



Brien-show på lufta!
Foto: Torkell Sætervaded.

KJEVIK FLYKLUBB

Restaurantene har Hellstrøm, flyklubbene har Brien. Eneste forskjellen er at Tom Brien fra Norges Luftsportforbund går mer sympatisk til verks. Vi er med Brien til Kjevnik Flyklubb på klubbutviklingskveld.



TEKST: TORKELL SÆTERVADET

Kjevnik Flyklubb er en velorganisert og tradisjonsrik flyklubb. De har en moderne flypark med en Cessna 172 fra 1999 og en 2006-modell Piper Warrior III med glasscockpit. Klubben framstår som velsmurt og strukturert. For oss utenfra kan det se ut som en suksesshistorie. Men også suksessklubber kan ha glede av en klubbutviklingskveld, og kanskje også klubben kan ha noen utfordringer under overflaten?

– Jeg følte at klubben trengte en skikkelig vitamininnspyrning. Det er de samme folkene som går igjen i styre og stell, år etter år. Til tross for en fin flypark sliter vi litt med rekruttering, og gjennomsnittsalderen øker med «ett år for hvert år». Gjelden er høy, og antall jenter som er aktive er ganske enkelt null. Jeg synes det blir for lite sosialt ut av klubben også. Da jeg hørte om klubbutviklingen som NLF tilbyr tenkte jeg at dette er noe som kanskje kan hjelpe oss å komme inn på et

nytt spor, forteller Per Norgaard, mangeårig formann i Kjevnik Flyklubb.

Flynytt ankommer Kjevnik en god time forsinket med fly fra Oslo men teknisk leder Øyvinn Bruce stiller velvillig opp med crew-transport. Vi inviteres rett inn i klubbhytta hvor Brien-show allerede er godt i gang. Tom Brien er aktivitetskonsulent i NLF og har som spesialitet å inspirere klubber og bidra til at klubber som sliter på et eller annet felt får hjelp til å komme over kneika eller se lyset. I hytta er 12-15 personer av klubbens mest aktive medlemmer samlet.

– Det er det der som er problemet! Vi er bortimot 70 medlemmer, men det er den harde kjernen som dukker opp nå også – selv om det kommer besøk fra Oslo, sier Ivar Pettersen oppgitt. Ivar er nestformann i klubben.

– Det er mye fokus på det negative her! I egenvurderingene dere har fylt ut og gitt meg gir dere ikke en gang anleggene deres god karakter! Hva er anlegg? Er ikke det fly, klubbhytte, hangar og flyplass? Come on, dere sitter på en to kilometer lang og 50 meter bred rullebane med lys, ILS, alltid brøytet og mulighet for touch and go, dere har nesten nye fly med topp instrumentering, dere har fin hytte med god plass og hangar som snart får egen oppvarmet verkstedkrok! Dere skulle vært med meg på klubbbesøk til andre deler av landet, sier Tom Brien mens han rister på hodet.

Tom kan minne om en vekkelsespredikant og klarer uten tvil å gi medlemmene dårlig samvittighet for sin utaknemlighet.



Flyklubben sitter med flotte fly men høy gjeld.
Foto: Ivar Pettersen.

– Det fine med å komme hit er at så mye er på stell. I en del andre klubber må jeg starte fra scratch og forklare alt fra styrearbeid til hvordan et årsmøte foregår. Her fungerer jo det meste, men dere har høy gjeld og sliter med dårlig rekruttering, lite engasjement, få yngre folk og veldig få jenter. Dere ønsker det mer sosialt, men hvordan er det å komme til Kjevnik flyklubb for en som bare har lyst til å bli litt kjent? Blir han eller hun tatt imot med åpne armer, spør Tom.

Medlemmene drar litt på det men kan nok tenke seg at det kan være en terskel for enkelte å banke på klubb døra. En av klubbens få yngre medlemmer som er tilstedene denne kvelden protesterer:

– Jeg kommer fra en flyklubb nordpå, og forholdene her er rett og slett suverene i sammenlikning! Synes jeg ble tatt vel imot også. Men kanskje lettere for meg som flyr og som kjenner flyklubbmiljøet fra før.

– Det er i hvert fall liten tvil om at dere må få engasjert flere av klubbens medlemmer slik at flere tar eierskap, flere engasjerer seg og at det blir et sterkere klubbmiljø. Det viktige i den sammenhengen er å sørge for at oppgavene spres utenfor styret. Hvis styret gjør alt blir det bare styret som får plass. Kanskje er det slik at de andre ikke tar ansvar fordi de ikke slipper helt til, spør Tom.

– Medlemmene deles opp i grupper, og hver av gruppene skal konsentrere seg om ett satsingsområde for klubben. Når gruppene har diskutert ferdig, setter klubben sammen et konkret handlingsprogram hvor hver oppgave blir gitt en ansvarlig og en tidsfrist.

Klubbmedlemmer i ivrig debatt:
Stein Roar Jacobsen, Reidar Fagervik, Tore Jan Clausen, Asbjørn Espenes og Rune Bjørkelid.
Foto: Torkell Sætervaded.



– Noe av poenget her er at jeg som aktivitetskonsulent følger opp hver enkelt av de ansvarlige slik at de har noen eksterne å rapportere til. Jeg har e-postadresse og mobilnummer til alle sammen, og jeg er tydelig på at jeg forventer oppfølging. Det pleier det å bli resultater av.

Når kvelden er over har klubben satt sammen et konkret handlingsprogram. De skal ha en terminliste på web med månedlige arrangementer med faglig innhold. Det skal lages en overordnet strategiplan for klubben som både dekker kortsiktige mål og langsiktig strategi. Og begge flyene bookes til GAP på Starmoen. Her skal klubben stille mannsterke.

Tore Jan Clausen, kasserer i flyklubben, hadde egentlig ikke så store forventninger til klubbutviklingskvelden:

– Jeg fryktet at det ville bli bare tomt prat og at situasjonen i klubben vil være den samme etter at kvelden er over. Jeg må medgi at jeg synes opplegget til Tom er veldig velregissert og gjennomtenkt. Han får folk med seg og er veldig inspirerende. Vi får bare håpe at effekten varer, avslutter Clausen.

Det akter Flynytt å finne ut. Etter at sommersesongen er over kommer Brien og Flynytt på inspeksjon. Da får vi se om det fortsatt er orden på kjøkkenet og fullt ved bordene! ✂

DESTINASJON KJEVIK

FAKTA

Åpningstider (LT):

06.10 – 23.00 (man – fre),
06.10 – 22.10 (lør), 06.15 –
23.00 (søn)

Rullebaneretning: 04/22

Rullebane: 2030 x 45 meter,
asfalt

Plassens h.o.h.: 57 fot

Radio: 119.95, 118.10
(Kjevik tower), 124.47 (ATIS)

Overliggende ATC:

119.95 (Kjevik TMA) - 134.35
(Oslo Control, FIS)

Innflygingshjelpemidler:

ILS, begge retninger, samt ALS
– PAPI – THRL – RL

Fuel: Avgas 100LL og Jet A-1
(Shell, selvbetjeningsanlegg
for Avgas)

Landingsavgift: kr. 250,-

Toll: Ja

Telefonnummer: 67 03 04 00

Sjekk AIP/NOTAM for siste
aktuelle informasjon!

Ingen flysesong er komplett uten en tur til Kjevik og det smilende sørland. Bli med Flynytt til Kristiansand lufthavn Kjevik!



TEKST: TORKELL SÆTERVAED

For mange av dem som lærer å fly i Sør-Norge er Kjevik kjent som et typisk mål for solo-navigasjonsturer. Når man sender spente elever ut på langtur på egenhånd for første gang, er det slett ingen ulempe at instruktøren velger et «snilt» mål som Kjevik. Flyr man kystveien, enten man kommer nordvest- eller nordøstfra, har man en rekke gode navigasjonspunkter å forholde seg til, og terrenghøyden er stort sett «sympatisk». Flyplassen har dessuten alle fordeler man forbinder med et større anlegg – uten ulempen med plagsomt stor trafikk tetthet.

Sørlandsbyer som perler på ei snor

Avhengig av hvor godt kjent man er i denne landsdelen og på sørlandskysten, kan det like-

vel være litt utfordrende å skille sørlandsbyene som kommer som perler på ei snor fra hverandre. Nordøstfra bør man be om klarering til å entre Kjevik TMA senest når man har nådd Arendal. Med litt ekstra fart på grunn av nedstigning tar det ikke mange minuttene fra Arendal til Grimstad og deretter Lillesand som forøvrig er østlig rapporteringspunkt for kontrollsonen. Her kan man fortsette i maksimum 1500 fots høyde til Høvåg om man da ikke får klarering til å fly rett mot baselegg. Med en dominerende sørlig vindretning skal man ikke bli overrasket om det er bane 22 som er i bruk. Når man flyr til Kjevik for første gang skal man dessuten være forberedt på at terrenget mellom Lillesand/Høvåg og Kjevik er såpass høyt (500 – 700 fot) at man ikke kan forvente å se plassen i særlig god tid på forhånd med de lave maksimumshøydene som gjelder. Er man i tvil kan det være greit å vite at Tovdalselva i prinsippet ligger i direkte forlengelse av finale bane 22.

Vakker innflyging

Kommer man sørvestfra er det Mandal man bør sikte på som siste by før TMA-grensen til Kjevik. Søgne er første større tettsted



etter Mandal, og nordvest for Søgne finner vi Søgne rapporteringspunkt. Er man heldig, får man lov å fly rett herfra til Odderøy NDB dersom bane 04 er i bruk. Her er man på lang finale 04 og kan glede seg til en vakker innflyging nesten rett over Kristiansand by og forbi badestranden Hamresanden på høyre side. Vanlig prosedyre (som dessuten er langt mer hensynsfull støymessig) er imidlertid å fly til rapporterings- og holdingpunktene Ålefjær i vest eller Høvåg via Grønningen i øst, hvorpå det bærer rett til relevant medvindlegg. Kommer man via Ålefjær skal man være oppmerksom på at det er en mast med høyde 1007 fot nesten rett på tracket mellom Søgne og Ålefjær.

Rullebanen er utstyrt med PAPI innflygings-

lys og har betydelig større bredde og lengde enn småflygere trenger. Innflygingen er normalt uproblematisk, men vær forberedt på turbulens og vindskjær på finalen i begge baneretninger, særlig når vinden kommer fra nordvest og er over 10 knop i styrke. Vind er i det hele tatt den største utfordringen med denne destinasjonen for oss med lette fartøy. Husk at vinden endrer seg svært raskt både i retning og styrke i denne delen av landet.

En særegenhet med denne plassen er at de første 300 meterne av rullebane 22 ikke kan sees med det blotte øye fra tårnet. Er 22 i bruk kan man vurdere å lande litt inn på banen for å få den ekstra sikkerheten det er at tårnet har god visuell kontroll med trafikken (skjønt en kortere bane trekker i motsatt retning).

Motsatt side:

På finale bane 04.
Foto: Øivinn Bruce

Denne siden:

Hamresanden, et yndet badestad som ligger på høyre side på finale, bane 04.
Foto: Øivinn Bruce

På finale bane 22 i Kjevik
Flyklubbens lekke Piper Warrior
III, LN-KFK.
Foto: Ivar Pettersen