

## Trondheim flyklubbs gylne år – med Lade flyplass som base 1947-1965

Av Johan Petter Rønne og Kjell Berge

*Trondheim Flyklubb* feiret sitt 50-års jubileum i 1997. Aktivitetene har omfattet modellfly, seilfly og motorfly, og var fram til 1965 knyttet til *Lade Flyplass*<sup>1</sup>. Fra 1967 har hjemmebasen vært på Litjvatnet, som er en del av Jonsvannet. Begge lokasjoner ligger altså godt innenfor *Strinda historielags* nedslagsfelt.

De første 50 årene av flyklubbens historie er skildret av Thor Jomar Hafstad i et jubileumsskrift som er tilgjengelig på *Trondheim Flyklubbs* nettsider. Hafstad kaller tiden da klubben hadde sitt tilhold i Strinda for dens «gylne år». I denne artikkelen deler to av klubbens veteraner noen personlige minner fra klubbens første år, før de gir et lite riss av klubbens historie.

### Det startet med modellfly

Jeg (Johan Petter Rønne) ble født i 1952, inn i miljøet på *Lade Flyplass*, ikke så mange år etter starten av det som ble en meget allsidig flyklubb i landsmålestokk, med svært stor aktivitet på både seilfly, motorfly og ikke minst modellfly. Det var *Lade Flyplass*, med de gamle hangarene og den unike beliggenheten, som var utgangspunktet for det som skulle bli et langt liv «med vinger» for min del, det var liksom uunngåelig.



Håpefulle meg og forbildet fatteren med free-flight modell 1.0 ccm våren 1958 foran hangaren på Lade. Foto: Reidar Rønne.

Mye skjedde før min tid, men det er grunn til å tro at den egentlige starten av det som skulle bli modellflyavdelingen til *Trondheim Flyklubb*, ble fundert i en kjeller på Kuhaugen, der en guttegjeng hadde samlet seg allerede rett etter at krigen var avsluttet i 1945. Der var Richard Grøntvedt og min far Reidar Rønne sentrale figurer, allerede i gang med å konstruere, bygge og fly modellfly. De to dro med seg flere gutter

<sup>1</sup>Se Thor J. Hafstad: «Lade flyplass i krig og fred» i *Årbok for Strinda historielag 2004*, s. 59.

fra området Tyholt, Singsaker, Lademoen og Lade inn til *Lade Flyplass*, som tyskerne nettopp hadde forlatt. Så skjedde det, at den dagen i 1947 da *Trondheim Flyklubb* (TFK) ble etablert, banket Richard og Reidar på døren til klubben og klarte å få innlemmet dette raskt voksende modellflymiljøet i TFK fra starten av, og da som egen modellflyavdeling. Den ble en realitet tidlig i 1948.

Svært mange av de senere sentrale personene i utviklingen av TFK var også med i denne avdelingen, som i den første tiden ble ledet av Richard Grøntvedt som formann. Reidar Rønne overtok tidlig på 50-tallet, og ledet avdelingen i årene framover.

Det ble, bokstavelig talt, en «flying start». Nils Wæraas, Kjell Berge, Gøsta Johansson og Helge Rognes var blant de første som var med og dro lasset. Det strømmet stadig nye medlemmer til modellflyavdelingen i disse årene, og miljøet vokste fort til å bli blant de største i landet. Vi hadde aktiviteter innen alle daværende områder og klasser. Det var *Freeflight* og scalamodeller med og uten motor, og det var linestyrt modeller i klassene *Combat*, (fly mann mot mann),

*Stunt* (akrobatikk) og *Speed* (hastighet-konkurranse). Inne på flyplassen hadde de med sine egne flymodeller, og de fikk raskt etablert et hurtig voksende modellflymiljø.

Konkurransene ble svært populære og opplevelsene spektakulære både for utøverne og ikke minst for publikum, som alltid var tallrikt tilstede. Det ble også ved flere anledninger sendt utøvere fra modellflyavdelingen til nordiske mesterskap. Der deltok Gøsta Johansson, Helge Rognes, Kjell Berge, Hans G. Bakken, Herlof, Kay og Reidar Rønne. Det ble faktisk arrangert NM i linestyrt både på Rosenborgbanen og på Sverresborg utover på 1950-tallet. Det var stor oppslutning, og det ble solgt pølser, brus og kaffe i bøtter og spann.

I avdelingens regi ble det holdt mange informasjonskvelder om modellfly rundt om i byen. I Folkets Hus kunne modellflyavdelingen oppnå å få besøk av 40-50 interesserte ungdommer på én kveld. Det var ungdommer som fort ble entusiaster og senere ble med på modellflybyggekurs. Egne kurs ble også arrangert rundt om på byens skoler, også spesialkurser for skolenes



Lade flyplass og hangarer juni 1960. Hangaren som TFK disponerte, er den som vises helt til høyre ved flystripa (se pil). Disse hangarene var fra krigens tid, og det var plass for ett jagerfly i hver hangar. Klubbens brakke sees også. Den store bygningen i forgrunnen er også en hangar som tyskerne bygde. Foran den ser vi Leangen stasjon. Utsnitt av flyfoto. Foto: Widerøes flyveselskap/NTNU UB.

sløydlerere, noe som bidro til ytterligere rekruttering. Klubben vokste, og flyplassen på Lade ble fram til 1965 særdeles godt besøkt av flyinteresserte mennesker, unge og voksne fra hele byen. Det ble utøvet flyving så godt som året rundt, med motorfly, seilfly og ikke minst modellfly. Vi fikk oppleve et flymiljø på *Lade Flyplass* som ga oss noe så grunnleggende som opplevelse av mestring, og denne opplevelsen er en verdi du tar med deg opp gjennom livet!

Gjennom modellflyaktiviteten har vi klart å frembringe militære yrkespiloter og kapteiner på overvåkningsfly som Orion og Awacs, mens andre er blitt kapteiner på rutefly. Atter andre er blitt flymekanikere, flyinstruktører og sjefer på både private og militære flyskoler.

Mange skulle ha vært nevnt ved navn og nærmere presentert av alle som har bidratt til å bringe modellfly-hobbyen og idretten framover. Det er det dessverre ikke rom for her, men jeg har lyst til å nevne noen navn. Jeg sender dem samtidig en stor takk for det de har bidratt til for så mange, meg selv inkludert: Nils Wæraas, Gøsta Johansson, Helge Rognes, Kjell Berge, Håkon Eidissen, Bjørn Skauge, Tore Kristiansen, Hans Ristad, Knut-Erik Aalberg, Clamer Meltzer, Svein Flataas, Birger Bulukin, Niels Matzow, Jarl-Arve Schjetne, Rolf Ivar Roald og (fatteren) Reidar Rønne.

## Drømmen om å fly ble virkelighet med seilfly

Jeg (Kjell Berge) husker fortsatt min første drøm om fly. Jeg hadde fått lov av foreldrene mine til å bestille et lite modellfly fra et firma

i Oslo. Det hadde navnet Vipa og var en liten pinne-modell i balsatre. Kroppen besto av en pinne på ca. 25 cm. Vingene var av 1,5 mm balsaflak. Jeg fulgte bruksanvisningen nøye, og så snart limet var tørt, måtte det prøves. Jeg gikk ut på verandaen. Vi bodde i andre etasje. Det var varmt og stille i luften. Helt perfekt for prøveflyging. Jeg følte et snev av stolthet da jeg sendte flyet ut over hagen. Til å begynne med steg flyet sakte, det tok en sving over mot naboen før det kom tilbake igjen. Det hadde nesten ikke mistet høyde, så begynte det å svinge før det landet i potetåkeren. Det følte som om jeg satt oppe i flyet og var en del av det. Dette var nok starten på drømmen om en gang selv å kunne fly.

På Lade ble jeg inspirert av noen av de eldre guttene, blant annet Gøsta og Helge. Gøsta fikk i 1948 et stipend fra klubben på kr 150 for å delta i en Nordisk konkurranse i Danmark. Det samme fikk Helge Rognes til Finland. Dette inspirerte meg veldig, og jeg bestemte meg for å tegne og bygge for selv å delta, kanskje året etter. Det var



Kjell Berge i vårt egenrestaurerte enseters seilfly fotografert 24. juni 2001 på Røros. Foto: Johan Petter Rønne.

som å våkne opp i en annen verden. Mine skoleferdigheter hadde plassert meg på bunnen av karakterstigen, så da jeg skaffet meg nødvendig lektyre, var det hele som gresk for meg. Så oppfattet jeg at det jeg skulle lært på skolen, var helt nødvendig for å komme videre. Min lærelyst våknet, og det reddet min fremtid.

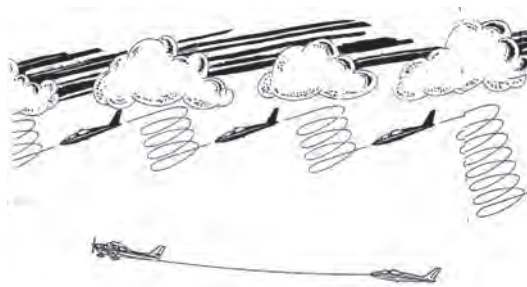
Sammen med likesinnede i alderen rundt 17 år meldte også jeg meg på et seilflykurs som ble arrangert av *NTH Flyklubb* påsken 1950. De fleste deltakerne var medlemmer av *Trondheim Flyklubb*. Flyet som ble benyttet, var et glidefly. Dette flyet var bygget for skoleflyging, og skulle bare gli gjennom luften ved hjelp av tyngdekraften. Det hadde et glidetall på 1:9. Det vil si at det på 9 meters flyging i beste flyfart rett fram bare mistet 1 m høyde. Dagens seilfly kan fly en distanse på 35 til 60 m med et «synk» på bare 1 m.



Et glidefly G-9 monteres.

Et seilfly slepes gjerne av et motorfly opp til ønsket posisjon, hvorpå seilflygeren kobler seg løs, for deretter å legge seg under en cumulus-sky som vist på skissen. For flygeren gjelder det å ligge i senter av skyens underside. Der er de kraftigste

oppadgående luftområdene. Seilflyene er små tekniske vidundre, med slanke sterke vinger, strømlinjede former, glatt overflate og dristig design. I dag bygges de fleste i karbon eller glassfiber.



Skisse av termikkflyvning. Bilde fra brosjyre utgitt av Norsk Aero Klubb (NAK) i 1998.



Ombord i cockpit er det avanserte instrumenter, blant annet GPS og radio, høydemåler, fartsmåler og måler for flyets stige- og synkehastighet. Foto: Tom E. Hole.

Skal et seilfly utnyttes maksimalt, må flygeren beherske blant annet både meteorologi og aerodynamikk. Flygeren må også kunne lese kart for å beregne hvor luftstrømmene beveger seg i forhold til vindretningen. Med disse ferdighetene på plass, kan en fly både langt og høyt. For å bli en god seilflyger, er det nødvendig også å kunne kjenne flyets

oppbygging. Da vi i 1951 fikk kjøpt klubbens første seilfly og komplett sett av brukte deler til to andre, var det viktig at medlemmene selv bygget opp de to siste flyene. For å klare dette, måtte vi ha et byggelokale. Det fikk vi tak i like i nærheten: en hensiktsmessig brakke som vi ved dugnad klarte å flytte hel, og som vi betalte ved å selge aksjer til medlemmene pålydende kr 100. I november samme år fikk klubben sitt første luftdyktighetsbevis. Da kunne *Trondheim flyklubbs Grunau Baby* med kjennetegnet LN-GGO ta av fra *Lade flyplass*, slept opp av klubbens Piper Cub med egen godkjent slepeflyger. Fire år skulle det altså ta før vi fikk vårt eget seilfly.

En ekstra inspirasjon fikk vi alle da jeg gjennomførte en meget spesiell og spennende flytur med dette seilflyet. Det var en oktoberdag i 1956, en av de fine dagene på *Lade flyplass*. Været var kaldt, med en kraftig sør-sør-vestlig vind. Jeg satt i klubbens stolthet, dette omtalte seilflyet. Jeg løste ut og frigjorde meg fra slepeflyet i en høyde på 600 m rett over *Moholt kirke*. Der steg jeg videre i et kraftig oppvindsområde. I min iver etter å kartlegge området mistet jeg litt høyde, men fant raskt tilbake og klatret fort oppover. Det var kaldt, og vinden presset

seg inn gjennom hullet for slepekroken helt fremme i nesen på flyet. Dette var slett ikke behagelig. For å holde varmen benyttet jeg den ene hånden til å massere beina. Dette hjalp godt. Instrumentet viste at jeg steg med en hastighet av 5 m pr. sek., så jeg kom fort opp i stor høyde. På 4750 m så jeg plutselig flere instrumenter som det var vanskelig å forholde seg til. Jeg sluttet med masseringen, og instrumentene kom på plass. Et signal varslet inne i hodet mitt: «surstoffmangel». Maksimumshøyden for å fly uten ekstra tilførsel av surstoff er 3000 m. Jeg satte flyet i stup, og dro fulle bremses for å redusere vingenes løfteevne. Stigefartsmåleren viste bare 1 m pr. sek. i synk, dette var for lite. Jeg måtte raskere ned, og tørnet 180 grader for å komme meg inn i fallvindsområdet. Jeg fikk synk på 13 m pr. sek. og kom fort ned i forsvarlig flyhøyde. Der ble jeg liggende et sted over Hommelvik sentrum. Her bestemte jeg meg for å fly til Rinnleiret, og gjorde avtale via radio med gutta på Lade om å bli hentet der. Da ble det en distanseflyging på 6 mil og en godt oppnådd høydegevinst. Denne flyturen gav ringvirkninger for seilflymiljøet i regionen. Rapporten som ble skrevet etter denne turen, utløste mange positive hendelser.



Artikkelforfatteren Kjell Berge har landet på Lade flyplass etter en vellykket flytur med vårt første seilfly. Fra flyklubbens arkiv.

Vår hovedorganisasjon, *Norsk Aero Klubb (NAK)*, sørget sammen med *Meteorologisk institutt* for å frigjøre midler fra *Roald Amundsens minnefond* for videre forskning på «bølgefenomenene» over Trondheim og Strindaområdet. Et forsker-team ble opprettet med flygere også fra *NTH flyklubb*, og et fint samarbeid kom i gang.

Disse hendelsene var utvilsomt med på å sette *Trondheim Flyklubb* på kartet. Dørene til Forsvarets avdeling på Værnes ble åpnet for oss. Vi kunne låne fallskjerner og surstoffutstyr til flyene våre, og vi kunne be om hjelp til det vi trengte. Sjefen for flyskolen stilte gjerne som slepeflyger. Forsvaret hadde fått øynene opp for seilflyvirkksomheten vår. De så den som en ressurs til rekruttering av elever til sin egen militære flygeskole. Et samfunnsnyttig samarbeid var blomstrende. Vår hovedorganisasjon, som hadde en trønder som seilflyfagsjef, besluttet å innvilge vårt ønske om å starte en seilflyskole på Øysand.

Øysand ble vår flyplass nr. 2. Denne ble bygget som reserveflyplass under siste verdenskrig. Nå var det *Luftforsvaret* som disponerte plassen, og som med stor velvilje gav oss lov til å benytte denne, med forlegninger, kjøkken og det hele uten nevneverdige omkostninger for oss. I tillegg hadde vår organisasjon gjort avtale med Forsvaret, som stilte med stipendieordning for 15-åringer som ønsket å lære å fly seilfly.

Vårt samfunnsengasjement var på topp da vi alene drev seilflyskole for Midt-Norges ungdommer i årene 1959-61. Dette er det dessverre ikke plass til å gå nærmere inn på i denne fortellingen, men for spesielt



Norgesrekord under hangflyging på Øyberget – Kjell Struck i cockpit etter 13 timer i luften. Hang dannes ved at vinden presses opp langs åser og fjell. Hangoppdriften utnyttes ved å fly foran åsen i den sonen der vinden er på vei opp. Øyberget, mellom Øysand og Buvika, egner seg ypperlig til slik seilflyging ved nordvestlige vinder. Foto: Reidar Rønne.



Parkerte og fortoyde seilfly på Øysand. Foto: Reidar Rønne.

interesserte anbefaler vi å gå inn på klubbens hjemmeside.

## Til Jonsvannet

I 1964 ble *Strinda kommune* slått sammen med *Trondheim kommune*. Da ble flyplassen stengt. Det ble en brå slutt for mange av de ungdommene som hadde drømt om å lære seg å fly så snart de fylte 15 år. Drømmen om kanskje å bli flyger en gang gikk i knas for mange. I 1964 betød det ikke lenger noe at vi hadde vinger. Grunnen forsvant under oss. Ingen erstatning kunne skaffes for *Lade Flyplass*. Klubbens medlemmer så en liten mulighet i å begynne med flyging på vann i stedet.

«Flottøra» ble etter hvert en realitet. Da vi lanserte ønsket om flytte til Jonsvannet, møtte vi en velvillig kommune. Vi fikk en avtale med en grunneier som stilte tomt helt ned til vannet på *Litjvatnet*. Alle våre nødvendige krav ble imøtekommet uten

vanskeligheter. Byggetillatelse for hangar i vannkanten ble innvilget. Kontorbrakke ble donert av firmaet *Jernbetong AS*. Så kjøpte vi fly.

*Pr. i dag er vi selveiere av eiendommen.* Det har i vår mer enn 40 års virksomhet ikke vært påvist noen form for forurensing. 31.12.2012 mistet vi imidlertid vår konsesjon på *Litjvatnet*, og klubben måtte innstille sin virksomhet. Vi har fortsatt tro på en fornuftig løsning, siden vi driver en idrett som er fri for forurensing.

## Et tilbakeblikk på «transportvingens» mange samfunnsoppgaver

Birger Fredrik Motzfeldt var førstelærer ved flyskolen på Værnes fra 1932 til 1935, og administrerte under krigen oppbyggingen av et nytt norsk flyvåpen i Storbritannia. Etter



Klubbens sjøfly Cessna 180 på *Litjvatnet* (Jonsvannet) i 1998.

frigjøringen forhandlet han med tyskerne om overtakelse av deres infrastruktur, med tanke på at flyplassene skulle kunne tas i bruk med én gang. Han ble generalløytnant i 1955, og var sjef for *Luftforsvaret* fram til 1960.

I januar 1950 hadde Motzfeldt, som da var sjef for *Luftkommando Trøndelag*, et viktig møte med *Trondheim flyklubbs* formann, Wilhelm Nagel. Resultatet ble at flyklubben opprettet en «transportving» som skulle samarbeide med *Luftforsvaret*. Forhandlinger var på det tidspunktet allerede i gang også med *Røde Kors*, som hadde sagt seg villig til å betale for 1-2 flytimer pr. dag i påsken under forutsetning av at *Trondheim flyklubb* hadde en fast stasjon i fjellet, enten på Oppdal eller på Røros. Formannen hadde også foreslått for *Trondheim Turistforening* at klubben kunne levere proviant til foreningens hytter der det var mulig. Siden det eneste flyselskapet som hadde vært i aktivitet på Lade, nå hadde innstilt, ble det mange saker å arbeide videre med.

Med dette som bakgrunn begynte klubben å legge sine påsketurer til Røros. Der hadde den i mange år en avtale om leie av *Røros skogforvaltnings* hytte ved Gjettjønn. Denne hytta egnet seg ypperlig til en gjeng som ønsket å få erfaring med flyging i fjellet med ski. Både tjønna og områdene rundt Røros var svært velegnet for klubbens aktiviteter. I 1950 lånte en også hytta til KNAs Trondheims-avdeling «Stormyra». Begge hyttene ble stilt til disposisjon vederlagsfritt. Så snart det første flyet landet, våknet nysgjerrigheten både hos de fastboende og hos påsketuristene. Tilstrømmingen av skuelystne var stor, og det tok ikke lang tid før spørsmålet om hva det kostet for en tur, kom på banen. Var det noe flygerne ønsket, så var det nettopp å kunne ta med interesserte opp i lufta og vise dem den fantastiske utsikten over Rørosvidda. Dette bidro til at klubben ble et kjærkomment innslag hver påske. Flygerne gjorde nesten hva som helst for å komme i luften.



Noen av klubbens deltakere på påsketur på Langen skystasjon. Fra venstre i første rekke: Kjell Hoff, Solveig Hoff, sittende Jan Christoffersen, Randi Leivestad, ukjent. Bakre rekke fra venstre: Per Andresen, John Garmo, Inger Jansen, Arne Jansen, Grete Grendal, Karl Henrik Jacobsen, Lisbet Christoffersen, Kjell Berge og Paula Eidissen. Foto: Ragnar Hoff jr.



Auster, et 3-seters engelsk kommunikasjons- og observasjonsfly fra siste verdenskrig fotografert på Lade flyplass. Foto: Kjell Berge.

Tilstedeværelsen i påskefjellet styrket medlemmenes tro på klubbens samfunnsnytte. Allerede fra starten hadde *Trondheim flyklubb* tatt kontakt med *Trondheim Røde Kors* for å samarbeide om fjellsikringstjenesten. Slik ble det også naturlig å ha kontakt med *Røros Røde Kors*. Den gangen fantes det ingen andre med fly i nærheten, så behovet var stort. Mange skiturister så mulighetene for å forlenge dagens skitur ved å bli fløyet inn i fjellheimen, for deretter å bruke skiene for å komme seg hjem. År for år øket behovet også for å frakte isfiskere fram til mange ellers uoppnåelige fiskevann. Klubben hadde bare én inntektskilde, nemlig flyene. For klubben og flygerne var dette derfor meget kjærkomment. Det var viktig å holde flyene i lufta så mye som mulig. Påsketurene ble etter hvert så populære at skogforvaltningens hytte ved Gjetjønna ble for liten. Klubben flyttet derfor østover og inn mot Femunden. Langen skysstasjon ble i mange år klubbens påskesenter. Med våre to fly, hver med motor på 65 Hk og plass til én passasjer, følte en aldri at en fylte påskefjellet med turister. To til tre par kunne kanskje være et gjennomsnitt pr dag.

Aviser i påskefjellet ble også i mange år en reprise. Påskeaften var alle klubbens fly involvert i å spre *Adresseavisens* påske-nummer rundt i hele fjellheimen i Midt-Norge, både Nord - Syd og Øst-Vest. Midt på natten til påskeaften møtte alle de mobiliserte flyene opp på *Lade flyplass* for å laste inn aviser som ennå luktet trykksverte. Flyene ble fløyet ut til de forskjellige utgangspunktene, hvor avisene ble fordelt på de planlagte ruter. Derfra var det to personer i flyene, én slapp ut aviser og én fløy flyet.

«Transportvingen» hadde et utall forskjellige oppgaver, til glede og nytte både for bestiller og leverandør av tjenestene. Materiell, varer og utstyr skulle fraktes til forskjellige destinasjoner, og oppdragene kunne for eksempel være syketransport, saueleting, fiskerioppsyn og søk etter savnede personer.

### De «gylne år» var preget av begeistring og framtidstro

*Adresseavisen* spør i september 1948 i forbindelse med en flyutstilling i Oslo om nordmennene nå ville «føre sine sjøfartstradisjoner over i luftfarten» Avisen gledet seg over ungdommer som syslet med modellfly, og slo fast at «veien til seilfly og siden til førerspåk eller flyverksted blir nok temmelig kort for mange av dem». Dette er en god beskrivelse av den betydning *Trondheim flyklubbs* aktiviteter hadde i den første etterkrigstiden, der troen på framtida etter fem lange krigsår hadde vokst fram på *Lade flyplass*. Flyinteressert ungdom fra norske klubber deltok i utvekslingsprogrammer med en rekke europeiske land, foruten med USA og Canada, og helt fra 1949 var *Trondheim flyklubb* med i disse programmene.

Begeistringens var ikke begrenset til klubbens medlemmer. Folk flest møtte opp til flystevner og oppvisninger landet rundt, med deltagelse både fra Forsvaret og fra flyklubbene.

## Dagens situasjon – og en visjon for framtida

Etter kommunal avgjørelse ble altså Lade Flyplass nedlagt i 1965. Hele flymiljøet både i *Trondheim flyklubb* og i *NTH flyklubb* stod plutselig uten det sentrale holdepunktet for aktivitetene. På vegne av *Trondheim kommune* lovt daværende ordfører Olav Gjærevoll (Ap) at det ikke skulle gå lang tid før det innenfor kommunens grenser ble etablert en erstatning for den nedlagte flyplassen.

Noe i den retning har fremdeles ikke skjedd, til tross for at miljøet selv har lagt ned et kolossalt arbeide med å finne alternative områder. Alle forslag er så langt blitt avvist av *Trondheim kommune*.

Verken Trondheim kommune eller Idretten har tydeligvis sett verdien av dette miljøet og den fantastiske oppdragende positive effekten det har hatt.

Akkurat nå er vi imidlertid glade for at *Norges Idrettsforbund*, ved *Idrettsrådet i Sør-Trøndelag*, har grepet tak i saken, som de nå ser som sin plikt å få ordnet opp i.

## Kilder

Egne notater, loggbøker og eget minne.

Kjell Berge, f. 1933, startet egen modellflyklubb i 1947 og ble medlem i *Trondheim flyklubb* i 1948. Han begynte i 1950 seilflyutdanning i *NTH flyklubb*, og startet instruktørutdanning på Haslemoen i 1953. Berge tok motorflysertifikat i 1955 og ble i 1959 Norges femtende seilflyinstruktør. Med bakgrunn i hans bølgeflying den 28.10.56. fra Lade flyplass ble «Trøndelag forsknings-team/ NAK» startet med midler fra Roald Amundsens minnefond etter initiativ fra NAK og Norges Meteorologiske institutt. Han virket som instruktør med tilhørende teoriundervisning i alle årene Trondheim Flyklubb drev seilflyskole på Øysand.

Johan Petter Rønne, f. 1952, har deltatt i mange mesterskap med modellfly-seilflying, deriblant flere NM. Han ble aktiv seilflyger på 1990-tallet, og tok senere sertifikat for både mikrofly og motorfly. Interessen for aerodynamikk førte til ingeniørutdanning og senere arbeid som VVS-ingeniør. Han fikk gjennomført «Prosjekt LN-GBK», gjenoppbyggingen av seilflyet, som i en periode fikk samlet de sentrale medlemmer i Trondheim Flyklubb til ny satsning.



Fra Adresseavisens forside 9. juni 1958.