

EXTREME FLIGHT ✈

LASER

200 Exp 91"

Min Laser 200 var den første av sitt slag i Norge, og ble gjort enda mer unik med spesiallaget grafikk og DLE 60 cc twin. Denne drømmemodellen flyr like bra som den ser ut.

TEKST: Torgeir Sørensen // FOTO: Torgeir Sørensen og Erik Jenssen

F orrige gang jeg kjøpte en ny Extreme Flight (EF) var for ca. 8 år siden, det var en Yak 54, 88". Jeg har hatt mye glede av denne, men nå var det på tide å teste ut den nye serien til EF. Jeg er litt «karbonfrik», og etter at jeg så de første bildene av EF's nye Slick 105-tommer i fjor så har jeg siklet etter denne. Innvendig oppbygning med karbonforsterkninger så helt magisk ut, så en slik ville jeg ha. Men, jeg ville ha en 91-tommer og da var planen å vente til EF kom med en modell i den størrelsen. Men det kunne jo bli en del ventetid på da det kun var rykter om denne. Det var da i en samtale med en RC-venn i Tromsø, Knut Magne Olsen, at han fortalte meg at den nye Laseren som kom i høst også hadde samme type innvendig oppbygning som Slick'en, og at de hadde en på lager på RCpro. Jeg tok kontakt med «asylet» vårt, som vi er så heldige å ha stasjonert her i byen. Og joda, jaggu var den lik inni, med karbon, pilot, dashboard, og en helt magisk fin finish, jeg var solgt (eller rettere sagt, DEN var solgt – til meg).

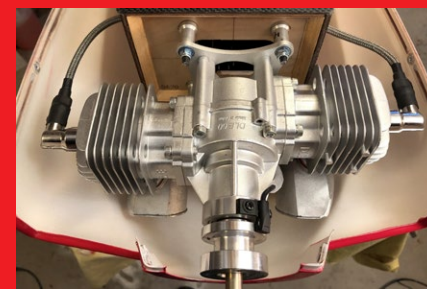
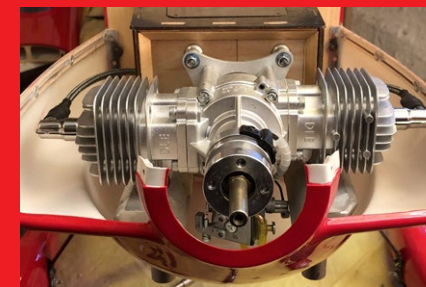
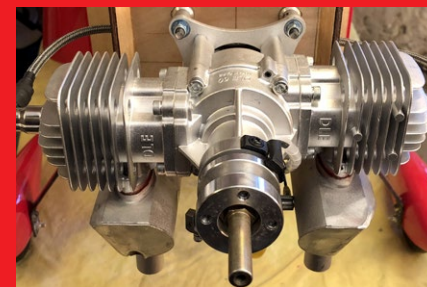
Så vidt jeg vet ble da også denne Laseren den første av sitt slag i Norge. Så da var det bare å få eskene hjem, pakke opp, og få oversikt og planlegge videre prosess. Det er vinter her enda, og jeg har planer om å gå "all inn" med denne modellen slik at det blir en modell jeg med stolthet tar med meg på stripa. Jeg har allerede kjøpt inn drømmemotoren,

en nydelig DLE 60cc twin-motor. Jeg har alltid hatt lyst på en twin, men aldri eid en. Nå var det på tide, og denne mente jeg ville passe helt perfekt i Laseren, både mht. utseende og prestasjon. Jeg hadde også en klar tanke at jeg ville bruke de originale pottene og ikke montere pipe/canister. Jeg ønsker en ren og pen installasjon med kun to rør stikkende ut av canopy. Jeg gikk også for en ren linje med en enkel fyllenippel og bryter på venstre side, samt Hitech 7954-servoer.

Deretter var det en annen viktig ting som gjenstod, skreddersydd grafikk. Jeg hadde sett en Laser med med slik grafikk på nett, dette var den nydelige Laseren til Richard Hummel i USA. Grafikken var designet for han av Andys Folienwelt i Tyskland. Jeg ble satt i kontakt med dem og fikk raskt melding fra Andreas Brunnlechner som driver firmaet. Jeg fortalte om ønskene mine, som egentlig var en mellomting mellom Richard's Laser og originalen til Leo Loudenslager. Dermed gikk han i gang med å designe en grafikk til meg, som også bestod av både navnet mitt og motortypen. Det gikk noen meldinger og alternativer frem og tilbake, og til slutt var jeg meget fornøyd med resultatet, og satte det i bestilling. Dette ble så produsert i proff utførelse på utskjært folie og vedlagt diverse instruksjoner for vellykket montering. Du verden som jeg gledet meg. Da alt var på plass var det bare å komme i gang med byggingen mens jeg ventet på å motta grafikken.



Grafikken er designet av
Andys Folienwelt i Tyskland



Eksospottene måtte kappes og loddes for å passe uten å skjære hull. To-delt cowling gjør tilpasningsarbeidet mye lettere.

Resultatet ble perfekt!

Motormontering

Og hva passet bedre nå enn å prøve-tilpasse motoren for å se hvordan den fylte ut den særegne cowlingen. Og ikke minst, finne ut om pottene passet i den noe smale undersiden. Dette var noe jeg ikke hadde klart å finne ut på forhånd, selv etter å ha søkt i diverse forum på det. Men modellen er jo så pass ny at det er kanskje ikke så mange som har vært borti problemstillingen. Men jeg var helt klar på å skulle bruke originalpottene, samt få en ren og pen montering uten unødvendige hull, så dette var et viktig tema for meg. Så etter å ha montert motor og frest ut hull til eksosutblåsing, så fikk jeg bekreftet min mistanke. Det var ikke plass til pottene uten å frese ekstra hull. Dette kom da ikke på tale, så her måtte jeg finne en annen løsning.

– Montere pipe, sa Knut Magne (vi pratet jevnlig under prosessen).

– Nei, sa jeg, jeg skal få dem til å passe.

Dermed tok jeg til å slipe dem til i riktig vinkel, noe som resulterte i utallige av/på-monteringer av cowlingens underdel. For det er også noe som er genialt på modellen, den har split-cowling. Det gikk noen timer til dette nitidige arbeidet, for jeg ville jo heller ikke skjære for mye. Jeg hadde avtalt med en som kunne sveise igjen hullene til pottene når de var ferdig tilpaset, så da alt endelig satt perfekt var de klar til sveising. To dager etter var de ferdige, og du verden så fornøyd jeg var med resultatet, og at jeg

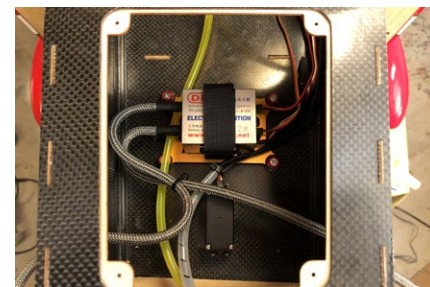
hadde tatt meg tid til dette arbeidet.

Da er alt ferdig, foruten dekalene. Den ventetiden ble nå fryktelig tung, hvor ble de av? For å gjøre en lang historie kort så endte dette med å bli en lang ventetid med en del søking og frustrasjon (jeg er ikke alltid en tålmodig sjel når jeg venter på noe). Dette fordi at pakken lå i toll i "ventekø" i nesten 14 DAGER, er det mulig? Men, de kom til slutt, og jeg ble litt slått ut av mengden merker som nå skulle på. Det var bare å gå på og gjøre en mest mulig nøye jobb, og det var tidkrevende. Jeg brukte hele 11 timer på denne monteringen, men du verden det var verd det. Jeg synes resultatet ble spektakulært bra, og nå hadde jeg en modell som ingen andre har maken til!

Sluttmontering

Liming av hengsler og rorhorn ble en jobb som jeg tok meg god tid til for å gjøre det både pent og veldig sterkt. Dette er modeller som får juling i lufta, så heldigvis skulle overlates til tilfeldighetene. Heldigvis var både passform og forborringer 100 %, så det var bare å montere. Når alt hadde tørket kunne jeg begynne med servomonteringer, noe jeg også denne gangen la ekstra arbeid i for å få alt sentrert og likt på alle sider. Her skulle det brukes et minimum av sub-trim på servoene, alt skulle nullstilles mekanisk. I tillegg brukte jeg digital vinkelmåler for å justere alle ror til anbefalte utslag. Når dette var på plass var målet å gjøre en ekstremt

ryddig og pen montering både i og under canopy med alt av kabler og slanger montert i strømper. Jeg hadde også et ønske om å gjøre en litt stilig tilpassing med å montere tenningslys og turteller i dashbordet til canopyen, noe som ble både lekkert og praktisk. Tenningsanlegget ble montert inni motorboksen på en Miracle shock mount, og kablene til tenningen ble beskyttet med vulketape i gjennomføringene. Til slutt hang jeg tau rundt vingerøret (anbefalt i bruksanvisning), monterte vinger, mottakerbatteri og satte på canopy. Så var det bare å løfte i tauene for å sjekke CG, og modellen viste seg å være framtung. Etter noen løft fant jeg faktisk ut at batteriet måtte helt bak til over siderorservo for å få CG på rett sted. Jeg endte opp med å lage en batterimontasje av et par sidestøtter og en karbonplate, og nå var alt som det skulle være.



Tenningsanlegget ble montert inni motorboksen på en Miracle shock mount, og kablene til tenningen ble beskyttet med vulketape i gjennomføringene

Leo Loudenschlagers legendariske Laser

Laser 200 er et av verdens mest kjente akrofly. Det vant 7 amerikanske mesterskap mellom 1975 og 1982, og ble også verdensmester i 1980. I cockpit satt Leo Loudenschlager, et navn som var synonymt med Laser 200. Man kan tydelig se hvor dagens akrofly som Extra, Edge og Yak har fått sin inspirasjon. Også dagens flystil er inspirert av Loudenschlagers. Laser ble bygget i en tid da man enda ikke visste hvor grensene gikk for hva man kunne gjøre med et akrofly. Med sin 200 hk Lycoming motor (derav navnet «200») kunne Loudenschlager fly vanskeligere manøvre enn det som var vanlig på den tiden. Toppfarten var 370 km/t, og maks. belastning var +9G.

Loudenschlager var flymekaniker i det amerikanske luftforsvaret, og lærte også å fly der. Hans Laser var en videreutvikling av et «Stephens Akro», som han fløy i konkurranser mellom 1971 og 1975. Loudenschlager modifiserte over tid hale, kropp, vinger og cockpit for å få bedre ytelse. Da han var fornøyd gjenstod bare 10 % av den opprinnelige Stephens Akro. Det nye flyet ble kalt Laser 200, og var malt i blått med gule stjernesudd.

Loudenschlager sluttet å konkurrere i 1983, men fortsatte å fly sin Laser på flyshow og oppvisninger i USA. Fargeskjemaet ble forandret til rødt med hvite stjernesudd, grunnet sponsoravtalen med Bud Light. Den kjente akroflyger og senere akrodommer Clint McHenry skal ha sagt at han kun hadde sett to perfekte akroflygter – og begge var fløyet av Leo Loudenschlager i Laser 200. Loudenschlager døde i en MC-ulykke i 1997.

Tekniske data:

Vingespenn: 8 m

Lengde: 5.5 m

Vekt (tom): 400 kg

Toppfart: 370 km/t

Motor: Lycoming IO-360-A1A, 200 Hk.



Laser 200 "N10L", som er ett av seks fly som ble laget. Flyet er permanent utstilt ved National Air and Space Museum i USA. Familien donerte dette flyet til museet etter at Leo Loudenschlager døde i 1997. I 2003 forlangte 20 folkevalgte i den amerikanske kongressen at museet fjernet ølreklamen på vingene, men museet nektet. Foto: National Air and space museum



Jomfrutur

Da er det bare det viktigste som gjenstår, jomfrutur! Ut på en nyfrest modellflystripe i vinterkulden, her skulle ingenting stoppe meg. Spenningen var stor på om alt var som det skulle, noe jeg egentlig ikke var redd for da jeg hadde vært ekstremt nøye med alt. Og joda, jeg gjorde et eneste klikk på høyderoret, det var alt som skulle til for at modellen gikk snore beint. Etter noen runder frem og tilbake for å føle på modellen var det på tide å teste ut flyteegenskapene, som skal være

ekstremt bra på denne modellen. FOR en flott modell å fly i harrier, og å gjøre waterfalls med. Utrolig enkel å få i stabil og fin flyt uten vingerokking. Så opp i høyden for å teste knifedgespin, blender, flatspins osv., manøvre jeg liker og kjenner godt, og alle satt med glans. Motoren går som ei klokke, låter nydelig, og har krefter i massevis. Jeg testet ut noen landinger for å kjenne på hvordan den seiler inn, også naturligvis helt nydelig, som på de fleste 3D-modeller. For det skal jo sies at denne typen fly er jo

utrolig stabile og fine å både fly og lande når de er satt opp og balansert riktig. Jeg testet deretter noen harrierlandinger, også her briljerte den siden den er så fin og stødig i harrier. Det er bare å gjøre et lite kakk på gassen når halen er i bakken, så lander den mykt og fint og stopper nesten momentant. For en aldeles nydelig modell i luften, både av utseende og flyegenskaper. Jeg føler jeg har bygget drømmemodellen nå, utrolig stas.

jeg ble litt slått ut av mengden merker som skulle på. Det var bare å gå på og gjøre en mest mulig nøye jobb, og det var tidkrevende. Jeg brukte hele 11 timer på denne monteringen, men du verden det var verdt det. Jeg synes resultatet ble spektakulært bra, og nå hadde jeg en modell som ingen andre har maken til!



**Extreme Flight
Laser 200 Exp
91-tommer**

- Produsent:** Extreme Flight RC
- Motor:** 60 cc DLE twin
- Propell:** Mejzlik 23x8 Evo
- Servoer:** Hitech 7954
- Vingspenn:** 91 tommer (231 cm)
- Vekt:** 8,5 kg. flyklar uten bensin
- Pris:** kr. 9695,-
- Norsk forhandler:** www.rcpro.no

