



SØNDERJYSK FLYVEKLUB
1958 - 2008

En klub med 50 år på bagen

Sønderjysk Flyveklub runder den 23. august 2008 et skarpt hjørne og det i fin stil. Vi har en stærk klub, som gennem de sidste par år har formået at tiltrække mange unge mennesker - og - hvad der er særlig bemærkelsesværdigt - mange kvindelige medlemmer.

En svæveflyveklubs potentiale er ikke nødvendigvis en strålende flypark, selv om det også er vigtigt; men det vigtigste potentiale ligger i den ånd og fordragelighed, der hersker mellem så mange mennesker med så forskellige baggrunde. Man lærer hinanden at kende gennem lang tid; man fornemmer, hvornår en kammerat trænger til et opmuntrende ord eller et klap på skulderen, når en landing måske kunne have været mere vellykket, eller når hun kommer udmattet hjem fra en strækflyvning.

Uden omkostninger kan vi ikke dyrke vor sport. I sommerhalvåret trækker vi store veksler på vor families tålmodighed, når vi weekend efter weekend drager af sted mod flyvepladsen, for at flyve eller være sammen med kammeraterne eller bare for at reparere noget, der ikke kan udsættes længere.

Uden familiens opbakning kunne det ikke lade sig gøre.

Vor klub har nu eksisteret i 50 år, og det har vi lov til at fejre med glæde og stolthed

Til lykke!

Svend Rasmussen



*Borgmester Tove Larsen
Aabenraa*

50 år med luft under vingerne

I Aabenraa Kommune er vi så heldige at være begunstiget med en særlig smuk og varieret natur.

Som svæveflyvere i Sønderjysk Flyveklub har I den særlige begunstigelse, at I kan betragte hele vores dejlige kommune fra oven. Fjorde og strande, skove og søer, bakker mod øst og det flade land mod vest.

Det er en fantastisk og fascinerende fritidsinteresse, svæveflyvere dyrker. I kan nyde udsigten, stilheden og ensomheden i luften, og I kan dyrke det sociale sammenhold på landjorden.

Det kræver et stærkt og godt samarbejde, når man i fællesskab skal løse alle de opgaver, der er nødvendige, for at drive en flyveklub som jeres.

Mange uddanner sig til svæveflyverpilot i Sønderjysk Flyveklub. Nogle har fået blod på tanden, videreuddannet sig og flyver i dag passagerfly og jet-fly. Men deres første flyvetimer har de taget i Rødekro.

Sønderjysk Flyveklub har igennem alle årene været et godt aktiv - ikke alene for den tidligere Rødekro Kommune og nu Aabenraa Kommune - men for hele landsdelen.

Et stort til lykke til Sønderjysk Flyveklub med 50 års jubilæet.

Tove Larsen

Sådan begyndte det...

Denne avisartikel skildrede det første officielle initiativ til oprettelsen af Sønderjysk Flyveklub. Artiklen blev bragt i Jydske Tidende den 8. maj 1958 og var foranlediget af Børge E. Christiansen, som gennem årene beklædte mange vigtige tillidsposter bl.a. som instruktør og redaktør af klubbladet Bevingede Ord.

Et ønske og et tilbud om en svæveflyveklub

Svenstrup-lærer foreslaar ny sønderjysk svæveflyveklub oprettet

Svæveflyvning er en sport, som i Danmark efter flere aars møjsommeligt kamp er ved at slaa igennem i den danske befolkning.

Ny svæveklubber dukker op, og flere og flere unge og gamle tilbringer mere og mere af deres fritid paa flyvepladser og i svæveflyvelejre.

Og det er ikke saa underligt, thi næsten ingen anden sport appellerer vel i saa høj grad til de bedste egenskaber hos mennesket.

Her er brug for mod, stræben, teknik og lyst til den fri natur.

Bl.a. ovenstaaende skriver lærer Børge E. Christiansen, Svenstrup skole, i et indlæg til Jydske Tidende, hvori han giver udtryk for haabet om, at det maa lykkes at vække interesse for svæveflyvningen i Sønderjylland, der for tiden er "underudviklet" paa dette omraade.

I begejstret form skildrer han svæveflyvesporten og indlægget slutter:

Og hvad kræves der saa for at være med. Ja, for det første en brændende interesse. Dernæst skal man helst melde sig ind i

en svæveflyveklub.

I Sønderjylland findes desværre ingen klubber. De sidste ophørte omkring 1950 og fandtes i Haderslev og Tønder.

Men der skulle være muligheder for at starte i hvert fald en svæveflyveklub i Sønderjylland, maaske tre.

Oplysninger vil altid kunne faas hos undertegnede, der ligeledes gerne selv er med i starten af en klub, saafremt der er tilstrækkelig mange interesserede - ca. 20.

Man skal være fyldt 15 aar og vil efter endt uddannelse kunne faa certifikat som svæveflyver efter det fyldte 18. aar.

Endvidere maa man ikke have alvorlige legemlige fejl.

Idet jeg gentager, at jeg med største fornøjelse vil være med i dannelsen af en svæveflyveklub, eller i det mindste er til raadighed med oplysninger, vil jeg slutte med nogle ord fra en af verdens mest kendte svæveflyvere, englænderen Philip Willa's bog "The Soaring Pilot."

I realiteten ligger det tiltalende i svæveflyvningen ikke i mangelen paa anstrengelser, men i resultater opnaaet ved kunnen og haardt arbejde. Der er dels den selvfølgelig tilfredsstillelse, der føl-

ger af nøjagtig herredamme over luftfartøjet og af landskabets og himmelens skønhed, som i forbavsende grad forøges af stilheden.

Men af endnu større betydning er den tilfredsstillelse, der kan opnaas

ved at forstaa selve luften - fra at vide, hvor man kan finde opvinde og undgaa faldvinde, til kendskab til det indre af en tordensky og evnen til at finde opvinden i ukendte bølger i luften.

En lang historie - kort fortalt

Af Svend Rasmussen

I Sønderborg.

I august 1958 indkaldte en håndfuld flyvegale unge mænd fra Als til en stiftende generalforsamling, hvor der mødte så mange interesserede, at man kunne grundlægge "Flyveklubben Als".

De nye medlemmer vidste imidlertid ikke, at der allerede var anskaffet en Bergfalke II, som var købt og hentet i Tyskland. Initiativtagerne ville ikke i utide præsentere forsamlingen for dette faktum.

Efter længere tids søgen fik man en aftale med militæret i Sønderborg om, at klubben kunne låne eksercerpladsen, som den gang lå op til Sønderskoven. De militære aktiviteter efterlod imidlertid pladsen med grøfter og huller, som ikke var god kost for en Bergfalke. Man blev nødt til at se sig om efter noget bedre.

Om sommeren holdt man sommerlejre som gamle medlemmer stadig taler om med begejstring. Da man jo ikke kunne campere på eksercerpladsen i Sønderborg, løste man problemet ved at lade sig invitere af flyveklubben i Kærsing ved Esbjerg. Her fløj man så fra tidlig morgen til sen aften. Familien var med og kunne nyde campinglivets glæder, mens far fløj den vestjyske luft tynd i sit svævefly.

Sommerlejerne holdt klubben sammen,

mens man søgte efter en anden plads

I Kragelund

Den nye plads fandt man i Kragelund ved Padborglejren, hvor man fik lov til at låne nogle arealer, som militæret havde lejet hos en landmand.

Man fik lov til at bygge en hangar og i årene herefter udviklede man det klubliv, som har været bæredygtigt til vore dage. Klubben voksede sig stærk både med hensyn til økonomi og ledelse, og de moderne fly, man anskaffede, formåede at tiltrække mange ny medlemmer.

Kragelund-tiden var en afgørende periode for flyveklubben.

I Esbjerg.

Desværre varede det kun frem til 1967, hvor militæret skulle bruge arealerne igen. Klubben måtte gribe tilbage på Esbjergfolkene, som beredvilligt stillede klubfaciliteter og plads til rådighed for den hjemløse klub fra Sønderjylland.

Helt frem til 1970 kørte medlemmerne hver weekend den lange vej til Esbjerg. Det var ikke holdbart i længden.

Fortsættes næste side

I Rødekro

I 1970 kom Rise Sognekommune den hjemløse flyveklub til undsætning og indgik en aftale med svæveflyverne om at benytte Rødekro Flyveplads, som man netop havde købt af Åbenrå kommune. Arealet var til salg efter udnyttelsen af grusforekomsterne. Grusgraven var senere blevet anvendt som losseplads for bl.a. dagrenovationen.

Før i tiden havde så kendte folk som dr. Abild fra Aabenraa og dir. Ingolf Nielsen, Cimber Air, fløjet fra Rødekro Flyveplads, ja den har endda været hjemsted for et rigtigt Flyveselskab, men det er en helt anden historie.

Svæveflyverne gik straks i gang med at indrette sig, og snart skød både hangar og klubhus op på den tidligere losseplads. I slutningen af 80'erne kom den grønne hangar til for at skaffe husly til det stigende antal fly, som bl.a. bestod af en Motorfalke, der for få år siden blive udskiftet med en Super Dimona.

I begyndelsen af 1990'erne blev det muligt at forpagte et jordstykke for enden af bane 27, og nu kunne man disponere over en 1000 m. lang bane der vendte rigtigt i forhold til

den fremherskende vindretning.

Ser man tilbage på klubbens historie, er der mange mennesker, der har tilbragt megen tid og brugt megen energi på at skabe den klub, som i dag fejrer en rund fødselsdag. Mange er blevet lidt tyndhårede, andre har trukket sig tilbage, andre igen lever ikke mere, men uden dem havde vi ikke haft den svæveflyveklub, som betyder så meget for os alle sammen.

I fremtiden.

Når man her på festdagen kører ud på flyvepladsen, kan man ikke undgå at se de store jordvolde, som maser sig op tæt ved vore landingsbaner. Stadig nærmere og nærmere kommer gravemaskinerne, og om få år vil de begynde at bide stumper af pladsen.

Denne udvikling bekymrer mange medlemmer, og mange frygter, at voldene er begyndelsen til enden for vor klub. Kun vedholdende forhandlinger og forstående politikere vil kunne ændre det, der er ved at ske, således at der i fremtiden på den gamle flyveplads vil kunne lande og starte fly til glæde for så mange mennesker.



Rødekro flyveplads 1997

Øjnene

Af Svend Rasmussen

Starten

DMI havde lovet kold, instabil luftmasse fra NV med 3/8 i 4500' - 6000'. Ved briefing kom de sædvanlige råd og advarsler. Baneopstillingen var ordnet og "kassen" med 3500' meldt til.

Lodtrækningen forløb heldigt for dig. Du valgte C6, som nu står og venter på dig ved startstedet, mens du får den sidste slurk vand ved FIDO-vognen.

På med hat og briller, for nu skal det sølvstræk i hus. Klokken er 11:35, og der er masser af tid til at flyve til Gesten og tilbage - 52 km hver vej; med den vejrmelding vil det være ren barnemad; nordpå ligger cu'erne som felter på et skakbræt, vinden er lige på bane 33 og ikke for kraftig. Det perfekte



TWR SKP i snelandskab

vejr!

Godt spændt fast i cockpittet med ICAO-kortet inden for rækkevidde og barografen

tikkende på hattehylden bag nakken giver du tipholderen tommelfingeren som tegn på, at du nu er parat til at slå verdensrekorden

Under optrækket kan du mærke, at spilkø-
reren er en erfaren mand, der er opmærksom på, du sidder i en B-4, som ikke tåler for megen fart, hvis du skal undgå at lave en kavalerstart. Starten går fint, og du kobler ud i 350 m's højde.

Den første cu, som allerede ligger over NH Camping, bringer dig på ingen tid op i 1100 m, og du er endda ikke i top.

Alene med dig selv

og øjnene

Spændingen under forberedelserne og starten er ved at fortage sig, og du begynder så småt at slappe af og nyde udsigten og det smukke landskab under dig.

Mod nord kan du tydeligt se FSN SKP og den lange bane, der strækker sig på tværs af din kurs mod Gesten.

Endelig er du heroppe igen, hvor du møder de mørke fugle, med hvem du ofte deler termikken. Alene med dig selv og dit fly. Helt alene!

Men du må ikke lade dig narre. Du er ikke alene. Vagtsomme og utrættelige øjne følger dit flys mindste bevægelse - intet undgår deres opmærksomhed. Allerede under spilstarten har øjnene fået kig på dig, og de følger dig på hele din tur. De er der hele tiden.

Bag tonede ruder

Somme tider har du måske undret dig over, at der lyder et svagt skrat i højtaleren, når du er ude at flyve.

Det er øjnene.

Fortsættes næste side

Hver gang radarstrålen fra radaren på FSN SKP svirper hen over dit lille fly, registreres det på radarskærmen i TWR i Skrydstrup.

Her bag tonede ruder højt over jorden sidder en håndfuld mænd og kvinder og iagttagere, hvad bl. a. du foretager dig med dit fly.

På radarskærmen bevæger en række lysende prikker sig rundt imellem hinanden, og én af prikkerne er dit fly. Indtil videre er det bare en prik, som i øvrigt bevæger sig ret langsomt, men lige så snart du kalder TWR og beder om tilladelse til at flyve ind i CTR, bliver din prik forsynet med dit kaldesignal, som jo er "glider C6".

Fra det øjeblik vil flyvelederne lede dig videre mod dit mål. Med stor tålmodighed og venlighed giver de dig anvisninger og råd og sørger for, at prikkerne på radarskærmen ikke kommer for tæt på hinanden.

Det kan ske, at du over radioen får følgende besked: "*C6, hold dig syd for centerline og rapportér under 2000 fod.*" Det betyder, at du kan risikere motorfly under dig.

En slags mennesker

Da flyvelederne også er en slags mennesker, kan de som alle andre finde på snedigheder, som den her: "*TWR til svævefly. Er der nogen der ved, hvor højt skybasen ligger?*" Snakken på frekvensen forstummer øjeblikkeligt. Du svarer selvfølgelig ikke, for du ved, at svævefly skal holde sig 1000 fod under skyerne her i CTR, så du ved naturligvis ikke, hvor høj basen er. Alle venter nu spændt på, hvem der dummer sig og melder den venlige flyveleder højden til skyerne.

Sådan er der så mange ting, du kan more dig over, mens du i god højde har kurs mod målet.

Tak og mojn

Når du har vendt Gesten og er på vej tilbage mod Rødekro, møder du igen i radioen den rolige stemme fra TWR. Godt inde over plantagen melder du TWR, at du "*forlader mod syd ved Rødekro*". Som påskønnelse for din gode opførsel i CTR kvitterer TWR med et "*tak og mojn*".

FSN SKP TWR

Denne underlige bogstavkombination dækker over en samarbejdspartner, som vor klub har haft i mange år. Koden står for Flyvestation Skrydstrups Kontroltårn. Jeg ved udmærket godt, at flyvestationen i dag hedder noget på engelsk, men når vi taler med dem i radioen, hedder det stadigvæk "Skrydstrup Tower".

Gennem snart mange år har vi hver morgen og aften ringet til Tårnet og meldt vor lille "Kasse" til eller fra, og set med vore svæveflyveøjne har vi altid fået en professionel og imødekommende behandling - også når vi har glemt at melde "Kassen" fra aftenen i forvejen.

Når vi om morgenen ringer til Tårnet og beder om love til at flyve, får vi som regel Kassen åbnet til 3500 fod. Det betyder, vi kan flyve frit op til den højde inden for Kassens rammer.

Vagthavende flyveleder går hen til et radardisplay, trykker på en knap og på skærmen dukker så vores Kasse op i form af en rød firkant.

Inden for kassen vil VFR- og IFR flyvning blive adskilt, og udefra kommende IFR trafik vil blive dirigeret udenom kassen.

Denne ordning er baseret på en skriftlig aftale med Tårnet. Aftalen bliver med jævne mellemrum revideret, når der i luftrummet sker ændringer, som har betydning for os.

Selv om vor Kasse ligger i kontrolleret luftrum, kan vi flyve sikkert, og vi slipper for at snakke i radioen, når vi flyver lokalt.

Formænd i SFK 1969 til 2008.

Torben G. Jensen	1969-1973
Ole Nordborg	1973-1974
Arne Riisager	1974-1977
Per G. Sørensen	1977-1979
Vagn B. Christensen	1979-1987
Alex Broksø	1987-1989
Mads Schmidt	1989-1991
Freddie Straagaard	1991-1997
Flemming Graae	1997-2002
Kurt Jaenicke	2002-2007
Jørn T. Hansen	2007-2008
Jacob Graae	2008-

Vagn B. Christensen formand 1979 - 87

Her er noget af det, som jeg husker fra min formandstid:



Klubben havde fået det første glasfiberfly - Astir CS i 1977 og ASK-13 i 1978 - så da jeg blev formand, var vi relativt godt kørende med materiel.

Strækflyvning var indtil da kun noget, som Ove Elman dyrkede i "88", og Jørgen Schack en gang imellem i Lis'en.

Vi arrangerede et weekend kursus, hvor Per Winther fra Vestjysk fortalte om skygader og hastighedsoptimering.

Dette kursus satte gang i lysten til at flyve stræk, og vi skylder Per Winther tak for den inspiration, han gav os ved den lejlighed.

Bestyrelsen fulgte det op med at udsætte de kendte "glas" for hurtigste "100 km" og "Arnborg-retur", samt tilskyndede medlemmerne til at deltage i distriktskonkurrencer i klubbens fly.

Etablering af legeplads til børnene og bålsted blev også udført af medlemmerne i fællesskab.

Vort gode sammenhold stod sin prøve, da det gamle, gule spil opgav ævret i 1981, så gode råd var dyre. Vi fik flikket spillet nogenlunde sammen, men vi vidste, at der kun var en stakket frist.

Ole Ploug og Kjeld Pedersen tilbød at stå for bygningen af et nyt spil. Ole lavede tegninger og beregninger, samt fik skåret stålet til i de rigtige mål på Danfoss.

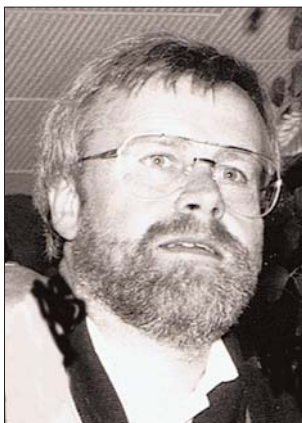
Jørn T. Hansen var certificeret svejser og fik svejst konstruktionen sammen efter alle kunstens regler på Kjelds værksted i Tønder, som han stillede til rådighed kvit og frit.

Alle medlemmerne blev involveret med opgaver, som bidrog til, at spillet blev bygget på rekordtid og kunne tages i brug til sæson 1982.

Kjeld og Ole investerede mange timer i projektet, som blev rigtig vellykket. Så vort nuværende spil er således ca. 26 år gammelt!



Røde kro-spillet er berømt over hele Danmark



Alex Broksø Formand 1987 - 89

Hvor er det dog svært, når man bliver bedt om at huske 20 år tilbage på en i den sammenhæng relativt kort formandsperiode.

Jeg erindrer, at jeg blev valgt på en generalforsamling på Røde Kro, og nok valgt mest som en overgangsløsning, da der ikke rigtig var nogen, der på det tidspunkt havde den store lyst til at gå ind i foreningsarbejdet.

I min formandsperiode, der varede ca. 2 år, var Jan Bruntse kasserer, og der var orden i sagerne, selv om budgetterne var uden den store overflod.

Vi kom på et af de første bestyrelsesmøder til at snakke om de lovpligtige foreningstilskud (tilskud til medlemmer under 25 år) efter Folkeoplysningsloven. Diskussionen viste, at der vist aldrig var søgt om et sådant tilskud, og kommunen havde heller ikke oplyst os om muligheden.

Efter en snak med fritidsafdelingen i det daværende Sønderjyllands Amt kunne vi konstatere, at sådanne tilskud ikke blev forældet, men at vi selvfølgelig skulle kunne dokumentere kravet gennem godkendte regnskab og bilag. Og her er det, at Jan Bruntses orden kommer ind i billedet.

Han opbevarede alle de gamle regnskaber i sikringskælderen under Nydamskolen i Vester Sottrup, og da vi havde fundet dem frem, var det "bare" at gå i gang.

Det lykkedes os at samle tilskudsmateriale for de 10 foregående år, og efterfølgende kunne vi til nogen irritation for Rødekro Kommune fremsende materiale, der samlet udløste et hårdt tiltrængt tilskud på omkring kr. 75.000,- hvilket lunede i en ellers altid slunken klubkasse.

Jeg forlod formandsposten nogenlunde samtidig med at jeg skiftede job fra Sundeved Kommune til Kommunernes Landsforening i København, og har ikke fløjet siden - desværre.

Jeg kommer fortsat meget ofte på egnen, og hver gang jeg kører sydpå ad motorvejen, skal jeg lige skæve op i luften for at se, om der er fly. Rigtig hjertelig til lykke med de 50 år.

Freddie Straagaard formand 1991 - 97



Formandsposten er ikke et onemansshow. Uden en bestyrelse, der arbejder godt sammen, går det ikke.

Vi overtog en dårlig økonomi, og de første ca. 3 år var ikke en dans på roser. Det var også irriterende for de øvrige medlemmer, at de bogstavelig talt skulle spørge bestyrelsen om lov til at købe en pudseklud.

Nå, men vi fik omlagt nogle lån, indfriet et andet, solgt vores Astir CS til Tønder Flyveklub, renten faldt og kontingentet steg.

Efter ca. 4 år kunne vi begynde at trække vejret mere frit.

Vi forpagtede et stykke jord, således at bane 08-26 blev forlænget med ca. 100 m., og det gav jo noget mere højde i spilstarten.

Som kuriosum kan nævnes, at vi indførte, at flaget blev sat på alle flyvedage.

Enhver flyvedag er jo en festdag.



Det blev en holdbar idé, da Freddie Straagaard indførte, at der flages på alle flyvedage - det er siden blevet en fast sædvane, at flaget går til tops, så snart flyverne indfinder sig.



Flemming Graae formand 1997 - 2002

Da jeg blev valgt til formand den 8. marts 1997, var det - som altid - vores "Gamle Redacteur" Jørgen L. Christensen, som refererede fra generalforsamlingen i Bevingede Ord. Jeg vil tillade mig at citere redacteurs indledende konklusion:

"Den ordinære generalforsamling i 1997 vil gå over i historien som en begivenhed, der lagde Sønderjysk Flyveklub om til en moderne struktur.

Ikke blot slog det generationsskifte, der har været på vej i et par år, nu endeligt igennem med bl.a. valget af Flemming Graae som ny formand, samt Leif Studsgaard og Thorsten

Mauritsen til bestyrelsen.

Men tillige blev der for alvor ryddet op, så minutafgiften blev vraget til fordel for en fastprisordning, der vil lette overskueligheden og økonomien for strækflyverne, hvilket nogle for øvrigt ikke er ganske enige i."

- Nej, vi var ikke enige. Der var kampvalg om formandsposten. Og det var i det hele taget en brydningstid.

Klubbens "Gebyrreglement" var som nævnt et stort emne, ligesom salg / ikke-salg af Motorfalken og det, der med et forfærdeligt ord kom til at hedde klubbens "flyudskiftningsspolitik".

Det endte som bekendt med at vi solgte vores Single Astir (OY-XHR), og (held i uheld) næsten totalhavarede vores Twin Astir (OY-XIO). Dette gav først plads til købet af en brugt ASW 24 (OY-XSJ), og senere, efter endnu flere meget demokratiske møder en helt ny ASK 21 (OY-XZK).

Der er grund til at understrege, at de mange ændringer blev gennemført på baggrund af grundigt udvalgsarbejde, talrige medlemsmøder og ordinære og ekstraordinære generalforsamlinger. Altid med bred deltagelse af klubbens medlemmer, og saglige og fair indlæg.

Jeg kan derfor kun med glæde tænke tilbage på mit samarbejde med klubbens bestyrelse og medlemmer, som uhyre givende og meningsfuldt, men også krævende og udviklende.

Til slut vil jeg gerne mindes gamle EK, Erik Kristensen.

Erik omkom på tragisk og helt uventet vis søndag den 31. maj 1998 umiddelbart efter en start i XSJ. Flyet blev totalskadet, men det blev efterfølgende vist, at Erik ikke omkom som følge af svæveflyvning, men under svæveflyvning.

OY-XSJ blev ret hurtigt erstattet af vores nuværende OY-XVE.



Kurt Jaenicke formand 2002 - 07

Når man har været formand i en del år, kan det selvfølgelig være svært at fremhæve den ene gode ting frem for den anden, men nogle af de ting, der er vigtigst for mig at fremhæve er, at vi fik udskiftet en del af vores flyflåde, så vi i dag har en rimelig stabil flypark.

Især vil jeg nævne udskiftning af Falken med en Super Dimona, som senere blev udskiftet med en Super Dimona med slæbekrog til flyslæb til stor glæde for alle, især på dage med termikken liggende ved Hellevad, samt købet af Duo Discus'en.

Med købet af de to fly fik vi sammen skabt et godt udgangspunkt for fremtiden i SFK. Formålet med købet var at hæve aktivitetsniveauet, og det lykkedes.

På trods af dalende medlemstal på landsplan er det lykkedes for SFK at fastholde et godt og stabilt medlemstal, så vi i dag er over 50 aktive medlemmer.

Desværre lykkedes det ikke at få kontrakten forlænget, så pladssituationen ser ikke for lys ud.

Men jeg er sikker på, at den siddende bestyrelse gør alt, hvad den formår for at bevare Sønderjysk Flyveklub.

Sluttelig en tak til jer som sad i bestyrelserne i min tid som formand. Alle med det for øje at opretholde en aktiv klub med en sund økonomi.

Mit ønske for fremtiden er, at vi alle flyver med sikkerheden i højsædet, og at klubben kan fejre mange jubilæer i fremtiden og helst på pladsen i Rødekro.



Klubbens nyeste Super Dimona blev hjemkøbt fra Frankrig - derfor nationalitetsmærket



Jørn Toft Hansen formand 2007-08

I forbindelse med min korte tid som formand for klubben, kan jeg fremhæve korrespondancen med kommunen ang. grusgravningen på arealerne omkring flyvepladsen som det mest vigtige i min formands periode:

Den 06.12.07 kom et udkast fra Jens Tielmann Vejrup fra Miljø & Natur, Aabenraa Kommune angående råstofudvindingen af grus i området omkring flyvepladsen. Da vi er ganske bekendt med, hvordan en grusgrav er bestykket med store og høje maskiner, grusbunker og store søområder, var vi ikke i tvivl om, at det umiddelbart kunne få indflydelse på brugen af flyvepladsen.

For at vi kunne være helt sikker på at vi i fremtiden under grusgravningsarbejdet kunne bruge flyvepladsen uden begrænsninger, kontaktede jeg Helge Hald, Dansk Svæveflyver Union i Arnborg. Her nævnte han, at vi som det første ville miste tilladelsen til at foretage skoleflyvning fra pladsen, hvis der ville komme større hindringer i ind- og udflyvningssektorerne i områderne for enden af vores baner.

Unionen tilbød at tage direkte kontakt med Jens T. Vejrup hos kommunen for at forklare, hvilke krav, der var til flyvepladsens godkendelse til både alm. flyvning og skoleflyvning. Problemet var specielt værst for enden af bane08, hvor grusgravningen skulle foregå helt op til pladsen.

Jens T. Vejrup tog straks kontakt til entreprenør Freiberg i Tønder, som skulle stå for grusgravningen, og de blev hurtigt enige om, at de ville overholde de krav, som Dansk Svæveflyver Unionen havde krævet for at flyvepladsen kan bibeholde sine tilladelser som hidtil.

Så, nu var grusgravningen ingen hindring for, at flyvepladsen kan anvendes normalt under hele grusgravningsperioden.

Den 13.12.07 kom så den endelige tilladelse til entreprenør Freiberg til udvinding af grus på 51 ha på arealerne omkring flyvepladsen. I denne tilladelse er der nævnt en zone på 25 meter på hver side af centerlinien til bane 08 som skal holdes fri for bunker af grus og andre råstoffer.

Som det allerede kan ses, er grusgravningen allerede gået i gang her i foråret 2008 ved indkørslen til flyvepladsen med de dertil krævede store jordvolde langs indkørslen til flyvepladsen og et stykke ned langs bane 08 imod vest.



Jacob Graae formand 2008 -

Jeg husker, at jeg som barn opfattede folk, som meget gamle, når de rundede 50 år. I dag har de fleste heldigvis en helt anden holdning til alderdom, og gammel bruges tidligst om mennesker, der har rundet 80 år, og ofte er disse mennesker endda på ingen måde aldrende. På samme måde er det med vores flyveklub. 50 år og i fuldt vigør.

Et godt liv, når man bliver ældre, kræver vedligehold af krop og sjæl gennem hele livet, og det er netop, hvad vi som klubbens medlemmer i dag har utrolig stor glæde af. I tiden bag os er der mange medlemmer, der har brændt for klubben og for svæveflyvning. Ligeledes har visionære formænd og bestyrelser sikret, at vi er blevet udviklet fra bar mark til en

velfungerende og veludstyret klub, der til trods for vor geografiske placering følger godt med blandt andre klubber i Danmark.

I dag har vi en meget velfungerende klub, som er rar at komme i. Det betyder blandt andet, at vi alle kan dyrke netop den form for flyvning, der har hver vor interesse, strækflyvning, hyggeflyvning motorflyvning, kunstflyvning og ikke mindst skoleflyvning.

Hvad dette angår, er vi virkelig en klub med meget stor brede. Den flypark, vi i dag har opbygget, sikrer også, at vi kan dyrke vor hobby med topmoderne og sikkert udstyr.



- og så venter vi på starten. Jacob Graae var blandt deltagerne i flere store internationale stævner i de seneste år. Her ses han klar til afgang med klubbens ASW 24.

Men hvad skulle vi egentlig med udstyr og gode faciliteter, hvis ikke vi havde vort venskab til at binde det hele sammen. Flyvning er som bekendt 10% i luften og 90% på jorden. Ikke mindst derfor er det sociale element meget vigtigt for os alle. Det er derfor rart, at der altid er en god stemning på vore flyvedage, hvor indtrykket er, at tonen er hjertelig, og hvor hjælpsomhed kommer i første række.

Gennem den seneste tid er der også kommet mange nye medlemmer og flere nye familier til. Det er dejligt at se, at vi får uddannet nye piloter, som også kan have glæde af vor klub. Det er også rart at se, at der igen er brug for en legeplads, og at campingvognene står tæt. Lad os håbe denne udvikling fortsætter.

Hver periode i livet har sine udfordringer. Således har vi også noget at arbejde med i de kommende år i SFK. Hvor ungdommens gæld ofte skyldes fest og ferie, er det jo bestemt ikke atypisk, at man i en alder af 50 år har opbygget en gæld på grund af hus og bil. Vi har gennem de seneste år været ude og lave massive investeringer i nye fly.

Dette er en rigtig beslutning, der har været en meget bred opbakning til. Det betyder dog samtidig, at vi i de kommende år ikke har de samme muligheder for at udvikle klubben på dette plan. Samtidig har vi stadig ikke en endelig løsning med kommunen omkring vor plads. Således har vi lige nu kun garanti for, at vi kan være på flyvepladsen indtil udgangen af 2012. Vi håber dog på, at det i løbet af det næste år vil lykkes os at lave en mere langsigtet løsning, således at vi også i fremtiden kan flyve fra Rødekro.

Således er jeg i den heldige situation, at jeg kan tage en tårn som formand i en velfungerende klub, i en periode med relativt rolige forhold. Jeg vil slutte af med et stort tillykke til vor alles SFK. Tak for de år, vi har fået, og vi glæder os til mange gode år i fremtiden.



Op til sæsonstarten i 2007 hentede medlemmer af Sønderjysk Flyveklub den seneste nyerhvervelse, den to-sædede Duo Discus, i Gonzdorf i Tyskland. Her prøvesidder bestyrelsen det nye fly straks efter hjemkomsten.



Mens flyveleven er startet på sin første soloflyvning - en uforglemmelig begivenhed i enhver flyvers liv - samler kammeraterne markens blomster til den traditionelle buket, og straks efter landingen får "solisten" overrakt blomsterne. Her ses 14-årige Anne Doerwald med den eftertragtede buket efter sin soloflyvning i 2007, højdepunktet i en af de mange vellykkede flyveruddannelser i Sønderjysk Flyveklub indenfor de seneste år.

**Dette jubilæumshæfte er tilrettelagt, samlet og redigeret af
Svend Rasmussen, formand for klubbens PR-udvalg
og redaktør af klubbladet BEVINGEDE ORD**





Der uddannes til stadighed nye piloter, og i det sidste par år har flere kvindelige svæveflyvere gennemgået flyveuddannelsen i Sønderjysk Flyveklub. Blandt de mange nye flyvere er Lone Eriksen, som her lykønskes med sit svæveflyvecertifikat af klubbens S-kontrollant Vagn B. Christensen efter vel overstået prøve i Rødekro.

Bestyrelsen i Sønderjysk Flyveklub



Formand:
Jacob Graae
Nybrovej 1
DK 6230 Rødekro
2810 7002



Næstformand:
Henrik F. Hansen
Højløkke 44
6310 Broager
7444 9145



Kasserer:
Leif Studsgaard
Midtkobbel 30
6440 Augustenborg
7447 2254



Sekretær:
Jørgen Korsgaard
Ahornweg 6 Ellund
D 24983 Handewitt
0049-4608 6699



Bestyrelsesmedlem
Jørn Toft Hansen
Tandsbusk 70
Tandslet
6470 Sydals
7477 5551

**Klubbens hjemsted er Rødekro Flyveplads
Hellevadvej 28 6230 Rødekro
Telefon 74 66 28 66**



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 tanket 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®

OK

ALTID BILLIG BENZIN

Tlf. 70 10 20 33 • www.ok.dk