

## Informasjonsnotat:

# NorAviation og etablering av helikopterlandingsplass i Ås Kommune

NorAviation ønsker å etablere helikopterbase og en godkjent landingsplass for helikopter til privat næringsbruk i Ås Kommune.

Luftfartstilsynet krever at private helikopterselskaper skal ha konsesjon og en teknisk operativ godkjenning. Konsesjonen gis først og deretter den tekniske-operative godkjenningen. Konsesjon om landingsplass gjøres av Luftfartstilsynet med hjemmel i luftfartsloven<sup>1</sup>.

For å sikre at Luftfartstilsynet kan innvilge konsesjon, bør det aktuelle området reguleres til «landingsplass for helikopter», noe som medfører en kommunal omreguleringsprosess. Alternativt kan kommunen gi dispensasjon eller «samtykke».



<sup>1</sup> [https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-11-101/KAPITTEL\\_2-6#KAPITTEL\\_2-6](https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-11-101/KAPITTEL_2-6#KAPITTEL_2-6)

## Hvem og hva er NorAviation?

NorAviation er et privateid helikopterselskap som fikk sin AOC i 2007. Selskapet er en moderne og innovativ kompetansebedrift i vekst som flyr oppdrag både for private foretak, forskningsinstitusjoner og myndigheter. Siden mai 2008 har selskapet hatt alle nødvendige sertifikater og driftstillatelser fra Luftfartstilsynet til å drive ervervsmessig lufttransport.

NorAviation omsatte for ca. 15 mill. NOK i fjor, og forventer en betydelig økning i år. Den forventede økningen skyldes blant annet en stor og langsiktig kontrakt som offentliggjøres 15. juni.

Vår helikopterflåte består i dag av 10 maskiner og har hovedbase på Geiteryggen ved Skien og en sekundærbase på Kjevik ved Kristiansand. Utover ønsket om å etablere base i Ås, etablerer vi høsten 2016 sekundærbase på Sola der vi har signert en stor kontrakt med LYSE AS.

Planen er å ha en helikopterflåte bestående av 10-12 maskiner fordelt i hele Sør-Norge. Vi vil motta tre nye helikoptre før sommeren 2016 og tre våren 2017. Vår flåte vil da bestå av den aller nyeste helikopterteknologi. Maskiner med digital overvåking og glasscockpit bl.a. Ti av disse vil foreløpig være basert på Sørlandet og Vestlandet, etter hvert i Trøndelag og nordover. To av helikoptrene ønsker vi altså å ha ved base og landingsplass på Ås. NorAviation opererer helikoptre av typen Robinson R44, Airbus H120 og Airbus H125 og fra 2017 Airbus 2 stk. H130 T2. Mer informasjon om disse helikoptertypene finnes på vår hjemmeside (<http://www.noraviation.no/>).

Per i dag er vi 12 heltidsansatte og 9 frilans-piloter spredd på våre baser. Kundebasen vår består i all hovedsak av offentlige myndigheter, redningsetaten, kraftselskaper og telekomselskaper.

## Våre kunder og oppdrag

Under følger en liste over noen av våre typer kunder og oppdrag:

- Forsvaret/Forsvarets forskningssenter (FFI)
- Naturvernforbundet
- Utbygging av nødnett for Redningsetaten
- Offentlige myndigheter, for eksempel Statsministerens kontor
- Bistand ved brann og redning
- Energiprodusenter/kraftselskaper
- Telekomselskaper
- Film og foto
- Entreprenører
- Mastemonteringer og trekking av linjer
- Termografering og linjeinspeksjoner
- Cargo

I tillegg tilbyr vi helikopterutdanning på flere ulike nivå. Alt fra grunnleggende opplæring frem til privatsertifikat, fornyelser av sertifikat og utsjekker/typerateringer på alle modeller i flåten vår.

## Hvorfor Ås og hva er fordelene for kommunen?

For oss er den sentrale beliggenheten til Ås svært viktig. Dessuten bor mange av våre ansatte i pendleravstand fra Ås. For en kompetansebedrift som vår er dette en stor fordel for at vi skal kunne beholde våre erfarne piloter.

Fordelen for Ås kommune ved å tilrettelegge for en etablering av helikopterbase for NorAviation er, slik vi ser det, mange. Vi kan bidra med flere arbeidsplasser i kommunen, helikopterberedskap for utbedring og reparasjon av kraftlinjenett i en stadig økende ekstremværperiode, SOP (Standard Operating Procedure) for brannslukking, tankingsmuligheter for politihelikopter og Norsk Luftambulans og bistand ved savnetsøk og redning. Selv om helikoptrene våre har andre primæroppgaver og kundeoppdrag, så vil det være økt trygghet og beredskap for kommunen å ha disse så lett tilgjengelige.

## Innovasjon og teknologiutvikling

Helikoptervirksomhet er høyteknologi som krever betydelig utdanning og erfaring fra våre ansatte. Vi ønsker å benytte den vekstfasen selskapet nå er inne i for å teste ut nye former for teknologi som vil øke både effektivitet og sikkerheten, samtidig som vi kan bli en enda «grønnere» bedrift.

NorAviation driver med forskning og utvikling av utstyr som brukes i tilknytning til helikoptertjenester, men også alternative metoder som kan erstatte kostbare helikopteroperasjoner i seg selv; UAV-teknologi (Unmanned Aerial Vehicle).

Dette er blant annet forskning og utvikling av avanserte automatiske robotiserte løsninger, enten i form av maskiner i kombinasjon med helikopter, eller UAV, som kan erstatte dagens tradisjonelle løsninger - og som vil resultere i økt effektivitet, sikkerhet i tillegg til å være kostnadsbesparende i bruk.

NorAviation skal være ledende innenfor denne bransjen med sine innovative løsninger (se mer i vedlegg).

NorAviation er også i prosess om midler via Skattefunnordningen til Innovasjon Norge og Norges Forskningsråd og gjennom IFU/OFU-ordningen.

## Omfanget av helikopteraktiviteten i Ås

Det er viktig for oss å presisere at helikoptertype, lokasjon, flyvetraseer og type oppdrag alle har stor innvirkning på hvor mye støy det blir.

Et gjennomsnittlig antall bevegelser vil ligge på i snitt to yil tre turer per dag eller ca. 10-15 turer per uke (en tur er to bevegelser – altså ta av og landing). Det vil være noe større aktivitet i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret, og vi har størstedelen av våre flyvninger innenfor normalarbeidstid (08:00-16:00). I all hovedsak vil vi dra ut på jobb på morgenen og returnere etter at oppdrag er utført på ettermiddagen mandag til fredag. Vi snakker om at helikopterlyd vil være hørbar ca 6 minutter pr døgn.

Mange av våre oppdrag gjør vi i samarbeid med kundene våre, som også har normalarbeidstid med unntak av ulykker (master/strøm/radiosendere som faller ut m.m.). Det kan for eksempel være snakk om å rydde strømtraseer og lignende. Selskapet utfører dessuten kun flyvninger i dagslys under visuelle forhold. Dette legger i seg selv klare begrensninger på når på døgnet vi kan fly.

En take-off eller landing med helikopter er hørbar i ca. 60-90 skunder før helikoptret flyr til oppdragsstedet. Det vil ikke bli helikoptertrafikk som «henger» over Ås. Lørdager vil det bli svært begrenset trafikk, og søndager vil vi i størst mulig grad unngå å fly.

Dersom vi påtar oss nødflyoppdrag utenom vanlig flytid er det vanlig at helikopterselskaper sender en begrunnet rapport om dette i etterkant, slik at det kan dokumenteres at dette var et nødoppdrag. Dette skjer heldigvis sjeldent.

Såkalte privatturer eller sightseeingturer er ikke en del av vår forretningsstrategi på østlandet. Vi har som en klar målsetning å vokse i bedriftsmarkedet, gjennom langsiktige kontrakter med norske bedrifter og myndigheter (ref. Lyse).

Alt dette er noe som kan reguleres gjennom konsesjonsvilkårene som vil utarbeides i samarbeid med Ås kommune.

## Tiltak for støyreduksjon, sikkerhet m.m.

NorAviation forplikter seg til å til enhver tid oppfylle samtlige sikkerhetsstandarder i forbindelse med vår virksomhet – både gjeldende lovgivning, standarder og såkalt best practice. Vi gjennomgår kontinuerlig og proaktivt våre sikkerhetssystemer for å unngå mulige problemer, identifisere risiko og håndtere disse for å redusere faren for skader /ulykker til et minimum.

Våre kunder er også forpliktet til å kjøpe inn tjenester i henhold til strenge kvalitets- og sikkerhetskriterier. Dermed er det også en grad av ekstern «kunderkontroll», i tillegg til de pålagte rapporteringene til Luftfartstilsynet og vårt eget HMS-arbeid.

Vi vil gjennomføre og bekoste alle nødvendige tiltak for å redusere unødig støy i forbindelse med virksomheten vår. Dette innebærer blant annet som nevnt å ikke fly på visse tidspunkter av døgnet, samt å legge traseene våre utenom tettbygde strøk. Sammenlignet med andre typer flyaktiviteter er helikopter langt mer fleksibelt når det gjelder traseer enn det for eksempel et fly vil være.

Ved å etablere inn og utflyvningstraseer som unngår overflyvning av tettbebyggelse viser våre beregninger at vi vil være over 500/1000 fot over bakken innen vi flyr over bebodde områder. dvs. i en høyde som regnes som generell minstehøyde for lufttrafikk i Norge. På den måten fly vi aldri over tettbebygde strøk uten først å komme opp i tilstrekkelig høyde.

### Helse, sikkerhet og miljø

Helikoptervirksomhet er en gjennomregulert bransje, både når det gjelder helse, sikkerhet og miljø – herunder støyreduksjon. Det samme gjelder sertifisering og opplæring av piloter og teknikere.

Vi vil dokumentere at helikopterbasen vil oppfylle alle sikkerhetskrav ned til den minste detalj. Det samme gjelder ved flyving.

Våre rettigheter:

- Lisens til utøvelse av ervervsmessig lufttransport ned luftfartøyer opp til 19 passasjerer og opptil 20 tonn
- Air Operators Certificate (AOC)
- Tillatelse til å drive ervervsmessig luftfartsvirksomhet med hjemmel i norsk luftfart, VFR dag og natt
- ATO, skole, opplæring og typering helikopter. Fordel for intern opplæring og utsjekk av piloter i selskapet
- PART 145 verksted på Geiteryggen, Skien med mobilt verksted.
- Sellihca, Startbank, Achilles (leverandørregistre og kvalifiseringssystemer)
- Statnett-godkjenning 1,2 og 3
- HMS-sertifisering på alt flyvende personell for bygg-og anleggsbransjen i Norge

### Sikkerhet

Eksempler på noen av våre sikkerhetsrutiner:

- Integreert sikkerhetsprogram som også er tilgjengelig for kunder
- Erfarne flygere med lang erfaring fra varierte oppdrag og godkjent i henhold til selskapets standard operasjonsprosedyrer.
- Godkjente piloter for Heslo 1-4 i tråd med nye europeiske standarder
- Rapporteringssystem for uhell og ulykker, HMS/SJA-møter
- ATO – godkjent treningsorganisasjon. Trener både egne og andres piloter
- Dokumenterte og standardiserte operasjonelle prosedyrer iht ny lovgivning. Sikker jobbanalyse før hver jobb og rapportert inn til flygesjef
- Jevnlig besøk fra Luftfartstilsynet
- Eget verksted

Vi har også de nødvendige EASA-godkjenninger<sup>2</sup> for å kunne drifte og utføre vedlikehold og reparasjoner på helikoptre. Vi har dedikert og autorisert fagpersonell på teknisk som dekker alle våre baser i Sør-Norge. Vi har også mobilt verksted og serviceteam. Dette sikrer stabile og sikre tjenester. Alt av vedlikehold og reparasjoner skjer i egen hangar og utføres i henhold til strenge krav og retningslinjer.

#### Forurensning:

Forurensning/utslipp er begrenset til det biltrafikken til og fra plassen og eksosutslipp fra helikoptrene representerer.

#### Drivstoff:

Vi vil i startfasen kun lagre mindre mengder drivstoff på godkjente fat og i henhold til gjeldende sikkerhets- og beredskapskrav.

#### Biltrafikk:

Vi kan anslå i snitt 2-4 bilbevegelser til og fra basen daglig.

#### Bygningsmessige tiltak:

Hangarbygg i eksisterende bygningsmasser på ca. 3-400m<sup>3</sup> hvorav ca. 20% er kontorer /undervisningsrom.

#### Liste med eksempler på private helikopterlandingsplasser

Som dere nevnte i møtet er det interessant for kommunen å se på andre private helikopterbasen i Norge og hvordan tillatelse er blitt gitt. I tillegg til våre overnevnte landingsplasser, så er det en lang rekke private helikopterlandingsplasser/baser rundt omkring i Norge.

Vi kan blant annet nevne disse:

Midtnorsk Helikopterservice : [www.mnhs.no](http://www.mnhs.no) ( som har disp fra gjeldende reguleringsbestemmelser )

**Heliscan** har baser i Bodø, Brønnøysund, Tromsø og Håndøl (Sverige) [Heliscan](http://www.heliscan.no). Basen i Brønnøysund brukes også av **Nordland Helikopter AS**. <http://bodonu.no/tverlandet-kan-fa-landingsplass-for-helikopter>

**Heli-team:** Selskap som hovedsakelig flyr i Nord-Norge. Deres base er regulert til landingsplass for helikopter [Heliteam](http://www.heliteam.no)

**Fonnafly** har baser på Sand i Ryfylke, Bergen (Sandviken) og Haukelisetet (sistnevnte begrenset til sommer/høst). Sand, som er regulert til helikopterlandingsplass, vil være den mest relevante å se på for Røyken kommune I tillegg har de baser på Voss, Sandefjord Torp, Stavanger Sola og Kristiansand Kjevik (alle i tilknytning til flyplass).

\*\*Mer informasjon om NOR Aviation finnes på vår hjemmeside: <http://www.noraviation.no/>

---

<sup>2</sup> <https://www.easa.europa.eu/>