



beviingede ord ^{SFK}





Godt nytår og tak for det gamle

Af Svend Rasmussen

Skyerne trækker hen over en trist og grå himmel. Den væde, de bærer på, kan desværre ikke falde som sne, idet temperaturerne nærmest minder om en kølig maj.

Alligevel er det ubestrideligt, at årsskiftet er inden for rækkevidde, og at vi snart skal til at skrive 2008, en anledning til at aflægge vigtige nytårsløfter, men også lejlighed til at lade tankerne gå tilbage til f.eks. afvigte flyvesæson.

Næde vi det, vi havde tænkt os?

Fik vi de flyviture, som vi i foråret glædede os til?

Gav sæsonen nye venner eller bekendte, som man nu her i den mørke tid glæder sig til at gense eller måske endda sende en nytårshilsen?

Her i årets sidste uger arbejder bestyrelsen intenst på at få solgt de to fly, som generalforsamlingen besluttede, skulle afhændes i forbindelse med andet flykøb.

I skrivende stund forlyder det, at "Marie" så godt som sikkert er solgt til Holland, mens Dimona'en står blankpudset i hangaren og venter på nysgerrige købere fra Tyskland og Holland.

Mon ikke også den er borte, når vi begynder igen til foråret?

Redaktionen vil benytte lejligheden til at takke for venlige kommentarer i forbindelse med vore udgivelser og ønsker alle vore læsere en glædelig jul og et godt nytår.

Sønderjysk Flyveklub

Formand:

Jørn Toft Hansen
Tandsbusk 77 Tandslet
6470 Sydals
74 77 55 51
61 61 12 40

Sekretær:

Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5, Ellund
D-24983 Handewitt
0049-46086899
25 34 35 60

Bestyrelsesmedlem

Svend Rasmussen
Bogfinkevej 3
6100 Haderslev
74 53 14 10
22 35 45 67

Kritiske revisorer:

Vagn B. Christensen
Palle Edslev

Suppleant:

Ole Bay Jensen

Næstformand:

Henrik Fynbo Hansen
Højløkke 44
6310 Broager
74 44 91 45
30 92 37 84

Kasserer:

Kim Christensen
Fællesgade 1A Rise
6230 Rødekro
74 69 43 56
50 98 83 00

PR-ansvarlig:

Svend Rasmussen
Bogfinkevej 3
6100 Haderslev
74 53 14 10
22 35 45 67

BEVINGEDE ORD er klubblad for SØNDERJYSK FLYVEKLUB, SFK.

Klubben er stiftet 23. august 1958 som Flyveklubben Als. Klubbladet startede ved klubbens stiftelse. Er tilsluttet Dansk Svæveflyver Union, Kongelig Dansk Aeroklub, KDA og Danmarks Idræts-forbund. Klubadresse: Hellevadvej 28, 6230 Rødekro - Telefon 74 66 28 66

**PR-udvalg:**

Svend Rasmussen (formand)

Bogfinkevej 3
6100 Haderslev
74 53 14 10
22 35 45 67

Jacob Graae

Nybrovej 1, 1.
6230 Rødekro
28 10 70 02

Jørgen Korsgaard

Ahornweg 5, Ellund
D-24983 Handewitt
0049-46086899
25 34 35 60

Torben Boje

Bjerggade 27
6200 Aabenraa
74 62 60 64

Jesper R Kristoffersen

Tvedvej 137,1008
DK6000 Kolding
75 53 49 29

Opsætning og produktion:

Jørgen Lindegaard Christensen
Kirkestien 17
6400 Sønderborg
74 43 30 79
21 28 30 79
e-mail: bvo@jolic.dk

Gengivelse af artikler og billeder m.v. i BEVINGEDE ORD er tilladt med tydelig kildeangivelse

Bladet er sat med Times New Roman

Næste nummer
udkommer
6. februar 2008
Deadline 20. januar
2008

Indhold:

2. Leder: Godt nytår
og tak for det gamle
4. Da der kom el på Rødekro flyveplads
5. Rødekro flyveplads II
8. Sommerlejren 2007
9. Hvem er han? Søren Boye...
11. Nyt hold på vej med VHF
12. MARIE emigrerer
13. Tank **OK**

EXIT MARIE:
B.O. giver et sidste farvel til ASK 13
MARIE, der er solgt til Holland og
bliver hentet derned først i det nye
år. Læs instruktør Svend's vemodige
farvel til hende, der lærte ham at
flyve på side 12.



Dengang vi fik elektricitet på Rødekro flyveplads - præcis klokken 2

Af Kjeld Pedersen

Da jeg blev medlem af SFK den 24. maj 1970, havde vi 220 volt el til rådighed; men ikke som de fleste i dag opfatter at have elektricitet. Først måtte Alis Calmers-traktoren hentes og køres i stilling: Bag på den sad en generator, og når så traktoren blev startet og generatoren koblet til, var der strøm. Det var et spøjs syn, søndag morgen, at se den trebenede vaskefads-holder stå ved pumpen sammen med traktoren og Ove Solvang i gang med at barbære sig med skraber.

April 1970 var det år, svæveflyvningen startede på Rødekro. Den gamle hangar var den eneste bygning på pladsen, og den var bygget vinteren 1969-70, altså helt ny. Derudover havde vi en skurvogn, stillet til rådighed af Brd. Jensens Byggeforretning.

Hen på sommeren blev klubhuset sat af, og udgravning og støbning gik i gang. Det var en ordentlig omgang at bygge sådan et hus med frivillige fra klubben.

"Jo", sagde Torben Jensen, "når det er færdigt, går vi i gang med et værksted, og det skal være endnu større og have et specielt loft, der giver god akustik, så vi kan holde fest der".

Full Time Job

Byggeriet skred hurtigt frem, men der blev også arbejdet hele tiden inkl. jul, påske, pinse, m.m.

Selv om vi ikke havde el fra offentligt net på pladsen, blev huset og værkstedet installeret på normal vis med el-installation, sikringstavler m.m.

Bag hangaren blev der bygget et lille hus, hvor der blev installeret en Briggs & Stratton motor med en el-generator tilsluttet installationen i huset, og så havde vi lys!

Det virkede udmærket, så længe der var benzin på tanken. Hvis løb den tør, gik lyset ud, og så skulle der tankes.

Nu er der sikkert et lyst hoved, der spørger: "Hvorfor fik I ikke strøm fra nettet?"

Svaret er: "Det kostede det samme som et fly! Derfor!"

Fandt en veteran

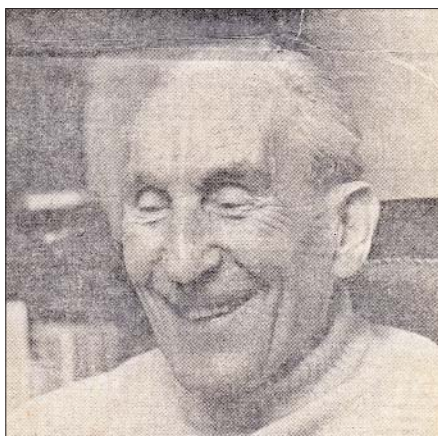
Sidst på sommeren 1974 blev svæveflyverne af Svæveflyver Unionen opfordret til at invitere en svæveflyver veteran på en flyvetur m.m.

Jeg havde læst i avisen, at der i Aabenraa boede en ældre herre, som hed Fritz Støbener. Han havde været involveret i flyvning på forskellig vis.

Støbener byggede i 1924 på havnen i

Aabenraa Skandinavien's første egentlige svævefly af typen Vampyr.

Fritz Støbener var fra Berlin og kom i slutningen af Første Verdenskrig til



Fritz Støbener besøger SFK i 1974

Aabenraa som tysk soldat ved marine flyverne, der fløj fra fjorden.

Efter krigen blev han i Aabenraa og blev norsk gift. Parret blev restauratører på hotel Sommerlyst som de drev i 28 år.

Klar klokken to

Det blev min opgave at kontakte denne veteran og invitere ham. Jeg ringede til Støbener og spurgte, om SFK måtte invitere på en flyvetur på lørdag.

"Så må I hente mig præcis klokken 2", var svaret, kort og præcist. Samtalen var slut.

Jeg kom til aftalte tid, og Fritz Støbener stod klar. Jeg bemærkede, han havde sportssko på; det var ikke så almindeligt dengang, men det var nok, fordi han var en ivrig marchdeltager i ind- og udlandet.

Vi kørte direkte til startstedet bane 26, og der havde Birger Larsen "Blaniken" klar.

Vor gæst steg om bord sammen med Birger, og de startede og fløj en time i termikken. Bagefter blev K8 prøve-sid-

det.

Sidst på eftermiddagen var alle på pladsen samlet i klubhuset til kaffe og wienerbrød. Støbener slog på koppen, rejste sig og begyndte at fortælle om sin tid med flyvning:

"Vi kom flyvende over Lillebælt, der hvor Lillebæltsbroen nu er bygget, og pludselig blev vi beskudt og måtte lande på vandet.

Flyet var gennemhullet og motoren stoppet; det viste sig, at det var motoren, der var eksploderet.

En fisker fra Aabenraa kom forbi, og vi kom på slæb hjem til basen." Sådan fortalte Fritz Støbener den ene historie efter den anden. Han var en glimrende fortæller.

På et tidspunkt udbryder han, synlig stolt af flyveturen og dagen i øvrigt: "Det er den bedste dag i mit liv!" - hvorefter det blev mørkt i klubhuset.

Vi undskyldte lys-udfaldet med, at vi skulle have benzin hældt på generatoren, og efter 5 minutter blev der lys igen.

Festen sluttede efter en stund, og jeg tror, alle var godt tilfredse med dagens forløb. Jeg kørte Støbener hjem, og han var også tilfreds.

Betalte for strøm

Nu kommer pointen. Nogle dage efter kom der besked til formanden og kassereren om at mødes med Støbener på en bank i Aabenraa!

Der spurgte Støbener, om klubben ville modtage penge til installation af elektricitet på Rødekro Flyveplads.

Det havde de to fremmødte klubmedlemmer jo ikke noget imod, hvorefter Støbener overførte 20 000,00 kr. til SFK's bankkonto.

Klubben fik el. fra nettet, og Støbener blev på generalforsamlingen i 1976 udnævnt til klubbens første æresmedlem. Desværre døde han kort tid efter - 88 år gammel.

“Gamle Dimona” OY-SXD er solgt

Så blev den gl. Dimona solgt til Tyskland til en klub nær den hollandske grænse!

Den blev solgt for 54.700,- Euro og vil blive afhentet i februar.

Vi må ikke flyve i den mere fra i dag!

Kurt kæmper med SLV om at få den nye Dimona på vingerne så hurtigt som muligt, men når franskmænd og SLV er indblandet, så tager det sin tid!

Jørn Toft Hansen

Røde kro flyveplads - et udgangspunkt

2. del.

Første del af beretningen om en af landets ældste flyveplader beskriver, hvorledes dr. Abild hårdnakket holdt fast i sine flyvedrømme trods et selvoplevet havari og ældste søns fantasifulde forsøg på at ændre krigens gang ude i et Europa. Dr. Abild (dA) havde efter besættelsen store og vidtrækkende visioner for motorflyvningens fremtid i Sønderjylland - visioner, som skulle realiseres med udgangspunkt i flyvepladsen ved Røde kro.

Af Svend Rasmussen

Fra OY-DIL til OY-DMO

Besættelsesmagten konfiskerede vraget af den havarerede Hornet Moth (OY-DIL), som havde vist, at den ikke kunne leve op til de fantasifulde forventninger, knægtene havde, da de i begyndelsen af april 1941 med dødsforagt forsøgte at komme de allierede stridskræfter i Europa til undsætning.

Først i 1947 fik dA et nyt fly, en KZ III (OY-DMO), med hvilken han kunne genoptage sin flyvning i den sparsomme fritid, som klinikken i Åbenrå levned ham.

Dette lille og beskedne fly kom, som vi skal se, til at danne grundlag for et ambitiøst initiativ, som dA sammen med en håndfuld uforfærdede mænd satte sig i spidsen for i slutningen af 1940'erne.

Åbenrå Flyveklub

Det har ikke været muligt at få fastslået med sikkerhed, men et kvalificeret gæt er, at dA har ladet sig inspirere af den imponerende fremgang, som Det danske Luftfartsselskab (senere SAS) på Kastrup Lufthavn havde præsteret siden oprettelsen i 1918 og frem til midten af 30'erne.

Af dokumenter, som det er lykkedes at grave frem i Statens Arkiver, fremgår, at allerede i 1944, da krigens slutning kunne anes, tog en kreds af borgere i Aabenraa initiativ til at sikre Sønderjyllands deltagelse i lufttrafikens fremtid.



"Aabenraa Flyveklub's" bestyrelse. Fra v.: Ingeniør G. Ross, kontorass. M. Rosted Poulsen, kørelærer J. Christensen, overlæge L. Abild, prokurist. P. C. Jensen og restauratør Fritz Støbener. I baggrunden ses KZ III: OY-DMO. Foto fra 1946.

I december samme år afholdtes der på Folkehjem i Åbenrå en stiftende generalforsamling, og straks tegnede der sig 100 medlemmer - et tal, der senere steg til 160. Optimismen og forventningerne til den nye tid var overalt stor.

Den valgte bestyrelse bestod af dA som formand og nogle initiativrige mænd fra byen. I bestyrelsen sad desuden Fritz Støbener, en personlighed, som er nærmere omtalt i en anden artikel i nærværende nummer af "Bevingede Ord".

På grund af besættelsen kunne klubben ikke komme i gang med egentlig flyvning, men tilbød i stedet teorikurser samt foredragsaftener om flyvning i krig og fred.

Desuden var en gruppe i bestyrelsen beskæftiget med at finde en egnet flyveplads!!

Klubben køber fly.

Freden kom til landet i maj 1945, og nu skulle alle teorier omsættes til virkelighed.

Sammenholdet mellem landets motorflyveklubber viste sig imidlertid ikke at kunne holde, da det kom til aftaler om fællesindkøb af fly.

Derfor besluttede klubben i Åbenrå at gå egne veje og i højere grad satse på lokale muligheder.

Klubformen viste sig altså at være mindre heldig som baggrund for de planer, man havde, og langsomt modnedes ideen med et egentligt flyveselskab, der på kommerciel basis skulle varetage en landsdækkende flyvning med udgangspunkt i Sønderjylland.

Dertil skulle man bruge fly, og man havde ikke et eneste af slagsen.

Dette lille problem viste det sig, at

klubbens formand kunne løse. I begyndelsen af 1947 solgte han sin KZ III'er (OY-DMO) til klubben for en meget fordelagtig pris, og med dette lille, tosædede fly som ryggrad arbejdede man videre hen imod et egentligt luftfartsselskab.

Sønderjysk Flyveselskab A/S

Ved en stiftende generalforsamling på "Hotel Grand" oprettedes Sønderjysk Flyveselskab A/S (SFS) i juni 1947

I det nye selskabs første bestyrelse dukker - foruden et par gengangere fra flyveklubben - et par interessante notabiliteter op. Foruden dA, Fritz Støbener og Povl Chr. Jensen (GM-forhandler) ses Jes Christiansen (Højspændingsværket), K. Skifter-Andersen (Autoforhandler) samt borgmester G. Buchreiz.

I bestyrelsen var to stærke personligheder, som, viste det sig, ikke formåede at samarbejde til det nye selskabs bedste.

Flyveselskabets formål var at drive erhvervsmæssig virksomhed med direkte eller indirekte tilknytning til flyvning samt at fremme interessen for motorflyvning i Sønderjylland. Ind under erhvervsmæssig flyvning hører bl.a. taxi- og rundflyvning.

Vidtrækkende beslutninger

Det nystiftede flyveselskab havde endnu ikke egen flyveplads, men også med det problem var dA behjælpelig.

Han havde i mange år fløjet fra lejede arealer ved Røde kro, og KZ III'eren stod jo i hangar der, så hvorfor ikke købe denne plads, der var så centralt

Fortsættes side 6

(Fortsat fra side 5)

Rødekro flyveplads...

beliggende?

Dermed bliver vi vidne til et yderst interessant økonomisk og enestående kunstgreb, som får langtrækkende betydning for vor flyveplads.

Af dokumenter, som forfatteren har haft adgang til, fremgår det, at bestyrelsen i SFS i januar 1948 af fru Marie Dorthea Kjær, Mjølsgård, købte den 25 ha. store landingsplads for



Auster J-1 Autocrat, magen til den, der forulykkede på Rømø.

40.000 kr.

Hermed havde det nye flyveselskab fået en base, hvorfra forretningen kunne drives.

Der anskaffedes yderligere en "Piper Cup" samt en 3-sædet Auster 5 (OY-DPA), der senere fik skæbnesvanger betydning for selskabet.

Man ansatte en fast pilot, og desuden havde man kontakt til et par gode amatørpiloter, som ville kunne træde til i travle perioder.

Betaling senere

De nævnte dokumenter viser endvidere, at fru Kjær ikke får købesummen udbetalt ved kontraktens indgåelse. Der går yderligere 1½ år, inden den side af sagen bringes i orden ved en økonomisk transaktion, der formentlig er temmelig enestående.

Man kan naturligvis spørge sig selv, hvorfor pengene ikke faldt ved køkets indgåelse eller umiddelbart derefter, hvilket er normal praksis. Svaret er lige så enkelt som spørgsmålet: Der var ikke penge til betalingen.

Interessante personer i bestyrelsen

Ved den efterfølgende ordinære generalforsamling stillede bestyrelsen sit mandat til rådighed for at kunne suppleres med en bredere vifte af forretningsfolk fra hele landsdelen.

Foruden dA som formand genvalgte, Jes Christiansen, Skifter-Andersen og Povl Chr. Jensen. Blandt de nye ansigter sås bl.a. en vis Mads Clausen fra Elsmark på Als og en vis ingeniør Gram

fra Vojens. Derimod leder man forgæves efter borgmester Buchreitz's navn.

En snedig konstruktion

Fru Kjær på Mjølsgård måtte stadig vente på sine penge.

Men i juli 1949 skete der endelig noget. Der udfærdigedes en såkaldt "Transport-købekontrakt" mellem SFS som sælger og Aabenraa Byråd som køber. Byrådet indtrådte i enhver henseende i flyveselskabets rettigheder og forpligtelser herunder betalingen til fru Kjer, som yderligere får for 2500 kr. aktier i SFS.

nyligt udbyggede hangar, havde man naturligvis brug for at kunne følge med udviklingen, som bl.a. dikterede bedre forhold på pladsen.

Et stort ønske fra selskabets side var anlæggelse af en asfaltbane, der ville lette forholdene for startende og landende fly.

Man ansøgte altså ejeren, Aabenraa Byråd, om tilladelse til et sådant anlæg, men ansøgningen blev afvist.

Hvis man skal fæste lid til tidligere nævnte kilde, har borgmester Buchreitz haft en ikke uvæsentlig indflydelse på denne byrådsbeslutning.

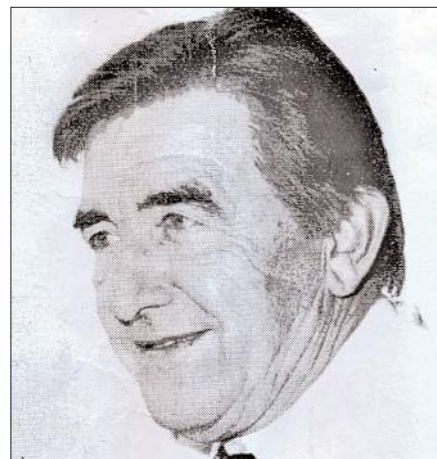
Med ét slag blev der sat en stopper for flyveselskabets muligheder, og udviklingen ville gå uden om SFS og Rødekro Flyveplads.

Byrådets afslag blev det andet dødsstød, som afgjorde Sønderjysk Flyveselskabs skæbne.

Clausen og Nielsen

Fabrikant Mads Clausen overtog kort tid efter samtlige aktier til kurs 10, hvilket efter sigende var endog meget generøst.

Selskabets sidste to fly blev lejet ud til en ung mand, som boede med sin kone inde i Rødekro. Han havde i nogen tid hjulpet til på flyvepladsen og løbet småærinder.



Ingolf Nielsen på sin 60 årsdag 1985.

Da det viste sig, at han havde en solid, militær flyveuddannelse bag sig og oven i købet kunne noget med motorer, blev han ansat som pilot og mekaniker i SFS. Den unge mand hed forresten Ingolf Nielsen.

Da SFS nogen tid senere lukkede aktiviteterne ned, fortsatte Ingolf foto- og rundflyvningen fra flyvepladsen.

HEC

Når man i dag stiger om bord i en charter- eller rutemaskine i Billund Airport, er det de færreste, der er klar over, at en af de mænd, som grundlagde denne store og moderne lufthavn, havde sin daglige gang på Rødekro Flyveplads i begyndelsen af 50'erne.

Han havde som så mange andre en

Flyveselskabet skulle overtage pladsen med hangar og øvrige anlæg og kun betale skatter og løbende vedligeholdelse - i alt 1500 kr. om året.

Kunstgrebet er fuldført. Sådan!

Underskriveren på sælgers side var dA. På købers side skulle man forvente borgmester Buchreitz's underskrift, men det er ikke tilfældet; underskriver for byrådet er J. J. Weiss, 1. næstformand.

Borgmesteren har måske følt sig inhabil som tidligere medlem af SFS's bestyrelse og samtidig borgmester. Vi ved det ikke.

Der kan også have været tale om et modsætningsforhold mellem dA på den ene side og Buchreitz på den anden; et modsætningsforhold, som udviklede sig til ren chikane i flg. mindst én kildes udsagn.

Til disse interne modsætningsforhold kom så to begivenheder, som rev tæppet væk under det unge foretagende, der kun lige var kommet i gang med at opfylde sine ambitiøse formål.

Det første dødsstød...

Kun to dage efter, at Aabenraa Byråd og SFS den 25. juli havde underskrevet "Transport-købekontrakten" skete katastrofen.

Under en rundflyvning på Rømø styrtede selskabets Auster (OY-DPA) ned, hvorved piloten E. V. Simonsen og to svenske passagerer omkom.

Selskabets finansielle forhold og organisation var slet ikke gearet til at klare en sådan situation, og ulykken på Rømø blev det første dødsstød.

og det andet

Med en flypark på to fly stående i dA's

fortid som pilotaspirant på FSN Avnø, hvor han fik flyvernavnet HEC, der fint passede med hans rigtige navn: Hans Erik Christensen.

Han blev imidlertid ikke udtaget til den videre uddannelse i USA og måtte efter aftjent værnepligt vende tilbage til Sønderjylland, hvor han fik job som bud i et vaskeri i Rødekro.

Budet, der ringede på

En dag skulle han aflevere en pakke vasketøj og ringede på døren, der var forsynet med et navneskilt: Ingolf Nielsen.

Manden i huset var hjemme. Ved en kop kaffe beklagede han sig over, at der ikke var så meget at lave på flyvepladsen for tiden.

Snart gik det op for de to mænd, at de havde fælles interesser, så Ingolf Nielsen tilbød HEC en flyvetur, hvis denne vel at mærke ville betale benzinen. På flyvepladsen lige uden for byen havde Ingolf Nielsen sine to lejede fly stående; så af sted gik det.

Under flyvturen afslørede HEC så gode evner for flyvning, at Ingolf straks tilbød at lære ham at flyve.

De to blev enige om vilkårene og prisen, skønt det ville koste hele HEC's rørlige formue på 1800 kr.

I det følgende års tid fløj Ingolf med



HEC alias Hans Erik Christensen

HEC.

Med Ingolf til Sønderborg

I mellemtiden indså Ingolf Nielsen, at aktiviteterne i Rødekro ikke længere kunne fortsætte. Han besluttede sammen med fabrikant Mads Clausen, tidligere bestyrelsesmedlem i SFS, at flytte det hele til Sønderborg, og her udviklede de to i mere eller mindre parløb det, der i dag kendes som Cimber Air.

HEC fulgte med Ingolf til Sønderborg, hvor han færdiggjorde sin

pilotuddannelse.

Nu var han pilot.

Han fik umiddelbart herefter chancen for at møde en personlighed, der fik ham til at svigte Ingolf, den mand og ven, som havde lært ham at flyve.

HEC forlod Sønderborg omkring 1952 og flyttede til Billund.

Her var Godtfred Kirk Christiansen godt i gang med sine legoklodser. Han stod ofte og manglede en pilot til at flyve de maskiner, virksomheden skulle bruge for at bevare kontakten med udenlandske firmaer.

Fra Vandel til Billund

Flyvningerne udgik fra flyvepladsen i Vandel, men pladsen kunne ikke anflyves i mørke og var desuden lukket i weekenden. Det var ikke godt nok.

HEC fik i stedet Kirk Christiansen til at købe en græsmark uden for Billund by. Her på dette ydmyge stykke sandjord begyndte det eventyr, som fra ca. 1961 og mere end 30 år frem udfoldede sig til en fuldt udbygget, international lufthavn.

Gennem hele perioden stod HEC som lufthavnschef i spidsen for udviklingen.

Da Billund Lufthavn i 1997 skiftede navn til det mere internationalt klingende Billund Airport, trak HEC sig tilbage for at overlade sit livsværk i andres hænder.

SAS, Air France, Lufthansa og mange andre nationale og internationale selskaber beflyver dagligt Billund Airport - men i mange år havde Cimber Air ikke ærinder her.

Ingolf Nielsen, Cimber Air, døde i 1995 omkring 70 år gammel.

En morsom tanke

Hvad gik der galt for den engagerede og visionære flok mænd i SFS, der troede, at de kunne skabe et indbringende flyforetagende på en græsmark vest for Rødekro?

Måske var det økonomiske grundlag for tyndt. Måske var de ikke tilstrækkeligt forberedte på den økonomiske virkelighed efter fem års krigsøkonomi. Man kan pege på mange grunde - forhold, som ville have fået flyselskabets skæbne til falde anderledes ud.

Det er ikke desto mindre morsomt at tænke på, at mændene bag Cimber Airs flyveeventyr og Billund Airports internationale succes har tilbragt vigtige år af deres liv på Rødekro Flyveplads.

Hvis Aabenraa Byråd dengang i begyndelsen af 50'erne havde haft større visioner og overblik og ladet den asfaltbane anlægge, havde Rødekro Flyveplads måske være base for Cimber Air i dag.

Det er da en morsom tanke.

Kommunen sidder med Sorteper eller..?

Efter denne lidt sporadiske omtale af to flyvegale mænd og deres imponerende livsværk, vender vi tilbage til sporet: Rødekro Flyveplads.

Efter sammenbruddet af SFS har der op gennem 1950'erne ikke været meget aktivitet på Rødekro Flyveplads.

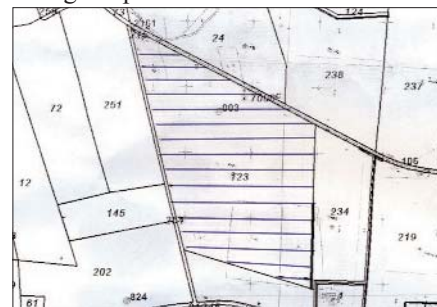
Dr. Abild fløj fra pladsen frem til 1959. Han døde året efter, 78 år gammel.

Hvad skulle Åbenrå Kommune nu stille op med arealet i nabokommunen? Fru Kjær på Mjølsgård ville ikke købe jordstykket tilbage, så det kunne tilsyneladende se ud som om "Sorteper" blev hængende hos byrådet i Åbenrå.

Men det var slet ikke tilfældet.

Flyvepladsen bliver en grusgrav

Trafikministeriets puslen med planer om en jysk motorvej må have åbnet for interessante perspektiver, og Åbenrå Kommune var da heller ikke længe om at vågne op.



Udvindingsområdet i 1960'erne.

Til et sådant omfangsrigt projekt skal der bruges sand og grus - rigtig meget sand og grus, og fra gammel tid vidste man, at der fandtes sand og grus vest for Rødekro by ud mod Hellevad; og vest for Rødekro ejede Åbenrå Kommune jo en gammel flyveplads, hvorunder der måtte ligge en masse grus og sand.

I 1960 gik man i gang med grave-maskiner og tipvogne.

Hele området øst for den nuværende flyveplads's tilkørselsvej og dennes forlængelse i grusvejen op mod Nr. Hostrupvej blev gravet op ned til en dybde af 8-10 m. Der blev indvundet tusindvis af m³ sand og grus.

De skrænter, vi kender for enden af bane 08 og bane 33, er opstået i forbindelse med reetablering af området.

Losseplads

De af os, der kan huske gamle grusgrave fra vor barndomstid, ved, at man brugte dem som lossepladser for alskens affald inkl. olierester, madrasser, maling, bildæk og meget andet.

På vor flyveplads kan vi med mellemrum stadig mærke, der sker forandringer i undergrunden, når

Fortsættes side 8

(Fortsat fra side 7)

Røde kro flyveplads...

affaldet nedbrydes og gør banerne ujævne.

En troværdig kilde kan berette, at den nordligste del af udvindingsområdet,



Det kommende udvindingsområde vest for flyvepladsen er markeret med rødt.

dvs. nord for banekrydset og for enden af bane 33, har været anvendt som losseplads for dagrenovationen i Rise Sognekommune.

Reetableret og med et pænt muldlag udlagt afleverede entreprenør H. P. Petersen området til Åbenrå Kommune i 1968.

Man må formode, at kommunens investering i Røde kro Flyveplads dengang i 1949 ikke har været så ringe endda.

"Sorteper" var på ingen måde havnet hos kommunen.

Videresalg og tilkøb

Efter de mange års grusgravning lå pladsen nu hen og var for så vidt ikke interessant mere.

Rise Sognekommune rettede henvendelse til Åbenrå Kommune, og i maj 1969 købte Rise det værdiløse areal for en billig penge.

Hvad den nye ejer imidlertid ikke vidste, var, at en hjemløs svæveflyveklub fortvivlet søgte efter en passende flyveplads, hvorfra medlemmerne kunne dyrke deres sport.

Rise Sognekommune og svæveflyverne, som kaldte sig for Sønderjysk Flyveklub (SFK), fandt sammen i en aftale, som skulle strække sig over en længere årrække.

I slutningen af 1969 tog svæveflyverne pladsen i besiddelse, idet de begyndte med at opføre en hangar næsten på samme sted, hvor dA's gamle træhangar havde ligget.

Ved kommunalreformen i 1970 blev Rise Sognekommune lagt ind under Røde kro Storkommune, men aftalerne med SFK stod ved magt.

I april 1970 tilkøbte Røde kro Storkommune af Mjølsgård et 3,9 ha. stort areal umiddelbart vest for pladsen således, at bane 26 kunne forlænges med vigtige 300 m.

Geotekniske undersøgelser i 1977, betalt af Røde kro Kommune, viser, at man i hvert fald en overgang har haft planer om at få flyvepladsen godkendt som offentlig flyveplads. Undersøgelserne skulle afdække omkostningerne i forbindelse med nivellering og anlæg af start- og landingsbaner.

Planerne blev imidlertid skrinlagt igen, men investeringen i de 3,9 ha. er sikke spildt; alle ved, at der ligger masser af sand og grus nedeunder.

Ved den seneste kommunalreform pr. 1. januar 2007 vendte Røde kro Flyveplads tilbage til Åbenrå Kommune, og en cirkel er sluttet.

SFK

og Røde kro Flyveplads

Efter svæveflyveklubbens indflytning på pladsen kom der igen gang i flyveaktiviteterne.

Der var ikke mangel på optimisme og engagement. Medlemmerne opførte selv hangar og klubhus og senere yderligere et værksted, der "skulle være så stort og fornuftigt indrettet, at vi kan holde fest der", som klubbens daværende formand, Torben G. Jensen, udtrykte det til

Vestkysten i 1972 - og mange fester er det også blevet til, skulle jeg hilse og sige!

Som tiden er gået, er området blevet beplantet, der er opført weekend-hytter, og man kan efter behag overnatte i enten telt eller campingvogn; sådanne faciliteter har klubbens medlemmer aldrig haft før.

Hvordan Sønderjysk (Svæve)Flyveklub har udviklet sig på dA's gamle flyveplads i årene efter 1970 er også en spændende historie, som må fortælles en anden gang.

Grus og atter grus

Gravemaskinerne æder sig langsomt og ubønhørligt tættere og tættere på vor flyveplads.

Om føje tid vil volde og grusbunker komme så tæt på, at udsigten vil forsvinde, og anflyvning af nogle af banerne vil blive endog meget vanskelig.

Til gengæld vil vi få hyppige besøg af ænder, vildgæs og svaner, der lægger an til landing på de søer, som bliver tilbage, når gravemaskinerne finder andre grusmarker at smække kæberne i.



Hangaren er færdig. Nu bygges klubhuset 1970

SFK's sommerlejr 2007

Af Anders Bille Asmussen

En frivillig melder sig.

Da Jørgen Korsgaard torsdag aften under den netop overståede sommerlejr søgte efter en frivillig, der kunne skrive nogle ganske få ord om, hvad vi fik tiden til at gå med under sommerlejren, meldte jeg mig. Jørgen spurgte om jeg kunne flydende dansk og udtrykke mig på en måde, så alle kunne forstå hvad jeg skriver, måtte jeg tilstå at, det kunne jeg. Så opgaven blev min.

Stor akrivitet trods vejret.

Ugen startede for mit vedkommende allerede om lørdagen inden. Da blev teltet sat op og allerede der, meldte den særlige stemning, der er under sommerlejren, sig. Lørdag aften blev tilbragt i klubhuset sammen med Finn, Michael og hans nu kone Gitte. Jeg havde lige nogle sjove gule drikke, der skulle drikkes, inden vi skulle i seng. Tror nok de 2 andre havde lidt hovedpine søndag morgen.

Flyvningen blev desværre aflyst til stor ærgrelse for de fremmødte. Men i stedet for at gå med nedtrykte hoveder over den manglende flyvning, blev arbejdstøjet taget på. Jeg hjalp Kjeld med at skifte olie og oliefilter på spillet, Jan svejsede "harven" færdig, og i det hele taget blev der arbejdet godt med de ting der nu skulle laves. "Harven" blev indviet samme eftermiddag. Vejen fik nogle ture. Resultatet kan diskuteres, da det stadig er vandpytter. Men dele af banen fik en tur og bliver det gjort jævnlige, skal det nok lykkes at få bugt med muldvarpeskuddene og gøre banen jævn.

Men så kom vejret.

Mandag var det kanon vejr. Dejlig skyer og sol over himmelen i Røde Kro. Briefing kl. 10.00 med dagens instruktør JeP. Hurtigt kom flyvningen i gang; det var bare med at nyde, at der var termik. Den nye hangar skulle tømmes, da der var dømt fejning. Så da Kenn Vile mente, at nu ville han hjem, måtte jeg minde ham om den

forestående opgave, inden hans B4 kunne komme i nattøjet. Med god hjælp fra Kenns datter og søn blev opgaven hurtigt klaret. På startstedet skete der også luttet gode ting. Jan Pedersen og Anna meldte de landede ude i Skrydstrup; de kom hjem via et flyslæb. Marianne Arnholm kom til det punkt, hvor hun gik solo. Men på hendes første landing alene i "Aske" havde der sneget sig en ultralet flyver ind bag hende og ville lande samtidig. Kan nok være en vis instruktør blev sur og piloten forlod hurtigt flyvepladsen igen. Mon han tør komme igen?? Den sidste landing skete kort efter de 21 efter næsten 12 timers flyvning. Det er godt gået..

Og så en enkelt regnvejrsgang.

Tirsdag blev flyvningen aflyst på grund af regn. Så vi var en 8 personer, der tog til Stauning for at se på gamle fly. Kanon oplevelse for nogen, for andre var det måske lidt kedeligt. Om aftenen stod den på hygge i klubhuset med pizza. Senere blev der fløjet Condor af Jan, der dog havde problemer med at finde trimmet.

og så går det slag i slag.

Onsdag var en blæsende dag, men dog havde termikken meldt sin ankomst.

Det er vel nok ærgerligt, at der blandt alle dem, der kom og var med til at gøre sommerlejren 2007 til en stor og givtig oplevelse, ikke var en eneste, som havde været kvik nok til også at have et fotografi med og bruge det til at sætte prikken over i'et på Anders' velskrevne beretning.

Redaktionen

Alle klubfly var i luften på nær 19'eren. Jan landede ude igen, denne gang med Kaj i bagsædet. Tror en del medlemmer fandt ud af at en Duo Discus er en tung flyver. Om aftenen stod den på hygge i klubhuset.

*

Torsdag og fredag lignede hinanden meget, hvad vejret angår. Blæst og regn. Men så kunne Dimona'en få den

helt store tur. Turboen var gået sig en tur. Men med et par dygtige hænder og snedighed blev den hurtigt klar til, at Ole og Kaj kunne tage den med til Lüsse. Wirehenteren blev også lavet. Sædet er i orden, så man ikke synker ned og lyd-potten er næsten lavet, den larmer ikke så meget mere.

Fredag aften blev der afholdt den sædvanlige fest der markerer sommerlejrens afslutning. Jørgen takkede for en god uge. Henrik havde fødselsdag og havde i den anledning taget en kagemand med for at fejre det med os andre. Vi var så mange, at der var ved at være mangel på borde. Inden det blev mørkt, blev der spillet en god gang rundbold. Det blev rigtig gået til den, men stillingen blev ved hjælp af en hård, men retfærdig dommer 16-16. Festen fortsatte til omkring midnat. Der skulle jo flyves næste dag.

*

Lørdag var vejret lidt blandet. Sol, regn og blæst. Jeg var i spillet under kyndig oplæring af Jørgen Korsgaard. Der var en polterabend, hvor gommen fik en tur i Duo'en og dagen endte med at Jan(igen) landede ude med Duo'en, denne gang med Søren Boye i bagsædet. Vi var ikke mange om lørdagen. Michael og Thomas fløj med deres modeller, men det sluttede brat, da deres modeller i et flyslæb styrtede i jorden. Aftenen sluttede med, at vi så en film inden sengetid. Jan faldt dog i søvn på sofaen og gik i seng ret tidligt i filmen.

Sidste dag i en god sommerlejr.

Søndag var der dømt tilvænnings til B4. Både Annie og Michael havde travlt med at besvare spørgsmålene, inden det kunne lade sig gøre. Jeg var igen røget i spillet til oplæring om eftermiddagen. Dejligt at kunne hjælpe eleverne til at flyve, og nogle nåede at flyve termik. Tror nok Michael "glemte" at give omslolsbajer, men det kan nås endnu.

Flyvningen var dog ved at blive aflyst allerede omkring frokosttid, da regnen silede ned. Men heldigvis blev alt ude, og da solen kom igen, fortsatte vi flyvningen.

Andre havde travlt med at pakke flyene i deres respektive transportvogne, så alt var klart til Lüsse.

Med det var ugen omme. Jeg glæder mig allerede til næste års sommerlejr, hvor jeg håber flere vil deltage. For det er en tradition, der er værd at bevare.

Hvem er han?

Af Søren Boye

8. april 1990 havde jeg min første elev-start i en Ka-7, OY-BXL, i Kolding Flyveklub. Min interesse for svæveflyvning havde jeg fra min søster, som startede med at flyve hér allerede tilbage i 1977, og som stadig er aktiv, nu i Vøjstrup på Fyn.

Jeg havde min sidste start i Gesten 21. juli 1990. Godt hjulpet på vej af et svigtende sammenhold i klubben. Klikedannelse (i det mindste blandt eleverne), og deraf følgende mobning.

I min logbog fra dengang kan man i dag, hvor det var meningen jeg skulle klæbe et billede ind, læse teksten: "Wanted dead, or not alive", skrevet med sirlig håndskrift af en ukendt elev, under et tegnet billede af en tændstikmand. Det siger lidt om forholdene...

Det er mit håb, at den slags ALDRIG vil forekomme i SFK, og at der vil blive slået hårdt ned hvis der skulle være tilløb til noget sådant.

Faldskærm med motor

Næsten 14 år senere, i foråret 2004, fik jeg på en tur sydpå, øje på tre "faldskærme" der kom svævende over Kieler Kanalen. Hver "udspringer" havde en motor på ryggen med en propel.

Min aldrig tilfredsstillende længsel efter at (kunne) flyve blev vakt, sammen med min interesse for det, der skulle vise sig at være paragliding.

Jeg har i Paragliderklubben Vingesus, www.vingesus.dk, haft fantastiske oplevelser. Dels på skrænt, dels på de fem klubture, jeg har været med på i Alperne.

Jeg er uddannet HI og har i en periode fungeret i bestyrelsen, hvor jeg i høj grad har slået til lyd for sikkerheden i sporten - en konfliktskabende holdning, og en væsentlig årsag til, at jeg trak mig fra bestyrelsesarbejdet, da flere følte sig begrænset i deres flyvning, hvis de også skulle tænke sig om (!)

I efteråret 2006 følte jeg mig dygtig nok til at investere i en rygmotor, som flere af jer har set, dels på værkstedet og dels i luften. Jeg dyrker stadig sporten. Dog i mindre grad end tidligere.

Over til SFK

Jeg tog S-teori i vinteren 2005 - 2006.



Forfatteren starter. Bassano i Italien

Det skal paraglidere nemlig også have, hvis de vil over 150 meters højde. Dog behøver vi ikke fagene materialelære og flyvelære. Jeg tog dog hele striben, og bestod første gang. Derefter tog jeg initiativ til VHF-certifikat til interesserede medlemmer, da klubben havde anskaffet sig et spil, og vi derfor tog hul på en ny æra med termikflyvning i Danmark og ikke længere kun i bjergene sydpå.

I den forbindelse kom jeg i kontakt med SFK, og Jørgen Lindegaard

Christensen. Det slog mig, at mit hjerte i højere grad banker for svæveflyvning end for paragliding, og da min S-teori var i hus, var der ikke langt fra tanke til handling.

At jeg så skoler i Dimonaen, skal kun tages som et udtryk for at få S-certifikatet i hus, inden teorien udløber.

Tanken er at fortsætte som svæveflyver...

Ny men privilegeret

Jeg havde min første start i SFK d. 22. april i år, og jeg er nået langt siden da - ikke mindst godt hjulpet på vej af en venlig modtagelse overalt.

Jeg har følt mig velkommen fra første dag, og det har været dejligt og i øvrigt befordrende for min deltagelse i klublivet. På havetraktoren såvel som på startpladsen og i klubhuset.

Jeg føler mig privilegeret. Ikke kun når jeg sidder under himlens tag, men i høj grad også, når jeg bevæger mig rundt på jorden blandt andre ligesindede flyveliderlige individer. Jeg har det godt, når jeg er i Rødekro, og tak for det!

Enkelte af jer har måske bidt mærke i, at jeg ikke er bange for at åbne munden. Jeg gør det gerne, og specielt hvis tankeløsheden flourer. Dette, uagtet at jeg er et af de nyeste medlemmer.

Det kommer sig blandt andet til udtryk, når materiellet ikke behandles ordentligt...

Jeg kan ikke se nogen som helst grund til at lave hjulspin i wirehenteren, eller bremse hårdt og blokere hjulene, når man parkerer den.

Jeg undres, når jeg ser faldskærme ligge i græsset (ikke så udbredt længere), og jeg kan til min store fortvivelse ikke forstå, når folk ikke går til bekendelse, når de kommer til at lave en skade.

Jeg tror ikke, en eneste har fået skideballe af dén grund!

Blå Bog

Søren Boye
Nygade 11, Stepping
6070 Christiansfeld
Tlf.: 7552 2040
Mobil: 5126 6218
(Lykkeligt) gift på 6. år.
Ingen børn.
Selvstændig erhvervsdrivende.



Til slut et uddrag fra Kolding Flyveklubs medlemsblad oktober 2007:

Formanden, Bent Holgersen, skriver hér et længere indlæg, som jeg har tilladt mig at kopiere en del af. Jeg finder, det er kløge ord, (om end nogen vil mene, at problemstillingen ikke kan overføres til SFK):

“Klubledelser i alle idrætsgrene slås for at skaffe nye medlemmer, og fastholde dem.

Det er ikke noget nyt - alle dage har specielt unge mennesker zappet mellem forskellige idrætstilbud til fortvivlelse for klubledere og klubtrænere.

Det er ikke et problem, der er specielt gældende for svæveflyvning.

Hvad der imidlertid er specielt, er, at det at blive svæveflyver kræver en forholdsvis lang og krævende uddannelse, og det svære for os er at fortælle nye medlemmer dette.

Alt for mange hopper ud i uddannelsen uden at gøre sig dette klart - og vi er til en vis grad angst for at fortælle det - for ikke at jage potentielle medlemmer bort.

I "gamle" dage - og det er såmænd ikke mere end 10 år siden, forventedes det, at et medlem under uddannelse som svæveflyver mødte op om morgenen på flyvedagen, og hun/han blev til flyvedagen var ovre.

Vi må nok erkende, at de tider er ovre, hvor vi kan forlange dette. Mange har simpelthen ikke tid til at afsætte en hel dag (eller de tror, de ikke har tid).

Derfor lader vi skolende medlemmer reservere tid til skoling

- formiddage eller eftermiddage - lørdage eller søndage. Det kan selvfølgelig være meget rart at have sådanne muligheder - så kan man nå at passe familien, motionscenteret og i hele taget alt det andet, man ville gå glip af, hvis svæveflyveuddannelsen tog for meget tid.

Man er på en måde kunder i en butik - man kommer på bestilte tider - man venter at alt fungerer, og skulle det vise sig at være dårligt vejr, melder man blot afbud.

Man tænker ikke på, at når alt fungerer, skyldes det andre medlemmer af klubben, der weekend efter weekend, og til tider også på hverdage, møder op og udfører opgaver, der nu engang er nødvendige og skal udføres, for at klubben kan fungere.

Det er et kæmpe problem i enhver svæveflyveklub, at det er en til tider ret lille kreds, der er basis for, at klubben fungerer, og det er en ofte ret stor kreds, der forventer at tingene er i orden, når de møder op.

Kære "nye" medlem, tænk over dette. Næste gang vejret ikke er helt, som du ønsker det, så lad være med bare at melde afbud eller at blive hjemme uden at melde afbud. Det kunne jo være, at der i klubben er et eller andet du kunne hjælpe med.

At en svæveflyveklub fungerer, baserer sig nu engang på, at mange yder en frivillig indsats - gør man ikke det, vil det blive urimelig dyrt at være svæveflyver.

For at bruge en efterhånden slidt vending - vi vil så gerne have, at I siger vi om klubben, og ikke Jer!”

(Citat slut).

Søren Boye

Et nyt hold er på vej med VHF

Efterårets og vinterens snart traditionelle radiokursus er på ny i gang og de 7 elever har som mål at klare prøven til certifikatet den 22. februar.

Den særlige situation med de mange solister i flyvesæsonens løb satte en bremse i for det normale kursus til nationalt radiocertifikat, da S-teorien venter allerede i næste måned, og vi skønnede, at det ville blive for stor en belastning at skulle have både radio og S-teori på samme tid.

Derfor fik eleverne tilbud om et kort, foreløbigt radiokursus på ca. 24 timer, så de kunne blive i stand til at "snakke korrekt" i radioen i den kommende



Anette Lena Christensen

flyvesæson. Fem af eleverne benyttede sig af tilbuddet. Det var Carsten og Anne Doerwald, Nicolaj Jensen, Kenn Vile og **Anette Lena Christensen**. Sidstnævnte besluttede at fortsætte, efter de andre var stoppet, og Anette kan derfor, regner vi altså med, tage sit radiocertifikat i februar 2008 sammen med de seks, der er i gang med at "dygtiggøre sig i international radio"snak".

Som vanligt har vi piloter fra andre klubber med på dette kursus. Det er præcis halvdelen, nemlig en fra hver af flyveklubberne i Tønder, Skrydstrup og Pøl.

Fra vore egne rækker er det **Jacob Graae**, **Søren Boye** og **Jørgen**



Jacob Graae



Søren Boye

Korsgaard.

Der er reserveret prøve i klubhuset i Rødekro fredag den 22. februar for alle syv elever. Det er cirka tre uger tidligere, end vi plejer. Men det har sin årsag i, at Statens Luftfartsvæsen 5. marts 2008 indfører en ny ekstra eksamen i sprogfærdighed, som vi helst vil undgå, indtil dette fag bliver mee indarbejdet.

Med den valgte eksamensdato tilstræber vi at sikre, at vore elever får optimale chancer for at få deres certifikat inden sæsonstarten.

Skulle det uheldige ske for en eller flere af dem, at de ikke klarer prøven, er der nemlig mulighed for at få en omprøve i stand, inden det nye eksamensfag kommer på banen.



Jørgen Korsgaard

Ordinær generalforsamling

afholdes søndag den 2. marts 2008 kl. 14.30 i klubhuset

Marie emigrerer...

Af Svend Rasmussen

Det er, som om, vi har fortrængt det, men Marie skal væk, ja, hun er allerede så godt som solgt - til nogle hollændere.

Hun har faktisk fløjet rigtig meget i sommers, skønt hun ikke er nået op på det antal starter og timer, som var tilfældet i hendes velmagtsdage som klubbens eneste skolefly.

Marie har lært en meget stor del af klubbens nuværende medlemmer at flyve. Roligt og tålmodigt, tilgivende alt er hun drønet op og ned. Vi vil komme til at savne det specielle hvin, når hun drejede ind på finalen til bane 26 og savne den typiske rumlen, når hun rullede farten af sig efter landingen.

Hun har også lært mig at flyve.

Jeg glemmer aldrig mit første møde med Marie.

Det skete på min første flyvedag som elev for mange år siden. Jeg var ankommet tidligt til briefing og var meget spændt på, hvordan min første flyvetur ville forløbe.



MARIE gøres klar til start på bane 08. Carsten Boel og Flemming Graae er parat i Marie. Finn Christensen kobler.

Vagthavende instruktør sluttede briefing af med: "Så kan I godt gå ud og tage pyjamassen af Marie!"

Jeg var dybt chokeret.

"Hvad foregår her?", tænkte jeg. "Begynder man flyvedagen med at klæde damer af?" Men jeg måtte indrømme, det ikke var helt uinteressant. Åbenbart en klub med perspektiver, og nysgerrig var jeg blevet.

De øvrige flyvelever rejste sig og gik aldeles uanfægtet ud, som om afklædningen var daglig rutine.

Senere gik det op for mig, at man vittterligt trak pyjamassen af Marie, men at det altså var noget helt andet.

Nu skal vi så ikke flyve i Marie mere. Hun vil i stilhed blive læsset på sin åbne transportvogn for adskilt og afklædt ad tyske motorveje i fri beskuelse at blive kørt til sin nye hangar i Holland, hvor hun vil få navnet "Oude Marie", hvilket er hollandsk og betyder "Gamle Marie". Vi må håbe, de vil passe og pleje hende, som vi har gjort det.



MARIE, afsted går det



Få et OK Benzinkort til billig benzin og diesel og styrk Sønderjyske Flyveklub

OK støtter lokalt

OK er altid billig med benzin, samtidig støtter OK forskellige foreninger og klubber, bl.a. Sønderjyske Flyveklub. Så kom og få et OK Benzinkort, så giver vi et beløb til klubben, hver gang du tanker hos os.

Med et OK Benzinkort får du:

- altid billig benzin
- et kort uden renter og gebyrer
- mere end 600 tanksteder i Danmark
- mulighed for at tanke i Norge og Sverige
- betaling af færgebillet på Mols-Linien
- kort til broafgift på Storebæltsbroen og Øresundsbron®

Tlf. 70 10 20 33 • www.ok.dk

OK

ALTID BILLIG BENZIN