

Een langgekoesterde wens van de Nationale Federatie Historische Luchtvaart (NFHL) is, dat “in één oogopslag” duidelijk is welk luchtvaarterfgoed er in ons land is. Voor dat doel heeft NFHL contact met organisaties die eenzelfde doel hebben voor schepen, treinen en auto's. Dit artikel gaat in op recente ontwikkelingen.

Historisch vliegen is leuk!
Hier met Slingsby T.38
Grasshopper WZ795.
(via Erwin Janssen)

Luchtvaarterfgoed in kaart gebracht

Naast de veertigjarige DDA en Fokker Four (zie pagina 4 van deze editie van Logboek) viert de NFHL met haar dertigste verjaardag ook een jubileum. De vereniging werd in 1992 opgericht door de F27 Friendship Association en de DDA met als doel de gezamenlijke en individuele belangen van de leden te dienen. In formeel taalgebruik melden de statuten dat dit gebeurt door “*regelmatig en gestructureerd overleg, alsmede door uitwisseling van kennis en informatie en door het gezamenlijk optreden naar derden, alles voorzover het betreft de historische luchtvaart, zulks in de ruimste zin des woords*”. Allerlei organisaties en particulieren met vliegende en niet-vliegende luchtvaartuigen zijn lid van de NFHL, de DDA al vanaf de start. In haar dertigste jaar gaat ook een oude wens in vervulling: een voor “iedereen” toegankelijk actueel digitaal overzicht met alle historische luchtvaartuigen in Nederland. Samen met de andere koepelorganisaties in het mobiele erfgoed wordt sinds het begin van de eeuw gewerkt aan een landelijk register. Dat moet duidelijk maken welk erfgoed op de weg, het

spoor, het water en in de lucht aanwezig is in ons land en wat de culturele waarde daarvan is. Zo'n goed werkend register is van groot belang, het kan door iedereen gebruikt worden. De nationale (cultuur)fondsen raadplegen het register voordat subsidies verleend worden. Daarnaast geeft het register het Ministerie van OCW en andere belangstellenden inzicht in het mobiele erfgoed dat in musea staat of in het land vaart, vliegt en rijdt. Het overzicht staat daardoor ook mee aan de basis van de verhalen over het vervoer in het verleden. En je kunt per sector uitwerken dat er voordelen, zoals kortingen voor leden zijn, waardoor het lidmaatschap van de overkoepelde organisatie aantrekkelijk is. De verschillende vervoersgroepen hebben uiteenlopende wensen bij het maken van een alles overkoepelend register. Zo'n overall-register lijkt dan ook nog een stap te ver. Je kunt handiger in een portal de verbinding tussen de verschillende overzichten geven. Mede daarom hebben de leden van de NFHL er vorig jaar voor gekozen om zelf een register te



Unieke Nederlandse luchtvaartgeschiedenis wordt verbeeld met de Ryan STM-E2 die kort vóór de Japanse inval in Nederlands-Indië naar Australië werd verscheept. (Ben Ullings, Aviation Photographs International)

maken met het Nederlandse vliegende en niet-vliegende luchtvaarterfgoed. Alle leden maakten een overzicht van hun collectie; die kan klein zijn, zoals bij de DDA en VNCE waar één groot vliegtuig alle aandacht krijgt. Maar ook de leden met grote aantallen vliegtuigen zoals Vroege Vogels, Aviodrome en NMM hebben zo'n overzicht gemaakt. Die overzichten zijn bij elkaar gebracht in een database van het luchtvaarterfgoed dat bij NFHL-leden zit. Dat overzicht telt bijna vijfhonderd luchtvaartuigen! Het wordt aangevuld met de informatie die al lang op verschillende plekken wordt gepubliceerd: in bladen als Scramble en Airnieuws en op de vele lijstjes van spotters (in de meest brede zin des woords). Er ligt al heel veel informatie over het Nederlandse luchtvaarterfgoed vast. De kunst is nu om die informatie in één digitaal overzicht onder te brengen dat door "iedereen" geraadpleegd kan worden. Daaraan wordt nu gewerkt, de lat ligt hoog! Het register moet actueel gehouden worden.

En het moet zo volledig mogelijk zijn, met alle vliegende en niet-vliegende luchtvaartuigen van NFHL-leden en niet-leden. Om dat te

realiseren wordt gewerkt aan een kennersteam met de diverse 'usual suspects' uit het netwerk van liefhebbers van historische luchtvaart: de liefhebbers van luchtvaart, waarvan bekend is dat zij lijstjes bijhouden en

NV Vliegtuigbouw in Deventer bouwde in de jaren dertig deze Grunau 8. Het tweepersoons zweefvliegtuig maakte op 20 juli 1937 haar eerste vlucht, op Vliegveld Teuge. Een langdurige restauratie op Lemelerveld brengt haar weer in vliegende staat. (Eric Munk)



regelmatig melden wat er verandert. 'Alle' historische luchtvaartuigen, ook de resterende 'stukken en brokken' worden in het register opgenomen. Over wat 'historisch' is, kun je een aardige boom opzetten. Zo heeft de Europese luchtvaartautoriteit EASA een definitie, maar die geldt (gelukkig) alleen over een deel van de vliegende luchtvaartuigen. Er zijn veel meer redenen om een luchtvaartuig van historisch belang te achten. De Bantam in het Rijksmuseum is daar een sprekend voorbeeld van. Ook de drones die zeventig jaar geleden door Defensie werden ingezet als doelsleper zijn historisch van aard. Ze hangen immers ook al in luchtvaartmusea, net als bijvoorbeeld de eerste ultralichte vliegtuigen en oude luchtballonnen!

Last but not least moet rekening gehouden worden met de gevolgen van de AVG en privacyregelgeving. Daarom is aan alle NFHL-leden al gevraagd of zij bezwaar hebben tegen het vermelden van hun naam als eigenaar in het register. De neutrale vermelding "particulier eigendom" wordt gebruikt als een eigenaar liever niet met naam en toenaam in het register wil. Naast het register gaat de NFHL in oktober ook met de eerste aflevering van een periodieke digitale nieuwsbrief komen. Die nieuwsbrief zal elke drie à vier maanden verschijnen en belangstellenden informeren



Historisch in verschillende opzichten is deze foto: de Fairchild 24G is uit 1937 en vliegt inmiddels weer, op Vliegveld Hilversum. Logboek meldde dat al eerder dit jaar. Het bedrijf op de achtergrond is ook historie, de collectie van Gyrocopter Aviation op Zeeland Airport werd enkele jaren geleden na het overlijden van de initiatiefnemer. (Henk Wadman, 8 augustus 2015)

over ontwikkelingen op het gebied van de historische luchtvaart. Denk daarbij aan nieuwe en verhuizende luchtvaartuigen, maar ook aan mogelijkheden om subsidie te krijgen en evenementen. Ook de plannen om het register uit te breiden komen daarin aan bod.

In een latere fase gaat opnieuw worden gestart met de cultuurhistorische waardebeoordeling van de luchtvaartuigen, de al bestaande commissie kan eindelijk aan de gang! Zij hanteren allerlei criteria om tot een oordeel over de waarde te komen. Omdat het luchtvaartwereldje in ons land vrij klein is, wordt dat nog een aardige klus. De sector kan het zich immers niet veroorloven de houding aan te nemen van "de slager die zijn eigen vlees keurt".

In haar eenendertigste jaar gaat de NFHL goed van zich laten horen en dat zal met regelmaat in Logboek en andere luchtvaartmedia te lezen zijn. Met een variant op de oude slogan: "Leuker kunnen we het in de lucht niet maken, wel overzichtelijker"!