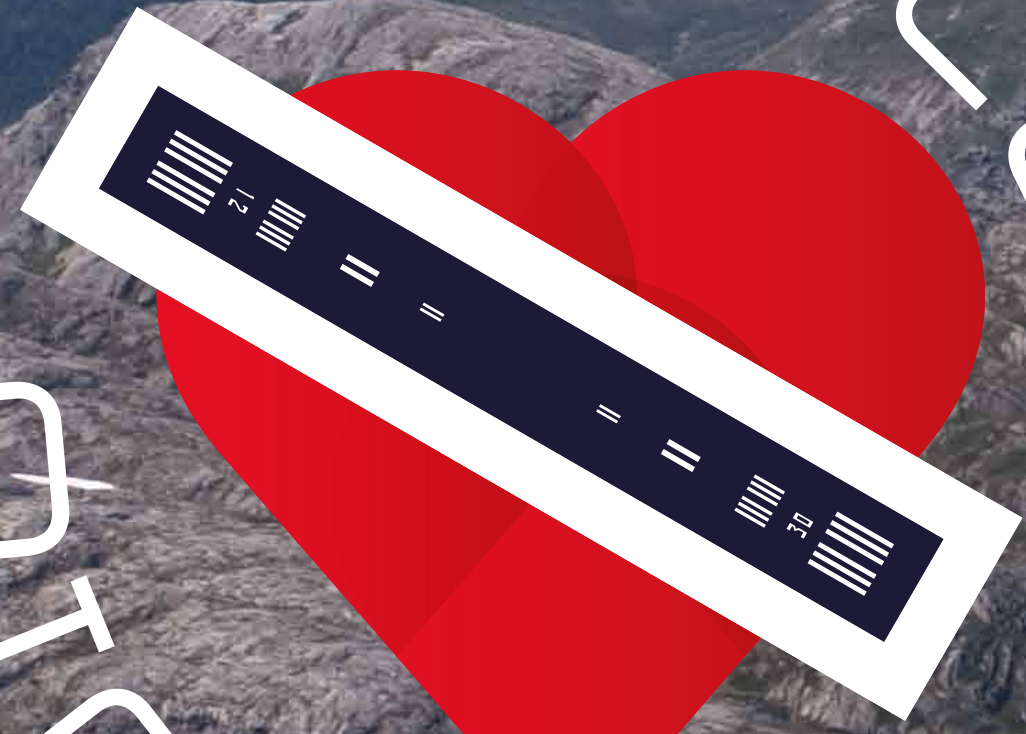




FOR OUR

KJELL

WITH
GREEN



next

IT'S

OUR
GENERATIONS







«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 forvissning 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

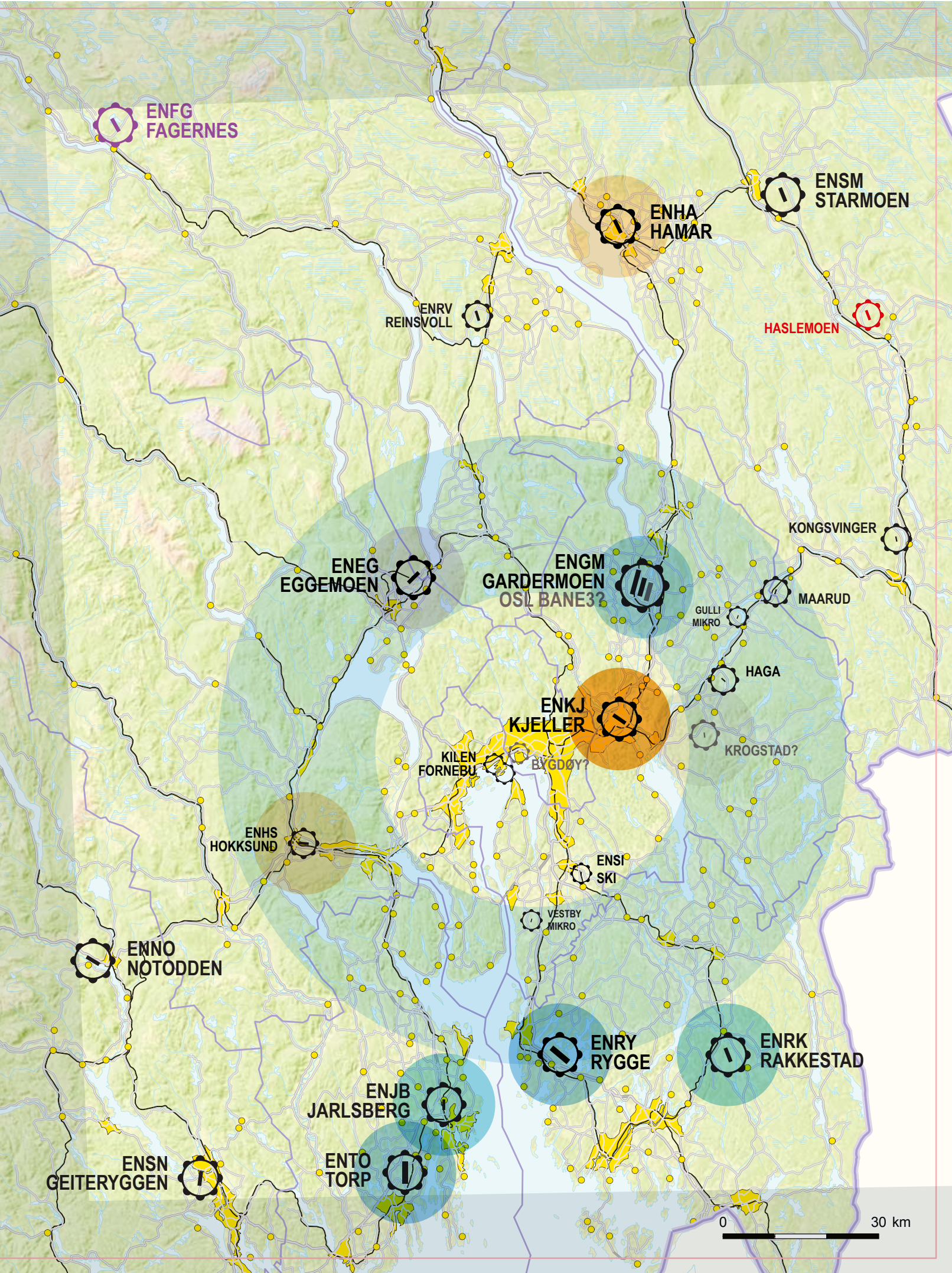


«De løp sammen. Og prinsens eskorte av amerikanske detektiver måtte jo løpe med. En morgen kom prinsen opp og vekket Reistad. Det var tidlig. – Kom deg nå opp Reistad, ropte prins Harald, – nå skal vi ut og mosjonere de kjukke politiene! – Det var en guttunge med både fres og humør, lo Reistad». Fra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

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





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 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 av Flybataljonen 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 Sørums 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 hele planen er tatt ut av kommuneplanen, to forhold som Oslo Economics ikke har nevnt i sin rapport utført som oppdrag for SD. Rapporten som ble offentlig 9. januar 2019 er mangelfull og lite framtidsrettet innen flere temaer og premisser.

	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	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
02. (58) Sandefjord Lufthavn TORP	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
03. (53) Moss Lufthavn RYGGE	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
04. (51) HAMAR lufthavn Stafsberg	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
05. (49) JARLSBERG flyplass	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
06. (47) EGGEMOEN flyplass	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
07. (45) NOTODDEN flyplass	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
08. (44) Skien Lufthavn GEITERYGGEN	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
09. (43) MAARUD flyplass	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
10. (41) RAKKESTAD flyplass	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
11. (40) STARMOEN flyplass	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
12. (39) HOKKSUND flyplass	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
13. (35) SKI flyplass	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
14. (30) REINSVOLL flyplass	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
15. (21) KROGSTAD (Sørums/Fet) *	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4



«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».

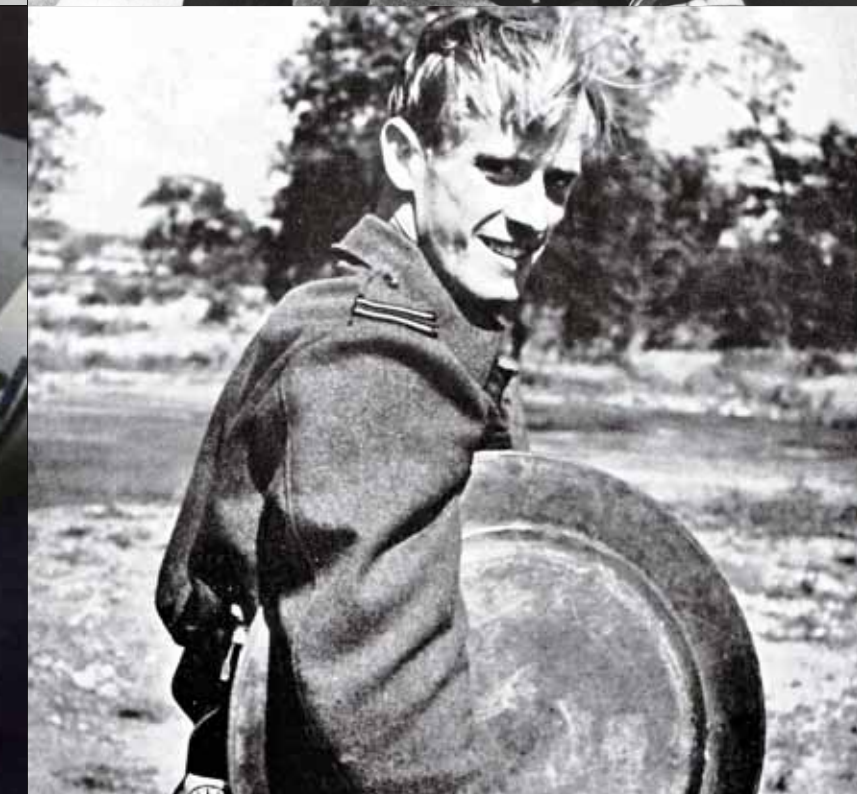
Svein Heglund (1918–1998) var den norske flyveren som kunne skilte
med flest nedskutte fiendtlige fly under andre verdenskrig: 16 1/3
luftseire, 5 antagelig nedskutte og 4 ½ skadet.

– 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, 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.

«At norsk flymilitær historie er et interessant emne for et stort publikum har vi allerede fått beviset på.

Da flysamlingen første gang ble åpnet for publikum under flystevnet på Gardermoen sommeren 1984, ble tiltaket møtt med overveldende respons både fra presse og publikum. Den store interessen ble bekreftet de påfølgende sommere da samlingen igjen var åpen.



Flyveideen begynte bokstavelig å ta form der og da. Siden har alt skjedd gledelig fort. Holder vi tempoet kan Norge forhåpentlig se byggestart for sitt eget Flymuseum i 1988».

Optimismen var stor da generalmajor Svein Heglund ledet støttegruppen til Forsvarets Flymuseum på Kjeller:

«Opprettelsen av et Forsvarets Flymuseum vil bli markert den 21. september 1987, 75-årsdagen for den aller første flyavgang fra Kjeller».

Det manglet heller ikke på protester fra flymiljøene på Gardermoen og Kjeller da Stortinget i 1992 vedtok at nasjonalt flymuseum skulle legges til Bodø.





FLYBATALJON
Interesseorganisasjon for norsk luftfart



Tekst og foto:
FLYBATALJONEN

flybataljon.no
airbattalion.com