SKEDSMO KOMMUNE

KJELLER FLYPLASS



Arnested for norsk flyhistorie

Forord

I 2012 er Kjeller flyplass 100 år og er en av de eldste flyplasser i verden som har vært i kontinuerlig drift og fortsatt er det. Jubileet har fått sin egen logo som du ser her. En stor versjon er å se utenfor porten til Kjeller. Den ble høytidelig avduket i 2012 av Forsvarsjef Harald Sunde med bl.a. Skedsmos ordfører Anita Orlund til stede.

Kjellers historie i dette heftet er et supplement til filmene «Kjellers historie» og «En dag i oktober 1943» som distribueres til skolene i Skedsmo i tilknytning til 10. trinns besøk på flyplassen i september.

Filmen «Kjellers historie» er en 17 minutters gjennomgang av historien til Kjeller flyplass og litt av historien til Kjeller gård. Filmen «En dag i oktober 1943» er en ca. 8 minutters beretning om bombingen av Kjeller den 18. oktober i 1943 med til dels originale opptak fra den gangen, og bilder fra resultatet av bombingen.

Heftet er i alt vesentlig skrevet for KFF av Willy Hveding som også har laget de to filmene som er nevnt ovenfor. Kirsten Arnesen er ansvarlig for redigeringen av heftet for Den kulturelle skolesekken.



Innhold i heftet:

Praktisk informasjon
Kjellers historie
Utstillingen i Aeroplankaféen
Spørsmål knyttet til besøket
Fra læreplanen
Tips til modellflykonkurransen
Flyprinsipper
Til deg som vil lære å fly

Forsidebilde: Luftfoto fra Kjeller flyplass med det tyske plankedekket og bombekratere fra 1946.

Historien om Kjeller flyplass

Historien til Kjeller flyplass, Kjeller gård og Skedsmo kommune er nært knyttet til hverandre. Da det kommunale selvstyret ble innført ved formannskapslovene i 1837, var det bonden på Kjeller gård, Lars Peter Selboe, som ble Skedsmos første ordfører til stor ergrelse for embetsmennene, presten på Huseby og fogden på Brånås.



Hovedbygningen på Kjeller gård i dag
Foto: KFF

Den politiske striden på den tiden sto i stor grad mellom embetsmenn og bønder.

Kjeller gård, hvor mange av de første formannskaps-møter i Skedsmo kommune fant sted, er derfor et slags arnested for både Kjeller flyplass og Skedsmo kommune.

To generasjoner Selboe; Lars Peter og sønnen Jens Nicolai, var ordførere i Skedsmo og stortingsrepresentanter. De er begge gravlagt i familiegravstedet på gården. Gravstedet fikk enken etter Lars Peter Selboe opprettet ved kongelig resolusjon få dager etter at han døde i 1858. At det var mulig på så kort tid forteller litt om Selboes anseelse. (Kongelig resolusjon vedtas av Kongen i statsråd, og Kongen, Karl IV (XV i Sverige), satt den gangen i Stockholm.)

Gravstedet på Kjeller gård Foto: KFF



Kjeller flyplass ble «født» 9. september 1912.
Da tilhørte Kjeller gård gårdbruker Martin H. Brøther. Utenriksminister Nils Claus Ihlen, som også eide Strømmens verksted, var medeier.

Kaptein Einar Sem–Jakobsen har skrevet i Skedsmo bygdebok at når «*Kjeller flyplass og flyvevesenets historie skal skrives, fortjener disse to å nevnes; særlig Brøther, for den innsatsen de ytet for flyvevesenet og dettes personell*».

Den første flyturen fra Kjeller fant sted om ettermiddagen den 21. september 1912. Flyet var fransk, en Maurice Farman MF-7, Longhorn, som fikk døpenavnet *Njål*. Det kom i kasser fra Frankrike med jernbane til Lillestrøm og derfra med hestetransport til Kjeller den 14. september 1912 og ble montert under ledelse av flyvåpenets første flymekaniker Johannes Nielsen. Det ble fløyet av rittmester Henrik M. Thaulow på den første turen, og senere samme dag også av premierløytnant Fredrik Chr. Sejersted. En låvebygning som lå nede ved Fetveien og som tilhørte Kjeller gård, ble den første tiden stilt til disposisjon som hangar og verksted. Mange flypionerer overnattet i de første årene på Kjeller gård. I andre etasje på hovedbygningen er det et soverom som vi i dag kaller Amundsenrommet. Roald Amundsen var den første som fikk internasjonalt flysertifikat utstedt i Norge. Han ble undervist av bl. a. kaptein Einar Sem-Jacobsen på Kjeller.

I krigsårene 1914-18 vokste aktiviteten på Kjeller sterkt. Det ble bygget flere flyskur. Bevilgningene var imidlertid knappe og forlegningene for personell dårlige. Mannskapene måtte ofte bo i telt. Den første forlegningen var et ominnredet flyskur og fikk navnet «vegglusbrakka».

Flyet *Njål* ble betydelig skadet høsten 1912. Gjenoppbyggingen av dette flyet var begynnelsen til det som bare få år senere ble Flyfabrikken på Kjeller. Den ble formelt etablert i 1916. De første flyene som ble bygget her var Farmann modeller.
Einar Sem- Jacobsen som ledet flyfabrikken var også flykonstruktør. Flyet *Kaje* som ble bygget i 19 eksemplarer fra 1921 til 1926, var først og fremst hans konstruksjon.
Det er det siste norskutviklede flyet som ble serieprodusert i landet. Etter det ble produksjonen basert på lisensavtaler med de store flyfabrikkene i Europa som de Havilland-fabrikkene i England og Fokker-fabrikkene i Nederland. Det ble totalt bygget over 160 fly ved flyfabrikken i tiden fram til 1940 da 2. verdenskrig satte en stopper for den virksomheten.

Hæren etablerte raskt sin virksomhet på Kjeller. Den ble etter hvert organisert i tre avdelinger: En teknisk avdeling med Hærens Flyvemaskinfabrikk, en skoleavdeling med flyveskolen og skole for opplæring av teknisk støttepersonell, og en taktisk avdeling med en operativ flybataljon. Virksomheten ble fort en betydelig arbeidsplass i Skedsmo og er fortsatt en av de største arbeidsplassene i kommunen.

2. verdenskrig

Tyskerne etablerte sitt hovedverksted for flyvedlikehold og motorverksted for overhaling av flymotorer for Norge og Finland på Kjeller. De bygget også en ny flystripe i tre. Verkstedene kamuflerte de som låvebygninger.

Flyplassen ble bombet tre ganger i løpet av krigen. Første gang av tyskerne på morgenen den 9. april 1940, mens et tog med Kongen og kongefamilien, Regjeringen og mange av Stortingets medlemmer hadde stoppet på Lillestrøm stasjon. Mange av flyene var tidlig på morgenen flyttet til bondegårder i distriktet og ble på den måten reddet fra bomberegnet. Den 18. november 1943 angrep US Air Force (USAF) med en styrke på i alt 84 B-24 «Liberator» bombefly. Dette kan du se i filmen «En dag i november 1943». I april 1944 kom den tredje bombingen. Denne gangen var det engelske Royal Air Force (RAF), som angrep med 51 Lancaster bombefly og 4 Mosquito jagerbombere. Angrepet startet kl. 00.50, og Mosquito-flyene slapp lysbomber i fallskjerm som «*lyste opp området som på en sollys*

dag», ifølge beretningene. Deretter sirklet bombeflyene området og slapp sine bomber. Ødeleggelsene var meget store. Låven på Sørum gård ble truffet av en av lysbombene og brant ned.

Etterkrigstiden

Kort tid etter frigjøringen i 1945, flyttet luftforsvaret inn på Kjeller, med teknisk og elektronisk skolevirksomhet i tillegg til flyvedlikehold ved den tidligere flyfabrikken.
Da skolevirksomheten ganske raskt ble flyttet til Kjevik (flyteknisk) og Lutvatn (elektronisk) i Oslo, ble det frigjort lokaler til Forsvarets Forsknings Institutt (FFI). I 1948 ble rullebanen med plankedekke som tyskerne hadde bygget ombygget, og flyplassen fikk asfaltdekke for å kunne betjene *Vampire* som var det første jetflyet i luftforsvaret.

Med innføringen av det første jetflyet i Norge, de Havilland Vampire Mk. III i 1948, startet oppbyggingen av et sterkt fagmiljø på jet jagerfly ved verkstedene på Kjeller.
Siden den gang har sentralt vedlikehold i luftforsvaret av flere generasjoner av jet jagerfly vært i varetatt av verkstedene.



Tegning av Andreas Hauge

I en kort periode på 1950-tallet var rullebanen for kort til at F-84 kunne lande på Kjeller, men det var mulig å ta av. Det hendte flere ganger at flyene landet på Gardermoen, ble fraktet på veien til Kjeller for nødvendige overhalinger, for deretter å ta av.



Vedlikeholdet var avhengig av det spesialverktøy og særlig av den mangesidige fagkunnskapen som var og er ved verkstedene, og denne kombinasjonen er aldri særlig flyttbar. Derfor måtte flyene komme til Kjeller.

F-84 tar av med hjelp av JATO=
Jet Assisted Take Off

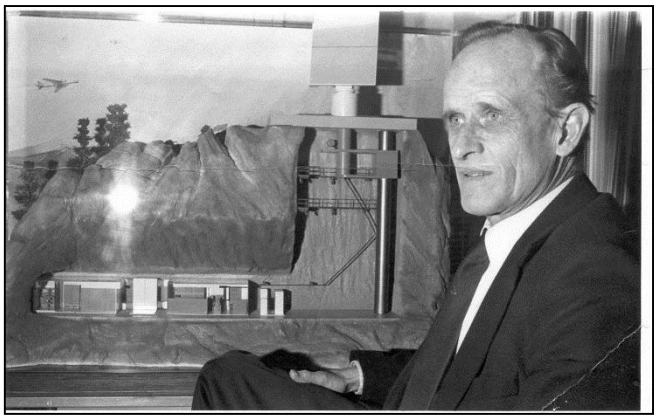
Kjeller flyplass i dag

Flyvedlikeholdsvirksomheten ved verkstedene på Kjeller er i dag i hovedsak konsentrert om sentralt vedlikehold av F-16. Dette vet vi vil fortsette til ca. 2020. Det er stadig sterkere signaler i retning av at verkstedene også får sentrale oppgaver i tilknytning til vedlikehold av neste generasjon av jagerfly JSF.

Luftforsvarets Forsyningskommando (LFK), som har vært det offisielle navnet på Kjeller i mesteparten av etterkrigstiden, har i denne tiden vært fagmyndighet for ikke bare fly, men

for alt av luftforsvarets tekniske materiell. En del av tiden gjelder dette også for intendantur materiell (uniformer, kjøkkenutstyr osv.). Det betyr at det sentrale ansvaret for anskaffelse, drift og vedlikehold av materiellet var tillagt LFK. Norge hadde under den kalde krigen ca. 1/3 av Natos grense mot øst og hadde derfor en større del av Natos kontroll og varslings apparat enn noe annet Natoland. På dette området var det et nært samarbeid mellom Forsvarsdepartementet, Kontroll- og varslingsinspektøren i Forsvarets Overkommando og LFK Kjeller med en sterk fagteknisk tyngde. I Natosammenheng ble Norge lyttet nøye til på dette området.

Tidligere sjef i LFK, generalmajor Sven Hegglund, fotografert foran en modell av en radar plassert i en silo i fjellet. Antennen kan forsvinne ned i fjellet under en solid stål-luke i løpet av få sekunder og dukke opp igjen like raskt. Dette var et norsk konsept utarbeidet i nært samarbeid mellom FFI og LFK. Flere stasjoner av denne typen ble kontrahert av fagmiljøet på LFK og de 3 første ble bygget tidlig på 1980-tallet for midler bevilget av Nato. Prosjektet hadde navnet SINDRE.



Ingeniører fra LFK fotografert ved en silo-radarantenne under inspeksjon av framdriften i prosjektet hos en leverandør i Fullerton i California. Antennen er en meget kompleks konstruksjon.



Kalibreringstjenesten til det elektroniske verkstedet på Kjeller var sterkt etterspurt langt ut over forsvaret. Flere norske sekundærstandarder ble anskaffet for standardrommet. På dette området var det nært samarbeid med Justervesenet. Dette nære samarbeidet var utvilsomt en medvirkende årsak til at Justervesenet valgte å legge noe av sin virksomhet til Kjeller.



Kjeller flyplass er i dag den største sivile småflyplassen i Osloområdet, og den sivile flygerutdanningsvirksomheten der er betydelig.

Flydagen på Kjeller i mai har blitt en storstilt markering av både militær og sivil flyaktivitet på Kjeller, særlig den sivile.

Varaordfører Helge Eide i Skedsmo foretar den offisielle åpning av Flydagen i 2009
Foto: KFF

Utstillingen på Kjeller

Utstillingen i 2. etasje i tilknytning til Aeroplankaféen består i hovedsak av 3 deler:
1) Modeller, 2) Bildemateriale og 3) Gjenstander.

1. Modeller

De viktigste og fleste modellene er «¼ skala modeller» dvs. at de er bygget i målestokk 1 til 4. Dette er forsøkt gjennomført i alle deler av modellene.



Wright Flyer (verdens første motorfly)
Foto: KFF

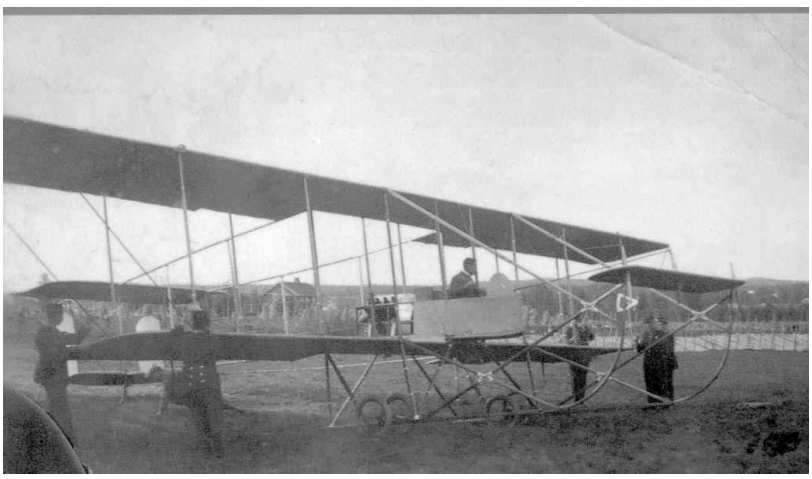
Den nyeste av modellene er en *Wright Flyer*. Det er en modell av det første motorflyet som gjennomførte en vellykket flytur. Det er flyet som brødrene Orville og Wilbur Wright fløy med den 17. desember i 1903 nær Kitty Hawk i North Carolina i USA. Originalen står i dag i Smithsonian museum i Washington D.C. Modellen er en tro kopi i ¼ skala og er bygget for KFF av Leif Westnes. Den ble ferdig i juli 2010. Brødrene Wright eide et sykkelverksted i byen Dayton i Ohio. Vi ser at de har brukt et sykkelkjede mellom motor og propell for kraftoverføringen og som «gearboks».



Maurice Farman FF-1 Longhorn Foto: KFF

FF-1 Longhorn er en ¼ skala modell av en Maurice Farman Longhorn. De to første flyene til Hærens Flyvevesen, som ble døpt *Gange Rolf* og *Njål* var av denne typen og var bygget ved Farman-fabrikkene utenfor Paris. Den har nok fått navnet «Longhorn» pga. de lange meiene i understellet som også er feste for det fremre høyderoret. En senere og beslektet type har navnet *Shorthorn*. Den har kortere meier i understellet og har heller ikke høyderor foran.

Gange-Rolf fotografert I 1912.
Motiv til gammelt postkort.





FF-9 Kaje med nr. 33
Foto: KFF

FF-9 Kaje er et spesielt fly i Kjellers historie. Det er konstruert på Kjeller fra 1921 til 1926 og ble bygget i tre versjoner; Kaje I, II og III i til sammen 19 eksemplarer. De første 10 Kaje I ble bygget på mindre enn 1 år fra høsten 1921.
Kaje ble benyttet til 1935. Kaje nr.33 eksisterer i dag ved Flymuseet i Bodø. Den ble restaurert ferdig av verkstedene på Kjeller til Luftforsvarets 50-årsjubileum i 1994 og overlevert til Forsvarsmuseet. Etter at produksjonen av 5 stk. Kaje III ble fullført i 1926, har det ikke vært serieproduksjon av fly av norsk konstruksjon.

I 1921 kjøpte Hæren inn 5 stk. av Bristol Fighter fra overskuddsmateriell i England. Flyet var kjent som det beste 2-seters jagerflyet under den første verdenskrig. Flyene ble benyttet av flybataljonen på Kjeller.



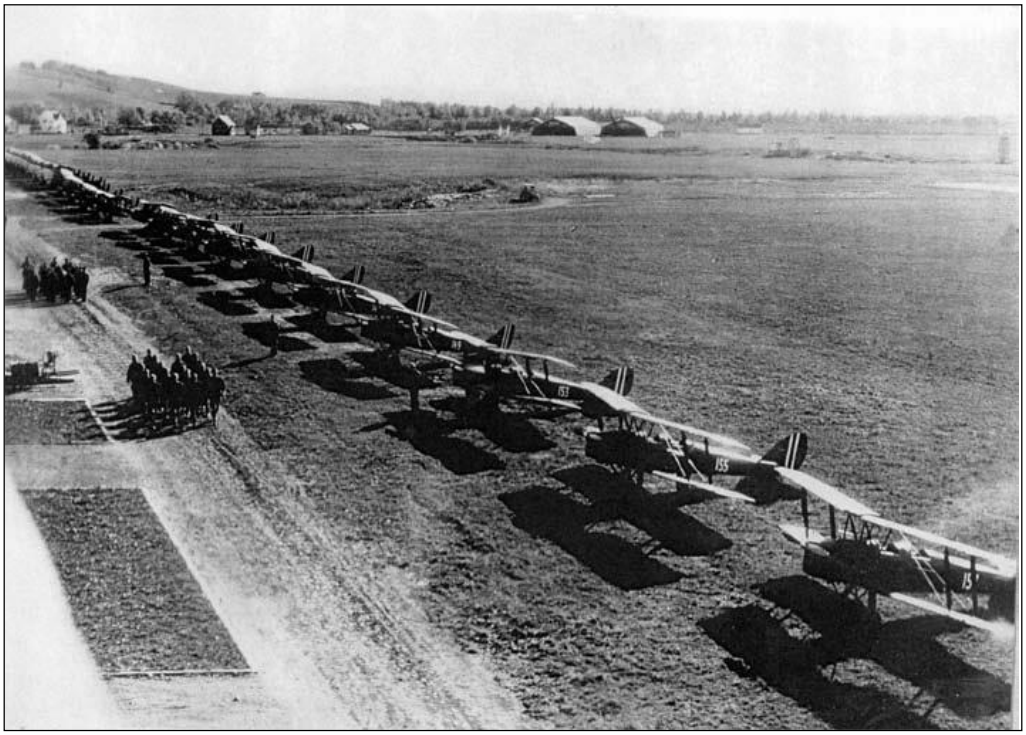
Bristol Fighter
Foto: KFF

De neste ¼-skalamodellene er av lisensproduserte fly. Fokker CV ble produsert på lisens fra Fokker-fabrikken i Nederland i to versjoner CVD (kortvinget) og CVE (langvinget) versjon. Fra 1928 til 1939 ble det produsert 42 fly av denne typen på Kjeller. Modellkammeret har en Fokker CVD som ikke er trukket med duk. Den henger for tiden i taket ute i hangaren.



Tiger Moth DH82
Foto: KFF

Tiger Moth DH82 ble produsert i over 30 eksemplarer på lisens fra de Havilland-fabrikkene i England. Tiger Moth hadde stor anvendelse som skolefly i mange land, inkludert Norge. KFF er i dag eier av en Tiger Moth med fly nr. 189 og registeringsnr. LN-KFT. Dette flyet ble produsert på Kjeller i 1935. Det overlevde i Sverige under og i mange år etter krigen. Vraket ble kjøpt av KFF og er nå fullstendig restaurert. ¼ skala modellen av Tiger Moth har nummer 127. Det var nummeret på den første Tiger Moth DH82 som Hærens Flyvevesen hadde. En fullskala Tiger Moth med dette nummeret og malt i de riktige farger finnes også i full drift på Kjeller. Den tilhører Veteranflygruppen i Nedre Romerike Flyklubb.



Tiger Moth oppstilling på Kjeller på 1930-tallet

Det er også noen mindre andre modeller i modellkammeret, bl.a. av en Fairchild Cornell PT-19. Denne flytypen ble benyttet som skolefly i Little Norway i Canada under andre verdenskrig og også i Norge i mange år etter krigen. Det er også en modell av det Kjellerbygde eksperimenthelikopteret PKX-2 og av Luftforsvarets nåværende jagerfly F-16. En miniatyrmodell av neste generasjons jagerfly F-35 eller JSF finnes også.



F-16
Foto: KFF
http://skedsmo.ksys.no

2. Bildematerialet

På veggene i modellkammeret henger det et hundretalls bilder fra Kjellers historie gjennom snart 100 år. Utstillingen er kronologisk og det er tekst knyttet til hvert bilde. Nedenfor viser vi noen eksempler.

Utsnitt 1 er fra begynnelsen av bildeutstillingen med Premier-løytnant Fredrik Chr. Sejersted og Rittmester Henrik M. Thaulow; som 9. september 1912 «fant» Kjeller. De var de første som fløy fra Kjeller den 21. september 1912.



På det neste utsnittet ser vi bl. a. et bilde fra den første brannen i 1919, der flyskur nummer 2 og 3 brant ned.







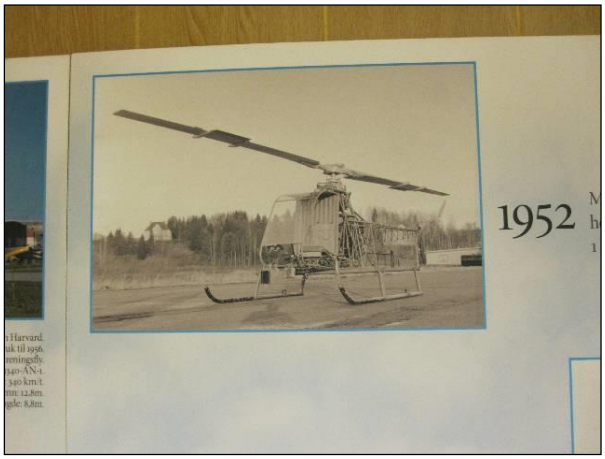
Her ser vi Kong Håkon på besøk i 1929. Det samme året mottok løytnant Bjarne Øen fortjenestemedalje i gull for å ha landet en brennende Fokker CV med to passasjerer uten at noen kom til skade.



Tyskerne gjorde mye under krigen 1940-1945 for å få bygningene til å se ut som bondegårder.



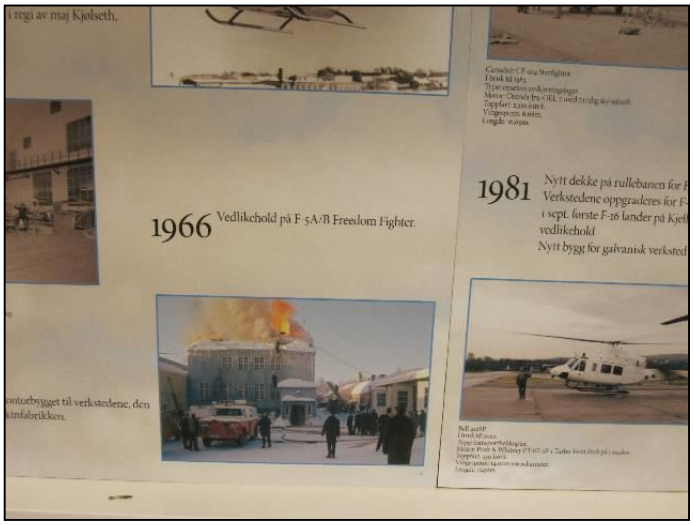
Flystripa med plankedekke slik den var i 1945.

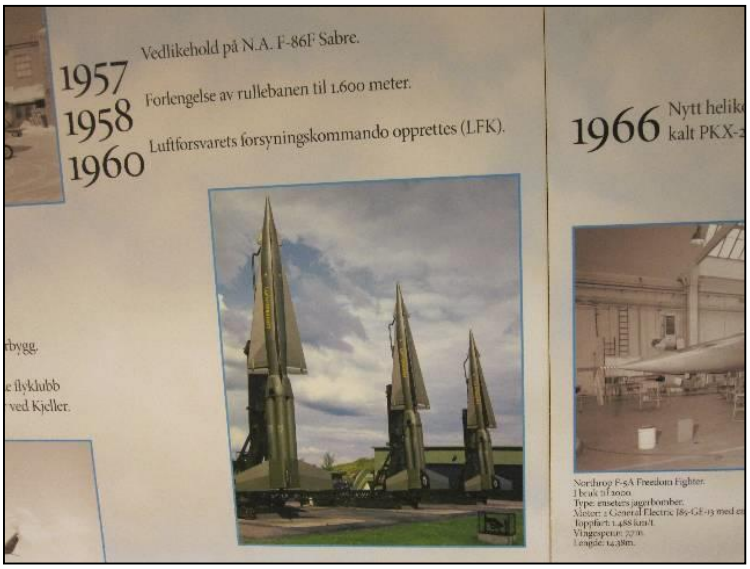




Eksperimenthelikopter PKX-1 og PKX-2 fra 1950- og 60-tallet.

Vi avslutter denne presentasjonen med å vise to utsnitt fra midten av 1960-tallet, med bilder fra brann i kontorbygget til verkstedene og etableringen av sentralverksted for Nikebataljonen.





http://skedsmo.ksys.no

3. Gjenstander



Modellkammeret inneholder også en del gjenstander. På bildet ser vi en mekanisk brennstoffkontroll til en jetmotor.
Den var tidligere brukt på F-16. Nå er brennstoffkontrollen elektronisk.



Bak glassdørene i disse skapene finnes det mange interessante gjenstander - bl.a. en gyro fra F-104 Starfighter, lue og hansker brukt av flyvere på 1930 tallet, en bit av propellen fra flyet til Premierløytnant Arne Költzow og klokken hans. Han var den første norske flyver som omkom i en flyulykke. Det skjedde 1. mai 1917 ved Brøter gård på Kjeller.
I skapene er det også en rekke modeller av fly med tilknytning til Luftforsvaret og Kjeller.

Foto: KFF

I en nisje i museumskammeret står en skulptur av Ole Reistad iført hans egen kapteinsuniform. Uniformen er en gave fra Reistads familie.



Ole Reistad, som er mest kjent som leder av Little Norway og flyverutdannelsen i Canada under 2. verdenskrig, var første lærer ved Hærens flyveskole på Kjeller før 2. verdenskrig. Han var også en fremtredende idrettsmann og flyver.

Flere plagg brukt av flyvere opp gjennom årene er å finne blant de utstilte gjenstandene.

Ole Reistad i hans egen kapteinsuniform
Foto: KFF

Omvisningen på flyplassen

Under omvisningen på flyplassen vil vi se nærmere på flere fly. Tiger Moth DH82 nummer 189 med registreringen **LN-KFT** er ett av dem. Dette flyet er et stykke Kjeller-historie alene. Det ble opprinnelig bygget på Kjeller på lisens fra De Havilland-fabrikkene i England i 1935. Det var et av skoleflyene fra Kjeller som i 1940 havnet i Sverige. I mange år ble det nyttet i flere typer flyvirksomhet i Sverige. Vraket ble kjøpt hjem av KFF fra Sverige for noen år siden og restaurert. Høsten 2007 ble det igjen sertifisert og fikk kjennetegnet LN-KFT.



LN-KFT på vei for å fly en tur Foto: KFF



LN-KFT tar av
Foto: KFF



LN-KFT i luften
Foto: KFF



Foto: KFF

Her får en gruppe ungdommer nærmere informasjoner om LN-KFT fra en av testpilotene. De får sikkert vite om selve byggeprosessen og om hvor fantastisk det er å fly et klenodium som dette etter å ha vært med å restaurere det på det stedet det opprinnelig ble bygget.

Et annet fly som vi får se er F-104 Starfighter. Her ser vi det som et populært objekt fra flydagen i 2007.



Foto: KFF

Spørsmål knyttet til besøket på Kjeller

1 Hvordan ble Kjeller en flyplass, og når ble den formelt etablert?

2 Hvem fikk det første internasjonale flysertifikat i Norge, og hvor fikk han opplæringen sin?

3 Kjeller har alltid vært en militær flyplass.
Hva slags virksomhet hadde Hæren på Kjeller fram til 2. verdenskrig, og hva slags fly ble produsert på flyfabrikken?

4 Tyskerne etablerte seg raskt på Kjeller. Hva gjorde de her?

5 Hvor mange ganger ble Kjeller bombet under 2. verdenskrig og av hvem?

6 Hva har vært hovedvirksomheten på flyplassen etter 2. verdenskrig?

Kjeller – et arnested for norsk flyhistorie

Formidlerne dere møter har lang erfaring og bred kompetanse innen flyteori og praksis. De kan informere og gi dere svar på spørsmål knyttet til disse kompetansemålene.

Mål fra Kunnskapsløftet: Kompetansemål etter 10. klasse

Naturfag:

- Gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, måle størrelsen ved enkle hjelpemidler, og gi eksempler på hvordan kraft er knyttet til akselerasjon.
- Teste og beskrive egenskaper ved materialer som brukes i en produksjonsprosess.
- Gjøre rede for elektroniske kommunikasjonssystemer på systemnivå og drøfte samfunnsmessige utfordringer knyttet til bruk av slike.

Historie:

- Forklare teknologiske og samfunnsmessige endringer.
- Finne eksempler på hendelser som har vært med på å forme dagens Norge, og reflektere over hvordan samfunnet kunne ha vært dersom disse hendelsene hadde utviklet seg annerledes.
- Drøfte viktige omveltninger i samfunnet i nyere tid, og reflektere over hvordan dagens samfunn åpner for nye omveltninger.
- Beskrive og forklare natur- og kulturlandskapet i lokalsamfunnet.

Geografi:

- Kunne fortelle om bevegelser i luftmassene, vær og klima.

Samfunnskunnskap:

- Finne fram til og presentere aktuelle samfunnsspørsmål, f.eks. kommunikasjon/fly.

Matematikk:

- Utforske, eksperimentere med og formulere logiske resonnement ved hjelp av geometriske idéer, og gjøre greie for geometriske forhold som har særlig mye å si i teknologi, kunst og arkitektur.

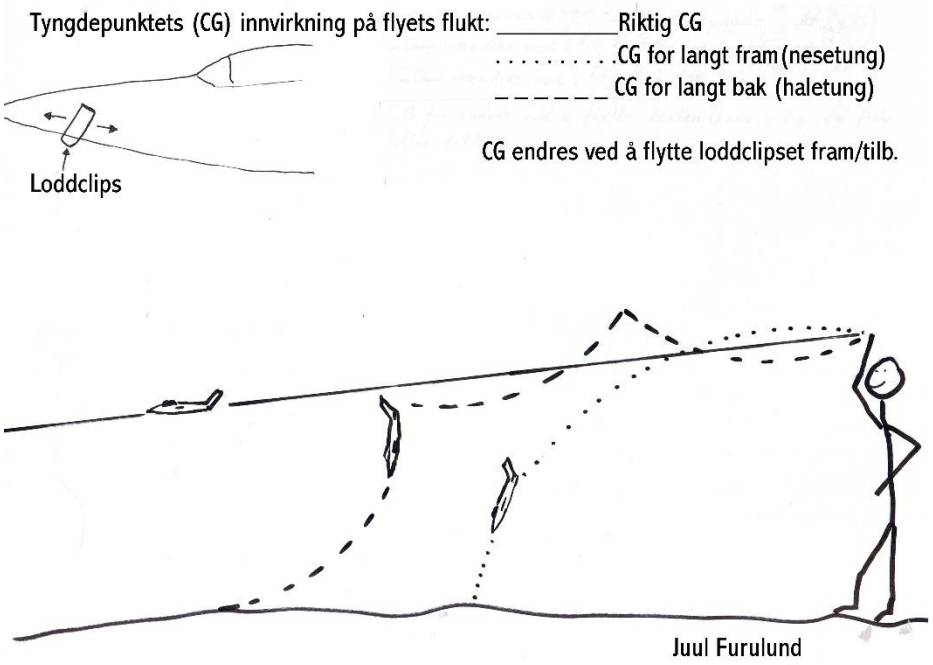
Tips til pilotene

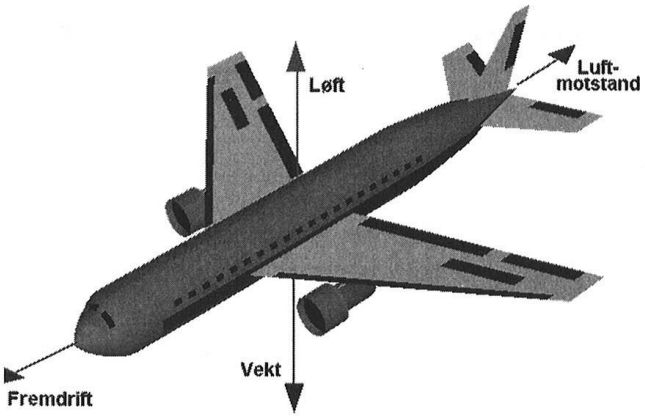
Deres fly er en enkel «glider» uten motor, men det flyr etter samme prinsipper som en Jumbojet og stiller derfor noen krav til dere som piloter. Her følger noen tips for å oppnå gode resultater i flykonkuransen.

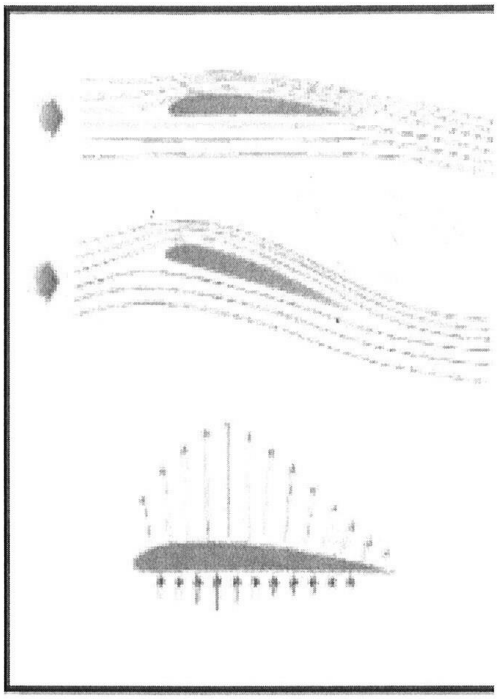
- Ta delene varsomt ut av arket så ingen av delene skades.
- Kontroller at flykroppen ikke er bøyd.
- Etter montering må du sjekke at flyet er symmetrisk (vingen er lik på begge sider av kroppen).
- Loddclipset er et lodd som skal monteres i flynesen for å justere flyets CG (flyets balansepunkt i horisontalplanet).
- Riktig justering av CG er helt avgjørende for hvordan flyet oppfører seg i luften.
- Flytt loddet litt ved justering og prøvefly.

VIKTIG: Det er ikke en tung ball du skal kaste av gårde, men et lett fly som skal sendes kontrollert av gårde for så å glide lengst mulig igjennom luften.

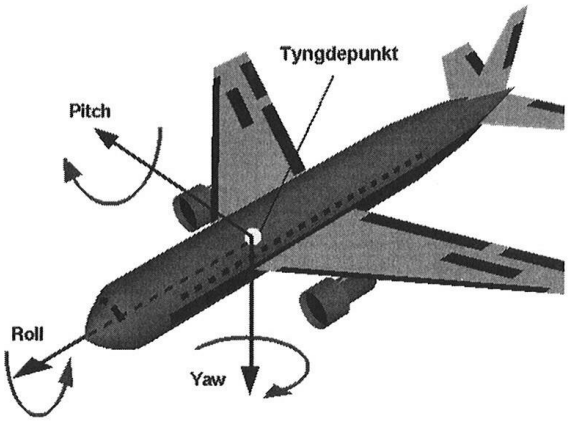
Hold flyet mellom to fingre under vingen og send det av gårde med flynesen pekende svakt nedover. Prøv å føre hånden i en rett linje

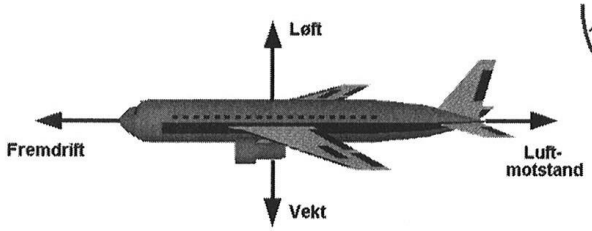






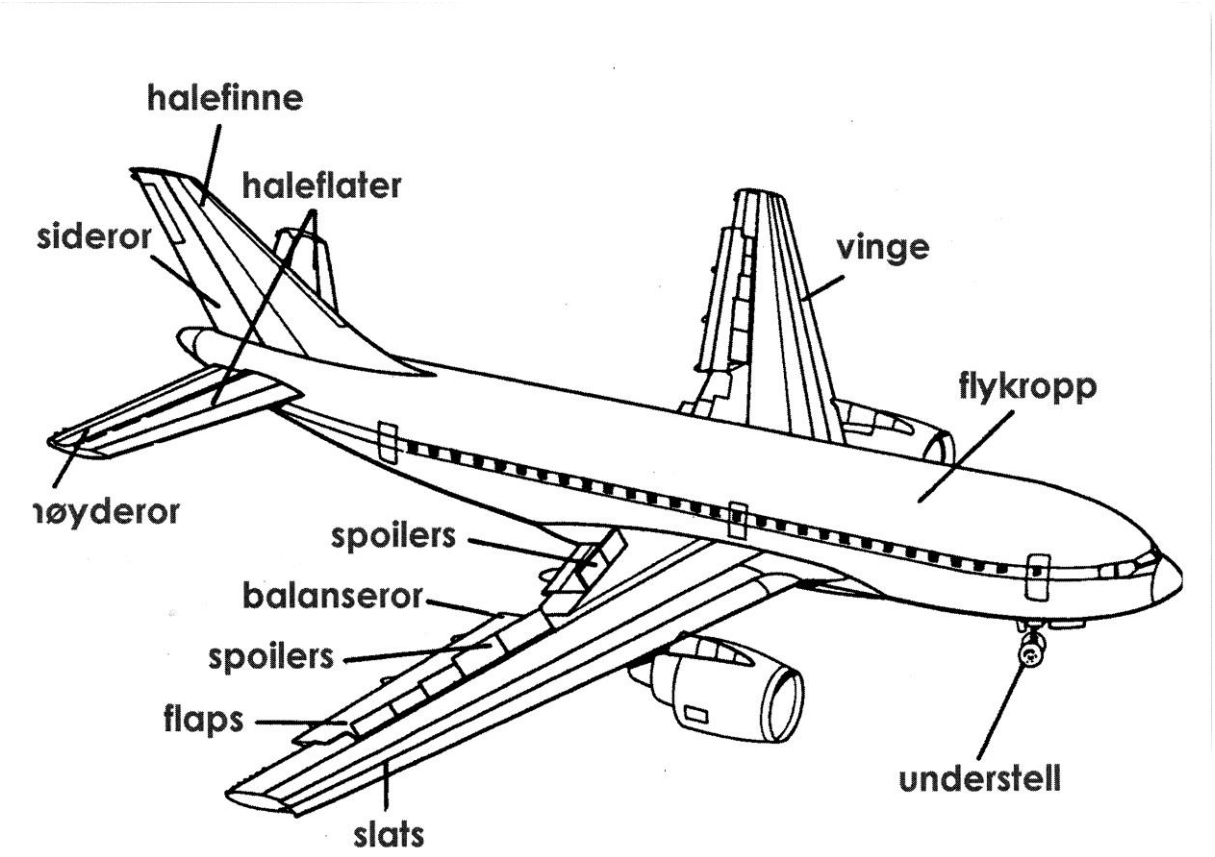
Et fly kan beveges i tre akser

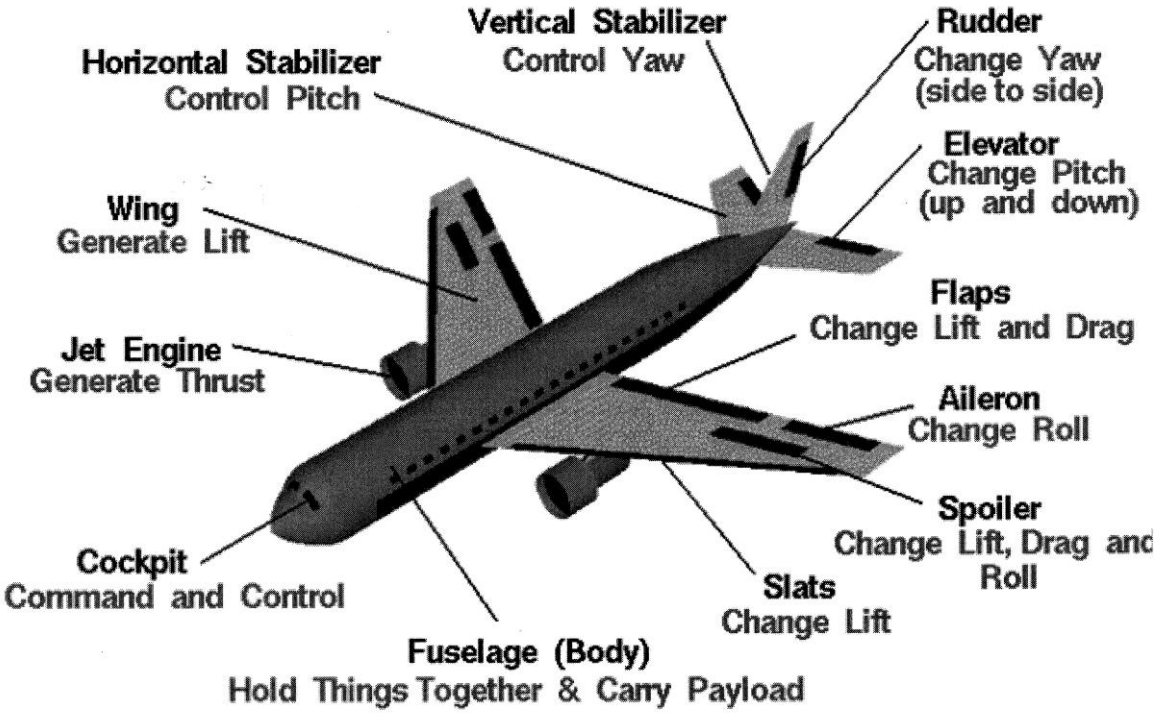




Forhold under flyging	Effekt under flyging
Løft > Vekt	Høyden øker (flyet stiger)
Vekt > Løft	Høyden avtar (flyet synker)
Luftmotstand > Fremdrift	Hastigheten avtar
Fremdrift > Luftmotstand	Hastigheten øker (flyet akselererer)

Aerodynamikk og flyteori


halefinne
haleflater
sideror
vinge
flykropp
høyderor
spoilers
balanseror
spoilers
flaps
understell
slats


Vertical Stabilizer
Control Yaw
Rudder
Change Yaw
(side to side)
Horizontal Stabilizer
Control Pitch
Elevator
Change Pitch
(up and down)
Wing
Generate Lift
Flaps
Change Lift and Drag
Jet Engine
Generate Thrust
Aileron
Change Roll
Spoiler
Change Lift, Drag and
Roll
Cockpit
Command and Control
Slats
Change Lift
Fuselage (Body)
Hold Things Together & Carry Payload

Til deg som vil ha mer informasjon

http://www.ungdomsutvalget.net/
Ungdomsutvalget i Norges Luftsportforbund
Ungdomsutvalget består av et medlem fra hver seksjon i forbundet. De arbeider for rekruttering av flere ungdommer og skape aktivitet blant de i aldersgruppene 15-25 år. Ungdomsutvalget har i en årrekke arrangert «Unge Ørner». Arrangementet består blant annet av en dag med flygning. Her kan alle deltagerne få prøve forskjellige typer luftsport til en billig penge.

Seksjonene i Norges luftsportforbund:
Motorfly
Modellfly
Seilfly
Fallskjerm
Hangglider/Paraglider
Mikrofly

Ole Jørgen Wold Sitter er leder i ungdomsutvalget, og er en ivrig motorflyver. Han er medlem i **Nedre Romerike Flyklubb** og flyr mye Cessna og piper Cherokee.

http://www.luftfartsskolen.no
Luftfartsskolen
Luftfartsskolen er en flyskole (FTO) som tilbyr yrkesfaglig utdanning til Fly- og Helikoptersertifikat. Skolen er en NOKUT-godkjent fagskole. Hos oss kan du velge mellom to studieretninger; hele studiet i Norge eller kombinasjon USA/Norge. Vi gir også teorikurs til Privatflygersertifikat i samarbeid med alle de landsdekkende klubbskolene i NLF.
Luftfartsskolen ble stiftet i 1972 og har i årenes løp gitt utdanning til flere tusen studenter.

Skolens utdanningskonsept består av selvstendige moduler med teori og praktisk flygetrening som bygger på hverandre. Dette gir deg en fleksibel og kosteffektiv utdanning.

Vår utdanningsfilosofi er god service, hjelp og oppfølging til skolens studenter.

http://www.nrfk.org/
Nedre Romerike flyklubb

http://www.luftnett.org/
http://www.kffkjeller.com
Kjeller Flyhistoriske Forening

http://www.kjellervenner.no

http://www.flyfabrikken.no




DEN KULTURELLE SKOLESEKKEN
DKS
SKEDSMO KOMMUNE