

2020: 75 ÅR MED **FRED OG FRIHET!**

1912-2020

Kjeller - en verdensarv ifølge NIKU
Kulturminner skal bevares,
brukes, oppleves og utvikles



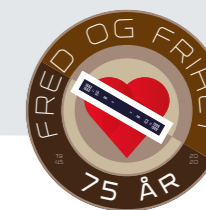
INNSPILL
til Riksantikvarens
justerte fredningsforslag



108 ÅR MED **LUFTFART OG LUFTMAKT!**

Riksantikvaren foreslår å frede hele rullebanen på Kjeller flyplass i et justert fredningsforslag som ble lagt fram 9. desember 2019, som også inkluderer områdefredning av deler av Den indre flyveplass og Den ytre flyveplass.

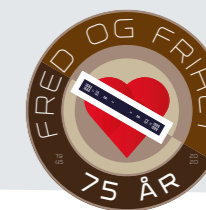
Det justerte fredningsforslaget er et skritt i retning av 100% bevaring og fredning av Kjeller som en av verdens eldste flyplasser, en verdifull infrastruktur for hele Norge i framtiden.



➤ **FAR OG SØNN:** Kjell-ola Kleiven med sønnen Maximilian ombord i Bell Huey 855 tilhørende KFF. Han besøkte for første gang Kjeller i 2019 og mener flyplassen utgjør en enestående kulturarv og flymiljø som må bevares.

↑ **VENNER:** Bjørnar Øverland lar hele vennekretsen få oppleve flyglede på Kjeller, her ved siden av Vilde i skoleflyet Aquila A211.

↑ **KAMERATER:** Skedsmo/Lillestrøm kommune har helt glemt krav i PBL om interessene til våre barn og unge i prosjektet om framtiden til Kjeller flyplass. William og Mathias har stor glede av å være på Kjeller etter skoletid. Flydagen og alle flyaktivitetene hele året er til stor inspirasjon for mange barn og unge. Ansatte i barnehager og skoler etterlyser et besøkscenter i Småflyhavna på Kjeller.

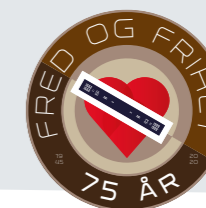


➤ **SEA FURY:** WG655 var en av hovedattraksjonene under Flydagen 2019. Flyet eies av Shaun Patrick og opereres av NSF.

↑ **F-16:** Jubileumsmaskinen til Luftforsvaret i 2019, F-16 691, ble malt og dekorert som NSF's Spitfire Mk.IX PL258.

➤ **R-CAF:** 28. mai 2015 kom Norseman SE-CGM til Kjeller, nå R-AF LN-TSN, 70 år etter at det landet på Fornebu.

↑ **F-35:** Luftforsvarets 5. generasjons kampfly med imponerende formasjonsflygning under Flydagen 2019 på Kjeller.



INNSPILL til Riksantikvarens justerte fredningsforslag

Det vises til Riksantikvarens justerte fredningsforslag som ble lagt fram tidlig i desember 2019.

Riksantikvaren varslet oppstart av frednings sak for Kjeller 4. oktober 2018, med en samlet områdefredning som utgjorde 40% av dagens flyplass. Det justerte fredningsforslaget er redusert i omfang til 24% av arealet, som nå omfatter hele rullebanen og en utvidet del av Den ytre flyveplass (DYF).

Riksantikvaren må berømmes for denne justeringen, som kan vise seg å bli et skritt i retning av 100% bevaring, fredning og videreutvikling av Kjeller, som internasjonal kulturarv, et enestående idrettsanlegg, og en verdifull og framtidsrettet infrastruktur for næringsliv og reiseliv i hele Norge.

Akershus festning og Kjeller flyplass er to militæranlegg og forsvarsverk fra to tidsaldre, som har mange fellesnevner til tross for sine åpenbare ulikheter. For over 100 år siden gikk Christian Krohg og partiet Venstre i bresjen for nivellering og utbygging av hele festningsområdet.

<http://oslohistorie.no/2015/10/24/festningen-ma-vekk-og-det-haster/>

«Ved å fjerne Akershus og få hele dette store areal nivellert ville man være langt på vei til å bli kvitt bolignøden i Kristiania. På den nivellerte tomt ville der hurtig vokse opp en velregulert bydel, og den praktfulle plan om den eneste riktige forbindelse mellom Østbanen og Vestbanen kunne lett bli realisert», uttalte Christian Krohg da han ble intervjuet i forbindelse med sin 70-årsdag i 1922.

Som kjent ble hele Akershus festning fredet 17. desember 2014 som høytidelig avslutning på 200-årsfeiringen av Grunnloven, med «fyrverkeri fra festningen, for å feire fredningen og sette punktum for grunnlovsjubileet», skriver Forsvarsbygg på sine nettsider.



«Europas kulturminneår 2018 markerer et vendepunkt i Europas stadig økende kulturarv-bevegelse. [...] Tidspunktet for handling er nå!»
Plakater:
Arkivverket



↑ **AVGANG:** Anders Håkensen med avgang fra bane 12 på Kjeller med Tiger Moth DH82A LN-ADC bygget i 1935.

➤ **UTSJEKK:** SAS-pilot Peter Mattsson fra Östersund med Harvard-utsjekk på Kjeller.

➤ **IMPONERT:** Thor Solberg III fra USA var for første gang Kjeller i 2019 og er imponert over flymiljø og flyplass med en «ideell» rullebanelengde.



➤ **AKRO:** Gudmund Lille-Nælum tok akroutsjekk på Kjeller før han fortsatte med utdanning som pilot i Luftforsvaret.

➤ **GLEDE:** Barnehagebarn og ansatte fra Krabat barnehage strøtrives på Kjeller.

↑ **TIGER MOTH:** Kjeller har det største veteranflymiljøet i Nord-Europa. Øverst ses Morten K. Agerup Myhr og sønnen Alexander i Tiger Moth 189 LN-KFT.

«Akershus festning har stor betydning både for landet og for Oslo by. Gjennom sine 650.000 besøkende årlig befester Akershus festning sin posisjon som et møtepunkt mellom det militære og det sivile samfunnet. Fredningen sikrer at også fremtidige generasjoner får glede av dette flotte anlegget», sier forsvarsminister Ine Eriksen Søreide til Forsvarsbygg.

<https://www.forsvarsbygg.no/no/nyheter/nyhetsarkiv2/eldre-festnings-nyheter/2014/hele-akershus-festning-er-na-fredet/>

Mye av det samme kan sies om Kjeller, som ble anlagt som forsvarsverk få år etter unionsoppløsningen i 1905. I dag utgjør flyplassen en internasjonal kulturarv, et enestående idrettsanlegg og en verdifull infrastruktur. Store flate jorder gir plass til en moderne og framtidsrettet rullebane med en lengde på 1350 meter, bredde på 30 meter og tilhørende sikkerhetsavstander med gress på hver side for avgang og landing.

Se «Vedlegg RA10 Rullebanen 1946-2002.pdf».

«Selve flystripa har en historie preget av kontinuerlige endringer og utvidelser. Det har både vært begrunnet i beliggenhet og i nye tekniske krav. I årene 1914-1917 ble også flyplassområdet utvidet, fra ca. 170 mål til ca. 650 mål, pluss 50 mål for boliger, messer etc. Særlig i 1916 ble flyplassarealet betraktelig utvidet. Den opprinnelige flyplassen ble omtalt som skoleplassen. Nå ble store jorder langs med Kjellergaten innkjøpt av Staten. De største slettene ble hetende ytre flyplass - eller populært kalt «hundremeteren» etter de lange hangarene som ble bygd der i 1917», skriver NIKU under punkt «2.3 Flystripa» i Oppdragsrapport 78/2014.

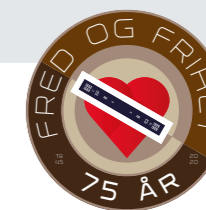
NIKU-rapporten er utarbeidet på oppdrag fra Kjeller Flyhistoriske Kulturpark (KFK) og gir en kortfattet beskrivelse av etablering og utvikling av Kjeller flyplass og området rundt med Flyvebyen.

Se «Vedlegg RA20 NIKU-rapport 78-2015.pdf»



«Kjeller flyplass kan bli og skal bli et nasjonalt og internasjonalt fyrttårn knyttet til norsk luftfartshistorie».

*Styreleder
Per Harald
Grue i Norges
Kulturminnevern
under åpningen
av Flydagen på
Kjeller 3. juni
2018*



➤ **FLYDAGEN 2011:** Flydagen på Kjeller ble arrangert for 30. gang i 2018.

↑ **FILMFESTIVAL:** TopGun med Tom Cruise var hovedattraksjon da Filmfestivalen AERO for første gang ble arrangert på Kjeller i september 2018.

En mer detaljert beskrivelse av de første årene på Kjeller er tilgjengelig i boken «Skedsmo - Bygdens historie», redigert av Halvor Haavelmo utgitt i 1929, som inneholder et intervju med Einar Sem-Jacobsen.

Se «Vedlegg RA04 Intervju med Einar Sem-Jacobsen Kjeller flyplass.pdf»

«Kjeller flyplass tilhører fellesskapet», ifølge uttalelser fra tidligere ordfører i Skedsmo kommune, Ole Jacob Flæten (Ap).

En spørreundersøkelse gjennomført via FB i perioden 6. august til 9. september 2018, et år før lokalvalget, viser at det er et overveldende flertall for bevaring og fredning av Kjeller på flyplassens premisser, noe resultatet viser etter at nær 4000 personer deltok;

JA til flyplass	ca 3500 personer	94%
NEI til flyplass	248 personer	6%

<https://www.facebook.com/aeronorge/posts/931725123701177>

En annen spørreundersøkelse via FB gjennomført i 2018 viser følgende resultat med en deltakelse av nær 1400 personer;

JA til 100% av Kjellerflyplass	ca 1300 personer	95%
JA til 15% av Kjeller flyplass	68 personer	5%

<https://www.facebook.com/aeronorge/posts/972154162991606>

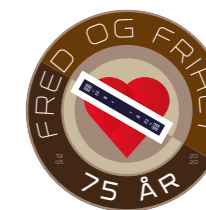
En pågående spørreundersøkelse som ble igangsatt 22. januar 2020. Foreløpig har 710 personer deltatt etter 49 timer, med følgende resultat;

Ja til 100% av Kjeller flyplass	633 personer	>89%
Ja til 24% av Kjeller flyplass	4 personer	<1%
Ja til 15% av Kjeller flyplass	19 personer	<3%
Ja til 0% av Kjeller flyplass	53 personer	>7%

<https://www.facebook.com/events/471045190242856/permalink/471050400242335/>



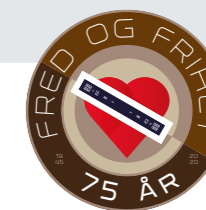
Eirik Sandberg var første testpilot på Kjeller med formell utdanning. I dag gjennomføres testflights med kampflyet F-16 og redningshelikopter før de settes inn i ordinær tjeneste.



Den store aktiviteten på Kjeller bidrar til inspirasjon, rekruttering, utdanning, trening og mestring, noe veteranflymiljøet på Kjeller er helt avhengig av for å lykkes. Flyskoler med rekruttering og utdanning av nye piloter er selve bærebjelken for de fleste flymiljøer.

Ledelsen i Lillestrøm kommune går til angrep på Riksantikvarens justerte fredningsforslag, og vil kaste ut et livskraftig og levende flymiljø som ivaretar tradisjoner og den rike kulturarven på Kjeller.





➤ **BIRDDOG:** Niels Mykleby flyr Cessna Birddog LN-WNO – et populært veteranfly på Kjeller som i 2020 blir overtatt av Veteranflygruppen i NRFK.

↑ **LANDING:** Jan Mayen og Kjeller har Norges to eneste feltflyplasser i Forsvaret. Rullebanen på Kjeller var ferdig anlagt og godkjent dagen før Vampire B-AT landet 22. oktober 1949. Landingen markerte starten på jetalderen på Kjeller.

«Akershus festning er viktig for Oslos identitet, er en unik kultur- og næringsarena og et populært rekreasjonsområde for tilreisende og byens befolkning. Festningen besøkes årlig av 650 000 mennesker», sa statssekretær Øystein Bø i Forsvarsdepartementet under fredningen i 2014, og la til;

«Samtidig er jeg litt redd for at det kunne blitt lange dager om jeg visste at jeg var en del av en totalfredet arbeidsplass og institusjon. Derfor er jeg glad for at denne fredningen ikke handler om inaktivitet eller å bli hensatt til et langt liv bak et museumsmonter. Det er tvert om.

For er det noe Akershus festning kjennetegnes av så er det et yrende folkeliv. Gjennom hele året mønstres det her et mangfoldig og rikt kulturtilbud for store og små. Fortellingen om alle våre 14 nasjonale festningsverk handler om et godt og nært samspill med kultur- og næringsaktører. Hele tiden med respekt for festningenes historiske egenart og verdighet. Her vil jeg gi Forsvarsbygg honnør for å ha tenkt nytt omkring forvaltningen av våre festninger. Akershus Festning er et viktig møtepunkt mellom det militære og sivile samfunnet. Jevnlige ser jeg skoleklasser passere forbi mitt kontor på vei til festningen. Det varmer en forsvarsvenn. [...]

Forsvarsmuseene og Forsvarets musikk bidrar til at festningen fylles med formidling, kultur og tradisjon. De gjør en imponerende innsats under ledelse av Akershus kommandantskap. I dag er Akershus festning likevel først og fremst et felleseie. Vår oppgave er å forvalte festningen med respekt og verdighet. Det er nettopp det denne dagen handler om. Med riksantikvarens fredningsbrev sikrer vi at fremtidige generasjoner får glede av dette unike stedet».

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/fredning-av-akershus-festning-17.-desember-2014/id2355677/>



«Med riksantikvarens fredningsbrev sikrer vi at fremtidige generasjoner får glede av dette unike stedet», uttalte statssekretær Øystein Bø i FD under fredningen i 2014.



I «Forskrift om fredning av Akershus festning, Oslo kommune, Oslo» står det i første paragraf;

§ 1. Formålet med fredningen

Fredningen har som formål å sikre og bevare byggverk og anlegg knyttet til Akershus festning som ikke er automatisk fredet etter kulturminneloven § 4.

Fredningen skal ivareta Akershus festning som historisk forsvarsverk og sete for statsadministrasjonen med kongelig slott og stattholderresidens, slaveri, landsfengsel og som forvaltningssete for Forsvaret. Fredningen skal ikke være til hinder for fortsatt bruk av festningen som administrasjonssete for statlig forvaltning og nødvendige fysiske sikringstiltak som følge av dette.

Akershus er enestående blant våre nasjonale festningsverk, med middelalderborg og renessanseslott omgitt av forsvarsverk som viser en sammenhengende militærteknologisk utvikling fra høymiddelalderen til 1800-tallet og oppbygging av den selvstendige norske statsmakten fra 1814 til i dag. Fredningen skal legge til rette for en helhetlig bevaring og forvaltning. Den visuelle og funksjonelle sammenhengen mellom festningen som anlegg og de enkelte objektene skal opprettholdes og styrkes. [...] Fredning av veier, gangstier, dammer, plasser og øvrige grøntarealer og uteområder skal ivareta det parkmessige preg, plassrom og materialbruk».

<https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2014-12-17-1696>

I dag har blant annet Forsvarsdepartementet (FD), Forsvarsstaben (FST) og Statsministerens Kontor (SMK) opphold på Akershus festning, mens FMA Luftkapasiteter er lokalisert både på Akershus festning og på Kjeller flyplass.

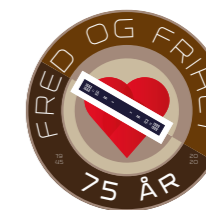


Tidligere testpilot for F-16 og F-35 på Kjeller, Eskil Amdal, ombord i F-16 686 - jubileumsmaskinen til Luftforsvaret under 100-årsjubileet for Kjeller flyplass og norsk luftmakt i 2012.

➤ **AKERHUS FESTNING** var truet av nivellering og utbygging for over 100 år siden. I 2014 ble hele festningen fredet og i 2018 startet områdefredningen.

↖ **VIGELANDSPARKEN** (med Frognerbadet er en populær turistattraksjon og opplevelsespark i Oslo kommune.

↑ **EKEBERGSLETTA:** var kandidat til å bli hovedflyplass etter Kjeller, men valget falt ned på Fornebu. I dag er Ekebergsletta et samlingspunkt for Oslo-idretten.



➤ **F-16:** Testpilot for F-16 og F-35 på Kjeller, Eskil Amdal, fløy som oppvisningspilot på Fighting Falcon F-16 686 i løpet av 2012 - 100-årsjubileumsåret for norsk luftfart og luftmakt.

➤ **TAKTISK TRENING:** Taktisk trening på bakken var fast prosedyre for pilotene ved Flyskolen og Flybataljonen ved Hærens flyvevesen i forberedelser før de tar av.

Hensynet til sikkerhet har stått først på agendaen siden 1912 og initiativet til en «Landsindsamling for Luftflaate», som Norsk Luftseiladsforening gjennomførte. Det la grunnlaget for etablering av Hærens flyvevesen og Kjeller flyplass. Flymiljøene og infrastrukturen på Kjeller har i alle år hatt stor betydning for norsk luftfart og norsk luftmakt. Etter 2. verdenskrig har flyaktivitetene vært opphav til etableringen av FFI, IFE og resten av teknologi-, forsknings- og innovasjonsmiljøene på Kjeller. Forsvaret er en motor og bidrar til stor dynamikk i utviklingen av kunnskapsbyen.

En bevaring og fredning av hele Kjeller flyplass er et ansvar vi har på vegne av våre neste generasjoner, og vil være i samsvar med oppropet i det europeiske kulturarvåret 2018*.

* <http://www.europanostra.no>

ARNESTED OG VERNEVERDIER

Områdets verneverdier synes ikke å ha blitt tillagt stor nok vekt så langt i prosessen. De luftfartshistoriske kulturverdiene på Kjeller er lite kjent utenfor rekkene til de militære og flyinteresserte.

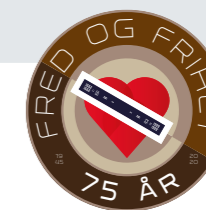
Taktiske og teknisk avdeling i Hærens flyvevesen ble opprettet året etter at Kjeller ble innviet med de første flygningene 21.-22. september 1912.

Taktisk avdeling/Søndenfjeldske Flyveavdeling (SFA) ble etablert på den ytre flyveplass i årene fra 1913-1918 og ble utvidet til Flybataljonene fra midten av 1930-tallet. To 100 meter lange parallelle hangarer kalt Hundremeteren ble bygget i 1917 og tatt i bruk i 1918. Omfattende dokumentasjon hos Luftforsvaret, FLO og Kjeller Flyhistoriske Forening (KFF) vitner om en stor aktivitet på Den ytre flyveplass (DYF) både på bakken og i luften, i det samme området som i dag kalles Småflyhavna.



«Rittmester Henrik Thaulow var den første som kom i luften (i 12 minutter) på Kjeller, og det skjedde lørdag 21. september 1912. Løytnant Sejersted fikk også en tur, og deretter tok Thaulow flere småturer, og han avsluttet med søndagens begivenhet da han som den første norske flyver tok en flytur over hovedstaden og Bygdø Kongsgaard».

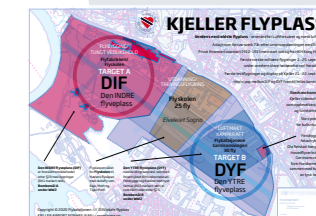
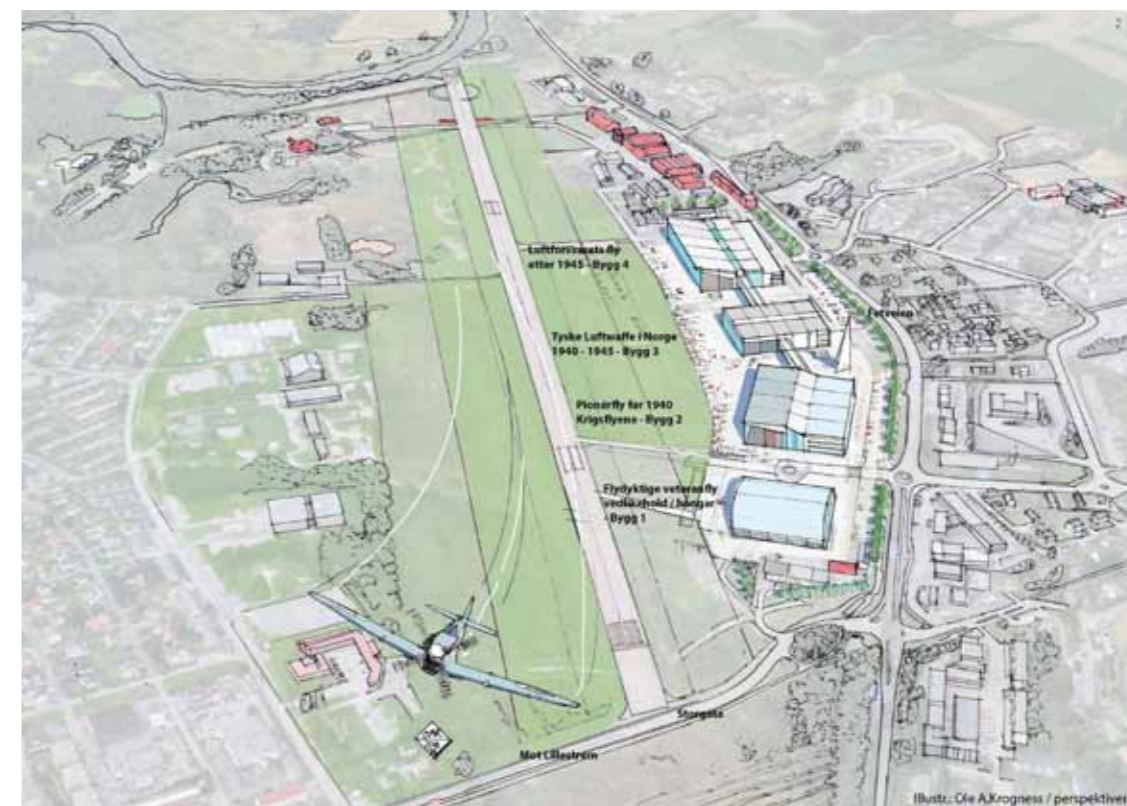
Kilde: Oberst Knut Kinne



↑ **2012:** Jubileumsmaskinen til Luftforsvaret F-16 686 over Aker Brygge og Tjuvholmen.

↖ **FLYSKOLE:** Instruktør på Kjeller og SAS-pilot Andreas Korsnes, som startet med PPL-A på Hamar.

↑ **FIESELER STORCH:** Tor Nørstegård tar av på bane 30 for 'First Flight' 7. oktober 2017 på Kjeller flyplass med Fieseler Storch LN-WNS.



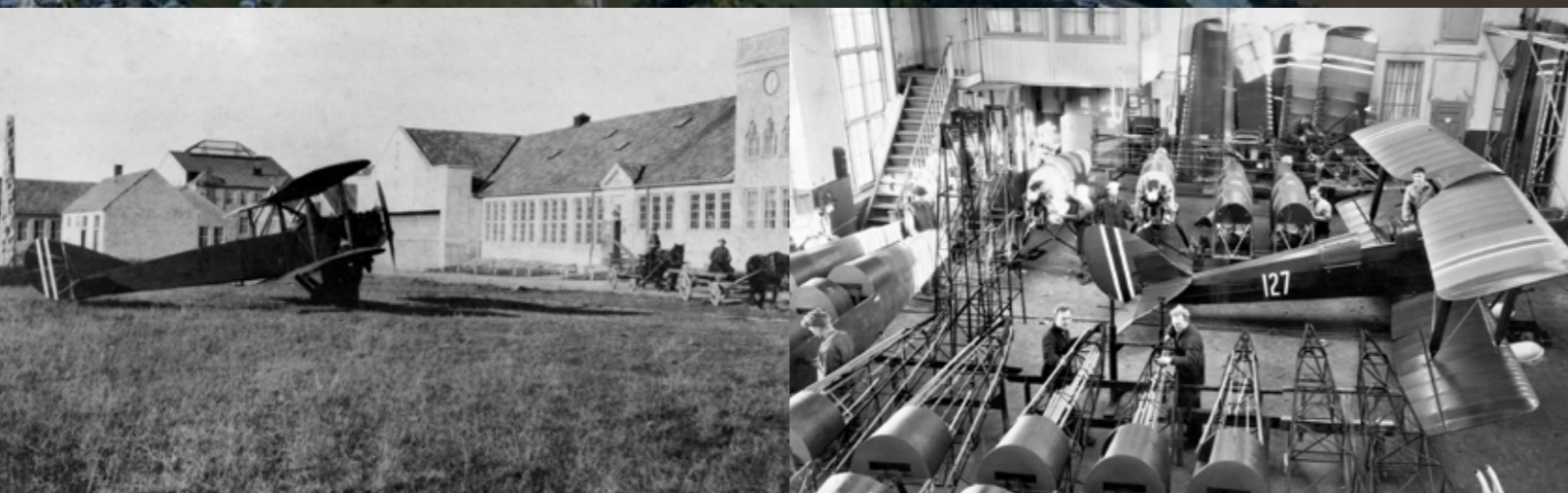
Flyhistorien på Kjeller omfatter alt fra luftsport til luftfart og luftmakt helt siden de første flygningene på Kjeller 21. og 22. september 1912. Kjeller flyplass er en verdensarv med over 107 år med kontinuerlig flyaktiviteter.

«Vi bør få en nasjonal museumspark for militær flyhistorie på Kjeller!» hevdet krigshistoriker og journalist Cato Guhnfeldt i en kronikk som ble publisert i Aftenposten 25. november 2018.

«Museumsparken kan følge i fotsporene til samlingen av museer på Bygdøy», skriver Cato Guhnfeldt og fortsetter;

«En flyhistorisk museumspark på Kjeller kan bli en internasjonal attraksjon som våre nærmeste naboland ikke kan oppvise maken til. For ikke alle vet at Norges flyhistorie er unik i vår del av verden. Men for at dette skal bli virkelighet, må lokale særinteresser, utbygging av boligblokker og kjøpesentra, for en gangs skyld vike. For Kjeller tilhører ikke bare Skedsmo kommune, men hele nasjonen. Kjeller er «flyhistoriens Eidsvoll-bygning».

<https://www.aftenposten.no/mening/debatt/i/WLzWBQ/vi-boer-faa-en-nasjonal-museumspark-for-militaer-flyhistorie-paa-kjeller-cato-guhnfeldt>



↑ **2014:** Kjeller flyplass feiret i 2014 sivil luftfart, 100 år etter at Roald Amundsen tok første flysertifikat.

← **KAJE:** Skoleflyet Kaje var designet og bygget på Kjeller, og forløper til DH60M Moth.

↑ **TIGER MOTH:** I alt 38 DH82A Tiger Moth, etterfølger til Moth, ble bygget på Kjeller. 189 LN-KFT tilhørende KFF ble gjenoppbygget i 1997–2006.

I 2018 startet Riksantikvaren og Byantikvaren arbeidet med en forlengelse av fredningen i 2014 av Akershus festning;

«Vi vil verne om festningens plass i byen. Den er omsluttet av by- og havneaktiviteter og utviklingen på Vippetangen, og den må skjermes mot innbygging. Som da festningen var aktiv, er det i forterrenget et eventuelt angrep kommer», opplyste avdelingsleder Morten Stige hos Byantikvaren til Aftenposten., som kunne opplyse at forslaget omfatter Kontraskjæret, Akershuskaia, Vippetangen til og med halve Fiskehallen, Kongens gate fra Vippetangen til Bankplassen og Oslo militære samfunn (Myntgata 3).

<https://www.aftenposten.no/meninger/debatt/i/WLzWBQ/vi-boer-faa-en-nasjonal-museumspark-for-militaer-flyhistorie-paa-kjeller-cato-guhnfeldt>
Se vedlegg «Vedlegg RA27 Aftenposten Vil frede flere områder rundt Akershus festning.pdf»

Kjeller er en verdensarv med stort potensiale for en stedsutvikling på flyplassens premisser. Riksantikvaren bør allerede nå vurdere en områdefredning utover dagens område innenfor flyplassgjerdet.

Byantikvaren forslag om en forlengelse av Riksantikvarens fredning av selve festningen fra 2014 «betyr helt konkret at man ikke kan gjøre tiltak som svekker opplevelsen av selve festningen», opplyser avdelingsleder Morten Stige hos Byantikvaren.

Planer om ny ungdomsskole i Sophie Radichs vei i den såkalte Vestbyparken truer sikkerheten og operativ drift på Kjeller flyplass. Nye store bygningsanlegg ved den planlagte ungdomsskolen vil kunne føre til farlig turbulens mot den midtre delen av rullebanen. I kontakt med plan- og bygningsavdelingen i Lillestrøm kommune, vil ledelsen verken avkrefte eller bekrefte at kommunen har tatt kontakt og fått godkjenning fra Luftfartstilsynet.



Planer om ny ungdomsskole i Sophie Radichs vei i den såkalte Vestbyparken mellom Vestbygata og Kjeller flyplass.



↑ **423:** Gloster Gladiator 423 er under gjenoppbygging i England i regi av Stiftelsen GG423. Det gjenstår fortsatt en stor del av finansieringen for å kunne fullføre prosjektet. Foto: Forsvaret/KFF

↔ **DEN YTRE FLYVEPLASS:** Taktisk avdeling og seinere Søndenfjeldske Flyveavdeling (SFA) ved Hærens flyvevesen ble i 1935 utvidet til Flybataljonene med jagevinger, speidevinger og bombevinger som opererte over 30 fly fra Den ytre flyveplass (DYF) på Kjeller Aerodrome.

Kjeller flyplass er unik med tanke på autensitetsverdier, miljøverdier, identitetsverdier (og symbolverdier) og biotopverdier – som også gjelder Måsan på begge sider av Storgata og våtmarksområdene langs utløpet til Sogna og ved Nitelva.

Kulturminneverdiene på Kjeller av sivil og militær art har i stor grad vært underkommunisert og lite kjent for folk flest, noe litteratur i form av bøker, rapporter og utredninger bærer preg av.

Det gjelder i stor grad Den ytre flyveplass (DYF) som er selve arnestedet for oppbyggingen av norsk luftmakt og Luftforsvaret. Søndenfjeldske flyavdelinger/Flybataljonene utgjorde nasjonens luftmakt i årene fra 1913 til invasjonen 9. april 1940.

Under 2. verdenskrig var Kjeller base for tungt vedlikehold av tyske krigsfly som opererte i Norge og Finland. Kjeller ble bombet av tre stormakter under 2. verdenskrig og utgjør en kulturarv av stor betydning både nasjonalt og internasjonalt.

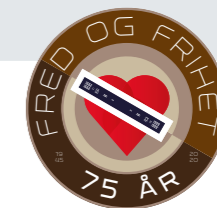
Anekdoteverdi, bruksverdi samt pedagogisk verdi er og vil også bli gjeldende for dette spesielle området framover.

Kriteriene for vern av selve flyplassen overlapper med kriteriene for vern av det enestående området som kulturlandskap. Det handler med andre ord om et historisk og særpreget landskap i et stadig ekspanderende urbant miljø.

Kjeller er en grønn lunge, et levende flyhistorisk museum og er et springbrett for teknologi, forskning og innovasjon i verdensklasse.

«Kaptein Sem-Jacobsen var da på feltmanøveren, og han kom først til Kjeller onsdag 25. september (og satte skandinavisk høyderekord og distanserekord). Etter middagspause (og telegramutveksling) fortsatte Sem-Jacobsen over Oslo mot Bygdøy kongsgård, 'hvor han landet elegant utenfor hagegjerdet på kongsgården'. Sem-Jacobsen fortsatt så til Skaugum, for å hilse på Wedel-Jarlsberg og takke for gaven. Og her ble det gjestebud og to overnattinger».

Kilde: Oberst Knut Kinne



➤ **MILITÆRT OG SIVILT:** Flymiljøer på hver sin ende av flyplassen. Øverst ses Sea King 062 som er syvende og siste redningshelikopter som er oppgradert i SK2020-programmet. 6. mars 2019 var det 90 år siden DH60M Moth med byggenummer 711-800 rullet ut fra de Havilland-fabrikken i Stag Lane i England og sendt til Melbourne. Verdens første serieproduserte Metal Moth hadde registrering VH-UKC i mai 1929, samme år som det vant i The Western Australian Centenary East-West Contest på tvers av hele Australia mellom Sidney og Perth. De to nederste bildene viser «roll-out» av DH60M 9. mai 2017 etter gjenoppbygging.

NASJONALT OG INTERNASJONALT FYRTÅRN

Norges Kulturvernforbund vil sikre at «Kjeller flyplass kan bli og skal bli et nasjonalt og internasjonalt fyrtårn knyttet til norsk luftfarthistorie». Som arnested for norsk flygning har Kjeller vært sentral i pionértiden og etableringen av norsk luftfart, luftsport og luftmakt.;

«Vi i Norges Kulturvernforbund støtter opp om det arbeid flymiljøet her gjør for å ta vare på og videreutvikle Kjeller flyplass som en sentral institusjon i norsk kulturvern. I vår kulturvernpolitikk er det bred oppslutning om og stor stolthet knyttet til å ta vare på våre stavkirker, vikingskipene, Munchmuseet og andre «fyrtårn» knyttet til vår nasjonale kulturvernpolitikk.

Det er mitt håp og mitt ønske at Flydagen 2018 vil overbevise sentrale myndigheter, kommunale myndigheter og ikke minst alle dere som er tilstede her i dag for å sikre at Kjeller flyplass kan bli og skal bli et nasjonalt og internasjonalt fyrtårn knyttet til norsk luftfarthistorie», fortalte styreleder Per Harald Grue i Norges Kulturvernforbund ved åpningen av Flydagen på Kjeller 3. juni 2018.

<http://aeronorge.no/kulturarv/index.html>

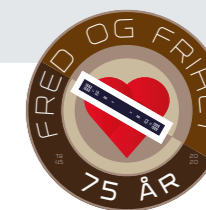
Norsk Luftseiladsforening inviterte til «Landsinnsamling til Luftflaate» i 1912 og finansieringen av Hærens to første fly av typen Maurice Farman Longhorn MF.7, en lastebil og øvrig utstyr til oppstart av flyoperasjoner. Første treningsflygninger på Kjeller fant sted 21. september 1912 med oppvisninger og flygning til Kristiania og Bygdøy påfølgende dag.

De første årene fra 1912 til 1914 ble Hærens flyvevesen og armeens flyveplass på Kjeller etablert og driftet med midler fra landsinnsamlingen og private bidragsytere i regi av Norsk Luftseiladsforening.

Se «Vedlegg RA04 Intervju med Einar Sem-Jacobsen Kjeller flyplass.pdf»



Testpilot for både kampfly og helikoptre på Kjeller, general-løytnant Odd-Svang Rasmussen, som var en av initiativtakerne til Kjeller Flyhistoriske Forening (KFF) som ble stiftet 12. oktober 1994. Foto: Luftforsvaret/KFF



➤ **KAPPLØP MOT NORDPOLEN:** Roald Amundsen er polarhelten som vant kappløpet mot både Sydpolen og Nordpolen. 15 år etter at ekspedisjonen til Roald Amundsen hadde kommet fram til Sydpolen i 1911, ble Nordpolen erobret med luftskipet Norge. «Roald Amundsen må ansees som en hærfører påerobringstokt. Brutalitet var til en viss grad forutsetning for suksess», følger forfatter Tor Bomann-Larsen. Foto: Luftforsvaret/KFF

ROALD AMUNDSEN OG KAPPLØPET MOT NORDPOLEN

Roald Amundsen var som kjent første flyelev på Kjeller og tok landets første internasjonale flysertifikat (kalt 'Patent') 11. juni 1914. Flygningene på Kjeller gjorde det mulig for Roald Amundsen og hans besetninger å tenke nytt og utradisjonelt i kappløpet om å komme først til Nordpolen.

Det resulterte i svært dristige flygninger, i 1925 med Dornier Do J Wal N24 og N25 i 1925 og deretter flygningen med luftskipet Norge da de lykkes med passering rett over Nordpolen i 1926. Norsk Luftseiladsforening spilte en avgjørende rolle for gjennomføringen av begge ekspedisjonene.

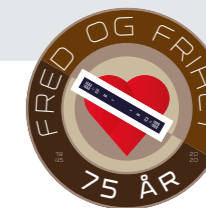
Roald Amundsen var første flyelev på Kjeller i årene 1913-1914 og målet var klart. Han var overbevist om å utforske flygningens verden for å komme først fram til Nordpolen. Det tok Roald Amundsen 13 år før han lyktes med sine dristige planer, takket være flytimer på Kjeller, en ukuelig innsats og stort heltemot blant ekspedisjonsdeltakerne.

Polpunktet ble passet 12. mai 1926 kl 02:20 og et norsk, italiensk og amerikansk nasjonalflagg ble kastet ned mot isen. Det var første gang et luftfartøy gjennomførte en flygning mellom Europa og Amerika over Arktis. Etter 72 timers flygning under til dels dramatiske forhold krasjlandet luftskipet ved Teller i Alaska.

Nordpolen ble erobret med luftskip 15 år etter at Roald Amundsen og hans besetninger hadde vunnet kappløpet mot Sydpolen i 1911. Personligheten og merittene til Roald Amundsens inspirerte nasjonale storheter som Bernt Balchen og Thor Solberg. De er to flypionerer som har skrevet seg inn i internasjonal flyhistorie med stor krigsinnsats og imponerende bidrag til alliert luftmakt før og under 2. verdenskrig.



Polarhelt Roald Amundsen med instruktør kaptein Einar Sem-Jacobsen foran under trening med Maurice Farman på Kjeller i 1913-1914. Foto: Luftforsvaret/KFF



➤ **OPPLEVELSER:** Flygninger med småfly byr på store opplevelser. Bildet er hentet fra Geiteryggen lufthavn ved Skien før retur til Kjeller flyplass.

➤ **RULLEBANE:** Lengden på rullebanen på Kjeller gir god sikkerhet ved flyoperasjoner og er ideell for en sentrumsnær allmennflyplass. Den betyr økt beredskap og sikkerhet med brannhelikoptre, luftambulansse og transportfly av typen Super Hercules C-130J.

↑ **IDRETTSGLEDE:** Tim Gerpert og Kenneth Jacobsen fra Skien lufthavn med Cessna C150F LN-TSE deltok i NM på Kjeller flyplass i 2019.

EN FORKORTING AV RULLEBANEN VIL REDUSERE SIKKERHETEN

Før, under og etter 1. verdenskrig 1914–1918 vokste aktiviteten på Kjeller betydelig, med store utvidelser i areal samt etableringen av nye hangarer og andre bygg. Store deler av datidens flyplassområde ble tatt i bruk som landingsplasser, som var vanlig med flytyper på 1920- og 1930-tallet.

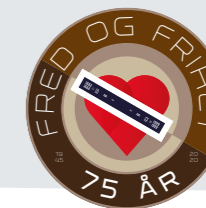
«Flyplassen Kjeller ble utvidet og stelt; i september 1935 var den blitt 1000 m lang og 800 m bred», skriver Vera Henriksen i Luftforsvarets Historie Bind 1 «Fra opptakt til nederlag».

En bevaring av Kjeller bør innbefatte dagens lengde på rullebanen for å sikre aktiv bruk av kulturarven og samtidig gi plass til videreutvikling av området på flyplassens premisser.

En forkorting av lengden på rullebanen vil dessuten føre til tilsvarende redusert sikkerhet. De fleste hovedsteder i Europa har sentrumsnære flyplasser. Kjeller flyplass har i alle år hatt og har fortsatt stor betydning for utviklingen av kunnskapsmiljøer lokalt, regionalt og nasjonalt.

Enkel tilgang til en rullebane med tilstrekkelig lengde, og som ikke er til hinder for annen trafikk på en hovedflyplass som Gardermoen, er en reserve også for landets sikkerhet og beredskap. Dette er forhold som naturlig bør tillegges vekt i en verne vurdering, og hensynstas på samme måte som NVEs flomsonkart over flyplassområdet i aksen mellom Nitelva og Leira.

Begrepet sjeldenhet er unektelig gjeldende for Kjeller i flere sammenhenger. Flyplassen har i over 107 år vært en viktig base for Luftforsvaret, landets sikkerhet og beredskap. Historien til Kjeller er preget av drømmer, dristighet, mot og innsatsvilje. Kulturminner fra annen verdenskrig har fram til i dag sjelden oppnådd den historiske verdi og status de fortjener.



➤ **1943:** Kjeller flyplass under bombing 18. november 1943. Rundt kl 12 bombet 78 amerikanske B-24 Liberator bombefly og slapp 838 høyeksplosive bomber over Kjeller og områdene rundt. Kjeller var et strategisk mål for de allierte grunnet Luftwaffes bruk av plassen som hovedverksted for Luftflotte 5 i Norge og Finland, med reparasjoner av jagerfly som Focke Wulf Fw 190 og Messerschmitt Me 109. De allierte led store tap etter bombing, og ni B-24 bombefly ble skutt ned eller krasjlandet i sjøen da de gikk tom for drivstoff på retur til England med mange norskamerikanere ombord. Foto via Per Bernhard Evensen

BOMBEANGREP FRA TRE STORMAKTER UNDER 2. VERDENSKRIG

Den ytre flyveplass (DYF) fra 1916 var som baser for taktisk militær flygning med hovedflyverkstedet, også kalt Ole Reistad-hangaren. Området var et prioritert mål for amerikansk bombeangrep 18. november 1943 og fikk betegnelsen 'Target B' under det britiske bombeangrepet 29. april 1944.

Som bevaringsverdige kulturminner i tilknytning til Kjeller flyplass kan nevnes en sjøflyhavn ved Nitelva (Kjeller Vest), tidlig anlagt i enden av dagens rullebane, landingsbaner og treningsområder ved både den indre og ytre flyveplass, bunkere, bevarte bombekratre ved den såkalte «månetoppen», mitraljøsestillinger, antiluftvern-posisjoner og sågar flere fangeleirer. Spor etter dette finnes fremdeles innenfor og utenfor flyplassen.

Til sist kan nevnes behovet for bevaring av etterkrigstidens og nyere tids kulturminner, herunder bygninger, landingsflater, rullebane og taksebaner med tilhørende installasjoner og objekter.

Den omfattende flyaktiviteten på Kjeller før, under og etter 2. verdenskrig bidro til en sterk utvikling for forsknings- og teknologimiljøene på stedet. Virksomheten på Kjeller gjennom flere tiår har hatt en enorm betydning for utviklingen av dagens luftforsvar.

Dette viser et stort behov for å ta en samlet vurdering av de nasjonale verneverdier knyttet til flyplassen og som naturlig kan inngå som konkrete eksempler i Regjeringens kulturminnemelding til Stortinget.



➤ **TUNGT VEDLIKEHOLD:** Kongberg Aviation Maintenance Systems (KAMS) og finske Patria har overtatt AIM Norway på Kjeller, og viderefører tradisjonene fra Hærens flyvemaskinfabrikk, Kjeller Flyfabrikk, Verkstedsseksjonen, Versted divisjonen og Luftforsvarets Hovedverksted Kjeller (LHK). Den første flyfabrikasjon fant sted i fly skur nr 1 våren 1913. Der ble det laget to fullstendige Farman biplan med betegnelsen F.F.1 Longhorn. I 1947 ble det rapportert at Kjeller flyfabrikk hadde 267 ansatte, arbeidere og funksjonærer. Foto: Luftforsvaret/KFF

VIDEREUTVIKLING PÅ FLYPLASSENS PREMISER

For å skape attraksjoner med kulturhistoriske verdier bør fredede bygninger og arealer på Kjeller i størst mulig inngå i en helhet. En videreutvikling av området bør skje på flyplassens premisser, til beste for våre neste generasjoner.

Byantikvaren startet i 2018 arbeidet med en forlengelse av Riksantikvarens fredning av Akershus festning i 2014; «Det betyr helt konkret at man ikke kan gjøre tiltak som svekker opplevelsen av selve festningen». Det justerte omfanget av fredningsforslaget som Riksantikvaren har presentert kan åpne for byutvikling og boligbygging nært inntil rullebane og flyplassens infrastruktur. En tilsvarende forlengelse som for fredningen av Akershus festning bør også gjelde militæranlegget og forsvarsverket i sin helhet på Kjeller flyplass.

Fredningen av Kjeller flyplass bør bevare de historiske delene av flyplassen i det åpne landskapet hvor flygningen i Norge hadde sin opprinnelse.

En bevaring av eksisterende rullebane vil sikre at historisk verdier ved Den indre og Den ytre flyveplass kan bevares og videreutvikles. Det gir mulighet til å skape en opplevelsespark til inspirasjon for barn og unge. Sammen med et operativt og levende flymuseum med drift av fly, helikoptre og andre flysystemer, både historiske og mer moderne, vil det skape et bærekraftig flymiljø.

En levende flyplass vil sikre at flyklubber og organisasjoner på Kjeller kan opprettholde aktiviteter og drift med aktiv og variert bruk av kulturminner i form av et kulturelt «fyrstårn».

Et livskraftig flymiljø med dagens lengde på rullebanen vil opprettholde sikkerheten og åpne for muligheten til å etablere et nasjonalt senter for elektriske/hybride fly og framtidige luftfarkoster i nær sammenheng med kunnskapsbyen på Kjeller.



➤ **KULTURARV:** Morten K. Agerup Myhr med passasjer Borgny Raaum over Kjeller og Oslo 27. oktober 2011 i de Havilland Tiger Moth DH82A 189 LN-KFT tilhørende Kjeller flyhistoriske Forening (KFF) på Kjeller. Flyet er bygget i 1935 og gjenoppbygget i årene 1997–2006 av KFF. Flyet ble evakuert natt til 9. april 1940 og fløyet til Blæsavika i Nordre Øyeren og videre til Osensjøen og Sverige. I dag er Tiger Moth 189 en av mange levende kulturskatter på Kjeller flyplass.

Konklusjon:

Barn, unge og våre neste generasjoner må kunne oppleve kulturarven med dagens infrastruktur og god sikkerhet. Det er forutsetning for å skape inspirasjon, rekruttering, utdanning, trening og mestering innen luftsport, luftfart og luftmakt også i framtiden. Vi har ingen liv å miste, og det er avgjørende innen luftfarten at hensynet til sikkerhet står FØRST på agendaen. Det kan med fordel være et sentralt moment i fredningsprosessen til Riksantikvaren.

Vår konklusjon; HELE det eksisterende flyplassområdet på Kjeller bør bevares og fredes, innenfor dagens gjerde, med henblikk på fredning og utvidet områdefredning rundt Akershus festning.

Vi støtter Riksantikvarens nye praksis som betyr at bevaring av kulturarven skal prioriteres høyere og inngå initielt i planleggingsprosesser, såvel lokalt, regionalt som nasjonalt.

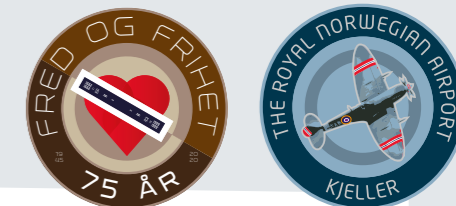
Vi gir vår oppslutning til et godt og gjennomtenkt innspill i 2018 fra Seksjon for kulturminnevern i Akershus fylkeskommune hvor de tar til orde for å frede hele rullebanen og beholde et samlet flymiljø på Kjeller flyplass i framtiden.

En fredning som innebærer en oppstyking av området vil være ugunstig og lite framtidsrettet for en videreutvikling med mål om å styrke attraksjonsverdiene til flyplassen med en museal og operativ aktivitet.

En fredning av Kjeller flyplass er mulig takket være Forsvarets mange aktiviteter og lange tradisjoner i området. Flyplassen fremstår som et svært spennende autentisk, kompakt og intakt miljø.



➤ **2012:** Mikael Carlson fløy oppvisning med Thulin A/Bleriot XI på Kjeller under feiringen hos AIM Norway 23. september 2012.



A growth and development strategy*
Oslo, Stockholm & Copenhagen

NORDIC TRIANGLE

Urban & regional hybrid-electric air mobility connects people and brings new potential



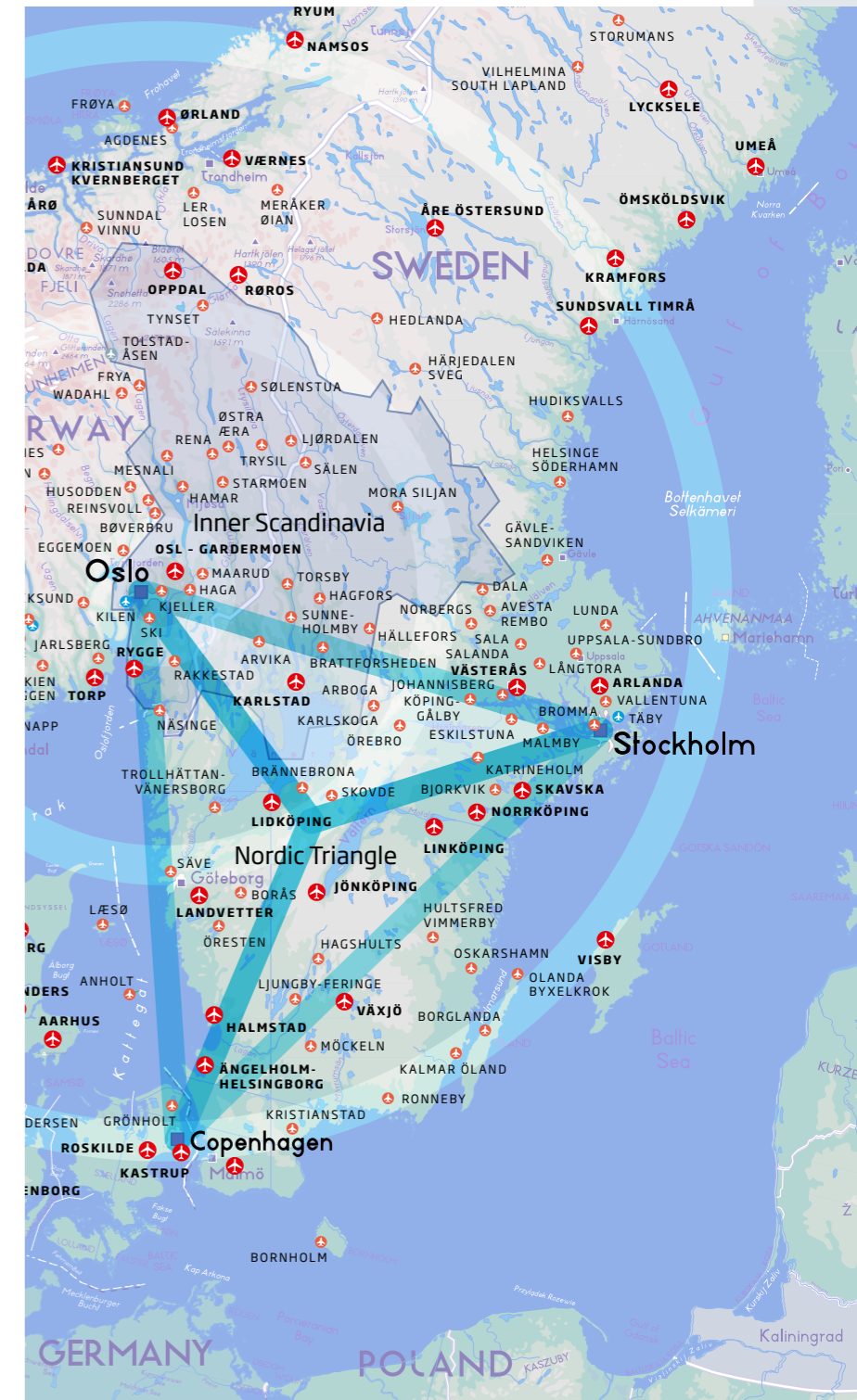
* Based on a report from The Scandinavian Borderland Pilot Project (SBPP) - one pilot project report from TENTacle, a transport project where Innovation Circle Network is a Norwegian project owner. interreg.no

«Interreg-prosjektet TENTacle foreslår flere effektive og klimavennlige tiltak for transportsektoren. The Scandinavian Borderland Pilot Project (SBPP) er et av fire pilotprosjekter innenfor transport-prosjektet TENTacle hvor Innovation Circle Network er norsk prosjekteier.

Nylig presenterte SBPP sin sluttrapport, og budskapet er klart; Det må satses enda mer på tog og klimavennlig transport i grensetraktene mellom Norge og Sverige», skriver Interreg om rapporten fra april 2019.

SBPP har fokusert på hurtigtog, mens Airbus og andre flyprodusenter satser videre på hybrid-elektriske flysystemer, som de forventer vil bidra til store endringer innen luftfarten og skape nye markeder for urbane og regionale flygninger. Ledelsen i Avinor ser for seg et stort behov for flere sentrumsnære allmennflyplasser i framtiden.

Se «Vedlegg RA36 Central_Scandinavian_Borderland_Final_Report.pdf»





«Kjeller Flyhistoriske Forening (KFF) ble stiftet i 1994 og har som mål å ivareta unike luftfartshistoriske verdier på Kjeller, samt etablering av et bedriftsmuseum for Luftforsvaret Logistikkorganisasjon/FLO Kjeller og Flyfabrikken/AIM Norway».

I 2019 kunne Kjeller flyplass feire 107 år og 70 år med jetjagerfly!
I maidagene 2020 feirer en hel verden 75 år med fred og frihet, som også vil prege Flydagen 14. juni 2020. Foto: Forsvaret/FLO Kjeller/KFF





➤ **PRIVATPILOT:** Olav Rune Nummedal og Susanne Dekko tar PPL-A-utdanning og flytimer hos Nedre Romerike Flyklubb (NRFK), her foran skoleflyet Aquila; A211; LN-NRA.

➤ **TRAFIKKPILOT:** Tatenda Dehwe tok sin første flytime hos Oslo Flyklubb på Kjeller. Nå tar han utdanning som airlinerpilot (ATPL) hos CAE Oslo – Aviation Academy som har treningsbase på Kjeller. Her etter første flygning i 2-motors Diamond DA-42.

Kjeller flyplass er verdens nest eldste flyplass med med kontinuerlige flyaktiviteter i over 106 år. Kjeller flyplass er arnestedet for norsk flygning og norsk militær luftmakt. Landsindsamling til luftflaate» ble i

1912 initiert av Norsk Luftseiladsforening for innkjøp av to fly av typen Maurice Farman MF.7 Longhorn. Flyene ble innkjøpt før etablering av Hærens flygevæsen i 1913.

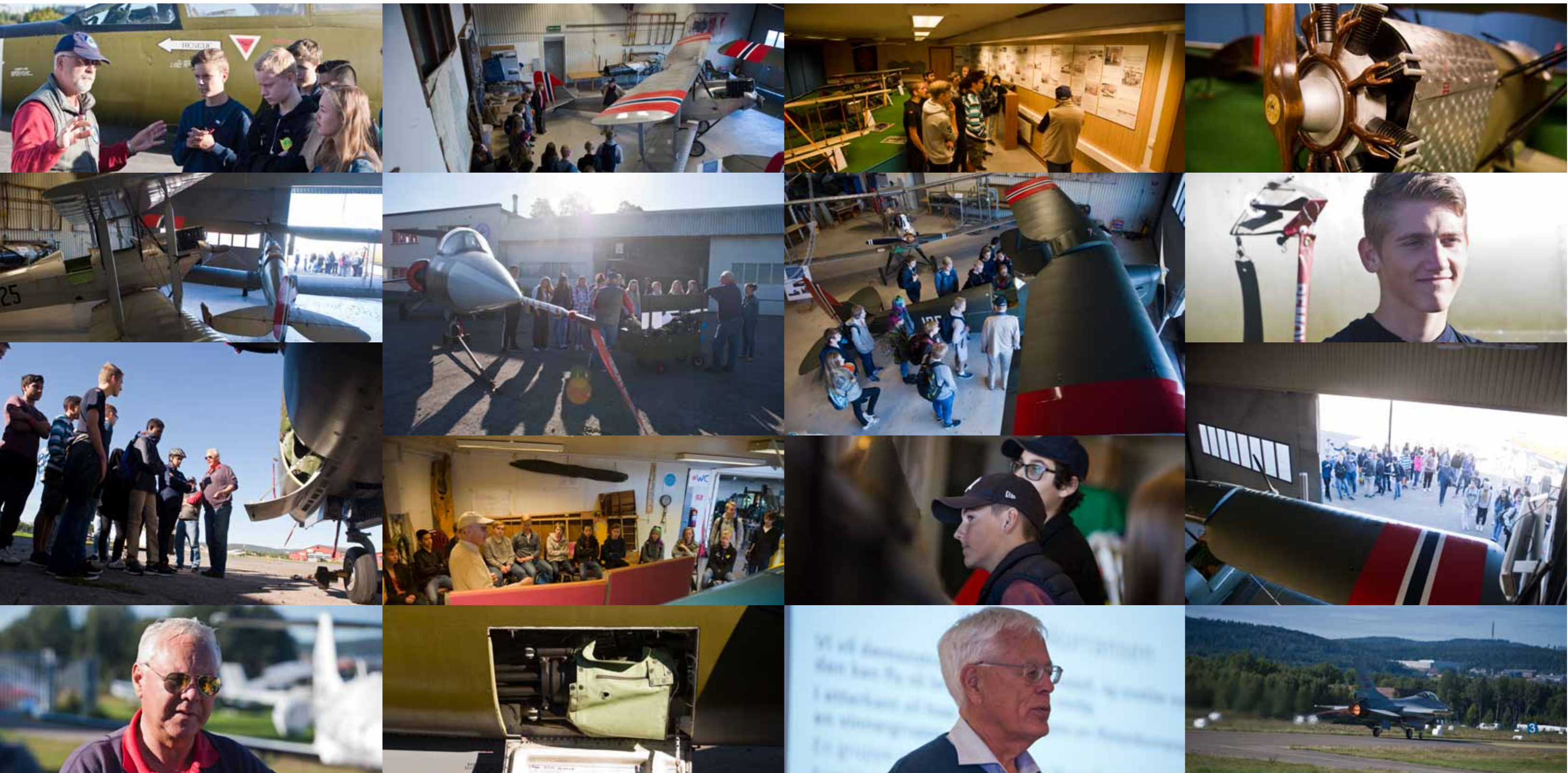


➤ **STORFLOM:** Kjeller flyplass var de første årene stadig utsatt for flom. Bildet viser en storflom i 1920, få år etter at Hundremeteren (ses helt til venstre) og de 10 flyskurene (inntil Fetveien midt på bildet) til Flyskolen tilhørende Hærens flyvevesen var bygget og tatt i bruk. Foto: Forsvaret/KFF.



KFF har i over 10 år arrangert Den kulturelle skolesekken (DKS) i samarbeid med kulturseksjonen i Skedsmo kommune. I 2018 ble for første gang DKS gjennomført på vårparten og omlag 750 elever fra hele Skedsmo fikk ny kunnskap og historisk innsikt om Kjeller.

Hos KFF får elever i 10. klasse nærkontakt med DH60M Moth 125, DH82A Tiger Moth, Fairchild Cornell og CF-104 Starfighter 755 som opererte som «interceptor aircraft» under den kalde krigen.







«Kulturarven er unik og uerstattelig. Men den er ofte sårbar og til og med i fare. Derfor er det vår felles oppgave å bevare denne skatten for å overføre den til videre glede og (gjen)bruk for fremtidige generasjoner. Vi må

KULTURARV FOR

FORORD

Europas kulturminneår 2018 markerer et vendepunkt i Europas stadig økende kulturarvbevegelse. Vi må bruke på denne satsingen til å erkjenne og videreføre vår felles kulturarvs positive kraft og våre felles verdier for å binde sammen Europas innbyggere og samfunn, og for å gi en dypere mening til hele det europeiske prosjektet. Tidspunktet for handling er nå!

Oppropet fra Berlin ble presentert 22. juni 2018 på European Cultural Heritage Summit i Berlin. Tre organisasjoner var vertskap for møtet, nemlig EUROPA NOSTRA - kulturarvens stemme i Europa, Den tyske kulturarvkomiteen (DNK) - som koordinerte det europeiske kulturminneåret i Tyskland og Den prøyssiske kulturarvstiftelsen (SPK), basert i Berlin.

Innenfor rammene til Det europeiske kulturminneåret (EYCH) samlet dette første europeiske kulturarvtoppmøtet som ble holdt i Berlin fra 18.-24. juni 2018 mange enkeltmennesker og organisasjoner fra hele Europa. Blant dem var representanter fra institusjoner, foreninger, stiftelser og universiteter, så vel som fra religiøse samfunn og steder, alle som arbeider med kulturarv; arkitekter, museumsansatte, konservatorer og håndverkere, kunstnere, private eiere av historiske bygninger og kulturarvsteder, forskere og lærere, representanter fra offentlige myndigheter eller finansielle institusjoner, entreprenører, gründere, (kunst)historikere, journalister, fotografer, studenter og unge frivillige, sammen med kulturministre, ordførere fra historiske byer, medlemmer av europeiske, nasjonale og regionale parlamenter, representanter fra EU-institusjoner, samt Europarådet, UNESCO og ICCROM og mange europeiske kulturarvnettverk.

Dette oppropet får sin inspirasjon og legitimitet fra ekspertisen, entusiasmen og engasjementet til alle disse kvinner og menn som bryr seg om kulturarv (materieell, immaterieell og digital), og som vier sin ekspertise, tid og energi, som profesjonelle eller frivillige, til å sikre overføringen av denne kulturarven for fremtidige generasjoner. Den økonomiske verdien av deres arbeid er betydelig. Den sosiale og kulturelle verdi er uvurderlig.

«Berlin: opprop til handling» bygger også på innspill og støtte fra EYCHs nasjonale koordinatore, medlemmer av EYCH Stakeholders Committee, så vel som medlemmer av the European Heritage Alliance 3.3.

Nå inviterer vi alle som bryr seg om Europas fortid, nåtid og fremtid til å underskrive, støtte og dele «Berlin: opprop til handling» med mange.

BERLIN: OPPROP TIL HANDLING

VI, ENKELTMENNESKER, ORGANISASJONER OG INSTITUSJONER ... som har signert dette oppropet er klare til å ta det felles ansvaret som ligger i ved den kraften og det potensialet som ligger i vår felles kulturarv for å fremme et fredeligere, blomstrende, inkluderende og rettferdig Europa.

Vi har i dag, under det pågående europeiske kulturminneåret, en enestående mulighet til å påvirke diskusjonen omkring fremtidens Europa. Stilt overfor så mange utfordringer, til og med trusler, mot de europeiske kjerneverdier, kan ikke denne debatten bare dreie seg om forhold knyttet til politikk,

forsterke de nødvendige menneskelige og finansielle ressursene og investere i å fremme ferdigheter og kapasitet for å sikre høy faglig bevaring, utvikling og overføring av vår kulturarv, både fysisk og digitalt».

EUROPAS FREMTID

økonomi eller sikkerhet. Vi må «endre tonen» i fortellingen om Europa. Vi må plassere vår felles kulturarv der den hører hjemme, i sentrum av Europas politikk og prioriteringer.

HVORFOR? FORDI ...

Vår kulturarv er den som gjør oss til europeere slik det kommer til uttrykk i våre varierende og felles verdier, kulturer og minner. Derfor er kulturarven den virkelige manifesteringen av Europas «Samhold gjennom mangfold» og den hjelper oss å motstå de splittende kreftene som er en trussel mot vårt samfunn.

Vår kulturarv bærer i seg flere lag av vår identitet, den lokale, regionale, nasjonale og europeiske. Disse lagene er alle i forbindelse med hverandre de forsterker hverandre og er i stadig utvikling.

Vår kulturarv gir oss opplevelsen av tilhørighet til lokalsamfunnet og en følelse av samhørighet og solidaritet med Europa.

Vår kulturarv binder sammen generasjoner slik den kommer til uttrykk i kryssbefruktninger og grenseoverskridende bevegelse av folk og ideer gjennom generasjoner av delt historie. Dette er utgangspunktet for en ærbødig og berikende dialog og gjensidig påvirkning innenfor og mellom samfunn i Europa, men også med andre kulturer i verden.

Vår kulturarv fungerer som en bro mellom vår fortid og fremtid. Det gjør det mulig for oss å lære av og bygge på våre kulturelle tradisjoner og historie, samtidig som den hjelper oss å lege våre sår og reparere fortidens skader. Kulturarven oppmuntrer samtidig den pågående kreativitet og innovasjon. Den er en kilde til videre læring og inspirasjon og en basis for aktiv og ansvarlig deltagelse i samfunnet.

Vår kulturarv er også en viktig ressurs for en bærekraftig

utvikling og en kilde til styrket sosial tilhørighet, så vel som en kilde til et stort antall meningsfylte stillinger, både direkte og indirekte.

Kulturarven gir harmoni og skjønnhet til det miljøet som omgir oss, både det menneskeskapt og det naturlige, og styrker på den måten vår trivsel og vår livskvalitet.

Mens vi gjentar - i dette året som markerer den universelle menneskerettighets-erklæringen 70-årsjubileum - at retten til kulturarv er en grunnleggende menneskerettighet, og mens vi bekrefter nok en gang - i dette europeiske kulturminneåret - vårt engasjement for prinsippene utarbeidet i et stort antall relevante politiske dokumenter som allerede er tatt i bruk av mange europeiske og internasjonale organisasjoner, er tiden nå inne for å overføre disse prinsippene til effektiv handling med konkrete resultater for Europa og dets innbyggere:

HANDLING 1

UTARBEIDELSEN AV EN EUROPEISK HANDLINGSPLAN FOR KULTURARVEN

Vi oppfordrer til en ambisiøs europeisk handlingsplan som en varig arv fra det europeiske kulturminneåret. Denne handlingsplanen, som allerede er bekjentgjort i det nylig vedtatte New European Agenda for Culture, må forberedes og implementeres med full deltagelse og engasjement fra alle relevante offentlige og private interessenter, inkludert det sivile samfunnet. Den må også være helhetlig og samkjørt med andre sentrale EU-politiske planer og prioriteringer, helt på linje med de siste EU beslutninger. Vi refererer til mål og retningslinjer for områder som sosial tilhørighet, utvikling av by- og land, miljø, maritim- og turisme-politikk, bærekraftige mål og tilpasning til klimaendringer, forskning og innovasjon,

«Det europeiske kulturminneåret har styrket den politiske satsingen og en bred mobilisering for kulturminner i Europa. Vi må nå befeste og ytterligere styrke synergiene

digital politikk, utdanning og fagopplæring, og naturligvis; ungdommen. Denne handlingsplanen må dessuten ha en sterk ytre dimensjon siden EU også må ta globalt ansvar og vende seg mot partnere både innenfor og utenfor EUs grenser. Handlingsplanen bør derfor være i samsvar med Europarådets Faro Convention on the Value of Cultural Heritage for Society og dets nylige European Heritage Strategy for the 21st century og med The UN Agenda 2030 for Sustainable Development.

HANDLING 2

ANERKJENNE KULTURARV SOM EN PRIORITET FOR EUROPEISK POLITIKK OG BEVILGNINGER

For å støtte den fremtidige europeiske handlingsplanen, oppfordrer vi EU- institusjonene til fullt ut å anerkjenne kulturarv som en strategisk prioritet i sine forestående politikkprogrammer og i EUs nye flerårige finansielle rammeplaner (2021-2027). Dette vil bidra til den hardt tiltrengte investering i Europas menneskelige og kulturelle kapital og fremme Europas verdier. Samtidig forplikter vi oss alle til å fortsette med å heve bevisstheten om de mange verdiene og fordelene kulturarven har for Europa. Dette er spesielt med hensyn til det forestående valget av EU-parlament i mai 2019, og den påfølgende utnevningen av en ny EU-kommisjon.

HANDLING 3

BYGGE BROER MELLOM LOKALE, NASJONALE OG EUROPEISKE STYRINGSNIVÅ

De forskjellige styringsnivåene er nøkkelen til å frigjøre kulturarens fulle potensial som en strategisk ressurs for samfunn, økonomi, kultur og miljøet. Derfor oppfordrer vi alle europeiske stater, regioner og byer til å utarbeide en helhetlig og ambisiøs politikk og handlingsplaner for kulturarven. Vi vil også anspore dem til å fremme sin dialog og samarbeid med relevante europeiske og internasjonale organisasjoner samt med sivilsamfunnet. Slik sikrer vi at politikken og handlingsplanene som de forskjellige styringsnivåene - fra lokale, nasjonale og europeiske - tar i bruk, utfyller hverandre og henger sammen.

HANDLING 4

BEVARE OG VIDEREFØRE DET UERSTATTELIGE

Kulturarven er unik og uerstattelig. Men den er ofte sårbar og til og med i fare. Derfor er det vår felles oppgave å bevare denne skatten for å overføre den til videre glede og (gjen) bruk for fremtidige generasjoner. Vi må forsterke de nødvendige menneskelige og finansielle ressursene og investere i å fremme ferdigheter og kapasitet for å sikre høy faglig bevaring, utvikling og overføring av vår kulturarv, både fysisk og digitalt. I denne prosessen må vi involvere universiteter og forskningsmiljø, utvikle innovative forretningsmodeller og stimulere kreative synergier mellom kulturarv og kunsthøgskoler. Vi bør også anerkjenne verdien av immaterielle uttrykk for vår arv som stadig utvikles og beriker samfunnet og bomiljøet vårt.

HANDLING 5

INVESTERE I FORNYELSE AV KULTURMINNER MED KVALITET

Vi må trygge nødvendige investeringer, både private og offentlige, rettet mot kvalitetsmessig fornyelse kulturminner i vårt lokalmiljø, byer og distriktene basert på kreativitet, nyskaping og tilpasset gjenbruk. Dette må være stimulert av prinsippene som ble uttrykt i den «Baukultur» som ble uttrykt i Davos Declaration tatt i bruk ved begynnelsen av Det europeiske kulturminneåret, og forsterket gjennom aktiv deltakelse fra borgere og deres samfunns-organisasjoner. I denne sammenheng ønsker vi velkommen kreative og respektfull samhandling mellom beskyttelsen av bygget kulturarv og moderne bidrag til vårt bygningsmiljø, som utgjør morgendagens kulturarv.

HANDLING 6

FREMME BEDRE KUNNSKAP OG DYPERE FORSTÅELSE

Kulturarven må få en bredere plass innenfor undervisning, både formelt og uformelt, på alle alderstrinn. Dette vil stimulere til et sterkere engasjement hos publikum for å ta vare på og overføre kunnskap om vår kulturarv. Særlig bør oppmerksomheten rettes mot utdanning i historie og i tolknin-

mellom et bredest mulig utvalg av offentlige og private interessenter, inklusive relevante europeiske og nasjonale organisasjoner og det sivile samfunn».

gen av kulturarven i en bredere sammenheng med Europas fortid, nåtid og fremtid. Det vil utstyre Europas innbyggere og spesielt våre barn og unge med de nødvendige verktøy for å oppnå en dypere forståelse av de pågående uenighetene og meningsutvekslingene innenfor Europa og mellom Europa og andre kulturer i verden. Alle disse aktivitetene vil bidra til å bygge bedre og mer meningsfulle forbindelser mellom folk og stedene de bor, arbeider og besøker. Dette vil også gjøre det lettere å forstå, respekter og inkludere nye innbyggere i Europa.

HANDLING 7

BYGGE VIDERE PÅ DEN ETABLERTE SATSINGEN

Det europeiske kulturminneåret har styrket den politiske satsingen og en bred mobilisering for kulturminner i Europa. Vi må nå befeste og ytterligere styrke synergiene mellom et bredest mulig utvalg av offentlige og private interessenter, inklusive relevante europeiske og nasjonale organisasjoner og det sivile samfunn. For å oppnå dette må vi finne frem til en bedre oppskrift for en mer permanent plattform for å samle kunnskap, bygge kapasitet og samordne støtten til den europeiske kulturarven.

Berlin, 22 Juni 2018

Berlin: Opprop til handling kan signeres online på Europa Nostras hjemmeside:

www.europanostra.org/berlin-call-action



«...vi gjentar - i dette året som markerer den universelle menneskerettighetserklæringen 70-årsjubileum - at retten til kulturarv er en grunnleggende menneskerettighet...»

FOR OUR

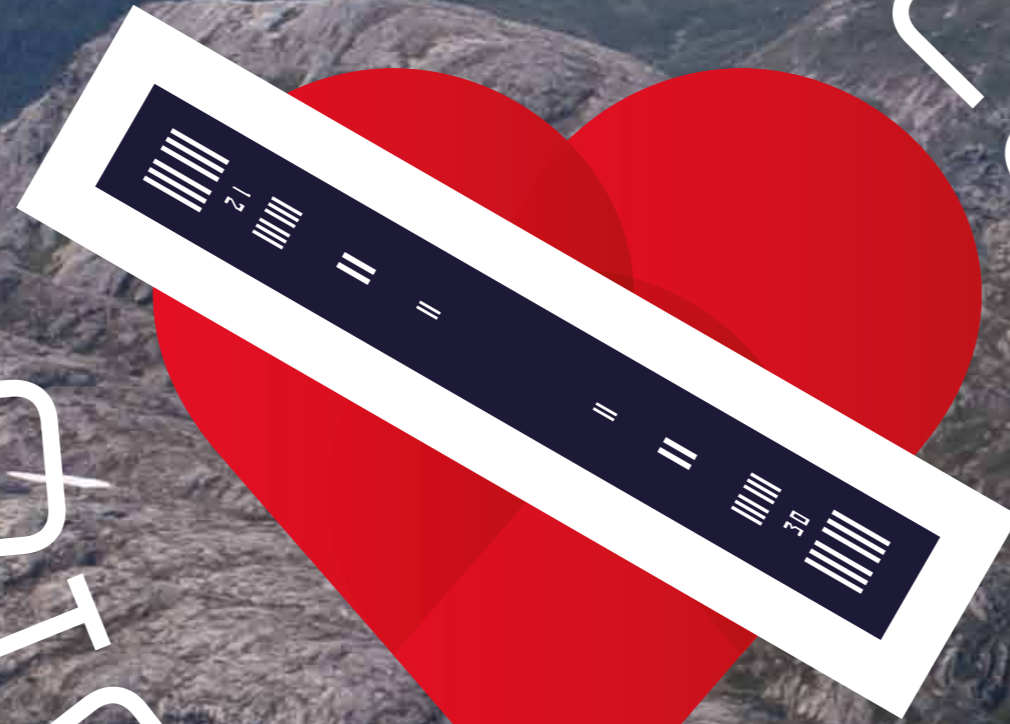
KJELLER

WITH
DREEN

3
NEXT

RESTART

FOR
SUSTAINABILITY





100%



RESTART KJELLER



«Samling i bønn, gutter!»
Ole Reistad

KJELLER FLYPLASS
- verdensarv og
mulighetsarena



FLYBATALJON
Interesseorganisasjon for norsk luftfart

aerodrome.no



FOR OUR CHILDREN
KJELLER
AIRPORT
NEXT GENERATIONS

Bli med i FLYBATALJONEN
- støtt DIN lokale flyplass!



Fredningsforslag fra Riksantikvaren 4. oktober 2018

Riksantikvar Jørn Holme tok personlig initiativ til prosessen for bevaring og fredning av Kjeller flyplass. Hans utkast til fredningsforslag av flyplassen ble lagt fram dagen før han gikk av og ga stafettspinnen videre til første kvinnelige Riksantikvar, Hanna Geiran. Foto: Kjeller Aerodrome



Riksantikvar Jørn Holme med **GAVEPAKKE TIL OSS ALLE**

«Det tok ennu 5 år - helt til sommeren 1914 før Stortinget gav den første bevilgning til flyvemateriell for vår hær. Imidlertid hadde vi da allerede i 2 år drevet flyveøvelser med materiell innkjøpt og vedlikeholdt for private midler».

Ikke alle kjenner til at Hærens flyvevesen kom i gang i 1912-1913 i privat regi, godt hjulpet av Norsk Luftseiladsforening, forløper til Norges Luftsportforbund (NLF), i oppstart av det som i dag utgjør forsvarsgrenen Luftforsvaret og norsk luftmakt.

I fem år (1909-1913) avviste Stortinget forslag til bevilgninger for studier av flyveteknikk, trening av piloter, investeringer og drift av norsk militær flygning.

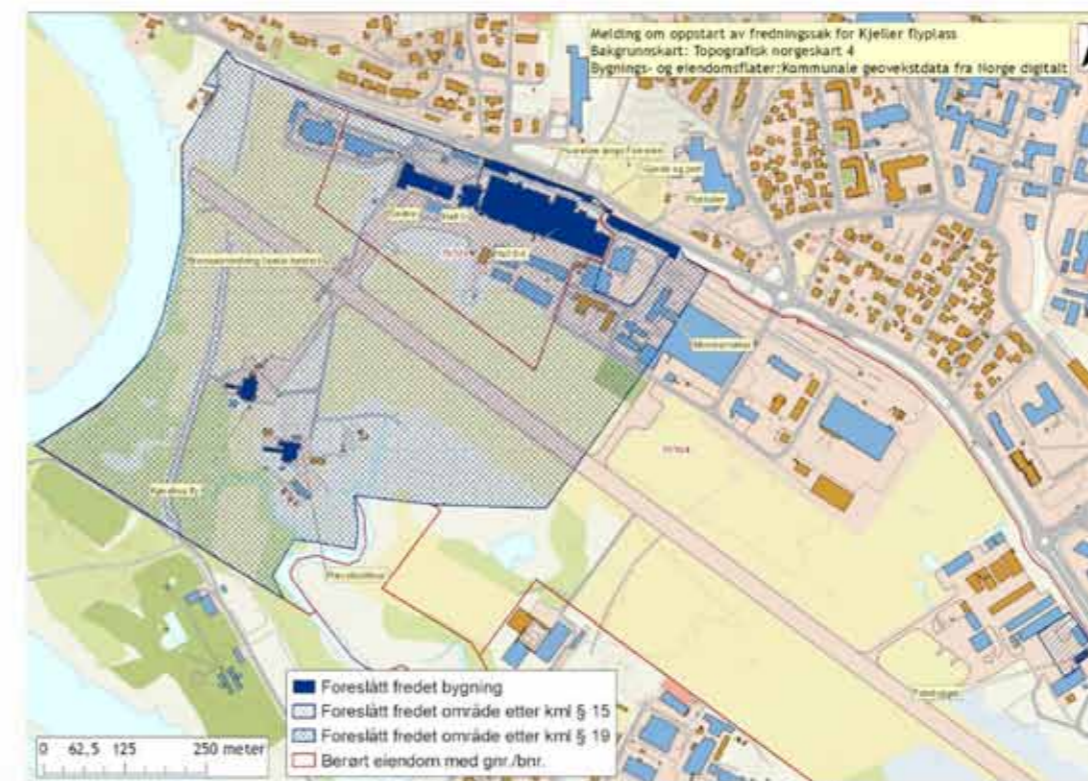
Flypioner og grunnleggeren av Kjeller flyplass Einar Sem-Jacobsen fortelle historien om oppstarten og de første årene til Hærens flyvevesen i boken «Skedsmos historie» av Halvor Haavelmo.

I 2019 er det 110 år siden de første to stortingsproposisjonene for å få «flyvningen innført i vår hær» falt i Stortinget, samme året som Norsk Luftseiladsforening ble stiftet.

Landsinnsamlingen i regi av Norsk Luftseiladsforening skaffet de to første flyene til Hærens flyvevesen og finansierte oppstarten av Luftforsvaret og norsk luftmakt i 1912-1913.

Områdene foreslått fredet etter kulturminneloven § 15 er et område mellom hangarene og bygningene mot Fetveien, området foran flyskolen og et område med betongbelegg tilsvarende flybataljonens flyskur.

Vestre del av flyplassen, mellom hangarene og kjøre- og prøvebukkhusene, foreslås fredet gjennom områdefredning etter kulturminneloven § 19 første ledd. Området skal ivareta sammenhengen mellom de ulike delene av flyplassen og det åpne landskapet som har vært en forutsetning for den, samt de vitenskapelige interessene i området.



Kartet viser det varslede fredningsomfang for Kjeller flyplass. Utarbeidet av Riksantikvaren.

Kort karakteristikk av kulturminnet

Kjeller flyplass ligger i Akershus fylke, Skedsmo kommune. Kjeller flyplass utgjør omtrent 1000 mål og ligger nær Lillestrøm sentrum. Området tilhørte tidligere Kjeller gård som først leide ut området til Forsvaret, og som senere kjøpte området. Flyplassarealet var opprinnelig delt av elvedraget Sogna. I dag går Sogna i rør under flyplassen, og har sitt utløp mot sør hvor den flyter ut i Nitelva. I vest grenser flyplassen mot Nitelva. Under krigen ble det bygget demning (flomvoll) mot Nitelva i tysk regi.

Riksantikvarens fredningsforslag for Kjeller flyplass åpner for nye planer i framtiden på Kjeller. Med opplevelsessenter og museums-park kan Kjeller utvikles til å bli Romerikes nye store turistattraksjon. Fredningsforslaget for Kjeller flyplass fra Riksantikvar Jørn Holme kan vise seg å bli en gavepakke til barn og unge i hele Norge!

«Roald Amundsen var en kunnskapsrik og eventyrlysten mann som sprengte grenser. Dagens skoleelever trenger disse egenskapene for å kunne lykkes i framtidens samfunn», forteller lærere og prosjektledere ved Kjeller Kunnskapsenter.

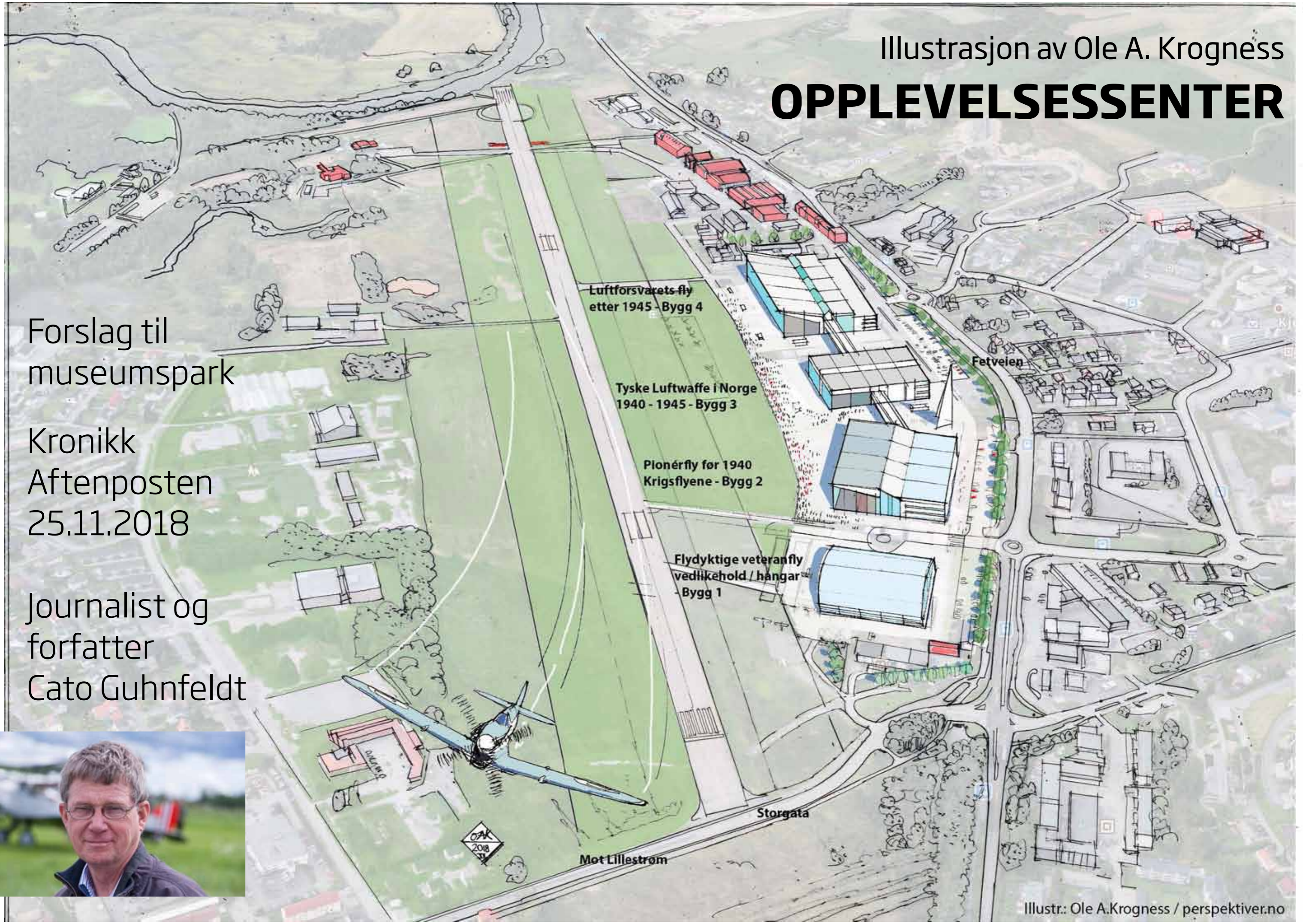
Illustrasjon av Ole A. Krogness

OPPLEVELSESSENTER

Forslag til
museumspark

Kronikk
Aftenposten
25.11.2018

Journalist og
forfatter
Cato Guhnfeldt



Illustr.: Ole A.Krogness / perspektiver.no

KJELLER FLYPLASS

Verdens nest eldste flyplass - arnested for Luftforsvaret og norsk luftmakt

Anlagt som forsvarsverk 7 år etter unionsoppløsningen med Sverige
Privat finansiert oppstart 1912-1913 med stort bidrag fra HKH Kong Haakon

Første norske militære flygninger 1.-25. sept. 1912
under arméens store høstøvelse ved Heradsbygd

Første testflygninger og display på Kjeller 21.-22. sept. 1912

Hop'n'pop mellom DIF og DYF fram til felles bane i 1935

Skedsmo kommune:

Kjeller videreutvikles
som opplevelsessenter
og turistattraksjon

Stort potensial
for kulturturisme

Fotobygget og
fotavtrykket til
Ole Reistad-hangaren/
Hovedflyverkstedet/
Garnisonsvingen/
Nye Hundremeteren
sammen med kvadrat
av tysk tarmac)

FLYBYGGING/
TUNGT VEDLIKEHOLD

Flyfabrikken/
Flyskolen

TARGET A

DIF

Den INDRE
flyveplass

UTDANNING/
TRENINGSFLYGNING

Flyskolen
25 fly

Elveleiet Sogna

LUFTMAKT
KAMPKRAFT
Flybataljonene
Garnisonsvingen
30 fly

TARGET B

DYF
Den YTRE
flyveplass

Den INDRE flyveplass (DIF)
er foreslått områdefredet
etter §19 med bygninger
(RA1 markert rødt).
Bombemål A
under WW2

Flyplassområdet
for **Flyskolen** til
Hærens flyvåpen
med skolefly som
Kaje, Moth og
Tiger Moth

Den YTRE flyveplass (DYF)
med landingsbane øst-vest med
fotavtrykket til Hundremeteren.
Fotobygget og kvadrat med tysk
tarmac (RA2 markert rødt) er
foreslått fredet etter §15.
Bombemål B
under WW2

Copyright © 2020 Flybataljonen /// DIN lokale flyplass
KJELLER AIRPORT NORWAY (KAN) - aerodrome.no

Forsvarsbygg

Inventarkart

023102 KJELLER
Skedsmo kommune
MO Oslofjord

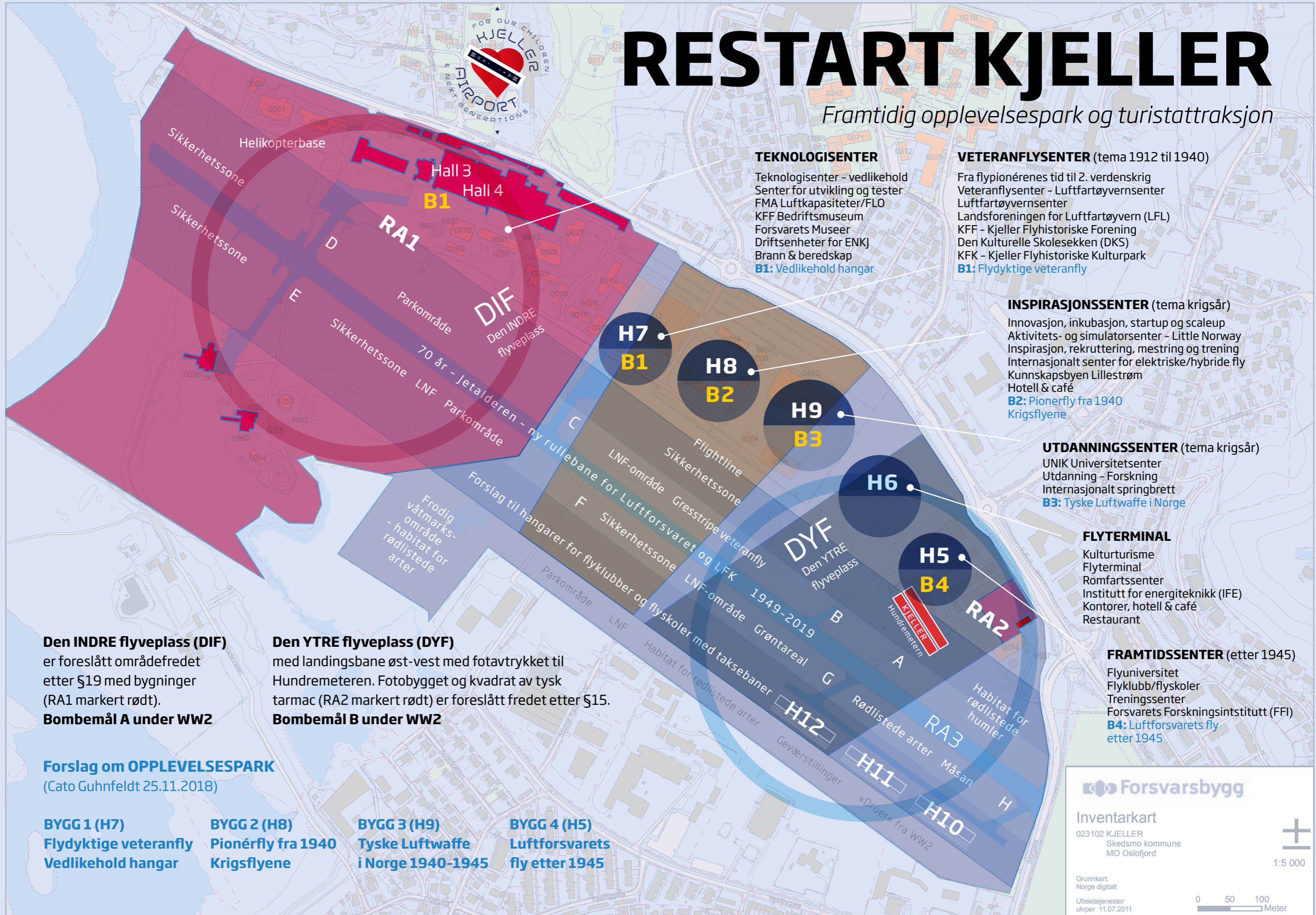
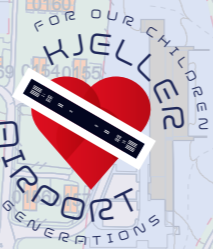
Grunnkart:
Norge digitalt
Utleietjenester
ulvper 11.07.2011

0 50 100
Meter

1:5 000

RESTART KJELLER

Framtidig opplevelsespark og turistattraksjon



TEKNOLOGISENTER
 Teknologisenter - vedlikehold
 Senter for utvikling og tester
 FMA Luftkapasiteter/FLO
 KFF Bedriftsmuseum
 Forsvarets Museer
 Driftsenheter for ENKJ
 Brann & beredskap
B1: Vedlikehold hangar

VETERANFLYSENTER (tema 1912 til 1940)
 Fra flypionérens tid til 2. verdenskrig
 Veteranflysenter - Luftfartøyvernssenter
 Luftfartøyvernssenter
 Landsforeningen for Luftfartøyvern (LFL)
 KFF - Kjeller Flyhistoriske Forening
 Den Kulturelle Skolesekken (DKS)
 KFK - Kjeller Flyhistoriske Kulturpark
B1: Flydyktige veteranfly

INSPIRASJONSENTER (tema krigsår)
 Innovasjon, inkubasjon, startup og scaleup
 Aktivitets- og simulatorsenter - Little Norway
 Inspirasjon, rekruttering, mestring og trening
 Internasjonalt senter for elektriske/hybride fly
 Kunnskapsbyen Lillestrøm
 Hotell & café
B2: Pionerfly fra 1940
B3: Krigsflyene

UTDANNINGSENTER (tema krigsår)
 UNIK Universitetsenter
 Utdanning - Forskning
 Internasjonalt springbrett
B3: Tyske Luftwaffe i Norge

FLYTERMINAL
 Kulturturisme
 Flyterminal
 Romfartssenter
 Institutt for energiteknikk (IFE)
 Kontorer, hotell & café
 Restaurant

FRAMTIDSENTER (etter 1945)
 Flyuniversitet
 Flyklubb/flyskoler
 Treningssenter
 Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI)
B4: Luftforsvarets fly etter 1945

Den INDRE flyveplass (DIF)
 er foreslått områdefredet etter §19 med bygninger (RA1 markert rødt).
Bombemål A under WW2

Den YTRE flyveplass (DYF)
 med landingsbane øst-vest med fotavtrykket til Hundremeteren. Fotobygget og kvadrat av tysk tarmac (RA2 markert rødt) er foreslått fredet etter §15.
Bombemål B under WW2

Forslag om OPPLEVELSESPARK
 (Cato Guhnfeldt 25.11.2018)

BYGG 1 (H7)
 Flydyktige veteranfly
 Vedlikehold hangar

BYGG 2 (H8)
 Pionerfly fra 1940
 Krigsflyene

BYGG 3 (H9)
 Tyske Luftwaffe
 i Norge 1940-1945

BYGG 4 (H5)
 Luftforsvarets
 fly etter 1945

Forsvarsbygg

Inventarkart
 023102 KJELLER
 Skedsmo kommune
 MO Oslofjord

Grunnkart:
 Norge digitalt

Utleietjenester
 utvper 11.07.2011

1:5 000

0 50 100
 Meter



SM520

OKJ

24V





19
45

20
20



«Jeg opplevde som barn å få besøke «Little Norway». Hva jeg der møtte av mot og innsatsvilje står fremdeles som et levende minne og lysende eksempel».

HKH Kong Harald om Little Norway: «MOT OG INNSATSVILJE»



«På restene av det nedkjempede Hærens og Marinens Flyvåpen oppstod treningsleiren «Little Norway» i Canada. Den kom til å virke som en fakkell for samling av nordmenn med det ene mål for øyet: igjen et fritt Norge! Slik møttes de; sjøfolk, hvalfangere, nordmenn i utlandet og ungdom som langs de forunderligste veier hadde tatt seg frem til denne norske utpost.

Jeg opplevde som barn å få besøke «Little Norway». Hva jeg der møtte av mot og innsatsvilje står fremdeles som et levende minne og lysende eksempel.

Ut fra treningsleiren oppstod, innenfor rammen av Royal Air Force, norske flyskvadroner i rask rekkefølge. I tillegg kom mange flygere i tjeneste ved britiske avdelinger. Gnisten som hadde kalt hver enkelt til handling, satte spor. Både innsats og resultater fortjener heder. Men det krevde mye og det kostet. Tapene var store. Ved krigens avslutning kunne likevel Flyvåpenet vende hjem i forvisning om at oppgavene var løst.



Gjennom dette bokverket blir Flyvåpenet satt i en større sammenheng, noe som vil utfylle vår historie om krigens skjebnesvangre år, og knytte forsvarsgrenen til den inspirasjon den ga til holdninger og motstandsvilje som etterhvert vokste frem i Norge».

«De løp sammen. Og prinsens eskorte av amerikanske detektiver måtte jo løpe med. En morgen kom prinsen opp og vekket Reistad. Det var tidlig. – Kom deg nå opp Reistad, ropte prins Harald, – nå skal vi ut og mosjonere de kjuke politiene!
– Det var en guttunge med både fres og humør, lo Reistad». Fra eksemplar nr 2 av boken «Ole Reistad».

HKH Kong Harald, Det Kongelige Slott
Forord til boken av Vera Henriksen
«Luftforsvarets Historie - Bind 2
Fem år i utlegd Juni 1940-mai 1945»
Utgitt av Aschehoug



«Hurtig reaksjon og koordineringsevne var avgjørende. Man måtte ende opp et par hundre meter bak fiendens fly – og begge beveget seg jo med rundt 700 km/t».

Svein Heglund tok initiativ til flymuseum: **JAGERESS UNDER KRIGEN**

Utdrag av en samtale som journalist Tor Richvoldsen hadde med Svein Heglund i april 1990 – 50 år etter angrepet på Norge i 1940.



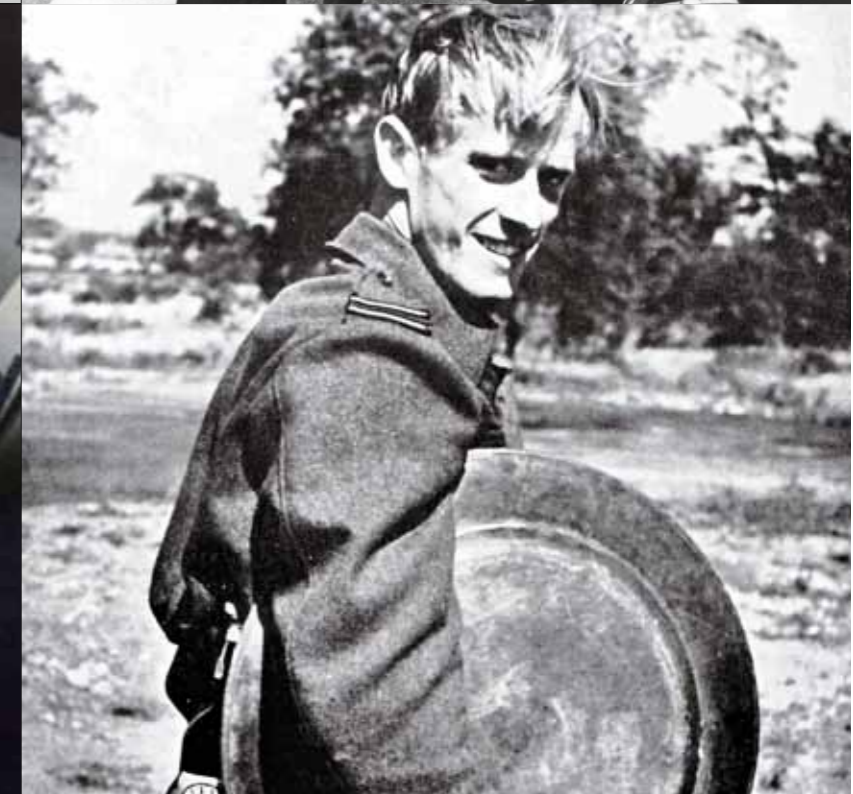
«Ved utseilingen fra Bordeaux ble vi bombet av en formasjon Heinkel 111, og i Kanalen ble vi angrepet av en Junkers 88 som ble forfulgt av en Spitfire. Dette var for mitt vedkommende avgjørende for valg av krigstjeneste».

Svein Heglund (1918–1998) var den norske flyveren som kunne skilte med flest nedskutte fiendtlige fly under andre verdenskrig: 16 1/3 luftseire, 5 antagelig nedskutte og 4 1/2 skadet.

- I 1942 var tyskerne på topp. Da kunne de og vi ligge som bisvermer og lure på hverandre før vi braste sammen. De var virkelig gode – angrepslystne og teknisk briljante. Det skjedde ikke så mye i krigen den gangen, bortsett fra i luften og i Afrika. Men så kom invasjonen i Russland, og vi merket med en gang at det ble færre tyske toppflyvere. Selvsagt ble vi selv også bedre...

Ikke desto mindre erfarte vi, gang på gang, hvor sårbare såvel de amerikanske som britiske bombeflyene var. Våre Spitfire-fly hadde ikke lengre rekkevidde enn at vi kunne eskortere dem til og fra tyskegrensen.

- Jeg husker særlig amerikanernes angrep på kulelagerfabrikkene i Regensburg. På hjemturen var Den engelske kanal så full av amerikanske flyvrak at man nesten kunne gå tørrskodd over.



I dag er jo jagerflyvere ofte eldre karer opp i 30- og 40-årene. Dengang regnet vi en mann for å være nokså passe når han var over 25. Vi hadde ikke så mange hjelpemidler. Hurtig reaksjon og koordineringsevne var avgjørende. Man måtte ende opp et par hundre meter bak fiendens fly – og begge beveget seg jo med rundt 700 km/t.

- Det krevde en voldsom beregning. Man fikk ikke fres på dette før etter lang krigserfaring, bemerket Svein Heglund.

På slutten av sin militære karriere var han generalmajor og sjef for Luftforsvarets forsyningskommando på Kjeller. På 1980- og tidlig 1990-tallet tok han til orde for et flymuseum på Kjeller, med planer, tegninger, prosjektering og innsamlingsaksjon til et anlegg med nærhet til rullebanen.

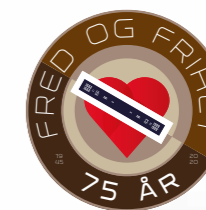


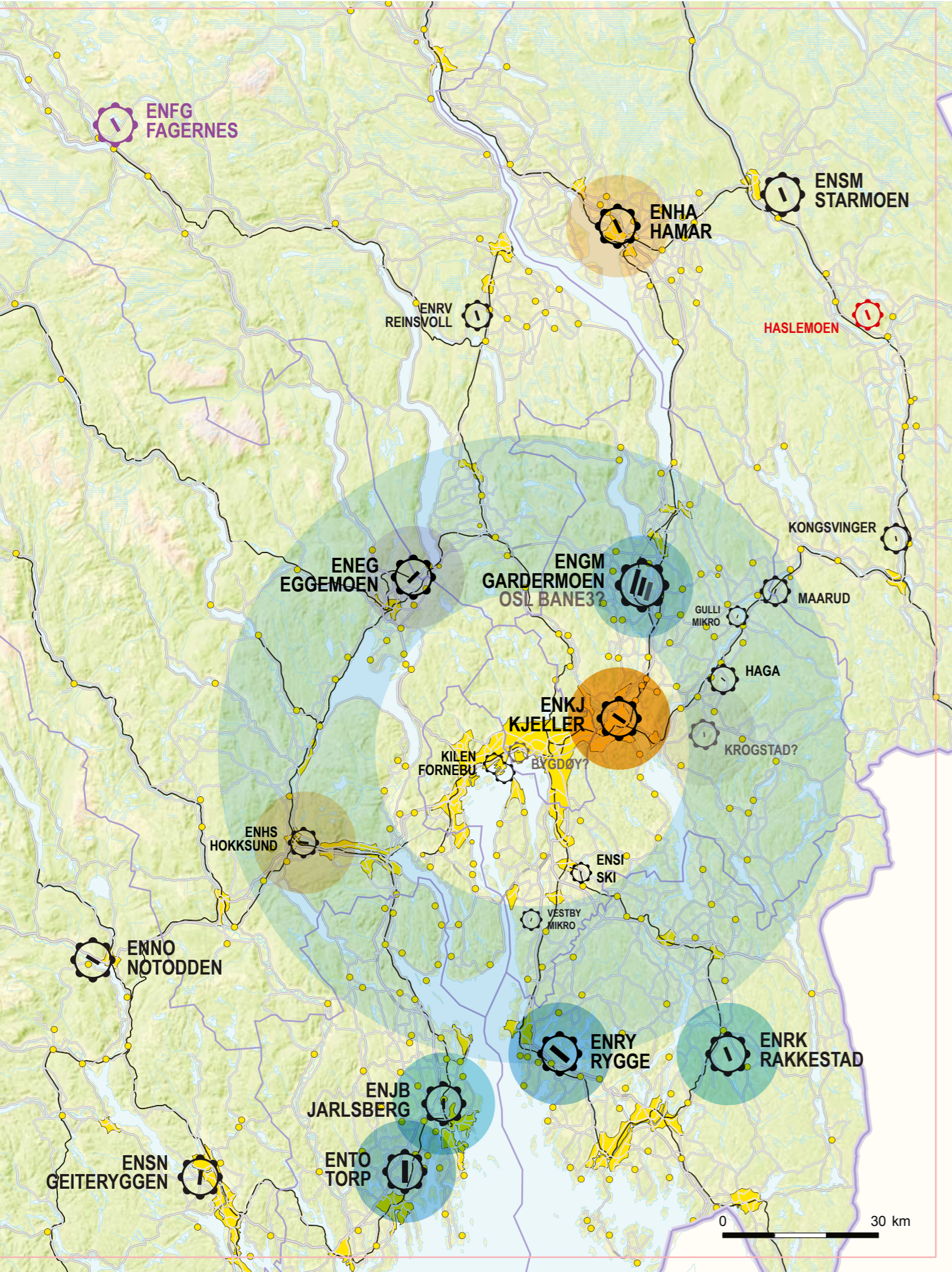
FLYBATALJON
Interesseorganisasjon for norsk luftfart



Tekst og foto:
FLYBATALJONEN

aerodrome.no





Tilfredsstill ikke kravene* som er satt

Reisetid fra Oslo S **			Tog/buss	Personbil	
1.	Kjeller flyplass	ENKJ	0:27 min	0:23 min	22,4 km
2.	OSL GA-terminal Gardermoen	ENGM	0:45 min	0:43 min	50,8 km
→ 3.	Krogstad (Sørum/Fet) ***	-	1:09 min	0:37 min	34,7 km
→ 4.	Moss lufthavn Rygge	ENRY	1:44 min	0:52 min	65,1 km
→ 5.	Sandefjord lufthavn Torp	ENTO	1:57 min	1:20 min	118 km
→ 6.	Jarlsberg flyplass Tønsberg	ENJB	2:06 min	1:10 min	98,5 km
→ 7.	Hamar lufthavn Stafsberg	ENHA	2:08 min	1:38 min	129 km
→ 8.	Notodden flyplass	ENNO	2:57 min	1:43 min	117 km
→ 9.	Starmoen flyplass Elverum	ENSM	3:12 min	1:53 min	148 km
→ 10.	Eggemoen flyplass ****	ENEG	3:39 min	1:07 min	63,6 km
→ 11.	Skien lufthavn Geiteryggen	ENSN	3:46 min	2:00 min	138 km
→ 12.	Rakkestad flyplass	ENRK	5:53 min	1:12 min	78,6 km

* Krav til reiseavstand fra Oslo sentrum til ny flyplass ble satt til 30 min, seinere utvidet til 60 min. ** Valg av raskeste rute i Google Maps
 *** Bussforbindelsen mellom Lillestrøm stasjon-Krogstad er i dag 1 avgang i timen. Det vil være omlag 1-2 km å gå fra busstopp til flyplass.
 **** Buss/tog Oslo S-Hønefoss stasjon: 2:34 min.

Framtidsrettet løsning uten Kjeller:

OSL GA T.+3. RULLEBANE

11 flyplasser og NLF-forslaget på Krogstad er vurdert utfra reisetider fra Oslo S med tog/buss og personbil. OSL GA-terminalen med 3. rullebane på Gardermoen anses som beste og mest aktuelle løsning uten Kjeller. Oversikten har tatt hensyn til målet i NTP (2014-2023] som forutsetter at all økning (SSB framberegner doubling til tredobling av folketallet fram mot 2050) i «persontransport i de store byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange». SD har lagt som premiss for Oslo Economics at det ikke skal vurderes et 0-alternativ (Kjeller flyplass).

OSL GA-terminalen med 3. rullebane trekkes nå fram som «permanent, dedikert og elastisk løsning» for småflytrafikken på sentrale Østlandet uten Kjeller

FLYPLASS-MATRISE FOR ØSTLANDET

Kjeller flyplass tar gull i kåringen av allmennflyplasser på Østlandet i 2019 (uten OSL GA-Terminal)

Beste allmennflyplass:
KJELLER

15 flyplasser på sentrale Østlandet er vurdert ut fra 12 kriterier; Sikkerhet/beredskap, nødlandingsmuligheter, brukernytte, utbygd infrastruktur, hangarfasiliteter, offentlig kommunikasjon samt kjøreavstander til Oslo og Gardermoen. I tillegg er flyplassene gitt verdier for kulturarv, potensial som turistattraksjon og mulighet til økt kulturturisme. Forslaget fra NLF i 2017 om å etablere en flyplass på kommunegrensen mellom Sørum og Fet i Akershus fylke er ikke her vurdert i forhold til planutkast utover en angitt banelengde på 1 000 meter og dagens forhold. Det opplyses at Krogstad er planlagt midt på et myrområde (Kjellermyra) og planer er tatt ut av kommuneplanen, to forhold som Oslo Economics ikke har nevnt i sin rapport utført som (haste)oppdrag for Samferdselsdepartementet.

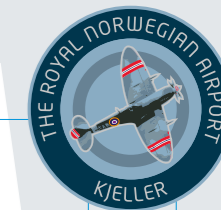
	Sikkerhet/beredskap	Nødlandingsmuligheter	Brukernytte	Rullebanelengde	Utbygd infrastruktur	Hangarfasiliteter	Offentlig kommunikasjon	Reiseavstand Oslo	Reiseavstand Gardermoen	Kulturminnearv	Verdi som turistattraksjon	Potensial for kulturturisme
01. (66) KJELLER flyplass	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
02. (58) Sandefjord Lufthavn TORP	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
03. (53) Moss Lufthavn RYGGE	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
04. (51) HAMAR lufthavn Stafsberg	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
05. (49) JARLSBERG flyplass	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
06. (47) EGGEMOEN flyplass	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
07. (45) NOTODDEN flyplass	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
08. (44) Skien Lufthavn GEITERYGGEN	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
09. (43) MAARUD flyplass	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
10. (41) RAKKESTAD flyplass	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
11. (40) STARMOEN flyplass	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
12. (39) HOKKSUND flyplass	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
13. (35) SKI flyplass	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
14. (30) REINSVOLL flyplass	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
15. (21) KROGSTAD (Sørum/Fet) *	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5



➤ **SUPERSONISK:** William tar for første gang plass i CF-104 Starfighter 755 som tilhører Kjeller Flyhistoriske Forening, en supersonisk avskjæringsjager som opererte i Luftforsvaret i perioden 1963–1981 og utgjorde et kvantesprang i teknologisk utvikling.



➤ **AMFIBIEFLY:** Kenneth Jacobsen foran Cessna U206F LN-FBI med flottører på Kjeller. Han deltok i NM i presisjonsflygning på Kjeller i 2019 på laget fra Geiteryggen Lufthavn ved Skien sammen med Tim Geppard i Cessna C150F LN-TSE.



RESTART 2020

Flybataljonen med 7 krav til Regjering og Stortinget

- 1 Eksisterende flyplasser på Bømoen, Frya, Jarlsberg, Hamar, Hokksund og Kjeller **bevares og fredes i en helhetlig verneplan** der våre allmennflyplasser inngår som verdifull infrastruktur for framtiden.
- 2 Det utarbeides en **samlet langtidsplan for norsk luftfart og luftsport** som sikrer framtidig utvikling av dagens allmennflyplasser i interaksjon med miljøer innen utdanning, teknologi, forskning og innovasjon.
- 3 Norge trenger **flere sentrumsnære flyplasser i framtiden, ikke færre**, ifølge ledelsen i Avinor. Eksisterende flyplassanlegg sikres prioritert framfor nye veg- og togtraseer, boligfelt, byområder og forslag til annen infrastruktur.
- 4 Det etableres et **egget infrastrukturfond innen lett luftfart** for å optimalisere drift og videreutvikle dagens anlegg innen allmennflygning, samt planlegging og etablering av nye flyplasser, ref. punkt 1, 2 og 3.
- 5 Flyplasser på Bømoen, Hamar og Kjeller som trues av nedleggelse overtas av **nytt nasjonalt statlig selskap for lett luftfart** sidestilt med Avinor, med ansvar for infrastruktur, attraksjonsverdier, kulturturisme, kulturminnevern, rekruttering samt utdannings- og universitetsmiljøer tilknyttet allmennflygning. Etablering og drift av selskapet finansieres via infrastrukturfondet, ref. punkt 4.
- 6 Det igangsettes **konsekvensutredning** og **konseptvalgutredning** for å sikre og videreutvikle verdensarven på Kjeller på flyplassens premisser til beste for oss alle, også våre barn, unge og neste generasjoner.
- 7 Våre myndigheter sikrer at **nasjonal luftfartshistorisk kulturarv** gis førsteprioritet og inngår initielt i planleggings- og prosjekteringsprosesser lokalt, regionalt og nasjonalt med referanse til ny satsing fra Riksantikvaren og oppropet fra Europa Nostra i det europeiske kulturarvåret 2018.

FLYBATALJON

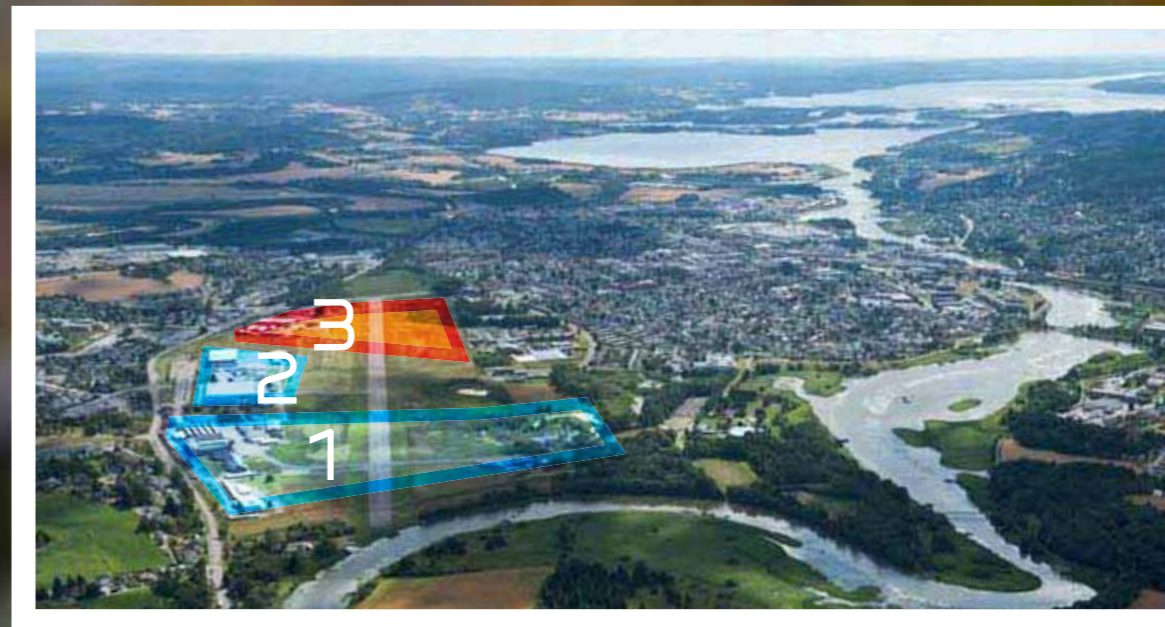
Interesseorganisasjon for norsk luftfart

aerodrome.no



THE BATTLE OF KJELLER 2012-2022

	Rødt	SV	Sp	FOLKETS RØST	P	mdg	venstre	Krf	HØYRE	F					
<p>1. Ifølge ledelsen i Avinor trenger Norge som nasjon flere sentrumsnære flyplasser i framtiden og spesielt i Oslo-området etterhvert som behovet øker i takt med utviklingen og produksjon av nye hybrid-elektriske flysystemer. Er Kjeller flyplass en viktig nasjonal infrastruktur for luftfarten i framtiden?</p>	👍	👍	🚫	🚫	🚫	👍	🚫	👍	🚫	🚫	?	🚫	?	👍	
<p>2. Interreg er «EUs program for å fremme sosial og økonomisk integrasjon over landegrensene gjennom regionalt samarbeid» og har et definert satsingsområde kalt 'Nordic Triangle' mellom Oslo, Stockholm og København. Bør Kjeller flyplass videreutvikles som en moderne og framtidsrettet allmennflyplass, ikke minst for næringslivet på Romerike og i Oslo?</p>	👍	👍	🚫	🚫	🚫	👍	🚫	👍	🚫	🚫	?	🚫	?	👍	
<p>3. Avinor vil tilrettelegge og videreutvikle sine lufthavner i årene framover for å møte behovet innen urban og regional luftfart. Bør myndighetene innføre en nulltoleranse mot nedbygging av flyplasser og igangsette en nasjonal utredning for å kartlegge behovet for eksisterende og nye sentrumsnære lufthavner?</p>	👍	👍	🚫	👍	🚫	👍	🚫	🚫	🚫	👍	?	🚫	?	👍	
<p>4. Avinor har som mål at norsk luftfart skal være 100% elektrisk i løpet av 2040. Produsentene av nye hybrid-elektriske flysystemer varsler et markant fall i flykostnader og flybillettpriser i årene framover samtidig som luftfarten blir stadig mer støysvak og miljøvennlig. Bør Kjeller flyplass bevares og utvikles som regional flyplass til avlastning for Oslo Lufthavn?</p>	👍	👍	🚫	🚫	🚫	👍	🚫	👍	🚫	🚫	?	🚫	?	👍	
<p>5. 1. januar 2020 blir Skedsmo, Sørum og Fet slått sammen til den nye storkommunen Lillestrøm med god tilgang på familievennlige utbyggingsområder nær jernbane og offentlig transport. Bør Kjeller flyplass bevares og utvikles som moderne flyplass med opplevelsespark, veteranflysenter, luftfartøyvernssenter, utdanningscenter og innovasjonssenter med stort potensial som turistattraksjon i den nye storkommunen?</p>	👍	👍	🚫	👍	🚫	👍	🚫	👍	🚫	👍	?	🚫	?	👍	
<p>6. Hvert minutt teller når beredskapstjenesten skal redde liv i kritiske situasjoner. En mer fleksibel bruk av Kjeller flyplass vil åpne for en bedre utnyttelse av våre ambulansfly, legehelikoptre, redningshelikoptre, politihelikoptre og brannhelikoptre. Bør Kjeller videreutvikles som en sentrumsnær lufthavn og fortsatt «beredskapsbase»?</p>	👍	👍	🚫	👍	👍	🚫	👍	🚫	🚫	🚫	?	🚫	?	👍	



HISTORISK: Kjeller flyplass har stor kulturverdi som arnested for norsk flygning, både militært og sivil, ifølge en historisk rapport fra Norsk institutt for kulturminnevern (NIKU) fra 2015. Området kan enkelt deles inn i tre deler; DEL 1 er området som ble kalt «Indre flyveplass» hvor Flyveskolen og Flyfabrikken etablerte seg de første årene, på jordene nedenfor Kjeller Gård. Luftforsvarets Hovedverksted Kjeller (LHK), i dag kjent som AIM Norway, utfører tungt vedlikehold på F-16 og Sea King på det samme stedet. DEL 2 omfatter området hvor FLO og Forsvarsmateriell Luftkapasiteter har kontorer og laboratorier. Her pågår avansert produksjon av haleflater til F-35, som trolig vil fortsette de neste 30-40 årene. DEL 3 ble kalt «Ytre flyveplass» hvor Flybataljonene med jagervinger, bombevinger og speidervinger opererte på 1920- og 1930-tallet. I dag er området kjent som Småflyhavna hvor Norges største flyklubber og flyskoler holder til og bringer tradisjonene videre, som hele Norges «Flyuniversitet» – et nasjonalt kompetansesenter innen norsk luftfart.

KJELLER FLYPLASS BØR FREDES!

EN UNIK Plass FOR PUBLIKUM

– Jeg synes Riksantikvaren bør bevare Kjeller. Dette er arnestedet for både militær og sivil luftfart i Norge. Det er en ekstremt viktig plass når det gjelder det nasjonale historiske perspektivet på luftfart. For utviklingen av det militære flygevesenet og framveksten av det som er Luftforsvaret i dag, er Kjeller veldig viktig, sier direktør ved Forsvarets Museer, Erling Kjærnes.



TRUET: Framtiden til Kjeller flyplass er usikker. For over 100 år siden var det Akershus festning som var truet av nivellering og nedbygging. Nederst ses Tiger Moth 189, bygget på Kjeller og gjenoppbygget av KFF.



REDDET: Duxford Aerodrome ble første «utestasjon» for Imperial War Museum (IWM) i 1976. Antallet besøkende har økt fra 167 000 i 1977 til ti millioner i august 2005, nær 60 ganger så mange besøkende i løpet av nær 30 år. IWM har eget opplevelsessenter for barn og ungdom på Duxford. På dette apparatet kan de selv gi thrust og oppleve hvordan motor og propell responderer.



REDDET: Duxford Aerodrome består i dag av flere luftfartsmuseer og samlinger med over 200 fly. Flyplassen ble operert både under 1. og 2. verdenskrig og var sentral under The Battle of Britain.



FLYING LEGENDS: SAS-kaptein Lars Ness har fløyet oppvisninger ved en rekke airshow i USA og Europa over flere år, her ombord i P51D Mustang 'The Shark' under Flying Legends på Duxford Aerodrome i 2015.



RULLEBANE: De første flygningene på Kjeller flyplass fant sted 21. og 22. september 1912. Eksisterende rullebane med fast dekke ble åpnet 22. oktober 1949, samme dag som Vampire B-AT landet som første jetfly på ENKJ.



FOLKEFEST: Flydagen på Kjeller kan 3. juni 2018 feire 30-årsjubileum. Her et bilde fra Flydagen i 2011, året før Kjeller og norsk flygning feiret 100-årsjubileum med airshow over hele landet. Hovedarrangementet i Oslo 1. og 2. september ble en gedigen folkefest ved Oslo rådhus og Vika med Patrouille de France som et av høydepunktene.



OSLO: Luftforsvarets jubileumsmaskinen F-16 686 med testpilot Eskil Amdal passerer over Akershus festning, Aker Brygge og Tjuvholmen etter takeoff fra Kjeller.



UNG PILOT: Samson Aleksander er tredje generasjon pilot på Kjeller og har hatt første tur i akroflyet Cap 10C, her med stolte foreldre Hilde og John Arne.

– Så hvis vi leker med tanken, så ville et museum på Kjeller, med rullebane og sterkt tilknytning til det historiske miljøet, vært veldig spennende. Veldig spennende, sier direktør ved Forsvarets Museer Erling Kjærnes. Han brenner for å knytte det operative flygende miljøet tettere opp mot det museale.

Tekst og foto: Lars Brede Grøndahl **Foto:** Gert Andreas Barring, LM/Liz Kaszynski og Erik T. Hoelsæter

(OSLO) For over 100 år siden var det Akershus festning som ble truet av utbygginger. Christian Krohg og Venstre gikk i bresjen for å rive ned og nivellere festningen for å bøte på bolignoden i hovedstaden. De vant ikke fram.

17. desember 2014 ble Akershus festning fredet av Riksantikvaren. Fredningen ble høytidelig markert med fyrverkeri på festningen, og avsluttet 200-årsfeiringen av grunnloven.

Mens Akershus festning har vært viktig for Norge i 700 år, har Kjeller flyplass hatt stor betydning for landets forsvarsevne og beredskap de siste 105 år.

– Det som skjedde da har mange likhetstrekk til Kjeller flyplass. Er det en tankevekker, historisk?

– Jeg vet ikke om det er like lett å sammenligne de to stedene, det blir litt søkt. Det handler nok mer om å få politikere, både lokalt og nasjonalt, til å se betydningen av de historiske verdiene av både stedet og gjenstandene (området med bygninger og fly). Jeg tror heller det handler om det.

– Sett i historisk kontekst er utbygging av Kjeller flyplass en kortsiktig løsning og kanskje ikke så gjennomtenkt. Sett i ettertid var det en lykke at Akershus festning ikke ble jevnet med jorden og erstattet med boligblokker.

– Det ville sikkert vært flotte leiligheter hvis de hadde lyktes, men vi hadde mistet en attraksjon og nasjonens historie hadde vært visket ut for all tid. Vi må passe på at det samme ikke skjer på Kjeller, sier Erling Kjærnes fra sitt kontor i øverste etasje i bygning 62 på Akershus festning, med utsikt mot ekserserplassen.

– Noen vil kanskje si det samme om Kjeller blant de som lever om 100 år. De kan se tilbake og tenke hvor heldige vi er som bevarte Kjeller?

– Ja, det er klart det. Det er samtidig noen utfordringer med Kjeller. Flyplassen ligger tett på byen som er i utvikling og det er lett for noen å tro at denne flyplassen er det ingen vits i å ta vare på. Og det at en sameksistens med en historisk flyplass og

bebyggelse ikke er mulig. Men da ser man kun på de økonomiske sidene ved utbygging og ikke på de historiske aspektene, og klarer kanskje heller ikke å tenke de lange linjene. Vi må huske på at det vi bygger i dag er kulturminner om 100 år og da tenker jeg ikke på boligblokker.

Kjeller kan sammenlignes med Duxford Aerodrome som ble første «utestasjon» for Imperial War Museum (IWM) i 1976. Antallet besøkende har økt fra 167 000 i 1977 til ti millioner i august 2005, nær 60 ganger så mange besøkende i løpet av nær 30 år.

Kjeller et unikt arnested

– Kjeller er en flyplass som har eksistert i hundre og noen år, ja 105 år, så om 105 år, hvis det fortsatt vil være flyplass der da, så er jeg helt overbevist om at det er mange som tenker at det var en veldig smart avgjørelse at noen tok vare på dette.

– Hvis du tar et oversiktsblikk over Kjeller og arealene rundt, så ser det ut til å være mye områder som det går an å bruke til utvidelse av Lillestrøm, men nå er det en legmann som snakker. Det er nå min personlige mening. Kjeller har en unik historie som ikke må viskes ut av vår nasjonale hukommelse.

– Er flyplassen en nasjonal kulturarv som Riksantikvaren bør bevare for våre neste generasjoner?

– Ja, absolutt! Jeg synes Riksantikvaren bør bevare Kjeller. Riksantikvaren har jo som slagord at vern gjennom bruk er det beste vernet, det er jeg helt enig i, og det passer godt på Kjeller. Dette er arnestedet

for både militær og sivil luftfart i Norge. Det er en historisk viktig plass når det gjelder utviklingen av norsk luftfart. Utviklingen innen luftfart har vært formidabel tatt i betraktning at det første flyet var i lufta for litt over 100 år siden.

– Fly og flygning har fasinert generasjoner helt siden brødrene Orville og Wilbur Wright fløy for første gang i desember 1903. Og det er en enkel grunn til det. Så lenge det har vært mennesker på jorden har ønsket om å fly vært til stedet. For det å fly er fantastisk! sier Erling Kjærnes.

– Derfor er det veldig trist når alle disse plassene står i fare for å bli borte, det eneste du da kan gjøre er å gå og se på denne historien på et museum, det er ingen dårlig erstatning, men det og ikke kunne ta publikum ut og vise operative fly på en fysisk plass, da blir vi en opplevelse og en dimensjon fattigere.

– England har kanskje de beste eksemplene. Det har vært mange diskusjoner om steder ala Kjeller bør overleve eller ikke. Heldigvis gikk det i en favør for bevaring, de har lyktes og i dag kan vi se hvilken suksess steder som Old Warden og Duxford er blitt.

– Men det krever innsats, penger, vilje og ikke minst mot, både av bevilgende myndigheter, fra lokalmiljøet og lokale politikere.

– Hvilke muligheter ser Forsvarets Museer for seg rent konkret, når det gjelder Kjeller?

– Det som er interessant på Kjeller, og som jeg brenner for, er å knytte det operative flygende miljøet tettere opp mot det museale. Utviklingen på Forsva-



HISTORISK: Kjeller er en av verdens eldste flyplasser og kan i år feire 105 år.



UNG PILOT: Samson Aleksander er tredje generasjon pilot på Kjeller og har hatt første tur i akroflyet Cap 10C, her med stolte foreldre Hilde og John Arne.

KJELLER BØR FREDES!



SPITFIRE: Spitfire RR232 med samme dekor og norske farger som kampflyet til Rolf Arne Berg hadde under 2. verdenskrig. Lars Ness takser ut for takeoff på Kjeller og flygning til Stavanger lufthavn for Sola Airshow 10.–11. juni i år.



TESTFLYGNING: Sjefspilot i Kjeller Flyhistoriske Forening (KFF), Helge Storflor, ombord i de Havilland Moth DH60M 125 LN-KFT «Juut» under en testflygning på Kjeller 30. april i år. Flytypen var skolefly på Kjeller på 1930-tallet. Tre maskiner ble innkjøpt fra England, mens de ti påfølgende maskinene ble bygget ved Flyfabrikken.



HOLMENKOLLEN: «Kjeller er for luftfarten det samme som Holmenkollen er for norsk hopp» hevder generalsekretær i Norges Luftsportforbund, John Eirik Laupsa. Generaløyntant Wilhelm Mohr ombord i Spitfire SM920 G-ILDA med Eskil Amdal passerte Holmenkollen og Tryvann under «Spitfire til Kjeller»-dagene i 2014.



SOLA AIRSHOW: Testpilot for F-16 og F-35, Eskil Amdal, skulle etter planen fly Starfighter 637 fra Bodø til Sola Airshow. En oljetekasje satte en stopper for det. Som erstatning fløy han P-51D Mustang 'The Shark' og Spitfire RAB RR232.



SPITFIREPILOT: Rolf Kolling fløy Spitfire under D-dagen i Normandie. Han var 10 år da han første gang besøkte Kjeller som medlem i Aller flyklubb. Under tema-dagen på Kjeller 28. juni var han æresgjest, her sammen med Finn Terje Skyrud (til venstre) og Lars Ness fra Norwegian Spitfire Foundation (NSF). 17. juli i år feiret han 96 år.



SOLA AIRSHOW: Mange opplevelser og mye inspirasjon for familier på Sola Airshow 10.–11. juni i år.

rets Flysamling på Gardermoen viser hvor viktig det er å ha en samhandling mellom flymiljøene. Det museale og det flygende miljøet har godt av å være sammen, vi blir bedre da. Det er ulik kompetanse som møtes, og det gir en mye bedre formidling til publikum.

– Hva Forsvarets Museer konkret kan gjøre på Kjeller er vanskelig å si. Vi ligger i dag i linje under Forsvarets Fellestjenester (FFT) som igjen rapporterer direkte til Forsvarssjefens prioriteringer. Og per i dag er prioriteringen å bygge forsvarsevne, det vil si at pengene går til den «spisse enden».

– Forsvarets museer har en fast struktur, hvor vi i dag er syv steder rundt omkring i landet. Det er riktignok en pågående utredning om framtiden til Forsvarets Museer, hvor vi ser på museets utvikling i et 50-års perspektiv, men vi har ikke kommet så langt at vi ser på eventuelle lokaliseringer og plasseringer.

En suksessfaktor på Kjeller

– Men en ting som er sikkert, hvis en skulle tenkt tanken om at det burde være noe musealt på Kjeller i Forsvarets regi, da er det naturlig å tenke luftfart. Kombinasjonen formidling av luftfartshistorien og tilknytningen til en rullebane er helt avgjørende. Jeg tror koblingen mellom statiske fly på et museum og en operativ veteranflypark er en suksessfaktor.

– *Det er ikke mulig så mange steder?*

– Nei, Kjeller er unik i den settingen, det er det ingen tvil om. For det første så tar det bare ti minutter med tog fra Oslo S, så er du der, og det er ikke mange andre steder på Østlandet hvor det er mulig.

– Vi har andre aktive miljøer rundt omkring i landet, men hvis en skal tenke tilgjengelighet for publikum, så er Kjeller desidert best.

– *Veteranflymiljøet på Kjeller har bevart, gjenoppbygget og ivaretar mange av flytypene som har operert i Luftforsvaret. Hvilken betydning har det for Forsvarets Museer?*

– Slik situasjonen er i dag, ville ikke vi hatt muligheten til å gjøre alt dette alene, uten innsatsen fra fagmiljøet på Kjeller og ikke minst alle de frivillige ville det ikke vært noe flyhistorie. Vi har vært heldige, det er noen som tar vare på historien vår.

– Et annet viktig aspekt er at miljøet med operering av flygende veteranfly bevarer et utdøende håndverk. Det å restaurere, vedlikeholde og drifte gamle fly er et håndverk som ikke lenger er lett tilgjengelig, det er ingen skolebenk for utdanning av dette lengre, og kompetansen står i fare for å dø ut. Ved å opprettholde et aktivt flygende miljø, er vi med på å holde viktige tradisjoner levende og unik kunnskap og kompetanse sikres for framtidige generasjoner.

Kjeller flyplass bør rett og slett fredes

– *Hva gjør Forsvarets Museer og Forsvarets Fellestjenester for å bevare landets eldste flyplass?*

– Forsvarets Museer kan enda tydeligere hevde at Kjeller flyplass bør bevares grunnet viktige historiske hendelser. Vi må enda tydeligere løfte frednings-spørsmålet opp på et nasjonalt nivå, flyplassen bør rett og slett fredes. Om flyplassområdet skal beholdes helt og holdent i sin nåværende form, kan diskuteres. Det er et stort område, så det er mulig å se på flere løsninger og sameksistens i form av utbygging av annen aktivitet bør undersøkes.

Flymiljøet på Kjeller har utarbeidet mulighetsstudier med flere scenarier, offentliggjort 6. januar 2016.

– Det er forskjellige nivåer for hva som er akseptabelt for hva som bør fredes, for å kunne redde denne flyplassen. Slik jeg ser det, så trenger du ikke hele, hvis vi kun ser på hensynet til historiske fly.

Antallet veteranfly i Norge øker stadig. I april inviterte Kjeller Flyhistoriske Forening til roll-out for Moth DH60M 125 LN-KFT etter ti år med gjenoppbygging. Flyet kom på vingene igjen etter 87 år.

Veteranmiljøet på Kjeller er også godt i gang med arbeidet for å utvide flyparken med en Gloster Gladiator og en Spitfire.

Storcheredet på Fetsund har i samme perioden gjenoppbygget en Fieseler Storch som i september hadde første motorkjøring. Testflygning planlegges på Kjeller, og er sannsynligvis allerede historie når denne saken leses.

På Sola er ivrige flyentusiaster kjøpt inn både Fieseler Storch og Ryan ST-A i løpet av få måneder, mens det på Notodden er etablert et veteranflymiljø med Trojan T28, Boeing Stearman, Harvard og De-cathlon, mens gjenoppbygging av en toseters Spitfire skjer på bestilling i England.

– *En spennende utvikling også for Forsvarets Museer?*

– Det er klart det. Som nevnt tidligere, er det en utrolig spennende og viktig innsats som gjøres av privatpersoner ved anskaffelse av veteranfly med lang norsk historie.

– Vi kan ikke annet enn å nikke godkjennende til at slikt blir gjort. Det er ingen planer eller noe som tilsier at vi kan engasjere oss i alt dette, bortsett fra at vi kan være en fasilitator for den historiske overbyggingen. Det kan vi gjøre.

– Slikt miljøet blir bygget opp rundt omkring i landet nå, viser hvilken enorm interesse det er for veteranfly. Vi ser at tilstrømmingen til flyshow bare øker. Det er noe som museene som har luftfart som oppdrag bør tenke på.

– Levende flymiljøer har en helt eksepsjonell mulighet til å nå ut til folk, og spesielt til de som ikke vanligvis går på et museum.

Vil gjøre utstilte fly luftdyktige

– *Det er mange veteranfly ved Luftforsvarsmuseet ved Norsk Luftfartsmuseum i Bodø og ved Forsvarets Flysamling på Gardermoen. Kan det være aktuelt å gjøre noen av de luftdyktige og operative i veteranflymiljøet?*

– Nå kan jeg bare snakke for Forsvarets Museer, men svaret er ja. Vi har 101 fly i samlingen. Det er en ganske stor og omfattende samling, så vi går nå systematisk gjennom alle gjenstandene, men dette tar tid. Det skal gjøres en grundig museumsfaglig vurdering

før vi tar noe ut av samlingene våre.

– Vi har ikke mulighet til å ha alt utstilt, og noen kommer aldri til å bli utstilt. Vi endrer litt i antall fly som er utstilt når vi endrer på utstillingene. Noen blir da tatt ned og satt på magasin, noen har vi flere av, så vi ser på dette fortløpende, og ettersom alle gjenstandene i museet er Forsvarsdepartementets eiendom, så kan ikke vi selge noe, men vi har muligheten til å låne ut. Enten til andre museer eller organisasjoner som er en faglig tilknytning til et museum.

– De flyene som vi mener eventuelt ikke skal inn i en statisk utstilling igjen, og som heller kan tiltrekke seg et bredere publikum og gjøres mer attraktive, kan vi kanskje låne ut og gjøre flyvedyktige.

Det stilles hele tiden krav til museene om å øke sine besøkstall, noe de blir målt på årlig. Utfordringen til museene er å nå ut til mange med sin formidling. De statiske utstillingene står mer eller mindre permanent, det å endre en utstilling i dag er kostbart og krever finansiering. De fleste museene har en anstrengt økonomi og nok utfordringer med samlingsforvaltning og daglig drift. Vår erfaring er at skal man nå det brede lag av befolkningen med historiefremstillingen rundt militær luftfart, så er det ingen ting som kan måle seg med det publikumspotensialet et flygende veteranfly gir.

– *Har dere sett på konkrete fly?*

– Vi prøver nå å få klar en Saab Safir i Bodø for å ha et luftdyktig veteranfly der oppe. Og vi vurderer om vi skal restaurere maskinen selv, eller sette den ut til andre som kan operere den. Vi har kontakt med Norwegian Spitfire Foundation som drifter Noorduyn Norseman tilhørende Norsk Luftfartsmuseum, og gjør det på en særdeles god og profesjonell måte, pluss at de som kjent opererer et par andre heftige fly.

– Så vi ser på det å ha en partner i forhold til en trygg operasjonell drift av eventuelt airworthy museum-fly er ekstremt viktig.

– Vi har også en Single Otter, og vi ser på en Harvard. Det er de maskinene som er konkrete nå. For



GLOSTER GLADIATOR 423 restaureres av Retro Track & Air Ltd ved Kemble Cotswold Airport i England. Her ses Finn Terje Skyrud foran flymaskinen før frakt til Kjeller 29. mai 2012 med Super Hercules C-130J.



KJELLER: Per Waaler var siste kampflypilot som fløy Gloster Gladiator 423 under 2. verdenskrig. Her tar han imot flyet d kom til Kjeller i 2012.

KJELLER BØR FREDES!



100 ÅR: Testpilot Eskil Amdal i F-16 Viper 686 etter takeoff fra Kjeller. Med Luftforsvarets jubileumsmaskin holdt han en rekke spektakulære akroflygninger ved airshow over hele landet i jubileumsåret 2012, da Kjeller, norsk luftmakt og norsk flygning feiret 100 år.



GRATULERES: Generalmajor Diedrik Willem Kolff gratulerer Erling Kjærnes, tidligere direktør ved Norsk Luftfartsmuseum i Bodø, med gjenkjøpet av Noorduyn Norseman R-AB LN-TSN under Flydagen 2015. Flyet landet på Kjeller 28. mai samme år, på dagen 70 år etter at det første gang landet på Fornebu.



NYTT REDNINGSHELIKOPTER: Leonardo Helicopter AW101 ble fløyet fra Yeovil i England til Sola Airshow for å bli vist fram for første gang i Norge. Helikopteret erstatter Sea King som vil bli utfaset i en periode fram mot 2021.



FORSVARETS MUSEER

NYTT KAMPFLY: F-35A Lightning II 5087 AM-01 under første testflight 15. oktober 2015 med første norske F-35A på Fort Worth utenfor Dallas i Texas. De første syv norske F-35 er nå stasjonert ved Luke AFB i Arizona ved den internasjonale skvadronen for utdanning. De første tre F-35 i norsk luftrom landet på Ørland i november i år. Foto: Liz Kaszynski



FØRSTE FLYELEV: Fairchild Cornell LN-BIF og Saab Safir LN-BII i formasjon 11. juni 2014 på vei fra Gardermoen til Kjeller, på dagen 100 år etter oppflygningen til Roald Amundsen, som tok landets første sertifikat for sivile.



oss er det enklere med propellfly, enn de flyene med blåselampe (jetmotorer) bak. Da dukker det opp en rekke nye og mer kompliserende faktorer hvis vi skal begynne å vurdere jetjagere, sier Erling Kjærnes.

– *Så F-5 vil være et langt lerret å bleke?*

– Ja, det er klart. Det innebærer CFE-materiale (Treaty on Conventional Armed Forces in Europe, en nedrustningsavtale fra 1990 som ble inngått mellom daværende Warszawapakten og NATO-landene) og her er vi inne på avtaler som er kompliserte. Det er militærutstyr som må ha nødvendige end-user agreements med den amerikanske stat, noe som krever tid og tålmodighet. Noen uheldige episoder der norsk forsvarsmateriell har dukket opp hos nasjoner vi helst ikke vil vedkjenne oss, gjør heller ikke dette enklere. Umulig er det ikke, bare se på Starfighter i Bodø.

Spitfire med norsk krigshistorie

– *Men jagerflyene Gloster Gladiator og Spitfire er mer overkommelige?*

– Ja, hvis du ser bort fra økonomien... så er det enklere. Slik det er i dag, så er Glosteren helt avhengig av midler. Det gjelder også Spitfire MH603 i Australia, som er en aktuell maskin.

– MH603 er en flymaskin med norsk krigshistorie, men det er en utfordring å få gjennomslag hos våre politikere. Glipper den, så vil vi miste en viktig del av norsk militærhistorie. Da vil den gå ut i det åpne markedet og bli kjøpt. Selvsagt kan det hende at den blir til salgs en gang i fremtiden, men vi ser jo at det ikke skjer så veldig ofte.

Spitfire er det mest berømte og ikoniske flyet fra den andre verdenskrig. Spitfire spilte en viktig rolle i mange av de avgjørende slagene under andre verdenskrig noe som ga RAF og norske piloter et kritisk viktig overtak over den tyske okkupasjonsmakten og ikke minst Luftwaffe.

– Ingen ting kan måle seg med en Spitfire. Norge trenger en flygende Spitfire! sier Erling Kjærnes.

– Med en flygende Spitfire kan en i løpet av én

kort sommersesong formidle luftfartshistorie til like mange besøkende som luftfartsmuseene vil ha gjennom dørene sine i løpet av et år. Bare det burde være verdt pengene det koster å sikre oss denne unike delen av norsk krigshistorie.

– *Rettighetene til Gloster 423 er vel overført til Glosterstiftelsen?*

– Stiftelsen har fått de resterende delene av flyet av oss, så 423 Stiftelsen har nå eierskapet. Dette er en lang prosess som vi har jobbet mye med og hatt en tett dialog med Forsvarsstaben og Forsvarsdepartementet, for å få til det. Nå har de den, men det er fortsatt økonomien i det som er en utfordring.

– Det er interessant å trekke paralleller mellom veteranfly og veteranbåter. Veteranbåtmiljøet er organisert, oppe og går, og får støtte. Vi har ikke så mye av det på flysiden. Det er gjort et veldig bra initiativ med etablering av Nasjonal Interesseforening for Luftfartstøy, og her bør det jobbes hardere med å påvirke politikere. Riksantikvar og bevilgende myndigheter har akkurat like stort ansvar for veteranfly som de har for veteranbåter.

– Fly er nyere historie. Det viser seg utrolig vanskelig å få samme engasjementet for denne nye historien, som ikke er mer enn 100 år gammel. Selv om vi kan si at Gloster Gladiator er vårt Gokstadskip, så er det ikke så mange som vil nikke «Joda, det stemmer», hvis du da ikke er rimelig flyhistorisk interessert.

– Der mener jeg både Riksantikvar og bevilgende myndigheter har et ansvar som de enda ikke har tatt fullt ut. Det er gledelig at i hvert fall Riksantikvaren nå viser seriøs interesse og ansvar og at de nå endelig har bevilget midler til å starte en del av gjenoppbyggingen av 423.

– *Gjør vi nok for å ivareta disse kulturelle verdiene for barn og neste generasjoner?*

– Jeg tror alle miljøene gjør så mye de klarer. Så kan en stille spørsmål om hva er nok?

– Når en ser på et så omfattende felt som Forsvarets Museer, så handler det ikke bare om fly, det



ORION P3C 6603 fløy oppvisninger ved Andøya Airshow 24. juli i år under feiringen av 333-skvadronens 75-årsjubileum og Andøya flystasjon sitt 60-årsjubileum. Her fra Arctic Race Military Show på Bardufoss 11. august. Foto: Gert Andreas Barring

handler om fryktelig mye annet, som jeg vil påstå er veldig mye verre stilt enn fly.

Fullt overalt – store muligheter på Kjeller

– Samlingene til Forsvarets Museer er offisielt på 384 000 gjenstander, men vi tror det er nærmere 500 000. Vi har rett og slett ikke helt oversikt over hvor stor samlingen er, så det jobber vi med nå. Det er mengder med unikt historisk materiale som står og forfaller, gjenstander som burde sikres på en helt annen måte enn det blir gjort i dag. I så henseende har nok flyene det absolutt best.

Utstillingslokalene til Luftforsvarsmuseet ved Norsk Luftfartsmuseum i Bodø er omtrent fullt, noe som på sikt kan løses hvis Anlegg 96 blir fredet, men per i dag er det lite ledig plass. Det samme gjelder Sola og Forsvarets Flysamling på Gardermoen.

– *Hvis vi skal se langsiktig på det, så kan en løsning være et framtidig opplevelsessenter på Kjeller?*

– Opplevelsessenter med fly på Kjeller? Jeg vil ikke si at det er umulig, det ville ikke være for å få plass til enda flere fly, men å skape en annen type formidling, sier Erling Kjærnes.



SOLA AIRSHOW: 440 P-8A Boeing Poseidon tilhører U. S. Navy og takser her inn til Sola Airshow. Forsvarsmateriell Luftkapasiteter på Kjeller undertegnet 29. mars i år kontrakt for kjøp av fem P-8A Poseidon maritime patroljefly (MPA) til Luftforsvaret. Det første flyet kommer i årene 2022–2023 samtidig som Orion vil bli utfaset.

– *For å bringe museets eiendeler mer ut i det operative flymiljøet?*

– Ja, hadde det vært et flymuseum på Kjeller, ville det være ideelt å ha en rullebane, uten tvil. Ingenting er umulig, men du må jobbe hardt for det, og politisk vilje må på bordet for at det skal skje.

– *Med tanke på Duxford og Old Warden, så har Kjeller muligheten til å bli Norges svar på attraksjoner i England?*

– Absolutt. Det er vel ikke så mange andre flyplasser som har den muligheten.

– *Når kan vi få oppleve det?*

– Neeeee, det er helt klart en prosess som må forankres. Først må vi bli enige i at plassen er viktig historisk, og bør bevares. Da har vi kommet et langt stykke på vei. Hvis vi skulle lekt med tanken om å ha et flymuseum på Kjeller, da må kanskje den viktigste forutsetningen være der, og da mener jeg en rullebane. Da ville det vært interessant å se på det.

– Forsvarets Flysamling på Gardermoen er fantastisk. Bygget, flyene og alt har det veldig fint der, det er et godt miljø, men for publikum så er Flysamlingen på Gardermoen, der den ligger, sentral ødemark. Det



NH90: Forsvaret har bestilt i alt åtte NH90 CG NFH for Kystvakten og seks NH90 NFH til fregattene. Helikoptrene erstatter Lynx fra Augusta Westland. Her under oppvisning under Arctic Race Military Airshow på Bardufoss 11. august. Foto: Gert Andreas Barring



KJELLER BØR FREDES!

FORMASJONSAKRO: SAS-kapteinene Lars Ness (ytterst) og Finn Terje Skyrud flyr aerobatics i formasjon med hver sin CASA Bü 131E Bücker Jungmann med motor ENMA Tigre G-IV-B5, henholdsvis LN-ESS og LN-INA. Flytypen hadde første testflight 27. april 1934 og var et utmerket treningsfly før og under 2. verdenskrig.



GJENSYN: Kampflypilotene fra 2. verdenskrig, Per Waaler (til venstre) og Wilhelm Mohr var hovedgjester da Luftforsvaret 9. april 2010 inviterte til 70-årsmarkering etter invasjonen. De fikk gjenoppleve Tiger Moth i lufta for tur med Sea King til Oscarsborg. Begge ble utdannet på Kjeller.



YELLOW SPARROWS etter oppvisning under Flydagen på Kjeller 21. mai i år. Oppvisningsteamet fra Luftforsvarets Flyveskole på Bardufoss ledes av skolesjef oberstløytnant Dag Simastuen, som flyr lead. Under Arctic Race Military Airshow i august ble teamet utvidet fra fire til fem skolefly av typen Saab Safari.



FORSVARETS MUSEER

CHASE: Bendik M. Johansen i enseter Extra EA300S N600YS flyr «chase» med Ulrik Haste i toseter Extra EA300 LN-XTR over Lista, under treningssamling til Aerobatic Club of Norway. Begge flyene har seksylindret Lycoming AE10-540 med 300 hk ved opptil 2 700 RPM.



AKROPILOT: Gudmund Lille-Mæhtum var aktiv akropilot på Kjeller og deltok i NM i aerobatics i 2013 som 19-åring før han startet pilotutdanningen i Luftforsvaret.



TIGER MOTH: Morten K. Agerup Myhr med papirarbeid etter en tur over Oslo og Kjeller med Kjellerbygde Tiger Moth 189 tilhørende KFF.

å tro at vi kan dra ekstremt mange mennesker dit, viser seg å ikke være lett. Det kunne vi fått til på Kjeller. 10. november lander de første F-35 til Norge, på Luftforsvarets bursdag 73 år etter Hærens og Marinens flyvevesen ble forenet til en egen forsvarsgren. Et 10 000 meters stort skvadronbygg på Ørland flystasjon ble innflyttingsklart i august. Et nytt vedlikeholdsbygg og en forlenget rullebane skal stå klart før de nye norske kampflyene entrer norsk luftrom.

Det nye norske redningshelikopteret AW101 ble for første gang vist fram Sola Airshow. Erstatteren til P-3 Orion, P-8 Poseidon, vil komme i 2020–2021.

Når vi mottar et fly eller hvilken som helst annen gjenstand som har vært brukt i Forsvaret, så er det ønskelig at vi skal få det overlevert til museet operativt. Det må selvsagt desarmeres og klargjøres for museumsbruk, men vi burde få det til museet med de reservedelene som trengs, sånn at museet har muligheten til å bevare gjenstanden gjennom bruk hvis det er ønskelig.

Når du skal tenke langt fram, så handler det om å være littegrann framsynt, ikke bare stappe alt inn på et museum eller et magasin, men faktisk ha muligheten til dra til side et par hangardører og vise fram perlene på rad, operative.

Det er da jeg ser det glimrer mest i øyene på folk, når de lov til å oppleve det.

Et av spørsmålene vi får mest av på et flymuseum er: «kan disse flyene fly?» Da sier jeg at med en liten pengesekk, så skal vi nok få til det. Men vi vet jo det at har de stått i over ti år, så er slanger og tanker av gummi lite brukbare, og ingen stempelmotorer har blitt turna. Jeg tror kombinasjonen av museer og operative miljøer er en vinneroppskrift.

Innfasingen av nye fly fører til en utfordring for Forsvarets Museer med tanke på fly som utfases?

Nå er det ikke noe problem for oss å dytte en F-16 inn på museum. Det klarer vi fint.

Hva med Sea King og Orion?

Vi har plass til Sea King og F-16. Når vi snakker

om P-3 Orion, DA-20 og den type ting, så begynner det å bli hakket verre. Da må en komme til en erkjennelse; er dette noe vi skal ta vare på eller ikke? Det er museumsfaglige begrunnelser som skal avgjøre dette. Det er synd hvis det er kvadratmeterprisen som skal være avgjørende om nasjonen skal ta vare på sin historie eller ikke.

Færre søkere til flyskolen

Antallet søkere til Luftforsvarets flyskole viser en synkende kurve. Hvordan kan Forsvaret bidra til inspirasjon og bedre rekruttering av militære piloter?

Det er mange områder hvor vi kan forbedre. Vi kan og burde være mer synlige.

Museene kan være med og bidra, men det viktigste er nok at folk ser fly i lufta, og at Forsvaret er tilstede på enda flere flyshow med enda flere fly. Opplevelsen av veteranfly i lufta er helt spesielt, det gjør historien levende.

Det å se og oppleve et veteranfly i lufta er som å bli dratt inn i en tidsmaskin, den jevne duren av motoren tar deg raskt tilbake, kanskje til andre verdenskrigs hvor verden så helt annerledes ut enn i dag.

Luktene, lydene, alle sansene gjør at du lever deg inn følelsen av det å fly. Flyene suser lavt over terrenget, noe som gjør opplevelsen helt unik.

Denne type formidling kan du ikke få i et museum. Den må oppleves! Det er en historisk reise, et minne for livet og inspirer kanskje noen unge jenter eller gutter til å tenke at dette er noe de vil prøve selv, forteller Erling Kjærnes.

Historisk flygende skvadron

Yellow Sparrows er oppvisningsteamet til Luftforsvarets Flyveskole på Bardufoss og deltok på årets flyshow på Kjeller, Sola, Andøya og Bardufoss. På Sola hadde teamet også en stand hvor nye flygere i Luftforsvaret stilte opp og svarte på spørsmål.

Det er supert, at flyveskolen i Luftforsvaret viser seg fram, det er helt suverent. Men det er klart at det

gjør seg med andre typer fly også, i Forsvarets regi.

Om det kommer dundrende inn en F-16 eller en Hercules, Orion eller et helikopter for å få vist omfanget, det betyr også mye.

Sverige har etablert en historisk skvadron «Swedish Air Force Historic Flight» som på privat initiativ viser fram blant annet J 29 Tunnan, AJS 37 Viggen, SK 35C Draken, SK 60E SAAB 105, J 34 Hawker Hunter, og J 28 Vampire.

Kan noe tilsvarende være aktuelt for Forsvaret?

Rent historiefremidlingsmessig kunne jeg ha ønsket at vi hadde en historisk flygende skvadron. Det ville vært riktig for Luftforsvaret og Forsvarets Museer å ha hatt det, men nå snakker vi ressurser og vilje og vi vet at Forsvaret har bestemt at det meste skal fokuseres på den operative delen. Men ja, jeg tar gjerne ansvaret for en operativ historisk flygende skvadron.

Forvaltning av nasjonens kulturarv

Forsvaret handler om noe mer enn operasjoner, høyteknologi og skarpe oppdrag. Det handler også om å forvalte en del av nasjonens kulturarv. Det handler om å bidra til å støtte opp om grunnleggende samfunnsverdier. Det handler om å ta vare på historien, og ikke minst, vise den fram.

Flymiljøer på Kjeller og på Rygge ivaretar i dag Forsvarets mange historiske fly i luftdyktig tilstand, både med propell og jet. Etter flere år på Rygge, slår Flyvåpenets Historiske Skvadron også rot i Duxford.

Ja, det flygende veteranflymiljøet gjør en helt fantastisk jobb. Og det at de flytter til Englund og Duxford sier noe om vilkårene her hjemme. Det vil være synd om vi ikke legger til rette for at denne type formidling kan foregå i Norge.

Jeg tror egentlig ikke at de som har ansvar for kulturen på det nasjonale planet er klar over hvor mye formidling som foregår gjennom innsatsen som de frivillige gjør. Det er mye gratis formidling som skjer i det flygende historiske miljøet.

Jeg skulle ønske at museet hadde en større inn- gripen i det, fordi det er mer en nasjonal oppgave enn at det skal være lokalt på forskjellige steder.

Så det kommer for fullt?

Jeg skulle ønske det, men det tror jeg ikke skjer umiddelbart nei, men det er helt klart noe vi burde hatt.

Gjenstander råtner på rot

Mye av gjenstandene og utstyret som Forsvarets Museer har, bortsett fra fly som har det veldig bra, står mange steder på langtidskompostering. Vi kan ha kjempefine utstillingsplaner, men gjenstandene råtner på rot før vi får råd til å sette de i en utstilling.

Og de er ikke tilgjengelig for publikum?

Nei.

De går tapt?

Ja, Forsvarets Museer har ikke egnet magasineringsforhold for gjenstandene sine, noe som er et stort problem. Museets gjenstandsforvaltning kan best beskrives som en kontrollert «forvaltning av forandring». Ukontrollert forandring kan man vanligvis definere som skade. Uten samlinger er det ikke noe museum.

Hovedårsaken til å opprettholde offentlige samlinger er deres samfunnsmessige verdi. Disse verdiene kan ikke oppstå uten tilgang. Verdiene kan også reduseres over tid hvis samlingene skades av dårlig forvaltning.

Samlingene ved Forsvarsmuseet er en del av vår grunnkapital og utgjør et viktig bidrag til å gjenspeile den militærhistoriske kulturarven.

Innsamling, forvaltning og bevaring av materielle vitnesbyrd fra Forsvaret er en grunnleggende oppgave for Forsvarets museer.

Nå er vi på seks steder rundt omkring i landet. Gjenstandene blir flyttet hit og dit og Forsvaret kommer med stadig strengere krav til forvaltning av militært utstyr, noe som vi selvsagt må følge, forklarer Erling Kjærnes.



SATSER MOT VM: Ulrik Hasle ved siden av og Bendik M. Johansen i Extra 300S N600YS under treningshelgen ved Farsund lufthavn på Lista. Begge satser mot VM i Advanced Aerobatic neste år.



AKRO: Mangeårig testpilot i Luftforsvaret, Bendik M. Johansen fløy oppvisning med Extra S300 under Arctic Race Military Airshow på Bardufoss.



NYTT SKOLEFLY: Nedre Romerike Flyklubb på Kjeller er først i Skandinavia med skoleflyet Aquila A211. Her ses Eskil Amdal og Ivar Dyrdal over Nordre Øyeren naturreservat 10. juni 2014 på vei fra Berlin. Dagen etter feiret flymiljøet 100-årsjubileum for Roald Amundsen som tok landets første internasjonale flysertifikat.



VAMPIRE: Vampire var Luftforsvarets første jetjagerfly og kom i 1949. Her ses T.55 (til venstre) og FB.52 over Oslo 29. mai 2012. De opereres av Flyvåpenets Historiske Skvadron fra Rygge og Duxford, som også drifter Mikoyan-Gurevich MiG-15UTI og Canadair CT-113 Silver Star.



DAKOTA NORWAY: Under Flydagen 2017 fikk både Anniken Huitfeldt (Ap) og Sigbjørn Gjelsvik (Sp) med sønnen Thomas oppleve Kjeller og Oslo fra lufta i Dakota Norway. De ble flankert av (til venstre) generalsekretær i Norges Luftsportforbund, John Eirik Laupasa, DC-3-pilot Lars Gagnum og SAS-kaptein Finn Terje Skyrud.



KULTURARV: Dakota Norway DC-3 og Vampire er to av flyene som ikke lengre kan fly på Kjeller hvis rullebanen forkortes fra 1300 til 1000 meter. Det er et tankekors for ordfører i Skedsmo, Ole Jacob Flåten, her sammen med Riksantikvar Jørn Holme under Flydagen 2016.



STORCHEREDET: Fieseler Storch Fi 156 C-3 LN-WNS under gjenoppbygging i Fetsund. Etter motor-kjøring er flyet klart for første testflygning på Kjeller.



FLYUNIVERSITET: Kjeller er hele Norges «flyuniversitet». Instruktør Helge Storflor (til venstre) etter en «refresh» på Harvard med Nils Harald Hansen. I midten Nathalie.

– Utfordringene kommer når vi må trekke inn utstyr som allerede er lånt ut, på grunn av strengere forvaltningskrav i Forsvaret. Stridsvogner og artilleri er jo ikke småtter, det er jo ikke akkurat frimerker vi snakker om. Det kan være 50 tonn med stål, og hvis drivverket har rustet fast, så sliter vi enda mer. Det er viktig å ha muligheten til å vedlikeholde disse tingene, ikke nødvendigvis holde de operative. Ta eksempel med en stridsvogn; skal vi flytte på den så må den kjøre selv. Da trenger vi ansatte med spesialkompetanse og nødvendige sertifikater og vi trenger magasiner hvor det er plass til i det hele tatt å få den ut og rullet beltene en gang i året. Hvis vi ikke lykkes med det en gang, så står dette og blir ødelagt.

– Dette er ikke en unik situasjon for Forsvarets Museer, dette er det store bildet i museums-Norge. Det står mye gjenstander og komposterer, for å bruke det uttrykket.

– Dere trenger større ressurser?

– Det som er det viktigste for Forsvarets Museer nå er å få kontroll på gjenstandsforvaltningen, og det betyr at vi må ha et gjenstandsmagasin med kapasitet og noe som holder museumsstandard.

– Vi trenger ett magasin der vi kan ta inn alle gjenstandene våre, og gjøre en fullstendig vurdering av proviensen på gjenstandene; teknisk stand, er det en gjenstand som bør være i samlingen etc? Er det duplikater eller trenger vi dette av en spesielle årsaker? Når vi har gjort den museumsfaglige vurderingen, kan vi eventuelt starte prosessen med en avhending av ting som er uinteressante for samlingen som helhet. Først da får vi bygget kvalitet i samlingen, når vi klarer å få samlet det på ett sted.

– Vi har tro på at vi skal få til det på en eller annen måte. Slik situasjonen er nå, så kan ikke Forsvarets museer klare å ta vare på alle gjenstandene, ganske enkelt.

– Hvis vi lykkes vil de om 50 år kunne se seg tilbake og si at framtidsplanene til Forsvarets Museer var smarte og at de i 2017 ikke bare kvittet seg med

gjenstander fordi de ikke hadde råd til å leie så mange kvadratmeter. Det er ikke god museal forvaltning.

– Det skjer i dag?

– Ja, men vi har stoppet det nå, men det har skjedd i stor stil. For Forsvaret er ikke så veldig god på det jeg vil kalle horisontal samhandling. Vi er veldig gode i hver vår vertikale silo, for å løse et gitt oppdrag best mulig. Det er litt snevert, ettersom det å ha totalbildet er viktig for å løse nasjonens oppdrag.

50 år og evighetsperspektiv

– Når er dere ferdig med gjennomgangen av gjenstandene?

– Det vil ta årevis, gitt vi blir gitt de rette verktøyene og forutsetningene for å gjøre det. 1. desember er vi ferdige med utredningen om Forsvarets Museer, som nå blir utført av Forsvarsjefens strategiske stab i Forsvarsdepartementet.

– Vi har reist rundt i hele landet og vært innom alle museene, på magasiner, så alle har fått se hva som er situasjonen i dag. Og den er ikke særlig lystig. Nå diskuterer vi veien videre, og hva som er hensiktsmessig og nødvendig i et framtidsperspektiv.

– Hva er resultatet?

– Det har vi ikke kommet fram til foreløpig. Nå har vi først hatt en runde med innhenting av informasjon, som gir bakgrunn for utredningen og rapportskrivning.

– I mandatet skal vi som sagt se 50 år fram i tid, men utfordringen til museene er jo at vi har et evighetsperspektiv. Det er ikke så enkelt å få inn i en forsvarsstruktur. Forsvaret er opptatt av egne langtidsplaner som rullerer hvert fjerde år. Når Forsvaret reduserer og faser ut utstyr og aktiviteter i forsvarsstrukturen, ja da øker samtidig oppgavene til Forsvarets museer. Det er ikke lett å få løftet dette behovet høyt nok opp i systemet.

– Når vi sier at vi skal se på dette for evigheten, så er det klart at det blir vanskelig å begripe det, ikke sant?

– Når Forsvarets Museer vi får en gjenstand, så tenker mange ofte at det var det, men det er ikke tilfelle. Hver gjenstand har faktisk en levetidskostnad på lik linje med et nyinnkjøpt F-35-fly, som kanskje skal ha en levetid på 40 år.

– En museumsgjenstand som vi skal ta vare på i god stand har en kostnad ved seg til evig tid. Og det er det ikke lett å legge inn i et budsjett. De som jobber med Excel i Forsvaret synes dette er utfordrende å forholde seg til.

– Det er vanskelig, men dette er egentlig realiteten. Vi snakker ikke om de store pengene per gjenstand, men hver gjenstand bør ha et levetidsbudsjett.

– Om det handler om å kroke et tauestag på et kjøretøy og rulle det med lastebil rundt leiren en gang i året, for så å parkere den og gjøre det samme neste år, så har det en kostnad, men det er ikke mer enn det.

– Ting skal holdes ved like, og det koster penger. Og med kanskje så mange som 500 000 gjenstander så er det klart det blir penger av det, men det må til.

Viktigst å få forståelse i Forsvaret

– Det utfordrer Stortinget, departementer og politikerne til å tenke nytt om budsjettering?

– Dette er en nasjonal museumsutfordring. Det gjelder ikke bare Forsvarets Museer. De fleste museer får en bevilgning fra Kulturdepartementet, og vi ser at den blir lavere og lavere, så det er en stor utfordring.

– Vi i Forsvarets museer får ikke nødvendigvis høyere budsjetter til drift heller. Uten økning i budsjetter som vil gi oss muligheten til forsvarlig forvaltning, klarer vi aldri å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Forsvarssjefens Fagmilitære Råd (FMR) og Forsvarets Langtidsplan (LTP) inneholder planer og strategier som sjelden strekker seg lengre enn 20 år.

– I Forsvarets langtidsplan er de første fire årene veldig konkrete og tallfestet, mens den virkelige langtidsplanen er mye mer basert på strategier, og ikke tallfestet i like detaljert grad. Det er utfordrende.

– Det viktigste for Forsvarets Museer er faktisk å

få forståelsen for betydningen av forsvarshistorien innad i Forsvaret, og hvordan Forsvaret selv kan bruke den historien på best mulig måte. Det er noe av det viktigste vi ser på, og noe som vi må jobbe sammen med Forsvaret for å bygge opp.

Profesjonsidentitet

– Forsvarets museer forvalter Norges krigs- og militærhistorie samt den militære kulturarv og tradisjon, og er således viktige både som kulturforvaltere og formidlere. Museene er også vesentlige som et bindeledd mellom Forsvaret og samfunnet for øvrig, noe Forsvaret er avhengig av.

– Det handler mye om profesjonsidentitet. Noen har gått denne stien før oss. Noen som har ofret mye, andre som har ofret alt. Det er noe som soldatene i dag må ha med seg i ryggsekken, enten om de er på øvelse i skauen i Norge eller deltar på en operasjon i utlandet.

Det har betydning å ha med seg den moralske og historiske vekten fra de som har gått opp løypa før oss, ifølge Erling Kjærnes.

– For å bli gode trenger vi kunnskap og utdanning. Vi må bruke forsvarshistorien vår, som faktisk strekker seg helt fra vikingetiden og fram til i dag. Historien vil sjelden gjenta seg, men vi kan lære av den.

– Vi trenger å bruke historien til å utdanne de beste soldatene, og samtidig gi befolkningen som målgruppe best mulig informasjon om Forsvaret, slik at de også kan forme og trekke sine egne konklusjoner om Forsvaret og samfunnet.

– Forsvarshistorien er en viktig del av vår nasjonale historie, og Forsvarets museer er samlet sett blant de seks mest besøkte museene i Norge med nesten 300 000 besøkende pr år, opplyser Erling Kjærnes.



FORSVARETS FLYSAM-LING: på Gardermoen med ny direktør i år; Øyvind Munch Ellingsen foran Spitfire flankert av Lars Ness (til venstre) og Finn Terje Skyrud.



FLYDAGEN på Kjeller øker i omfang år for år, med et stort publikum og er en av landets viktigste arenaer for inspirasjon, rekruttering og utdanning innen norsk luftfart.