

Stockholm 2023-09-22 (slutversion)

Vuxenidrott – kartläggning av vuxna aktiva inom flygsport

Denna rapport är en del av en aktivitet inom Riksidrottsförbundet (RF) under 2023 med syfte att göra en "kartläggning och nulägesanalys av [Flygsport]förbundets och dess föreningars verksamhet där vuxna (26 år och äldre) deltar aktivt". Arbetet görs av Björn Hårdstedt på uppdrag av Svenska Flygsportförbundets generalsekreterare.

För en snabb sammanfattande läsning föreslås avsnitten *Målgruppen* på sid 3, *Resonemang med utgångspunkt i förbundsutvecklingsplanen* på sid 7 och *Erfarenheter från föreningsbesöken* på sid 9.

Syfte

I villkoren för projektstödet skriver RF:

Med detta upplägg önskar RF att fler ska få bättre förutsättningar att göra ett bra jobb, få ökad kännedom om vilka metoder och verktyg som kan användas, och känna trygghet i vad som ska göras steg för steg. Att lära av och med andra bidrar även till att idrottsrörelsen snabbare kan identifiera gemensamma behov och önskemål.

Vuxna aktiva är ett normalläge inom flygsport. Kartläggningen av flygsports vuxenidrottare har utgått från den verkligheten och därför med ovan nämnda villkor om lärande för ögonen valt att granska verksamheten inom flygsport med målet att identifiera för- och nackdelar med en hög andel vuxna utövare, jämfört med idrotter där den stora mängden aktiva är barn och ungdomar. Erfarenheter och metoder hos flygsportföreningar som arbetar aktivt med vuxenidrottare sammanställs. Kanske finns också lärdomar både att göra och att dela till andra idrotter när kartläggningen sammanställs av RF. Kartläggningen kan komma att visa vuxenidrottens betydelse för den enskilde utövaren såväl som samhälle och folkhälsa.

Kartläggningens resultat skulle också kunna användas för att stärka flygsportens roll som idrott genom att hålla fram hur flygsportföreningarna bidrar till samhället. På så sätt skulle kartläggningen kunna ge argument som stärker föreningarnas tillgångar till anläggningar och luftrum.

Process

Utredningsarbetet utförs enskilt, med tre gemensamma fysiska träffar, där metoder och verktyg testas, men där även samtal och erfarenhetsutbyte står på agendan. Dessa sker tillsammans med övriga specialidrottsförbund (SF), på Bosön. De tre mötena äger rum:

- 20 mars, uppstart med fokus på kartläggning: syfte, nuläge och metoder.
- 7 juni, kontrollstation med fokus på samtal och utbyta erfarenheter om kartlägningsarbetet. Samtal och erfarenhetsutbyte. Koppling till SF:s förbundsutvecklingsplan (FUP).
- 26 september, slutrapport levereras av SF. Utbyta erfarenheter av effekter och lärdomar. Hur har kartläggningen påverkat FUP.

Nuläge

På grund av myndighetsregler är de flesta aktiva flygsportare vuxna. Instegeåldern i de flesta grenar ligger runt 15 år. Vuxenidrott är alltså inom flygsport snarast det normala. Så vad är det vi vill veta om målgruppen?

Kvantitativa och kvalitativa frågeställningar, av typ:

- Vad vet vi redan om målgruppen?
- Åldersfördelning bland aktiva?
- Hur lång är en flygsportkarriär? När börjar / slutar man?
- Varför söker man sig till flygsport? Ser man flygsport som idrott, rekreation, friluftsliv, hälsobefrämjande, eller är man ute efter de sociala värdena i en förening?
- Kostnadsdrivande faktorer som begränsar utövandet?
- Vad finns för stöd i SF:s strategidokument?

Metoder

- Medlemsdata.
- ~~Enkel enkät till föreningarna.~~
- Föreningsbesök.
- ~~Digitala workshops, fokusgrupper.~~

Överstrukna metoder fanns med som alternativ i ursprunglig plan men valdes bort.

Data

Svårt att få fram tillförlitliga data över hela SF i IdrottOnline. Gör därför i stället analyser på delnivå ur grenförbunds medlemsregister.

Målgruppen

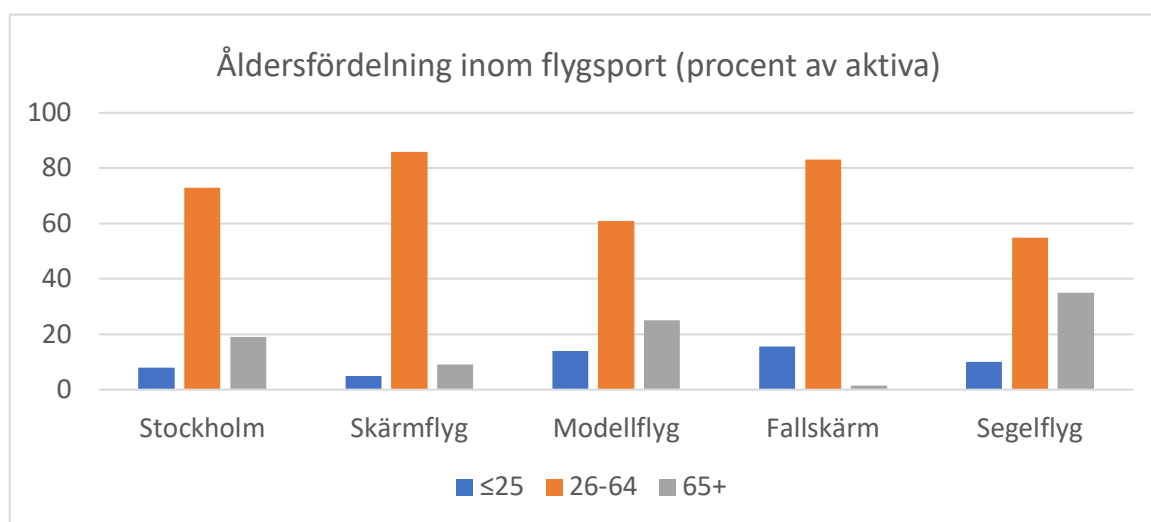
Det är ett känt faktum att registren över aktiva idrottare i RF:s stödsystem IdrottOnline (IO) inte alltid går att helt lita på. För att få fram pålitliga siffror har denna kartläggning därför gjort nedslag i några av grenförbundens register som vi vet håller hög kvalitet, som kan jämföras med uppgifterna i IO som representeras av en sökning på flygsportare i Stockholmsdistriktet.

Registren som används utöver sökningen i Stockholm är:

- Skärmflygförbundets medlemsregister över 2 858 personer som innehaft giltig licens för flygning under något av de fem senaste åren.
- Modellflygförbundets medlemsregister över 5 691 aktiva medlemmar med giltig licens för 2023.
- Fallskärmsförbundets medlemsregister över 1 224 personer med giltig licens för 2022.
- Segelflygförbundets medlemsregister över 2 238 medlemmar (bygger på föreningarnas rapportering).

Siffrorna åskådliggörs i tabell och diagram nedan.

	≤25 år	26–64 år	65+
Stockholmsdistriktet	8 %	73 %	19 %
Skärmflyg	5 %	86 %	9 %
Modellflyg	14 %	61 %	25 %
Fallskärm	16 %	83 %	1 %
Segelflyg	10 %	55 %	35 %



Sammantaget ger uppgifterna ovan nog en bra bild av åldersfördelningen inom flygsport. Resultatet från sökningen i IO stämmer hyfsat överens med de mer kvalificerade sökningarna. Det är en mycket stor dominans av vuxna i ålder 26–64 år överallt. Andelen ungdomar skulle kunna förmodas vara stor i modellflyg där man kan börja som aktiv redan som barn, men så är det inte, det finns fler ungdomar i fallskärmsshopping. Högst är åldern inom motorflyg som sedan ett par decennier har en knepig rekryterings- och anläggningssituation, men det är svårt att få ut data eftersom Motorflygförbundet inte använder personnummer i sina

medlemsregister. Det är symptomatiskt att fotot av det svenska landslag som tog fjärdeplatsen i precisionsflygning i Frankrike i fjol visar ett gäng veteraner.



Inom modellflyget är med några undantag de flesta tävlingsgrenar "vuxendominerade". Nedan syns landslaget i grenen IMAC vid årets Europamästerkap i Polen.



Då DM i skärmflygning i Stockholm genomfördes i juni 2023 var endast en av de tävlande under 40 och mer än en tredjedel 60 eller äldre. De tre medaljörerna syns nedan.



Vårt sista exempel hämtas från SM i fallskärmshoppning i augusti 2023, då segraren i tävlingsgrenen precisionshoppning var 73 år fyllda. Han tog sin första SM-titel redan 1972.

65+

Under hösten 2020 genomförde Svenska Flygsportförbundet en föreningsenkät där 122 föreningar (en dryg tredjedel) svarade på frågor om verksamhet för 65+ medlemmar. 113 av de föreningar som besvarade föreningsenkäten har 65+ verksamhet.

Förbundsutvecklingsplan (FUP)

I Svenska Flygsportförbundets förbundsutvecklingsplan för 2022 sägs inledningsvis följande:

” Vidare kan du utöva de flesta flygsporter under hela livet (...). De som är mest aktiva är oftast tävlingsutövare och de har svårt att dessutom hinna med rekrytering, grundutbildning och träning för andra. Historiskt har flera av våra flygsporter haft instruktörer/lärare som bara sysslat med utbildning och de finns även idag. Men det allt tyngre regelverket med högre krav på att behålla behörigheter gör att färre faktiskt behåller sina behörigheter. Det gör att rekrytering och grundutbildning drivs av färre personer; sannolikt med högre kvalitet, men med utmaningen att det är svårt att växa.

I förbundsutvecklingsplanen görs en analys av konkreta styrkor respektive utmaningar med den stora andelen vuxna aktiva utövare.

Styrkor:

” Samtliga flygsporter lockar vuxna och äldre utövare både sådana som börjar när de är unga eller som börjar när de äldre. Våra föreningar välkomnar vuxna och äldre medlemmar och de är också duktiga på att inkludera dem i verksamheten.

” Alla våra föreningar erbjuder personlig utveckling på ett fantastiskt vis, med en förstärkning av självförtroendet när man får flyga själv. Sedan fortsätter lärandetrappan när man får använda naturens krafter på naturens villkor och lära sig om teknik. Individerna är aldrig fullärd. Vi har mängder av tävlingsformer, som utmanar utövaren till det yttersta, där även äldre kan delta och delta. Verksamheten är också socialt fostrande och uppmuntrar till lagarbete. Möjligheten till att engagera sig och utveckla ledarskap i demokratiska föreningar är stor.

” Simulatorer och fler flygplansmodeller som tar två piloter gör att fler kan fortsätta inom flygsporten även om de inte längre uppfyller de medicinska kraven.

Utmaningar:

” Kostnader, regleringar (för mkt administration), begränsad tillgång till luftrum. Det mesta av verksamheten sker utanför storstaden, då det är lättare med luftrum och tillgång till flygfält, men detta gör det också svårare att rekrytera, eftersom det på de flesta ställen krävs att man kan ta sig själv till anläggningen och det är sällan det går kollektivtrafik till dessa platser. En annan stor utmaning är att vi lockar färre kvinnor än män. Flera föreningar har också svårt att hitta lärare för grundskolning.

” Vidare har vi utmaningar i att locka medlemmar med annan kulturell bakgrund.

” Äldre personer som är nybörjare inom flygsport kräver ofta mer lärarresurser. De allra flesta har lärt sig flyga när de var yngre.

” Vi har många vuxna och äldre medlemmar men få av dessa tävlar och våra tävlingsformer handlar mestadels om precision och inte så mycket om fysisk aktivitet vilket vi behöver hitta former för att uppmuntra fler att röra på sig. Teknikutvecklingen har minskat den fysiska aktiviteten som tidigare fanns före och efter flygning.

Bland effektmålen i förbundsutvecklingsplanen för spelare tillgång till arenor för de aktiva en huvudroll, men även att rekrytera fler kvinnliga utövare. En särskild åtgärd som riktar sig till äldre utövare är att öka tillgången på simulatorer som kan vara en god ersättning för det riktiga flygandet för äldre utövare som ej längre klarar de medicinska kraven för att upprätthålla licenser och certifikat.

Resonemang med utgångspunkt i förbundsutvecklingsplanen

Vad som står i förbundsutvecklingsplanen bekräftar alltså bilden av att flygsport har många vuxna aktiva utövare. Ja, den överväldigande majoriteten av utövarna är vuxna, och det får konsekvenser, både bra och dåliga. Följande är ett resonemang som tar avstamp i förbundsutvecklingsplanen och bygger vidare på vad som kommer fram i den fortsatta kartläggningen.

- En bra konsekvens är att de aktiva ofta har råd att själva ta de kostnader som utövandet innebär i form av personlig utrustning, träningsavgifter och resor.
- En annan bra konsekvens är att det är relativt lätt att hitta kandidater till styrelseuppdrag som själva både har erfarenhet av sådana uppdrag och samtidigt är aktiva utövare. Det blir en tydligare koppling mellan de beslut som tas i styrelser och de aktivas situation på fältet.
- En bra konsekvens är också att om man lyckas inspirera till att ta uppdrag kan åtagande bli långvarigt eftersom utövandet är långvarigt.
- Ytterligare bra, och det har också att göra med hur flygsportverksamhet fungerar, är att det går rätt bra att hitta funktionärer bland de aktiva. Idrottsverksamheten kan bli självgående utan att det behöver finnas särskilda ledare och funktionärer som själva inte är aktiva utövare – de uppdrag som i många idrotter utförs av föräldrar eller avlönade funktionärer.

Men myntet har baksidor.

- En dålig konsekvens är att tänkbara styrelsekandidater ofta redan har svårt att få ihop sitt utövande med familj och yrkesliv, och därför ofta är tveksamma till om de kan få tiden att räcka till för uppdrag.
- En annan dålig konsekvens är att om det egna utövandet upphör så upphör ofta intresset både för idrotten och för uppdrag som funktionär och ledare. Något större intresse för att "bara" vara ledare eller funktionär finns inte alltid, vilket kanske kan förklaras av att relationen mellan aktivt barn/ungdom och coachande förälder eller ledare inte finns på samma sätt som i många andra idrotter med hög andel unga aktiva. Det betyder att vi inom flygsport har en stor brist på coacher, alltså erfarna flygsportare som trappat ned sitt eget utövande och nu jobbar med att stödja utvecklingen av nästa generation.
- Man kan inte komma ifrån att det sätt på vilket vuxendominansen inom flygsport påverkar självbilden kan få negativ inverkan på viljan att rekrytera yngre. Två exempel: På en grenförbundskonferens 2020 menade ordföranden i ett av förbunden att "vi måste inse att vi är en gubbsport". Och i resonemang med en förening om rekrytering av ungdomar samma år hördes den uppgivna slutsatsen: "Det är ingen idé, de stannar ändå bara ett år".

- En riktigt dålig sida av att leda en idrottsverksamhet med många vuxna är om värdegrunden havererar som en följd av starka informella ledare, eller man får in negativa energier i form av rättshaverister, "bråkstakar" eller människor med mental ohälsa. Det kan på kort tid nöta ned en styrelse och förstöra stämningen i en förening, och i förlängningen leda till otrevliga disciplinärenden som eskalerar ända upp i riksidrottsnämnden. Liknande erfarenheter hör man ibland om från andra föreningsmiljöer med vuxen dominans, som båtklubbar och bostadsrättsföreningar.

I slutet av denna rapport redogörs för på vilket sätt kartläggningen påverkat Flygsportförbundets beslut om FUP 2023.

Föreningsbesök

Ett antal föreningsbesök har genomförts för att ute i verksamheten hitta exempel på hur flygsportföreningar påverkas av den stora andelen vuxna aktiva, och hur de utnyttjar fördelar och kompenserar för nackdelar som detta för med sig. Föreningarna har valts i samråd med bland andra Svenska Flygsportförbundets generalsekreterare och ledningen för några aktiva flygsportdistrikt.

Erfarenheter från föreningsbesöken

Föreningsbesöken redovisas som intervjuer i separata artiklar, där en eller ett par viktiga aspekter eller lärdom betonas. Nedan sammanfattas några av dessa kortfattat:

- Många vuxna aktiva ger ett bra underlag till en hållbar funktionärskår. De aktiva kliver själva in som verksamhetsledare, och kan i kraft av erfarenhet och förmågor som körkortsinnehav snabbt lära sig använda fordon och maskiner.
- En fin anläggning blir en plats att vistas på. Av misslyckade värvningskampanjer riktade mot ungdomar har en förening lärt sig att det är lättare att rekrytera vuxna, och rätt skött kan flygfältet då bli en social samlingsplats för hela familjen.
- Ett centralt läge för anläggningen gör det lättare att behålla både aktiva och passiva medlemmar. Om man dessutom skaffar en simulator blir det ett sätt att behålla medlemmar som av medicinska skäl valt att sluta flyga.
- Avsaknaden av en fast anläggning med lokal där man kan samlas och vistas gör det svårare att skapa klubbkänsla. När verksamheten är slut vill vuxna aktiva "bara hem till familjen" eftersom idrottsplatsen som sådan inte erbjuder något utöver själva idrottandet. Den här situationen kan idrotter hamna i som har sin verksamhet spridd över ett antal platser (val av plats kanske styrs av vädret), eller idrotter som av någon anledning har svårt att få varaktiga avtal för sina anläggningar.
- En flygsportförening kan bli en fin mötesplats för människor med väldigt olika ålder och bakgrund.
- I kraft av att vara vuxna med en unik och attraktiv kompetens kan flygsportare leverera en insats för ungdomar och samhälle, som förebilder att se upp till utanför familj och skola. Kanske kan det bli inledningen till ett yrkesval.
- Vuxna aktiva kan ha en yrkesmässig bakgrund som gör att de inom idrottsföreningen kan göra insatser för samhället som liknar de som frivilliga försvarsorganisationer gör. Ett exempel på en sådan samhällsviktig verksamhet är skogsbrandövervakningen som sköts av landets flygklubbar.
- Rätt skött introducerandet av kommersiella drivkrafter skapa en uthållighet och professionalism i verksamheten, som garanterar att även det tråkiga blir gjort. Men det är en balansgång där det är viktigt att det är den ideella föreningen som bestämmer. Fördelarna för föreningens aktiva måste alltid väga över, så ingen får känslan av att "vissa berikar sig".
- Det är viktigt att tidigt ta itu med dålig stämning som kan skapas av "sura gubbar", informella ledare eller andra som använder föreningen som en plats för att sprida negativ energi.

FÖRENINGSBESÖK 1: Fenix Skärmflygklubb

Många vuxna aktiva ger ett bra underlag till en hållbar funktionärskår.

– Våra vuxna funktionärer gör verksamheten självgående, det är nog den främsta fördelen med att de aktiva till största delen är vuxna, säger Magnus Hillgren, vice ordförande och verksamhetsledare i Fenix Skärmflygklubb, vars 250 aktiva medlemmar i huvudsak hör hemma i Stockholmsregionen och Mälardalen.

– Även om vi rekryterar en del ungdomar, så växer de snart ur LOK-stödsåldern och blir "vuxna". Och många av våra nya medlemmar har redan fyllt 30 eller 40 eller mer än så. De har klarat av småbarnsåren och söker nya utmaningar när de fått tid över och ordnad ekonomi.

I Fenix har man valt att förlägga den ordinarie säsongsverksamheten till helgerna, och varje helg finns en grupp funktionärer redo att leda flygaktiviteterna enligt ett rullande schema. Den del av föreningens verksamhet som är mest funktionärsintensiv är när skärmflygpiloterna startar från marken på ett "vinschfält", med hjälp av en lina som dras av en stationär vinsch. En sådan typisk verksamhetshelg kräver fyra till sex funktionärer för att löpa smidigt.

– Att de flesta funktionärer och medlemmar är vuxna, med körkort och annan erfarenhet, gör det lättare för oss att skola in funktionärerna på vår utrustning, och att vi kan ge dem förtroende att kliva in och ansvara för verksamheten efter relativt kort startsträcka. Vi slipper valet mellan att sätta dyra maskiner i händerna på en tolvåring och att anställa personal – det ena alternativet farligt och olämpligt, det andra alldeles för krångligt och dyrt.

– Att de aktiva är vuxna medför också att vi slipper utmaningen med skjutsning till våra arenor. Även om dessa inte kan nås med lokaltrafik eller cykel har de flesta aktiva på något sätt tillgång till bil.

Påverkar åldersfördelningen de aktivas ekonomiska resurser att skaffa den utrustning som behövs för att kunna skärmflyga?

– I våra ansträngningar att rekrytera och behålla ungdomar införskaffade vi för några år sedan med stöd från Flygsportförbundet två personliga låneriggar, för att man ska kunna prova ett aktivt flygande innan man bestämmer sig för att skaffa eget vilket krävs i längden. Vår erfarenhet är att de främst används av ungdomar och yngre vuxna, medan många vuxna i ålder 30 och uppåt är beredda att direkt lägga ganska stora belopp på sin utrustning.

Finns några negativa erfarenheter eller särskilda utmaningar med att arrangera idrott för vuxna utövare?

– Det finns ett uttryck att det "är svårt att lära gamla hundar sitta", och det kan vi ibland se. Att särskilt medelålders män någon gång verkar känna att de egentligen redan kan allting och varken behöver lyssna på instruktion eller följa regler.



– Vi får heller inte glömma bort att vara uppmärksamma på värdegrund och föreningskultur. I en förening med hög andel vuxna manliga aktiva finns en risk att snacket mellan flygen blir grabbigt eller gubbigt på ett sätt som kan vara mindre charmigt för yngre och kvinnliga medlemmar. Någon gång har vi fått gå in och styra upp samtalsklimatet. Vi använder särskilt våra kvinnliga funktionärer som sensorer för detta – vår styrelse har en jämställd sammansättning trots att män utgör 90 procent av medlemmarna.



FÖRENINGSBESÖK 2: Trelleborgs Modellflygklubb

En fin anläggning blir en plats att vistas på.

– Vår anläggning är kanske vår främsta tillgång och styrka. Ett inbjudande center för våra aktiva, där det till och med finns gungor för de minsta, gör att medlemmarna trivs och kommer av fler anledningar än bara för att flyga. Modellflygfältet blir en social samlingspunkt, säger Jonny Gullberg som är ordförande i Trelleborgs Modellflygklubb (TMFK).



Det är tätt mellan modellflygklubbarna i Skåne. De flesta större orter har en förening. Det betyder att modellflygarna ofta har nära till sin anläggning, men också att föreningarna är relativt små räknat i antal medlemmar. TMFK har nu knappt 40 medlemmar, men resurserna har ändå räckt till för att bygga ett fint flygfält med klubbhus, förråd och ”depå” med bänkar för skruvande och iordningställande av maskinerna. Här finns de flesta typer av modellflygfarkoster representerade.

Flygfältet ligger vackert på den sydsånska slätten nära kusten öster om Trelleborg, med landets största växthus för tomater som närmsta granne. Och som sagt, det finns faktiskt en gungställning som en del av en miljö som lockar hela familjer att stanna och vistas. Anläggningen är öppen att besöka när som helst och flyga på tider som är överenskomna. Det behövs inga särskilda funktionärer utan medlemmarnas flygning kan ske självständigt. Alla flyg loggas, och Jonny visar loggboken:

– Se, det har varit tre medlemmar här och flugit idag. Annars är det torsdagkvällarna som är den fasta tid då det alltid är aktivitet här, om det inte blåser så hemskt som det gjort i år.

TMFK är en förening med lång historia (bildades redan 1941) som jobbar ”enligt skolboken” och söker de projektpengar som erbjuds för aktiviteter av Flygsportförbundet och Riksidrottsförbundet.

– Vi hade länge en rätt stor ungdomsverksamhet som drevs av en tidigare ordförande som brann för detta. Men det har blivit allt svårare att rekrytera ungdomar. Det är lite konstigt, för även om vi lever i en tid då människor blir mer otåliga, så har det aldrig varit så lätt att komma igång med flygandet. Det som förr var 80–20 där 80 var byggande och 20 var flygande, är nu tvärtom, för det finns så mycket färdigt eller nästan färdigt flygmateriale att köpa. Maskinerna fungerar bra från start. Det byggande som återstår handlar mycket om programmering av kontrollenheterna som kan bli väldigt avancerad vilket man tänker sig skulle intressera dagens ungdomar. Men inte. Byggekällarna som förr utgjorde en stor del av modellflygklubbarnas verksamhet och lockade många barn och ungdomar, har nästan försvunnit.

– Så medelåldern i vår förening, liksom i hela modellflyget, har stadigt stigit. För att rekrytera ungdomar har vi haft prova på-dagar, vi har annonserat, vi har kört i sociala media och allt annat man ska göra för att nå ut, men med nedslående dåligt resultat.

– Då började vi upptäcka ett mönster. Och det var att om vi lockade en far och son (ja, det är en manligt dominerad idrott) så var det *pappan* som fastnade och blev aktiv medlem, inte sonen. Och när RF skiftade fokus till att även uppskatta vuxnas idrottande, skiftade även vi fokus i vår målsättning. Inte så att vi givit upp ungdomarna, men vi breddade ansatsen. Som ett exempel kan vi bjuda in ett gäng med en medlems gamla arbetskamrater till en prova på-dag. Det blir en dynamik i en sådan grupp som kan skapa lust att komma tillbaka.

Med stöd av Flygsportförbundet för 65+ har TMFK köpt in en fin och lättflugen motorseglare som används vid sådana aktiviteter. På flygfältet finns stora skyltar som visar att man tillhör grenförbundet Modellflygförbundet och specialidrottsförbundet Flygsportförbundet.

– Så på ett sätt kan man säga att vi har fler aktiva flygare nu än när vårt medlemsantal var högre, för dels flygs det mer och byggs mindre, och så har vi många vuxna och äldre medlemmar som har gott om tid att ägna åt sitt fritidsintresse.

Men myntet har en baksida. Modellflyget har ett rykte om sig att ibland bli arena för mindre charmig interaktion mellan vuxna. Har Jonny Gullberg och TMFK erfarenheter av sådant?

– Vi har varit lyckligt förskonade från värre saker än att någon blivit stött på lite oklara grunder. Men runtom i landet hör man om fall där vuxna människor blir gaggiga, lättkränkta och ställer till rabalder. Det blir tjafs om formella frågor när flexibilitet saknas, eller när en person varken kan ge eller ta emot feedback som kanske handlar om en viktig säkerhetsfråga, utan att det går över styr.

– Det här kan i extrema fall riskera att ödelägga en förening, om en rättshaverist eller person med svajig mental hälsa gör föreningen till sin spelplan. Det kan nöta ned styrelser och funktionärer och skapa dålig stämning bland medlemmarna. Här skulle Riksidrottsförbundet kunna fundera över vilket stöd föreningarna kan få i svåra fall. De utslutningsärenden som drivits upp till riksidrottsnämnden har ju faktiskt slutat med att föreningarna förlorat.

FÖRENINGSBESÖK 3: Umeå Segelflygklubb

Flygning på hemmaplan i centralt läge.

– Vi har en så god stämning i vår klubb att medlemmar och funktionärer stannar kvar trots att de lagt ned sin egen flygning, berättar Knut Halldal som är ordförande i Umeå Segelflygklubb. Det centrala läget har gjort det lättare för oss att behålla både aktiva och passiva medlemmar. Ibland tar jag cykeln till flygfältet.



Läget är Umeå Flygplats, centralt beläget i stadens södra del. Och läget har en historisk förklaring som visar hur vuxna idrottares behov kan påverka en så grundläggande förutsättning som en anläggnings lokalisering.

Hustrun till en segelflygare hemmahörande i Umeå tröttnade på att han var borta så länge på helgerna. Det var nästan 14 mil till flygfältet. ”Varför startar ni inte en klubb här i Umeå?” frågade hon.

Det satte bollar i rullning, med resultatet att segelflyggänget lyckades ta sig in på Umeå Flygplats. Eftersom det är en aktiv flygplats med både linjetrafik och charter förstod initiativtagarna att det skulle bli svårt att flyga med rena segelflygplan, eftersom man måste kunna lämna fri väg åt trafikflyget i alla lägen.

– I stället satsade vi på att leta rätt på en bättre begagnad motorseglare i klassen TMG, ett segelflygplan som kan taxa på marken och starta självständigt, och framför allt hålla sig i luften och landa planerat även om termiken tar slut. I mars 1982 kunde vi köra hem vårt allra första flygplan från Tyskland.

Sedan dess har man förnyat flygplanflottan flera gånger, och har nu två motorseglare som används flitigt av klubbens medlemmar.

– Bägge är tvåsitsare, vilket skapar umgänge mellan piloter och övriga medlemmar. Det bidrar till gruppkänslan i föreningen. Vi träffas också året runt på söndagarna. När det inte går att flyga skruvar vi och underhåller materielen.

– Vårt årliga läger i Hemavan är ett annat tillfälle då vi umgås i klubben och skapar gruppkänsla.

En fördel med en centralt belägen arena är att man syns. De flesta Umeåbor har sett ett sportflygplan över staden. Utöver segelflygklubben finns Umeå Flygklubb som flyger med både traditionella sportflygplan samt ultralätt, och Umeå Fallskärmsklubb.

– Vi har upplevelseflygning i liten skala. Många känner till oss men har aldrig vågat eller kommit sig för att fråga om de kan prova. Men när någon blir bjuden på en flygtur som födelsedagspresent brukar det bli mycket uppskattat.

– En gång om året, sensommar eller tidig höst brukar vi ha en uppvisningsdag för allmänheten. Det är Norr- och Västerbottens Flygsportförbund som arrangerar Flygsportens Dag på området där Umeå Fallskärmsklub, Umeå Flygklubb och Umeå Segelflygklubb har sin

verksamhet innanför flygplatsstaketet. Övriga klubbar i flygsportdistriktet och angränsande distrikt blir också inbjudna att visa upp sig. Modellflygklubben Vingarna brukar alltid vara med, andra klubbar och luftfartygsägare vid sporadiska tillfällen. Även taxiflygbolaget Jonair, som är granne med segelflygklubben på området, har de senaste åren hakat på och genomfört uppskattade rundflygsturer med helikopter. Dagen brukar generera några intresserade segelflygelever i blandade åldrar.

Att det är lättare att rekrytera och behålla vuxna medlemmar har till del ekonomiska orsaker. Att ta ett segelflygcertifikat kostar mellan 25 och 30 tusen kronor. Till det kommer årliga avgifter för medlemskap, flygning och andra kostnader. Det gör att personer med jobb och ordnad ekonomi har lättare att fatta beslut om att börja flyga, men det är ändå mycket pengar. I Umeå har man tänkt på det här.

– I år kommer vi att fortsätta med ett nytt grepp som vi började med i fjol, att de som gör en prova-på-flygning får ett presentkort med en rejäl rabatt på en nybörjarkurs. Det är ett initiativ vi får ekonomiskt stöd till från Flygsportförbundet.

Problemet är att annars locka yngre krafter – varje nytillkommande under 30 sänker medelåldern rejält. Åldersfördelningen i klubben består av en puckel runt pensionsåldern, sedan är det ett gap ned till de lägre åldrarna. De flesta som påbörjar nybörjarkurs är mellan 20 och 40. Umeå Segelflygklubb håller på att sätta ihop en flygsimulator så att steget till att prova på flygning ska bli lättare.

Umeå är en universitetsstad med stor genomströmning av människor. Om någon i ”karriärålder” går med i föreningen och börjar lära sig flyga, finns risken att de snart flyttar vidare.

Men småstaden kan också vara en tillgång, menar Knut:

– Det finns mindre orter där en flygklubb kan engagera lokalbefolkningen. Så trots att det egentligen inte finns underlag för någon mängd piloter så skapas en kritisk massa av människor som tycker det är kul att det händer något. Vad vi märker i vår klubb är att det finns flera som stannar kvar i klubben och deltar i verksamheten trots att de av medicinska skäl beslutat att själva inte flyga längre. Några stannar kvar till och med som styrelseledamot. Det är aldrig några problem för valberedningen, och snart kanske det är dags att den letar fram nya kandidater till styrelsen bland medlemmar som tillkommit de senaste åren.

FÖRENINGSBESÖK 4: Swedish Ultraflyers

Roligare klubb med blandade åldrar.

– Det är underbart att träffa och prata med ungdomar på väg in i vuxenlivet, och känna att man kan betyda något för deras utveckling. Jag tror det är viktigt att ungdomar umgås med vuxna utanför familj och skola, gärna med vuxna de ser upp till och har respekt för. Som pilot eller flyglärare har man där en uppenbar möjlighet.



Swedish Ultraflyers i Kungsängen norr om Stockholm har ett fint flygfält och många instruktörer. Man flyger uteslutande med flygplan i klassen Ultralätt (UL) vilket förklarar föreningens namn.

För att få en mer blandad ålder på klubbens medlemmar gör Ultraflyers en unik ungdoms-satsning tillsammans med Upplands Bro kommun. En gedigen rekryteringsdag för ett gäng utvalda ungdomar har genomförts två år i rad.

Initiativtagaren, tidigare klubbordförande Richard Dahlqvist berättar om hur tankarna på en ungdomsatsning i klubben tog fart.

– Som hos många andra flygklubbar blir våra medlemmar äldre, utan att det fylls på med ungdomar i samma omfattning. Och det trots att vi har bra kapacitet med flygplan och instruktörer. Vi började prata om det här i klubben, och var överens om att det skulle vara roligt med nya yngre flygkompisar.

Men var skulle man börja? Hur skulle man hitta de rätta ungdomarna? Ultraflyers kontaktade Upplands Bro kommun, som är kända för nytänkande i sin kultur- och fritidsverksamhet.

På Upplands Bro kommun tänkte man direkt på alla cylindrar. Verksamhetsutvecklare Andrés Sierra Martinez förklarar hur kommunen tänker. Man jobbar aktivt för att ungdomars fritid ska bli ett stöd i deras utveckling. Man samverkar gärna med föreningslivet, och tar också hjälp av personalen på kommunens fritidsgårdar för att fånga upp ungdomar och deras intressen.

– Det är bra om skolämnen kan få en koppling till ungdomarnas verklighet, och att det inspirerar till lärande – att man förstår varför man lär sig saker. Det kan handla om att ta körkort eller skriva ett bra cv, men även att göra något konkret av en dröm eller ett intresse man har.

– En tänkbar karriär som pilot kan ge en tydlig motivation. Att man orienterat på gymnastiken och kan läsa en karta är en uppenbar fördel när man ska lära sig navigera ett flygplan. Att ha hängt med på matten och fysiken gör det lättare att förstå krafterna som verkar på ett flygplan, hur det är konstruerat och hur rodren fungerar.

Det var flygklubben som tog initiativ till projektet, men kommunen har stöttat med det praktiska, även urvalet av deltagare, tillstånd från föräldrar, lunch och annat praktiskt.

– Det vi krävde, fortsätter Andrés, var ett commitment, att man verkligen var intresserad och tänkte fullfölja deltagandet. De här projekten vi genomför i Upplands Bro syftar till något mer än en ”upplevelse”. Vad vi hoppas är att det för några kan bli en inledning till ett yrkesval.

Och något fel på känslan av åtagande och entusiasm har det verkligen inte varit bland de ungdomar som kommit till Frölunda flygfält. Alla har varit väldigt laddade under de inledande teorielektionerna i aerodynamik och flyglära. Och det har inte blivit sämre när de förstått att de ska få spaka själva när flygpassen sätter igång.

Först upp i luften var Rozin som går andra året i gymnasiet naturvetenskapliga program.

– Det här var jättekul. Jag har alltid velat flyga, och nu känns det som att jag bestämt mig. Jag ska bli pilot!

Det blev två pass i luften för samtliga, varvade med teorielektioner, lunch och trevligt umgänge på flygfältet. En av de många Ultraflyers-piloter som var på plats heter Lasse Lindstöm, och i samtal med Andrés Sierra Martinez utvecklar han tankar om hur flygklubb kan vara en väldigt bra och otvungen mötesplats mellan generationer.

– Det är underbart att träffa och prata med ungdomar på väg in i vuxenlivet, och känna att man kan betyda något för deras utveckling. Jag tror det är viktigt att ungdomar umgås med vuxna utanför familj och skola, gärna med vuxna de ser upp till och har respekt för. Som pilot eller flyglärare har man där en uppenbar möjlighet.

När Ultraflyers ordförande Mats Brindevi utvärderar årets aktivitet är han mycket positiv.

– Kommunen var väldigt nöjd och pratar om att kunna ha ett evenemang även under hösten.

– Jag tror dock man ska vara ärlig om syftet med en sådan här aktivitet, så man inte lurar sig själv, fortsätter Mats Brindevi. Det kanske inte självklart resulterar i en massa nya medlemmar, utan främst att vi levererar en insats för ungdomar och samhälle i kraft av att vi är vuxna med en unik och attraktiv kompetens. Och har roligt samtidigt.

– Genom flygningen kan ungdomarna verkligen förstå betydelsen av att vara ödmjuk och inte fuska. Om man kör för fort med moppe eller bil är en sak. Men om man bråkar med naturlagarna i ett flygplan kan det bli jättedåligt.

Det lär finnas sponsorer i bakgrunden, möjligen kopplade till det innovationscentrum kommunen är i färd med att bygga upp. Kanske är Ultraflyers och Upplands-Bro kommuns samverkan ett embryo till en plantskola för framtida piloter inom trafikflyg och flygvapen.

FÖRENINGSBESÖK 5: Skånes Fallskärmsklubb

Kommersiella drivkrafter kan stärka idrott i förening.

– Att ta in kommersiella drivkrafter men i övrigt driva idrotten i förening är ett sätt att skapa långsiktig uthållighet. Det menar Sebastian Sprill, primus motor i Skånes Fallskärmsklubb, en framgångsrik förening vars anläggning man finner tvärs över startbanan på Kristianstads flygplats.

En bra avvägning mellan ideellt och kommersiellt i idrott är en "helig graal" som många sökt men inte alla funnit. Risken finns att det blir för mycket business och att det går ut över känslan av samhörighet i föreningen. Eller tvärtom, att föreningen faller ihop när de ideella drivkrafterna har en svacka.



På hoppfältet i Kristianstad verkar man ha funnit koden. Anläggningen myllrar av liv under verksamhetsdagar. Fallskärms hoppning har traditionellt ett stort inslag av besökare som gör prova-på-hopp. På en del platser har det kommersiella tagit överhanden och det som formellt är en förening är egentligen ett vinstdrivande företag. Men i Kristianstad är det väldigt tydligt att verksamheten drivs på föreningens villkor. Inga klubbmedlemmar blir undanskuffade av betalande tandemhoppare, utan det finns överenskommen praxis för fördelningen av platserna vid varje lyft.

Sebastian Spill var tidigare ordförande i fallskärmsklubben. Som exportansvarig på ett stort företag har han yrkesmässig erfarenhet av att "få saker att hända". Han och hustrun My såg möjligheter att utveckla föreningen, och introducerade det catchiga varumärket Skydive Skåne. De gick över till att arbeta som operativt ansvariga som gör en del av det tråkiga rutinarbetet mot ett fast arvode och provision på tandemhoppen. Klubbens ideella funktionärer kan fokusera på de roliga arbetsuppgifterna, men klubben har ändå tydliga ansvarsområden. Ett av dessa är att tillhandahålla hoppledare. I gengäld kan de lita på att varje gång komma till en anläggning som är i fint skick där det även finns en liten bistro som skulle platsa på vilken småstadsgata som helst. Bistron har en större betydelse än man kanske först tänker sig. Den betyder att man kan äta serverad varm lunch på plats utan att behöva ägna tid åt matlagning eller resor till någon lunchrestaurang.

– En av våra största utmaningar kom när vårt flygplan havererade i Örebro i juli 2021. Att skaffa ett nytt flygplan var en stor investering på tio miljoner kronor, berättar Sebastian. Vi passade då också på att modernisera vår bränsleanläggning för att kunna få bättre priser på flygbränsle. Medlemsavgifter och stöd från idrottsrörelsen räcker inte för så stora satsningar – vi behöver den stora intäktskälla som tandemhoppen utgör. Och på några år har vi ökat antalet tandemhopp från knappt 300 till nästan 700 om året.

Ett kul exempel på hur Skånes Fallskärmsklubb jobbade med finansieringen av det nya flygplanet är att klubbmedlemmarna kunde köpa fönster. Den nya maskinen var nämligen ett transportflygplan utan fönster, men fönster måste ju finnas i ett flygplan med passagerare. Och varje fönster är graverat med sponsorns namn.

– Att vi har många vuxna aktiva är en bra förutsättning för att hitta sådana finansieringsformer.

Ulrika Linde sitter i styrelsen för Skånes Fallskärmsklubb. Med en bakgrund som ledare inom gymnastik har hon bra perspektiv när hon resonerar kring relationen ideellt–kommersiellt.

– Alla medlemmar är inte beredda ta på sig det övergripande ansvar som Sebastian och My gjort. Det är en förmån att ha tryggheten i det upplägget. Men samtidigt som det fungerar bra nu, så kan jag vara lite orolig för vad som skulle hända om de föll ifrån. Vi försöker minska sårbarheten genom att utbilda fler funktionärer som förstår och kan driva verksamheten, men som kan göra det i en omfattning som inte känns belastande.

Inom fallskärmshoppningen finns en kultur och ett utbildningssystem som uppmuntrar de aktiva att utvecklas och gå vidare mot uppdrag och roller som instruktör och hoppledare.

– I en fungerande förening som vår är det faktiskt ganska lätt att rekrytera funktionärer, tycker Ulrika. Folk gör det för att de vill och det är roligt, inte för att de måste.

Man kan lite grann avundas den enorma sammanhållningen bland fallskärmshopparna. Anläggningen är fin med fräscha lokaler, bastu och sanitet. Och på helgerna är det fullt med folk som bor kvar över natten. Man har gjort sig kända internationellt, och får besökande hoppare inte bara från andra delar av landet, utan från hela Europa och så långt bort ifrån som USA, Kanada och Argentina.

– Ja, det är vårt normalläge. Våra aktiva trivs ihop. Vi gör allt tillsammans. Alla är lika, och vi bryr oss inte om att dela upp könen när vi bastar eller duschar. Det här är också ett väldigt stöd om det skulle hända en olycka. När vi fick höra om det som hänt i Örebro [ett flygplan med hoppare havererade och nio personer omkom] var det naturligt för många i vår klubb att direkt samlas ute på hoppfältet här i Kristianstad och prata och trösta varandra.

– Många av våra medlemmar är unga vuxna. Här lär de sig att lita på och stödja varandra i en verksamhet som innehåller både lek och allvar och där slarv inte blir bra. Vi kollar varandra, tittar till varandras utrustning, stödjer bra praxis och ser till att saker inte går snett. Det är en "no blame"-kultur som råder.

Förutsättningarna för en uthållig verksamhet ser onekligen goda ut. Det blir inte sämre av att man förhandlat fram ett 25-årigt markavtal med Kristianstads kommun som förlängs rullande varje år. Relationen med trafikledarna på flygplatsen tvärs över fältet är också på topp, och man hjälps åt att göra flygningen rolig och säker.

Förbundsutvecklingsplan 2023

Styrelsen för Svenska Flygsportförbundet har varit intresserad och lyhörd för rönen i denna kartläggning. Vid styrelsemötet i augusti där FUP fastställdes hade ett antal förslag tagits in i förslaget till beslut. Nedan återges förslag från kartläggningen:

- I effektmål 1 skulle man kunna förtydliga den andra insatsen:
Genomföra fler klubb tävlingar och distriktsmästerskap. SDF kan ta initiativ.
- Effektmål 2 inleds med vad som känns som en rubrik, som kanske skulle strykas, så målet blir:
En attraktiv tränings- och tävlingsverksamhet av hög kvalitet, som innehåller mer fysisk rörelse.
- Effektmål 3, där känns insats 1 som att vi har ett stort kulturproblem, och så stort är det väl inte att vi behöver schavottera?! Kanske kunde man skriva:
Stödja en föreningskultur där alla medlemmar och besökare bemöts på ett trevligt och inkluderande sätt.
- Effektmål 4 skulle kunna skrivas:
Trygg tillgång till arenor, både start- och landningsplatser och luftrum.
- Insatserna kompletteras med:
Samverka med idrottsdistrikt och andra friluftsidrotter på alla nivåer. (kanske som insats nr 2)
- I effektmål 5 ska ”jämlighet” på alla ställen ändras till ”jämslldhet”. Jämlighet, det är nåt annat. Kanske skulle effektmålet kunna skrivas:
Mer jämslldhet och mångfald bland aktiva och funktionärer.
- Som insats skulle kunna tilläggas:
Uppmana valberedningar på alla nivåer (även grenförbund) att nominera mer jämsllda styrelser.

Björn Hårdstedt

Utredare på uppdrag av Svenska Flygsportförbundet

Björn är skärmflygpilot sedan 1994, skärmflyginstruktör sedan 2002 och var under ett par år fram till 2012 vice ordförande i Svenska Flygsportförbundet. Björn har en yrkesmässig bakgrund som utredare och kommunikatör på tid. Sveriges Kommuner och Landsting.