

# Från “eldsjälsdrift” till delat ansvar

Ett åtgärdsförslag för mer gemenskap och robust drift

*Proposition till Sjöbo FKs årsmöte 2026-03-15*



## **Sammanfattning**

Flygverksamheten kräver kontinuerligt mark- och administrationsarbete, och vi har en bra grund att bygga vidare på. Förslaget syftar till att stärka gemenskapen och skapa ett mer planerat, förutsägbart och rättvist delat ansvar kopplat till nyttjande, med målet att göra driften mindre sårbar och sänka tröskeln så att fler kan bidra. Det görs genom fler klubbaktiviteter som inte är direkt arbetsrelaterade, ett system med tydliga roller för alla medlemmar (med möjlighet att önska, rotera och få stöd) samt bättre synliggörande av genomförda insatser.

## Bakgrund och nuläge

### Flygning kräver markarbete

Flygklubben finns för att vi ska kunna flyga, men flygningen blir möjlig först när arbetet på marken fungerar. Samtidigt är det viktigt att säga en annan sak högt: en ideell klubb fungerar bäst när den också är en plats man vill vara på – inte bara en plats man åker till för att hämta nyckeln och flyga.

För många av oss är avståndet till klubben långt, och vardagen är full: jobb, familj och annan logistik. Det gör att klubbvardagen lätt blir "kom-flyg-åk hem" och då blir gemenskapen svårare att bygga. Den här bristen på naturliga möten är i sig en tröskel för engagemang: man hjälper gärna till när man känner människor, känner sammanhang och vet var man passar in.

Målet är därför inte att lägga mer börda på medlemmar, utan att skapa en klubbmiljö där fler vill bidra, där man känner tillhörighet, träffas oftare och gör saker tillsammans. När gemenskapen blir starkare blir markinsatserna också lättare att genomföra: mer förutsägbara, mer rättvist fördelade och mindre beroende av enskilda personer. Markinsatserna behöver göras för att vi ska kunna fortsätta få härliga flygupplevelser.

### Exempel på arbetsinsatser det senaste året

Att driva en flygklubb i dag liknar på många sätt driften av ett mindre företag. För att flygverksamheten ska fungera krävs kontinuerligt mark- och administrationsarbete. Några konkreta exempel från det senaste året:

- Under sommarhalvåret lägger medlemmar ca 20 timmar per månad på gräsklippning.
- Därtill kommer fältunderhåll som mörkerbelysning och elstängsel.
- Löpande in- och utvändigt underhåll av lokalerna behöver planeras och utföras.
- Under högsäsong hanterar kassören och ekonomifunktionen ca 60 verifikationer per månad.
- Servicegruppen har hanterat ett cylinderbyte på LOH, ett fullständigt motorbyte på LXN via Belgien, samt ett femtontal både planerade och akut uppkomna verkstadsbesök. Det i sin tur har skapat ett femtiotal transport- och logistikaktiviteter – både i luften och på vägarna – som har koordinerats och genomförts tillsammans med medlemmar i och runt servicegruppen.

*Summa summarum: Varje timme i luften kräver flera timmar ideellt arbete på marken. Det är en grundförutsättning för att vi ska kunna ha en välskött verksamhet, flygpriser som möjliggör flygning för de många medlemmarna och ett högt säkerhetsmedvetande.*

### Varför "eldsjälsdrift" inte längre räcker

Som i många andra flygklubbar har vi länge haft utmaningen att få tillräckligt många att ta ansvar för uppgifter som en naturlig del av medlemskapet. Vi har många som gärna hjälper till när det behövs, men färre som har möjlighet att leda, samordna och driva arbetet över tid.

Historiskt har ett fåtal personer burit en mycket stor del av klubbens drift. Det har fungerat men det bygger på att det alltid finns några som har tid, energi och närvaro att hålla ihop helheten. I takt med att flera av dessa nyckelpersoner klivit tillbaka, samtidigt som medlemsbasen föryngrats och fler har heltidsjobb, har modellen blivit svår att upprätthålla.

Här behöver vi också vara självkritiska: när den operativa belastningen är hög hamnar fokus naturligt på det mest kritiska. Flygplansstatus, verkstad, ekonomi, fält, myndighetskrav. Det har gjort att vi ibland främst har hunnit "hålla igång maskineriet", snarare än att skapa en tydlig väg in för nya

personer som vill bidra, lära känna andra och förstå var de kan göra nytta. När gemenskapen blir svagare blir också steget att ta ansvar större, man tar inte gärna på sig något man måste bära själv. Man tar däremot gärna ett pass när man känner att man gör det tillsammans.

### **Vad vi har gjort hittills**

Styrelsen har under flera år arbetat aktivt med frågan, bland annat genom att införa arbetsgrupper. Vi ser glädjande nog ett ökat engagemang, och många medlemmar bidrar redan på olika sätt.

Nästa steg är att bygga en klubbvardag som gör engagemang lättare: fler naturliga tillfällen att ses, tydligare former för små insatser och bättre förutsättningar att dela ansvar. Det handlar lika mycket om gemenskap som om arbetsfördelning, för de två sakerna sitter ihop.

## Problemställning - Varför vi behöver förändra

För att klubben ska vara stabil över tid behöver vi vara ärliga med vad som skaver i dag. Det handlar inte om att peka finger, utan om att förstå varför engagemanget ibland blir ojämnt och hur vi gör det lättare att bidra, särskilt för den som vill men inte riktigt vet hur.

### Gemenskap och ansvar

Medlemskapet i klubben innebär både frihet och ansvar. Vi har inte alltid varit tillräckligt tydliga med vad som ingår i "klubbansvaret" och vi har inte heller skapat tillräckligt många naturliga tillfällen att ses. När vardagen gör att många får det till "kom-flyg-åk hem"-känsla blir gemenskapen lätt "tunnare". Och när gemenskapen känns svagare blir det också mindre självklart att ta ansvar för helheten – även om viljan finns.

### Rättvisa i förhållande till nyttjande

Vi driver klubben tillsammans. I praktiken betyder det att den som använder flygplan, fält och resurser också behöver vara med och bära det arbete som krävs för att allt ska fungera. Det behöver inte innebära att alla gör samma sak eller lika mycket, men det behöver upplevas som rättvist över tid: om flygandet ökar, behöver markinsatserna också öka och då måste fler bidra eller så måste vi fördela insatserna tydligare och mer förutsägbart.

### Ledarskap och bemanning

Vi har många medlemmar som gärna hjälper till när något behöver göras. Däremot är vi färre som har tagit roller där man samordnar, planerar och driver arbetet framåt. Det här är en nyckel: när det finns en kontaktperson, en plan och en tydlig uppgift blir det lättare för fler att hoppa in. Därför behöver vi bli fler som tar små ledarroller – inte som "ansvar för allt", utan som samordning för en avgränsad del.

### Markarbete som förutsättning och trösklarna in

Många av våra marktjänster leds idag av ett begränsat antal personer. Alla vill flyga men utan fungerande markarbete får vi inga flygplan i drift, inget fält som fungerar och ingen ekonomi som håller. Samtidigt är det lätt att förstå varför markarbete ibland upplevs som tungt: när uppgifter kommer oregelbundet, är otydligt avgränsade eller kräver förkunskap blir de tröskelhöjande. Det drabbar särskilt nya medlemmar som gärna skulle bidra, men som behöver en enklare väg in. När färre deltar hamnar mer på samma personer, vilket gör att arbetsbördan känns ännu tyngre. Det är en spiral vi behöver bryta igenom mer planering, mindre "punktinsatser" och fler enkla ingångar.

### Flygning som klubbinsats

FFK- och presentkortsflygningar är eller har varit viktiga för klubbens ekonomi, men de innebär också administration och markarbete. Varje timme i luften motsvaras av flera timmar på marken. För att det ska upplevas rättvist behöver den arbetsbördan fördelas bättre. Samtidigt behöver vi också kunna värdera flygande klubbinsatser som faktiskt skapar intäkter och verksamhet – inte bara markinsatserna.

### Sammanfattningsvis

Vi behöver:

- Tydligare förväntningar på medlemsansvaret
- Fler som tar små samordnande roller
- En modell där insatser blir mer planerade, förutsägbara och rättvisa i förhållande till nyttjande

Detta ligger till grund för styrelsens förslag i nästa kapitel.

## Åtgärdsförslag

Styrelsen har tagit fram ett förslag som ska hjälpa oss att fortsätta utveckla klubben och samtidigt fördela klubbens arbete mer rättvist och mer förutsägbart. Tanken är enkel: vi vill behålla känslan av att "här flyger vi billigt i gemenskap" men göra det lättare för fler att vara en del av den gemenskapen och ta sin del av ansvaret.

Förslaget är inte ett "merjobbspaket". Det är ett sätt att:

- Stärka klubbkänslan (så att man gärna vill åka till klubben även när man inte flyger)
- Sänka trösklarna in i engagemang
- Minska beroendet av ett fåtal personer

### Principer

- Gemenskap byggs aktivt. Klubben ska erbjuda återkommande aktiviteter på marken och i luften, utan krav på prestation. Ett sätt för oss att lära känna varandra i en trevlig miljö.
- Det ska vara fördelaktigt att ta ansvar. Insatser ska synas, uppskattas och kunna ge fördelar.
- Roller ska kunna rotera. Ingen ska behöva bära samma tunga ansvar "för alltid".
- Arbetsinsatser ska bli synliga. Vi blir bättre på att visa vad som faktiskt görs på marken.
- Ansvar kopplas till flygtid. Grundtanken är "ju mer man flyger, desto större del av klubbens ansvar bär man".
- Inkomstbringande flygning räknas. En stor volym FFK- och presentkortsflygningar är en klubbinsats som värderas och uppskattas men måste samtidigt kompletteras med ett rollansvar för att helheten ska fungera. Varje timme i luften genererar markarbete.
- Vi strävar efter en modell som upplevs rättvis: tydlig, förutsägbar och så lite "tyckande" som möjligt.

### Omedelbara ändringar

#### 1) Mer tillsammans, även utanför arbetsdagar

Vi ökar antalet gemensamma aktiviteter under året med syftet att stärka klubbkänslan och göra det enklare att engagera sig i klubbens drift. Exempel på aktiviteter:

- Eskaderflygningar
- Klubbkvällar med kortare föredrag (nyheter, teknik, säkerhet)
- Gästföreläsningar tillsammans med närliggande klubbar
- Kortare utbildningspass för att bli säkrare och bättre piloter
- Landningstävlingar

Ambitionen är att aktiviteterna i möjligaste mån ska vara medlemsdrivna, där styrelsen främst skapar förutsättningar (planering, kommunikation och enkel samordning) snarare än att samma personer genomför allt.

## 2) Roller för alla, med tydlig viktning och 12 månaders mandat

Vi inför ett system där varje medlem tilldelas en roll under 12 månader. Rollerna kan också önskas via intresseanmälan.

Rollerna viktas utifrån en enkel modell där vi försöker matcha:

- Medlemmens flygtidsuttag (förväntan på klubbinsats), och
- Rollens omfattning (tid + hur driftskritisk rollen är)

Grundtanken är att ansvar ska fördelas mer förutsägbart och mer rättvist över tid. Driftskritiska roller får separat ersättning i form av 0 kr i medlemsavgift:

- Ordförande
- Tekniskt ansvarig
- Motorflygchef
- Kassör

Målet är att skapa ett system där det blir lätt att bidra, lätt att få stöd, och där ansvar går att dela.

Processen ser ut så här:

- Intresseanmälan (medlemmar kan önska roller)
- Styrelsen matchar (utifrån flygtid, kompetens och klubbens behov)
- Möjlighet att byta roll mellan medlemmar (godkänns av styrelsen)
- Uppföljning under året (så vi kan justera om något blir för tungt eller otydligt)
- Utvärdering och förbättring inför nästa period

## 3) Tydligare återkoppling: kvartalsvis sammanfattning

För att skapa mer transparens och ett sätt att ge erkännande skickar styrelsen ut en kvartalssammanfattning som synliggör:

- Gemenskapsaktiviteter som genomförts
- Arbete som skett på marken (och vad det möjliggjort)

## 4) Om problemet kvarstår – En reservplan (sistahandsalternativ)

Styrelsens mål är fortsatt förmånliga flygpriser, men med en tydlig gemenskapsaspekt och en rättvisare ansvarsfördelning.

Om vi efter en utvärderingsperiod ser att grundproblemet kvarstår, föreslår styrelsen som nästa steg att införa ett förhöjt grundtimpris (exempelvis +500 kr/h) som sedan rabatteras för medlemmar som tagit sitt ansvar i föreningen. Det är inte förstahandsvalet men det är en modell som kan skapa tydliga incitament och upplevd rättvisa om andra åtgärder inte räcker.

## Modell för roller och viktning

Vi baserar rollernas "tyngd" på uppskattning av förväntad tidsinsats och hur driftskritisk rollen är. Styrelsearbete är också en viktig del av klubbens drift/utveckling och ska därmed kunna kombineras med rollerna i modellen, oavsett vilken ansvarsnivå man hamnar i. Dock är vissa specifika roller direkt kopplade till en styrelsepost medan övriga kan kombineras, se nedanstående tabeller.

<b>Ansvarsnivå utifrån genomsnittligt årsflygtidsuttag senaste 3 åren* (privatflygning)</b>			
<i>*För nya medlemmar baseras nivå på faktisk flygtid hittills (rullande 12 månader) eller överenskommen nivå första året.</i>			
<b>&gt;10 h/år</b>	<b>Huvudansvar</b> <i>Frekventa piloten</i>	Tyngsta rollerna med huvudansvar för tids- och/eller driftskritiska områden, flygplanstillgänglighet, ekonomi eller säkerhet. Förväntas följa upp, vidareutveckla och effektivisera klubbens insatser.  <i>T ex återkommande möten/uppgifter, kontinuerlig uppföljning och administration.</i>	<i>15 personer (2025 års statistik)</i>
<b>5-9 h/år</b>	<b>Samordnande &amp; utförande</b> <i>Regelbundna piloten</i>	Krävs för samordning av klubbens drift, grupper eller arbetsdagar. Tar ansvar och driver på egen hand utifrån överenskommelse med styrelsen. Tar initiativ vid behov under året.  <i>T ex förvalta befintliga rutiner, ta initiativ/sammankalla och driva en grupp.</i>	<i>10 personer (2025 års statistik)</i>
<b>1-4 h/år</b>	<b>Utförande</b> <i>Säsongspiloten</i>	Grundläggande förväntan på klubbmedlem.  <i>T ex deltar på möten/styrelsemöten, i klubb dagar, i punktvisa klubbinsatser, i stugvärdstjänstgöring eller liknande.</i>	<i>15 personer (2025 års statistik)</i>

Listan med roller i dokumentet visar de roller vi ser som mest naturliga i nuläget. Den kommer att kompletteras och kunna justeras över tid, inklusive:

- fler roller (t ex FFK-samordning, utbildningsverksamhet, säkerhetsverksamhet),
- kortare projektroller (tidsbegränsade uppdrag),
- möjlighet att dela eller byta roller mellan medlemmar efter överenskommelse.

### Föreslagna roller

Rolltyp	Roll
<b>Huvudansvar</b> <i>Frekventa piloten</i>	<b>Ordförande (obligatorisk styrelsemedlem)</b>
	<b>Motorflygchef</b>
	<b>Kassör (obligatorisk styrelsemedlem)</b>
	<b>Tekniskt ansvarig</b>
	<b>Sekreterare (obligatorisk styrelsemedlem)</b>
	<b>Ansvarig bränsle och tankanläggning</b> (sammanslagning av tidigare roller)
	<b>Klubbaktivitetsansvarig</b> (ny roll)
<b>Samordnande &amp; utförande</b> <i>Regelbundna piloten</i>	<b>Vice kassör</b>
	<b>Vice tekniskt ansvarig</b>
	<b>Vice ansvarig bränsle och tankanläggning</b> (sammanslagning av tidigare roller)
	<b>Samordnare för en arbetsgrupp</b> (admin, fastighet, fält, IT, service)

<b>Föreslagna roller</b>	
<b>Rolltyp</b>	<b>Roll</b>
	<b>Samordnare PR-, sociala medier- och webbansvarig</b>
	<b>Samordnare presentkortsflyg</b>
	<b>Flygplatschef</b>
<b>Utförande</b> <i>Säsongspiloten</i>	<b>Kontaktperson till skolchefen</b>
	<b>Kontaktperson KSAK</b>
	<b>Aktiv medlem i arbetsgrupp</b>