



Betydningen av Luftfartøy som kulturminne

Behov

Luftfartøy savner fortsatt anerkjennelse og forankring som verneobjekter på linje med andre etablerte verneobjekter som bygninger og båter. Luftfartøy er i dag dermed ikke omfattet av vernebegrepet, som betydning for vår nyere historie. Noen vil hevde Luftfartøy hører hjemme som «bevegelige kulturminne», tog og andre kjøretøy. Ingen av disse er forankret, enda, men betydningen for samfunnsutvikling, industrihistorie og historiske hendelser kan absolutt diskuteres for alle. **Hvor hører vi hjemme?**

Mål

LFL har gjennom støtte og oppmuntring fra Riksantikvaren, Luftfartsmuseet, Forsvarsmuseet og Kulturvernforbundet, i 2017 utarbeidet en nasjonal verneplan for å søke å opprettholde et flyvende og levende kulturvern for formidling og bruk, og derved sikre at nasjonale klenodier og verneverdige luftfartøy i Norge vil ivaretas og kan driftes med best mulig rammebetingelser til bevaring, bruk og formidling. Luftfartøyvernet som begrep dekker alle luftfartøy som har historisk eller teknologisk betydning, fra seilfly og ballonger til helikoptre og motorfly på hjul, ski eller med flottører.

Verneplanen for luftfartøy definerer et snevert utvalg av luftfartøy i sivil, privat og militær luftfart som verneobjekter i Norge. Dette er nå avgjørende for å kunne få støtte til vern og bevaring av det som må vernes. **Hvorfor tar dette tid?**

Forankring og anerkjennelse av luftfartøy finner i dag dessverre ingen entydig konkret sektortilhørighet. Det kan være tilhørighet til Forsvar, til Samferdsel..

Verneplanens berettigelse og forankringen faller derfor mellom flere ulike departement når vern og støtte skal begrunnes. Dette bidrar i dag dessverre til at nasjonale uerstattelige kulturminne fortsatt kan gå tapt i påvente av avklaringer, da det frivillige luftfartøyvernet som i dag kompletterer musenes samlinger og sørger for ekthet og korrekthet gjennom aktivitet, «vern gjennom bruk», materielt og immaterielt, kun gjennom noen få ildsjelers egeninnsats og egne ressurser opprettholder det nasjonale vernearbeidet som best de kan på vegne av felleskapet, inntil videre. Selv om museene er av avgjørende betydning for forskning, dokumentasjon og formidling av vår historie, er vern gjennom bruk og formidling gjennom tilgjengelighet og opplevelser et potensielt tilskudd der historien, personene og objektene lever videre. For hver generasjon som faller fra, står vi sakte i ferd med å miste deler av historien, kunnskapen, kompetansen, og muligens også en del av oss selv.

Et samarbeid med museene utfyller og styrker museenes egen kompetanse teknisk og operativt, og bidrar gjennom samarbeidsavtaler og samhandling til bedre formidling, deling av opplevelser, formidling av kunnskap og forståelse av luftfartøyenes bruk og betydning over hele landet. Et godt eksempel på slik samhandling er Norsk Luftfartsmuseums «Norduyin Norseman» som i dag opereres av Norwegian Spitfire Foundation,

NSF. NSF opererer på vegne av private eiere også en T-6 Harvard på Kjeller, samt en «P-51 Mustang» og en «T20G Hawker Sea Fury» ved Duxford i England. Kort vei mellom kunnskap, kompetanse og historie gir positive synergier!

Noen av landets flyvende luftfartøy er av nasjonal historisk betydning, tilknyttet kommersiell drift og samferdsel, i utdanning, redningstjeneste, forsvar og luftsport. Historiske luftfartøy omfatter i dag i størrelsesorden 10-15 objekter, men omfanget må kartlegges videre som en del av det nasjonale vernearbeidet, sammen med museene. Verneplanen er et levende dokument og må følges opp.

Der en Spitfire er relevant for krigshistorien, er eks. en Sea Bee like relevant i byggingen av landet. Militær flyhistorie er i dag tilsvarende relativt godt dekket, mens den sivile historien burde ivaretas sterkere. Noen enkeltobjekter skiller seg likevel ut:

Dette er Gloster Gladiator «423» fra kampene på Fornebu 9. April 1940, der Jagervingen på Fornebu med sine Gladiatorjagere forsinket tyskernes angrep fra luften med flere timer slik at Kongen og familien likevel kunne forlate hovedstaden. Betydningen av denne innsatsen er i dag underkommunisert, og derfor et desto mere viktig og utfyllende historisk faktum for ettertiden. Det i dag ingen grunn til å ikke erkjenne, eller la være å fortelle historien om de få som stilte opp overfor en overveldende fiende. Hva er da bedre enn et levende kulturminne?

Flyet er i dag under restaurering til flygende status i England, men fremdriften for prosjektet er usikker selv om prosjektet har fått mye positiv støtte.

Krav

LFL ser den utarbeidede verneplanen som avgjørende som forankring for luftfartøyvernet, gjennom etablering av vern, støtteordninger, bistand og arealer til lokalisering av det frivillige vernearbeidet, tilsvarende som sentre for skip og båter. Grunnlaget ligger der siden 2017.

LFL følger det etablerte fartøyvernets (for båter) metodikk, målsetting og begrunnelse og argumentasjonen for ivaretagelse av kulturminne. Luftfartøyvernets oppgave er også å fremme bevaring av luftfartøyene etter antikvariske retningslinjer og ivareta det frivilliges interesser, immaterielt og materielt. Dette handler derfor om mye mer enn flyene som objekter, men skal også ivareta kunnskap, kompetanse, historie og tradisjoner sett i et bredere samfunnsperspektiv.

Luffartøy eller bevegelig kulturminne?

Definisjonen av fartøy fra Wikipedia: <https://no.wikipedia.org/wiki/Fart%C3%B8y>

«Fartøy er egentlig en betegnelse på et transportmiddel som går til vanns, et skip eller en større båt som er egnet for bruk i rom sjø. Sjøveisreglene definerer fartøy som «enhver farkost, innbefattet farkoster uten deplasement, sjøfly og WIG-fartøy, som brukes eller kan brukes som transportmiddel på vannet». Den egentlige betydningen av begrepet er «redskap til å fare/reise med».

Avgrensningen mellom fartøy og farkost er noe uklar, men farkost innbefatter også mindre båter og skip. I utvidet betydning omfatter fartøy i dag også luffartøy og romfartøy.»

«Luffartøy er en fellesbetegnelse på konstruksjoner som kan holde seg oppe i atmosfæren ved hjelp av luftens statiske eller dynamiske oppdrift. ICAO definerer luftfartøy som ethvert apparat som kan holdes oppe i atmosfæren ved reaksjoner fra luften, dog ikke ved reaksjoner av luft mot jordoverflaten^[1].»

Fartøy betinges etter de samme grunnleggende prinsipper, «fluidmekanikken», i sin bevegelse gjennom luft, og vann. For sjøfly gjelder også begge deler av kontakt med mediet luft og vann, men bare i ulike faser avhengig av hastighet.

Fartøy navigeres på tilsvarende måte, korrigeres for avdrift og oppdrift, samt har de samme betegnelser og grunnleggende kunnskapsbehov for mannskapet om bord, som kaptein, styrmann, navigatør, maskinist osv., Kravene er etter hvert overført og spesialisert i rollene for sikker luftfart, og operasjonsevne som følge av økt hastighet, høyde, og ikke minst bruk i all slags vær over lange distanser.

Et vesentlig fellestrekk på *fartøy* til forskjell fra såkalte «bevegelige kulturminne» som biler og tog, er også at fartøyene er uavhengige av skinner eller forberedte, planlagte og bygde veier. Luftfartøy beveger seg som vi vet også fritt over land og sjø mellom «havnene». Så selvsagt, men likevel..

Jeg vil hevde fartøybetegnelsen for luftfartøy er godt dekkende, relevant, og nå moden for en konklusjon..