna i gruppen får du en annan typ av återkoppling. Rasterna är utmärkta tillfällen att testa hur deltagarna upplever turen, men mest intryck har de naturligtvis efter turen. Passa därför på att få in synpunkter när ni avslutar. Du kan till exempel ställa frågor som: ”Jag kände att jag

Erfarenhet hjälper inte alltid

Gruppen bestod av tio mestadels mycket erfarna skridskoåkare. Det var 5 minusgrader och lite blåsigt och låg närmare en decimeter snö fläckvis på isen. På ett område korsade gruppen ett större vitt område då plötsligt ledaren plurrar. Även andra efter ledaren plurrar, men vänder sig snabbt om och tar sig upp med hjälp av en ispik från en deltagare på isen. Efter en halv minut kastas linor till ledaren. Den tredje linan (efter en dryg minut) hamnar så nära att han kan få grepp om den och dras upp.

Ledaren är nu trött och fryser och snabbt beslutas att åka 300 m in till närmaste ö. Väl framme har kläderna frusit till is och hela gruppen hjälper ledaren att byta om. Nästan samtliga deltagare har olika uppgifter; ordna varm dryck, ta upp torra kläder,

packa ner isfrusna kläder, hjälpa till med omklädning med mera. Efter en knapp halvtimme är allt klart. Gruppens ledare har långsamt fått upp värmen och färden går vidare.

Ledarens erfarenhet

- Trots att alla var mycket erfarna skridskoåkare tog det väl lång tid innan ledaren kom upp på isen.
- Tack vare fördelning av uppgifter till hela gruppen blev ledaren varm och kunde fortsätta.

Diskutera

- Är det en fördel eller nackdel att ha erfarna åkare i gruppen vid liknande incidenter?
- Försvårades ledarskapet under plurrningen av att det var just ledaren som plurrade?

DISKUTERA ...

... har du någon erfarenhet av någon allvarligare skada? Hur agerade du?

DISKUTERA ...

- ... hur brukar du avsluta turen?
- ... använder du dig av någon form av feedback för din egen utveckling efter turen? Ge exempel.
- ... har du någon ledare som du lite mer regelbundet diskuterar erfarenheter med?
- ... vad gör din förening för att underlätta erfarenhetsutbyte mellan ledare?

Bjud in till feedback genom precisa frågor.

kanske åkte lite fort kring Storudden, hur upplevde ni det?” eller ”Sista rasten blev i senaste laget, är jag ensam om att tycka det?” Gruppens svar på sådana frågor kan leda till ytterligare synpunkter och kritik.

Det händer att andra ledare åker med din grupp som deltagare. Då kan du ställa mer allmänt hållna frågor om hur han eller hon uppfattade ditt ledarskap.

Feedback från andra funktionärer på turen

Resan tillbaka är också viktig för den som vill utveckla sitt ledarskap. Där träffar du ledare som haft andra grupper. Av dem kan du lära dig mer om vägval, isförhållanden och annat som är kopplat just till den sjön, alternativt skärgården. Gör det när du fortfarande har en klar minnesbild av hur det ser ut. Om du på så sätt systematiskt skaffar dig information och feedback från dina turer, kommer du hela tiden att utvecklas som ledare.

Tid för reflektion

Erfarenheter måste sjunka in för att man ska ta till sig dem ordentligt. Därför är det viktigt att du ger dig tid att reflektera, i bussen efter turen eller i bastun när du har kommit hem. Var du gör det är inte så väsentligt, bara du ger dig tid att fundera på dagen och dra slutsatser av det som inträffat. Gläds åt hur bra turen blev och att du hade så stor del i resultatet. Lär dig mer av de synpunkter som kommit fram och ta med det till nästa tur. Gör gärna noteringar om vad som fungerat bra och vad du kan utveckla.

Dela gärna med dig av dina erfarenheter till andra ledare. Det gagnar hela föreningen och innebär ännu bättre turer även för övriga medlemmar.

TIPS ...

- ... en fortbildningsform, eller rättare sagt en utveckling av befintliga ledare, som många gånger underskattas är den gamla hederliga studiecirkeln. Att sätta sig i mindre grupper om 5–7 ledare av olika kön, ålder och erfarenhet och diskutera fall/situationer/händelser från olika långfärdsskridskoturer, kan vara mycket utvecklande. Under en månad träffas ni 3–4 gånger och utbyter erfarenheter och tankar. Inför varje gång bör ni också ha läst in er på någon form av litteratur, varför inte delar ur exempelvis denna bok. Syftet är att öka kommunikationen mellan er som ledare, att reflektera kring ditt eget ledarskap och öka din självkänedom. Samtidigt stärks sammanhållningen i föreningen.



Skaffa dig en ledarmentor eller "ledarpolare" som du kan bolla funderingar kring ledarskapet med.

Att ha och vara mentor

Vi kan varmt rekommendera någon form av tydligt mentorskap. Mentorerna ska vara erfarna ledare och bör utses tidigt i ledarutbildningen. De blir förebilden/handleddaren/bollplanket/stödet genom hela ledarutbildningen.

Bogserbåtsmysteriet

Isen höll på att lägga sig i Stockholms ytterskärgård. Två gång bestämde sig för att pröva lyckan med en tur från Blidö i norr till Sandhamnsfarleden i söder för att där ta sista ordinarie Waxholmsbåt för dagen hem. En lagom dagstur med bra tidsmarginaler. Lyckan med härliga isar ut till

ytterskärgårdarna ledde oss dit – men inte hem, eftersom den is som dagen innan varit möjlig att ta ner mot Sandhamn hade gått upp. Det var bara att göra en lång omväg. Is som inte var åkbar eller rännor hindrade oss att åka åt något annat håll än mot Waxholmsbryggan – eller tillbaka. Att

vända i tid är en dygd, men svår. Åtskilliga timmars åkning i mörker gjorde att det senare alternativet bedömdes vara alltför riskfyllt. Många timmar reservtid hade vi, men de tog slut allihop, i svår vrakis. Nu började tiden rinna ut.

Om den andra gruppen var före, kanske kunde de göra något åt Waxholmsbåten? Kunde de få den att vänta? Ett telefonsamtal till den gruppen, som mycket riktigt låg före, gav besked att de skulle göra vad de kunde. Svaret kom prompt och kristallklart när den andra gruppen pratade med skepparen: Waxholmsbolaget väntar ALDRIG.

I det tättnande mörkret såg vi på några kilometers avstånd båten lägga ut från bryggan, en härlig båt som med stor sannolikhet var väl försedd med smörgåsar, vatten, öl, kaffe, wienerbröd och vilsamma säten. En kvart senare stod vi där på bryggan och såg akterlanternan försvinna.

Men den första gruppen hade sett något intressant från båtens sköna salong – en BOGSERBÅT som låg förtöjd några hundra meter bortom bryggan, med belysningen tänd och motorn igång. En ledare måste ju värna om sin trupp, så först gällde det att se till att gruppen installerade sig i den trevligt uppvärmda väntkuren, utrustade med halvtimmestimer, för att sedan själv gå och bese bogserbåten. Det var ett spökskepp, övergivet av en besättning med okänt öde. Åter vid

bryggan kunde jag konstatera att gruppen hade det bra i väntkuren. Den som gjort värnplikten vet vad eldvakt innebär – det innebar att se fram mot att vaka över timern i halvtimmespass under natten, i väntan på morgonbåten.

På skärgårdsväntkurens vägg fanns dock ett anslag med telefonnummer, varav ett gick till ”båttaxi”. Ett samtal kunde inte skada. En vänlig men bestämd mansröst svarade att visst, det gick bra att beställa båttaxi ”för 14 glada skridskoåkare” när han sjösatte till sommaren. Bogserbåten då, vad visste han om den? ”Den går inte i kväll.” Då såg vi en båt ute i farleden. Kanske mansrösten visste vilken den var, och kunde omdirigera den? Nytt samtal. Den här gången var mansrösten tillfälligt ute, och en vänlig kvinnoröst meddelade att vi skulle försöka det här och det här och det här telefonnumret först, annars fick vi väl återkomma. Sagt och gjort. Det här och det här och det här numret svarade dock inte, alltså kom vi igen. Med stor tvekan lovade hon att de skulle vara där ”om cirka en timme”. Priset? 1 800 kr. ”Peanuts” tyckte jag, gruppen protesterade vilt. I telefonen hörde jag ett uppsluppet skratt från glada människor runt kvinnorösten.

Under tiden skulle vi dock ha det bra! Kvinnorösten berättade att båten var uppvärmd, olåst och att lysknappen satt på identifierbar plats. Kökarlen fick återta sitt uppdrag, och i natten ringlade ett led skuggor iväg i stav-



gång över landkallen. Det var underbart att komma in i värmen.

Nu återstod väntan. En timme kan vara lång, särskilt som den timmen enligt klockan blev en och en halv. Nytt samtal. ”Vi är där om en halvtimme.” Också en sådan kan vara lång. Efter fyra timmar, klockan nio på kvällen, hörde vi ett muller – men inte från sjösidan utan från land. Där kom en karavan med fyra snöskotrar med mycket folk, bland annat skeppa-

ren själv och hans hund. Och det bar till sjöss.

Dessa skärgårdsbor var, precis som vi, lyriska över isvintern. De kunde fritt besöka varandra med skoter. De hade lastat skotrarna på båten i Sandhamn, åkt över rännan, förtöjt, lossat skotrarna, och åkt till krogen Wedholms Fisk på Möja för att möta vänner och släktingar för att fira vintern med en rejäl lördagsmiddag. Mitt i den ringde jag. Och de ställde upp.

Undra på att de ville avsluta middagen i lite lugn och ro. Nästa lördag skulle de äta middag på Svartsö. Dessa härliga människor tyckte: ”Ring gärna lite tidigare då.”

Bogserbåten, inredd som isbrytande turbot, tog oss lugnt och säkert till Stavnäs, där sista kvällsbussen precis passade. Den blev så småningom full med ungdomar som förundrat tittade på en för lördagskvällar aningen apart skara som uppenbarligen inte var på väg till krogen. Vid halv tolv-tiden var nog de flesta av oss åkare hemma.

Ledarens erfarenheter

- Vilka är lärdomarna för mig som ledare? Egentligen är det två. Den första gäller säkerheten. När vi hastade söderut i skymningen bör-

jade tecken komma på att det gick för fort, det inträffade fall och andra incidenter. Då stannade jag upp, samlade gruppen, och begärde bifall för att minska farten och med det också med säkerhet missa båten. Jag fick det bifallet. För den sista timmens åkning tror jag det var mycket viktigt. Ett konsensusbeslut gjorde att ingen ifrågasatte fartminskningen och därmed den missade båten. Utan det beslutet är faran uppenbar att gruppen inte hållit samman, med alla de risker det inneburit.

- Den andra är mycket generell. Ge aldrig upp. Det finns lösningar. Om båten inte gått – nog hade det varit möjligt att per telefon få tag i någon som hade en stuga därute till uthyrning för en natt ... eller något annat.



4

Krishantering och strategier vid olyckor

Enligt lag ska rutiner för första hjälpen och krisstöd i dag finnas på samtliga arbetsplatser i samhället. Det är också viktigt att föreningar och frivilliga organisationer har en praktisk, men också mental, förberedelse för att en olycka kan hända. Speciellt viktigt är detta för verksamheter där tillbud och incidenter regelbundet förekommer. Därför bör alla långfärdsskridskoledare ha genomgått kurser i första hjälpen och hjärt-lungräddning (L-ABC-/HLR).

Krishanteringsberedskap

Information och diskussioner kring krishantering bör ha tagits upp. En psykologisk reaktion av en händelse, olycka eller incident, bör normalt kunna hanteras



av klubbens ledare och medlemmar/kamratstöd. I vissa fall kan de inblandade behöva ytterligare hjälp. Då kan ett avlastningssamtal eller debriefing vara till hjälp. Alla ledare kan ha behov av debriefing i efterarbetet av incident, men framför allt är det viktigt för mindre erfarna och nya ledare. Enbart vetskapen om att möjligheten finns ökar tryggheten och säkerheten. Därför rekommenderar vi alla föreningar att ha någon form av krishanteringsberedskap.

Syftet med att starta en så kallad krishanteringsgrupp är att det finns en mental beredskap, om olyckan skulle vara framme. Mycket är vunnet om man har tänkt till innan! En krishanteringsgrupp kan stödja och hjälpa ledare och medlemmar, men också en styrelse som fått en aktiv roll i exempelvis efterarbetet. Vid en debriefing är målet att minska påverkan av en händelse eller incident, bearbeta och hjälpa till med återgångsprocessen och i det långsiktiga perspektivet dämpa kommande stressituationer.

En krishanteringsgrupp bör bestå av professionellt utbildade personer i krishantering och debriefing. Personerna bör ha egen erfarenhet av långfärds-skridskoåkning och en god förståelse för verksamheten och de situationer som kan uppstå. Gruppen ska vara lätt att få kontakt med och vara känd bland befintliga ledare och medlemmar. Mindre föreningar som inte har möjlighet att ordna en egen krishanteringsgrupp kan kontakta kommunens motsvarighet. Inom Friluftsrämjandet finns ett centralt stöd för kris- och mediehantering.

Så här kan du agera

Några råd och tips på hur du som ledare kan agera vid en olycka eller incident.

Överblick av läget

Försök få en överblick av situationen. Är läget livshotande? Vad har hänt, hur många är inblandade, vilka är de akuta riskerna för den/de skadade och för övriga? Vad är viktigast att göra först? Behövs mer hjälp? Larma vid behov 112. Var exakt befinner vi oss? Ange om möjligt GPS-position!

Behåll ledarskapet

Organisera och delegera uppgifter till olika personer i gruppen. Överblicka och styr räddningsarbetet, gör inte allt själv. Inventera resurserna i gruppen och be sjukvårdskunnig ta hand om skadade. Finns det andra användbara kompetenser i gruppen? (Denna inventering bör ske före avfärd!)

Skadade

Ge första hjälpen på plats. Hur behöver skadade hjälp därefter? Vilka transporter behövs – buss, taxi, ambulans eller helikopter? Behöver någon anhörig

kontakts? Finns ICE (in case of emergency) i den skadades mobil?

Notera namn och telefonnummer till skadade personer (komplett grupp-deltagarlista med namn och telefonnummer bör ha samlats in före avfärd). Ring upp dessa på kvällen eller dagen efter. Informera om eventuell försäkringsförsäkring.

Information

Informera hela gruppen kontinuerligt om läget. Människor blir mindre stressade när de vet vad som händer och när de känner att de kan hjälpa till. Informera även vid behov andra ledare. Hur behöver resten av dagens tur planeras om?

Den övriga gruppen

Efter det akuta skedet, kontrollera reaktioner i gruppen. Verkar någon väldigt skräddad? Informera igen och berätta om eventuell omplanering av dagens tur. Stanna, ta en fikapaus och vila vid behov. Gå igenom vad som hänt och låt deltagarna få ”prata av sig”.

Massmedia

Informera pressansvarig, det vill säga ordföranden (om det är en förenings-tur), om olyckan är allvarlig. Undvik att tala med massmedia i ett akut skede, hänvisa i stället till styrelsen. Om du känner dig uppskakad ska du absolut inte prata med massmedia.

Kontakta någon i krishanteringsgruppen efteråt om du själv känner att du behöver prata mer om det som hände – eller kunde ha hänt.

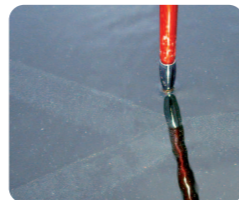
Försäkringar

Alla ledare i organisationer kopplade till Riksidrottsförbundet eller Friluftsrämjandet har en olycksfallsförsäkring. Det innebär att man är försäkrad om man skulle drabbas av en olycka och skada. Försäkringen gäller under uppdraget. Resa till och från uppdraget räknas också. Som ledare är man alltså ”skyddad” av sin förening. Föreningar har även en ansvarsförsäkring som gäller för tredje man, det vill säga en deltagare i gruppen eller någon annan utomstående. Enda möjligheten att själv bli drabbad efter skada på tredje man är att man varit grovt vårdslös eller avsiktligt skadat tredje person.

20

Tips till långfärdsskridskoledare

1. Ta en förberedelsekvart vid lunchtid dagen innan ett uppdrag
2. Bygg själv upp ditt lokala nätverk för isinformation
3. Det är du som bedömer isen på plats, inte isinformatören
4. Led bara på isar du behärskar
5. Följ inte John om du inte måste, lägg dina egna spår
6. Det är din skyldighet att ändra eller avbryta turen om du inte känner dig säker
7. Kombinationen öppna isytor med öppet vatten och frånlandsvind är farlig
8. Tänk "plan B" vid minsta osäkerhet
9. Gör vid starten upp hur ni ska kommunicera via mobilen
10. Ha alltid en kökarl
11. Klara ut med kökarlen ert agerande i stort vid en nödsituation
12. "Involvera deltagarna" redan vid första mötet
13. Använd 2 och 2-metoden när det är lämpligt
14. Kartan är din "ledstång" träna kartläsning
15. Ta med "backspeglarna", ha koll bakåt i gruppen
16. Var sist från rasten, stressa inte deltagarna
17. Var i mål i tid, räkna ut var du måste vara en timme innan återsamling för hemfärd
18. Bjud in till feedback genom precisa frågor till gruppen
19. Jobba med ditt ledarskap, skaffa en ledarmentor
20. Sätt mål för ditt ledarskap för att bli ännu bättre



Skridskoorganisationer

Friluftsförbundet

Friluftsförbundet är i dag störst på friluftsliv, med mer än 8 miljoner friluftstimmar per år, 8 000 ledare och 100 000 medlemmar. Organisationen har funnits sedan 1892 och ändamålet är fortfarande detsamma: "Att främja aktiv fritid och därmed verka för folkhälsa och livsglädje." Friluftsförbundet har ungefär 700 aktiva långfärdsskridskoledare som erbjuder ledarledda turer i nästan 100 lokalavdelningar över hela landet.
www.friluft.se

GIH

Gymnastik- och idrottshögskolan, GIH, är Sveriges enda fristående fackhögskola för idrott och sedan 1813 Sveriges främsta kunskapscentrum för kombinationen fysisk aktivitet, idrott och hälsa. Undervisningen innehåller bland annat många moment som är mycket uppskattade; friluftsliv med övernattnings-, fjälltur-, paddling-, långfärdsskridskoåkning i skärgården, äventyrspedagogik med mera.
www.gih.se

SSSK

Stockholms Skridskoseglarklubb, SSSK, är Sveriges största förening för långfärdsskridskoåkning och skridskosegling med drygt 14 000 medlemmar. Nästan alla föreningens medlemmar är bosatta i Stockholmsområdet eller i östra Svealand. SSSK förlägger huvuddelen av sina turer till dessa områden, men ibland även längre bort från Mälardalen. Turer med grupper i upp till sju olika nivåer, anordnas minst tre dagar i veckan under säsong.
www.sssk.se

Svenska Skridskoförbundet

Svenska Skridskoförbundet är en av 68 idrotter inom Riksidrottsförbundet och har till uppgift att främja och administrera hastighetsåkning på is, Short Track, hastighetsåkning på rullskridskor samt långfärdsskridsko på is i Sverige. Förbundet bildades 1904 och består idag av 96 medlemsföreningar.
www.skridsko.se

Referenser

Friluftslivets pedagogik. Birgitta Brügge, Matz Glantz, Klas Sandell. Liber, 2002.

Humanistiskt ledarskap. John Steinberg. Svenska Förlaget, 2002.

Leadership the Challenge. James M Kouzes, Barry Z Posners. Jossey-Bass, 2003.

Ledare i Friluftsförbundet. Friluftsförbundet, 2002.

Outdoor life, green education and landscaping. Henning Eichberg. Lecture at the Akademia Wychowania Fizycznego in Warsaw, 2006.

PM från Stockholms Skridskoseglarklubbs (SSSK) krishanteringsgrupp. 2004.

Råd till klubbens färdledare. Sven Alm, Allan Richard. Stockholms Skridskoseglarklubb (SSSK), 1993.

Samspel i grupp. Björn Nilsson. Studentlitteratur, 2005.

Skidåskådning – Att leda är att lära. Sara Anderson, Susanne du Rietz, Klas Åstrand, Peter Åström. SISU Idrottsböcker, 2004.



Att åka långfärdsskridskor på naturis är en fantastisk friluftsjaktivitet. Det handlar om naturupplevelse, frihetskänsla, umgänge med likasinnade och, för vissa, fartens tjusning.

Det här är en bok som handlar om ledarskapet på långfärdsskridskor. Ett ledarskap som är unikt. Vad ska man tänka på för att kunna leda en grupp på naturis säkert och tryggt? Vilket ansvar har man som långfärdsskridskoledare? Hur planerar man en tur?

Materialet tar upp hur du agerar som ledare, att leda grupper på is, ledarskap i praktiken samt krishantering.

ISBN 91-85433-14-4



9 789185 433148