

der LASSOGEIER

96 / 2019

Heisse

in

Barkston Heath

Kreise

Inhalt:

- British Nats 2018 Fotobericht
- Historisches
- Niederkassel 2019
- Escapade Baubericht etc. etc.



Alle Rechte: „der LASSOGEIER“

Die Entnahme von Berichten, Fotos, Zeichnungen, Grafiken und anderer Seiten aus dem LASSOGEIER ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet, und nur zu privaten, nicht kommerziellen Verwendung !

Inhaltsverzeichnis Nr. 96 / 2019

Thema	Quelle	Seite	
Titelblatt Nr. 96	A. Jungherz / diverse		1
Inhalt	A. Jungherz		2
Tach zusammen !	A. Jungherz		3
Erlkönig	A. Jungherz / A. Welter		4
British Nationals 2018	F. Weigl / A. Jungherz	5	- 20
Mercury 1½ A TR	H. Nichols / Mercury Models		19
Power - Bolzen	Archiv		21
Airacobra	Archiv / Kookaburra		22
Hangar – Neues v. CL-Markt	A. Jungherz / diverse	23	- 25
9. LG – Luftzirkus 2019	J. Timmermann / A. Jungherz	26	- 36
PT 17	Air Trails / A. Jungherz / Archiv	37	- 38
CL – Treffen Hoyerswerda	Familie Stief		39
Rest vom Schützenfest	A. Welter / A. Jungherz		40
Sebnitz 2019	N.N. / A. Jungherz	41	- 49
Fesselflug - Geschichte	R. Schmidt / A. Jungherz		50
Razzle Dazzle	Internet / A. Jungherz	51	- 52
Master – Maker	Archiv / Internet		53
So war ´s !	Archiv / U. Spies / Diverse	54	- 59
Steuerdrähe / Maße	unverlangt zugesandt	60	- 61
ESCAPADE Baubericht	B. Wibmer / A. Jungherz	62	- 70
Doppelt jemoppelt COMET	Archiv / Internet		71
Klassiker MEW GULL	Archiv / A. Jungherz		72
Traurige Nachrichten	N. Wanke / Fam. Maibaum		73
Carel-Dorman-Cup / Impr.	A. Jungherz	74	- 76
Witzig witzig	Archiv / Cl. Maikis		77
Die letzte Seite	Tetsche / A. Jungherz		78

Redaktions-Adresse / Herausgeber:

Axel Jungherz **Brambachstraße 80**
51069 Köln – Dellbrück

Telefon: **+49 221 6804731**

EMail-Adresse: **redaktion (at) lassogeier.de**
Home: **www.lassogeier.de**

Tach zusammen !

In Abwandlung eines kölschen Karnevalknallers hier ein Stimmungsaufheller für die vorliegende LASSOGEIER-Ausgabe 96: „Hurra, hurra, der Ukie, der ist wieder da !“

Mittlerweile sind wieder 2 British Nationals und 2 LASSOGEIER-Luftzirkusse vorüber gegangen, von den anderen F2-Wettbewerben ganz zu schweigen.

Ich danke an dieser Stelle ausdrücklich den Freunden, denen es immer wieder gelingt, einen Beitrag für den LASSOGEIER zu schreiben, auch wenn die Gefahr groß ist, dass der Report bei Erscheinen der neuesten Ausgabe schon veraltet ist.

Zu den Freunden, die mir immer wieder verzeihen, gehört u.a. der **Franzl Weigl** mit seiner stetigen Berichterstattung mit vielen tollen Fotos von den British Nats – dieses Mal von den Nats 2018. Ich habe daraus einen Fotobericht mit kleinen Untertiteln gemacht !

Weiterhin danke an den **Bene Wibmer**, der sich die unglaubliche Arbeit gemacht hat, über einen LASSOGEIER-Escapade-Baukasten zu schreiben, das fertige Modell auch zu fliegen und anschließend einen genauen Reparaturbericht über den beim Erstflug zerstörten Flügel zu schreiben.

An **Jörg Timmermann** geht das Eichenlaub für seinen Bericht über den LASSOGEIER-Luftzirkus 2019, der beispielhaft für einen „Zuschauer“-Bericht mit hervorragend beobachteten fachlichen und atmosphärischen Fingerzeigen mit schönen Fotos ist. Dieser Bericht wird parallel zum LASSOGEIER auch im Magazin der Antik-Modellflieger Deutschlands veröffentlicht; ich habe diesem Bericht für die vorliegende LASSOGEIER-Ausgabe nur noch Anmerkungen und Fotos hinzu gefügt.

Es würde mich sehr freuen, wenn von den alten LASSOGEIER-Enthusiasten auch mal wieder etwas Schriftliches im Redaktions-Briefkasten landen würde.

Wie jetzt auch der Letzte weiß, hat **Robert** sich vor ca. 2 Jahren aus dem Luftzirkus-Orga-Team verabschiedet, zu meinem größten Bedauern. Schade, ich finde, dass wir beide doch im Laufe der letzten fast 20 Jahre eine tolle Veranstaltung auf die Piste gestellt haben, mit letztendlich 12 verschiedenen Kategorien nicht mehr von uns zu übertreffen und auch nicht mehr ausbaubar. Robert hat einen gewaltigen Anteil am Luftzirkus und ohne ihn hätte ich mir die alleinige Organisation sicherlich reiflich überlegt.

Aber auch beim 9. LG-LZ 2019 hat alles gut funktioniert, auch dank der kompletten Kölner Orgatruppe „**Cologne Controlline Cracks**“ (**Andreas, Anja, Christoph, Pia, Clara**), dank **Willi, Rainer, K.G., Pedder**, unserem kanadischen Gast **Paul Gibeault** und meiner Top-Jury **Bernd, Klausmalla, Jo Feldmann, Katja**; dazu gehört auch noch mein Helferteam **Hesekiel und Johannes** sowie der sagenhafte **SebiKu**, der neben seiner eigenen Teilnahme auch noch das Jedermann-Fliegen gemanagt hat – einfach suuuper!

Mein Bruder **Hans Hugo** und Freundin **Andrea** haben einen Topp-Job am Grill gemacht. Vielen vielen Dank an Alle !!

Ich versuche auch immer wieder, recht schnell einen neuen LASSOGEIER auf die Flügel zu stellen, aber ich habe mit der Pflege meiner Mutter, Haus, Garten und anderer Dinge oft soviel zu tun, dass das nicht immer so klappt wie ich das möchte. Vielleicht geht es mit LG Nr. 97 ja doch mal wieder schneller.

Ich wünsche Euch Allen schöne Festtage und einen super guten Rutsch in das Neue Jahr !

(Jung-)Herzliche Grüße !

Euer Axel Jungherz

Erk König.....oder was ??

Vater oh Vater siehst Du ihn nicht, ein KMD in vollkommen neuem Gesicht.
Nimm ´ meinen Alten und schlag ihn entzwei oder – schnell wie es geht – vertick ´ ihn
in ´ Bay.

Ich will den FI, ganz neu aufgebaut, mit ABC, gehärteter Well ´ - sehr schön
er aussieht.

Und gib ´ mir mehr Geld, den Rasen ich mäh ´, ich spül ´ auch Geschirr, nur für
die Fesselflug-Idee.

Vater oh Vater, ich wird ´ noch verrückt, da kannst du sehn, wie das Teil mich entzückt.



British Nationals 2018

alle Fotos: **Franz Weigl**

Über die British Nationals, speziell über den dort organisierten Fesselmodellflug, aber auch über das Rahmenprogramm mit anderen Modellflugarten wie Pylon, Scale, dem samstagsabendlichen Luft-Erguss mit freifliegenden, z.T. sonderbaren Modellflugzeugen und deren Piloten unterschiedlichen Alters, ist schon viel geschrieben worden.

Fest steht, dass die Nats mindestens ein Mal im Leben eines Fesselmodellfliegers besucht werden müssen, um sich – wie bei den Moslems die Reise nach Medina (die Hadsch) – als *Weiser* unter den Leinengeiern bezeichnen zu dürfen.

Es ist die Frage, ob es nach dem anstehenden Brexit, der sehr wahrscheinlich nicht zu verhindern sein wird (die Clowns sind überall !), noch so einfach sein wird, ohne großartige Formalitäten nach Barkston Heath (in der Nähe von Grantham) zu kommen. Man stelle sich vor, ein Combatpilot müßte ein Carnet über seine „eingeschleppten“ 20 Flugzeuge ausstellen und nach Rückkehr von den Nats an der Grenze mühsam erklären, wo die restlichen 19 Flugzeuge geblieben sind ????

Egal, das wird mit Sicherheit niemanden abhalten können, der die Atmosphäre der Nats kennt und dort wieder mitmachen bzw. –fliegen möchte.

Franzl hat es nicht abgehalten, dieses Jahr wieder dort zu starten; genauso wenig waren Willieh und Aaron Schmieds (ich weiß nicht, wie oft schon im *Aeromodeller* Willis Familienname verhunzt wurde), Claus Selic und Andere davon abzubringen.

Ich hoffe, dass Euch die Fotos ein bißchen von der Atmosphäre und der Freude rüber bringen, die die Nationals ausmacht.....auch ohne viel Text !!

Axel Jungherz



British Nationals

- doch noch ein Vorwort

von Franz Weigl

Ja, es ist schon wieder soweit: die **British Nationals 2018** rufen !

Trainieren ist die Devise, aber bei fast 40 Grad auf dem Flugplatz.....?

So ging es mir und wahrscheinlich auch meinen Mitstreitern **Aaron und Willi Schmitz**, und dieses Jahr neu mit dabei **Claus Selic** als vierter Musketier.

Mann will sich ja nicht blamieren, also doch raus zum Platz.

Doch ehe man sich versieht ist Tag „X“ - Sachen gepackt und rauf nach England (aus Bayerischer Sicht).

Kurz davor habe ich noch erfahren, dass sich Claus Selic das Schlüsselbein gebrochen hat, er aber unbedingt in England starten will.

Respekt, dachte ich mir, der meint es ernst, als er sich in Class 2 in meiner Gruppe meldete.

Nun aber losschnell zu Williumpackenschnell zur Fähre.....

über den Kanal.....und nach kurzen ca. 30 Stunden on the road ist man auch schon da !

Auf dem heiligen Boden auf der Air Base in **Grantham/England**.

Wohnwagen und Zelte überall, bekannte Gesichter und Modelle an allen Ecken und Enden; hier sind wir richtig. Schnell wurde das Lager aufgeschlagen und die Modelle zum Trainieren fertig gemacht.

Die Wetteraussichten für die nächsten Tage: na jawindig und Sonntags Regen angesagt.

Aber wir sind ja nicht aus Zucker: Motoren an.

Die Trainings verliefen reibungslos; aber der Wind ganz schön bockig.

Nun zum Wettbewerb: leider waren nur vier Piloten in Class 2 gemeldet, aber zum Start waren nur Claus Selic und ich gekommen. Warum die beiden anderen Piloten nicht antraten, wir haben leider nicht erfahren.

OK, dann fliegen wir den ersten Platz halt unter uns aus.

Ich war guten Mutes und startete als Erster.

Wegen des doch erheblichen Windes flog ich meine Figuren etwas höher und ich kam gut rein in mein Programm, alles war gutbis auf das Abwärts im Quadrat Loop !! Ich hatte ausreichende Höhe und dadurch Zeit, doch ehe ich mich versah, lag meine schöne Ryan zerschmettert am Boden.....Game over !

Es ging zu schnell als das ich meine einen Flugfehler gemacht zu haben, meiner Meinung habe ich im schlechtesten Moment eine Böe bekommen. Aber nach der ersten BetroffenheitBlick nach vorne und mein Ersatzmodell, meinen langjährigen Freund den „RÜPEL“ startklar gemacht und zweite und dritte Wertung damit erflogen.

Der zweite Platz war mir dadurch sicher, zwar nicht gut, aber ich habe nach dem Crash trotzdem geliefert.

Claus Selic hatte durch drei gute Flüge natürlich zu recht den Ersten Platz erreicht. Nur schade, ich hätte mich gerne auf Augenhöhe mit Claus Selic gemessen, aber mit den Flugeigenschaften eines betagten Rüfels ist nicht daran zu denken .

Claus hat aber allein schon durch seinen Willen verletzt und etwas eingeschränkt in seiner Bewegung an dem Wettbewerb teil zu nehmen, den Ersten Platz verdient. Respekt seiner Leistung.

Nun aber weiter im Wettbewerb: **Mini Good Year** steht auf dem Programm.

Aaron und Willi Schmitz haben wieder einige Modelle und Motoren im Gepäck und zum Glück wieder ein Modell für mich dabei. Nach anfänglichen Problemen mit den Motoren kamen wir doch noch richtig in Fahrt. Aaron schaffte wieder Platz 2 in seiner Klasse und ich leider nur den undankbaren 4 Platz.

Aber es hatte wieder viel Spaß gemacht mit kleinen Modellen schöne Rennen zu fliegen.

Was war sonst noch geboten: **Freiflug !!**

Nach den tollen Erlebnissen letztes Jahr hatte ich einen betagten „Kleinen Uhu“ aus der Ecke geholt und ihm einen netten Motoraufsatz mit einem Cox 0,33 verpasst .

Dieser musste sich nun seine Sporen in Old England verdienen.

Ich hatte es mir ehrlich leichter vorgestellt, einen Uhu mit Motor in die Luft zu bringen und ihn schöne Kreise fliegen zu sehen, aber mit Tipps von Willi und einigen Startversuchen gelang mir doch der ein oder andere Flug, sogar mit einer schönen Landung nach Auslösen der Thermikbremse über eine Schaltuhr.

Nicht verheimlichen will ich auch dem Leser, dass das eine oder andere fremde Modell mir bei den Startvorbereitungen meines "Kleinen Uhu" wörtlich um die Ohren flog und dabei sogar einmal mein Modell berührte. Freiflug ist nichts für schwache Nerven und Einige tragen beim kreativen Chaos dieses all abendlichen Events zurecht Helme.

Sonntag: **Flohmarkt-Tag !!**

Ja, ich bin ein Held . Nur 1Pfund ausgegeben,einen Cox Propeller gekauft, sonst nichts – Ehrlich ! Da sah es bei Willi und Claus etwas anders aus.

Die haben doch mit geschulten Augen das eine oder andere Schnäppchen erworben. Einsetzender Regen beendete das schöne Treiben auf dem Flohmarkt wie auch den Wettbewerb für diesen Tag.

Montag: **Final-Tag !!**

Leider wurden aufgrund des starken Windes viele Finale, insbesondere bei den Team Racern, abgesagt. Aber auch zu recht, wie ich es selber erfahren habe, und mein Modell war auch leider nicht das Einzige, das in diesen Tagen zu Bruch ging.

Fliegen heißt auch Reparieren, und meine Arbeit im Winter in meinen Bastelkeller ist gesichert. Ein Maikis-Modell wie meine Ryan hat es immer verdient, wieder zu fliegen und hoffentlich wieder nächstes Jahr bei den British Nats 2019.

Es gäbe noch so viel zu erzählen:

Großflugtag, RC - Pylon Racing, Englisches Bier und Essen, aber vielleicht trifft man sich doch einmal persönlich im Paradies der Modellflieger und erlebt das besondere Flair bei den einzigartigen Nats in Good Old England.



Wie kommt man ins **CL - Paradies** ?

Im Reisebüro oder im Internet die Fähre oder den "Tunnelzug" nach England buchen.

Der Autozug geht von Calais aus und braucht bei pünktlichem Einchecken ca. 45 Minuten bis Dover.

Die Formalitäten können auch per Internet oder im Reisebüro erfragt werden.



Einchecken bei Fähre oder Autoreisezug nach England



Alles Geisterfahrer oder was ??



Englisches "Breakfast" - gut überstanden, so scheint' s

Kurzer Abstecher nach London ist obligatorisch !



Das RAF (= Royal Air Force !!) – Gelände von Barkston Heath

Fast der ganze Flugplatz ist Modellflug-Gelände geworden; eine Zeltstadt bietet alles, was das Modellflieger-Herz begehrt: Essen, Trinken, Modellbau, Schauen, Kucken und Ansehen !!!



Nicht nur Fesselmodellflug !

Wirklicher Wahnsinn !!



Beim nächsten Mal sitzt vielleicht das 3-jährige Kind in dieser Kiste – Platz genug ist ja, oder ??





Lasst das mal ja nicht den britischen Innenminister sehen – unserer bekäme Herzinfälle vor "Terrorpanik"; die Drohnenpiloten bekamen das zu spüren !

Atmosphäre wird groß geschrieben:

Gute Laune bei Wyllye und Aaron



...und bei Franzl und Claus auch !

Samstag Abend - große Show auf englischem Rasen !



Und immer wieder:

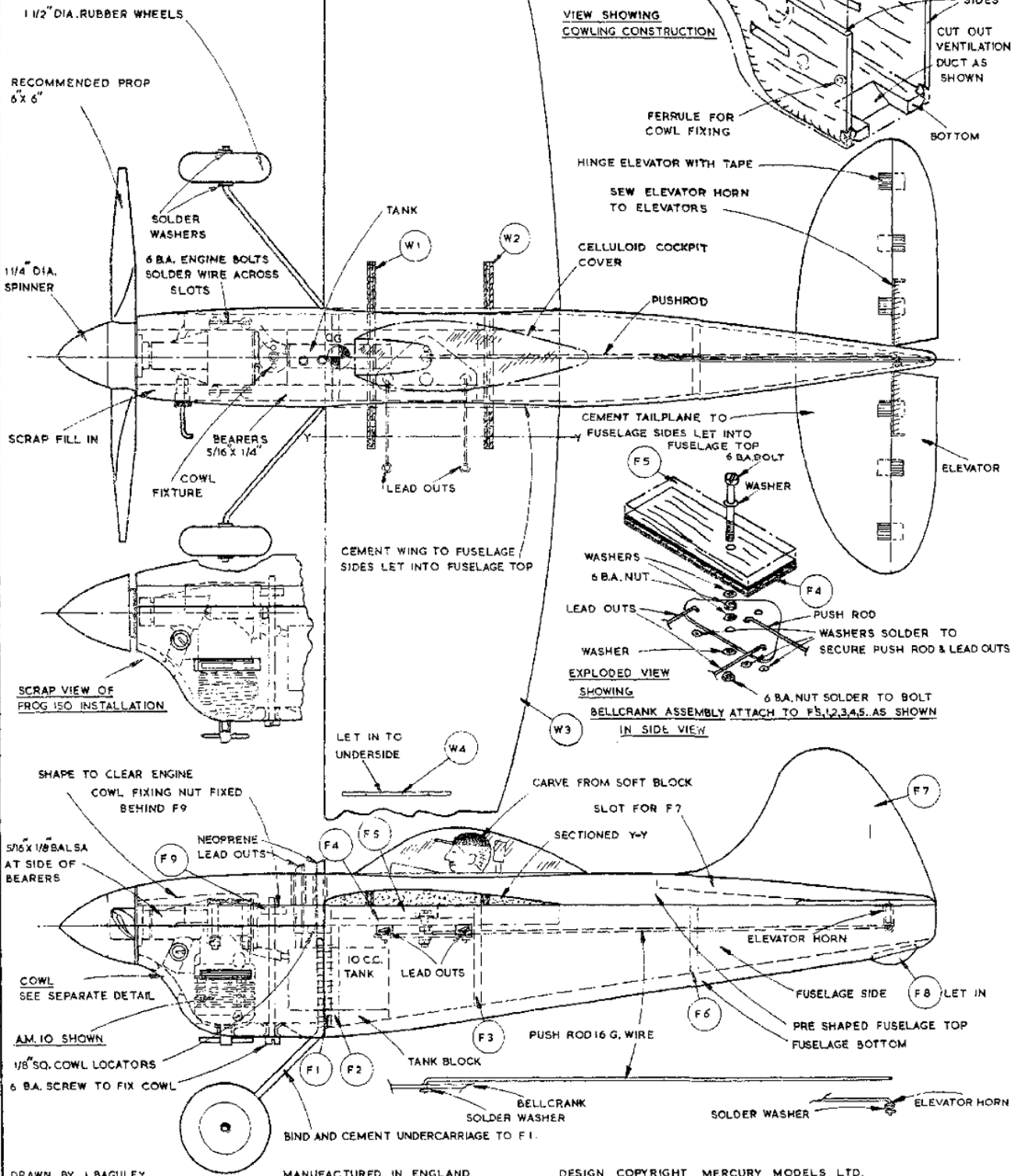




MERCURY 1/2AT/R.

DESIGNED BY H.J.NICHOLLS

SPAN: 18 1/2"
LENGTH: 14"
WING AREA: 52 SQ.IN.
WEIGHT: 10 OZS.
POWER: UP TO 15 C.C.



DRAWN BY J.BAGULEY,

MANUFACTURED IN ENGLAND

DESIGN COPYRIGHT MERCURY MODELS LTD.

Auch die schönsten Nats sind mal vorbei, dann heißt es:

Bye bye ! See you next Year !



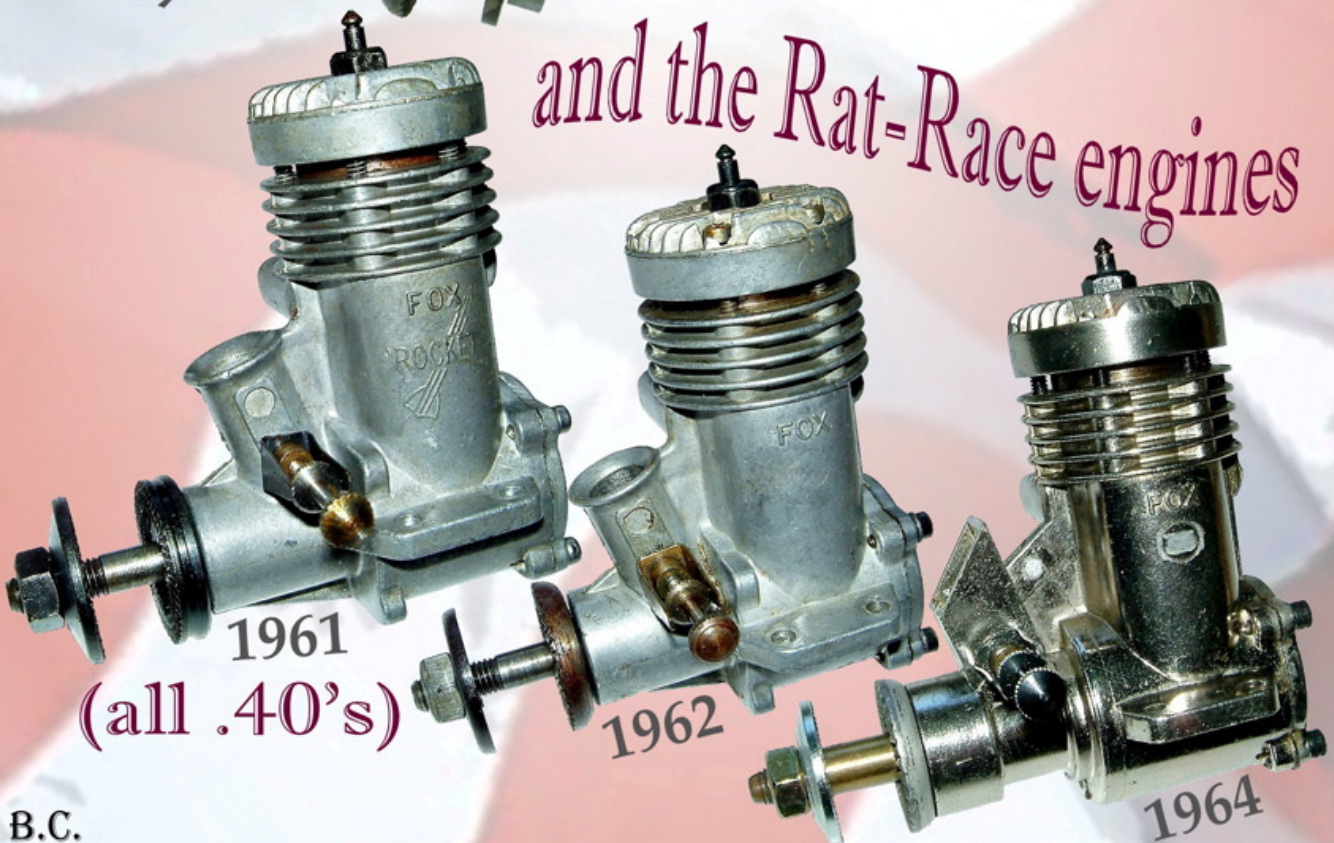
Power - Bolzen

SIX OF DUKE'S GREATS

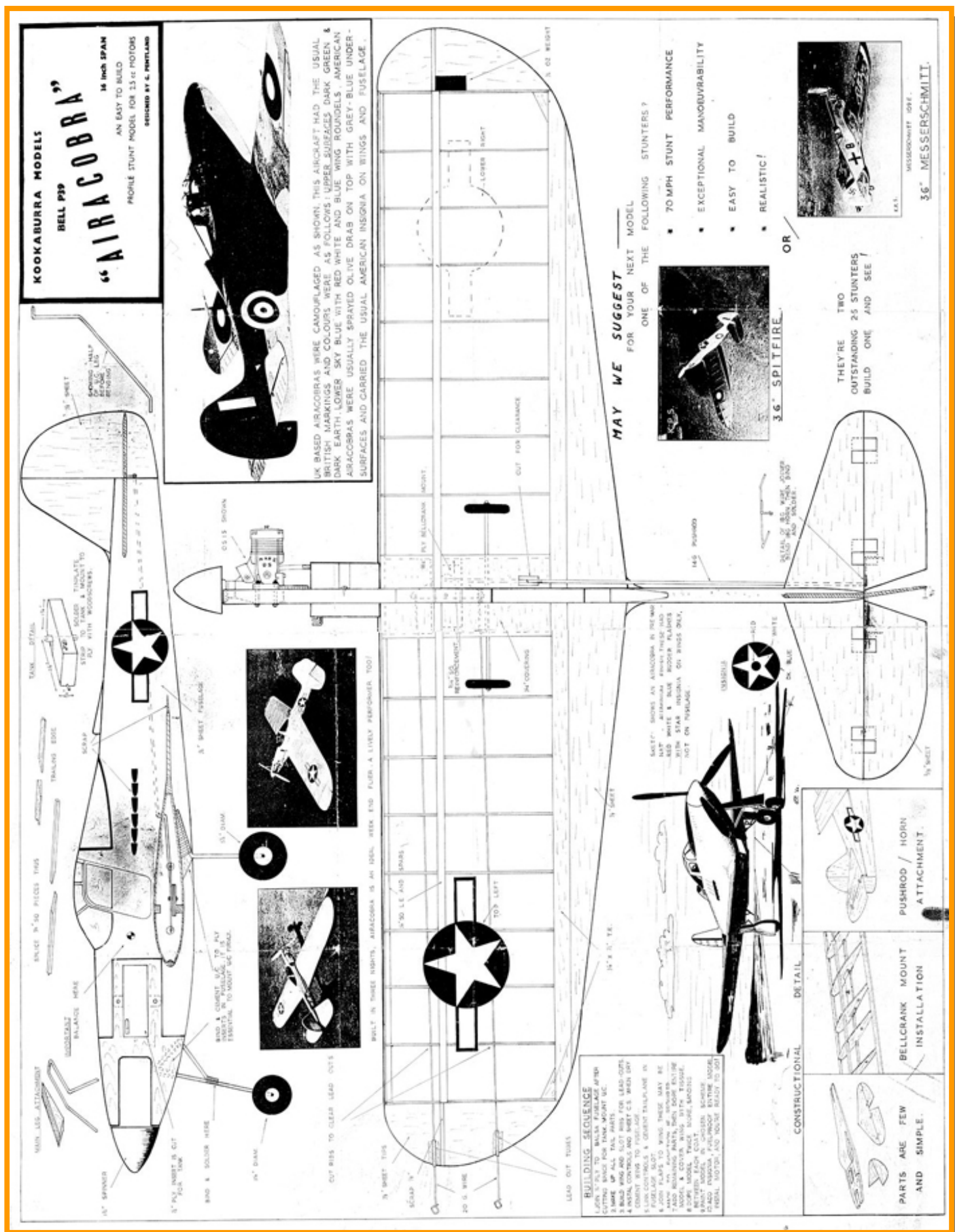
The early Combat Specials



and the Rat-Race engines



Aus dem Archiv:



Hangar

- Neues vom CL - Markt

(Achtung: Alle aufgeführten Preise ohne Garantie – bitte im Einzelfall nachfragen !!)

MIKE NORTH RACING PRODUCTS.

F2CN

FOUR TIMES WINNER OF THE BRITISH NATS AND
HOLDER OF TWO BRITISH RECORDS.

Ready to fly, without engine, tank, cut off or lines.	£170.00
Pressed and glassed wing, blank for fuse, leg + wheel.	£85.00
Wing and Fuse blank, includes leg & wheel.	£55.00
All above available to suit external bellcrank.	



Fibreglass tank 15cc + filler valve	
Top fill for bottle or back fill for pressure.	£20.50
As above with valve type cut off fitted, (when available)	£47.00
4 Engine studs for use with kit.	£3.50
4 Engine studs + kit for fitting	£6.00 / £9.00
Wheel	£4.00
Team Race Handle	£25.00

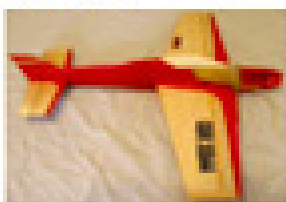
Mini Goodyear Kits.

Polecat 08

£16.00

Mini D

£15.00



BRITISH GOODYEAR KITS £70.00

Contact MIKE at 01530815411 or mikednorth@fsmail.net

Mike's Racing Products.

Fully moulded Carbon wings, for F2C.

Ready to take bellcrank. Hinge and line grooves built in.

Competition wing weight 74gm to 80gm.

£160

A more robust wing suitable for F2F or getting started, 86gm+.

£130



Mark Thomason's F2C model. With a YogoV, carbon fuselage.

F2CN/F2F.

Ready to fly with Tank. Without engine or lines.

CNC cut wooden wing version. £180.

Fully moulded Carbon fibre wing version £240.

Kits of above also available with pressed CNC cut wing or moulded Carbon wing.

All with CNC cut hold down holes and wing slot. Titanium leg and moulded wheel included.



Mike's Profi powered F2CN/F2F.

Aeromodeller

An dieser Stelle ist es angebracht, „mal wieder“ auf eine Zeitungslegende, besonders für englischsprachige Controlliner aufmerksam zu machen, den ***Aeromodeller***, den es seit einigen Jahren wieder gibt. Inhalt: wenig RC, viel Freiflug, viel Fesselflug, Wettbewerbsberichte, Technik und und und.

Wenig Werbung ! Dieses Magazin ist interessant wie eh und je und das Abo lohnt sich !!

Alles Weitere unter:

www.aeromodeller.com



Dies Schönheiten werden von der russischen Firma **MASTER MOTORS** hergestellt, wobei es sich hier um 1,5 ccm – Triebwerke (leider nur in der Version als Glühzünder) handelt. Ob und wann diese Motoren in den „Handel“ kommen, was diese kosten und wie die technischen Daten sind, ist noch nicht klar.

Von **MM** werden auch sehr schöne und preiswerte Combat- bzw. Dieselmotoren mit 2,5 ccm Hubraum hergestellt; einmal in der Variation Combat Professionel, weiterhin als günstiger und leistungsfähiger Einsteigermotor für Combat und Sport sowie ein 2,5er Dieselmotor mit Push und Pull – Kompri-Verstellung und AAC – Garnitur.

Die Preise sind absolut in Ordnung und können bei Alex Welter (über die Redaktion) angefragt werden, weiterhin Lieferzeiten und Ausführungen.

Das Foto stammt von **Alex Welter**, der mit dieser Firma in Verbindung steht.

Bel Air – CL – Baukästen

Diese Firma hat mittlerweile ein ansehnliches Programm für Vintage-, Oldtimer-RC- sowie an **Fessel-** und Freiflug-Baukästen aufgebaut.

Es handelt sich meist um sogenannte „Part-Kits“, mit und ohne Baupläne. Die Baukästen sind laserbearbeitet und – wie ich mittlerweile feststellen konnte – in einer tollen Qualität lieferbar.

Auch die Preise der Baukästen sind wirklich „zivil“.

Im **nächsten LASSOGEIER** werde ich einige dieser Baukästen vorstellen.

Weitere Informationen unter:

[www. belairkits.com](http://www.belairkits.com)

9. Lassogeier-Luftzirkus 2019

für die AMD beobachtet und berichtet: **Jörg Timmermann/Fotos: Timmermann/Jungherz**

In der Zeit vom Donnerstag, den 19.09.2019 bis Sonntag, den 22.09.2019, fand in Niederkassel-Rheidt auf dem Modellflugplatz des Aero-Club Rheidt e.V. bei bestem Wetter der 9. LASSOGEIER - Luftzirkus 2019 statt.

Es mag verwundern, dass hier über eine LASSOGEIER-Veranstaltung berichtet wird, obwohl es sich nicht um eine AMD-Veranstaltung (= Antik Modellflieger Deutschland – d. Red.) handelt. Aber es bestehen in beiden Fällen Gemeinsamkeiten bei der Pflege des historischen Modellflugs, denn in den Anfangsjahren des Modellflugs waren Fernsteuerungen noch nicht auf dem Markt und Fesselflieger experimentierten vorher schon mit Miniaturtriebwerken, um ihre Modelle „gefesselt“ in die Luft zu bekommen.

Bei den „Lassogeiern“ ist das Thema „Fesselflug“ Programm, obwohl es bei anderen Modellflug-Veranstaltungen eher in der Nische zu finden ist. Dabei kann man bei dieser Modellflugart eine gewisse Faszination spüren, hat der Pilot im Gegensatz zu anderen Modellflugarten den unmittelbaren Kontakt zu seinem Flugmodell und spürt jeden Steuerausschlag. Ein Flug ist erst



dann gelungen, wenn das Modell sicher und wohlbehalten auf dem Boden gelandet ist.

Aber kommen wir zurück zum „Luftzirkus“.

In der Ausschreibung zu dieser Veranstaltung wird u.a. eine Tages-Übersicht geliefert, die beschreibt, was an den einzelnen Tagen stattfinden soll. Diese Übersicht ist ausreichend genau, denn während der Wettkämpfe werden die Teilnehmer immer informiert wann was wo stattfindet. Außerdem ist der Besucher nicht allein auf dem Platz. Überall befinden sich kompetente Modellsportler, die bei Fragen gerne weiterhelfen. Das m.E. Wichtigste (gerade für die Wettkampfteilnehmer) ist aber die Übersicht für die zum Wettkampf angebotenen Klassen. Hier muss jeder Teilnehmer natürlich vorher wissen, an welchem Wettkampf bzw. an welchen Wettkämpfen er teilnehmen möchte (die Teilnahme an Wettkämpfen in mehreren Klassen ist möglich) und dieses dem Veranstalter / Organisator kund tun, damit dieser je Klasse eine Zusammenstellung vornehmen kann. Hier kommen wir zu Axel Jungherz, der vom Namen her allen Fesselflugbegeisterten bestens bekannt sein dürfte. Er hat hier alle Fäden in der Hand und ist mit Augen und Ohren immer voll dabei, wobei auch Fragen gerne von ihm beantwortet werden.

Angebote Klassen : Einige charakteristische Merkmale der Fesselflugmodelle

- Mini-Combat : für Modelle mit 1,5 cm³-Motoren, bei Glühzünder-Motoren ist ein Schalldämpfer vorgeschrieben, Streamer-Befestigung in Flugachse
- Mini-TR (Mini-Team Race): 1,5er Motor, 10 ccm Tank, auf 100 Rd 2 Pitstops bzw. auf 200 Rd 4 Pitstops, bemalte Rennmaschinen, handelsübliche Propeller
- Mouse Racing : mit Cox-0,8 cm³ Flatterventil-Motoren, Tank mit 8 cm³ am Motor angebaut, Original-Glühkopf / Zylinder-Kopf für „normale“ Kerzen
- Indy 15 : für Modelle mit 2,5 cm³ Glühzünder mit Schalldämpfer, Profil-Rumpf max.-Dicke 26 mm, Mindest-Flächeninhalt 8dm², Zweibeinwerk

- Limes Race : OS-Max 15 mit 2,5 cm³ m. Schalldämpfer, eingebaut in „Shoestring“ oder SIG-„Buster“, mit Venturi oder RC-Vergaser
- Club 30 : „ungetunte“ Selbst- / Glühzünder mit 5 cm³, angelehnt an „Midget“- Rennflugzeuge, Rumpfhöhe min. 120 mm, Zweibeinwerk

- OTS 1 (Old Time Stunt 1) : Modelle bis 3,5 cm³ Motoren, Konstruktion bis Ende 1980
- OTS 2 (Old Time Stunt 2) : Modelle ab 3,6 cm³ Motoren, Konstruktion bis Ende 1980
- F2B-A (Anfänger) : Kunstflug für Anfänger, keine besonderen Vorgaben für das Modell
- F2B-B (Fortgeschrittene) : Kunstflug für Fortgeschrittene, keine bes. Vorgaben für das Modell
- F4B-SC (Semi Scale) : Muss einem wirklich existierenden Flugzeug nachempfunden sein, max. 15 cm³ (Zweitakt), 20 cm³ (Viertakt), Motordrossel zwingend max. 42 Volt (Elektro), max. Flächeninhalt 150 dm², max. 5 kg

- Open Good Year : Motoren von 2,5 bis 3,5 cm³, Englische Regeln *)
- Jedermann-Fliegen : Das Modell wird vom Veranstalter für den „Gast“ bereit gestellt

***) Für diese Klasse gab es keine Teilnehmer-Meldung und wurde deshalb aus dem Wettbewerbs-Programm gestrichen.**



Damit die einzelnen Wettkämpfe teilweise auch zeitgleich stattfinden können und das Programm eingehalten werden kann, hatte der Organisator Axel Jungerz den gesamten Modellflugplatz aufgeteilt und dieses durch fünf große Felder kenntlich gemacht. Zwei der fünf Felder enthielten zusätzlich noch jeweils eine Markierung für die „Flugkreise“ (Radius 24 Meter), gekennzeichnet durch auf den Boden befestigte Flatterbänder. In jedem dieser fünf Felder befanden sich in der Mitte extra markierte „Pilotenkreise“ (Durchmesser 3 Meter und 6 m für die Rennklassen). Diese waren zur Markierung mit einem kreisförmig ausgelegten Schlauch versehen und sollten dem Piloten helfen, sich mit seinen Füßen zu orientieren, damit er während des Wettkampfes im Pilotenkreis bleibt, was z.B. beim Team Race und beim Combat wichtig ist, da sich die helfenden Mechaniker außerhalb der Flugkreise befinden und sie nicht „getroffen“ werden sollen.



Zum Ablauf:

Am **Donnerstag** fanden die ersten Vorbereitungen auf dem Modellflugplatz statt und es wurde das große Flugfeld grob in fünf Felder aufgeteilt (das Maßband immer dabei).

Die Vorbereitungsarbeiten wurden am **Freitag** fortgesetzt und konnten auch pünktlich beendet werden, denn zwischenzeitig trafen die Piloten ein (mehr als 30) und sie sollten sich bei Bedarf eines der Flugfelder für ihr Training aussuchen und auch letzte Abstimmarbeiten an ihren Modellen vornehmen können. Um die Wege kurz halten zu können, war für alle Teilnehmer die Möglichkeit gegeben, am Flugfeld zu campieren. Diese Möglichkeit wurde von vielen Modellflug-Piloten genutzt, auch in der Form, dass zwei Zelte aufgebaut wurden (eines für die Flugmodelle und eines für den Piloten). Wie oben schon erwähnt, war das Wetter bestens, d.h. morgens etwas kühl und leicht windig, tagsüber aber warm, so dass einige Piloten mit T-Shirt und kurzer Hose zu sehen waren.



Am **Samstagsmorgen** war es windiger als am Vortag und zunächst noch etwas kühl, was sich aber im Laufe des Tages wieder änderte.

Als erster Aktionspunkt stand für heute ein gemeinsames Frühstück ab 08:00 Uhr unter offenem Himmel auf dem Programm. Dieses Angebot wurde von vielen Piloten wahrgenommen, war dieses doch auch die Gelegenheit für ein Gespräch mit den anderen Piloten. Im Anschluss erfolgte die Begrüßung und das Briefing der Piloten durch Axel Jungherz. Ab 10:00 Uhr begann der „Lassogeier-Luftzirkus“ und die Piloten begaben sich (wenn ihr Wettkampf an der Reihe war) zu den einzelnen „Wettkampfstätten“.



Für Gäste bzw. Interessierte gab es wieder das beliebte „Jedermann-Fliegen“ zu dem sie im Anschluss sogar eine „Piloten-Urkunde“ erhielten. So gab es für alle den ganzen Tag über etwas zu tun. Zum Ausklang des Tages trafen sich alle Wettkampf-Teilnehmer und andere Gäste am Clubhaus, denn ab 19:00 Uhr wurde gegrillt und der Zapfhahn betätigt. Das angedachte „Nachtflieden“ fand leider nicht statt.



Für den **Sonntagmorgen** fand um 08:00 Uhr wieder das gemeinsame Frühstück statt. Wetter: Windig und zunächst noch kühl (was sich genauso, wie schon in den Tagen zuvor, im Laufe des Tages änderte). Gleich im Anschluss (ab ca. 09:00 Uhr), aber noch rechtzeitig vor den nächsten Wettkämpfen, gab es einen Modellbau-Flohmarkt nach dem Motto „Von Freund zu Freund“. Hierfür wurden die gegenüber dem Clubhaus stehenden „Reparaturtische“, auf

denen die Piloten ihre Flugmodelle montieren / demontieren können, zu Verkaufstischen umfunktioniert.



Um 11:00 Uhr ging es mit dem Wettbewerbs-Programm „Lassogeier-Luftzirkus“ weiter, denn es sollten noch die ausstehenden „Endläufe“ in einigen Klassen stattfinden.

Gegen 16:00 Uhr war es dann so weit: Es fand die Siegerehrung statt. Hierbei erhielten die Wettkampfteilnehmer ihre Preise (womit sie einen großen Teil ihres Startgeldes wieder zurück erhalten) und auch die Jury-Mitglieder und Helfer erhielten ein „Dankeschön“ (alles Tradition), womit das Wettkampfgeschehen beendet wurde und alle Teilnehmer ihre Rückreise antreten konnten.



Für das Organisations-Team blieb jetzt noch einiges an Arbeit übrig. Anmerkung vom Organisator: „Gut, dass ich ein so schlechtes Gedächtnis habe. Ich weiß kurz nach dem letzten Luftzirkus nicht mehr, wie viel Arbeit ich beim nächsten haben werde“.



An dieser Stelle möchte ich für uns Fesselflieger ein großes Lob und Dankeschön an den Organisator Axel Jungherz und sein Team aussprechen, hat er / haben sie doch für uns wieder etwas Besonderes auf die Beine gestellt. Wir haben viele spannende Wettkämpfe erleben können und hoffen, uns bald, vielleicht auch auf anderen Plätzen, einmal wieder zu sehen, um dem Thema „Fesselflug“ nachgehen zu können.



Eine Anmerkung für uns Antikmodellflieger:

Der „Fesselflug“ dürfte sicherlich zu einem der ursprünglichsten und ältesten Flugmodellsportarten gehören. Wir als Antikmodellflieger sollten daher diese Sportart auf jeden Fall auf unseren Treffen immer wieder präsentieren, damit sie auch bei unseren Gästen nicht in Vergessenheit gerät. Auch sollte es für jeden von uns eine Überlegung wert sein, eine in anderen Kreisen ausgetragene Fesselflug-„Wettbewerbs“-Veranstaltung zu besuchen, selbst wenn keine Wettbewerbs-Ambitionen bestehen, denn eine „Mitmach-Möglichkeit“ besteht immer.



Paul Gibeault, unser Gast aus Kanada (seine hier abgebildete Frau war leider nicht in Niederkassel dabei) hatte sicht- und spürbaren Spaß am Gewusel auf dem 9. LASSOGEIER-Luftzirkus 2019.

Er lief mit einem Dauerlächeln über die Anlage, fotografierte, nahm an verschiedenen Wettbewerben teil und spendierte für das 1. Internationale COX-Rennen für jeden Teilnehmer in dieser Klasse speziell angefertigte Tshirts.

Ein angenehmer Mensch, der jederzeit wieder bei uns willkommen heißen werden wird. Und er will wieder kommen!

Wann schreibst Du etwas für den LASSOGEIER ?

Es ist doch alle recht einfach: ein kleiner Wettbewerbsbericht, ein neu gebautes Fesselflugmodell (Bilder per I- oder Smartphone sind schnell angefertigt), Beobachtungen auf Wettbewerben oder Fesselflugtreffen, bei Stammtischen oder auf dem Flugplatz alles zählt, und nur so wird ein neuer, interessanter und lesbarer LASSO-GEIER daraus.

Meckern kann jeder – das gehört schon fast zum guten Ton, aber: es besser machen oder mit einem guten Beispiel voraus gehen, das können nur Könner !!

Es ist alles schnell an die Redaktion (redaktion (at) lassogeier.de übermittelt, und der LASSOGEIER-Ukie wird sich tierisch freuen.

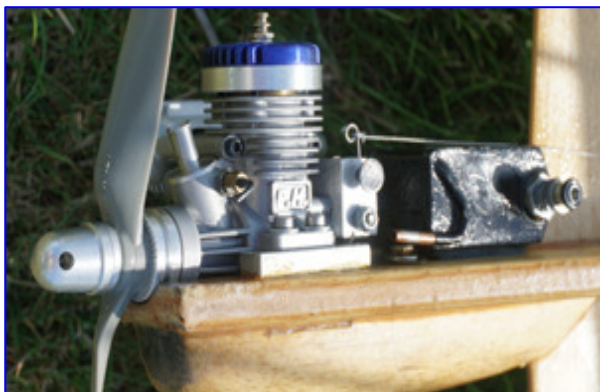
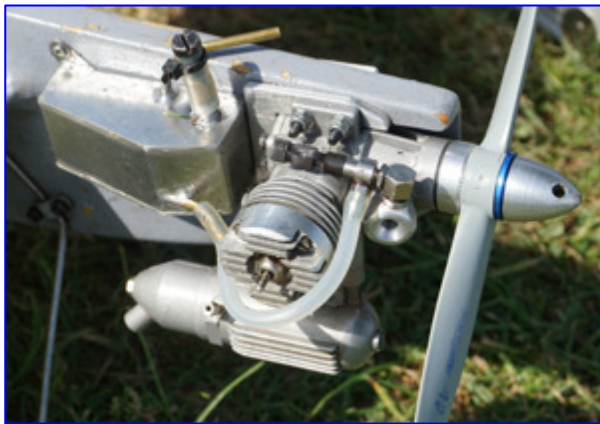
Noch watt vom

9. LASSOGEIER-Luftzirkus 2019

mit Photos von Christoph Schmitz, Paul Gibeault und aus dem Archiv



Technik



Modelle



Modelle 2



Copy



Von mir verlangt - eingesandt !!

mit Dank an Familie Stief / Hoyerswerda

Eindrücke vom Fesselfliegertreffen in Hoyerswerda

Am 28. 04. trafen sich nunmehr schon zum 9.mal Fesselflugpiloten und Freunde dieser Sportart auf dem wunderschönen Modellflugplatz des Aeroclubs Hoyerswerda/Nardt.

Drei bestens präparierte Flugkreise standen den Piloten aller Klassen zur Verfügung und wurden auch trotz heftigem Westwind genutzt. In diesem Jahr gab es wieder viele sehenswerte Modelle.

Friedhelm Kornmeier war der am weitesten angereiste Teilnehmer (Baden-Württemberg), mit großem Anhänger und darin echten Hinguckern, B 17 und B 25 in Semi Scale, welche sowohl am Boden als auch beim Flug alle Zuschauer begeisterten.

Erfreulicherweise konnten wir auch 3 Nachwuchspiloten unter den Fittichen von Wolfram und Nikolai begrüßen.

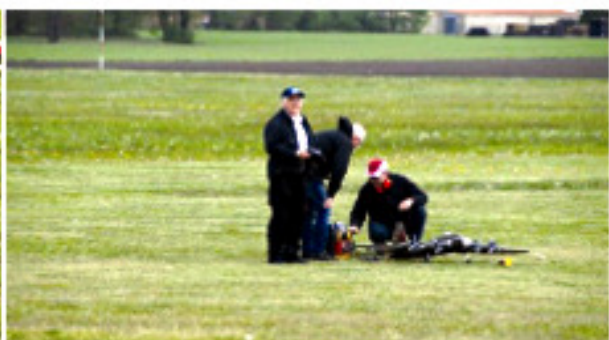
Das Berliner Team war auch stark vertreten. Diesmal klappte es, daß Peter Lang (Düsenspack) mit mehreren Pulsos anrückte und damit alle Gäste magisch anzog. Selbst Bernhard Krause ließ es sich nicht nehmen und war mit von der Partie.

Die Versorgung der Teilnehmer erfolgte wie immer bestens durch unsere Fliegerfrauen. Keiner mußte den Tag mit knurrendem Magen verlassen.

Für nächstes Jahr zum 10. wird es nicht leicht, dieses zu toppen.

Immerhin waren 40 Teilnehmer dabei.

Vielen Dank dem Aeroclub für so ein schönes Modellflugfeld und allen fleißigen Helfern des Vereins, ohne denen diese Veranstaltung nicht möglich wäre.



Der Rest vom Schützenfest ??



Ist das der Rest der Deutschen Combat-Welt – die paar Männeken in weißen Shirts ??
Wo sind sie hin, die Recken alter Tage, fast 35 an der Zahl. Stolze Mannen mit ihren anfangs selbst konstruierten Kampfmaschinen, die nach und nach durch russische Fast-Fix- und Fertig-Bausätze bzw. ARF-Flugbretter ersetzt worden sind. Wo ist sie hin, die persönliche Kreativität in form eigener Konstruktionen, auf die jeder so stolz war ??

Zugegeben: die 8 Herren auf dem obigen Foto sind allemal Spitze in ihrem Fesselflug-Fach, und wenn sich der Rest noch meldet, dann kommen noch 2 oder 3 Piloten dazu. Aber hoffen läßt das nicht !! Was ist passiert und wer beantwortet mir diese Frage ??

Johann, Georg,
Rafael, Andre



Sebnitz 2019 - Fotobericht !

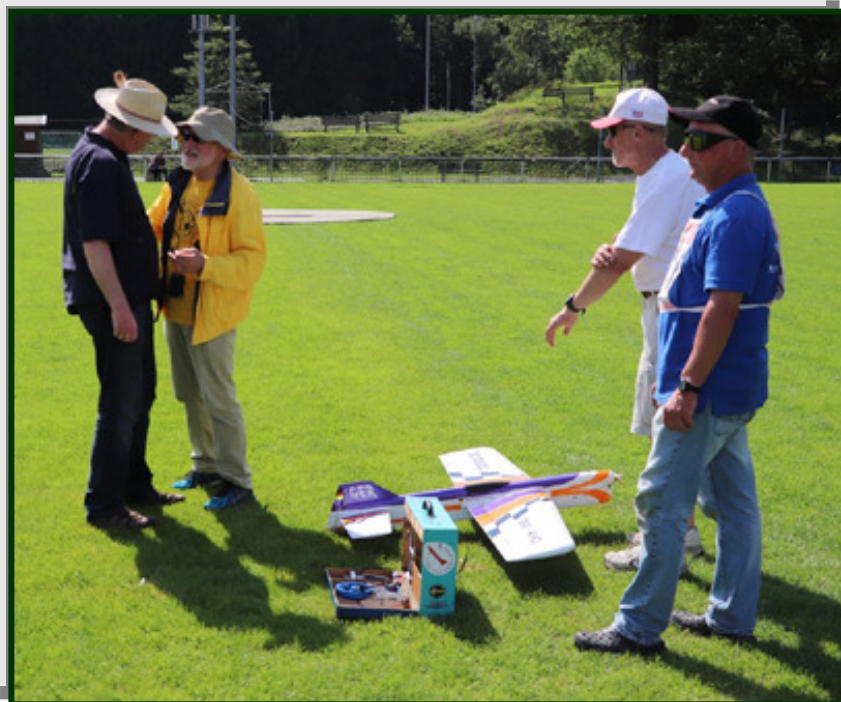
Leider ist mir nicht bekannt, von wem ich dankenswerter Weise die Fotos bekommen habe. Wird nachgereicht !!

In Sebnitz findet jedes Jahr einer der wichtigsten (internationalen) Fesselflugwettbewerbe statt, der für jeden am Fesselflug interessierten Modellflieger ein M u ß ist. Hier trifft sich die Fesselflug-Elite Europas (und oft auch der Welt).

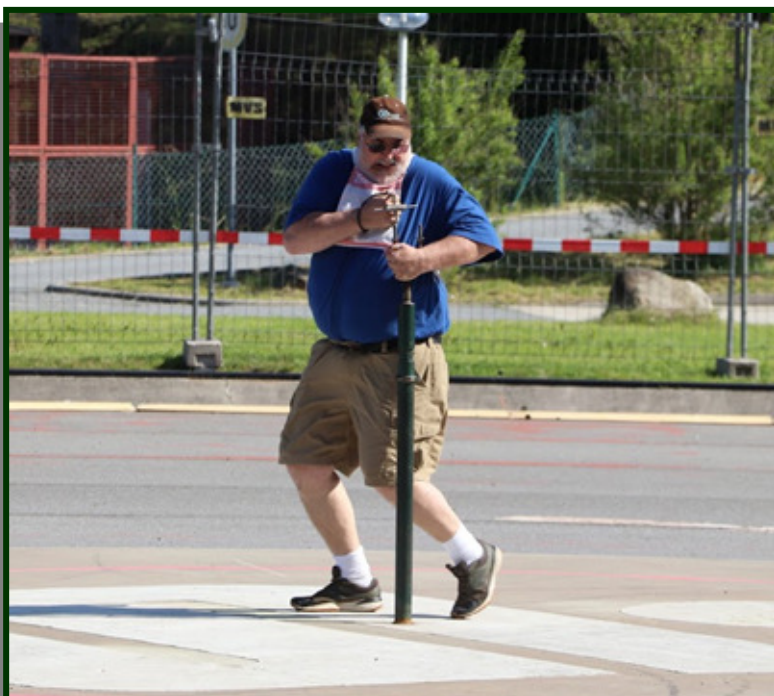
Sebnitz liegt südöstlich von Dresden direkt an der Grenze zur Tschechischen Republik; der Platz selber wird von mehreren Seiten durch die Grenze eingerahmt.

Ich kann nur leider eine kleine Auswahl an Fotos bieten, vieles davon ist F2D – Combat. Vielleicht ist es möglich, für den LASSOGEIER Nr. 97 noch weitere Fotos zu bekommen.



















Fesselflug - Geschichte

Neben ominösen Legenden und Fesselflug-Sagen tauchen immer wieder alte Stücke auf, so wie in diesem Falle.

Rainer Schmidt informierte mich über diesen Fund; die 4 Modelle sind in erbärmlichem Zustand, werden aber auf keinen Fall „entsorgt“, sondern mit Erlaubnis des Besitzers dem geplanten Fesselmodellflug-Museum zugeführt.

Der Besitzer Siegfried N.N. war in den 50er Jahren auf diversen Wettbewerben in den Klassen Combat (=damals „Fuchsjagd“) und in Kunstflug als Teilnehmer gemeldet und ich hoffe, dass vielleicht auch demnächst ein kleines Lebenszeichen von ihm im LASSOGEIER vermeldet werden kann.

Die beschädigten Modelle werden gesäubert und – soweit nötig – teilrestauriert.



Im Internet gefunden !

Es ist immer wieder erstaunlich, was mir so beim nächtlichen Surfen im Net und in der Bay so alles auffällt, besonders in den USA und in England, wo die Fesselfliegerei ja ihren Ursprung hatte.

So z.B. dieser wunderschöne Baukasten, der bei Ebay USA verkauft worden ist; der Preis ist mir unbekannt, aber das Modellchen ist eine Schönheit. (Redaktion)



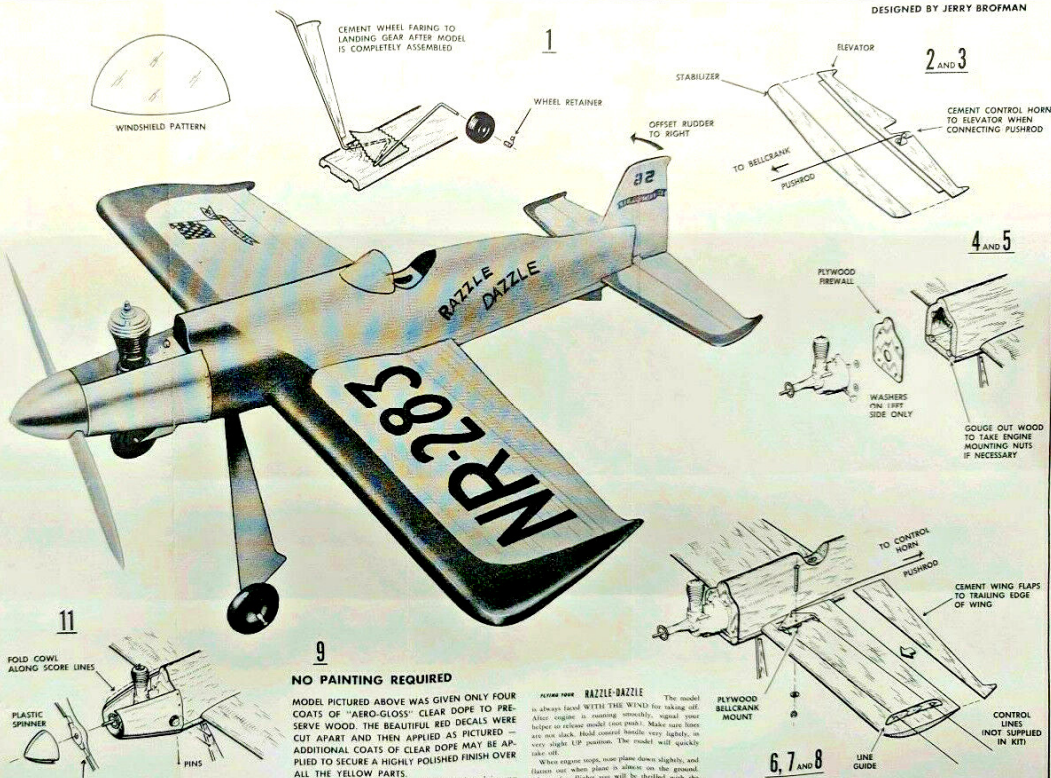
"RAZZLE-DAZZLE"

by enterprise

CONGRATULATIONS—You have purchased the finest most advanced control-line model airplane ever produced. The "Razzle-Dazzle" is loaded with new features and finished parts that will enable you to easily assemble the best looking—best flying model you ever did own! FOLLOW THESE SIMPLE RAPID ASSEMBLY STEPS FOR A PERFECT MODEL—LOOK AT THE NUMBERED SKETCHES SURROUNDING THE PHOTOGRAPH FOR ADDITIONAL VISUAL INSTRUCTION.

1. Attach landing gear to "Y" groove in bottom piece using plenty of cement and cloth strip for firm joint. Re-cement when dry for additional strength. Cement plywood railhead into rear groove on bottom piece.
2. Connect elevator to stabilizer by moistening the gummed cloth strip. Leave about 1/16" space between elevator and stabilizer to allow for easy up and down movement. Note that cloth hinge is placed *underneath* these parts.
3. Cement wing to fuselage. Note centering score marks on wing. Now cement elevator-stabilizer unit to fuselage.
4. Cement horn pieces to fuselage.
5. Drill engine mounting holes in plywood firewall. Firewall is scored for "Space Bag," "Baby Bee" and "Cub HORN" engines; for other engines drill holes as required. Note that center circle is pushed out of firewall and cemented to second circle on wing. This part acts as the bellcrank mount. Bolt engine to firewall, placing two washers on left side to give engine right thrust. Place cement on mounting nut to prevent them from loosening.
6. Cement firewall-engine unit to fuselage. It may be necessary to gouge out some wood from the insides of the fuselage and bottom piece to accommodate the engine mounting nut.
7. Cement wing flaps to wing trailing edge. Drill 3/32" hole through plywood bellcrank mount (that you had cemented to wing in step "5") and through wing, then attach bellcrank using long screw and nut. Place washers between bellcrank and bellcrank mount, also one washer between nut and bottom of wing.
8. Bend pushrod to required length and slip into bellcrank and control horn. Cement plywood control line guide near wing tip.
9. See note on finishing model.
10. Cut windshield from celluloid using full size windshield pattern shown on plans. Cement windshield to fuselage in front of cockpit.
11. The aluminum cowling is secured to firewall or fuselage from with a little cement and short straight pins. Attach spinner near plane to engine shaft when landing cowling to shape for a most perfect job. Note the score line on top straight sides of cowling. The aluminum should be folded along this score to add rigidity to the cowling. On certain engines a hole may have to be made in cowling for the needle valve.

ENTERPRISE MODEL AIRCRAFT AND SUPPLY CO., INC.
MINNEOLA, L. I., NEW YORK



NO PAINTING REQUIRED

MODEL PICTURED ABOVE WAS GIVEN ONLY FOUR COATS OF "AERO-GLOSS" CLEAR DOPE TO PRESERVE WOOD. THE BEAUTIFUL RED DECALS WERE CUT APART AND THEN APPLIED AS PICTURED—ADDITIONAL COATS OF CLEAR DOPE MAY BE APPLIED TO SECURE A HIGHLY POLISHED FINISH OVER ALL THE YELLOW PARTS.

If you desire, model may be color doped in any other color right over the yellow stained wood!

PICTURE YOUR "RAZZLE-DAZZLE"
The model is always faced WITH THE WIND for taking off. After engine is mounted smoothly, signal your helper to release model (one push). Make sure there are no slack. Hold control handle very lightly, in very slight UP position. The model will quickly take off.

When engine stops, nose plane down slightly, and thrust out when plane is almost on the ground. After a few flights you will be thrilled with the smooth landings that can be made.



CONGRATULATIONS—You have purchased the finest most advanced control-line model airplane ever produced. The "Razzle-Dazzle" is loaded with new features and finished parts that will enable you to easily assemble the best looking—best flying model you ever did own! FOLLOW THESE SIMPLE RAPID ASSEMBLY STEPS FOR A PERFECT MODEL—LOOK AT THE NUMBERED SKETCHES SURROUNDING THE PHOTOGRAPH FOR ADDITIONAL VISUAL INSTRUCTION.

1. Attach landing gear to "Y" groove in bottom piece using plenty of cement and cloth strip for firm joint. Re-cement when dry for additional strength. Cement plywood railhead into rear groove on bottom piece.

2. Connect elevator to stabilizer by moistening the gummed cloth strip. Leave about 1/16" space between elevator and stabilizer to allow for easy up and down movement. Note that cloth hinge is placed *underneath* these parts.

3. Cement wing to fuselage. Note centering score marks on wing. Now cement elevator-stabilizer unit to fuselage.

4. Cement horn pieces to fuselage.

5. Drill engine mounting holes in plywood firewall. Firewall is scored for "Space Bag," "Baby Bee" and "Cub HORN" engines; for other engines drill holes as required. Note that center circle is pushed out of firewall and cemented to second circle on wing. This part acts as the bellcrank mount. Bolt engine to firewall, placing two washers on left side to give engine right thrust. Place cement on mounting nut to prevent them from loosening.

6. Cement firewall-engine unit to fuselage. It may be necessary to gouge out some wood from the insides of the fuselage and bottom piece to accommodate the engine mounting nut.

7. Cement wing flaps to wing trailing edge. Drill 3/32" hole through plywood bellcrank mount (that you had cemented to wing in step "5") and through wing, then attach bellcrank using long screw and nut. Place washers between bellcrank and bellcrank mount, also one washer between nut and bottom of wing.

8. Bend pushrod to required length and slip into bellcrank and control horn. Cement plywood control line guide near wing tip.

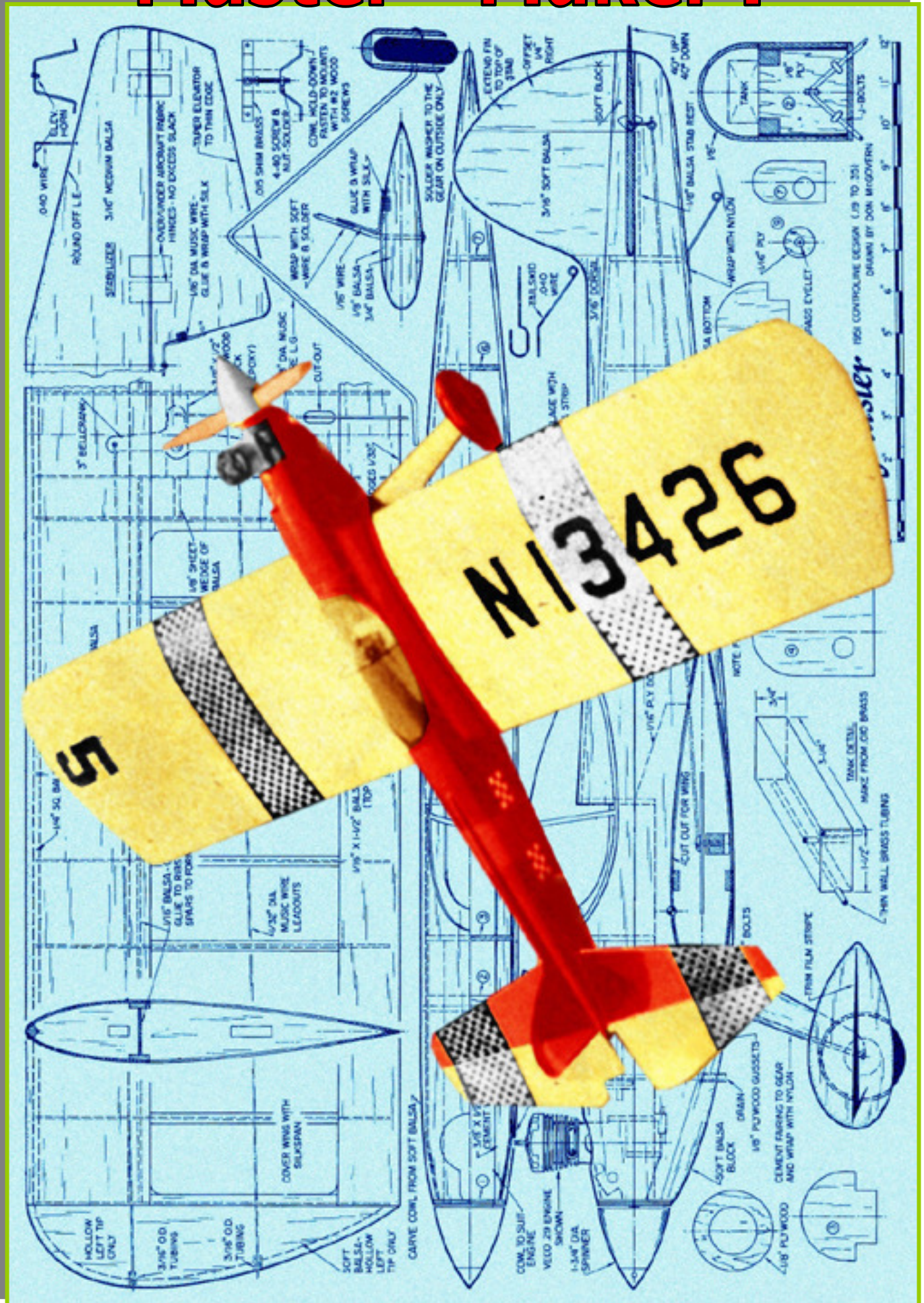
9. See note on finishing model.

10. Cut windshield from celluloid using full size windshield pattern shown on plans. Cement windshield to fuselage in front of cockpit.

11. The aluminum cowling is secured to firewall or fuselage from with a little cement and short straight pins. Attach spinner near plane to engine shaft when landing cowling to shape for a most perfect job. Note the score line on top straight sides of cowling. The aluminum should be folded along this score to add rigidity to the cowling. On certain engines a hole may have to be made in cowling for the needle valve.

ENTERPRISE MODEL AIRCRAFT AND SUPPLY CO., INC.
MINNEOLA, L. I., NEW YORK

Master - Maker !



So war's !!

HEINZ VOGT, BOCHUM

Fesselflug-Meisterschaften in Westdeutschland



Helmut Gorziza sicherte sich ebenfalls den Titel des Bundesmeisters in der Klasse FG I (G 2).

Der Deutsche Aero-Club beauftragte in diesem Jahr den nordrhein-westfälischen Luftsportverband mit der Ausrichtung der III. Bundesmeisterschaft im Fesselflug. 56 Teilnehmer mit 72 Modellen waren gemeldet. Am Samstagmorgen um 9 Uhr begannen auf zwei Pisten (Aschenbahn) die ersten Durchgänge in FK (Kunstflug) und FJ (Fuchsjagd). Hierbei zeigte es sich schon, daß der vorjährige Meister im Kunstflug, Europameister 1955 und zweiter der Europameisterschaft 1956, der sehr sympathische 17jährige Hermann Rieger aus dem Allgäu, seines Titels würdig ist. Er zeigte jedesmal ein sauber geflogenes Programm. Programmäßig begann ab 14 Uhr der 1. Durchgang in FG I (Geschwindigkeitsmodelle mit Motoren

bis 2,5 cm³). Laut Auslosung mußte der vorjährige Bundesmeister in FG I Helmut Gorziza den ersten Start ausführen. Sein Super Tiger Glühzylinder lief aber nicht so gut, wie bei den Trainingsflügen. Bei der Wertung erreichte er nur 160 km/st. Rudi Schäfer, Witten (Ruhr), machte bei seinen beiden Versuchen Fehlstarts. Auch Puschel (Bayern) brachte es zu keiner Wertung. Fröhlich, Bochum NW, schaffte nur 139 km/st. Er begann zu früh mit der Wertung, denn nach den zehn Runden wurde sein Modell bedeutend schneller. Er flog mit einem Mach I Glühzylinder. Nachmittag wurde die Luftfeuchtigkeit etwas stärker, was sich nachteilig auf die Glühzylinder auswirkte. Gleich nach dem ersten Durchgang in FG I begann auf der Betonpiste der erste Durchgang im Mannschaftsrennen. Es waren zwölf Mannschaften gemeldet. Die schnellste Mannschaft des ersten Durchganges waren Braun/Lutkat mit 6:35 Min.

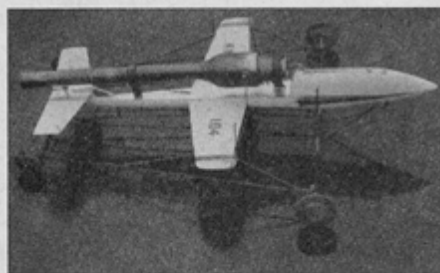
Im Geschwindigkeitsflug der Mannschaftsrennen (diese Klasse besteht erst seit diesem Jahr) zeigte sich Josef Fröhlich, Bochum, als Überlegen. Er flog im ersten Durchgang 132 km/st. Am Sonntagmorgen, 9 Uhr, begannen die letzten Durchgänge im Kunstflug und die Endläufe in der Fuchsjagd. Hermann Rieger, Stuttgart, wurden zum zweiten Male Bundesmeister im Kunstflug und Fuchsjagd. Im zweiten Durchgang der Kl. FG I brachte es Gorziza diesmal zu keiner Wertung. Schäfer erreichte 150 km/st, Puschel 145 km/st. Fröhlich wurde auch nicht schneller und erreichte nur 140 km/st. Hervorragend ist die Leistung des 15jährigen Starke, Bochum, der erst seit sechs Wochen in der Klasse FG I fliegt und 129 km/st erreichte. Im dritten Durchgang kam es zu keiner besseren Wertung. Helmut Gorziza, Bochum NW, wurde mit 160 km/st in FG I zum zweitenmal Meister. An-

schließend wurden der zweite und dritte Durchgang im FGM geflogen. Dabei ging Josef Fröhlich, Bochum, als Sieger mit 141 km/st hervor. Zwei Modelle mit Schubrohr waren auch gemeldet; das eine von Wegener, Hosen, ging beim Trainingsfliegen zu Bruch. Nach einigen Änderungen am Tank des Modells von Hubert Wegmann kam sein Schubrohrmodell als erstes in der Bundesrepublik über die Runden und flog insgesamt 22 Runden. Endlich ist der Anfang gelungen, wenn auch 150 km/st noch zu langsam sind. Ab 14.30 Uhr wurden im Mannschaftsrennen die vier Mannschaften für den Endlauf ermittelt. Während des ganzen Wettbewerbs war das Richterkollegium mit baulicher Bewertung der Klasse FGC (Concours d'Elegance, Schönheitswettbewerb) beschäftigt. Daß man nicht immer

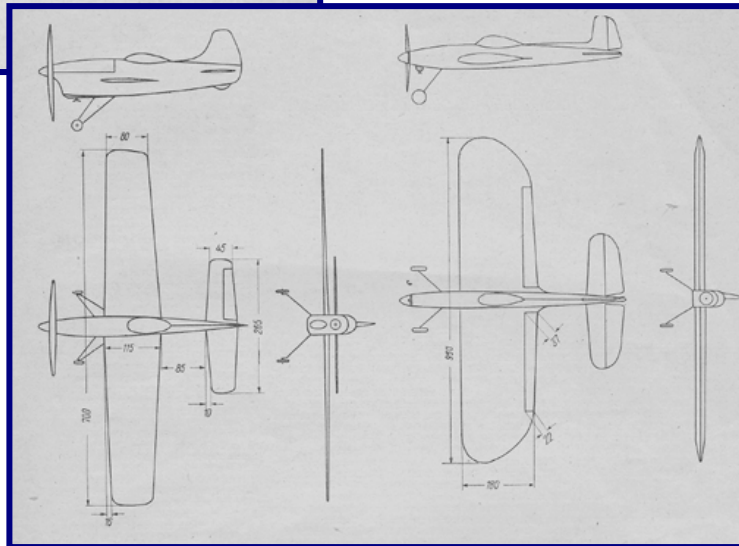


Mannschaft Rieger/Rieger bei der Lagebesprechung. Rieger verteidigte ebenfalls seinen vorjährigen Meistertitel im Kunstflug erfolgreich.

nur Kriegsflugzeuge nachzubauen braucht, zeigte Burian (Frankfurt) mit dem Nachbau einer Rumpler-Taube. Diese hervorragend gebaute naturgetreue Nachbildung bis aufs kleinste Detail hätte bestimmt den ersten Platz verdient. Das Modell fand auch bei Presse und Publikum sehr großen Anklang. Leider fehlten ihm die Punkte für Einziehfahrwerk und andere technische Einrichtungen. Durch die Ausschreibung steht ein Modell von einem modernen Flugzeugtyp im Vorteil, was eigentlich im Grunde genommen der Sache nicht gerecht wird. Im Leistungsflug der Schönheitsmodelle zeigte Krüger, Remscheid, eine wunderbare und einfache Lösung des Schnell- und langsamfluges mit dem Nachbau einer Fokker D 23, denn dieser Typ hat zwei Leitwerksträger, in der Mitte den Rumpf mit Zug- und Druckschraube, jede Luftschraube ein Motor. Der Druckschrauben-



Wegmanns Schubrohr-Modell kam mit 150 km/st. als erstes in der Bundesrepublik über die zur Wertung erforderlichen Runden.



Wegen zahlreicher Anfragen unserer Leser bringen wir zusammenfassend:

Bauvorschriften im Modellflug 1958

Freiflugmodelle

Segelflugmodelle

Klasse A/1:	Gesamtfläche:	bis 18 dm ²
	Mindestflächenbelastung:	12 g/dm ²
Klasse A/2:	Gesamtfläche:	32 bis 34 dm ²
	Mindestgewicht:	410 g
Klasse N/1:	Gesamtfläche:	32 bis 34 dm ²
	Mindestgewicht:	410 g

Als Nurflügelmodelle gelten Modelle, die keine von der Tragfläche getrennte Horizontale oder schräge Leitwerksflächen aufweisen.

Kraftflugmodelle

Klasse W u. N 2:	Gesamtfläche:	17 bis 19 dm ²
	Mindestgewicht:	230 g
	Höchstgewicht der Gummifäden:	(geschmiedet) 50 g

Klasse L:	Kraftflugmodelle mit Kolbenmotor bis 1 cm ³ Hubvolumen. Mindestgewichte des Modells: das 300fache des Motorhubvolumens (in g und cm ³ gemessen) Mindestflächenbelastung:	12 g/dm ²
-----------	--	----------------------

Klasse I:	Kraftflugmodelle mit Kolbenmotor bis 2,5 cm ³ Hubvolumen.
	Mindestgewicht des Modells: das 300fache des Motorhubvolumens (in g und cm ³ gemessen)
	Mindestflächenbelastung: 20 g/dm ²

Klasse N/3:	Gesamtfläche:	bis 150 dm ²
	Mindestflächenbelastung:	8 g/dm ²
	Antrieb: Kolbenmotoren bis 2,5 cm ³ Hubvolumen.	
	Für Flugmodelle der Klassen N/2 und N/3 trifft die gleiche Definierung wie für die Klasse N/1 zu.	

Klasse S:	Frei fliegende Sportflugmodelle mit Verbrennungsmotoren bis 2,5 cm ³ Hubvolumen je Motor und weitestgehende Ähnlichkeit mit bemannten Flugzeugen. Der Rumpf muß mit einem Pilotensitz oder mit einer Kabine versehen sein. Die Rumpflänge darf die Spannweite des Tragflügels nicht überschreiten. Streckung des Tragflügels höchstens 8. Mindestflächenbelastung: 20 g/dm ² Das Flugmodell muß mit einem start- und landefähigen Fahrwerk ausgerüstet sein und mindestens zwei Laufräder besitzen.
-----------	--

Leinengesteuerte Flugmodelle

Kunstflugmodelle

Klasse G 1:	Antrieb: Kolbenmotoren bis 10 cm ³ Motorhubvolumen.
	Flächenbelastung 12 bis 50 g/dm ²
	Leinenlänge 15 bis 20 Meter.

Geschwindigkeitsmodelle

Klasse G 2:	Antrieb: Kolbenmotor bis 2,5 cm ³ Motorhubvolumen. Mindestflächeninhalt: 1 dm ² je 1 cm ³ des Motorhubvolumens. Höchstflächenbelastung: 160 g/dm ² Leinenlänge 15,92 m, Ø 0,25 mm (Stahldraht).
-------------	---

Klasse G 3:	Antrieb: Schubrohr, Flächenbelastung bis 200 g/dm ² , Höchstgewicht des Schubrohres: 500 g Höchstfluggewicht: 1000 g. Leinenlänge: 19,90 m Leinen: Stahldraht mindestens 0,4 mm Ø
-------------	--

Flugmodelle für Mannschaftsrennen

Klasse G M:	Antrieb: Kolbenmotoren bis 2,5 cm ³ Motorhubvolumen Gesamtfläche (Flügel und Höhenleitwerk) mindestens 8 dm ² Mindeststumpfausmaße: Höhe 75 mm, Breite 40 mm, max. Fassungsvermögen des Kraftstofftanks einschl. Zuleitung 10 cm ³ . Die Flugmodelle müssen so eingerichtet sein, daß sie entgegen dem Uhrzeigersinn fliegen. Leinenlänge 15,92 m, Ø der Steuerleinen 0,25 mm, bei einfädigen Steuerleinen wenigstens 0,35 mm. Material: Stahldraht. Mannschaftsrennmodelle müssen flugzeugähnliche Nachbildungen sein, ihre Hauptlinien müssen an die eines bemannten Flugzeuges erinnern. Der Motor muß vollständig verkleidet sein, einschließlich des Zylinderkopfes. Nur die Teile dürfen die Verkleidung überragen, an denen während des Instandsetzens des Motors und der Regulierung gearbeitet werden muß. Für die Luftzufuhr, den Auspuff usw. können Öffnungen eingerichtet sein. Offener Führersitz mit Windschutzscheibe oder einer Kabine mit direkter Sicht nach vorn muß für die eventuelle Unterbringung einer der Größe des Flugmodells entsprechenden Pilotenpuppe vorgesehen sein. Das Flugmodell muß ein festes Fahrwerk besitzen, das normale Starts und Landungen zuläßt.
-------------	---

Naturgetreue Flugmodelle

Klasse G C:	Die Klasse G C dient der Ermittlung der in bezug auf Naturtreue, Bausauberkeit und technischer Entwicklung besten Nachbauten bemannter Flugzeuge als flugfähiges leinengesteuertes Flugmodell. Gesamtfläche: bis 150 dm ² Höchstgewicht 5 kg, max. Hubvolumen des oder der Motoren 10 cm ³ Flächenbelastung höchstens 50 g/dm ²
-------------	--

Flugmodelle für Fuchsjagd

Klasse G F:	Antrieb: Kolbenmotoren bis 25 cm ³ Motorhubvolumen Flächenbelastung 15 bis 50 g/dm ² Leinenlängen 15 m. Die Flugmodelle brauchen kein Fahrwerk zu besitzen.
-------------	---

FESSELFLUG-LANDESMEISTERSCHAFT 1957

VON NORDRHEIN-WESTFALEN

An dieser Meisterschaft beteiligten sich 71 Modellflieger, die sich wie folgt auf die einzelnen Klassen verteilten:

Kunstflug 12 Teilnehmer; Geschwindigkeit 5 Teilnehmer; Mannschaftsrennen 15 Teilnehmer; Fuchsjagd 18 Teilnehmer; Concour d'Elegance (unsere Klasse GC) 14 Teilnehmer.

Am Samstag, dem 11. Mai, wurde nachmittags ab 16 Uhr bei „Aprilwetter“ der erste Durchgang im Kunstflug, der erste Vorlauf im Mannschaftsrennen sowie die erste Punktwertung in der Klasse FC (GC) bestritten. Überraschend zeigte der Nachwuchs, daß er nicht am Rande zu stehen braucht, sondern machte den alten Experten den Kampf um die Spitze schwer. Im Vorlauf des Mannschaftsrennens erreichte die kürzeste Zeit der Bochumer Gerd Wessel mit seinem Monteur Koch aus Witten.

Am Sonntagmorgen ging der Kampf bei schönem Wetter – es war nur ein klein wenig windiger – in allen Klassen weiter. Der 17-jährige Lutz Starke, Bochum, lag nach dem 3. Durchgang, trotz großer Anstrengungen der beiden Experten Fröhlich und Gorziza, an der Spitze (Gorziza und Fröhlich hatten beim Training 180 km/h geflogen). Somit hat Lutz Starke für ein Jahr den Meistertitel. Auch im Mannschaftsrennen holte ein Nachwuchsfieger, der 17-jährige Bochumer Emil Rumpel, mit 136 km/h vor dem westdeutschen Meister 1956 Josef Fröhlich, den Meistertitel. In der Klasse FJ war es der 14-jährige Kurt Setzer aus dem Sauerland, der den alten Fuchsjagdexerten schwer zu schaffen machte. Beim ersten Durchgang konnte er sogar die Fuchsjagdregeln noch nicht richtig. Sein Duellpartner flog ruhig seine Runden, während er noch nicht gestartet war. Auf einmal zog er aus dem Start raus und riß dem Gegner den Streifen ab. Das Duell mußte daraufhin noch einmal wiederholt werden, denn er hätte auch erst zwei Runden fliegen müssen, bevor er angreift. Jetzt hielt er sich an die Regeln. Flog seine beiden Runden, eine Hand in der Hosentasche. Plötzlich zog er hoch, setzte zum Sturzflug an, nahm dem Gegner den ganzen Streifen weg und haute im Rückenflug ab. Leider machte er im zweiten Durchgang, nachdem er wieder seinem Gegner mit derselben Figur den Streifen weggenommen hatte, Bruch, Schade – er hätte wohl bestimmt das Rennen gemacht. Beim Endlauf der Mannschaftsrennen war die Spannung auf dem Siedepunkt angelangt. Sämtliche Teilnehmer hatten den Oliver-Tiger-Diesel in ihren Modellen. Beinahe wäre der Endlauf wieder schiefgegangen. Ziegler kam in Leinenberührung mit Wessel, als beide zum Nachtanken ansetzten. Obwohl der Pilot Ziegler versuchte, die Leine an Wessels Füßen zu entwirren, ließ sich Wessel nicht aus der Ruhe bringen und flog im Tempo seine 100 Runden durch. Ziegler gab das Rennen auf, denn die Leine war nicht mehr zu entwirren. Gerd Wessel siegte mit einer neuen deutschen Bestzeit von 6,01 Minuten. Alle Kameraden – als erster sein „Konkurrent“ Ziegler – gratulierten zu diesem Sieg. Eine feine sportliche Geste. Über die vorgekommene Leinenkollision wurde nicht debattiert.



ERGEBNISSE

Kunstflug

1. Rebrecht, Alfred, Dortmund	414½ Punkte
2. Tiemann, Horst, Bielefeld	391 Punkte
3. Rösner, Walter, Bochum	314½ Punkte
4. Zimmer, Friedhelm, Oberhausen	311 Punkte

Geschwindigkeit

1. Starke, Lutz, Bochum	153,6 km/h Super Tiger
2. Gorziza, Helmut, Bochum	153,1 km/h Super Tiger
3. Fröhlich, Josef, Bochum	143,4 km/h Super Tiger

Geschwindigkeit Mannschaftsrennen

1. Rumpel, Emil, Bochum	136 km/h
2. Fröhlich, Josef, Bochum	133,8 km/h
3. Ziegler, Helmut, Bonn	130 km/h
4. Grünberg, Gerhard, Remscheid	125 km/h
5. Eicker, Karl-Georg, Remscheid	118,4 km/h

Mannschaftsrennen

1. Wessel-Koch, Bochum	6,01,5 Min. Oliver Tiger
2. Krüger-Grünberg, Remscheid	8,43,7 Min. Oliver Tiger
3. Gorziza-Rumpel, Bochum	
4. Ziegler, Dr.-Bertram, Bonn	
5. Eicker, Remscheid	

Fuchsjagd

1. Zimmer, Friedhelm, Oberhausen	650 Punkte
2. Bertram, Hans, Kettwig	453 Punkte

CONCOURS d'ELEGANCE

1. Oedinghaus, Lutz, Remscheid	364,2 Punkte
2. Schwarz, Winfrid, Kettwig	330,7 Punkte
3. Kleinspel, Alfred, Düsseldorf	283,2 Punkte
4. Eicker, Karl, Remscheid	261 Punkte

Bei der Siegerehrung sprach Kamerad Ludwig Krämer denen den Dank aus, die wieder mitgeholfen hatten, daß der Wettbewerb einwandfrei über die Bühne rollte. Anschließend wurden die Pokale und Urkunden verteilt. Jugendmeister wurde der 14-jährige „Fuchsjäger“ Kurt Setzer.

Links unten: Landesmeister im Geschwindigkeitsflug Lutz Starke (links) und Josef Fröhlich

Rechts: Kurt Setzer war mit 14 Jahren der jüngste Teilnehmer

Unten: Der Mannschaftsrennen des Landesmeisters Gerd Wessel, ausgerüstet mit einem Oliver Tiger





motor hat einen kleineren Tank, so daß der Motor zwölf Runden früher aussetzt, damit das Modell mit der Zugschraube seine zehn Runden Langsamflug ausführen kann. Beim Endlauf im Mannschaftsrennen ging die Mannschaft Rindfleisch/Posch,

Westberlin, als Sieger mit 6' 23" hervor. Damit war eine gelungene und fair ausgeführte Meisterschaft beendet. Während der Mittagspause am Sonntag, dem 15. Juli, unternahm Fröhlich, Bochum, einen Geschwindigkeitsrekordversuch in der Klasse

2,5—5 cm³ und flog mit 165,381 km/st einen neuen Rekord in der Bundesrepublik. Bei der Siegerehrung sprach der Landesreferent für Modellflug von NW all denen seinen Dank aus, die zum Gelingen der Meisterschaft beigetragen haben.

SIEGERLISTE

1. Rieger, Hermann
2. Diemer, Horst
3. Puschel, Leo
4. Friedrich, Alfons

FK (Kunstflug)	
Stuttgart	463
Stuttgart	432
Selb/Bayern	426
Warmersteiner	424 ^{1/2}

Punkte
"
"
"

1. Rieger, Hermann
2. Zimmer, Friedhelm
3. Holz, Otto
4. Fritsche, Hans

FJ (Fuchsjagd)	
Stuttgart	
Oberhausen	
Wangen	
Westberlin	

FG I (Geschwindigkeiten mit Motoren bis 2,5 cm³)

1. Gorziso, Helmut
2. Schäfer, Rudi
3. Puschel, Leo
4. Fröhlich, Josef

Bochum	160,000 km/st
Witten/Ruhr	150,688 "
Selb/Bayern	145,161 "
Bochum	140,625 "

FGM (Geschwindigkeitsmodelle mit einer höchstzulässigen Flächenbelastung von 55 g/dm² bis 2,5-cm³-Motor, Kabine mit freier Sicht nach vorn und Pilot, festes oder Einziehwerk, Startwagen nicht gestattet)

1. Fröhlich, Josef
2. Ziegler, Helmut
3. Kröger, Wilfried

Bochum	141,177 km/st
Bonn	124,567 "
Remscheid	118,812 "

FM (Mannschaftsrennen)

1. Rindfleisch/Posch
2. Dr. Ziegler/Burzinski
3. Kröger/Grünberg
4. Braun/Lutkat

Westberlin	6,23 Min.
Bonn	6,35 "
Remscheid	7,30 "
Stuttgart	8,09 "

FG (Concours d'Elegance, Schönheitswettbewerb)

1. Ockinghaus, Lutz
2. Schwarz, Winfrid
3. Burian, Rudi

Remscheid	Mustang	315	Punkte
Kettwig	Convair 340	301 ^{1/2}	"
Frankfurt	Rumpler-Taube	278	"

Bitte beachten Sie

Cables - Kabel - Steuerdrähte

Maße zöllig und metrisch

Hight quality 7 strands of inoxidable steel. Use for aerobatics, combat, racers & sport models. I sent on plastic reel with eyelets, tubing and connectors. Available also for 3 lines models. NOT FINISHED ENDS.

Ref 649 .008 x 2-42' (0,20 mm x 12,60 m)



Ref 654 .012 x 2-52' (0,30 mm x 15,60 m)

Ref 655 .012 x 2-60' (0,30 mm x 18,00 m)

Ref 656 .012 x 2-70' (0,30 mm x 21,00 m)

Ref 657 .015 x 2-52' (0,38 mm x 15,60 m)

Ref 658 .015 x 2-60' (0,38 mm x 18,00 m)

Ref 659 .015 x 2-70' (0,38 mm x 21,00 m)

Ref 660 .018 x 2-52' (0,45 mm x 15,60 m)

Ref 661 .018 x 2-60' (0,45 mm x 18,00 m)

Ref 662 .018 x 2-70' (0,45 mm x 21,00 m)

Ref 663 .021 x 2-60' (0,53 mm x 18,00 m)

Ref 664 .021 x 2-70' (0,53 mm x 18,00 m)

3 CABLES

Ref 669 .012 x 3-52' (0,30 mm x 15,60 m)

Ref 670 .012 x 3-60' (0,30 mm x 18,00 m)

Ref 663 .012 x 3-70' (0,30 mm x 21,00 m)

Hight quality 7 strands of inoxidable steel. Use for aerobatics, combat, racers & sport models. I sent on plastic reel, finished and READY TO USE.



17,50 m x 0,39 mm (.015 x 58)

18,50 m x 0,39 mm (.015 x 61)

19,50 m x 0,46 mm (.018 x 68)

20,50 m x 0,46 mm (.018 x 68)

RTF STEEL PLATED LINES ON REEL FOR AEROBATICS & SPORT MODELS, finished and READY TO USE



15,50 x 0,38 mm (.015 x 52)

17,50 x 0,38 mm (.015 x 58)

18,50 x 0,38 mm (.015 x 61)

19,50 x 0,38 mm (.015 x 68)



F2B

ESCAPADE

Baubericht

von Bene Wibmer

Vor vielen Jahren habe ich ein Bild der Escapade von **Claus Maikis** gesehen und mich sofort in die Form (und natürlich die großartige Lackierung!!!) verliebt. Als ich gelesen habe, dass es davon einen Lassogeier-Baukasten gibt, mußte nicht lange überlegt werden und der Bausatz wurde bei Axel bestellt. Soweit ich mich erinnern kann war bis auf Motor, Tank, Räder, Ruderhörner und Stoßstange und natürlich Material für das Finish, alles dabei, was man zum Bau benötigte. Und 90 Euro dafür waren mehr als fair.



Eine kurze Bauanleitung komplettierte den sehr übersichtlich gestalteten Plan. Sehr schön fand ich, dass auch ein Layout-Blatt fürs Finish beigelegt wurde; Als Antrieb war ein OS LA 46 vorgesehen.

Der Rohbau schritt schnell voran (damals hat eigentlich ausschließlich mein Vater gebaut und ich saß mit klugen Sprüchen daneben). Aber wie so oft geriet der Bau ins Stocken, andere Sachen wurden wichtiger und so lag der fast fertige Rohbau viele Jahre im Keller herum und bekam vom Hin und Her räumen auch einige Macken.

Ich hab mich dann jahrelang nur sporadisch mit dem Fesselflug beschäftigt, der Bau von Flugzeugen dauerte bei mir mitunter Jahre.

Aber mich befiel im Jahr 2018 der Virus wieder und ich ging in einem Jahr öfter zum Fliegen als in den 20 Jahren davor zusammen.

Und da trat die Escapade wieder auf den Plan.

Bevor ich etwas anderes beginnen sollte, mußte endlich dieses Flugzeug fertig werden. Da ich beim Bau und Finish des vorangegangenen Fliegers den abnehmbaren Flügel zu schätzen gelernt hatte, wollte ich das auch bei der Escapade realisieren.

So wurde kurzerhand der Rumpf noch einmal entfernt und ein neuer gebaut.

Dann stand noch mal die Frage nach dem Antrieb im Raum. Weiterhin den LA46, einen ST51 oder am Ende doch elektrisch? Ich blieb beim LA46. Das wollte ich jetzt



einfach mal ausprobieren.

Der abnehmbare Flügel bietet enorm viele Vorteile: Trimm-Möglichkeiten, besseres Handling beim Bauen und Lackieren und schließlich gibt's später weniger Platzprobleme bei Transport und Aufbewahrung. Dazu mußte nur wenig verändert werden. Der Flügel wird von unten mit 4 M3-Schrauben am Rumpf fixiert. Dafür wurden die entsprechenden „Zungen“ hergestellt, die Sperrholzverstärkung am Rumpf bis über den Flügel verlängert und eine Stoßstange, die man ein- und aushängen kann, angefertigt.

Die Ruder waren bereits „ab Werk“ vorgefertigt und mußten nur noch in Form geschliffen werden. Das spart natürlich enorm viel Zeit. Das Holz im Baukasten war von sehr guter Qualität. Und das Gewicht paßte auch.

Das Flugzeug wurde nach der Anleitung von **Uwe Degner**, die auch mal im Lassogeier erschienen ist, lackiert.

Auch wenn Uwe selbst mit dem Fesselflug aufgehört hat, beantwortet er mir immer wieder geduldig meine unzähligen Fragen. Vielen Dank dafür.

Ich bin mit dem Erscheinungsbild des Vogels wirklich zufrieden. Der Klarlack ist nicht besonders schön geworden aber damit kann ich leben und aus einer gewissen Entfernung ist es nicht zu sehen.

Da ich beim Finish kein großer Profi bin und noch viele lerne, wurde der Flieger natürlich mal wieder zu schwer. Ohne Sprit wiegt er ca. 1700 Gramm. Das ist schon enorm bei 143 cm Spannweite.

Der LA46 hat aber genügend Power, um mit dem Gewicht gut zurecht zu kommen. Mit einer APC 12 (25 x 3,75) Luftschraube (danke Dietmar für den Tipp, das nächste Mal hör ich gleich auf dich) läuft der Motor ca. 9450 UPM schön in magerem Viertakt und dreht im Steigflug etwas höher.

Rundenzeiten an 19m Leinen 5,3 - 5,4 sec.



Leider hatte ich bisher kein besonderes Glück mit dem Wetter und so war es meistens, wenn ich Zeit hatte, viel zu windig. Und zudem bin ich, was das Fliegen anbelangt, auch nie wirklich über das Anfängerstadium hinaus gekommen.

Da ist man noch mit ganz anderen Problemen beschäftigt, als daß man sich um so etwas wie Trimmung kümmern kann. Aber ich kann sagen, daß ich bisher mit der Performance mehr als zufrieden bin. In schwächeren Windphasen lag der Flieger

m Horizontal- und Rückenflug immer schön ruhig und reagierte prompt auf die Ruderbefehle.



Abschließend möchte ich mich noch bei ein paar Leuten bedanken:

Natürlich bei Axel für den Baukasten, Claus Maikis für dieses und die vielen anderen schönen Flugzeuge, die er konstruiert hat und daß er auch immer geduldig Fragen beantwortet hat. Und natürlich meinem Vater der mich überhaupt erst zum Modellflug gebracht und auch diesen Baukasten damals bezahlt hat. ;-)

Benedikt Wibmer

April 2019

PS: Noch ein kleiner Tipp:

Wenn man einen Tank lötet, sollte das frisch lackierte Flugzeug nicht in der Nähe stehen. Der Schaden wurde nicht fotografiert und nach einem kurzen Wutanfall schnell wieder behoben ;-)

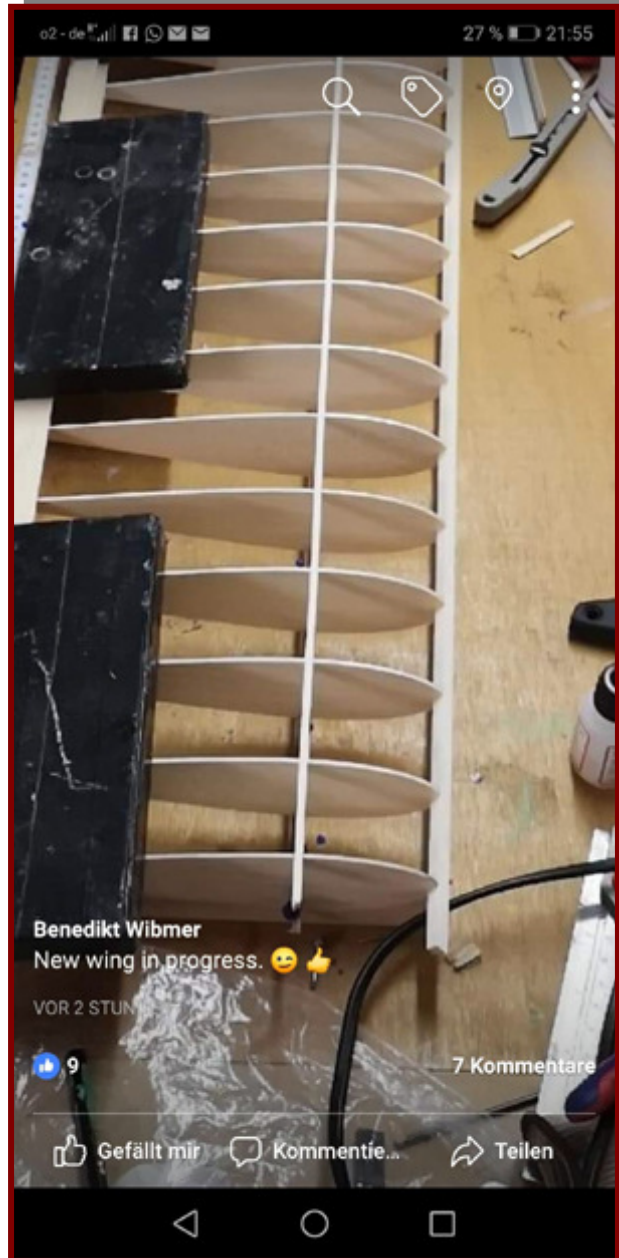
Nachfolgend Fotos von der Bau- und Lackierphase !

Lackier-Vorbereitung und Fertigstellung

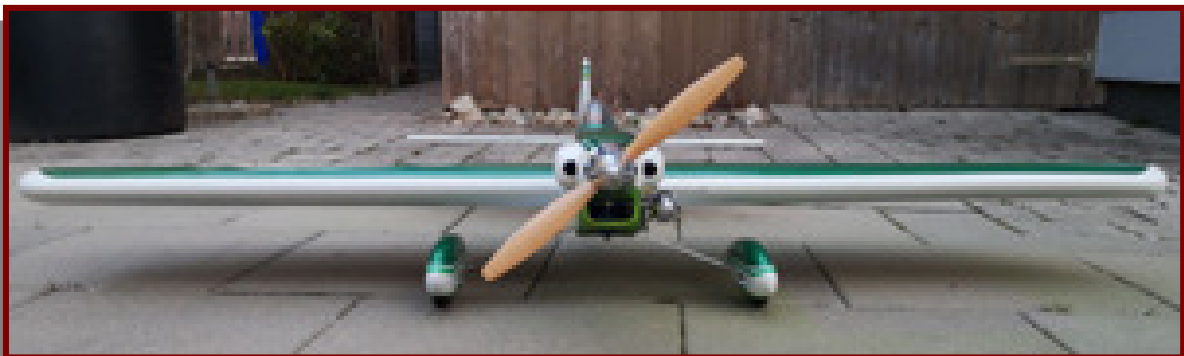




Reparatur und Anpassen des Flügels !





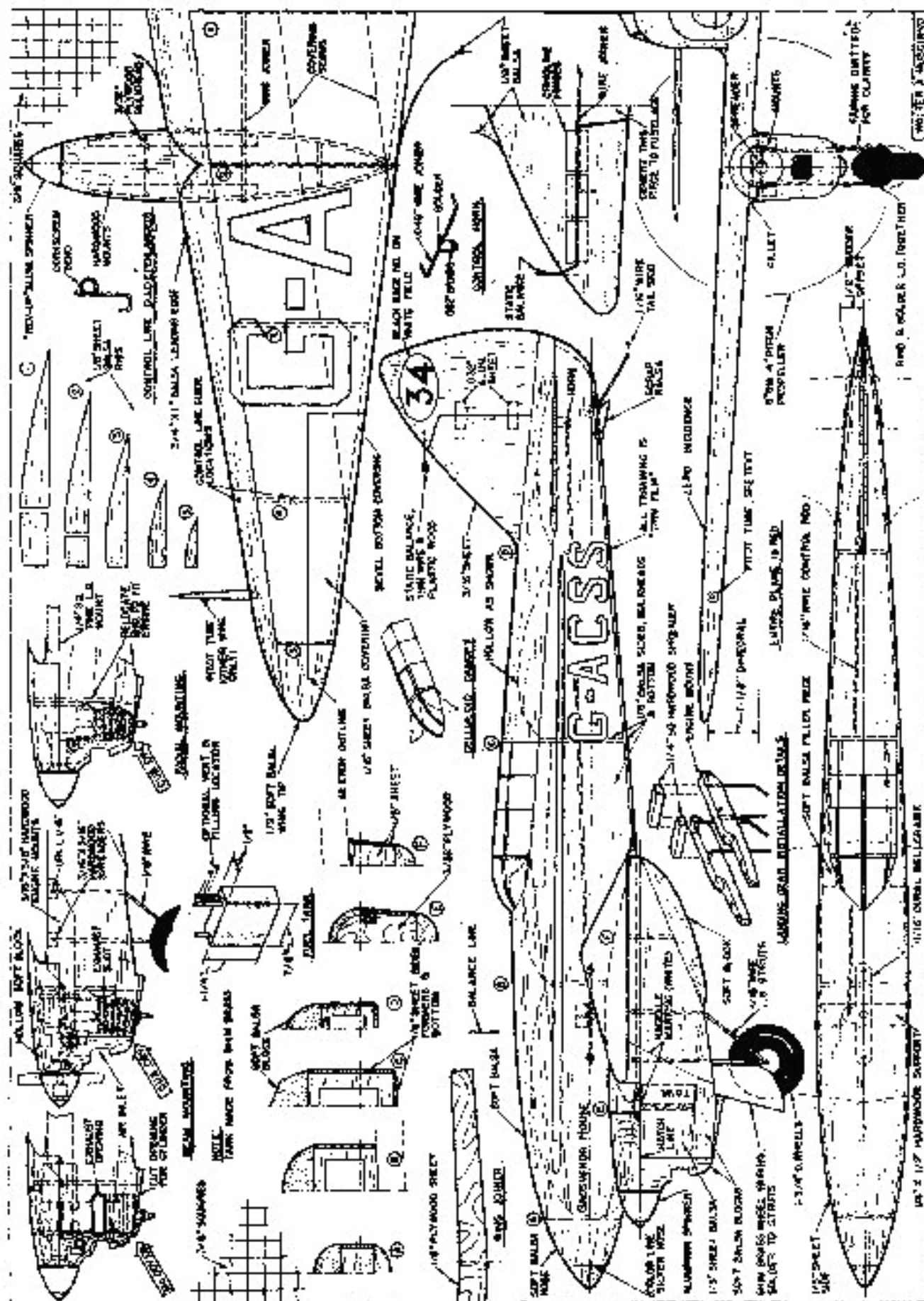


Wo Allah – geschafft – wie neu !!!

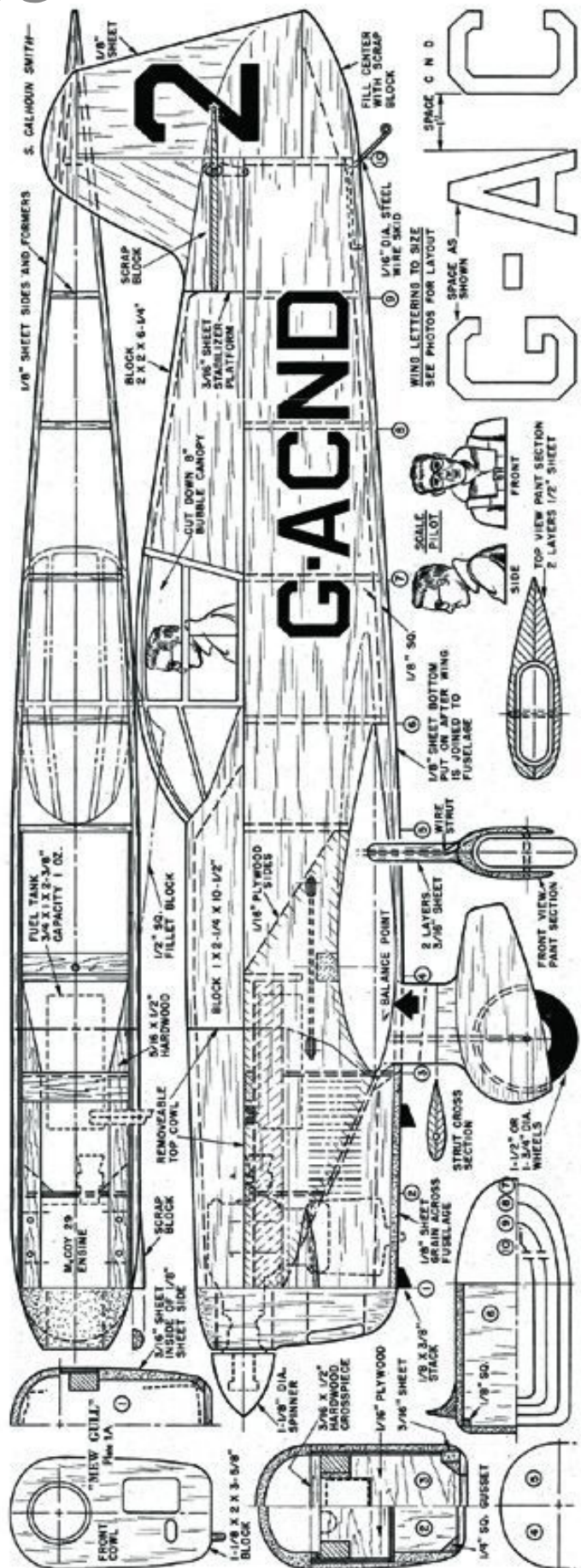
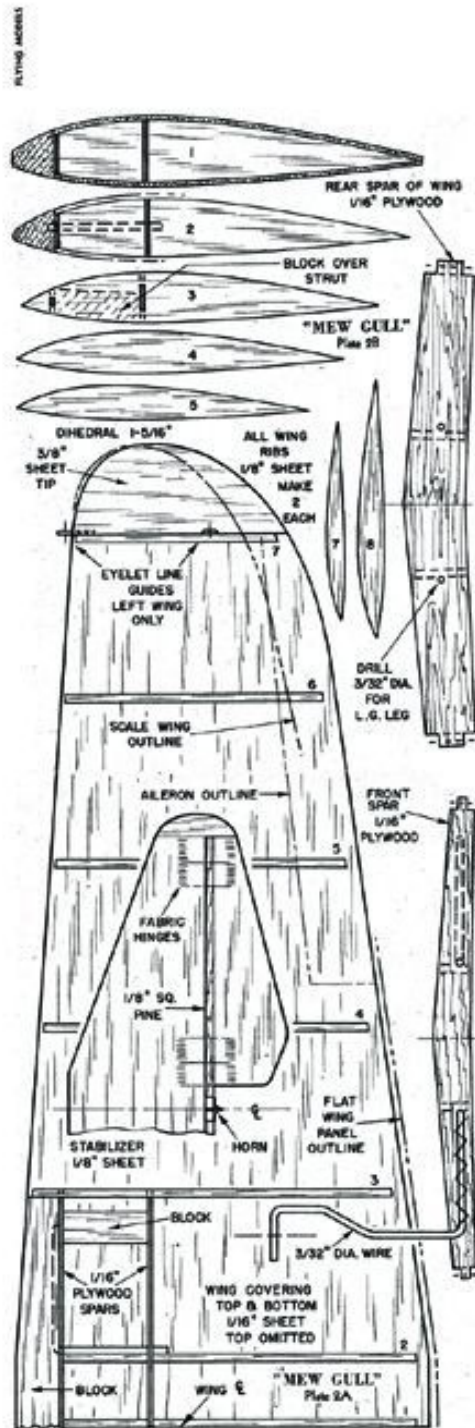
Auf dem 9. LASSOGEIER-Luftzirkus super geflogen !

Herzlichen Glückwunsch !

Doppelt jemoppelt !



Klassiker ! Schon gebaut ?



Traurige Nachrichten !

Leider haben mich die beiden Todesnachrichten erst sehr spät erreicht; ich bitte um Nachsicht !

Nachruf Jürgen Bartels

Jürgen, bist du da? Ich habe als Schüler und junger Modellflieger gerade eine Freistunde und laufe rüber zur Johannisstraße in Oldenburg. Bevor ich ihn höre, empfängt mich der Geruch von BÜFA Palatal, der Stoff, aus dem seit den späten 1960er Jahren die Träume für GfK-Propeller der Wettbewerbsflieger weltweit waren. Ein Backofen zum Vorwärmen und Vorrichtungen zum Pressen der polierten Formhälften waren die Hauptdarsteller in der für mich faszinierenden Welt der Kunststoffverarbeitung des Flugzeugingenieurs und Gründungsmitglieds des MSC Oldenburg Jürgen Bartels. Meterweise sortierte Rovings aus Glas- und Kohlefaser lagen für jede Form bereit und natürlich sein Logo. Links und rechts Vitrinen mit Rennmotoren aus aller Welt, auch wassergekühlt. Unzählige Fotos, Briefe und Zeitungsartikel zeugten von seiner Bekanntheit. Die Rennbootszene wurde genauso bedient wie Speedflieger. Kaum eine Meisterschaft oder ein Weltre-

Der Hersteller der legendären GfK-Propeller lebt nicht mehr

kord ohne Bartels-Prop! Dabei war jeder Propeller, der gefertigt wurde, reine Handarbeit von Jürgen Bartels selbst. In den 1990er Jahren, mit dem Aufkommen der großen Benzinmotoren zog er sich aus der gewerbsmäßigen Produktion zurück und verlegte seine Werkstatt in den Keller seines Eigenheims. Ganz aufgehört hat der Perfektionist aber nie, er pflegte seine Freundschaften zu den vielen Rekordhaltern.

Vor ein paar Tagen ließ mich seine Frau Ursel noch einmal in die Werkstatt. Der gleiche Geruch, alles akkurat aufgeräumt, Formen, Propeller, der Backofen. Es bleibt aber still. Jürgen Bartels starb am 21. November 2017 im Alter von 76 Jahre nach langer Krankheit. Mit ihm hat ein ganz großer Wegbegleiter des Wettbewerbsmodellsports und Avantgarde der GfK-Propeller die Bühne verlassen.

Norbert Wanke

Modellflug international 3/2018

Modellflug international 3/2018

Wir gingen einen langen Weg gemeinsam,
aber er war doch zu kurz.

GÜNTER MAIBAUM

* 10. Dezember 1921

† 6. November 2018

Unsere Gedanken sind immer bei Dir.

In Liebe

Inge

Britta und Andreas mit Sven

Die Trauerfeier mit anschließender Urnenbeisetzung ist am Mittwoch, dem 28. November 2018, um 14.30 Uhr in der Trauerhalle des Friedhofs Niehl, Feldgärtenstraße, 50735 Köln.

Fam. Maibaum c/o Knepper Bestattungen, Sebastianstraße 144, 50735 Köln

Impressionen vom Carel-Dorman-Cup

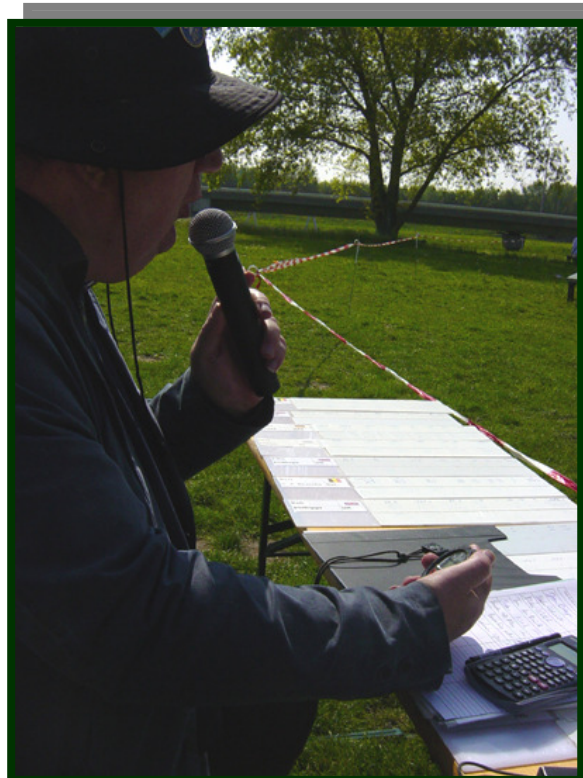
aus **Ypenburg/NL**

(Organisation: Paul Rietbergen / Fotos A. Jungherz)

**Es wird mal wieder Zeit, über Paul Rietbergens „Carel-Dorman-Cup“ zu berichten. Leider habe ich im Jahre 2019 keine Zeit gehabt, Paul als Jury-Mitglied zu unterstützen. Aber dieser Wettbewerb hat seine ganz eigenen Qualitäten, und gerade weil Paul in den letzten beiden Jahren mit erheblichen gesundheitlichen Problemen zu kämpfen hatte und trotzdem keine Pause einlegte, ist es wichtig, etwas von der Atmosphäre dieses Events (das Ganze „Wettbewerb“ zu nennen wäre zu banal !) aufzuzeigen. Ich hoffe, dass die Fotos für sich und den CDC sprechen !
Lieber Paul – alles Gute für Dich und vor allem gute Besserung !**







Gute Besserungs- und baldige Genesungswünsche von dieser Stelle an auch an meinen alten Freund

Max Uttien (Hoorn/NL),

den es auch in diesem Jahr sehr böse erwischt hat !
Hey Mäxchen – halte Dich tapfer – wir denken oft an Dich und halten Dir alle 5 Daumen !!



Witzig - witzig !!

„Seit über drei Stunden sitzen Sie schon an der Piste und schauen mir beim Fesselfliegen zu. Wollen Sie es nicht mal selbst versuchen?“

„Nein, Fesselfliegen ist nix für mich dazu fehlt mir einfach die Geduld!“

„Papa, jemand hat gerade unser Auto geklaut. Aber tröste Dich, ich habe mir unser Kennzeichen gemerkt!“

Kommt ein Mann zum Arzt und beklagt sich über tierische Rückenschmerzen. Da fragt der Arzt: „Was haben Sie denn gemacht?“
„Ich war gestern auf der Rennbahn und wollte mir die Schuhe zubinden, da wirft mir plötzlich jemand einen Sattel auf den Rücken.“
„Und was haben Sie da gemacht?“ fragt der Arzt. „Den 2. Platz!“

Fragt eine Freundin die andere: „Sag mal, wie viele Haustiere hast Du eigentlich?“
„Vier! Einen Nerz im Schrank, einen Jaguar vor der Haustüre, einen Hengst im Bett und einen blöden Hund, der alles zahlt!“

Richter: „Angeklagter, das Gericht ist bereit, Ihnen einen guten Pflichtverteidiger zu stellen!“

„Okay, danke. Ein Entlastungszeuge wäre mir allerdings lieber!“

Der Richter zum Ehemann: „Ihre Frau verzeiht Ihnen und will es noch mal mit Ihnen versuchen!“

Der Mann seufzt: „Gut, ich nehme die Strafe an!“

Ein Mann kommt zum Pfarrer und möchte seinen Hund taufen lassen. Pfarrer: „Das ist unmöglich!“

Der Mann: „Der Hund ist wie ein Familienmitglied, und ich lege 10000 Euro in den Klingelbeutel!“

Pfarrer: „Na gut, wenn Sie es für sich behalten.“

Der Hund wird getauft und der Mann muß es natürlich jedem erzählen; so erfährt es auch der Bischof.

Der läßt den Pfarrer kommen: „Ja, sind Sie dann wahnsinnig, einen Hund zu taufen?“

Pfarrer: „Der Mann hat 10000 Euro in den Klingelbeutel getan.“

Bischof: „Und wann ist die Firmung?“



Die etztele Seite!

Hey Kroko – da
ziehste Dir aber ´ne
sehr alte Krähe rein
– die hat schon ein
paar tausend
Flugstunden hinter
sich !

**Der LASSOGEIER Nr. 97 kommt im Wintermoment malim
Frühjahr..... äääähevtl. wahrscheinlich im Sommer nächsten
Ja..... oder doch erst Ende des Jahres.....egal, er kommt,
ob er will oder nicht !**