



CEO Anders Forslund

«At Avinor sa at all norsk flytrafikk skal være elektrisk innen 2040, endret mitt liv», sier CEO Anders Forslund i Heart Aerospace til Teknisk Ukeblad (TU).

► **CEO Anders Forslund** i Heart Aerospace på Säve ser på det norske markedet som mest interessant, med nettverket av kortdistanseflyplasser.

«**Alle ser på det som første marked**, deretter kan man gjøre hele Norden til testarena», sier Anders Forslund til TU, og mener at «relativt progressive regjeringer, ambisiøse klimamål og flyplasser som en del av den offentlige infrastrukturen gjør Norden attraktivt».

«**Et av de sannsynlige tiltakene** for å redusere utslipp av klimagasser vil være elektrifisering av alle deler av luftfarten, herunder drift av

infrastruktur som bygg og anlegg, motorisert ferdsel på lufthavnene og selve flytrafikken. Med et allerede etablert marked for korte flygninger med små fly, betydelig erfaring og stor interesse for elektrifisering av transport, og tilnærmet 100 prosent fornybar elektrisitet, er Norge i en unik posisjon til å ta i bruk elektrifiserte fly.

Med elektrifiserte fly mener vi fly som har en eller flere elektriske motorer for fremdrift i luften. Elektrisiteten som driver motorene kan komme fra ulike kilder og vi vil referere til om flyene utvikles som batterielektriske, parallellhybrider, seriehybrider

Foto og illustrasjoner: HEART AEROSPACE



Heart Aerospace ES-19 utvikles på Säve flyplass



CEO Anders Forslund i Heart Aerospace sa opp forskerjobben ved Chalmers tekniska högskola for å bygge ES-19 - et 19-seters 100% fullelektrisk passasjerfly. «Målet er å være sertifisert for passasjertrafikk i 2025».

eller om de benytter brenselceller.

De siste 4-5 årene har utviklingen av elektrifiserte fly skutt fart. Ifølge konsultentselskapet Roland Berger var det per januar 2020 over 200 ulike initiativ med ulik modenhetsgrad som jobber med utvikling og realisering av elektriske og/eller hybridelektriske luftfartøy for persontransport. Mange av disse er såkalt fixed wing (fly med fastmonterte vinger) som vi på kort sikt regner som mest relevant for norske forhold, både i forhold til rekkevidde og kapasitet (antall passasjerer).

I segmentet inntil 19 seter (sertifiserte fly i hht.

EASA regelverk CS-23) tar mange mindre selskaper og oppstartsselskaper posisjon, men det er også noen av de større aktørene som har utviklingsprosjekter i dette segmentet. For større fly er det de store aktørene, særlig Airbus, Safran og Rolls-Royce, som har tydelig uttalte strategiske posisjoner på at elektrifisering er en del av fremtiden, men også Boeing, Embraer og alle de store motorprodusentene har løpende elektrifiseringsprosjekter», ifølge «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart», 4. rapport fra Avinor og norsk luftfartsbransje i 2020 om luftfartens samfunnsnytte og klima- og miljøpåvirkning.