

1946 Værnes flyklubb

Det var sommeren 1946 Thore J. Dahle og Bjarne Djupvik begynte å sysle med tanken om å stifte en flyklubb med Værnes som base. De var begge utdannet både som flygere og flygeledere. De hadde dimittert fra tjeneste i Luftforsvaret våren 1946, og var ansatt som flygeledere på Værnes.



Bjarne Djupvik



Thore J. Dahle

Formålet med å stifte en flyklubb var i første rekke å skaffe flyinteressert ungdom muligheten for å lære seg å fly på en rimelig måte. Dessuten hadde de også som mål å skaffe seg selv muligheten til å fortsette å fly.

Gjennom Norsk Aero Klubb (NAK) fikk de kjennskap til at amerikanske tropper i Tyskland hadde tilbudt NAK å få overta femti Piper Cubs vederlagsfritt. Flyene hadde vært benyttet under krigen til artilleri observasjon. Dette var jo et meget sjenerøst tilbud fra amerikanerne, og de ble selvsagt svært interesserte. Prisen ble av NAK anslått til ca. 6 000 kroner pr. fly levert i Norge - noe som var svært billig. Prisen skulle dekke NAKs utgifter i forbindelse med hjemhenting, overhaling og sertifisering. En slik sjanse til å skaffe billige fly kunne de ikke la gå fra seg. Så de meldte seg på som kjøper - uten at de hadde finansieringen i orden.

Dahle og Djupvik ble enige om å stille med 1 500 kroner hver, og fikk også sjefsmeteorolog Kjell Asbjørnsen og fenrik Rolf Sørensen til å gjøre det samme. Nå var finansieringen så langt i orden, og flyet ble bestilt. NAK regnet med levering alt høsten 1946, og lovet at de skulle få ett av de første flyene. Pengene de bidro med var å betrakte som rentefrie lån. De skulle tilbakebetales når klubbvirksomheten var kommet skikkelig i gang. 1 500 kroner var den gangen ganske mange penger, spesielt når en tenker på at lønningene bare lå på mellom 500 og 600 kroner pr. måned. Men Dahle og Djupvik var optimister. Klubben ble stiftet trolig i slutten av juni 1946, med Thore J. Dahle som klubbens første formann. Han meldte klubben

inn med navnet Trøndelag Flyklubb. Det fikk de imidlertid ikke godkjent av NAK og navnet ble endret til Værnes Flyklubb.

Inntil da hadde det meste stort sett gått bra - men så begynte vanskelighetene. De fikk beskjed fra NAK om at det dessverre ville bli leveringsforsinkelser, og at prisen ville bli høyere. Foreløpig var den satt til 8 000 kroner, men det var usikkert om selv det ville holde. Utgiftene i forbindelse med hjemhenting av flyene var blitt høyere enn antatt. Nå måtte de ut å skaffe mer penger. Og de klarte faktisk å finne nye innskytere. De hadde da alt tegnet en god del medlemmer, som de hadde forespeilet å få fly så snart flyet kom. Men etter hvert som det dro ut med leveringen av flyet, begynte det å bli påtakelig misnøye blant en del av medlemmene. Ja, noen ga også uttrykk for at de følte seg lurte. De fikk da heldigvis tilbud fra NAK om å få låne NAK's Interstate Cadet LN-DAV midlertidig. Tilbudet ble selvsagt tatt imot med stor glede, og flyet ble hentet nordover til Værnes av Tore J. Dahle. Cadet'en hadde vært benyttet i Little Norway i Canada under krigen, bl.a. som post og kommunikasjonsfly. Bjarne Djupvik hadde faktisk fløyet det en gang i Canada i 1943. Medlemmene fikk seg nå en flytur, noe som virket meget positivt på dem. Cadet'en fikk de beholde gratis utover høsten 1946 og vinteren 1947, og den ble flittig brukt.



Foto: Norsk Luftfartsmuseum

I et forsøk på å skaffe bl.a. noe kapital til klubben, samt drive noe PR virksomhet, arrangerte de en maskerade fest på Casino i Stjørdal. Festen ble vellykket - og noen kroner i klubbkassen ble det også. I forbindelse med festen, hadde de bestemt at festkomitéens medlemmer skulle være likt antrukket. De skulle ha sort bukse, og hvit skjorte med VFK-merket på brystet. Men ingen hadde hvit skjorte, og heller ikke mulighet for å få kjøpt noen. All manufaktur den gangen var strengt rasjonert. Imidlertid ble problemet løst ved at de gjennom et bekjentskap hos en manufakturforretning i Trondheim fikk ordnet noen hvite skjorter. Ikke akkurat silkeskjorter, men nesten hvite var de. Det ble antydning at skjortene var sydd opp av hvetemelsekker. Men hjulpet ble de, og nytte gjorde de. Guttene var fine.

Utover vinteren 1947 kom det flere leveringsutsettelse på Cub'en. Men så endelig, visstnok i månedsskifte mars/april, fikk de beskjed om at Cub'en var klar for levering og hadde fått registreringsbokstavene LN-MAV. Formannen, Thore J. Dahle, fikk det ærefulle oppdraget å hente Cub'en på Kjeller. Til tross for den lange ventetiden, var det stor stas og begeistring da Cub'en kom til Værnes. Nå skulle de endelig komme i gang med organisert flyging og



Bilde fra Trondheim flyklubb på Wikipedia

instruksjonsflyging. Forventningene var store. «Vi var "full of spirit" og ivrig etter å ta fatt», forteller Bjarne Djupvik.

Prisen på Cub`en var nå steget til 10 000 kroner. NAK kunne heller ikke garantere at det ville bli den endelige prisen. Utgiftene i forbindelse med hjemføringen av flyene var blitt langt større enn ventet. Men VFK mente de skulle klare å betale den nye prisen, bare de kom i gang med flygingen. Hvis det ble for vanskelig å få flere innskytere, kunne klubben jo ta opp et banklån til å dekke det klubben manglet. Men gleden og optimismen varte dessverre ikke så lenge. Før de kunne begynne å fly måtte Cub`en besiktiges og godkjennes av Luftfartsavdelingens besiktelsesmann som kom nordover til Værnes. Besiktelsen ble foretatt, og det viste seg da at duken på flyet ikke holdt mål. Den var stedvis mørken og kunne ikke godkjennes. Flyet måtte trekkes om og besiktiges på nytt før det kunne godkjennes. Dette var et slag som holdt på å ta knekken på klubben.



Tre superveteraner i Værnes flyklubb: Tor Endre Sved, Egil Weiseth og Saab Safir LN-FMU

De måtte ha penger til ny duk - og fagfolk til å foreta omtrekkingen. Alternativet var å demontere flyet og få det fraktet til Kjeller for å få omtrekkingen fagmessig utført. Det var imidlertid utelukket. Klubben hadde ikke muligheter til å ta på seg en slik oppgave. Et poeng her: besiktigelsen burde selvsagt vært utført på Kjeller og ikke på Værnes. «NAKs befatning med å levere Cub`en i en slik tilstand var høyst kritikkverdig», bemerket Djupvik. Situasjonen for klubben var både vanskelig og ubehagelig. Djupvik forteller videre at han berømmet Dahle, som til tross for kritikken fra medlemmene - holdt motet og optimismen oppe.

Etter mye diskusjon ble resultatet at Dahle sammen med noen av de mest fingernemme medlemmene skulle forsøke å foreta omtrekkingen. Duk og annet materiell som trengtes ble



Veteranentusiast Erik Bruset håndstarter 68 gamle LN-ACH, en Piper Cub i topp stand

skaffet til veie gjennom flystasjonens tekniske sjef, major Raaen (se *Stjørdalens krønike* 19, side 130), og faglig bistand ble også lovet av stasjonens flyteknikere. Nevnes må også at bestyreren av Værnes Shell stasjon, Hans Rokke, stilte klubben i utsikt å få låne oppvarmet garasje vederlagsfritt mens omtrekkingen av Cub`en pågikk. Så situasjonen så faktisk ikke så verst ut. Det tok imidlertid tid før man kom i gang med arbeidet. Og så hendte det et nytt uhell. Cub`en hadde stått parkert utjoret utenfor Hangar 1 - da det begynte å blåse. Flyet ble tatt av vinden, og tørnet mot hangarveggen. Resultatet ble at en vingetipp ble skadet. Men det kunne nok ha gått langt verre. Men det er klart at skaden på vingetippen, i tillegg til duken, gjorde situasjonen enda vanskeligere. Det syntes som Værnes Flyklubb ble forfulgt av uhell. Og nå røynt det virkelig på både humøret og optimismen. Men å gi opp uten først å ha prøvd å utbedre skadene kunne de ikke. Dahle og hans medhjelpere kom da etter noe tid i gang med å forsøke å reparere flyet. Imidlertid fikk Dahle sykdomsproblemer i familien. Hans kone ble syk, og fikk et lengre sykehusopphold i Bærum. Dahle sluttet da som flygeleder på Værnes, og søkte seg over til SAS - hvor han begynte som flyger, og flyttet til Oslo. Året var 1951. Når Dahle, som hadde vært klubbens formann og primus motor, var flyttet - stoppet klubbvirksomheten så godt som helt opp. Også en del andre av klubbens medlemmer hadde flyttet fra Værnes og Stjørdal. Cub`en ble stående ureparert.



Klubbleder 2021, Stig Haugen, klar for take-off i sportsflyet LN-YOO

Det ville vært naturlig at Djupvik overtok ledervervet etter Dahle - men jobben som sjefsflygeleder og stedfortreder for distriktssjefen i Ld. III, i tillegg til vaktjeneste var svært arbeidskrevende. Han hadde derfor liten tid å avse til klubbvirksomhet.

Av de som hadde vært med fra klubbstarten av – var det nå bare sjefsmeteorolog Kjell Asbjørnsen og sjefsflygeleder Bjarne Djupvik igjen til å ta seg av klubbproblemene. Og de var sannelig både mange og vanskelige. Når det gjaldt arbeidssituasjonen for Asbjørnsen så var ikke den stort bedre enn for Djupvik. Men de ble enige om å ta seg av det som var mest presserende. Først måtte de skaffe annet husvære for Cub´en. Shell måtte nemlig ha tilbake garasjen som klubben hadde fått låne i forbindelse med omtrekkingen. Og med velvilje og hjelp fra flystasjonens tekniske avdeling, fikk de Cub´en flyttet til Hangar 3, der den ble tatt vare på av flyteknikerne. Men her ble den stående ureparert og inn i det uvisse. Heldigvis ble klubben ikke avkrevd hangaravgift for Cub´en, noe de eventuelt neppe ville vært i stand til å betale. Flystasjonen viste stor forståelse for den vanskelige situasjonen klubben var i.



VFK har flere kvinnelige piloter, her Tone Haugen som klargjør LN-MIZ for 17. mai flight over Stjørdal

Tiden gikk uten at de fikk utrettet noe av betydning for klubben. De var også, som rimelig kunne være, i sterk tvil, om det var mulig å komme videre med klubarbeidet, slik situasjonen var. Eventuell reorganisering av klubben, og reparasjon av Cub´en, ville bli et meget stort og krevende arbeide - som ville ta tid. Og tid til en så omfattende jobb hadde verken Asbjørnsen eller Djupvik. Dessuten trengtes det penger - mange penger til blant annet å få Cub´en reparert. Og penger hadde ikke Værnes flyklubb. Situasjonen syntes nokså håpløs. Men en avgjørelse måtte de ta. Klubben kunne ikke bare la det fortsette slik i det uvisse.

Etter nøye overveielse, kom VFK til at det beste antakelig ville være å prøve å få solgt Cub´en. De så ingen annen løsning. Dette ikke minst av hensyn til innskyterne. Men å selge Cub´en var så visst ikke noe de gjorde med særlig glede. Det var både trist og bittert. Å selge Cub´en i den tilstanden den var, regnet de med ville bli vanskelig. Men det gikk forbausende bra. VFK kom da så langt med salget - at de hadde en interessert kjøper. Det ble forhandlet om prisen. Og det så faktisk ut til at de skulle bli enige om en akseptabel pris. Imidlertid, da flyteknikerne ble kjent med at klubben holdt på å selge Cub´en, kom de helt uventet med tilbud om å reparere den gratis på sin fritid, samt sørge for å få satt den i luftdyktig stand og godkjent. Dette var jo på alle måter et enestående flott tilbud, som klubben selvsagt tok imot med stor takk. Tilbudet endret situasjonen fullstendig. «*Det var nesten for godt til å være sant*», uttrykte Bjarne Djupvik seg. Salget ble nå straks stoppet, og Cub´en overlatt teknikerne. Året var 1952.

Cub´en ble trukket om, reparert og heloverhaldt, og våren 1953 ble den presentert nylakkert og fin som et nytt fly. Dette takket være teknikerne som hadde utført en utmerket jobb. Værnes Flyklubb syntes nå reddet, og nye krefter kunne etter hvert ta over.

Når det gjelder klubbens stiftelsesdato 8. mars 1946, slik klubben selv profilerte det en tid, så er den sannsynligvis ikke riktig. I mars var nemlig Djupvik i England på flygelederutdanning (Flying Control Officers Course). Djupvik var på det aller første flygelederkullet i Norge, og kom fra England trolig tirsdag 2. april 1946. Den 5. april møtte han og Carl Tor Norløff opp på Værnes for å forberede landets første sivile lufttrafikkjeneste i form av flygekontroll. Denne ble formelt etablert (åpnet) ti dager senere, mandag den 15. april 1946, faktisk i den stille uke (påske). Thore J. Dahle kom to måneder senere til Værnes. Dette tilsier at klubben ble stiftet kort tid etter 15. juni 1946. (Mesteparten her er hentet fra Bjarne Djupviks notater fra 2003).



Styret i VFK 2021

Bak f.v: Joacim Sliwa (styremedlem), Geir Kvam (vara) og Tor Magnus Juberg (styremedlem).
Foran f.v: Linn Alexandra Forbregd (styremedlem), Stig Haugen (leder) og Geir-Tore Lindsve (nestleder).
(Ikke til stede da bildet ble tatt: Pål Kvaløy (vara) og Roy Welle (kasserer))

I dag har klubben 176 medlemmer, hvorav ca. 80 aktive flygere/elever. Klubben er en av landets største, tilknyttet Norges Luftsportsforbund, og eier i dag seks fly som leies ut til medlemmene i forbindelse med klubbflyging og skoling. VFK har egen hangar og klubbhus på Værnes, og er den virksomheten som har hatt lengst kontinuerlig drift på lufthavnen, blant annet med egen pilotutdanning i 75 år. På flyger-sjargong kan vi si at «*Værnes flyklubb - Pilot training since 1946*», vil være en god beskrivelse! Værnes Flyklubb har i samarbeid med Ørland Flyklubb dannet Trøndelag Flygeskole DTO. (Declared Training Organisation). «*Gratulerer med dagen, i år (2021) fylte VFK 75 år*».