



Stort påskebilag

Sigbjørns fire år tett på Erna

BILAG, SIDE 4, 5, 6 OG 7

Romerikes Blad

ONSDAG

12. APRIL 2017

NR 87 • UKE 15

ÅRGANG 116

LØSSALG KR. 35.00

rb.no

Elektrisk fly bygd av Kjellerpiloter vekker oppsikt i utlandet



FLY-BYGGER:
Tomas Brødreskift.



Første norske fly siden 1946

SIDE 4 OG 5

De gir deg **BIFF** av absolutt toppklasse

«Grass-fed Angus» er merkevaren til Horgen Gård.

SIDE 8 OG 9



OMBYGNINGS-SALG

- *BOBILER
- *CAMPINGVOGNER
- *REKVISITA

Gjør et kupp nå!



-Alltid stort utvalg!

Ved E6 i Brumunddal

Tlf. 62 34 35 00 - www.hoisveencaravan.no



Alle påskeblomster

1/2 PRIS

Man-fre 10-20
Lør 10-18
Søn 11-18



Blomsterkroken

Jesheim: Industrivn. 1 vis-a-vis Bohus, Eidsvoll: v/Coop Marked Hammarås.



7 028990 010055

EQVATOR P-2

- Verdens første toseters amfibiefly som er hybrid. Prototypen er verdens første elektriske toseters amfibiefly.
- Bygget i Tranby i Buskerud, men alle de involverte har bakgrunn fra Kjeller.
- Om flyet kommer i produksjon, vil det være det første flyet som er produsert i Norge siden 1949 (A5 Finnmark - én produsert på Fornebu).
- Motoren er en 30 kilo tung elmotor som drives av batterier. Batteriene skal på produksjonsmodellen bli ladet opp av en generator.
- Tomas Brødreskift er mannen som har utviklet flyet, han antar at det er blitt brukt 20.000 arbeidstimer til nå på prototypen.
- Antatt salgspris vil være mellom 2-2,5 millioner kroner.
- PS: Mikroflyet «Omsider» ble designet i Norge, men ble solgt til Tsjekia og produseres der.

KILDE: EQVATOR AIRCRAFTS/KJELLER FLYHISTORISKE FORENING



FØRST I VERDEN: Equator P-2 blir verdens første toseters amfibiefly som er hybrid. Fra venstre Tomas Brødreskift, Kristián Kierulf, Knut Brødreskift og Jon Roger Fossen.

Kjeller-piloter bygg

KJELLER: Ikke siden 1949 har det blitt produsert fly i Norge. Det håper Tomas Brødreskift å gjøre noe med.

ALEKSANDER HØMANBERG
aleksander.homanberg@rb.no
454 75 536

For i helgen var det verdenspremiere på hybridflyet Equator P-2 på flymessia Aero i Tyskland. Det ga stor oppmerksomhet til den lille gjengen med bakgrunn fra flymiljøet på Kjeller.

- Vi har opplevd en stor inter-

esse både fra Europa og verden for øvrig, sier Thomas Brødreskift, som er skaperen av flyet.

Gjennom sju år og 20.000 arbeidstimer fordelt på det lille teamet - der faren Knut Brødreskift og Jon Roger Fossen har vært med siden begynnelsen - har de nå utarbeidet en prototype som kan lette og lande både til vanns og til lands.

- Arbeidet med prototypen har tatt lang tid og er bygget på frivillig basis nærmest i en garasje, sier han og smiler.

21. mars under Flydagen på Kjeller skal flyet for første gang vises fram på norsk jord.

- Det gleder vi oss veldig, til.

Skal være enkelt

Flyet har vakt stor oppsikt ute i verden på grunn av sine nyvinninger.

- Personlig synes jeg småflybransjen klarer å gjøre enkle ting svært komplekse. Derfor har vi laget en ekstremt kompakt konsoll og forenklet i cockpiten. For eksempel styres sideroret og nesehjulet med såkalt «fly-by-wire» ved å vri stikka om vertikalaksen, og ikke med beina som på andre fly. Mange har bare begynt å le når de har sett hvordan vi har gjort det, fordi det er såpass enkelt.

Brødreskift mener at de nå er helt i startfasen til å kunne lage et produksjonsklart fly.



FERDIG: Equator P-2 skal i løpet av sommeren gjennom tester på Kjeller. **FOTO: PRIVAT**

- Det neste blir å få investorer til å bidra med midler, men vi vil ikke stresse dette. Nå skal vi lage en versjon av flyet som er mulig å sette i produksjon. Det er dessverre ikke mulig med

prototypen da mange av delene er laget spesielt til dette flyet.

Første siden 1949

Ikke siden 1949 har det blitt produsert fly i Norge ifølge undersøkelser RB har gjort (se faktaboks).

- Det som er sikkert er at vi lager verdens første toseters elektriske amfibiefly. Det er også det første toseters hybridflyet som kan lande på vann, påpeker Brødreskift.

For prototypen av P-2 er helelektrisk når det skal foreta prøvflyginger i løpet av sommeren.

- På grunn av kapasiteten til batteriene kan vi fly i kun 40



FOTO: MONICA STRØMDAHL



PROTOTYPE: Tomas Brødreskift og Kristián Kierulf avbildet tidlig i prosessen med å lage prototypen.

FOTO: PRIVAT



STOR INTERESSE: Under flymessa Aero 2017 i Tyskland var interessen for Equator P-2 enorm. Interessenter fra hele verden har tatt kontakt med den lille flyprodusenten.

FOTO: LARS BREDE GRØNDAHL/FLYNYTT

gger framtidens fly

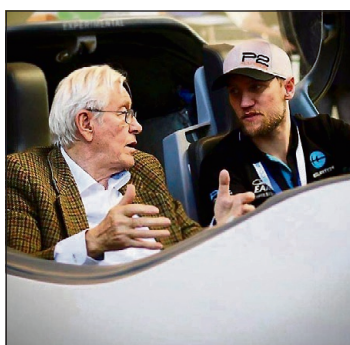
minutter. Til høsten skal det settes inn en generator som øker flytiden til fem og en halv time. Det er også denne versjonen vi håper å sette i produksjon etter hvert.

Testingen vil foregå på Kjeller, slik det ser ut nå.

- Først vil vi utføre takse- og motortester, før vi forsøker å fly. Det er derimot lite trolig at vi vil testfly på Kjeller. Skulle det skje en feil, så har vi ikke lyst til å nødlande på Åråsen stadion, sier Brødreskift og ler.

Jobber frivillig

En av dem som har arbeidet frivillig på flyet er Kristián Kierulf. Han studerer produktdesign på



INSPIRASJON: Tomas Brødreskift sammen med mannen som inspirerte ham til å bygge flyet. Tyske Günther Pöschel. FOTO: PRIVAT

Høgskolen i Oslo og Akershus. - På bakgrunn av mine studi-

er på Kjeller ble jeg en del av teamet til Tomas. Jeg har alltid vært fascinert av fly, og da jeg flyttet til Norge så jeg meg om etter et prosjekt som jeg kunne være med på. Da var jeg så heldig at jeg fikk være med Equator-gjengen, sier Kierulf, som opprinnelig er fra Slovakia.

Nå har han vært med i to år. I likhet med Tomas er han klar på at flyet er spesielt.

- Flyet er veldig spesielt i forhold til andre amfibiefly. Det finnes egentlig ikke sjøfly som er effektive, da aerodynamikken ikke er god nok. I tillegg er det jo en hybrid, så det er et veldig spennende prosjekt å få lov til å være med på.

Han var også med på flymessa i Tyskland. Spesielt var tilbakemeldingene de fikk fra publikum svært nyttige.

- Det er alltid bra å få feedback fra markedet, og slik det var i Tyskland så var det veldig fint å få bekreftet at mange mente vi var på riktig vei, sier Kierulf.

Vil bli i Norge

Brødreskift kan avsløre at det har vært interesse fra flere investorer, men da har det vært ønske om produksjon i utlandet.

- Jeg skulle jo ønske at vi kunne holdt produksjonen i Norge, men det kan bli vanskelig med

investorer. Det er vanskelig å forsvare produksjonskostnader på deler til fire ganger prisen her hjemme. Monteringen samt prosjekteringen av flyene vil nok uansett foregå i Norge, påpeker han.

Flykonstruktøren er klar på at deres fly vil føre til et paradigmeskifte i småflybransjen.

- Jeg er helt overbevist om at hvis dette kommer på markedet, så må andre produsenter endre sin design. Dette er virkelig et fly for fremtida.