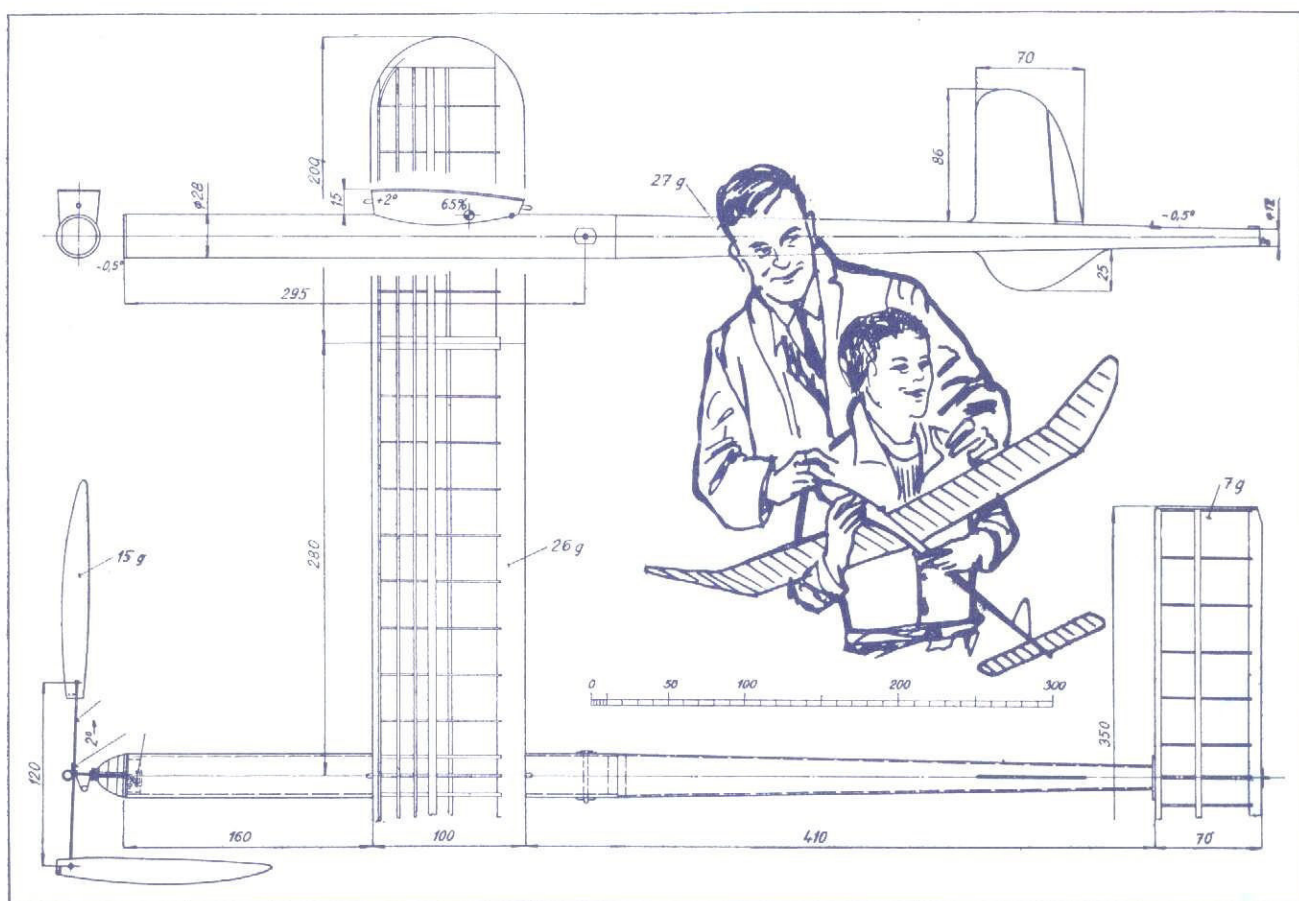


ATT VARA MODELLFLYGLEDARE

En handbok från SMFF



Sveriges Modellflygförbund, Box 10022, 600 10 NORRKÖPING

BEHÖVER MODELLFLYGARNA EN HANDLEDARBOK?

Modellflygning som hobby och tävlingssport håller på att bli en ungdomsrörelse att räkna med. Lokala klubbar inom och vid sidan av den erkända riksorganisationen Sveriges Modellflygförbund samlar allt fler unga människor och lär dem att bygga och flyga modellplan. Större verksamhet kräver flera ledare. Ledare kräver utbildning för att bli bra ledare. Det är troligt att klubbarna måste sätta in flera unga ledare än förr för att fylla efterfrågan. De allmänna handböcker om ledarskap som finns i bokhandeln vänder sig till ganska erfarna människor och ger rätt allmänna anvisningar om hur ledaren kan fungera praktiskt utan att det går på sned med hans syssla. Därför behövs en praktisk hjälpreda, som ger exempel på sådant som lyckats (eller misslyckats) för andra som jobbat med flygklubsfolk. Även en halvbra - eller dålig - handbok är bättre än ingen handledning alls!

Väl bekomme!

Uppsala i maj 1973

Calle Sundstedt

Vem är boken skriven för?

Den här boken vill vara en hjälpreda för dem som skall fungera som ledare i Sveriges Modellflygförbund. Den kan användas både hemma i klubben och som förberedelse för ledarutbildning i ordnade kurser. Folk utanför klubbarna kan också med bokens hjälp få veta en del om vad modellflygare sysslar med.



Praktiska tips.

Den som läser boken för att lära sig konstiga ord som "motivation", "återkoppling", "överinlärning" och "simultankapacitet" kommer att bli besviken. Den här handledningen sysslar visserligen rätt mycket med sådant som kan kallas "psykologi" av olika slag, men den vill berätta mera praktiskt än teoretiskt om hur en ledare kan göra. Därför behöver vi inte heller så många främmande ord.

Vem är ledare?

Det kan innebära många saker att vara ungdomsledare. De väl utbildade föreståndarna på ungdoms- och fritidsgårdarna är ledare. Föreningarnas instruktörer är ledare. Idrottsklubbarnas "pampar" är också ledare. Den som har hand om en grupp nybörjare i modellflyg i bygglokalen, på hemmaflygfältet eller på tävlingsplatsen är givetvis ledare. Det inser alla som sett hur en modellflygklubb arbetar.

Däremot är det inte säkert att alla tänkt på att klubbens eller sektionens ordförande, sekreterare, kassör och materialförvaltare ock-

så är ledare lika väl som flera andra av föreningens valda funktionärer.

En ledare har ofta hand om en grupp människor. I modellflygklubben ordnas gärna sk "kurser" för "nybörjare", där ledaren lär ut hur man bygger och flyger enkla modellplan. De flesta som inte funderat så mycket på saken tror att det är självklart att instruktören (=modellflygläraren) är ledare i gruppen. Så står det också i alla papper och redovisningar, men det är inte alldeles självklart att det förhåller sig så.

Instruktören är nämligen bara den ledare som klubbstyrelsen utsett och givit ett uppdrag. Om han (eller hon) passar bra för sitt uppdrag i just den gruppen, blir det också som klubbledningen tänkt – men inte så sällan händer det att instruktören blir ett slags ledare bara för forms skull, medan gruppen i verkligheten följer en annan flygare, som gjort sig till ledare under "kursens" gång.

Gruppen är inte heller ett fullt så enkelt begrepp som man först skulle tro. Den tidigare nämnda nybörjargruppen kan innehålla två naturliga grupper, om man under byggkvällarna bygger både friflyg- och linflygmodeller. Då planen är färdiga, om inte förr, kommer en naturlig klyvning fram. Det man ser fram emot – flygningen – är ju så olika med de olika planen.

I själva verket kan en grupp till och med vara så liten som två människor! Detta händer varje gång du och en kamrat flyger på samma fält som segel- och motorflygare använder. Flygchefen betraktar er som "dom där modellflygarna" antingen ni är två eller tolv man. Ungefär på samma sätt betraktar du ju själv för övrigt "dom där segelflygarna" – eller hur?

Alla sådana här saker verkar ganska enkla, men författaren har hållit på åtskilliga år att reda ut missförstånd mellan grupper, som inte trodde att de betraktades som grupper. Trassligheter inom och mellan ungdomsgrupper har även lärt författaren att man aldrig blir någon bra ledare, om man inte vänjer sig vid att se hur andra människor tycker och tänker.

Några exempel på ledare i flygklubbar:

Instruktören – betraktas gärna som lärare i bygglokalen.

Ledaren på flygfältet – betraktas mera som kamrat

Lagledaren

Tävlingsledaren

Föreningsledaren – kan ibland betraktas som föreningspamp.

Finns det vissa "ledaregenskaper"?

Forskare och organisationsmänniskor har intresserat sig mycket för ledarens problem på senare år och de har skrivit metervis i tidningar och böcker om "ledaregenskaper". Här följer ett urval synpunkter :

- Ledaren skall vara energisk
- Han ska ha en stark vilja
- Han ska vara modig
- Han ska vara entusiastisk
- Han ska ha snabb omdömesförmåga
- Han ska vara smidig
- Han ska alltid vilja göra det rätta
- Han ska vara tekniskt skicklig
- Han ska snabbt fatta beslut
- Han ska vara "intelligent"
- Han ska vara duktig att undervisa
- Han ska vara vänlig
- Han ska våga visa tillgivenhet

Som synes liknar det en önskelista. Den kan göras lång, eftersom var och en av oss har sina önskemål. Det tjänar antagligen inte mycket till att göra en förteckning på allmänmänskliga goda egenskaper, utan vi går i stället över till en mindre förteckning på sådant som i praktiken har visat sig vara lämpliga egenskaper hos en klubbledare.

Ledaren bör kunna mycket om modellflygets teknik.

Den praktiska erfarenheten är ovärderlig. Den som själv flugit mycket (och gjort många kvaddar) blir ansedd som expert av dem som inte har lång erfarenhet själva. Den erfarne har mycket att dela med sig till kamraterna i gruppen.

Flygandets teorier är en nödvändig grund för en framgångsrik klubbledare. Kravet på teoretiskt kunnande är större för ledare som även skall syssla med flyggrenar som ledaren själv inte praktiserat. Ju längre instruktören kommer på utvecklingslinjen klubbledare – distriktsledare – riksinstruktör, desto större blir kravet på både teoretiskt och praktiskt kunnande.

Ledaren skall lära ut modellflygning kort och lättfattligt.

Särskilt på flygfältet krävs ett kort och lätt begripligt framställningssätt. Ledaren skall alltså genast kunna ge råd åt den som råkat bygga en segelmodell, som envisas med att ställa (=gå i hackflykt) hela tiden – och detta skall göras utan långrandiga läroboksutredningar om korta momentarmar, felaktig tyngdpunktsplacering och tokiga riggningsvinklar.

Ledaren skall vara kamrat med gruppens folk.

De som leder nybörjargrupper uppfattar lätt sitt ledarskap som ett slags lärarroll. Många av oss har i skolan haft lärare som håller eleverna liksom på avstånd. Många har känt detta naturligt inom skolans väggar, men klubbledaren gör klokt i att inte försöka ta efter detta lärarknep, även om han för sig själv beundrar just den sortens lärare.

Vi är alla modellflygare – eller vill bli det. Enda skillnaden mellan medlemmarna i gruppen är att vi kommit olika långt på vägen att begripa modellflygets problem. Antagligen är ledaren den som vet mest, men han skall inte göra sig märkvärdig för det.

Ledaren skall vara beredd att ta ansvar för gruppen.

Om gruppen tex håller till på ett anvisat område på en flygplats där det samtidigt förekommer motorflygning, och en av de "grönaste" modellflygarna råkar komma in på förbjudet område, är det ledaren som skall ta ansvaret för att det hela blir tillrättat.

Det är bättre att ledaren tar till nödlögnen om att han glömt instruera nybörjaren tillräckligt än att han låter nybörjaren och motorflygaren drabba samman öga mot öga.

Ledaren skall vara påhittig och kunna improvisera.

Den modellflygledare som kallat samman gruppen till söndagsflygning klockan tio och skickar hem allihop klockan halv elva därför att det börjat regna och blåsa hårt har gjort ett grovt fel. Pojkarna har väntat sig något nytt och spännande av förmiddagen. Att cykla hem i regnväder är varken nytt eller spännande. Alltså måste ledaren hitta på något att göra trots vädret.

Den unga människans utveckling – intressen och förmåga.

Innan du på allvar tänker dig in i hur det kan kännas att vara ledare i flygklubben, måste du antagligen ta dig en funderare på hur barn och ungdomar egentligen har det i dag. De närmaste sidorna beskriver inga bestämda människor, snarare ett slags "genomsnittsmänniskor"! Mycket av det som sägs är kanske inte heller helt riktigt i det samhälle du själv lever i. Det blir lätt på det viset när någon försöker beskriva ett allmänt beteende och inte låtsas om att vi alla är olika. Ändå kan du ha viss nytta av att se hur barn, tonåringar och nästanvuxna kan beskrivas.

Stat och kommun har länge hållit styvt på att en människas "ungdom" börjar vid ungefär 12 år och pågår till 25-årsåldern. De som är under 12 är alltså barn.

För modellflygets del är den här indelningen inte så tokig. Det beror på att pojkar i 12-årsåldern börjar kunna plocka hop rätt invecklade konstruktioner i balsa och hårdträ, som under barnåren varit för svåra. Medan man är barn är nämligen fingrar och händer inte alltid särskilt lydiga att utföra vad huvudet vill, medan många 12-13-åringar just fått styrseln på dessa ypperliga "redskap".

Ett annat skäl till att bygga Sleek Streek, Flugan och Lill-Klas samt enkla flakmodeller är att nioåringen ganska fort tröttnar på att bygga. Han vill se resultat nästan genast och betraktar antagligen byggan-det av modellplan som något nödvändigt ont, som skall ge resultat i en skojig lek – flygningen.

Åtta – nioåringen är ganska tillfreds med tillvaron. Pappa och mamma, fröken eller magistern i skolan, klubbledaren, alla är de människor som han tror på och gärna lyssnar till. Han gillar att vara tillsammans med jämnåriga – pojkar för sig, flickor för sig. I modellflygklubben beundrar han de större pojkarnas maskiner, men han tycker bäst om att göra egna små enkla grejor som flyger. Han har ingenting emot att bygga en ny likadan enkel maskin, då den första flugit bort eller gått sönder.

Vid 11 – 12-årsåldern håller man mycket ihop med jämnåriga kamrater. I de åren samlar nästan alla på någonting – frimärken, bilder av filmstjärnor och idrottsstjärnor, djur och blommor eller vad som råkar ligga nära till hands.

Somliga vill samla på modeller av flygmaskiner. Flygklubben gör ofta det misstaget att rynka på näsan åt plastmodeller och erbjuder i stället något som kan flyga. Elvaåringen blir inte ledsen för det, för han kan i alla fall fylla hyllorna där hemma med snabbt hopsatta "Mustanger", "Helldivers" och "von Richthofens cirkus" i skala 1:72 ur monteringsatsen från leksaksaffären.

Trettonåringen klarar att bygga både linstyrda och friflygande plan, om det finns en förarbetad materialsats och inte bara ritning att börja med. Han har ganska många andra intressen också, idrott, samlarhobby mm, men flickorna är tills vidare inte särskilt intressanta. "Dom håller ju bara på med hundar å katter å hästar! Tjejmopeder! "

Vid fjorton-femton år är man oerhört kritisk mot föräldrar, lärare och andra, som bara "tjatar" på en. Intresset för motorer och flygning kan man få utlopp för i modellflygklubben. Den är alltså "toppen". Ledarna i klubben får ganska ofta stänga bygglokalen med milt våld på kvällarna. Ledaren har ju ändå ansvar för att pojken helst kommer hem varje kväll...

Den kloke klubbledaren ser till att det inte saknas arbetsmaterial som kan fånga intresset hos pojkarna i den här åldern. Tävlingar i alla möjliga former, gärna med en klubbens enhetsmodell, är ett sätt. Att pyssla med motorer – även klubbens gräsklippare – är ett annat. Att hjälpa de yngre nybörjarna i klubben med flygning är ett annat bra arbete liksom olika hedersuppdrag av kort varaktighet. Femtonåringen mår bra av att hans självkänsla får växa och han får känna att klubben och kamraterna behöver just honom. Förr eller senare skaffar den unge mannen en moped ("alla andra har en så'n") och försvinner ur klubblivet längre eller kortare tid, om han inte trivts riktigt bra. Somliga väljer att fortsätta åka trampcykel och lägger i stället mopedpengarna på en RC-utrustning. Över huvud taget är intresset för "tekniska prylar" mycket stort.

Modellflygklubben brukar ha svårt att hålla kvar medlemmarna, sedan de kommit upp i sexton-sjuttonårsåldern. Vid den åldern har många intresse riktats åt annat håll – det andra könet, eget musikutövande, dans och allt vad den affärsinriktade nöjesindustrin erbjuder.

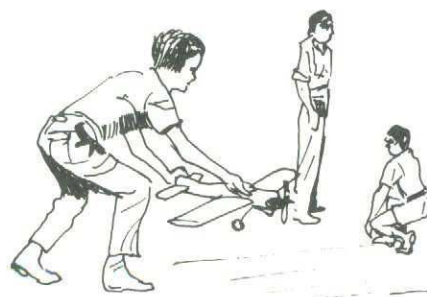
Bilintresset dominerar hos många pojkar från 18 år och en tid framåt, motorcyklar likaså – fast det intresset verkar växla ungefär som dammodet.

De ungdomar som finns kvar i modellflygklubben under dessa spännande levnadsår brukar göra mycket snabba tekniska framsteg, konstruerar sina egna plan, bygger om och trimmar motorer och härjar med stor framgång i tävlingsprislister. De som har lust för ledarskap brukar hinna kombinera det intresset med eget flygande och tävlande. Samtidigt hinner de med arbetet i skolan eller på andra arbetsplatser ... Det verkar som om just de här åren då en människa börjar bli "vuxen" hör till de mest omväxlande och fantastiska – om det bara finns tillräckligt med givande intressen.

Å andra sidan finns det också många inåtvända unga människor i samma ålder som kommer allt längre från sina kamrater och som kanske upplever ungdomsåren som en pina. Lusten att ta sig för med någonting får aldrig utlösning, utan det stannar vid en allmän vilja. Antagligen skulle de må väl av att tex skaffa sig en teknisk hobby, som går att utveckla vidare.

De senast nämnda åldrarna brukar också ha i släptåg att gamla gäng och kamratgrupper löses upp. Den unge blir en självständig människa, som kanske ser tillbaka på tidigare fritidsintressen med oförstående.

Modellflygledaren kan emellertid känna sig ganska lugn. Nittonåringen kanske tycker att modellflygning är barnsligheter, men då han kommit fram till 22 – 25 årsåldern kan han ändå mycket väl tycka att klubben var en fin förening att vara med i. Alltså återvänder han och tar nya tag med sin hobby ...



Genomströmningen av medlemmar.

Modellflygklubben betyder väldigt mycket under vissa tider i en ung människas liv, men om den unge inte finner vad han söker i den föreningen, har han mängder av annan fritidsverksamhet att pröva på i andra föreningar.

Intressena kan växla mycket snabbt. Den hobby som var "toppenbra" i april har fallit i glömska i september.

Somliga modellflygklubbar brukar med jämna mellanrum ge upp med sin verksamhet för 13-15-åringar med motiveringen att det blir bara 2-3 "riktiga modellflygare" kvar i klubben av en grupp på kanske 50 man. Med "riktiga flygare" menar man då folk som konstruerar egna plan och deltar i nationella tävlingar.

Kanske skulle det vara nyttigt för en sådan klubb att fundera ut var felet kan finnas. Det är kanske alltför enkelt att påstå att "det var bättre förr". (Dessutom tjänar ett sådant resonemang bra lite till.)

Är handledningen under nybörjarnas byggtimmar tillräcklig?

Får de nya medlemmarna tillräcklig hjälp med att flyga?

Har den nye medlemmen fått rätt saker att syssla med?

Är han besviken över att den under många timmar hopsnickrade modellen inte flög särskilt bra?

Är han besviken på klubbens verksamhet utanför bygglokal och flygfält?

Har han fått känna att han är välkommen i klubben?

Har han fått känna att han betyder någonting?

Många pojkar kommer till flygklubben för att göra sällskap med sina vanliga kamrater. Finner de inte vad de söker, försvinner hela gäng-
et.

Instruktören må tala sig varm hur många gånger som helst för "världens finaste hobby" - får han inte den nya att känna att han har rätt, har han bara gjort sig löjlig.

Unga pojkar lever i nuet. Redan nästa lördag ligger så pass långt borta att trettonåringen inte bryr sig om den på tisdag. När grupp-
ledaren berättar om en fantastisk bortflygning han gjort för fyra fem år sedan, uppfattas det som en saga i klass med Röde Orms bravader. Inte förrän termiken suger tag i trettonåringens egna modeller, blir det mening och innehåll i berättelsen.

Ledaren måste vara särskilt på sin vakt, om han är mycket äldre än flertalet i gruppen. Det ligger nära till hands att bli irriterad över bristen på kontakt och säga något försmädligt om "ungar" eller att berätta någonting helt osannolikt om hur det var, då ledaren själv var grabb.

Om ledaren verkligen kommer ihåg hur det var, då han var grabb, då väljer han också ord och uttryckssätt. Nioåringen förstår nämligen inte alls lika många ord som trettonåringen. Denne tycker för övrigt också att vuxna ofta pratar kinesiska med ord som går långt över hans fattningsförmåga. Se till att de yngre åtminstone begriper, när det pratas modellflyg!

Kravet på att själv få något att säga till om växer med åren. Åttaåringen finner sig utan vidare i att "de stora" bestämmer i nya situationer – men femtonåringen försvinner raskt bort från en förening, där han inte får säga sin egen mening. Innan han avtågar, säger han desto mer!

Klubbledning och instruktör kan göra många felgrepp utan att vara medvetna om dem. En av ledarens stående uppgifter är att undersöka var felgrepp eventuellt gjorts, om resultatet av ledarjobbet blir skrämt. Dessutom skall han ha klart för sig att genomströmningen av medlemmar i ungdomsföreningarna i dag är betydligt snabbare än för tio – femton år sedan. Somliga undersökare tror att detta beror på att så många ungdomsorganisationer i dag bedriver en lockande propaganda för sina aktiviteter och att den unge får så mycket att välja på för sin fritid. Andra experter skyller på att de unga är "rastlösa" och "inte kan koncentrera sig på tex modellbygge" och säger att det beror på att så många familjer flyttat till nya platser och att familjen över huvud taget inte har samma grepp om de unga som förr. Mot det senaste påståendet har framstående flygklubbfolk invänt att föreningen i så fall borde ha lättare än förr att fungera som ersättning för hemmet.

Hur man än ser på saken står faktum kvar – alla typer av ungdomsföreningar behåller medlemmarna kortare tid på 70-talet än de gjorde på 50- och 60-talen. Orsaken kan vara att föreningarna har samma slags verksamhet som förr med samma uppläggning. Tio år är en lång tid i detta sammanhang. Nästan hela medlemsskocken hinner förnyas tre gånger på ett årtionde...

Hur skall jag leda?

Vid en central instruktörskurs för en del år sedan fick författaren (=kursledaren) just frågan: "Hur ska jag leda? Ska grabbarna kalla mig Lennart, eller ska dom säga magistern?".

Han som ställde frågan var i artonårsåldern och hade provat på att leda ett par grupper fjortonåringar veckorna närmast kursen. Gruppdeltagarna hade skaffats fram av en framsynt rektor vid en skola i en mellansvensk stad. Vad skulle du som läser detta ha svarat?

Kursledaren svarade med en dubbeltimme i lektionssalen med ungefär följande innehåll:

Nästan varje handbok om ledarskap innehåller en beskrivning av ett försök från USA som handlar om hur fyra från början ganska lika grupper 11-åriga pojkar utsattes för flera ledartyper. Vad pojkarna sysslade med och hur de reagerade kan man alltså läsa om i varenda större bok om "gruppsykologi" eller "ledarpsykologi". Där står det att försöket leddes av herrar Lewin, Lippitt och White och att varje grupp fick ny ledare av annat slag var sjätte vecka. Däremot upplyser handböckerna mera sällan om att försöket faktiskt ägde rum redan på 1930-talet och att man sällan råkar på parallella situationer i dagens Sverige. Experimentet gjordes för att studera hur pojkarna reagerade för olika slags "arbetsklimat", och något kan vi säkert lära av det.

Den enväldige ledaren.

Pojkarna utsattes för en ledartyp som aldrig i förväg talade om vad som skulle göras. I stället gav han order just när något måste uträttas. Han frågade alltså inte pojkarna hur de ville genomföra vad som skulle göras utan beskrev bara i detalj hur han ville ha det. I detta arbetsklimat vilar ansvaret helt på ledaren.

När han en gång visat hur han vill ha en detalj utförd, utgår han från att det också blir gjort. Skulle det inte gå precis som han vill, säger han rent ut att "det var klantigt gjort av dig. Jag hade ju beskrivit!"

Ledaren står utanför eller rättare sagt ovanpå gruppen. Han fungerar ungefär som om han lagt en plankan över dem han leder och sedan själv ställt sig ovanpå.

När ledaren lämnar gruppen åt sig själv, reagerade åtminstone försökets 11-åringar med att hitta på egna bullrande lekar.

Av det skulle man kunna tro att ledaren inte är omtyckt – men det är han.

Bara en av försöksgrupperna blängde under lugg och såg ut att önska den här sortens ledare dit där pepparn växer.

Inom gruppen händer det lätt att man blir osams. Lusten att samarbeta är inte särskilt stor. Gruppen klarar inte att på egen hand utföra ett ordnat jobb. Ledaren är absolut nödvändig för att arbetet skall komma framåt.

Låt-gå-ledaren.

Den andra ledartypen verkade inte särskilt intresserad av vad gruppen skulle göra. Arbetsmaterial lämnade han ut, men gav inga anvisningar om hur det skulle användas. Ville någon i gruppen fråga, svarade han förstås, men annars verkade han rätt ointresserad. Ville någon av gruppmedlemmarna syssla med något helt annat, lade han sig inte i det. Den som ville visa vad han uträttat fick gärna göra det, men han fick varken beröm eller klander.

Ledarens huvudsakliga uppgift i detta klimat blir att finnas till hands för att ofta blir rådfrågad.

Pojkarna gillade inte den här sortens ledare utan talade ofta illa om honom. Somliga försökte till och med att bli av med honom som ledare.

Gruppdeltagarna tyckte att arbetet gick sakta framåt och blev lätt irriterade på varann.

När ledaren var borta, blev någon av pojkarna ledare. Då blev det bättre fart i arbetet.

Låt-gå-ledaren finns liksom aldrig med i gruppen. Därför kan han också lika gärna vara borta.

Kamratlig ledare.

Den tredje ledartypen föreskriver och bestämmer mycket litet på egen hand. I stället låter han gruppen resonera under varlig styrning om vad man skall göra av arbetsmaterialet. Gruppen beslutar om hur arbetet skall ordnas. Pojkarna får själva bestämma vilka av dem som skall samarbeta. Varje fråga som inte kan besvaras enkelt

av ledaren själv tas upp till diskussion och gruppen kommer fram till lösningar tillsammans med ledaren, som gärna frågar: "Ska vi göra sj eller skall vi hellre göra så? Gör vi sj, tror jag att vi får ett resultat som ser ut så här; gör vi så, blir resultatet så där". Ledaren finns till hand, då någon vill ha råd. Annars låter han pojkarna själva ta ansvar för sitt arbete. Han undviker att hjälpa till särskilt mycket. Möjligen säger han, "Det här är så roligt att göra att jag inte vill ta det nöjet ifrån dig". Kommer någon av pojkarna och visar upp vad han uträttat, bedömer ledaren arbetet efter hur "grejen" i fråga fungerar, och ger beröm åt saken, inte åt personen.

Eftersom pojkarna själva varit med att bestämma hur arbetet skall göras, behöver ledaren inte vara närvarande hela tiden. När han är borta, går arbetet ungefär som vanligt. Pojkarna hjälper varandra.

En intressant skillnad på grupper med detta slags ledare och andra grupper är att pojkarna mycket ofta talar om vad vi har gjort, sällan vad jag har gjort.

Nästan alla som hör talas om det amerikanska försöket tänker (kortsynt) att en bra ledare naturligtvis skall vara som den "kamratlige" ledaren.

Men – är det så alldeles säkert?

Tar det inte väldigt lång tid att diskutera i gruppen?

Hur kan helt oerfarna nybörjare i tex modellflyg veta hur de bäst bygger en stabilisator?

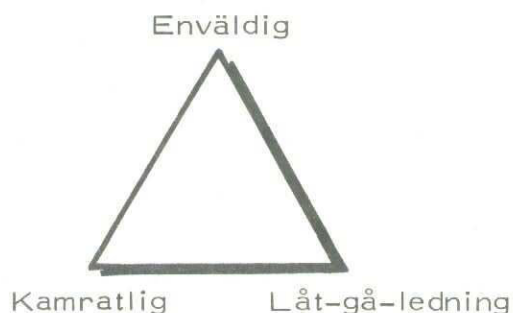
Är det vettigt att sätta i gång en kamratlig diskussion på järnvägsstationen kring problemet att antingen åka med tåget 0723 eller med motorvagnståget 0713? Måste inte ledaren senast 0711 plötsligt bli enväldig och bestämma?

Är det över huvud taget praktiskt att ledaren inte själv bestämmer i någon huvudfråga?

Hur avgörs ett resvägsproblem i en grupp på 12 man, om 6 absolut röstar för att åka över Katrineholm, medan 6 andra hellre vill resa över Nyköping?

Blir det inte plötsligt 2 grupper – och biljetten är löst för en! (Exemplet är förstuds tillspetsat, men det lär inte vara svårt att finna jämförbara fall).

Troligen kan man bäst tillämpa det amerikanska försöket, om man ser det hela uttryckt med en figur:



Någonstans inom trekanten befinner sig ledaren, men omständigheterna avgör vilket hörn han har närmast till.

Tack vare sina kunskaper har kamratledaren sin ställning given i gruppen. Han är experten, som de andra litar sig till. Han skall kunna se flera möjliga lösningar av problem. Han delar med sig av sitt kunskapsförråd till de andra. Han hjälper gruppen att inse det meningsfulla i att tex putsa en vingframkant ordentligt. För det ändamålet ger han en beskrivning av hur luften strömmar över en riktig framkant till skillnad från en med virvelbildande luftfickor. Det vill med andra ord säga att han förklarar hur arbetet skall göras genom att klargöra hur målsättningen (en effektiv vinge) ser ut. Den som med sådana metoder vinner gruppens förtroende tappar det inte, om han ibland tex då det är bråttom att fatta ett beslut blir enväldig och faktiskt även skriker order till kamraterna och bör sig obehärskat åt. Att ibland låta gruppen fungera med en låt-gå-inställning hos ledaren kan vara både vilsamt och nyttigt, om gruppen tex är ute på en jobbig resa.



Hur mycket betyder jag själv – jag = ledaren?

För många människor är det naturligt att ställa sig själv i mitten av uppmärksamheten. I ytterlighetsfall talar man tom om självupptagna människor och säger – ännu elakare – att de är inkrökta i sig själva. Somliga bedömare säger att det finns särskilt gott om sådana bland folk som studerat länge, bland idrottsstjärnor och bland dem som av en eller annan anledning blivit idoler. Här kan det göra detsamma ifall sådana påståenden är riktiga eller inte, huvudsaken är att en blivande ledare i en förening ser upp med sig själv i detta avseende.

Den som ofta känner sig osäker inför en arbetsuppgift vill gärna visa sig själv och andra att han minsann duger något till. Här skall ingen komma och skratta åt mig! Jag får inte misslyckas! Jag får inte göra fel! Och skulle jag säga något som är uppåt väggarna fel, så tänker jag inte erkänna det! Då tror dom ju inte längre på mig som ledare... Jag måste visa vem som bestämmer här! Dom andra kan för resten gärna visa lite uppskattning för mig. Så mycket arbete som jag lägger ner här i klubben är det sannerligen inte för mycket begärt! Dom där som ideligen försöker visa att dom kan mycket bättre än jag borde inte få vara med i min fina grupp ...

Ett resonemang av detta slag duger naturligtvis inte, om man tänker sig att vara ledare längre tid. Den här sortens inställning verkar inte för gruppens bästa, den verkar snarare mot gruppen.

Om det nu är inflytande man söker, skall man i stället sätta gruppens arbete i mitten och sträva fram mot ett mål tillsammans med kamraterna. Det är gruppen och vad den uträttar som skall synas utåt, inte ledarpersonen.

Vad andra då tycker och tänker om ledaren blir ganska ointressant, men om gruppen får framgång, kommer omvärldens beröm att falla även på ledaren.

Om ledaren gör ett misstag, måste han kunna erkänna det. Finns det inom gruppen någon som vet bättre besked om hur man tex lagar en servomotor, skall den gruppmedlemmen få visa och berätta det. Han skall absolut inte motarbetas eller tystas ner. Den kamratmedvetne ledaren behöver inte vara expert på allting i modellflygning. Han skall ta hjälp av andra experter, antingen de finns inom gruppen eller utanför den.

Det underliga är att ledarens anseende inom gruppen oftast bara växer ju fler gånger han öppet erkänner att han inte kan tillräckligt mycket utan måste anlita hjälp.

Kanske beror det på att vi har så svårt för att bekänna våra begränsningar.

Hur blir min grupp effektiv?

En framgångsrik grupp har själv bestämt hur verksamheten skall ordnas. Det är medlemmarna som bestämmer – inte ledaren. Planeringen av verksamheten är gjord långt i förväg och gruppen vet vad man jobbar fram emot. Ledaren knogar åt samma håll som de övriga och det uppfattas som något naturligt. Gruppen jobbar inte för att ledaren skall få beröm av någon annan. Medlemmarna strävar inte efter att i första hand få beröm av ledaren, eftersom det är hela gruppens resultat som är målet. Var och en av medlemmarna känner att han gör en viktig insats och att han behövs för slutresultaten.

Kamratledarens viktigaste uppgift är att få alla att trivas.

Det kamratliga ledarskapet måste finnas i riksförbundets ledning, i distriktsledningen, i klubbledningen och i den lilla kamratgruppen.

SMFF:s riksstämmor har under flera år varit ganska hetsiga. De är goda exempel på hur starka meningsmotsättningar ändå kunnat leda till mycket fina resultat. Stämmorna har kunnat hållas med så stor framgång till stor del tack vare den friska kamratanda som vilar över förbundet och som tar sig uttryck bl a i att vem som helst av klubbarnas ombud ställer sig upp och säger sin mening utan krusiduller om riksledningens mer eller mindre lyckade idéer och åtgärder. Visst tar det tid med förhandlingarna, men de allra flesta återvänder hem med en känsla av att han/hon haft något viktigt att säga till – och fått göra det.

Kritik.

Kritik kan vara av två slag – berömmande eller anmärkande. Av någon underlig anledning tror de flesta att kritik alltid måste vara nedvärderande.

Den som arbetar med unga människor måste vara försiktig med nedläggande kritik, eftersom den så lätt uppfattas som ett klander av personen, inte av saken. I tonåren är man mycket känslig för sådant som känns som angrepp på det egna jaget, känsligare än senare i livet.

Skulle du som ledare få en "elev" som byggt en vinge med bakkanten vänd bak-och-fram, dvs med den spetsiga kanten mot spryglarnas bakända, är det bättre att i första häpenheten vända orden mot dig själv än att säga något dräpande åt "byggmästaren". Klandra alltså helst dig själv för att du inte hjälpt honom medan tid fanns, och hjälp till att bygga om eländet utan vidare kommentar.

Det finns nästan alltid något gillande att säga. Lägg berömmet sist bland dina påpekanden, om du bedömer att du måste kritisera negativt.

Så här kan det låta vid avsyningen av en just färdigställd linstyrningsmodell: "Det är nog säkrast att du skär upp limningen mellan fena och sidroder och sätter tillbaka rodret med ett ordentligt utslag åt höger. Annars kan du få hela apparaten på dig, när du skall till att flyga. Försök rikta motorn lite mer åt höger också. Du får inte så bra sträckning i linorna, om den pekar rakt framåt. Det brukar inte vara så lätt att få fenan snygg igen efter en limning, men du är ju jättebra på att lacka! Titta, grabbar, vilken yta Benke har fått på vingen! Hur har du gjort egentligen?" (Varpå Benke berättar om hur han polerat med stålull efter ett ordentligt grundarbete med japanpappersklädsel utanpå balsan och flera lager zaponlack under färgen.)

Uppmuntran får ledaren inte vara snål med. I exemplet du just läste fick Benke offentligt beröm. Det är den starkast verkande pådrivning man känner till och det som stärker självkänslan mest.

Det som verkar starkast åt andra hållet är en offentlig utskällning eller ett bitande elakt omdöme, som hela gruppen får höra. Typex-

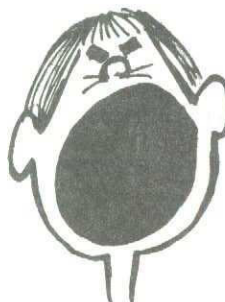
empel: "Här grabbar ska ni få se på killen som inte hört på vad jag sagt. Den här kärran kommer att flyga ett halvt varv – se'n är det bara att ta fram sopskyffeln! Och så 'nt här skänker klubben virke till!"

Ordning och arbetsro.

Vi såg i det föregående hur pojkarna i det gamla amerikanska försöket slutade "jobba" och började leka i stället, när den enväldige ledaren gick sin väg. Dennes metod passade alltså inte för att vänja 11-åringar vid ordning och reda. Ändå brukar den sortens ledare gärna berätta om hur klart och bestämt de ger order av typen ni skall och ni får inte. Varför blir det då bara oreda, när han vänder ryggen till?

Svaret på denna fråga beror ganska mycket på gruppmedlemmarnas ålder. Tio- elva åringar har överhuvud taget lite svårt att fungera i grupp. Just i de åren brukar emellertid världen börja kretsa mindre kring det egna jaget och begreppet vi vill och vi tycker betyder allt mer.

Tonåringen å andra sidan har ofta alldeles bestämda idéer om vad han gillar. Dät hör absolut inte känslan av att någon annan försöker bestämma över honom. Om han inte tycker att det är mening med att städa bygglokalen på order, gör han i stället sitt bästa för att skräpaner. Möjligen håller han ordning vid sin egen arbetsplats. Förutsättningen för att tonåringen skall fungera väl tillsammans med andra i en grupp tycks vara att han själv finner mening med vad man gör och att han trivs med det. Har han inte lärt sig "respekt för regler" under barndomen, kommer han inte heller att utan vidare ta emot order och förmaningar från människor som han uppfattar som vuxna. Han gör det bara om han får en förklaring. Han bryr sig mycket lite om att han gör livet svårt för sig själv – han vill först och främst hävda sin egen fria vilja.



Ett sätt att komma under skalet på väl skyddade men ändå så ömtåliga unga människor är att ge dem mycket sysselsättning av ett slag som de gillar.

Detta gäller både i skolan och i ungdomsföreningen. Torsten Husén har i något sammanhang formulerat skolans problem så här:

"Man får inte blunda för att disciplinfrågan till väsentlig del är en sysselsättningsfråga".

I dagens skola går det inte bra att hålla långa föreläsningar på lektionstid. Eleverna reagerar rätt ofta mot sådant, stör föreläsningen, visar sitt bristande intresse helt öppet eller uttalar sitt ogillande. Det senare går inte sällan ut över både läraren och ämnet, fastän detta egentligen kändes intressant i början. Läraren brukar tala om "ouppmärksamhet" och "disciplinsvårigheter". Egentligen borde han förstås hellre prova något annat sätt att fånga elevernas intresse.

Exakt samma sak riskerar du som lärare i klubben, om du försöker tvinga på dina kamrater undervisning i tex lågfartsaerodynamik, innan kamraternas nyfikenhet vaknat av sig själv. Den som skickar runt kallelse till "teorikväll" eller "teorikurs" för nybörjare som själva aldrig flugit ett modellplan eller ens försökt trimma en enkel maskin i luften kommer att prata för halvtom lokal och döva öron. Det hjälper inte om han gör aldrig så fina föredrag. Åhörarna måste känna ett verkligt behov av teoretisk korvstoppling, om de skall bli goda lyssnare.

Om du vill ha ett visst mått ordning i gruppens arbete i bygglokal och på flygfält, kan du kanske ha hjälp av följande regler, som visat sig vara bra i vissa situationer:

Använd en första modell som snabbt blir flygklar.

Anpassa arbetets svårighetsgrad efter deltagarnas ålder och erfarenhet.

Låt de mera erfarna syssla med lite svårare plan än de "riktiga" nybörjarnas, även om du får det lite jobbigare att leda gruppen.

Var särskilt noga med att lyssna på önskemål från deltagare som kommit en bit upp i tonåren.

Försök att så snart som möjligt efter nybörjarstadiet hitta rätt material åt var och en i gruppen.

Försök hålla samman hela gruppen vid flygtillfällena. Glöm inte bort dem som av någon anledning inte byggt färdigt sina plan.

Försök att ge pojkarna en känsla av att de hör ihop. Om inte annat bör de få känna viss gemenskap kring hobbyn.

Akta dig för att kommendera och beordra folk till arbeten som känns som meningslösa, kanske bestraffande.

Sätt inte upp dina egna ordningsregler och bestämmelser. Låt hellre hela gruppen samtala om hur ett litet antal ordningsregler skall se ut.

Fundera själv ut förklaringar till varför flygsäkerhetsreglerna ser ut som de gör och tag ett resonemang kring sådana frågor, så snart de blir aktuella.

Låt flygandets teori och praktik gå "hand i hand", dvs bryt inte loss kunskaper i aerodynamik från sitt naturliga sammanhang med flygning. Presentera ditt eget aerodynamiska kunnande i samband med anvisningar om detaljutformning på modellerna.

Gör alla teoretiska utläggningar korta.

Ge litteraturanvisningar och enskilt "prat" åt de vetgiriga.

Ge hellre för mycket än för lite sysselsättning åt gruppen.

Ta rätt på var felet finns, om någon/några i gruppen verkar ointresserade eller trötta.

Varför arbeta i grupp?

Ett svar på frågan ovan från "mannen på gatan" (ur en något äldre årgång):

"Ungdomsföreningarna är bra, för dom arbetar med grupper, och under tiden gör dom (ungdomarna) inte en massa sattyg."

Ett annat svar:

"Ungdomarna mår bra av att arbeta i grupp, för då får dom lära sig att forma sina egna regler, ta hänsyn till varann och kompromissa."

Ytterligare ett:

"Samarbetsförmåga och kontakttagande tränas i gruppen."

Ännu två citat:

1/ (ung man som haft svårt att få kamrater)

"I modellflygklubben fick jag redan första veckan tre-fyra kompisar som tycker om att läsa flygtidningar. I skolan kom jag aldrig in i gänget, för dom prata bara om Stålmannen och fotboll."

2/ (äldre gentleman med bestämda åsikter)

"Flygklubben och gängena där blir väl ungefär som min ungdoms skolfartyg. Vi var utlämnade åt oss själva. Det fanns bara vi. Och vi gjorde folk av varandra – till och med av mamma-gossarna."

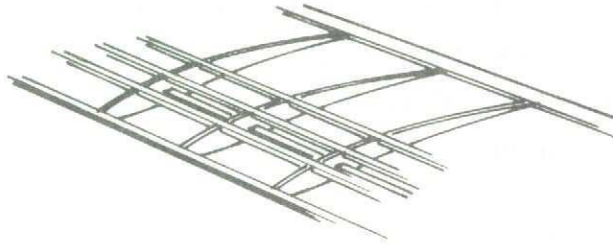
Det enskilda samtalet.

Som ledare i en flygklubb kommer du säkert att få det stora förtroendet att någon medlem kommer och vill tala i enrum med dig. Var rädd om detta förtroende. Ge dig tid att prata i lugn och ro. Lyssna. Försök sätta dig in i den andres situation och problem. Även om du själv har en rakt motsatt åsikt, måste du lyssna och försöka genomsåda vad som ligger bakom orden.

Du får inte föra vidare vad den andre berättat, om han inte vill det själv. Försök kort sagt att motsvara den andres förtroende. Du kan känna dig stolt och glad över att ha vunnit det. Kanske har du fått förtroendet för att du är en rätt bra ledare . . .

Om du kan, skall du ge något råd till den andre. Kanske kan du inte ge råd som undanröjer hans problem, men det är värdefullt för honom att känna att ni är åtminstone två som sysslar med dem.

Flygklubben fungerar för en del medlemmar som ett extra hem. För dig som är en av dem som bestämmer i detta hem kan det vara bra att veta vad påven Johannes XXIII har sagt: "Ni som sysslar med att uppfostra den unga generationen får aldrig glömma att det är ganska lätt för en far att få en bra son eller för en lärare att få en bra elev. Men det är ytterst svårt för en ung människa att få en bra far eller en god lärare."



I BYGGLOKALEN

Hittills har vi mest berört vad som händer inuti dina kamrater. Det kan alltså vara hög tid att få veta lite om hur ledarens yttre hjälpmedel kan se ut och hur man kan lägga upp arbetet.

Vi börjar med det enklaste fallet – en grupp som aldrig byggt modellplan förr.

Redan från början skall du göra klart för gruppen vad som skall göras. Därför är det praktiskt att ha en färdigställd modell att demonstrera – just den modell du vill att de flesta skall bygga för att du skall få ett bra resultat av gruppens verksamhet. Demonstrationsmodellen bör om möjligt finnas hela "kurstiden" i bygglokalen så att de som vill kan titta på detaljer. Alltså bör det vara en ganska välbyggd modell.

Knepigare detaljer bör dessutom finnas uppbyggda i del-modeller. Bygg t ex ett vingöra med spets, en vingknäck, en rodermekanism, ett motorfäste eller någon annan detalj som helt enkelt måste vara bra gjord, om maskinen skall fungera. Skriv gärna ut mått på lister och material på modelldelarna. Spraymåla med klar plastlack på den färdiga del-modellen, så samlar den inte på sig damm och smuts. Det arbete du lägger ned på att bygga dessa detaljer får du igen flera gånger om under dina instruktionstimmar med gruppen.

Det bör finnas en bra ritning till "kursmodellen". Använd den vid genomgångar och lär gruppdeltagarna att läsa ritningar.

Materialet bör vara förbearbetat i byggsatser eller materialsatser antingen från hobbyhandel, SMFF eller från klubbens egen byggsatsverkstad. Om ni använder fem- eller tio-förpackning av materialsatser, blir det mindre borttappade detaljer, om du lämnar ut delar efter hand som de behövs. Om du delar upp storförpackningen, måste du

ordna fram ordentliga lådor med lock eller kartonger till varje deltagare, särskilt om det är unga pojkar. Glöm inte att ha ett reservlager av material att ta ur, då gruppdeltagarna av en eller annan anledning måste kassera bitar de fått.

Inled gärna varje byggkväll med någonting nytt – demonstration av detaljer, visning av hur något liknande plan har urformats, visning av något som gruppen lyckats bra med, upplysningar om klubbens övriga verksamhet, förslag till förbättringar av olika slag, förslag till "studieresor" osv osv.

Även den mest inbitne modellbyggare behöver känna att hans lustiga lek med lim och balsa leder framåt.

De som kommit efter med byggandet behöver extra hjälp. Var inte främmande för förslag till bygge av helt annan modell. Kanske har den långsamme skaffat sig en annan byggsats, som han sitter hemma och plockar med och därför tappat lusten att göra värst mycket åt flygapparaten på klubben. Låt honom i så fall gärna ta med hemmabygget till klubben och visa, kanske också bygga färdigt.

Arbeta gärna med krita och väggtavla eller med ritpapper och spritpenna. Skrivprojektor med genomskinliga plastbilder hör väl inte precis hemma i en dammig bygglokal, men har du tillgång till lämplig visningslokal i närheten, skall du givetvis utnyttja detta ypperliga hjälpmedel. Bilderna ritas du eller någon annan i klubben. Skisser och teckningar gör bättre verkan än aldrig så bra muntliga utläggningar.

Vissa moment i byggandet kräver särskild genomgång. Att sätta på en klädsel av japanpapper eller siden hör till det svåraste nybörjar- en gör. Visa i detalj, skaffa helst även medhjälpare till byggafnär, då klädseln skall på, särskilt om du har en stor grupp på kanske 12 – 15 man..

Ibland kan du få någon liten lugn stund till att bygga lite själv. Många byggledare har berättat om hur de fått ännu bättre kontakt med "sina" pojkar genom att ha ett eget bygge på gång i lokalen. Kanske är det så att de unga bättre känner att ledaren – idolen – experten – också är en ganska liten modellbyggare med ungefär samma svårigheter som de själva stöter på.

Håll hela tiden målet klart – att framställa ett redskap som skall flyga. Vilken ungdomsförening som helst kan hålla på med modellbygge, men det är framför allt i flygklubben man lyckas använda modellerna i luften.

En grupp fortsättare kan fortfarande hållas ihop ganska enkelt kring en gemensam modelltyp. Det betyder ingalunda att alla deltagare bygger samma konstruktion, men det blir antagligen svårt att hålla samman en grupp där hälften bygger combatmaskiner och hälften modellraketer. I så fall är det bättre att göra två arbetande grupper. Börja alltså med ingående resonemang om vad var och en vill bygga. Hjälptill att finna passande konstruktioner.

Du har ovärderlig nytta av klädda och oklädda demonstrationsmodeller även i detta sammanhang. Materialinköpen görs lämpligen centralt. Gruppen hålls samman ungefär som nybörjargruppen och med en likartad målsättning.

Ledaren måste emellertid vara beredd på att fortsättargruppen kommer med ändringsförslag kring detaljer i planets konstruktion och detta ger osökta tillfällen till mindre teoridiskussioner samt ställer ledarens sinne för det praktiska på prov.

Man kan också genomföra ett renodlat grupparbete. Låt fortsättarna bygga flygplan i ett eller ett par exemplar tillsammans. Det kan röra sig om modeller till klubbens "flygskola", som närmare beskrivs i nästa kapitel. Det kan även gälla att bygga t ex en radiostyrd modell för klubbens gemensamma träning eller också har klubben fått förbundets uppdrag att provbygga blivande standardmodeller.

Det måste gå snabbt att få fram sådant gemensamhetsmaterial. Fördela arbetet så att var och en har lagom mycket att göra för att känna att han betyder något i sammanhanget, men lägg inte på honom så mycket byggjobb att han känner sig hindrad i sitt eget experimenterande.

Låt hela gruppen redogöra för resultat och synpunkter inför kamraterna, både nybörjare och "gamlingar".

Efter kanske ytterligare en tid i gruppsamverkan börjar skaran tunna ut. Sådant är helt naturligt och måste accepteras. För att nu göra "riktiga modellflygare" av resten krävs det att ledaren intresserar sig mycket för vars och ens utvecklingsidéer, att koppla sam-

man den flygtokige med mera erfarna inom det slags modellflyg han vill ägna sig åt, att förse var och en med ritnings- och byggmaterial och att vara lyhörd för närhelst det tycks finnas underlag för en studiegrupp kring något speciellt problemområde.

Önskemålen är ofta mycket varierande. Författaren har under 60-talet mött följande ämnesområden inom ett par klubbar:

Hur beräknar man en gummimotorpropeller?

Hur konstrueras en bra hangsegelflygmodell?

Vilka regler gäller här och i England/USA för friflygande skalamodeller?

Hur ser radioflygarnas FAI-program ut?

Vad är Pylon-Racing?

Hur ordnar man rakettävlingar?

Hur gör man bra modellraketer?

Kan du berätta lite om inomhusflygning?

Varför kostar det så mycket att jobba med byggsatser?

Finns det bara Nobler för dem som vill flyga stunt?

Hur gör man en motordriven helikopter?

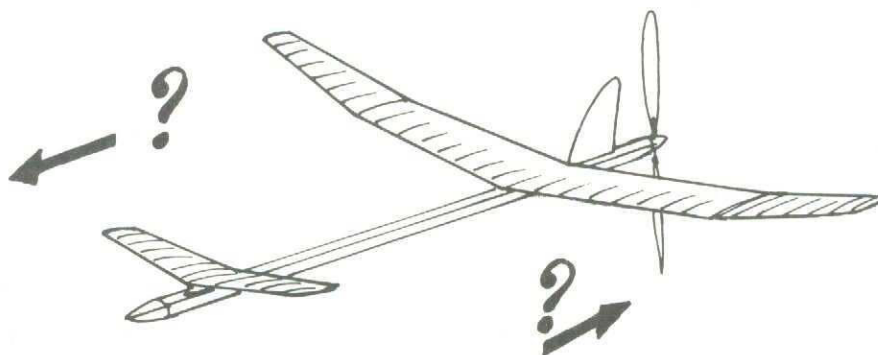
Klara ut det där med tandem- och ankmodeller!

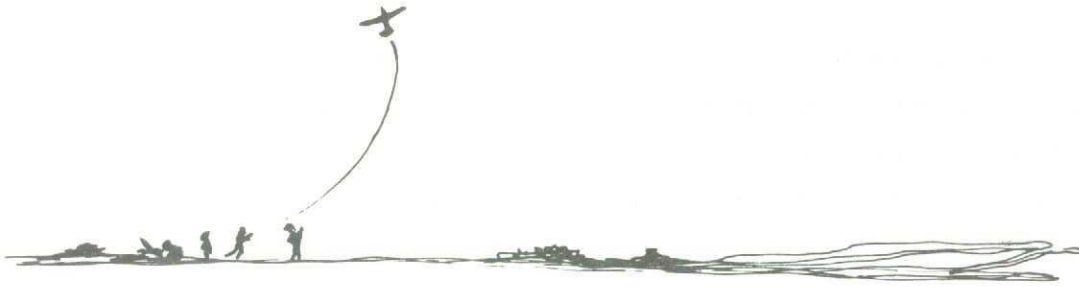
Varför gör inte förbundet något för de handikappade?

Ta fram material som passar för nioåringar!

Lita inte på att tonåringen bara tänker på sig själv och sitt eget flygande – han intresserar sig även för kamrater utanför klubben.

Din förmåga att improvisera och hjälpa fram till goda förslag ställs på oanade prov. Det är spännande och omväxlande att vara ledare!





PÅ FLYGPLATSEN.

"Flygplatsen" kan bestå av vad som helst från en skolgård eller ett öppet gårde till en allmän eller militär flygplats - eller en särskild modellflygplats.

Oberoende av ställets beskaffenhet måste nykomlingar få veta de särskilda bestämmelser som gäller på platsen. Det är ledarens skyldighet att se till att alla i gruppen vet vad som gäller i fråga om riskabla eller förbjudna områden. De allra flesta flygklubbar med motorflygverksamhet som är med i KSAK måste ha "lokala föreskrifter" för flygplatsen, annars gäller inte deras tillstånd att få göra flyguppsdrag med statlig ersättning. Se till att modellflygverksamheten kommer in i dessa föreskrifter, om ni skall samsas på fältet. Se också till att "dina" medlemmar får föreskrifterna. Samma sak gäller naturligtvis om ni håller till på privatmark eller en flygflottilj. Gör i ordning egna bestämmelser som stämmer överens med markägarens eller andra intressenters synpunkter.

Gör en första snabbgenomgång av bestämmelserna i bygglokalen och fortsätt (repetera), när du har gruppen med dig ute. Var särskilt noga, om det gäller att flyga nära bullerkänsliga bostadsområden. Låt bli att flyga med motorer på ordinarie gudstjänsttid, på sådana ställen eftersom särskilt äldre folk ofta tycker illa om att bli störda under stilla stunder i hemmet.

Handlar det om ett ställe där ni skall samsas med annat flyg om luft- rummet, kan det vara praktiskt att låta någon av det "stora" flygets ansvariga hålla en genomgång av bestämmelserna. Ett trevligt sätt att lära ut flygfältsvett praktiseras på en del klubbfält. Motorflygar- na tar med sig fullt lass modellflygare och gör en tur kring fältet samt ett par - tre landningar, så att nykomlingarna får en uppfattning om hur platsen egentligen ser ut och vilka utrymmen motorflyget kräver.

Skulle denna möjlighet finnas på ditt flygställe, bör du utnyttja den för åtminstone en del gruppdeltagare. Det är knappast förnuftigt att avstå av kostnadsskäl.

De som skall följa med som passagerare och inte är myndiga måste ha ett skrivet intyg från målsman att de får flyga. Om målsman följer med, behövs förstås inte det skriftliga beskedet.

Det beror mycket på hur stränga restriktioner som råder hur din roll som ledare utformas. Ju fler tillfällen till kontakt med annat flyg som finns, desto hårdare måste du antagligen hålla i gruppen.

"Flygskolan"

För dem som aldrig flugit med modeller förr är det mycket värdefullt att få träna på något annat än den egna modellen, särskilt om det tagit lång tid att bygga den. Antingen plockar du fram någon snäll och stark egen modell eller också utnyttjar du klubbens gemensamhetsförråd av träningsmaskiner. Hur klubbens "flygskola" skall vara utrustad blir en fråga om tillgång och efterfrågan på träningsmaskiner.

Mycket framgångsrika försök har gjorts att lära ut linstyrning med stabila combat-modeller, medan andra klubbar hellre satsat på Getingen-liknande träningsplan. Radiostyrning kan läras ut i dubbelkommando med två uppsättningar spakar, en hos nybörjaren, en hos instruktören. Man flyger då antingen med en klubbägd stadig maskin eller med instruktörens egen. Många har lärt sig starta friflygande segelmodeller med instruktörens avlagda tävlingsmodell i internationella klassen. En större modell är ofta enklare att dra upp på topphöjd än en liten nybörjarmaskin.

Träningen i "flygskolan" bör helst gå parallellt med byggverksamheten så att nybörjaren redan kan hantera modellflygplan, då hans eget underverk står där färdigt och blänker.

Avvägning, balansering och kontroll av vinklar och riggningar brukar gå bäst under ledarens direkta insyn. Här och där praktiseras att en modell inte får flygas, förrän instruktören sagt OK efter en rätt ingående granskning. Lite tyranniskt låter det förstås, men särskilt snabba maskiner kan vara farliga, om de är feljusterade. Dessutom går de nästan ofelbart sönder vid en marktagning i fel vinkel.

En annan avvägningsfråga är ifall nybörjaren skall få ta hem sin modell utan att han i gruppen gjort någon flygning med den. Åtskilliga erfarna klubbinstruktörer har dystert erfarenhet av "smygflygning" som nybörjare gjort på egen hand och på klart olämpliga ställen. Därför låter de aldrig en modell vandra hem utan föregående ledd trimning och flygning. Erfarenheterna tycks genomgående tala om snabba kvaddar och uppretade grannar, om luftdopet får gå utanför klubbens kontroll.

Hur det går till att lära sig flyga termik, flyga figurer, flyga fort och flyga högt överlåtes med varm hand åt dig som instruktör att utforma utan andra tips än att utnyttja alla tänkbara tillfällen till flygning. Figurerna skall dessutom ligga högt i början och bara så småningom tagas ned mot den farliga marken.

Märken och tävlingar.

Det brukar vara populärt bland grupperna att klubben ordnar prov för att erövra SMFF:s prestationsmärken – brons, silver och guld. Det är också viktigt att instruktören direkt efter godkänt prov kan fästa märket på bröstet på den lycklige unge flygaren.

Skulle inte det tipset passa, kan man kanske arrangera enkla tävlingar mellan olika grupper eller delar av en grupp.

Ibland gör det gott med lite skoj också. Skaffa tex tillräckligt många Sleek Streek eller Flugan och låt klubbens gamla och nya förmågor drabba samman med samma enkla maskin i tidsflygning en vacker söndagseftermiddag.

Entypstävlingar med betydligt besvärligare plan har för övrigt ofta provats i brittiska klubbar – och kan de, så kan vi!

Glöm inte heller den källa till inspiration som det innebär att nybörjare och "stjärnor" i flygsport flyger tillsammans. Unga människor trivs med att ha idoler. Därför skall du själv flyga egna modeller, så snart det finns tid, tillsammans med gruppen.

De kvaddar som görs inom gruppen skall utredas ordentligt så att man vet orsaken och kan undvika ett upprepande.

Målsättningen för allt arbete vid "flygplatsen": att ständigt lära sig mera om vår flygsport – och ha roligt under tiden.

PROGRAMVERKSAMHET.

Många modellflygklubbar har enbart bygge och flygning på sitt program – och ett årsmöte förstås. Detta fungerar skapligt så länge klubben är liten och väl sammanhållen. Då den vuxit till sig och fått även halvt passiva stödjande medlemmar, måste ledaren tänka på dem också. Ett sätt att få jämnare aktivitet och mera medlemsintresse i klubben är att ordna "program", gärna i enklare former.

Vad brukar flygklubbarna göra? Det beror naturligtvis på intresse och förutsättningar. I några gamla stora klubbar håller man öppet hus varje torsdagskväll. Ordföranden eller grenledaren berättar om kommande tävlingar och andra projekt. Man tittar på film, antingen lånad 16 mm film om flygning, motorer eller rymdfärder eller också ser man på en stump 8 mm amatörfilm, som någon av klubbmedlemmarna tagit hemma eller borta. Ritningar och skisser till nya ting går runt bland deltagarna. Oftast blir torsdagskvällarna bara tillfällen då nya och gamla klubbmedlemmar träffas och byter idéer runt kaffebordet. Alla vet att just dessa kvällar är öppna för alla intresserade och att man kan ta med sig blivande klubbmedlemmar och att de blir omhändertagna och får upplysningar och hjälp. Verksamheten pågår året runt, fastän det kanske bara kommer 7-8 man under värsta semesterperioden.

Andra klubbar ordnar Luciafest eller julfest eller påskfest eller vadsom-helst-fest med enkel underhållning och tillfälle till att göra något annat trevligt än att bygga och flyga. Sådana tillställningar skall anpassas efter deltagarnas ålder och leklust, annars kan de trots den goda viljan slå fullkomligt fel.

Åter andra klubbar ordnar ett par gånger om året en utställning för grabbarnas anhöriga, där nybörjarnas plan visas tillsammans med saker som nybörjarna kan syssla med längre fram. Föräldrar och andra intresserade får kallelse att komma någon av tre kvällar, då de blir väl omhändertagna av klubbledarna, som visar föreningens verksamhet och bjuder på kaffe.

Andra populära program är tillfällen då klubbens experter och tävlingsstjärnor visar modeller och berättar om sina erfarenheter, teorier bakom konstruktioner de håller på med eller tävlingsresor de gjort.

Auktion på "prylar" som modellflygaren behöver är också omtyckt. Äldre medlemmar kanske donerar gamla flygtidningar, intressanta ritningar, avlagda motorer eller byggmaterial och tekniska finesser,

som klubben håller medlemsauktion på. Aktiva medlemmar kan också sälja sina överflödiga saker på samma sätt.

Auktionen har egentligen bara två begränsningar; det krävs en munvig utropare om det skall bli roligt, och man bör aldrig sälja färdiga modeller inom klubben, i varje fall inte flygande modeller.

Du som skall leda programverksamheten måste vara påhittig. Det är bättre med tre olika program under tiden februari-maj än femton likadana oförberedda kamratträffar. Varför inte kombinera båda sorterna?

Bilden är ett ypperligt hjälpmedel i programverksamheten. Utnyttja skrivprojektor (även kallad over-head-projektor), filmapparater och ljusbildsprojektor. Plocka fram alla bra bilder som ligger hemma hos medlemmarna, kosta på kopiering till over-head-blad av bra ritningssidor ur flygtidningar och böcker, bygg upp ett klubbens eget bildförråd. Det gör ingenting om några medlemmar råkat se ditt material en gång förut, du kan säkert finna på något nytt att säga om det andra gången. Den snabba tillförseln av nya medlemmar gör att bra bilder aldrig blir oanvändbara. Visningsapparater lånar du kommunalt.

Målsättningen för programmen: ge någonting nytt varje gång, ge någonting som ingen annan förening kan ge, få medlemmarna att trivas med sin förening.

DISKUSSIONER OCH SAMMANTRÄDEN.

Här skall inte berättas värst mycket om hur en bra ordförande, sekreterare eller kassör bör fungera. Grunderna för detta får du bäst genom idrottsförbundens veckoslutskurser "Bättre IF" eller genom någon kommunal grundkurs i ämnet.

I stället skall du få några saker att tänka på, innan du nästa gång leder en diskussion, kort eller lång, väsentlig eller struntmässig:

En bra diskussionsledare försöker få fram alla meningsriktningar.

Han låter även de blyga yttra sig.

Han tvingar inte på de andra sin egen åsikt.

Han ser till att deltagarna får den information de behöver.

Han låter inte alla tala i mun på varandra utan håller en talarordning i stånd.

Han försöker få de talträngda att uttrycka sig kort.

Han tillåter ingen prata om det som inte hör till ämnet.

Han håller diskussionen i gång. Om den blir stående stilla utan att nya ting tillförs resonemanget, stannar han upp och gör en sammanfattning.

Sammanfattning göres alltid före viktigare beslut.

Han gör sig inte märkvärdig över att vara ledare.

Deltagarna i överläggningen placeras så att ledaren har ögonkontakt med alla. Cirkelform eller kvadratform är bra för mindre diskussionsgrupper. Samling kring ett långt smalt bord medför lätt att de som sitter längst bort från ledaren liksom kommer i bakgrunden. Vid stora möten bör ledaren sitta högre än andra deltagare för att se bättre.

Vi flygsportare har aldrig varit särskilt duktiga på att ordna formellt bra stora sammanträden i klubbarna. Det mesta sägs ju i småsamlingar vid flygfältet eller i klubblokalen. Vill du veta mera, sök handböcker på avdelning B1 på allmänna bibliotek.

PLANERA!

Utan en i förväg gjord planering av vad som skall uträttas i klubben blir verksamheten gärna som en berg- och dalbana. Det går framåt, men det går ömsom trögt, ömsom svindlande fort.

Planläggningen av klubbens utbildning på olika nivåer börjar lämpligen med inventering av behov och resurser.

Hur många tror vi att vi får till nästa kurs?

Hur många grupper kan vi göra? Hur många instruktörer finns det? Finns det plats i lokalerna? Var kan vi få låna billiga lokaler?

Hur ser utrustningen ut? Vad måste nyanskaffas? Verktyg – byggbräden – förråd av lim, lack, klädnypor, knappnålar, sandpapper, smörpapper...?

Hur ser balsa- och hårdträförrådet ut?

Har hobbyhandlarna kommit med något nytt att bygga och flyga?

Finns det tillräckligt antal ritningar och materialsatser?

Har vi utrustning för flygning? Linor – styrhandtag – vinschar – flaggor...?

Vem kan ta hand om ett par-tre försigkomna flygare och ge dem speciell träning?

Behöver vi fler instruktörer i år? Nästa år? När kan de få SMFF-utbildning?

Den långsiktiga planeringen bygger delvis på gissningar om framtiden, delvis på erfarenheter från förr. Ingen klubb skall behöva sakna utbildad instruktör, eftersom kurserna får både statligt (SMFF) och kommunalt (klubben) stöd. Men hur länge kan man utnyttja en bra instruktör? Hur många biträdande instruktörer orkar han själv utbilda?

Det är faktiskt enklare att planera för tävling. Här kommer dels Flygsportförbundets årsplanering av modellflygtävlingar i början av det nya året, dels månadsmeddelandena från expeditionen med inbjudningar och tillägg.

För klubbens aktiva deltagande kan den här frågelistan vara bra: Har vi förutsättningar att tävla i friflyg? linflyg? radioflyg? raketflyg?

Vill vi utöka vårt nationella tävlande?

Vilka tävlingar passar oss?

Skall vi vara med i DM i år? Var? När? Vilka grenar?

De egna arrangemangen samordnas med "den stora" listan:

Vilka klubbävlingar skall vi ordna?

Skall vi bjuda in grannklubbar?

Skall vi ordna DM?

Skall vi söka sanktion också för någon nationell tävling?

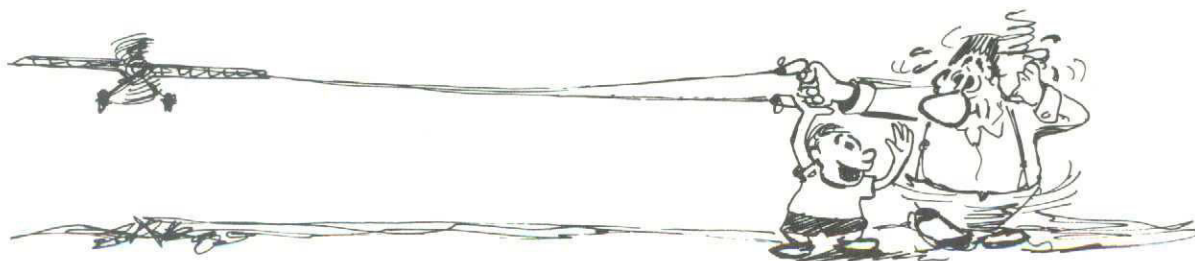
Planering av samarbete med andra ungdomsorganisationer och/eller grundskolan beror också på tillgången till handledare. Det är inte stor idé med att gå till rektor i ett skoldistrikt eller till kommunens skolkontor och erbjuda samarbete i Fritt valt arbete, om man inte själv kan skaffa fram handledare direkt ur klubben eller hjälpa till med modellflygutbildning för de ledare skolan redan har. I den mån grundskolans fritidsverksamhet ännu är i gång (frivillig slöjd, gymnastik m.m.) kan man säkert få en del nytt folk till klubben på kvällstimmar. Kom ihåg att vara ute i mycket god tid – fyra-fem månader före skolterminens början, kanske mera, om det gäller höstterminen. Huvudsaken är att klubbens planläggning inte är orealistisk eller alltför hoppfull. Föreningen tappar lätt anseende, om den lovar mer än den kan hålla.

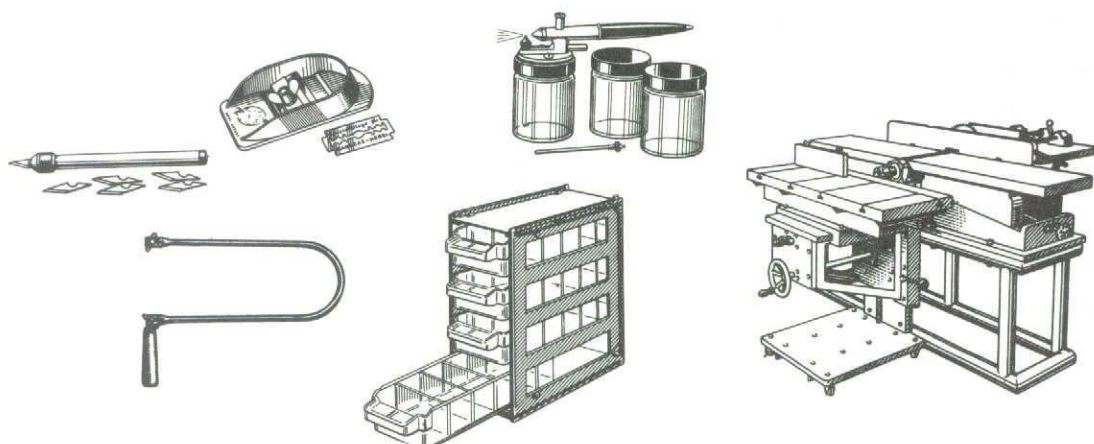
När den kommande arbetssäsongen planeras, måste man ha i minnet att klubbens "gamla" medlemmar också har krav på utrymmen och instruktion. Gör en avvägning av hur mycket nytt folk klubben kan svälja mot hur trångt medlemmarna vill ha. Låt inte din egen iver löpa iväg från medlemmarnas intressen.

En ekonomisk planläggning måste gå hand i hand med verksamhetsberäkningen. Ett stort nybörjar- och tävlingsprogram kostar pengar. Vilka inkomster har vi? Vilka kan vi få?
Finns det något bidragsstöd från kommunen? Från annat håll?

Först när sådana synpunkter blivit behandlade, kan man börja planlägga för utflykter och studiebesök, som drar med sig reskostnader.

Kanhända har din första önskelista blivit betydligt kortare – men det kommer ju flera verksamhetsår...





UTRUSTNING.

Bygglokalen är ett problem för många både små och stora klubbar. De som helt saknar egen lokal har det kanske värst, eftersom de måste låna sig fram med slöjdsalar, kommunala hobbylokaler eller andra utrymmen, där annan verksamhet pågår större delen av veckan. Gemensamt för alla kategorier är att det måste finnas utrymmen att ställa undan modeller, modelldelar, verktyg och material. Uppfinningsrikedomen är enorm, när det gäller att lösa sådana problem. Frågan är dock om inte det bästa är en väggfast hylla med lucka framför varje hyllfack, gärna med lås. Lagerhyllor med meterbreda fack kan köpas rätt billigt och förses med plywoodluckor framtill. Större detaljer förvaras i så fall liggande på pinnkonsoler, som borrats fast i kraftiga träreglar på väggen. Ömtåliga stora saker kan förvaras hängande i skåputrymmen eller liknande.

Verktyg som ofta används hängs lämpligen på en verktygstavla eller i ett skåp med avpassad inredning. Huvudsaken är att förrådet av tänger, knivar, sågar mm lätt blir överskådligt. Markera platsen för varje större verktyg med en färgglad figur på tavlan. Småverktyg förvaras antingen inlåsta i ett klubb-förråd eller köps och förvaras av varje deltagare bäst han tycker.

Balsaträ verkar klara lagring bättre om det förvaras liggande på en hylla eller ett tätt pinnfack än om virket reses på ända. Furu och andra hårdträsorter krokmar också värre, om de förvaras stående. Klädselmaterial skall förvaras utbrett hängande, om det skall klara lagring. De nya plastmaterialen kan möjligen ligga rullade.

Lim, lack, bly och andra metaller hör hemma i ett centralt material-skåp.

Klubben bör ha egna förråd av material. Gör gärna stora inköp ibland. Rabatten vid storköp torde väga ungefär jämnt mot de lagringsskador man alltid råkar ut för.

Klubben bör också ha ett eget förråd av ritningar till beprövade modeller, flygtidningar och tekniska handböcker. Nedslitningen går visserligen ganska fort, men då finns det också anledning att köpa nyaste upplagan av boken. Värdefulla böcker kan ju lånas ut genom ett "klubb-bibliotek", vilket brukar ge mindre nötning.

Till den fasta utrustningen bör också höra ett hörn med tåliga ytor, där man kan hålla till med metallbearbetning, lödning och liknande.

Byggplatserna kan antingen vara fördelade längs väggfasta bord runt lokalens väggar eller på lösa bord som står på golvet. De senare är ofta bättre ur städningssynpunkt, eftersom det gärna samlas en massa bråte under väggborden. Byggbräderna bör ha ett format som passar till förvaringsskåpen. Man skall alltså kunna ta en byggbräda med påsittande nylimmade detaljer och raskt flytta över allt samman i ett förvaringsutrymme utan att bygget blir raserat till nästa tillfälle då det skall fortsättas.

Treetex eller annat träfibermaterial är billigt till byggbräden, men räkna inte med att de får någon större livslängd. Dels blir plattan krokig eller skev, dels tål den inte nötning. Satsa hellre så snart ekonomin tillåter på absolut torr, planhyvlad furu i åtminstone 20 mm tjocklek eller lamellträskivor. De senare är nog så hårda i ytan men kan förses med kork- eller balsayta på översidan, som det går lätt att sticka nålar i.

Ljus fordras i massor i en bygglokal. Vanligen behövs ungefär tre- fyra gånger så många ljuspunkter i taket som normal inredningsstandard säger. Det är väl använda pengar i längden att kosta på ordentlig arbetsbelysning. Ingen kan göra ett precisionsarbete med smådetaljer, om man inte ser klart vad fingrarna sysslar med!

Till inredningen hör även krittavla och/eller stort ritblock (sk bläddra) med tillbehör. Om klubben disponerar ett närliggande relativt dammfritt rum, kan det utrustas med bildvisningssaker och möbleras som samlingslokal. En central anslagstavla brukar också vara till glädje.

Utrustning för renhållning, ställning för sopsäck, kanske också en dammsugare gör att det blir möjligt att hålla lokalen i trivsamt skick. Till trivseln kan också en radioapparat bidra, helst med ett par extrahögtalare så att man inte behöver ha så hög volym påkopplad.

Till det outhärliga hör slutligen ordnad upphängning för ytterkläder. Det har gått på tok med åtskilliga fina modellbyggen därför att lunsiga vinterkläder följt med in i bygglokalen, där de småningom hamnat på grannens nylimmade underverk.

Flygplatsens utrustning varierar förstås också efter underlag och användning. Flyger man med styrda plan på gräs, behöver man en bra gräsklippare och en vält, medan friflygarnas behov inskränker sig till en depåflagga och en vindriktningsvisare. Linflygarna behöver (liksom RC-folket) krita och något att måla med för att markera cirkular, kanske också en idiotsäker ställning för pylon i flygcirkelns mittpunkt (speed). Hopfällbara höga rundningsmärken fordras för pylon-racing, tidtagarur och kikare till nästan allt modellflyg. Kraven på sådan utrustning ändras ibland. Läs gällande tävlingsregler!

Vältar, gräsklippare och ackumulatorbatterier till start av modellraketer är ju rätt åbakiga ting att frakta, så något förvaringsutrymme bör finnas vid flygplatsen. Försök komma över ett krypin med elström, så kan man ladda RC-flygarnas ackumulatörer också.

En ordnad plats för bilparkering måste det finnas, helst så långt från de ytor man flyger över att inga plan kan komma farande och miss-handla bilplåt och lackering. Något slags stopptecken eller markering för obehöriga utöver avspärrningslinor bör också finnas för att hålla åskådare på säkert avstånd.

Hörselskydd och skyddshjälm skall användas vid flygning och motorkörning och inte bara komma fram, då klubben visar sin tävlingsutrustning.

Samma sak gäller det signalsystem som visar vilken radiofrekvens som är i bruk. Klubben har varken tid eller råd att ta onödiga kvaddar på grund av att någon – kanske blivande klubbmedlem? – slagit på sin sändare och stört ett plan i luften.

Över huvud taget skall flygplatsen förses med utrustning som gör det möjligt att flyga mycket – och säkert.

INSTRUKTÖRENS PERSONLIGA UTRUSTNING.

När du arbetar i bygglokal skall du vara väl försedd med extra verktyg, detaljer till modeller man bygger och annat passande material, Det brukar sällan bli problem med detta, så länge man håller till i klubbens lokal, men på andra ställen kan det vara svårare. Tänk alltså noga genom, vad du kan komma att behöva och packa en liten väska med grejor.

Den väskan skall du också ha med dig under utomhusövningar. Snabbepoxylim, plywoodremсор, pallningsvirke, blyhagel, fusegarn, modeller, motorbränsle och extra klädselmaterial skall du ha med antingen det behövs eller inte. Dina "elever" måste lära sig att själva lägga upp en ändamålsenlig "nödförpackning" att ta till vid misslyckade flygningar. Du är deras föredöme!

Det är också du som svarar för att gruppen kan mäta flygprestationerna. Ta alltså med dig tjänlig mätutrustning, då du jobbar vid flygplatsen. Glöm inte heller extra startanordningar för modeller. En elektrisk startmotor sätter fart på den tjurigaste nybörjarmotor för att inte tala om att flygträningen går smidigare, då man slipper långa väntetider...

LEDARARBETETS KONSEKVENSER.

Är det någon som bryr sig om ledaren? Kamratledaren skall ju inte göra sig till något förmer än övriga gruppdeltagare.

Vad tjänar det till, allt arbete jag gör som ledare?

De här frågorna har författaren mött många gånger. Du har all rätt att göra dem – särskilt om du tycker att du misslyckats.

Visst bryr sig folk om dig som ledare. "Dina pojkar" bryr sig om dig. Du är deras förebild. Du har – kanske utan att du är medveten om det – efter en tids gemensamt arbete fört över en massa av dina idéer, ditt sätt att resonera, dina fördomar och tycken till dem. De har tagit efter ditt sätt att bygga modellplan och samtidigt tillägnat sig en del av ditt ordförråd. De har tagit efter dina knep vid flygningen och dessutom fått något av din glädje över ett lyckat resultat. "Pojkarna" har verkligen blivit "dina" i långt större omfattning än du tror.

Det här innebär också att de tagit efter en del mindre lyckade saker. Kanske har du utan att veta om det fått flera av pojkarna att börja bruka tobak? Kanske har de börjat svära även i helt omotiverade sammanhang?

En ledare har omgivningens ögon på sig. En skicklig ungdomsledare skiljer därför mycket noga på arbete och fritid. När du håller ihop med gruppen är det arbetstid. Var försiktig med tobak och hårda ord. Håll dig borta från pojkarna, om du ätit en bättre middag med snaps, vin och punsch till kaffet. Håll klubben fri från öl och hasch. Du är i tekniska sammanhang idolen. Därför har du också förmågan att påverka de ungas tyckande om stimulerande medel – hela registret från tuggummi till heroin. Du behöver inte uppträda som avhållsamhetspredikant för det. Var bara ett gott exempel för de unga, då du är tillsammans med dem.

Samtidigt skall du veta att många utanför gruppen av "dina pojkar" har ögonen på dig. För dem är du en skylt, som representerar "klubben" – kanske "modellflyget" eller hela begreppet "flygsporten". Det vilar alltså ett stort ansvar på dig och ditt uppträdande. Ansvaret växer ju längre du är aktiv som ledare. Med tiden blir du något som brukar kallas "opinionsbildare", dvs ditt anseende som klubbmänniska med tillhörande åsikter når långt utanför föreningen. Den här övergången går fortare i små samhällen än i storstäderna, men det är ingen orsak till att uppträda vårdslöst fastän du bor i en stor stadsregion.

Ditt arbete som ledare tjänar till att låta flera människor uppleva hur utomordentligt roligt det är att modellflyga – lika roligt som du själv haft och har. Du är ju en givmild typ som gärna sprider denna glädje omkring dig!

Om ditt ledarskap skulle bli utsatt för granskning av utredare och experter skulle man säga att du hjälper till att ge ungdomarna större möjligheter i ett föränderligt samhälle, att slipa av deras individuella kantigheter, att öva upp deras samarbetsförmåga, att öva dem att ta ställning i stora och små frågor och att respektera varandra och olik-tänkande.

Det är ju ganska spännande det här att vara ungdomsledare . . .