

Norges kulturvernforbund
Øvre Slottsgate 2b
0157 OSLO

Vår ref: SF37-40-226

Oslo 18. januar 2019

SØKNAD OM ASSOSIERT MEDLEMSKAP I NORGES KULTURVERNFORBUND NORGES LUFTSPORTFORBUND, NLF

Norges Luftsportforbund, NLF, søker herved assosiert medlemskap i Norges kulturvernforbund gjennom Landsforeningen for Luftfartøyvern, LFL.

NLF, er en nasjonal interesseorganisasjon for luftsport tilknyttet Norges Idrettsforbund. "NLF fremmer luftsportsaktivitet og støtter gjennom FAI's Phoenix diploma for enkeltprestasjoner eller grupper bevaring og restaurering av verneverdige luftfartøyer og ivaretar dermed det frivillige luftfartøyvernets interesser. Vi vil derfor støtte dette arbeidet som assosierte medlemmer for å bidra gjennom å styrke nasjonalt og internasjonalt vernearbeid for luftfartøy og samvirke med nasjonale, internasjonale miljøer og museer. NLF, vil også støtte etableringen av en nasjonal verneplan for luftfartøy, vår nasjonale luftfartshistorie, materielt og immaterielt gjennom å ta vare på kunnskap og bidra til at dokumentasjon av vår luftfartshistorie tas vare på. Norsk Luftseiladsforening, NL, Norsk Aero klubb, NAK og Norges Luftsportsforbund, NLF, har hele tiden gjennom luftsport og aktivitet vært toneangivende for rekruttering til sivil og militær Norsk luftfart, og søker å kunne bidra til å formidle denne historien videre gjennom tilgjengelighet ved aktivitet, levendegjøring, formidling og opplevelser.

FAI's "The Phoenix diploma"

The Phoenix Diploma

This Diploma, established by the FAI in 1978 may be awarded for the best reconstruction or restoration of a vintage (more than 30 years old) aircraft achieved by an individual amateur. Each FAI Member may annually submit the name of one candidate for this Diploma to the FAI Amateur-Built Aircraft Committee for consideration. Only one Diploma shall be conferred each year.

The Phoenix Group Diploma

This Diploma, established by the FAI in 1990 may each be awarded for the best reconstruction or restoration of a vintage (more than 30 years old) aircraft achieved by a group of any size or description (e.g. museum, sponsored group, society, company).

Each FAI Member may annually submit the name of one candidate for this Diploma to the FAI Amateur-Built and Experimental Aircraft Commission for consideration.

Only one Group Diploma shall be conferred each year

Motivasjon

Norsk flyging kan føre sin historie tilbake til 1909 og dens historie er et eventyr. Når man blar tilbake i gamle styreprotokoller, avisutklipp og gamle bilder fra 1909 - og sammenligner med hva som tilbys vår tids fly interesserte - da først aner man hvor fantastisk utviklingen har vært. For trekvart århundre siden opplevde Kristiania-borgerne med store og forundrende øyne luftballongen "Norge", som sakte gled over himmelen. I dag opplever vi jetfly som farer over himmelen i Mach 2.

De mennesker som har kunnet følge denne utviklingen, helt fra nordmenns første forsøk på å erobre luftrommet til dagens regelmessige passasjerruter over hele verden, har opplevd en tidsepoke som ingen andre før i historien. Denne historien må tas vare på.

HISTORIEN

Norsk Luftseiladsforening

"Å virke for luftseiladsens utvikling i videnskapens, forsvarets, teknikkens og sportens tjeneste" skulle være Norsk Luftseiladsforenings mål, uttalte ingeniørløytnant Einar Sem-Jacobsen under et foredrag i Polyteknisk Forening våren 1909. Professor i fysikk, Vilhelm Bjerknes, polarfront-teoriens opphavsmann og professor Henrik Mohn, direktøren ved Meteorologisk Institutt, var blant de fremsynte og innflytelsesrike herrer Sem-Jacobsen fikk med seg.

5. mai 1909 ble Norsk Luftseiladsforening stiftet. Samme år ble foreningen tatt opp som norsk medlemsorganisasjon i FAI, Fédération Aéronautique Internationale. Norsk Luftseiladsforening la i 1910 grunnlaget for erobringen av det norske lufthavet med luftballongen "Norge". Ballongen som foreningen kjøpte inn for 8000 kroner, et stort beløp den gangen, hadde sin første lufttur fra Kontraskjæret ved Akershus festning. En "flyvemaskin" sto nok øverst på ønskelisten, men den ville ha kostet mange ganger så mye.

Ingeniørløytnant Sem-Jacobsen var i mange år drivkraften i Norsk Luftseiladsforening. Fra 1912 hadde han en sentral stilling under oppbyggingen av Hærens Flyvåpen. Sem-Jacobsen var også i mange år sjef for Hærens Flyvemaskinfabrikk på Kjeller.

Etter et par år med liten aktivitet, ble Norsk Luftseiladsforening reorganisert i 1923 ved en sammenslutning med Norges Flyverforbund og Norsk Aeromodellklub (stiftet 1920). Norsk Luftseiladsforening hadde sin storhetstid i 1925 og 1926 da den organiserte og finansierte Roald Amundsens ekspedisjoner til Nordpolen med Dornier Wal flybåtene N24 og N2 - og i 1926 med luftskipet "Norge". Disse anstrengelsene tok imidlertid

sterkt på foreningens krefter, ikke minst de økonomiske. Den etterfølgende tid ble preget av splittelse mellom yngre og eldre krefter.

Norsk Aero Klubb

I 1928 ble tradisjonen ført videre i Norsk Aero Klubb, som da ble stiftet med Roald Amundsen som første formann. Allerede samme sommer ble han borte med flybåten Latham under forsøk på å unnsette italieneren Umberto Nobiles forulykkede ekspedisjon med luftskipet "Italia". Men grunnsteinen var lagt. Norsk Aero Klubb var blitt et felles forum for norsk flyging. I 1930 gikk Norsk Luftseiladsforening inn i organisasjonen.

Luftseiladsforeningen hadde arbeidet for å trekke luftfarten i gang i Norge. Man følte målet var nådd med avviklingen av Amundsens polarflyginger. Norsk Aero Klubbs virksomhet dreide seg mer om å gjøre flygingen populær blant de brede lag av folket. Med introduksjon av glide- og seilflyging samt modellflyging, ble begrepet luftsport relevant.

Bladet Norske Gutter var også med på å vekke fly interessen, gjennom artikler om flyging og byggebeskrivelser av modellfly. Allers Flygeklubb bidro også til å øke interessen for modellflyging blant barn og ungdom. Mange fikk sin første flytur med de rundflyginger Allers arrangerte. Brødrene Arild og Viggo Widerøe bidro i trettiårene til å vekke ungdommens interesse for "flyvesaken". Sammen med Norsk Aero Klubb var de med på å arrangere flystevner rundt om i landet. De bærer sin del av æren for å ha gjort flygningen populær.

Krigen

I 1935 gikk Norsk Aero Klubb inn i en ny tid med Ole Reistad som formann. Perioden frem til krigsutbruddet i 1940 var en god tid, ikke preget av store enkeltprestasjoner, men av arbeidet for utbredelsen av flyinteressen blant ungdommen.

"Jeg vil ha sagt tydelig fra at den ansvarlige instans som i dag vil beordre våre flyvåpen til kamp med det materiell og den trening våre flygere har, han oppfordrer vår flyverungdom til det rene selvmord" skrev Ole Reistad i Dagbladet like før krigen.

Angrepet på Norge kom. Våre flygere gikk til kamp med det foreldede materiellet vi disponerte etter at forsvaret hadde vært forsømt av politikerne i mange år.

Mang en ungdom fra flymiljøet fant veien til flyskolen i Toronto, Canada; "Little Norway", hvor de traff igjen Ole Reistad som skolens sjef og også andre kjente ansikter fra klubbmiljøet hjemme.

Hjemme i Norge ble det i første omgang vedtatt at Norsk Aero Klubb skulle søke å opprettholde virksomheten. Dette viste seg umulig. Høsten 1941 ble midler og flymateriell tilhørende Norsk Aero Klubb og deres klubber beslaglagt av Statspolitiet og overlatt Hirten. De lokale tillatelsene ble inndratt, og virksomheten ble begrenset til modellflyging. Det skulle gå fire år før Norsk Aero Klubb igjen kom i virksomhet.

Etterkrigsperioden ga en ny og dynamisk utviklingsperiode for Norsk Aero Klubb. Det tok ikke lang tid før organisasjonen var på beina og i full virksomhet etter fem år med

okkupasjon. Ved frigjøringen sto et interimstyre ferdig. Klubben ble snart reorganisert med Ole Reistad som formann. Takket være Reistad, fikk klubben samtidig tilført en del flymateriell og økonomiske midler for gjenreisningen.

Fred og ny aktivitet

Forbudet mot sivilflyging under krigen begrenset virksomheten til modellflyging. På nyåret 1946 var imidlertid de første norske seilfly på vingene igjen, over Steinsfjorden.

De første etterkrigsårene ble likevel på mange måter en vanskelig tid for Norsk Aero Klubb. Klubben sto helt på bar bakke. Medlemmene var for det meste unge, ubemidlede flyentusiaster, og myndighetenes støtte var på ingen måte tilstrekkelig.

Norsk Aero Klubb fikk snart tilbud om å overta 50 tidligere militære Piper Cubs fra de amerikanske overskuddslagrene i Europa. Flyene skulle betales kontant ved leveringen. A/S Norske Shell garanterte for kjøpesummen, cirka 150 000 kroner. Ved årsskifte 1946-47 ble flyene fløyet hjem fra Kastrup av norske flygere. Men det skulle gå over et halvt år før de første Cub'en ble levert til flyklubbene, på ettersommeren 1947. Av totalt 50 fly, kom likevel bare cirka 20 fly på vingene.

Luftfartsdirektoratets kontroll var streng, og mange av flyene måtte bygges om.

Overhalingene ble dyre, slik at salgsprisen til klubbene som først var antydnet til 6.000,- kroner, steg til 10 000 kroner. For klubber med svak økonomi ble flyene for dyre. Cub-saken ble en belastning for Norsk Aero Klubb, samtidig som det nettopp var disse flyene som gjorde det mulig å bygge opp norsk klubbflyging i etterkrigsårene.

Luftforsvaret så den betydning seilflygingen representerte for rekrutteringen til våpengrenen, og anskaffet i 1955 tre seilfly, to Bergfalke og en LO-100. Disse ble stilt til Norsk Aero Klubbs disposisjon og ble benyttet til klubbens seilflykurs. Hvert år fremover ble det over Luftforsvarets budsjett bevilget penger til seilflymateriell og seilflystipend. Et stort antall en- og toseters seilfly ble innkjøpt for disse midlene. Det var stort sett Luftforsvarets seilfly, som bidro til at aktiviteten var høy på seilflysektoren. I nesten alle etterkrigsår har Norsk Aero Klubbs seilflygere nydt godt av en årlig økonomisk støtte fra Luftforsvaret.

Luftforsvarets seilfly ble i 1961 overtatt av Norsk Aero Klubb og flyene ble tildelt de lokale klubbene. Dette stimulerte seilflyvirksomheten. Gøsta Johansson fra Trondheim flyklubb oppnådde å få den første Gull-C med diamant, fulgt av Tor Johannessen fra Oslo flyklubb. Den første seilflykonkurransen ble også avholdt samme år. To år senere inntraff en stor begivenhet. Norsk Aero Klubb fikk sitt første seilfly-rikssenter på Notodden. Dette ble finansiert takket være midler fra Ole Reistads Minnefond. Disse pengene var innsamlet av flygerne i Canada under krigen og plassert i canadiske og amerikanske obligasjoner.

Senteret ble snart flittig benyttet av seilflygere fra klubbene i Sør-Norge. I 1988 ble senteret solgt til Sandefjord seilflyklubb, og et nytt rikssenter ble åpnet på Elverum.

Da Luftforsvaret skiftet ut sine Fairchild Cornell skolefly, ble 15 komplette fly overlatt Norsk Aero Klubb vederlagsfritt i begynnelsen av 1957. Disse flyene ble lånt ut til klubbene mot en innbetaling av 1.500 kroner for hvert fly.

Ved kongelig resolusjon av 28. april 1961 ble "Luftforsvarets Gavefond til Norsk Aero Klubb" overført til Norsk Aero Klubb.

Midlene fra dette fondet blir fortsatt brukt til å gi klubbene billige lån ved kjøp av nye og 0-stilte motor fly. Disse fondsmidlene har spilt en stor rolle for utvikling og fornyelsen av klubbenes motorflypark. Norsk Aero Klubb gikk i 60-årene også inn for å skaffe rimelige klubb fly på annen måte.

I april 1968 tok Norsk Aero Klubb hjem ni ex-Army Piper L-18C-fly. Ytterligere fire L-18C ble tatt hjem i desember. I 1992 fikk Norsk Aero Klubb også overta syv Cub'er, som Hæren hadde benyttet til rekognoseringsfly. Også disse ble solgt videre til klubbene. Seks av de syv flyene er luftdyktige per januar 2019 og det syvende flyet er under oppbygging etter et havari i 2017 og er forventet i operativ bruk igjen på vårparten.

Ny motorflyaktivitet

I 1966 startet flyklubbene med skogbrannvaktjeneste, en ordning som fortsatt står ved lag. I dag utfører flyklubber tilknyttet Norsk Aero Klubb regelmessig patruljeflyginger på Østlandet, Sørlandet og i Rogaland hele sommeren. I 1974 vedtok Stortinget en prøveordning med å benytte småfly i lokaliseringsarbeidet i redningstjenesten (søk etter personer og aktiviserte nødpeilesendere). I 1982 ble ordningen permanent. I mars 1995 ble NAKs skogbrannvaktjeneste og NAKs redningstjeneste sammenslått til en driftsorganisasjon, NAKs Flytjeneste. Nye tider og nye aktiviteter i samfunnets nytte.

Etter at Seilfly- og Fallskjermseksjonen i 1971 ble tatt opp i Norges Idrettsforbund som eget særforbund, skjedde det en gradvis omorganisering av de andre aktivitetene i NAK. Motor fly-seksjonen ble etablert i 1974. Tidligere var motorflyging organisert som en komité innenfor NAK.

Modellflyging var i mange år en hobby for ungdom, preget av forholdsvis enkle fritt flygende og linestyrte modeller. For mange ble modellflyging nærmest en forskole til seil- og motorflyging. Tidlig i 70-årene begynte stadig flere voksne å interessere seg for modellflyging. I dag er dette en sport både for unge og gamle samtidig som de radiostyrte modellene dominerer stadig i større grad.

Fallskjermhopping ble forbudt i Norge etter Den annen verdenskrig. I desember 1960 opprettet NAK en fallskjermmkomité med initiativtakeren Zacken Backer som formann og eneste medlem. Det skulle snart bli tillatt å hoppe fallskjerm i Norge. Interessen blant de få fallskjermmhopperne her i landet var stor. I desember 1963 ble Fallskjermmklubben/NAK stiftet og fikk 40 medlemmer. I 1964 ble det første norgesmesterskapet arrangert. Fallskjermmklubben/NAK ble i 1969 omdannet til en landsomfattende organisasjon med seks fallskjermmklubber for i alt 347 medlemmer.

Norges Luftsportsforbund

På grunn av luftsportens idrettspreg ble opptak i Norges Idrettsforbund (NIF) etter hvert en målsetting. I 1970 og 1971 la NAK ned mye arbeid for å finne en organisasjonsform som tilfredsstilte normene for et særforbund i Norges Idrettsforbund. I november 1971 ble Norges Luftsportsforbund (NLF) stiftet. NLF ble organisert i to seksjoner: fallskjerm og seilfly. I 1980 ble også Hanggliderseksjonen (i dag Hang- og paragliderseksjonen) tatt opp i NLF. I 2000 ble også de fire gjenværende seksjonene; Motor fly-seksjonen, Mikroflyseksjonen, Ballongseksjonen og Modellflyseksjonen tatt opp i NLF.

Med NIF-medlemskap fikk NLF tilgang til forskjellige støtteordninger. Økonomien i seksjonene fikk et fast fundament, og arbeidet med å videreutvikle utdanning og idrettsaktivitetene ble prioritert.

Behovet for sentrale luftsportsanlegg ble med årene større. Etter langvarig planlegging og med tippemidler fra Idretten, fikk de tre opprinnelige seksjonene sine riksanlegg. I 1986 kunne Fallskjermseksjonen ta i bruk sitt riksanlegg på Østre Æra ved Rena. Tre år etter åpnet riksanlegget for seilflyging på Starmoen ved Elverum. I 1992 sto riksanlegget for Hang- og paraglidning i Vågå i Gudbrandsdalen ferdig.

Ballongseksjonen i NAK ble først opprettet 1975, 65 år etter at Norsk Luftseiladsforening startet den operative virksomheten med ballongen "Norge". Det var stor ballongaktivitet frem til første verdenskrig, men etter krigen døde virksomheten hen. I 1978 arrangerte Oslo Ballongklubb et ballongstevne i Norge for første gang på 66 år.

Hanggliderseksjonen ble også opprettet i 1975. Året etter ble det første seksjonsstyre valgt. En av pionerene innenfor aktiviteten var Fredrik Dahl. Behovet for enklere og rimeligere luftfartøy meldte seg snart, og allerede ved utgangen av 1977 var 18 klubber og 201 medlemmer tilsluttet seksjonen. Den arrangerte sitt første offisielle norgesmesterskap i 1978.

Paraglidning er i dag den yngste luftsport innen NLF. Virksomheten ble en del av Hanggliderseksjonen i 1986. Seksjonen byttet navn til Hang- og paragliderseksjonen i 1992.

Mikroflyging i Norge er relativt nytt. Mikroflyseksjonen ble først opprettet i 1986. Forgjengeren til mikrofly var hangglideren. Første norgesmesterskap i mikrofly ble arrangert i 1994.

NAK og NLF sammensluttet

23. mars 2003 ble Norsk Aero Klubb og Norges Luftsportsforbund sammensluttet under navnet Norges Luftsportsforbund/Norsk Aero Klubb (NLF/NAK).

Luftsportstinget 18. april 2007 besluttet at navnet heretter skal være Norges Luftsportsforbund (NLF).

Fédération Aéronautique Internationale (FAI)

NL senere NAK har representert Norge i Fédération Aéronautique Internationale (FAI) siden stiftelsen i 1909. I 2002 ble medlemskapet i FAI overført fra NAK til NLF. All norsk deltakelse i internasjonale fly- og luftsportskonkurranser som gjennomføres etter FAIs regelverk, blir organisert gjennom NLF. NLF er også medlem av Europe Air Sports (EAS) og europeiske organisasjoner for de enkelte idretter forbundet organiserer.

Gjennom kontinuerlig aktivitet, engasjement og støtte for landets luftfarts og luftsportsmiljø kontinuerlig siden 1909 er Norges Luftsportforbund en bærer og utvikler av vår luftfartshistorie. Vi vil ved vårt assosierte medlemskap for 13.000 av våre medlemmer derfor vise vår støtte og bidra til luftfartøyvernet og etablering av et nasjonalt luftfartøyvernssenter der opplevelser og aktivitet bidrar til formidling av levende historie, «vern gjennom bruk»

NLF ser frem til et assosiert medlemskap i Norges kulturvernforbund gjennom LFL og ber om at vår søknad herved bifalles.

Med vennlig hilsen
Norges Luftsportforbund



John Eirik Laupsa
Generalsekretær



Rolf Liland
President