

70 ÅR MED **JETKAMPFLY** PÅ KJELLER!

1912-2019



Klima- og miljødepartementet:
Ny stortingsmelding om
kulturminnepolitikken

INNSPILL

til Regjeringens
kulturminnemelding



70 ÅR MED **FAST RULLEBANE** PÅ KJELLER!

«Meldingen vil være grunnlag for en diskusjon i Stortinget om framtidens kulturminneforvaltning og dens betydning for samfunnet».



➤ **VAMPIRE:** I 2019 er det 70 år siden første jetjagerfly landet på Kjeller. Dagen etter at den nye rullebanen var ferdig anlagt og godkjent, kunne Vampire B-AT lande 22. oktober 1949 sammen med Mosquito og Loadstar fra Gardermoen. Bildet over er tatt i 2012.

«I meldingen vil regjeringen også legge fram forslag til nye nasjonale mål på kulturminnefeltet».



↑ **DISPLAY:** Lars Ness i Bücker Jungmann LN-ESS over Øyeren i 2011, en av de mest erfarne oppvisningspiloter innen warbirdsmiljøet internasjonalt. 30. januar 2019 ble det offisielt at Norwegian Spitfire Foundation starter restaureringen av en historisk norsk Spitfire IX, PL258.





➤ **SPITFIRE «RAB»:** Lars Ness i Spitfire RR232 som i 2016 var malt i norske farger og dekaleringer til ære for jagerflypiloten Rolf Arne Berg. Her etter landing 8. juni 2016 med John Dodd i Mustang «The Shark» som opereres av Norwegian Spitfire Foundation i England.





➤ **TAKEOFF:** Testpilot Anders Håkensen i DH82A Tiger Moth LN-ADC passerer LSK og Åråsen etter takeoff på bane 12 lørdag 10. august 2013.

Det vises til invitasjon til innspill til Regjeringens kulturminnemelding som forventes oversendt til Stortinget i 2020. Frist er 1. februar 2019.

I 2018 har Riksantikvaren varslet oppstart av fredningssak for Kjeller. I den anledning har Flybataljonen som ny interesseorganisasjon for norsk luftfart tatt til orde for å frede hele det eksisterende arealet til dagens flyplass, som en enestående nasjonal og internasjonal kulturarv og kulturskatt.

Det vil innebære områdefredning etter kulturminneloven, av beskyttelsessonene, og som inkluderer en fredning av ytre flyveplass og eksisterende rullebane til aktivt bruk.

I innspill til Riksantikvaren har Flybataljonen begrunnet at omfanget av fredningen i areal bør bli betydelig oppjustert gjennom fredningsprosessen i forhold til fremlagt utkast, og at flere vurderinger tas for å sikre at dette skjer.

Kjeller flyplass utgjør en enestående luftfartshistorisk kulturarv og bør for hele verdenssamfunnet bevares til aktiv bruk i sin helhet. Potensialet er stort for en videreutvikling av flyplassen som attraksjon og verdifull infrastruktur. En fredning av hele flyplassen åpner for mulighetene til å videreutvikle Kjeller som en motor for utviklingen av regionen Romerike og som vil styrke kunnskapsmiljøene i området.

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

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

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



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

↑ **GLEDE:** Barnehagebarn og ansatte fra Krabat barnehage stortrives på Kjeller.

➤ **INSPIRASJON:** Kjeller flyplass er en av de største og viktigste inspirasjonsparkene vi har i Norge. Her RR232 «RAB» i norske farger i 2016.

Dette begrunnes i følgende:

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 2012.

Taktisk avdeling/Søndenfjeldske Flyveavdeling (SFA) ble etablert på den ytre flyveplass i årene fra 1913-1918 og ble utvidet til Flybataljonene på 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 i området som i dag kalles Småflyhavna, både på bakken og i lufta.

Kjeller flyplass er unik med tanke på autensitetsverdi, miljøverdi, identitetsverdi (og symbolverdi) og biotopverdier - tilknyttet myrområdene ved rullebanen.

Den ytre flyveplass (DYF) var arnested for norsk luftmakt og Luftforsvaret. Som forsvarsverk utgjorde SFA/Flybataljonene nasjonens luftmakt i årene fra 1913 til invasjonen 9. april 1940. Den ytre flyveplass på Kjeller representerer i så måte en kulturarv som er enestående i norsk historie, hvor selve oppstarten av Luftforsvaret fant sted. Betydningen av dette området i historisk sammenheng er lite kjent, noe Riksantikvarens utkast til fredningsforslag for Kjeller flyplass som ble lagt fram 4. oktober 2018 også bærer preg av.

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

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

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



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

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

Kriteriene for vern av flyplassen overlapper med kriteriene for vern av flyplassen som kulturlandskap. Det handler med andre ord om et historisk og særpregget landskap i et stadig ekspanderende urbant miljø. Kjeller er en «grønn lunge», et levende flyhistorisk museum og springbrett for et av Norges største forsknings- og innovasjonsmiljøer.

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.

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 påfølgende dag.

De første to 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.

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 for å være først på Nordpolen.

Det resulterte i svært dristige ekspedisjonsflygninger med Dornier Do J Wal N24 og N25 i 1925 og flygningen over Nordpolen natt til 12. mai 1926 med luftskipet Norge.

Regjeringen oppfordrer alle til å tenke nytt og være mer innovative, skape ny teknologi, nye løsninger og nye virksomheter som på sikt kan erstatte deler av dagens oljeinntekter.

«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 feirer Kjeller flyplass 107 år og 70 år med jetjagerfly! Flydagene/Kjeller Airshow arrangeres 16. juni 2019. Foto: Forsvaret/FLO Kjeller/KFF





➤ **BIRDDOG:** Niels Mykleby flyr Cessna Birddog – et av våre populære og sjeldne veteranfly på Kjeller.

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

Allerede som første flyelev på Kjeller var målet for Roald Amundsen klart. Han var overbevist om å utnytte flygningens muligheter for å komme først til Nordpolen. 12 år etter de første flygningene på Kjeller lyktes han med dristige planer og en stor porsjon heltemot.

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 delvis dramatiske forhold krasjlandet luftskipet ved Teller i Alaska.

Det var 25 år etter at Roald Amundsen og hans besetninger hadde erobret Sydpolen. Roald Amundsens personlighet og meritter inspirerte nasjonale storheter som Bernt Balchen og Thor Solberg, for å nevne et par av flypionerene som med innsatsen før og under 2. verdenskrig skrev seg inn i flyhistorien.

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».

Flybataljonen mener 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

Nå kan Kjeller flyplass bli en test om våre politikere har evnen til å tenke nytt, og se nye muligheter, eller fortsetter å holde fast i tidligere LSK-triangel-«drømmer» med storstilt utbygging av boligblokker midt på den nest eldste flyplassen i verden – en uerstattelig verdensarv.



➤ **DEN YTRE FLYVEPLASS (DYF):** Den ytre flyveplass (DYF) med Hundremeteren og Ole Reistad-hangaren var arnestedet for norsk luftmakt, i samme område som i dag kalles Småflyhavna.

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

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 flomsonekart over flyplassområdet i aksen mellom Nitelva og Leira.

Begrepet sjeldenhet er unektelig gjeldende for Kjeller i flere sammenhenger. Flyplassen har i snart 107 år vært 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.

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.

Flere partier og politikere lokalt har markert seg sterkt for en storstilt byutvikling av Kjeller flyplass. Det har ikke manglet på gode anledninger og invitasjoner for å tilegne seg kunnskaper og historisk innsikt om den enestående luftfarts-historiske kulturarven på Kjeller.

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, her under en storflom i 1920 like 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.



➤ **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 vanlig før pilotene ved Flyskolen og Flybataljonen ved Hærens flyvevesen gjorde seg klare til å ta av.

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.

Det blir for omfattende å ta med underliggende temaer og detaljer til de overnevnte vernepunkter i dette innspillet. En ytterligere presisering av vernepunktene i dette innspillet kan legges fram.

Andre synspunkter og løsningsforslag:

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.

Se seksjonen DEL 3 Prosjekt 'Restart Kjeller' med arkitekttegninger til Ole A. Krogness og kartillustrasjonen «Restart Kjeller» som er basert på kronikken til journalist og forfatter Cato Guhnfeldt i Aftenposten 25. november 2018 der han oppfordrer til å tenke nytt om framtiden til Kjeller flyplass.

Flyplassområdet bør ivareta sammenhengen mellom de ulike deler av flyplassen og det åpne landskapet.

«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



↑ **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-års-jubileumsåret for norsk luftfart og luftmakt.

↗ **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.

En bevaring av eksisterende rullebane vil sikre at aktivitetene ved den indre og ytre flyveplass kan videreutvikles til å bli et opplevelsessenter og en inspirasjonspark for hele landet, med operativ drift av et levende flymuseum sammen med en levende historisk flyplass.

Slik vil det være mulig for flyklubber og organisasjoner på Kjeller å opprettholde mye av sin drift, sitt virke, med aktiv og variert bruk av kulturminner. Det gir en bærekraftig og langsiktig bruk i form av et nasjonalt opplevelsessenter og kulturelt «fyrtårn».

En bevaring av hele Kjeller flyplass er i overenstemmelse med innspillet fra seksjon for kulturminnevern i Akershus fylkeskommune som ble oversendt til Riksantikvaren 28. november 2018.

Et levende flygende museum med dagens lengde på rullebanen vil opprettholde sikkerheten og gi grunnlag for etableringen av veteranflysenter, luftfartøyvernsenter og et nytt nasjonalt senter for elektriske/hybride fly og framtidige luftfarkoster.

Gjennom nytekning og gode samarbeidsløsninger kan det skapes solide økonomiske rammebetingelser og et stort synergipotensiale, også på tvers av fagmiljøer og landegrenser. Dette åpner for nye muligheter for universitets- og kunnskapsmiljøer med økt satsing på forskning og innovasjon.

Egne arbeidsgrupper bør etableres for å studere hvilke løsninger som velges for vern og bruk av historiske flyplasser både i Norge og andre land.

Vår konklusjon: Hele det eksisterende flyplassområdet på Kjeller bør fredes.

«Kaptein Sem-Jacobsen var da på feltmanøveren, og han kom først til Kjeller onsdag 25. september (og satte skandinavisk høyder rekord 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



➤ **MOTH 125 «JUUL»:** 26. mars 2019 er 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 fikk registrering VH-UKC i mai 1929, samme år som det vant i The Western Australian Centenary East-West Contest som gikk tvers over hele Australia mellom Sidney og Perth. Bilder over fra arrangementet til Kjeller Flyhistoriske Forening (KFF) med «roll-out» av DH60M 9. mai 2017; Jan Bratland (fra venstre), Dag Ove Christoffersen, Rik Kolff, Juul Furulund og Helge Storflor.

Konklusjon:

Vår konklusjon; Hele det eksisterende flyplassområdet på Kjeller bør fredes. Flybataljonen støtter Riksantikvarens uttalelser som innleder ny praksis der forhold knyttet til bevaring av kulturarven må prioriteres høyere og initielt inngå i planleggingsprosesser, såvel lokalt, regionalt som nasjonalt.

Vi gir også vår oppslutning til innspillet fra Seksjon for kulturminnevern i Akershus fylkeskommune hvor de betegner forslag om bevaring og fredning av bare halve rullebanen som en «risikabel strategi», og hvor de tar til orde for å beholde et samlet flymiljø på Kjeller flyplass også i framtiden.

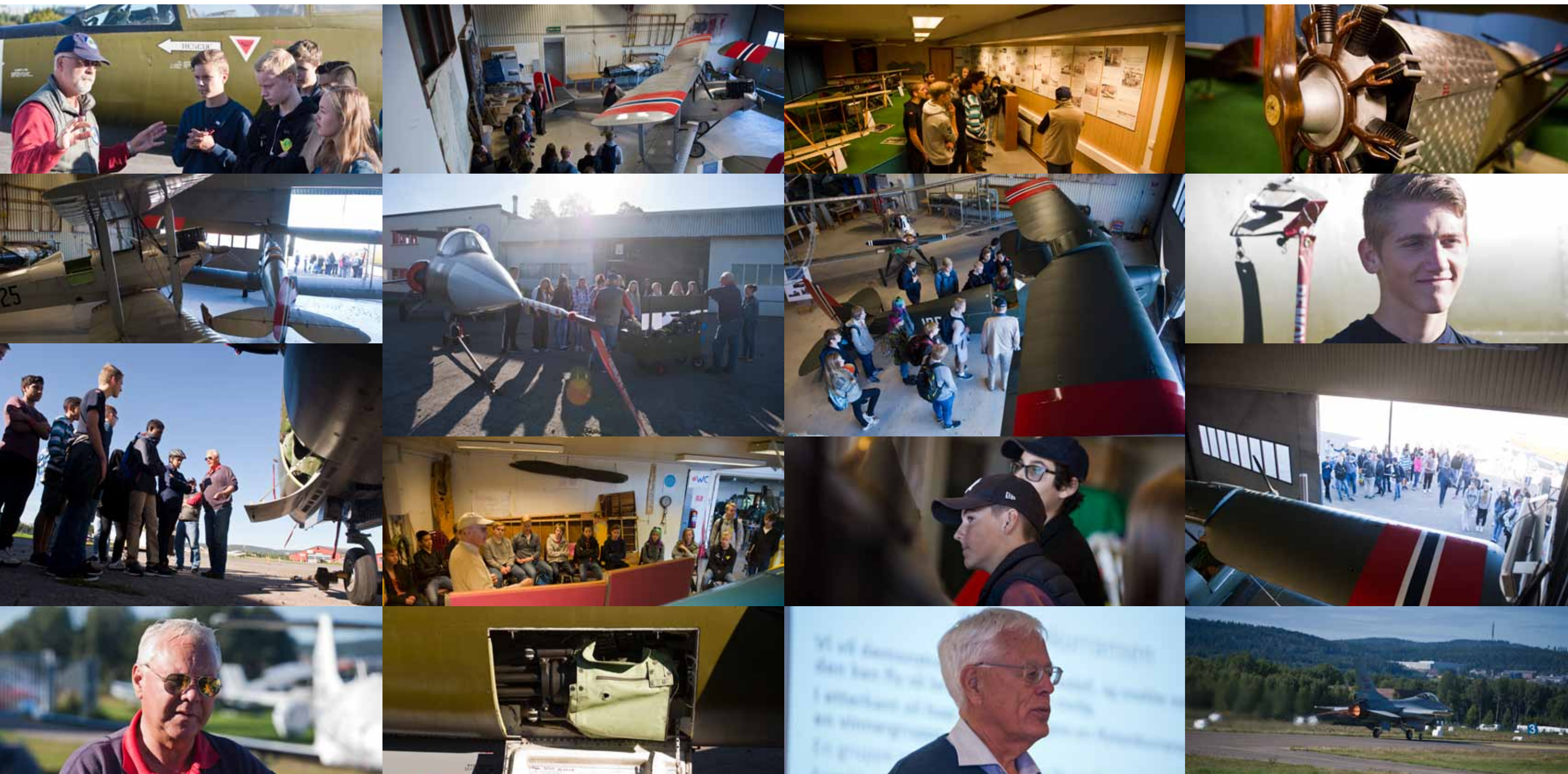
En fredning i form av oppstykkning av området vil være lite gunstig for en samlet utvikling av flyplassområdet hvis målet er å styrke attraksjonsverdiene og den museale aktiviteten i kombinasjon med operativ drift.

Kjeller flyplass utgjør en verdensarv med kontinuerlige flyaktiviteter i snart 107 år, med enestående historie, store mengder med materialer og dokumentasjon som kan ivaretas og bearbeides til formidling.

En fredning av Kjeller flyplass er mulig takket være Forsvarets omfattende aktiviteter på området. Flyplassen fremstår som et spennende autentisk, kompakt og intakt miljø».

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» (avskjæringskampfly) 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 (materiell, immateriell 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 menneskeskapte 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 meningsfylte 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
CITY
RENEW
NEXT
GENERATION
SPORT



100%



RESTART KJELLER



«Samling i bønn, gutter!»

Ole Reistad

Tema:

Framtiden til KJELLER FLYPLASS
- verdensarv og mulighetsarena



FLYBATALJON

Interesseorganisasjon for norsk luftfart

flybataljon.no - airbattalion.com



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 stafettpinnen 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.

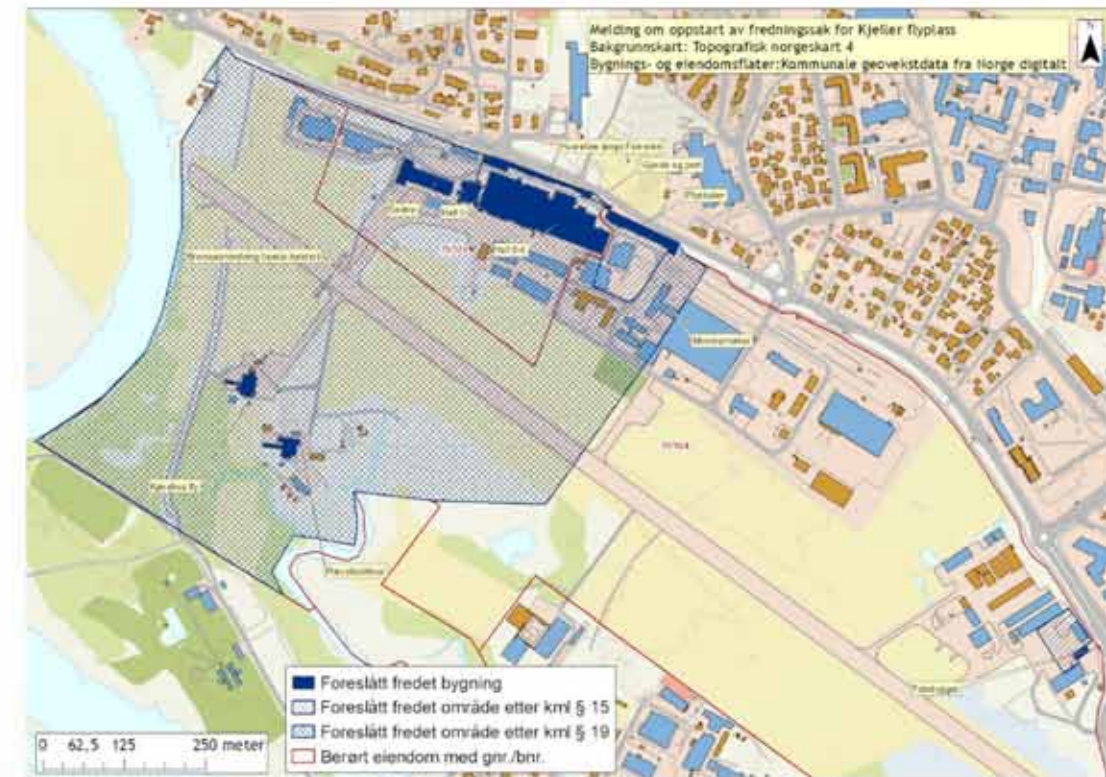
Flypioner og grunnleggeren av Kjeller flyplass Einar Sem-Jacobsen fortelle historien om oppstarten og de første årene til Hærens flyvevesen i boken «Skedsmos historie» av Halvor Haavelmo.

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 Kunnskapssenter.



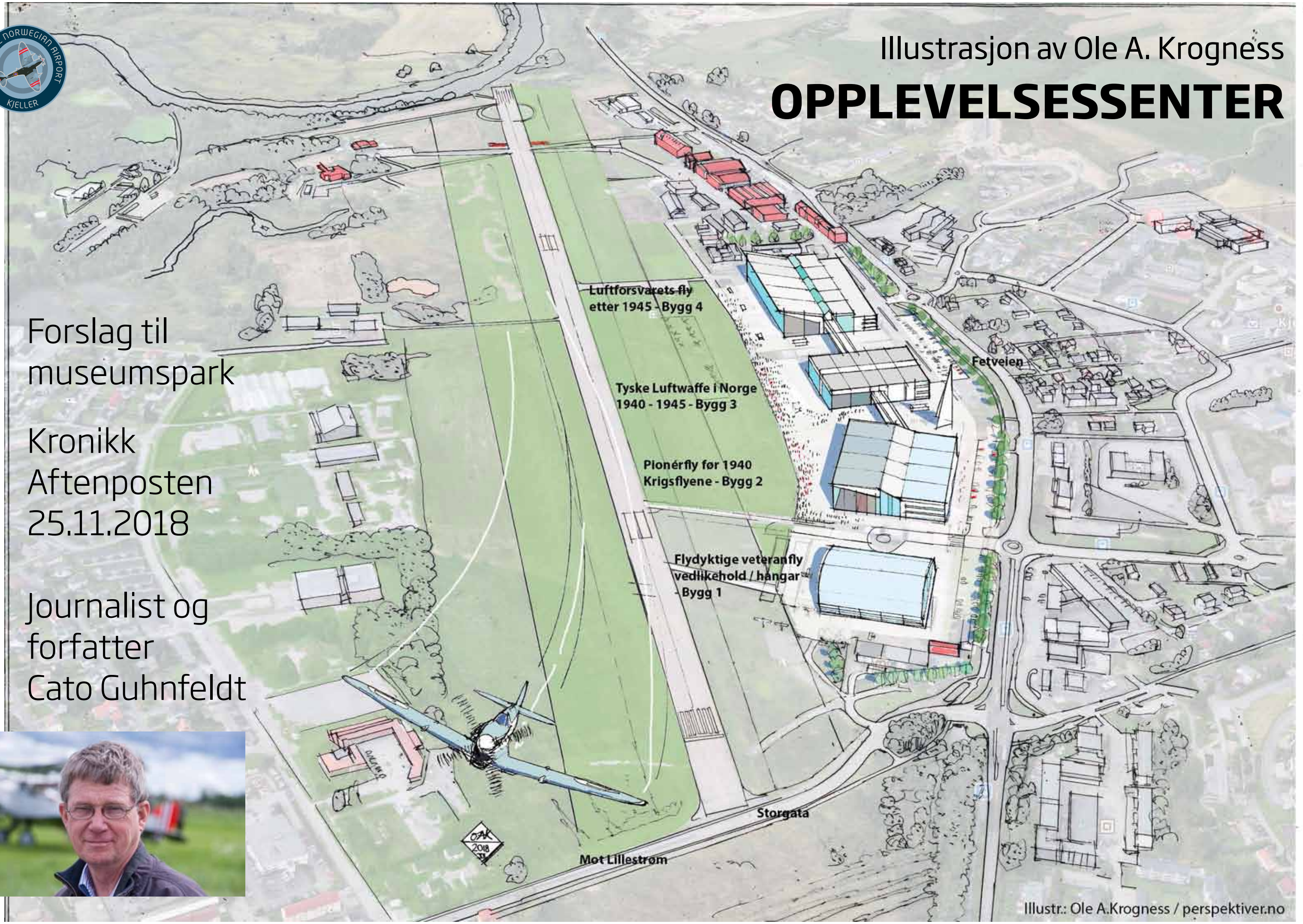


Illustrasjon av Ole A. Krogness
OPPLEVELSESSENTER

Forslag til
museumspark

Kronikk
Aftenposten
25.11.2018

Journalist og
forfatter
Cato Guhnfeldt



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 inntil 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 © 2018 Forsvarsbygg /// Flybataljonen /// DIN lokale flyplass
KJELLER AIRPORT NORWAY (KAN) /// airbattalion.com

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

Restart Kjeller - Restart Norge - framtidig opplevelsespark og turistattraksjon i verdensklasse

Teknologisenter og motor for utviklingen av regionen

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

Flyhistorisk kulturpark

Fra flypionérenes tid til 2. verdenskrig
Veteranflysenter - Kjeller Flyhistoriske Kulturpark
Luftfartøyvernsenter - Landsforeningen for Luftfartøyvern (LFL)
Den Kulturelle Skolesekken (DKS)
B1: Flydyktige veteranfly

Inspirasjonspark

Innovasjon, inkubasjon og startup
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

Utdanningssenter

UNIK Universitetsenter
Utdanning - Forskning
Internasjonalt springbrett
B3: Tyske Luftwaffe i Norge

Opplevelsespark

Kulturturisme
Flyterminal
Romfartssenter
Institutt for energiteknikk (IFE)
Kontorhotell & café
Restaurant

Framtidssenter

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 MUSEUMSPARK

(Cato Guhnfeldt 25.11.2018)

BYGG 4 (H7)
Luftforsvarets fly etter 1945

BYGG 3 (H8)
Tyske Luftwaffe i Norge 1940-1945

BYGG 2 (H6)
Pionerfly fra 1940
Krigsflyene

BYGG 1 (H5)
Flydyktige veteranfly
Vedlikehold hangar

Forsvarsbygg

Inventarkart

023102 KJELLER
Skedsmo kommune
MO Oslofjord

Grunnkart:
Norge digitalt
Utleietjenester
ulvper 11.07.2011

0 50 100
Meter



1:5 000







«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.

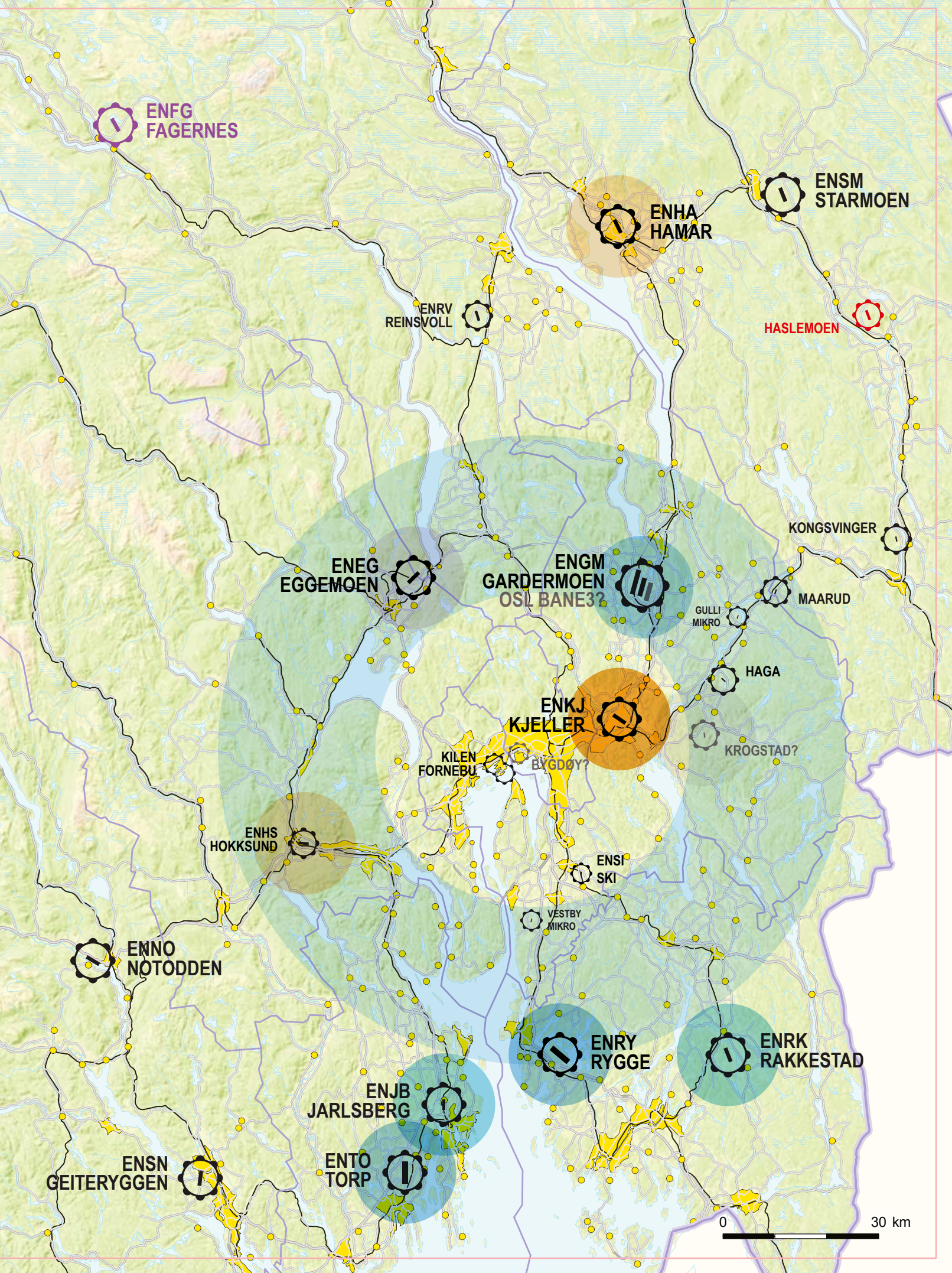
Ut fra treningsleiren oppstod, innenfor rammen av Royal Air Force, norske flyskvadroner i rask rekkefølge. I tillegg kom mange flygere i tjeneste ved britiske avdelinger. Gnisten som hadde kalt hver enkelt til handling, satte spor. Både innsats og resultater fortjener heder. Men det krevde mye og det 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».

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

«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 kjukke politiene! - Det var en guttunge med både fres og humør, lo Reistad». Fra eksemplar nr 2 av boken «Ole Reistad».



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 «person-transport 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 små-flytrafikken 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
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



01. (66) **KJELLER** flyplass
02. (58) Sandefjord Lufthavn **TORP**
03. (53) Moss Lufthavn **RYGGE**
04. (51) **HAMAR** lufthavn Stafsberg
05. (49) **JARLSBERG** flyplass
06. (47) **EGGEMOEN** flyplass
07. (45) **NOTODDEN** flyplass
08. (44) Skien Lufthavn **GEITERYGGEN**
09. (43) **MAARUD** flyplass
10. (41) **RAKKESTAD** flyplass
11. (40) **STARMOEN** flyplass
12. (39) **HOKKSUND** flyplass
13. (35) **SKI** flyplass
14. (30) **REINSVOLL** flyplass
15. (21) **KROGSTAD** (Sørum/Fet) *



«Hurtig reaksjon og koordinerings-
evne 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.



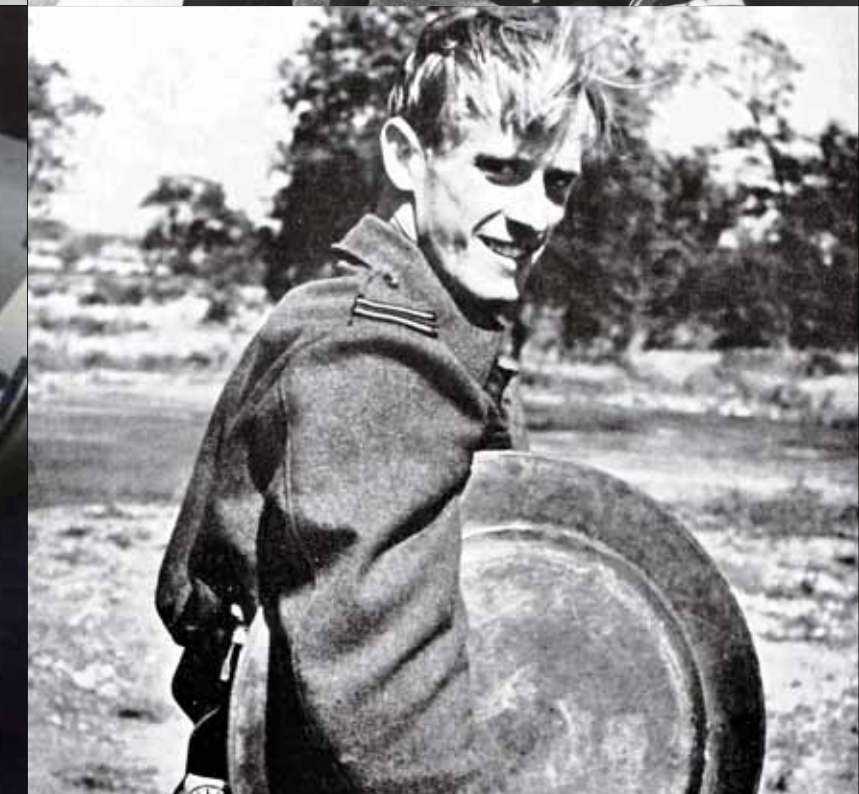
«Ved utseilingen fra
Bordeaux ble vi bombet
av en formasjon Heinkel
111, og i Kanalen ble vi
angrepet av en Junkers
88 som ble forfulgt av en
Spitfire. Dette var for mitt
vedkommende avgjørende
for valg av krigstjeneste».

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 ½ skadet.

– I 1942 var tyskerne på topp. Da kunne de og vi ligge som bisver-
mer 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 amerikan-
ske 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, bemerkte 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

flybataljon.no
airbattalion.com