

ONDERTEKENING VAN HET PROTOCOL LUCHTVAARTARCHEOLOGIE IN
VLAANDEREN

2008 was een herdenkingsjaar voor onze luchtvaartgeschiedenis. Na de eerste gemotoriseerde vlucht van de *Wright brothers* in de V.S. (1903) duurde het tot 1906 om ook in Europa de eerste vluchten te zien. Het ging dan over de sprongetjes van Santos Dumont in Frankrijk. Het waren enkele Gentse luchtvaartenthousiasten die er in 1908 – vandaar het eeuwfeestjaar – voor zorgden dat er ook buiten de twee voornoemde landen gevlogen werd. Op 28 mei van dat jaar bracht Henri Farman de luchtvaart naar België. Hiermee nam ons landje een voorsprong op bijvoorbeeld Duitsland, Nederland en zelfs Groot-Brittannië, landen die pas in 2009 hun luchtvaarteeuwfeest vieren.

In nauwelijks tien jaar ontwikkelde de luchtvaart zich tot een niet meer weg te denken element van de oorlogvoering. Namen als von Richthofen en Guynemer werden gemeengoed en iconen van de krijgsgeschiedenis. Het was ook boven het Vlaamse front dat die evolutie grote sprongen maakte. In 1917 vertrokken vanuit Gentse vliegvelden enorme Duitse viermotorige bommenwerpers om boven Londen bommen van één ton te droppen. Sporadische resten van vliegveldarchitectuur zijn al wat rest van het eerste luchtoorlogconflict dat vanuit honderden pistes en vliegvelden in onze provincies gevoerd werd. De weinige toestellen die uit die periode overblijven, worden vandaag gekoesterd. De "*Vieux Charles*", het Spad-jachtvliegtuig dat Georges Guynemer in de zomer van 1917 even inruilde voor een andere machine, waarmee hij dan ook boven Poelkapelle "vermist" geraakte, is in Frankrijk een nationaal reliëf. En het moet gezegd: in het Brusselse luchtvaartmuseum staat één van de allermooiste collecties WO 1-toestellen ter wereld. Dat in onze West-Vlaamse akkers nog heel wat restanten te vinden zijn van de honderden toestellen die er neerstortten, komt nu en dan aan de oppervlakte.

Tijdens het Interbellum vertraagde de technische evolutie enigszins. Maar tweeëntwintig jaar later begon het tweede wereldconflict, en ditmaal met toestellen in aluminium en met meer krachtige motoren.

Tijdens WOII was België vijf jaar lang het luchtslagveld van Europa. De luchtgevechten werden beslecht met een crash – binnen de Belgische grenzen alleen al tellen we er zo'n vijfduizend.

Een vliegtuigcrash is altijd het einde van een lang verhaal, dat dikwijls al decennia bij de lokale bevolking tot de verbeelding spreekt. Nauwkeurig onderzoek kan leiden tot de identificatie van het toestel, dat gekoppeld aan archiefonderzoek leidt naar het verhaal van de bemanning en haar lot.

Al in de jaren 60 groeide in Groot-Brittannië de belangstelling voor luchtvaartarcheologie, waarbij men voornamelijk op zoek ging naar toestellen die tijdens de *Battle of Britain* werden neergeschoten. Tijdens de jaren '70 gingen ook bij onze Noorderburen enthousiasten op zoek naar resten van vliegtuigwrakken, en ook hier leidde dit tot lokale musea en collecties.

Begin jaren '80 werden vooral in Belgisch Limburg de eerste onderzoeken verricht naar vliegtuigwrakken. De resultaten werden gekoesterd in private collecties. Van onderzoek naar het luchtoorloggebeuren was nauwelijks sprake, maar ook hier werden de eerste stappen gezet. Toen in 1996 de Belgian Aviation History Association (BAHA) opgericht werd, besloot men op een structurele wijze, en in alle openheid, het onderzoek naar dit onderwerp meer vorm te geven.

Het mag gerust gezegd worden dat de personen die zich als eersten in Vlaanderen bezig hielden met het opsporen en blootleggen van crashsites ware pioniers waren. Hun opbouw van doorgedreven specialisatie en expertise zal ontegensprekelijk onmisbaar zijn voor het toekomstige beheer van dit relatief recente erfgoed. Maar crashsites zijn binnen het brede spectrum van de erfgoedzorg een beetje een geval apart. Zo zijn er heel wat vragen over de methodologie van het opgraven, beheer en bewaring. Dit omdat de problematiek toch enigszins lijkt af te wijken van de huidige opvattingen rond archeologische erfgoedzorg.

Wellicht de eerste vraag die zich bij professionele erfgoedconsulenten en -onderzoekers opdringt is: Moeten, kunnen of *willen* we neergestorte vliegtuigen wel als waardevol erfgoed beschouwen? In tegenstelling tot wat de meeste mensen veronderstellen wordt archeologisch erfgoed niet gedefinieerd door de ouderdom die het bezit. Van doorslaggevend belang is de informatiewaarde van sites, contexten of objecten, ongeacht de periode waaruit ze afkomstig zijn. Crashsites mogen dan wel afkomstig zijn van een historisch goed gedocumenteerde periode die nog leeft in het geheugen van de oudere generaties van de huidige bevolking, ze getuigen toch van een niet te onderschatten betekenis op het vlak van herinnering, herdenking en culturele waarde. Het 'levende geheugen' raakt bovendien stilaan vervlogen.

Crashsites kunnen ook informatie bevatten over zowel de omstandigheden van de crash als over het toestel zelf. Informatie die niet is neergeschreven in de annalen van de geschiedenis of de tand des tijds niet heeft doorstaan. Het kan daarbij gaan om informatie die op het eerste zicht weinig belangwekkend lijkt: informatie m.b.t. fabricageprocessen, gebruikte materialen, interieurafwerking, aanpassingen (zowel tijdens productie als in het veld) en zelfs het schilderwerk. De ogenschijnlijke banaliteit van dergelijke gegevens neemt af als je weet dat veel geëxposeerde toestellen in musea zwaar gerestaureerd zijn. Soms zijn het ook latere modellen die aangepast zijn om te tonen hoe het originele oorlogsvliegtuig er zou *kunnen* uitgezien hebben. Op die manier vormen crashsites een uniek archief van de pijlsnelle evolutie van de luchtvaarttechnologie vóór en tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Naast contemporaine historische gegevens en ooggetuigenverslagen en getuigenissen van piloten en/of bemanning die de crash overleefden, kunnen restanten van neergestorte vliegtuigen aldus bijdragen aan de reconstructie en het begrijpen van dit aspect van ons verleden.

Vanaf december 2004 vonden meerdere overlegvergaderingen plaats tussen het Agentschap Ruimtelijke ordening en Onroerend erfgoed Vlaanderen en de verenigingen die zich toeleggen op onderzoek naar crashsites uit de beide wereldoorlogen. Daarbij dient opgemerkt dat de belangrijkste van deze verenigingen een pioniersrol hebben gespeeld en zelf aan de basis stonden van de ontwikkeling van de luchtvaartarcheologie als amateur-discipline in Vlaanderen. Anderzijds begon de Vlaamse overheid relatief recent de nodige interesse en aandacht te tonen voor het wereldoorlogserfgoed in het algemeen en enige tijd later voor de luchtvaartarcheologie in het bijzonder. Aangezien deskundigheid inzake het beheer, onderzoek en inventarisatie van deze zeer specifieke vorm van erfgoed bij de bevoegde overheidsdiensten grotendeels ontbreekt, zijn deze laatste aangewezen op de expertise van en samenwerking met de verenigingen. Deze samenwerking wordt bevestigd door de ondertekening van het protocol, dat tevens aan de luchtvaartarcheologieverenigingen een beheersmatig en juridisch kader biedt voor de ontplooiing van hun activiteiten.