

der LASSOGEIER



Nr. 88 NOON

- Ypenburg 2007
- Karl-Heinz Denzin
- Schön und Selten
- u.v.a.m.

Inhalt LASSOGEIER

Nr. 88 / 2007



| | |
|--------------------|---------------------------|
| Titelblatt | A. Housden/GB/A. Jungherz |
| Inhalt | A. Jungherz |
| Tach zusammen | A. Jungherz |
| Ypenburg | A. Jungherz /A. Housden |
| Speed Comics | LG-Archiv / A. Jungherz |
| Schön und Selten | LG-Archiv / A. Jungherz |
| Mini Combat | LG-Archiv / A. Jungherz |
| Motoren | LG-Archiv / A. Jungherz |
| Dies und Das | LG-Archiv / A. Jungherz |
| K.-H. Denzin | K. Ehinger / A. Jungherz |
| Die letzten Seiten | A. Jungherz / LG-Archiv |

Die Übernahme, das Kopieren oder jegliche andere Verwendung von **LASSOGEIER**-Publikationen, Fotos, Zeichnungen oder Grafiken ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Die **LASSOGEIER-Nr. 89** / 2007 erscheint im November 2007; Redaktionsschluß ist der 30. Oktober 2007.

Redaktionsadresse: Axel Jungherz, Brambachstr. 80, 51069 Köln
Telefon/Fax: 0221 - 680 4731

Homepage: www.lassogeier.de
E-Mail: axeljungherz@lassogeier.de (Betr.: Redaktion **LASSOGEIER!**)

Tach zusammen !

Boah, ist das schwül heute!

3 Wochen Sommerferien sind vorbei; ich habe nur Wahnsinnsfeuchte miterlebt und keinen einzigen Tag im Garten gelegen. Und jetzt, Mitte Juli, hängt die ganze Nässe in der Luft und macht mir schwer zu schaffen.

Vor einigen Tagen hatte ich durch einen Hypercrash meines Adress-PCs ziemliches Herzrasen (das letzte Backup war vor 2 Jahren - unverhofft kommt oft!) und darf jetzt etwa 900 Adressen überprüfen. Die habe ich zwar auf Papier, aber es ist trotzdem eine Sch.....Arbeit.

Ich hoffe, dass Ihr die vergangenen Wettbewerbe 2007 einigermaßen erfolgreich und vor allem ohne Modellverluste (die Combatflieger sind nicht gemeint!) hinter Euch gelassen habt.

Apropos Combat: da ist ja einiges an Wettbewerben in diesem Jahr ausgefallen. Ich will ja nicht unken, aber das wird im nächsten Jahr mit Sicherheit wieder der Fall sein - hoffentlich nicht immer öfter!?

Und schon wieder gibt es eine Regeländerung in F2D:

Ab 2009 wird eine Abstellung eingeführt, deren Sinn und Funktionalität ich - nicht nur an dieser Stelle - ernsthaft in Frage stellen muß. Wahrscheinlich wird die komplette Combatschaft diesen Mist ohne Mucken schlucken.

Erst vor einigen Monaten wurde eine grosse Frageaktion gestartet, wie wir alle für mehr Sicherheit beitragen könnten.

Die meisten Freunde, die ich in diesem Punkt im Nachhinein befragt habe, schlossen die Abstellung konsequent aus; sie wissen auch, warum. Mal sehen, was sich da noch entwickelt.

Mit sehr viel Interesse verfolge ich auch die Entwicklung der E-Motoren im Wettbewerbsfesselflug. Da scheint sich ja sehr Interessantes anzubahnen. Es gibt zwar Kameraden, die bes-tes Zubehör eingekauft haben, aber fluchen, weil es trotzdem nicht so funktioniert wie erhofft.

Aber wenn ich vergleiche, wie es sich seit dem schon fast legendär zu nennenden **Volttimer** entwickelt hat - alle Achtung!

Ein wunderschönes und beeindruckendes Erlebnis für mich war dieses Jahr das Fesselflugwochenende in Ypenburg/NL - organisiert von Paul Rietbergen. Ein solcher Event ist sehr beispielhaft für gute Nachwuchsarbeit.

In den nächsten Jahren werden Paul und ich versuchen, eine ähnliche Veranstaltung auch in Deutschland zu organisieren. Wie, das wird sich noch zeigen, aber eines steht - jedenfalls für mich - schon fest: es geht immer mehr in Richtung „**Nachwuchsförderung**“, aber im eigentlichen Sinne! Und mit Nachwuchs meinen wir Kinder und Jugendliche, werden aber fesselflugbegeisterte Eltern nicht ausschließen. Ich könnte mir vorstellen, das Gelände des Aeroclub Rheidt für eine mehrtägige „Mini-Piloten-Veranstaltung zu nutzen. Wenn mein Vorstand da mitspielt, ist das schon die halbe Miete.

Und wenn ich noch weitere aktive Fesselflug-Kameraden animieren könnte, sich zu engagieren, dann wäre das absolute Klasse.

Und noch eine schöne Veranstaltung:

Claudia und Uwe Kehnen und Willi Schmitz ist es gelungen, die **DMM F2 2007** in Geilenkirchen (Nähe Aachen) auszurichten. Die F2-Senioren kennen diesen Ort in der Nähe der holländischen Grenze noch gut, sind dort in den 60er und 70er Jahren einige der wichtigsten Fesselflugveranstaltungen Westdeutschlands organisiert worden. Dann war jahrzehntelang Funkstille.

Umso überraschender kam dann die Reaktivierung, ganz besonders für mich!

Ich freue mich sehr auf die Veranstaltung und hoffe, dass dieser **LASSOGEIER Nr. 88** noch pünktlich v o r der DMM 2007 erscheinen kann, obwohl mein PC.....!!!!

Ich wünsche Euch Allen noch eine superschöne zweite Jahreshälfte 2007, tolle Veranstaltungen, und vor allem freue ich mich auf ein Wiedersehen, spätestens in Niederkassel zum **LG-Luftzirkus 2007** im September 2007!

Laßt es Euch gutgehen und bleibt vor allem gesund!

Herzliche Grüße !

Euer

Axel Jungherz

Ypenburg 2007

Nachwuchsförderung einmal anders

von Axel Jungherz

Ob bei uns in Deutschland, in Frankreich, in Schweden, Dänemark, Italien oder Holland.....immer wieder wird über das ewige Thema „Nachwuchsförderung“ diskutiert, und immer wieder ist das Ergebnis das Gleiche: es passiert nur sehr wenig und wenn, ist der Erfolg kaum spürbar.

Nun gut, wenn Modellflugvereine schon mit der Aufnahmegebühr Hemmschwellen für interessierte Jugendliche montieren und mit einem verhältnismäßig hohen Jahresbeitrag das Ganze noch zementieren, dann ist das ein Problem von mehreren.

Rechnen wir die Modellflughalterhaftpflicht dazu und die Verrechnung nicht geleisteter Arbeit des laufenden Jahres in hartem Euro, kommt leicht ein erklecklicher Betrag zusammen.

Dann hilft auch die beste Motivation und Flugschulung nicht weiter: diesen Nachwuchs werden wir uns von der Backe putzen können.

In Zeiten hoher Arbeitslosigkeit und mit wenig Aussicht auf Lehrstellen oder Jobs ist der Spruch, dass Jugendliche immer noch Geld genug für Moped, Disco, Mädels, Dope oder Computerspiele zur Verfügung haben, nur als Ausdruck für Ignoranz zu betrachten und darüber hinaus völlig falsch. Wer keinen Job hat, dem steht auch kein Geld zur Verfügung. So einfach ist das!

Jetzt warte ich nur noch auf die dumme Bemerkung über die Hartz IV-Verfügbarkeit!

Ganz andere Wege geht da unser allseits bekannter und geschätzter Kollege **Paul Rietbergen**, wohnhaft in Voorburg (Nähe Den Haag), also im Holzschuhland.



Paul leitet seit Jahren in **Ypenburg** (liegt zwischen Rotterdam und Den Haag) ein Jugendprojekt, durch das er Mädels und Jungs auch für die Fesselfliegerei zu begeistern versucht - mit Erfolg.

Ypenburg, eine kleine Stadt mit einer Neuansiedlung von Menschen und Gewerbe, gibt ihm die Möglichkeit dazu.

Nach langer Planung wurde im letzten Jahr ein Gebäude fertig gestellt, in dem die Teenies und Twens seit 2006 eine passende „Heimat“ gefunden haben.



Eingerichtet mit Büro, Küche, Toiletten, großer Werkstatt, Lagerräumen, Computerarbeitsräumen und einem ausladenden Saal in der ersten Etage sowie Ausstellungsvitrinen im unteren Sichtbereich ist dieses Gebäude sehr beeindruckend, und alle Beteiligten können sehr stolz darauf sein.

Die Fesselfliegerei spielt hier aber nur *e i n e* von mehreren Rollen in der sozialpädagogischen Arbeit; andere Aktivitäten gehören natürlich auch zum umfangreichen Programm dieser Einrichtung (www.flybywire.on).

Und noch etwas: Paul wehrt sich vehement dagegen, Fesselflugnachwuchs nur für Wettbewerbe heran zu ziehen.

Für die Mädels und Buben soll in erster Linie der seriöse Spass im Vordergrund stehen, um die Kontakte innerhalb der Gruppe herzustellen und zu festigen.

Es hat sich gezeigt, dass durch dieses Konzept weitere interessierte Kinder und Jugendliche geworben wurden, die ebenfalls Freude an der Fesselfliegerei bekamen. Aber auch Jugendgruppen sind herzlich eingeladen, daran teil zu nehmen. So konnte Paulchen die Pfadfinder aus Lelystadt begeistern, zu denen er schon lange guten Kontakt hielt und wo er manche Flugvorführung organisierte.

Der holländische Aeroclub gehört ebenfalls zu den Unterstützern der Aktion und so wurde Paul Rietbergen selbstverständlich auch offiziell ein wenig Unterstützung zu teil.

Und nicht zuletzt gehört Paul mit zu den Erfindern des „**Fliegens für Jedermann**“, das auch in Deutschland auf den Windeck- und Niederkassel-Wettbewerben bestens ausgebucht war bzw. ist.

In Ypenburg existierte vor langer Zeit ein Flugplatz, der vor und während des 2. Weltkrieges als Test- und Militärflugplatz und nach dem Kriege als Flugplatz für kleinere Flugzeuge diente. Bis auf ein wunderschönes und denkmalgeschütztes Gebäude und eine große Rasenfläche rund herum ist das ehemalige Gelände mit rei-

nen Gewerbe-Neuansiedlungen bebaut; Wohngebäude befinden sich nicht in unmittelbarer Nähe.



Das Wochenende **28. und 29. April 2007** sollte dann auch eine ganz besondere Veranstaltung in entsprechendem Rahmen sein:

„FESSELFLUG-TAGE“, gezielt für Jugendliche mit einem Programm aus Jedermannfliegen und Schauflügen mit Fesselflugzeugen jeder Art.

Die gewünschten Oldtime-Kunstflug- und Minicombat-Vorführungen waren „mangels Masse“ nicht möglich, hätten aber ohnehin die gute Organisation und den stresslosen Zeitablauf nur belastet.

Stattdessen zeigten bekannte Piloten aus dem Basic-Carrier-Deck-Bereich tolle Flüge, sorgten für staunende Gesichter und intensive Gespräche.

Der Carrier-Papst, Mr. **Andy Housden**, war vor Ort und fotografierte, was die Digi-Kamera an Speicherplatz hergab.

Jan Odeyn, Familie Philipps, Mike Welch, Vater und **Sohn van der Mey** flogen Carrier in Reinkultur und beschädigten das neue Holzdeck der Ypenburger nur unwesentlich.

Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden die ersten Jugendinstruktoren offiziell einer Prüfung unterzogen, die sie berechtigt, anschließend genau so offiziell Kindern das Fesselfliegen bei zu bringen. Aber dazu noch später!

Paul hatte mich schon lange eingeladen und es war für mich selbstverständlich, dass ich dieser Einladung nachkommen würde. Ein Wermutstropfen: den gleichzeitig an diesem Wochenende stattfindenden Bitterfeld-Wettbewerb musste ich leider absagen. Es fiel mir leicht, weil mein Combat-Kumpel Andreas Familientreffen in Süddeutschland hatte und nicht nach Bitterfeld mitkommen konnte.

Die Fahrt von Köln nach Ypenburg verlief zügig ohne Staus, so dass ich nach 3 Stunden gemütlicher Fahrt nebst einiger Pausen ca. 11.00 h das Projektbüro erreichte. Sehr angenehm: ich wurde von einem ausgelassenen Grüppchen kaffee-

trinkender englischer, holländischer und belgischer Menschen empfangen und genoss das anschließende Frühstück sehr.
Paul zeigte mir das tolle Gebäude und erklärte mir manchen Hintergrund dazu und Einiges zur „**Scoutinggroep van Weerden Poelman**“

Das Gelände wurde - trotz Skepsis in der Einladung - rechtzeitig fertig und konnte am Samstagmorgen von den Anwesenden in aller Ruhe präpariert werden. Die Bauarbeiter haben bis kurz vor Beginn der Veranstaltung hervorragende Arbeit geleistet und keine Baustelle hinterlassen.

Gemeinsam haben wir den „Flugzeugträger“ aufgestellt, die Absperrungen angebracht und eine Lautsprecher-Anlage installiert.



Die versammelte Fesselflieger-Bande besetzte schattige und windstille Eckchen des Platzes.....soweit welche vorhanden waren.
Das Wetter: sehr sonnig, fast heiss, trocken und ein stetiger, teilweise turbulenter Wind. **Keine einzige Wolke am Himmel!**

Die ersten Zuschauergruppen trafen am Platz ein und besetzten Tische, Stühle, Bänke, Koffer, Kästen und Rasen. Ein Getränkestand hätte an diesem Tage gute Geschäfte machen können.....hätte, wenn er anwesend gewesen wäre!!!!
Na gut, beim nächsten Mal.....!

Die Prüfungen waren erst für den Sonntag vorgesehen; die 5 Prüflinge konnten samstags die Zeit nutzen, an ihrer „Examensarbeit“ zu feilen und zu fliegen, was sie dann auch ausgiebig taten. Die Modelle, die Motoren und das dazu gehörige Handwerkszeug mussten ja in Top-Zustand sein!

Kurz nach Mittag galt es, das neu erbaute Deck gründlich zu testen. Egal, ob mit Verbrenner oder Elektromotor, die Vorführungen begeisterten nicht nur das Publikum; ich war hingerissen und freute mich.
Vor allem Jan Odeyn faszinierte mich mit seinen E-Fesselflug-Kunststücken.

Wenn der Einsatz von Elektromotoren weiterhin so tolle Ergebnisse beim Fesselfliegen bringt, haben wir alle noch sehr positive Erlebnisse vor uns.
Sauberste Flugeigenschaften in runden und eckigen Figuren bis hin zum „Hängen am Prop“ - das ist schon ähnlich wie 3-D-Fliegen.
Auch mit seinem Verbrenner-Carrier zeigte Jan, dass Kabinettstückchen möglich sind: senkrechter Stillstand über dem Deck mit übergangslosem Rückenflug oder Wingover!



Natürlich zeigten auch unsere Carrier-Kollegen eine super Show für die anwesenden Zuschauer. Bob, Mike, Bert und Sander hatten da Einiges zu bieten.



Die Konstruktionen, allesamt sehr einfach gehalten, aber überaus stabil, landeten in den meisten Fällen auf dem Deck und nicht im Wasser, jedenfalls mehr oder weniger.



Der Samstagabend klang mit einem von Paul in der Küche des Projektbüros zubereiteten leckerem Essen und lebhaften Gesprächen aus; der Wasserkonsum war außergewöhnlich hoch, während Bierdosen zur Seltenheit gerieten.

Sonntagmorgen: Unsere Instruktoeren waren trotz des sehr gemütlichen und themenreichen Frühstücks etwas aufgeregt; verständlich, jetzt sollte sich zeigen, was sie im Laufe der letzten Monate gelernt haben. Aber noch war Zeit, da die Prüfungen erst am späten Vormittag beginnen sollten.

Mehrere Jugendgruppen waren am Platze, um sich instruieren zu lassen und die ersten Fesselflugmodelle in die vor Aufregung schon feuchten Hände zu bekommen. Natürlich hat sich auch in Ypenburg schnell herum gesprochen, was auf dem Flugplatzgelände passiert; zahlreiche Kinder standen Schlange, um Fesselfliegen zu erlernen.



Und ihre Wünsche wurden erfüllt!

Alle Interessenten wurden vor Betreten des Kreises darauf aufmerksam gemacht, wie sie sich verhalten müssen und was auf sie zu kommt.

Die Instruktoeren und Schüler betraten immer gemeinsam den Kreis. Die Schüler platzierten sich um den Pilotenkreis und bekamen noch einmal eine kurze Information und Demonstration dessen, was unbedingt - auch im Sinne ihrer eigenen Sicherheit - beachtet werden muß.

Jedem Lehrer standen zwei Helfer außerhalb des Flugkreises zur Verfügung, rekrutiert aus den eigenen Reihen. Diese machten das Modell startbereit, kümmerten sich um die Einstellung des Motors und um den Start des Flugzeuges.



Die aus 5 Personen bestehende „Internationale Jury“ schaute sich Vorbereitung, Verhalten im Kreis, Umgang mit dem Schüler, Start, Flug, Griffübergabe und -abnahme sowie Landung genau an und merkte sich Kritikpunkte, die gemeinsam besprochen wurden. Um es vorweg zu nehmen: natürlich haben alle Kandidaten ihre Aufgaben mit Bravour erfüllt und ihr „Examen“ mit Auszeichnung bestanden! Gute Arbeit, lieber Paul !



Jeder einzelne Schüler hatte einen Riesenspaß und dank der sehr konzentrierten und einfühlsamen Instruktoren auch ein tolles Flugerlebnis. Müßig zu sagen, dass alle Flugzeuge auch wieder heil am Boden landeten. Schön zu sehen, wie Kinder im Alter von 7 bis 17 Jahren glänzende Augen bekamen und vor Aufregung nur schwer still sitzen konnten.

Spas hatten aber auch Mütter und Väter, die sich „leichtsinnigerweise“ in den Kreis gesetzt hatten und natürlich „freiwillig zwangsinstruiert“ wurden.

Jeder der 5 Instruktoren zeigte mindestens 5 Schülern, wie Fesselfliegen funktioniert - eine Menge Arbeit und mit Sicherheit purer Stress bis zum Abwinken. Dementsprechend strahlend waren die Gesichter bei der Übergabe der Urkunden und der Entgegennahme der als zusätzliche Belohnung gespendeten LASSOGEIER-Baukästen bzw. Fesselflug-Bücher.

Der kräftige Applaus des Publikums gab Auskunft über eine absolut gelungene Veranstaltung; viele Fragen und Gespräche am Rande zeigten, dass Fesselflug wieder einmal viele Freunde und Interessierte gefunden hat.



Mit Kunstflug- und Carrier-Vorführungen klang dieser wunderschöne Tag langsam aus.

Ich bin davon überzeugt, dass Paulchen Rietbergen weiterhin die Power für solche Veranstaltungen frei machen kann und diesen Weg weiter verfolgt, auch wenn die Resonanz bei seinen fesselfliegenden Landsleuten nicht so groß war wie erhofft. Das Resultat hat gezeigt, dass er auf dem richtigen Weg ist und auch auf diese Art den Fesselmodellflug fördern wird.

Wer ähnliche Planungen im Kopfe hat, ist bei Paul in den richtigen Händen. Er wird immer mit Rat, Tat und seinen eigenen Erfahrungen weiterhelfen.



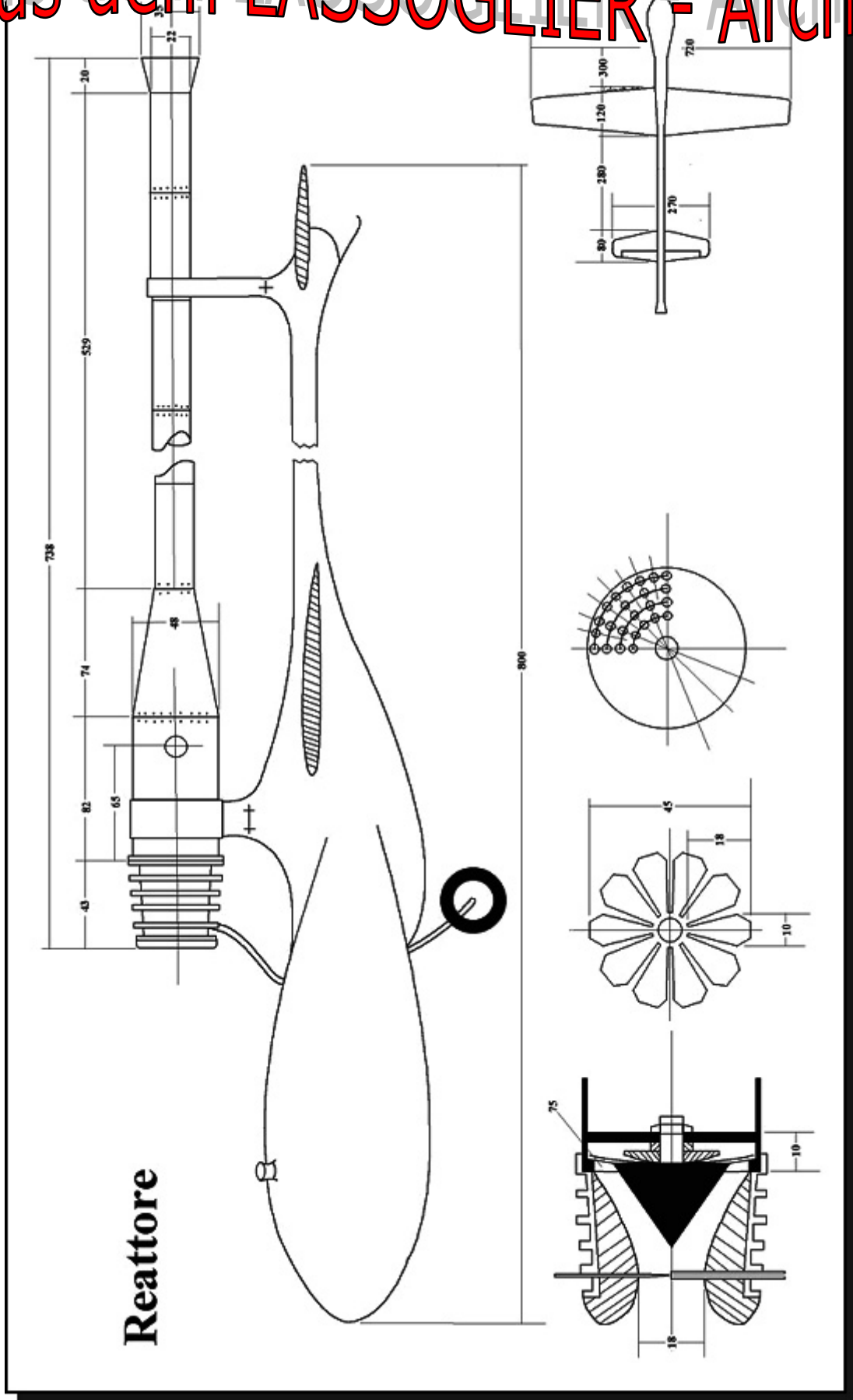
Dieses Lachen ist Symbol für ein tolles Wochenende!

Und wenn ich weiß, dass meine Autobatterie bis Ypenburg durchhalten wird, werde ich auch immer wieder dort anzutreffen sein, weil mir die Kollegen auch immer wieder beim Auto anschieben helfen werden - danke sehr und bis demnäx!!!

Fotos: Axel Jungherz und Andrew Housden



Aus dem LASSOGEIER - Archiv

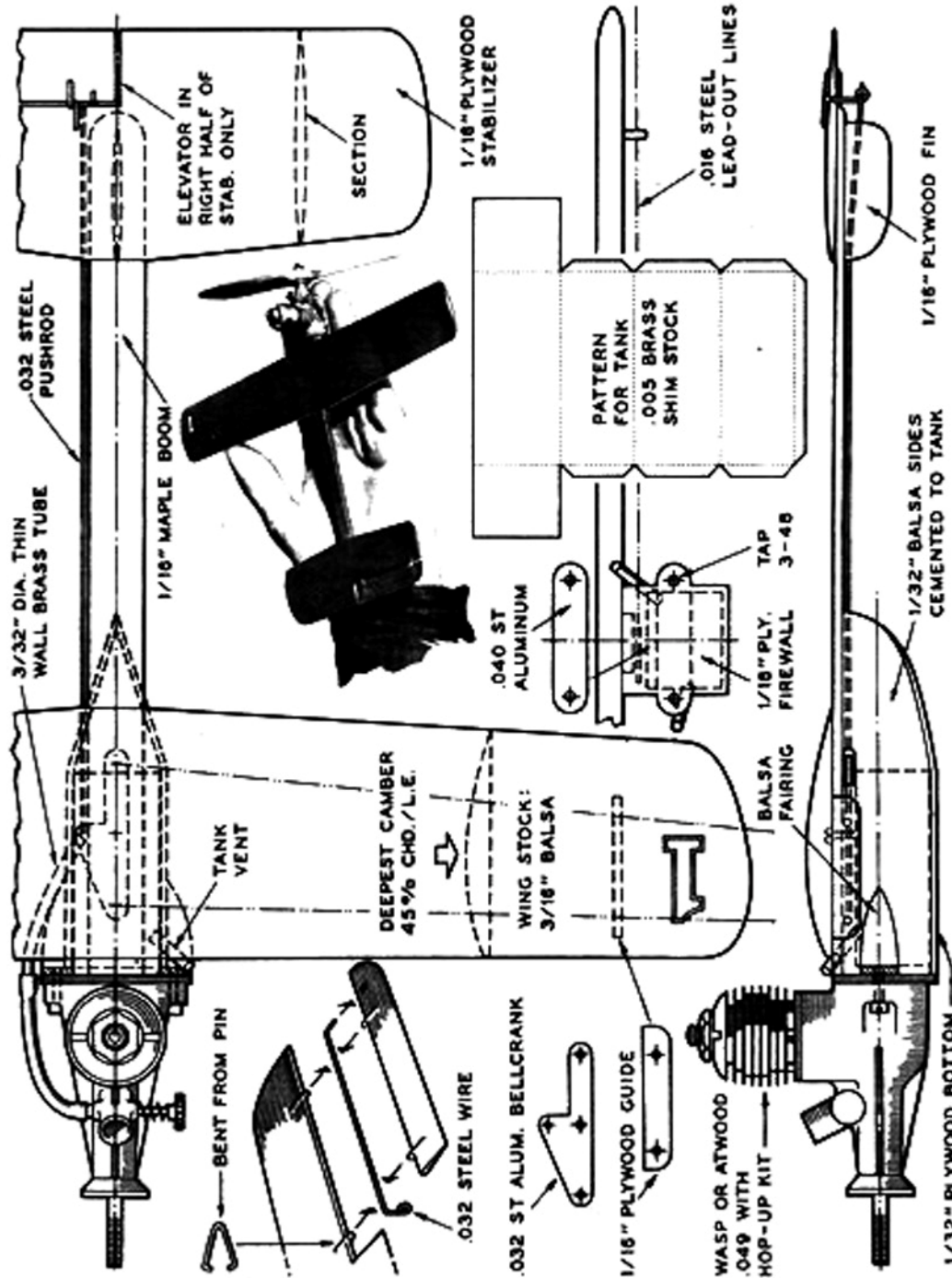


Bombig!!!

...the area... to get best speed. In competition these wee speedsters are flown on 35-foot lines, with minimum diameter of .006 inches where

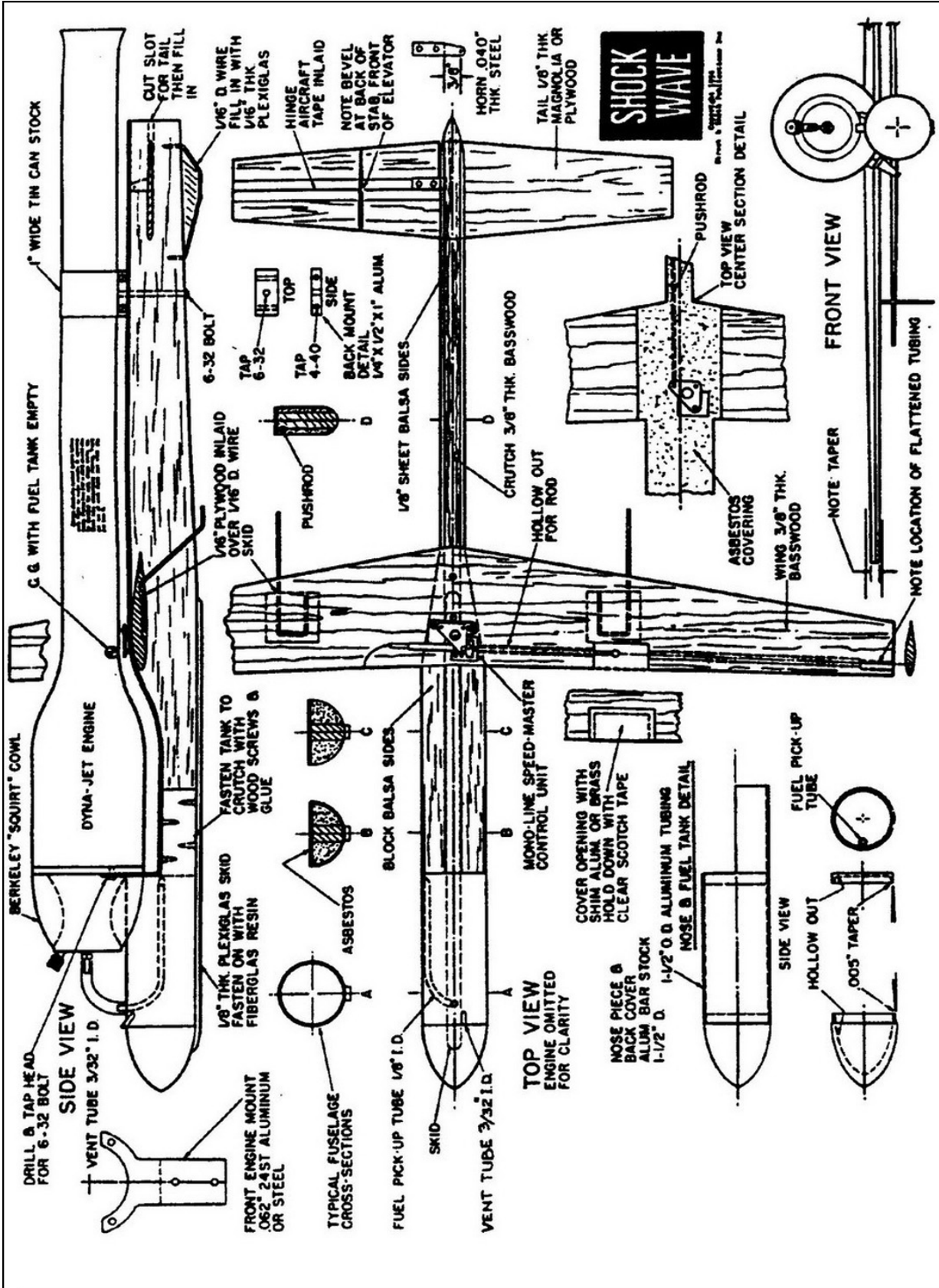
The author, recently released from the Air Force, was a member of the Sheppard Tailtwisters and placed on the AF World Wide Team two years as a cow-

...this model was 76 mph in... Engine was a stock Wasp. Although it appears ultra-simple more than 3 1/2 years of experimentation is represented in this design. Plans are full size.



OCTOBER, 1953

BOB DAY'S LIL' BOMB This Half-A hits over 70, mighty fast in the Little League!



by Dan Young

the Folkert's Racer



DESIGNED BY Fred Knack over a number of years in the early nineteen-thirties, the Folkerts Special has ideal moments for a control-line speed job. Tail moment a little longer than the usual full-scale airplane, short, highly tapered wings and a shoulder-high wing all tend to make this model fast and stable.

The design as shown in the plans with a stripped-down Arden 199 engine is not for the beginner. In order to get the Arden 199 into the nose of this 1" equals 1' ship, the bellmouth mounting flange had to be removed, the tank skirt at the bottom of the crankcase had to be carefully filed away and a mounting made through the rear cover plate of the crankcase. The intake tube, cast into the case, is all that's left of the bottom of the crankcase. The original jet and throttle arrangement (1946 model Arden) is retained for streamlining—the needle valve of the 1946 job would have stood out like a sore thumb. The arm of the throttle was cut away too, in the interests of streamlining and a simple slot used to turn the cylinder of the throttle.

You will note that the arm of the breaker point housing has also been removed. Race-car men will tell you that once you get a point of spark adjustment, the best thing to do is lock it. You won't find them sliding a spark lever up and down to adjust an engine—a little advance at a time until peak power is reached is their method.

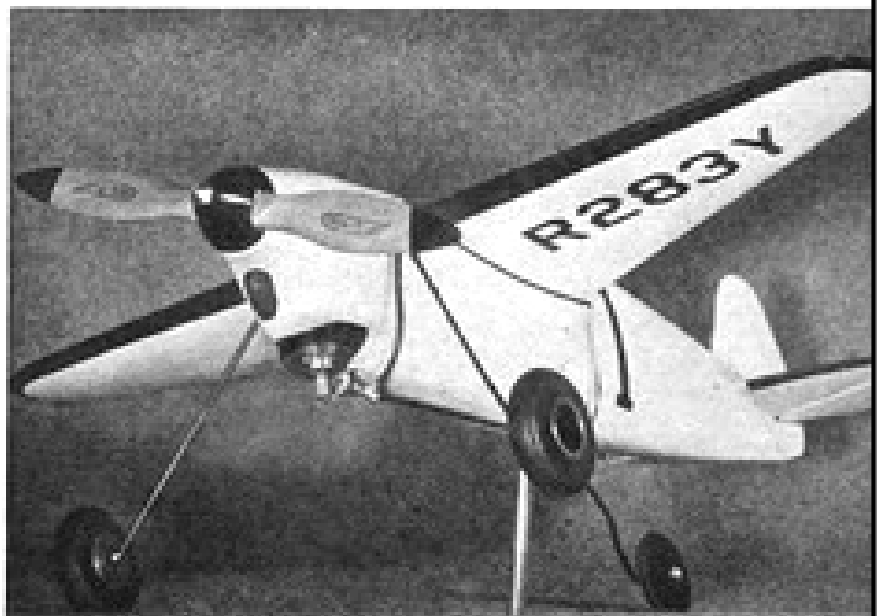
The jet of the 199 Arden has an .008 hole as it comes from the factory. Running it on 80% 80g Pink (alcohol base) and 20% Liquid Dynamite fuel, the hole should be enlarged to .009 or .011 diameter. This can be done with a piece of Music Wire of the proper diameter.

**EVER SEE A DREAM FLYING? THIS IS IT—
A CONTROL-LINE SPEED JOB THAT'S SLEEK,
STABLE, EASY TO BUILD—PATTERNED AFTER
FRED KNACK'S FAMOUS FULL SCALE RACER**

The ship can be built with a Bantam engine and can also be equipped with a landing gear if desired. The model described here will be the race model with a dolly take-off gear and an Arden engine, just as it was built. Other details, including the mounting of a Bantam engine, appear on the drawings.

The fuselage is simple in construction and, when finished, quite rugged. Two sides are cut from 1/4"

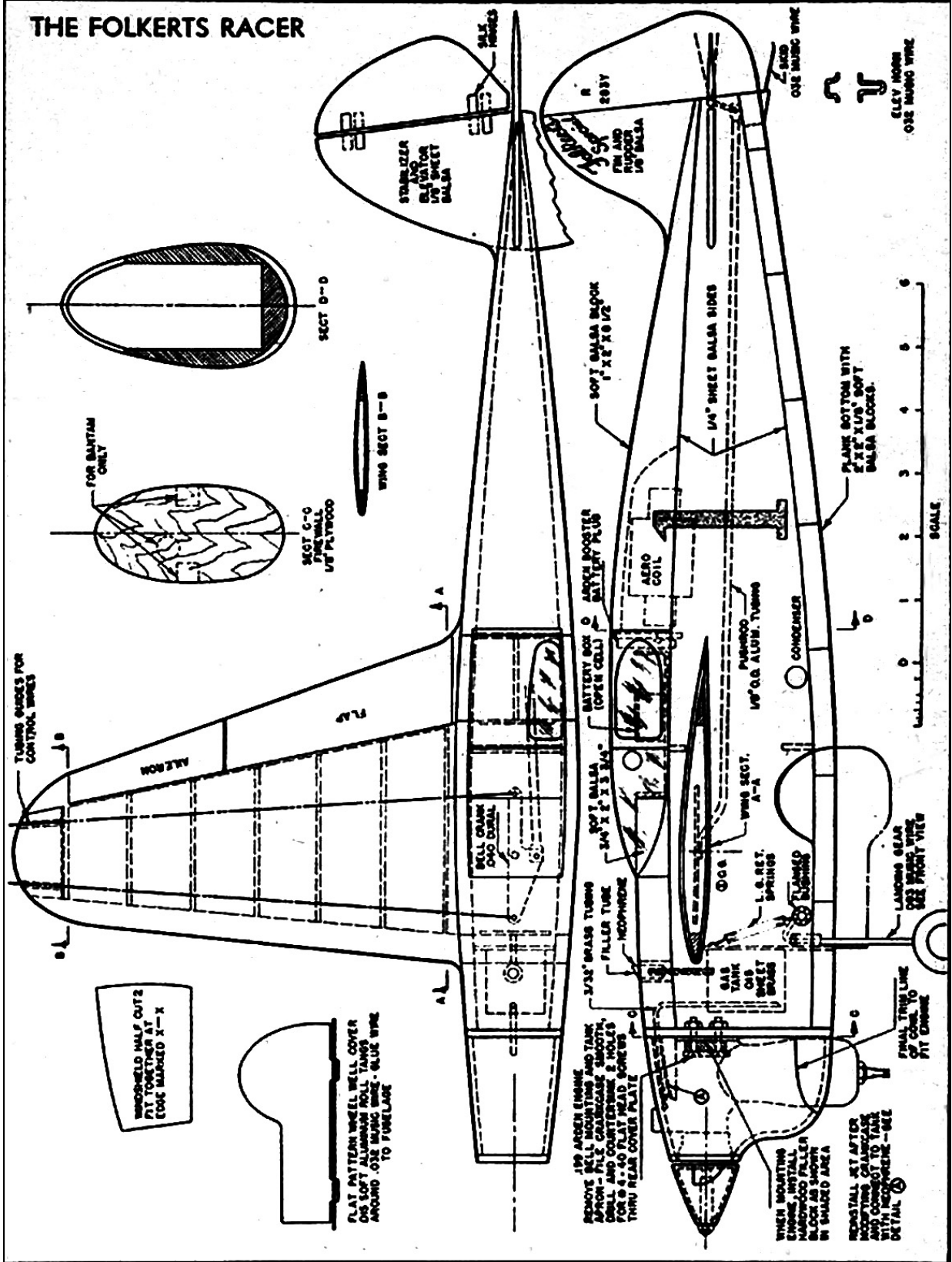
thick medium soft sheet balsa and joined together at the tail end, with spreaders at the cockpit as shown on the plan. The nose rods are then drawn together and cemented to the 1/4" plywood firewall. Lightly glue in place the block for the cowling forward of the firewall and cement lightly all the bottom pieces of 3/8" thick balsa. At this point, it is a good idea to stop construction long



11

Aus dem LASSOGEIER - Archiv

THE FOLKERTS RACER



enough to install the ignition system, the fuel tank, the bellcrank mounting platform (1/16" plywood top and bottom of the crank) and the landing gear if it is used.

The top blocks are lightly glued in place for these will have to be removed again after shaping. Carve the outside of the fuselage to the proper shape and sand to final contour with 00 paper. Leave the final sanding with # 400 paper until just before finishing and painting ship.

Building the wings over the plans, cutting the leading and trailing edges from 1/4" sheet balsa and pinning these down is the first step. Cut the ribs at stations A and B and glue them in place. Next take a series of rectangular rib

blanks and glue them in place at the intermediate stations. When dry, sand the wing frames to the proper contour, with a straight taper from root rib to tip with sandpaper wrapped around a large, flat block of wood. Cut the holes as shown in the sides of the fuselage for the leading and trailing edges, insert the wing frames in the fuselage and block them up to the required dihedral angle. The gussets shown at the centerline space should first be glued in place, after removing the forward deck block. When these are dry, glue all the other joints around the wing root and fuselage intersection.

Before covering the wings with 1/16" medium sheet balsa, install the bellcrank and pushrod with the control wires attached. The pushrod is simply a piece of 1/8" diameter aluminum tubing flattened as shown at both ends. Slide the tube down the fuselage, work the wires out to the wing tip by slipping the wire through each rib along a line shown on the drawing. Tubing guides are glued into the tip blocks as shown. The bellcrank is bolted in place and the wings can be covered.

The stabilizer is cut from 1/8" sheet balsa, as are the rest of the tail surfaces. The stabilizer should be glued in place first, then the elevators hinged to it. The elevator horn is simply a piece of music wire bent to the shape shown on the plan and glued to the inside edge of each elevator.

The rudder and fin are next glued in place and our basic airplane is completed. Shape the wings and tail and sand the entire airplane to a fine finish. Fillets for the wing roots, stabilizer and rudder bases can be formed from the new Mike-O-Fill—the material that

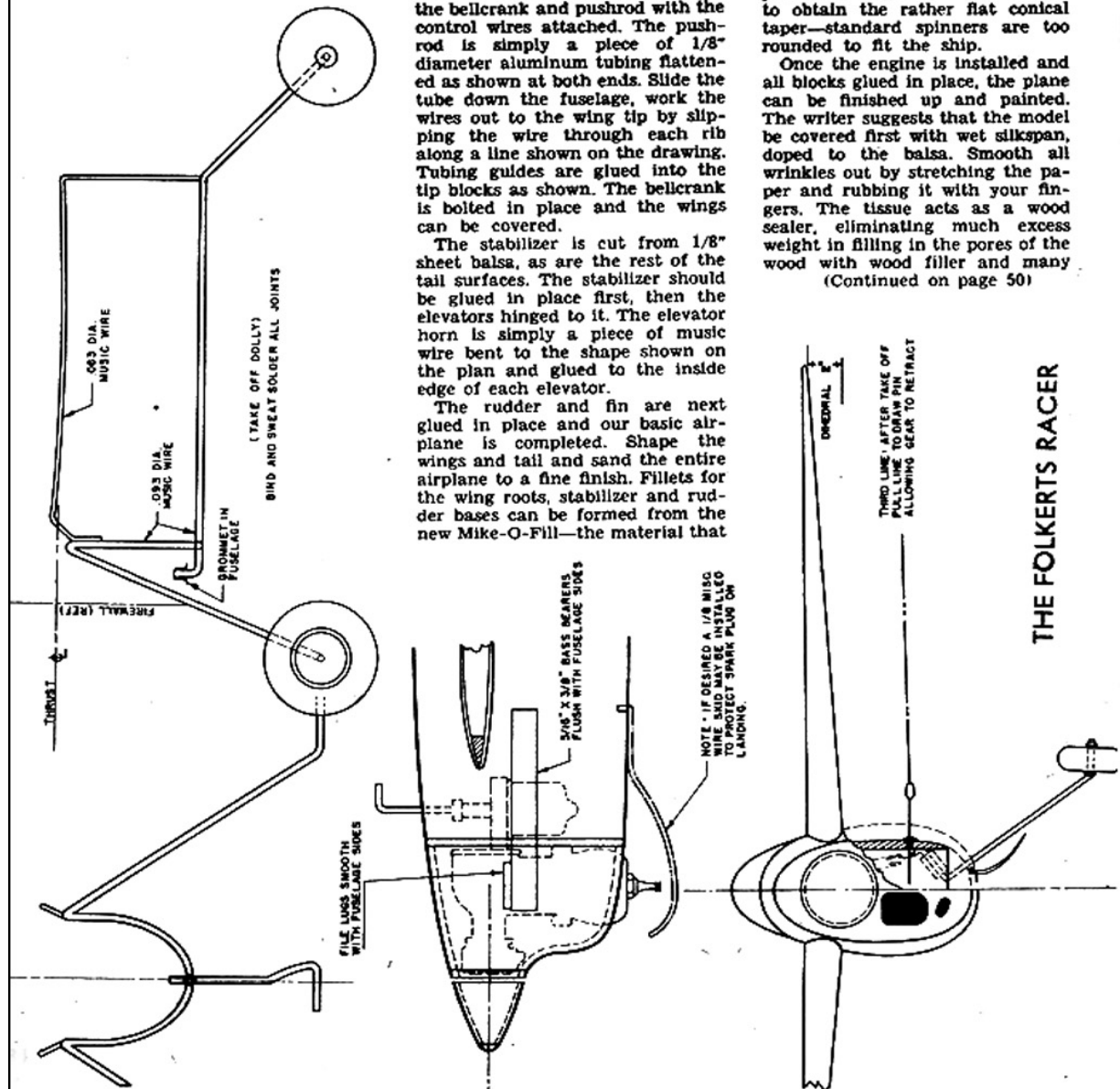
shapes like putty and dries to about the same hardness as the balsa.

Cut the cowling off the firewall and hollow it to the thickness indicated on the plan. The engine should be installed at this point and the wiring connected to the points and to ground. The high tension lead on the original ship was buried in the balsa blocks along the bottom of the fuselage to prevent racing to ground and reducing efficiency of current.

The lower half of the cowling should be glued in place and the upper half spot glued for the time being. Later, this part should be made removable on clips for access to the jet for cleaning. The spinner can be cut from the front part of a larger spinner in order to obtain the rather flat conical taper—standard spinners are too rounded to fit the ship.

Once the engine is installed and all blocks glued in place, the plane can be finished up and painted. The writer suggests that the model be covered first with wet silkspan, doped to the balsa. Smooth all wrinkles out by stretching the paper and rubbing it with your fingers. The tissue acts as a wood sealer, eliminating much excess weight in filling in the pores of the wood with wood filler and many

(Continued on page 50)



FOLKERT'S RACER

(Continued from page 34)

coats of primer. Two coats of pyr-oxilyn primer over the tissue should be sanded with #400 wet or dry paper.

The original ship was all white with red trim as shown in the photographs. A grommet should be used on the bottom of the ship where the pin of the dolly fits into the fuselage. The drawings show a right or clockwise circle for flying. The wheels of the dolly should be turned so the ship follows about a 200 foot circle. The required line length for racing this class model (Class II, AMA) is 42 feet from the center of the model to the center of the handle used for flying.

It is suggested that the first flight of the model be made with the spark about half advanced rather than trying it with the engine at full throttle. Let the ship have its head for about a half or three-quarters of a circle on the ground before pulling up elevator to lift it off the dolly. Landing should be a definitely nose-high procedure to protect the spark plug as much as possible. **END**



Dieter König zum 70. Geburtstag

Der erste Vorsitzende einer gesamtdeutschen Modellflugkommission, Dieter König, feiert am 10.05.07 seinen 70. Geburtstag. Als Nachfolger von Willi Wahl wurde er 1991 in Gersfeld gewählt und führte die Sportfachgruppe Modellflug im DAeC über vier Wahlperioden bis 2002.

Eigentlich hätte Dieter König Segelflieger werden wollen, aber die von ihm geweckte Begeisterung seiner Schüler für den Modellflug gab der „Luft-sportkarriere“ des Junglehrers eine neue Richtung. Besonders der Elektroflug hatte es ihm angetan und so war es nicht verwunderlich, dass der „Wortgewandte“ dem „Handbuch für Modellflieger“ weitere Veröffentlichungen unter anderem in den Neuheiten-Besprechungen des Vth-Verlages folgen ließ.

Der Sportfachgruppe Modellflug war König ein streitbarer Pressereferent, bevor er Landesmodellflugreferent seines Landesverbandes Nordrhein-Westfalen wurde.

Auch als Vorsitzender der Sportfachgruppe pflegte König seine Streitbarkeit für den Modellflug im DAeC nach innen wie nach außen. Höhepunkte seiner Ägide waren zweifellos die Weltmeisterschaft F5, die das prominente Mitglied internationaler FAI-Jury's in den märkischen Oderlandkreis nach Neuhardenberg geholt hatte und die Initiative für die später erfolgreiche Einführung konkurrenzfähiger Beiträge für die Sparte Modellflug im DAeC.

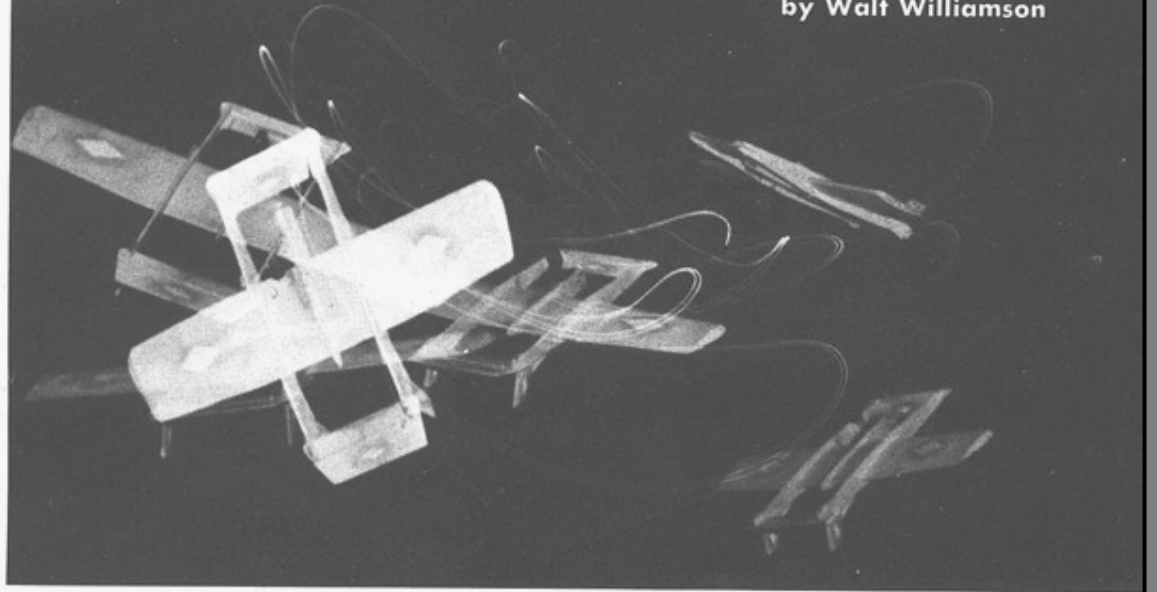
Die Sportfachgruppe Modellflug im DAeC gratuliert Dieter König herzlich zu seinem Geburtstag und wünscht ihm noch viele gesunde Teilnahmen als Ehrevorsitzender an den Modellflugtagungen.....**und der LASSOGEIER schließt sich an!**

Was für 'n Flugzeug !

A .35 in a weird stunter! Lights on wings scribe an eerie night pattern. Tail fore and aft allows V.T.O.'s, 'copter like flight.

WHICH-A-WAY

by Walt Williamson



Above: Two lights on wingtip trace flight motion in night time exposure. One bellcrank actuates both elevators, up-down reversed.



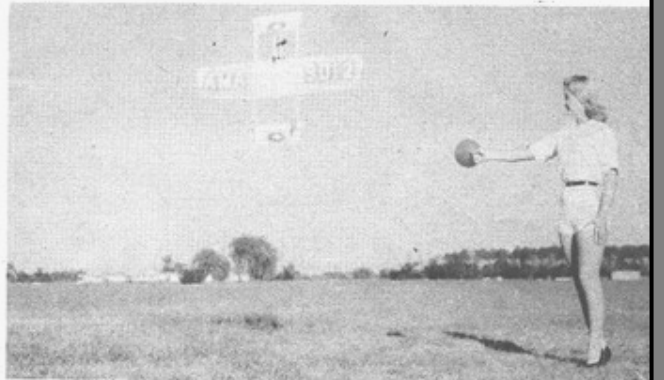
FLYING MODELS

► The name came from the spectators. "Which way does it go? — they wanted to know. We started to wonder ourself after a while, and to record the gyrations possible, two lights were attached to the wingtips, with the results as seen in the time exposures.

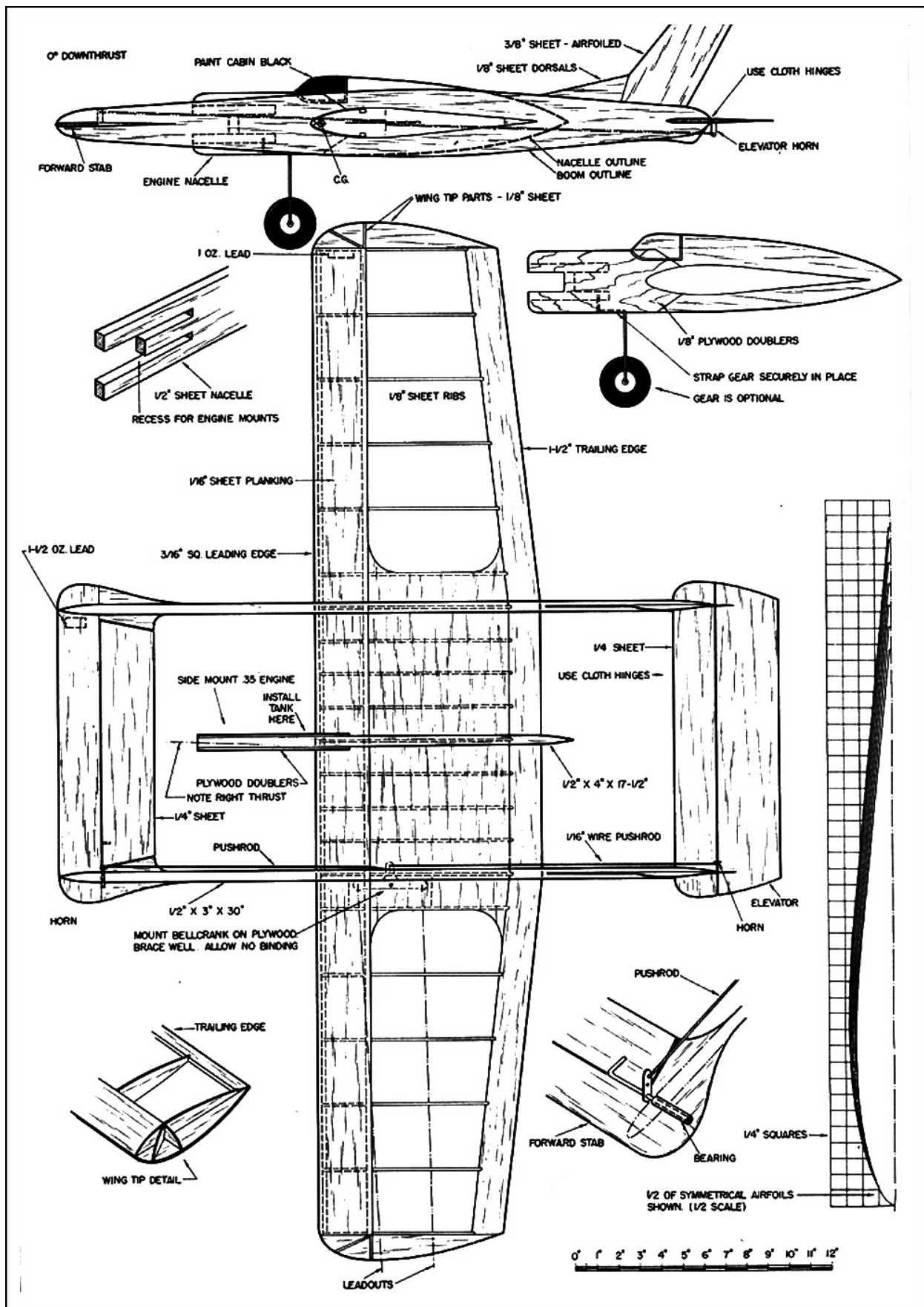
The ship is simple to construct, almost conventional in structure, the major difference being in the addition of a forward tail plane on the twin booms. The front elevator is actuated by the same bellcrank, with opposite control movement.

In operation, normal up rear ele-

Left: After bash, a conventional ship remains. Trim it out and off you go again. Nothing tough to build on this, assembles fast.



Below: Walt, where's your depth perception? Sarah Ann Farrow holds at respectable distance, as Walt hovers in to break balloon.





WHICH-A-WAY

continued

vator gives an equal amount of down on the forward elevator, and visa versa. Net result in flight is a highly maneuverable ship, which will stunt with the best, V.T.O. with a .35, and hover like a 'copter. This is demonstrated in the photos herewith, as the "Which-A-Way" attempts to fracture a balloon or two.

For the sake of taking the photos, the line length was shortened to fifteen feet, to aid in illuminating the

model. It is of course equally well at home on lines of conventional length.

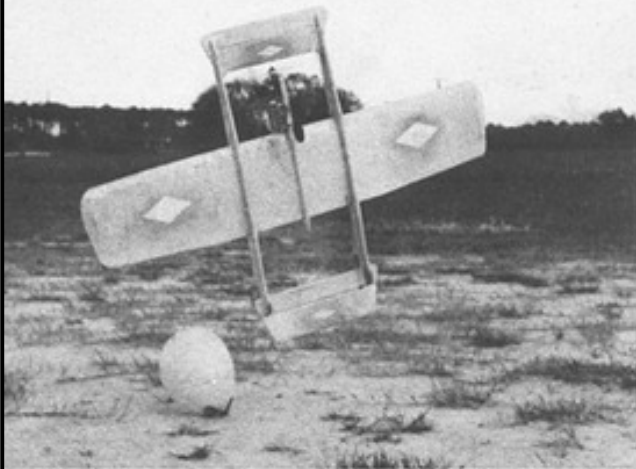
This should not be your first control line, though it is not a difficult craft to get the feel of either. Assuming your experience is moderate, you should do well with it, and we think you will enjoy its performance potential.

The plans contain all structural detail and information necessary for the routine assembly procedures. We do

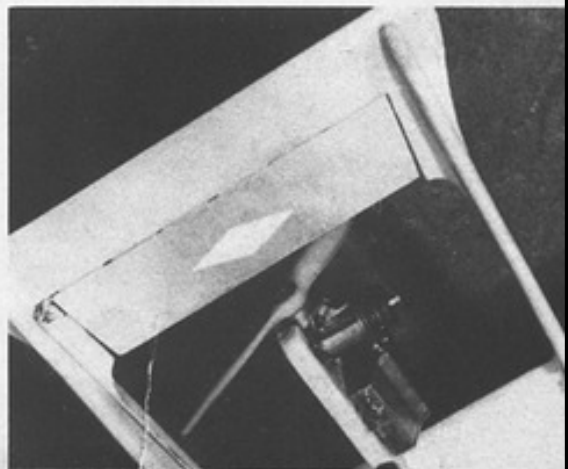
recommend the usual care in alignment of surfaces in relation to one another, engine thrust exactly as detailed, effortless bellcrank-elevator action, and removal of warps before flight.

Test in calm air, with a smooth revolving engine. Expect a "quicker than I figured" response, and thereby avoid over-control on the first laps around. Hope you have the fun we did with this one. Modify other ships too. ●

Above: Action plus! Slight waving of lights may be vibration.
Below: Close-up of engine installation, forward stab, elevator.
Flipping prop is not difficult. Profile nacelle, booms of sheet.



Above: Tough on the hinges, if the put-put conks. It's got that balloon worried this time, but we miss the page 15 scenery. Lawn needs water.



FLYING MODELS

Have Fun!

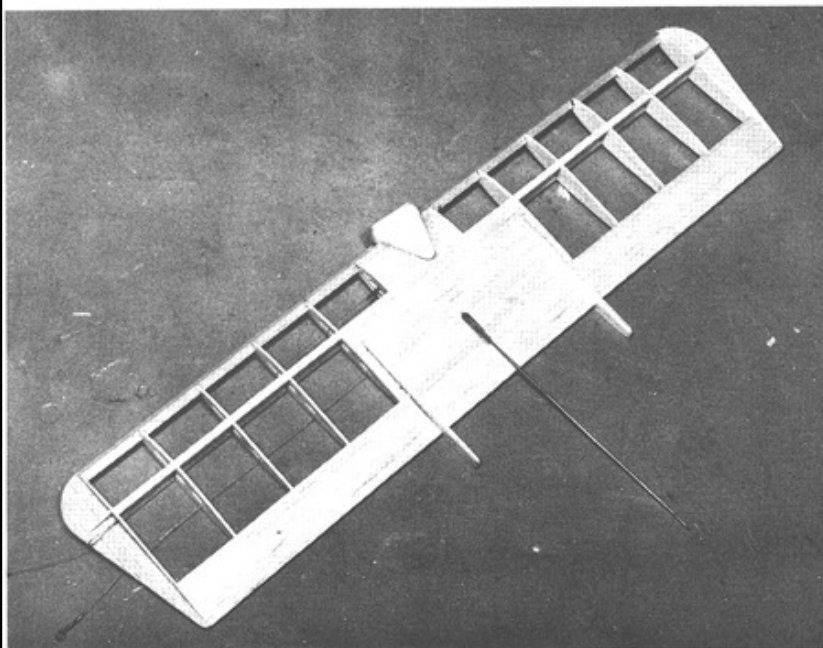


Author with winged wonder—he never does say where he got the name "George" for the bird.

George

BY PHILIP WALDEN

HALF-A COMBAT MAY BE SMALL BUT IT SURE MAKES UP FOR ITS LACK OF SIZE WITH ITS AGGRESSIVENESS, SPEED AND MANEUVERABILITY—IT'S TOUGH.



Rugged structure is shown here of the uncovered framework—stabilator not mounted.

Trends in the size of Combat planes in recent times have been favoring sizes smaller than the .35 powered monsters one sees roaring about the skies. This trend for smaller planes shows up in the increasing numbers of the .15 size F.A.I. Combats. Main reasons for this change are the lower economy involved in operating a .15 Combat and the greater durability of the plane, essential to a good Combat.

The change to .15 Combats is a step in the right direction, but why not go a little further? The smaller 1/2 A Combats need even lower operating expenses, and as for the strength, a good deal of beating is needed before one will break. I assure you, there is no loss of thrill in the smaller 1/2 A Combat matches.

Our club had always used this type of plane, but only as a Sports plane, something to have fun with.

There was no thrill to flying a Combat all by oneself, so a few active individuals decided to sponsor a 1/2 A Combat event at the next Control Line contest. The immediate response to the event was very good, allowing the new event to carry on as a regular addition to the occasional .15 Combat contests in our area. In each contest certain types of planes dominated the field of 1/2 A combat. "George," as one of these planes, could turn and maneuver better than older 1/2 A Combats like the Arrowhead and better than the other newer makes of planes.

"George" has changed little from its original concept of design—only alterations were to thrust-line adjustments and to different wood sizes for more strength. "George" will fly well with a Babe Bee .049, but a Golden Bee .049 is recommended for contest use since the Golden Bee will operate inverted. This plane is not recommended for a first Control Line project; it is not a trainer, but if you want a maneuverable yet not so sensitive Combat, or just a Stunt plane, then George should meet the requirements.

CONSTRUCTION

First step is to make a 1/16" plywood template of main rib, W1. Then using template on 1/16" balsa sheet, cut around template edges with X-acto knife to form the rib. Cut out 13 W1 ribs. Center ribs can be made from five of the W1 ribs already made. To make a W2 or W3 rib place the template exactly over one of the W1 ribs, then slide the template down 1/16" while still keeping template and rib parallel to one another. Top edge of template will reveal the 1/16" strip of balsa on the rib that the center sheeting will occupy; cut off this excess strip. Do the same for the other side of the rib. Be careful when cutting the excess of the W2 ribs not to remove the forward part in front of the spar notches, as this rib is not sheeted over in that section.

Cut out to size the two trailing edge pieces. Mark off the rib locations on one of the trailing edges with a pen or pencil; pin this piece to a flat board. Now glue only the W1 ribs in place and let dry. Take one of the spars and just place it *without* glue in the notches of the ribs. By using this spar you can locate the correct positions for the W2 and W3 ribs. Since these have no notches in them for the trailing edge, it is difficult to locate

(Continued on next page)

17



Best asset of any Combat ship is speed—this blurred shot of George tearing around the circle indicates that speed is its really big thing.

GEORGE . . . CONTINUED

the exact positions unless you use the spar as reference point. Slip the W2 and W3 ribs under the spar and fit them in the ends of the ribs over their marks on the trailing edge. Let these dry overnight. Remove the spar carefully as not to pull the ribs off the trailing edge. Remove the assembly from the board and bevel the edges of both trailing edge pieces. Glue remaining back on the flat board and pin it down flat. Make sure the trailing edges are in contact with all the ribs and with each other all the way along the rear edge.

Next step is to find a straight leading edge. It must be straight or else the wing will be warped and affect George's performance. Glue the leading edge on to all the ribs. Next step is the bellcrank mount which is epoxied in. Now rig up the control mechanism, using a Perfect small bellcrank and a 1/16" wire control which is inserted into the innermost bellcrank hole with a Z-bend. Spars can be glued in next. Center sheeting is next; note which ribs are sheeted over. Add wing tips and leadout guides. Cut out engine mount, add blind nuts, then sandwich a piece of 1/8" sheet balsa to the mount. When this is dry, sand in the angle shown on the plans that is necessary to provide the proper out-thrust. Glue mount to leading edge, noting that the 1/8" balsa angle must give out-thrust. Line up engine mount so that there is no up-down-thrust. Since mount is glued to the sharp edge of leading edge without any outside support, be careful that the setting does not change until glue is dry.

Cut engine mount blocks to shape so they fit smoothly onto plane. Glue both blocks to center sheeting and to engine mount. Do not force them so as to move and change the engine mount's thrust adjustments. After glue dries, add gauze all around engine mount. Now make the booms and sandwich them with 1/16" balsa; glue in place. The balsa sandwich makes a better glue joint to the wing. Secure the engine to its mount, add sufficient wing tip weight to outside tip so that plane balances at point shown along the wing span. Remove engine and glue the wing tip weight in place. Cut two pieces of light-weight silkspan, one for the top and bottom. Fit each exactly over the wing; cut out notches where booms,

engine mount, and control rod exit hole are. After sticking one side of the silkspan in place, trim edges to 1/4" excess, then wrap excess around to the other sides of leading and trailing edges. (This is necessary for it adds extra strength to railing edge.) Same procedure for the other side of the wing. Shrink the silkspan and apply one coat of dope. Cut out elevator and hinge it to booms as shown, using wire and cloth tape. Finish the doping with an overall three or four more coats of dope. Place a Perfect Class A control horn on the elevator. Bend control rod so that it passes through middle of the three holes on the horn. Secure control rod by soldering washer to it.

FLYING

Before attempting to fly "George," the engine must be altered to run in the position shown on the plans. Remove tank-back, then bend fuel pick-up so it is at the far end of the outside wing side of the tank. In a Golden Bee the pick-up must be fitted around the filler tubes.

Of course, the plane must be hand-

launched by a helper. Only one special thing must be observed—use only a slight "up elevator" during the launch. You can use full "up" if you want to but your helper better be fast at ducking.

If you have a club or just some friends who would like to start 1/2A Combat competition, I can suggest some rules which our club found quite satisfactory, or make up your own rules:

1/2A Combat rules:

Engine Displacement: no greater than .05 cu. in.

Streamer Attachment: must be within 2" of centerline of plans and connected to plane by a swivel.

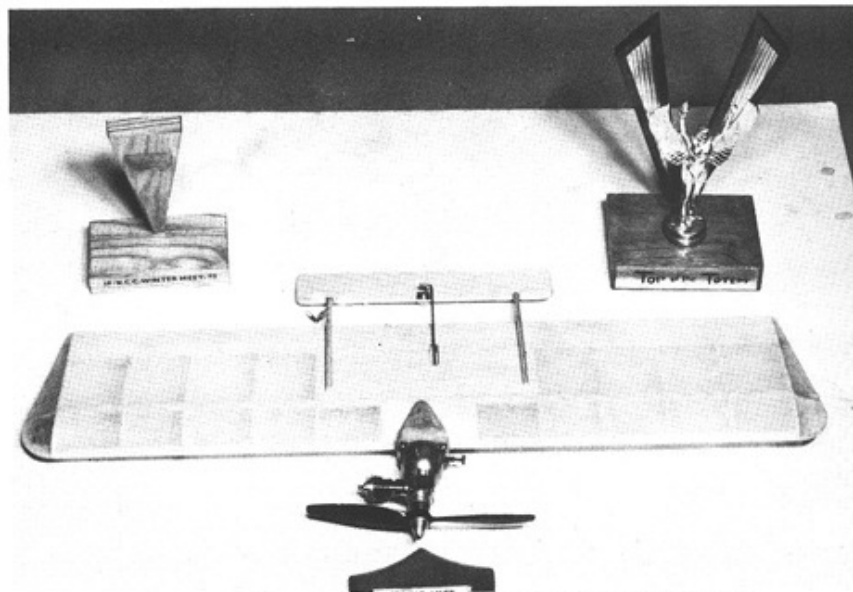
Streamer: 6 3/4" of crepe paper plus 6' of string

Line Length: 27' plus or minus 6"

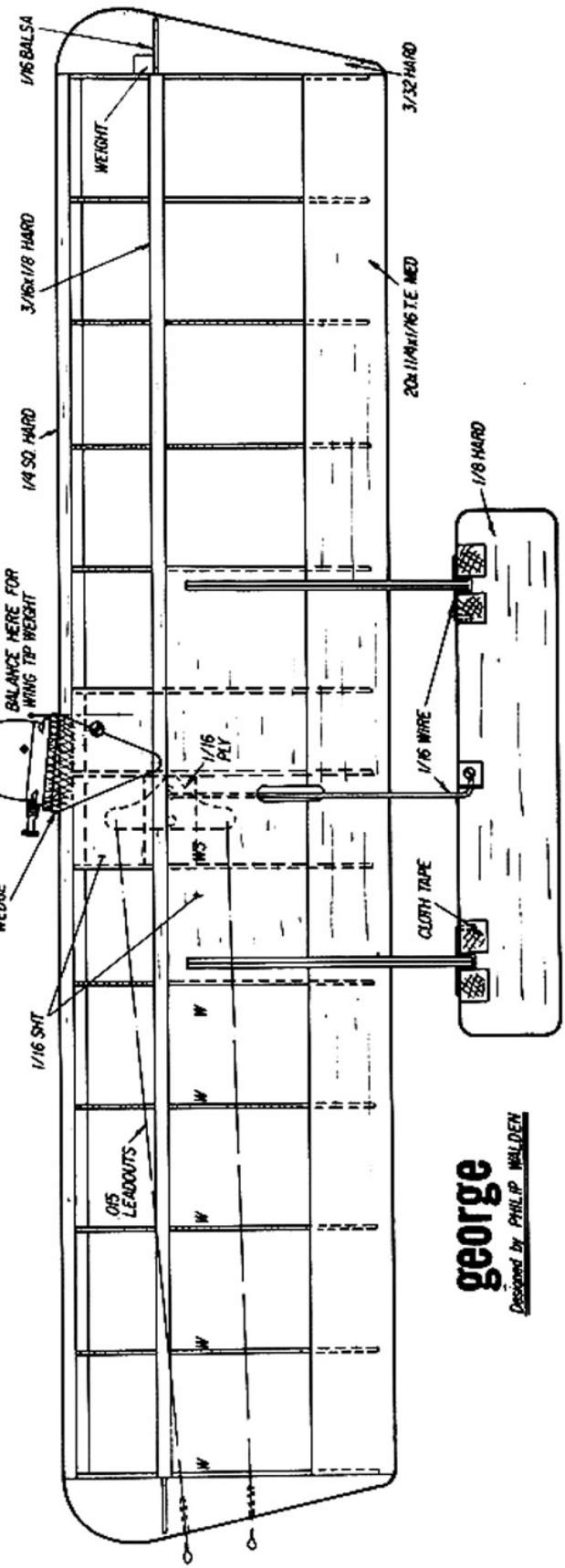
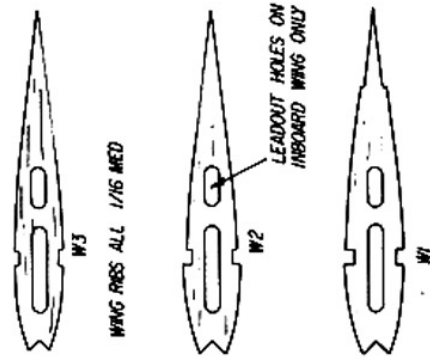
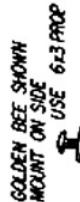
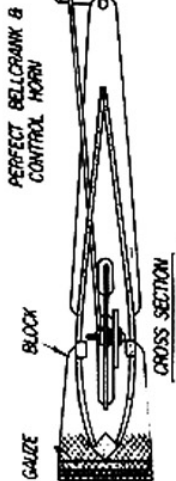
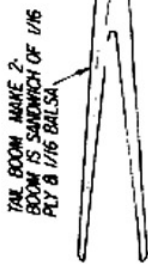
Points (time-cuts): Points for every second airborne; 50 points for every cut of streamer

Penalty: Upon willfull destruction of opponent's plane, opponent is awarded that round of Combat.

□



The little brute shows off some of its winnings and isn't this "what it's all about?"

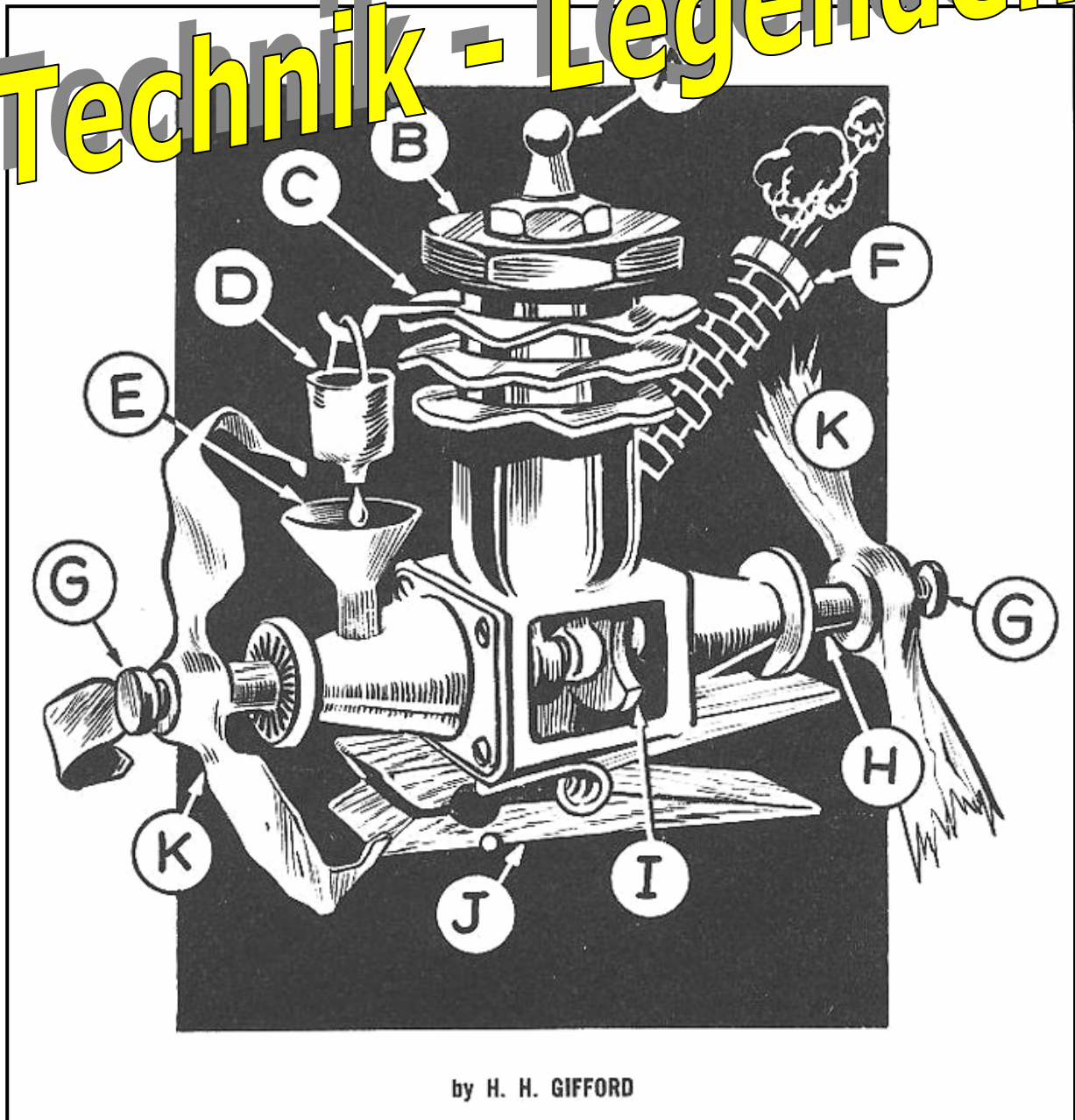


george

Designed by PHILIP MULLEN

FULL SIZE PLANS AVAILABLE ... SEE PAGE 84

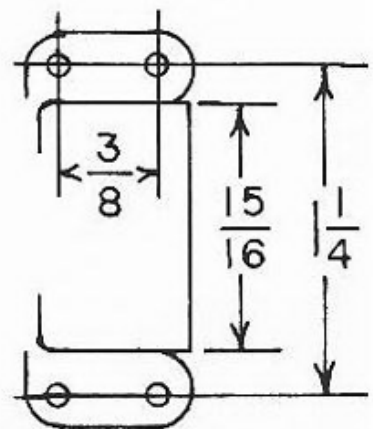
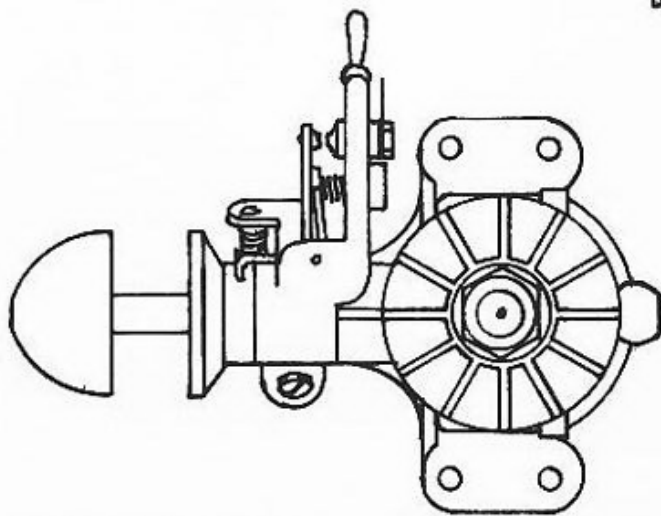
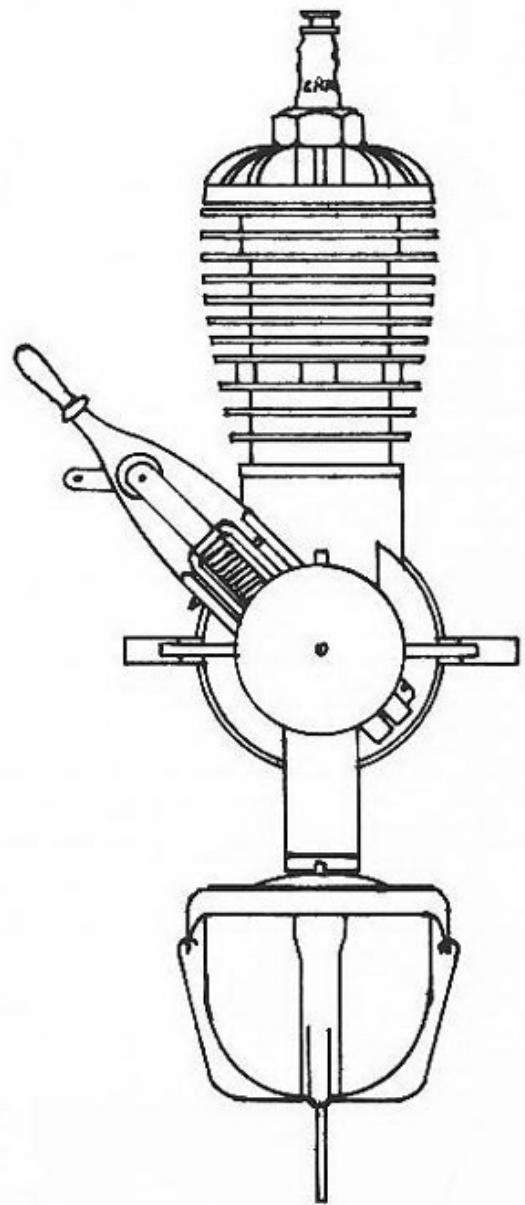
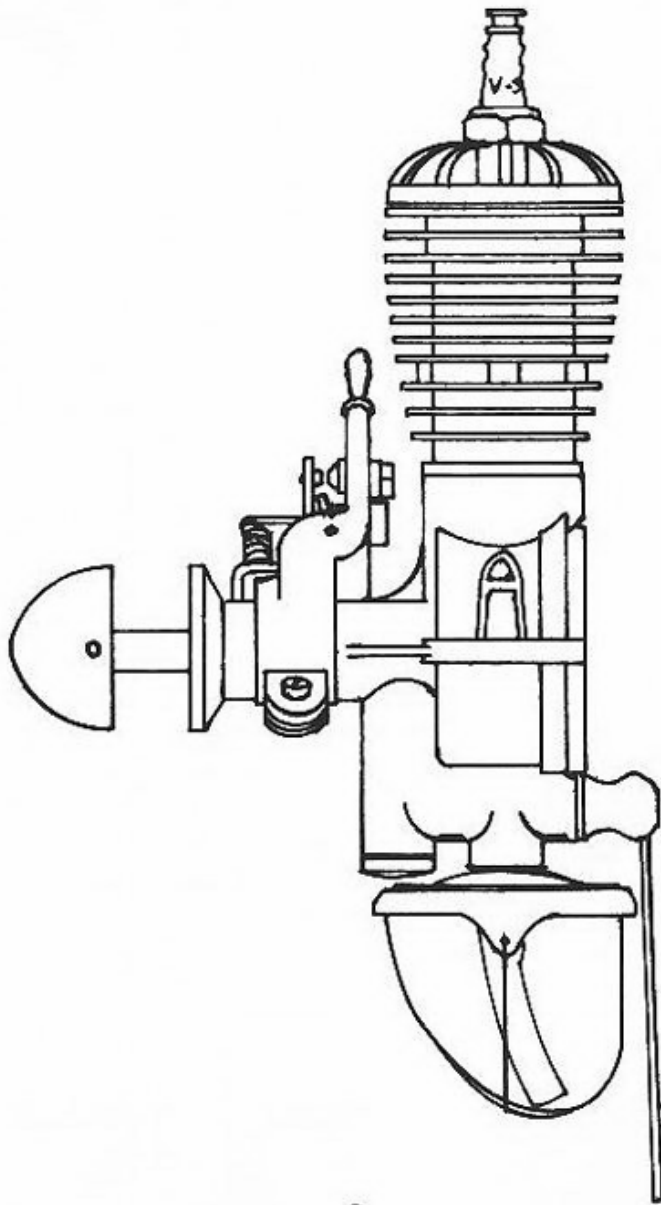
Technik - Legenden



In den letzten **LASSOGEIER**-Ausgaben (**bis Nr. 80**) habe ich eine Serie von Zeichnungen alter Motoren vorgestellt.

Mangels Masse habe ich das nicht weiter verfolgt, aber seit kurzem habe ich wieder genug Zeichnungen zur Verfügung und kann diesen Leserwunsch aufs Neue erfüllen.

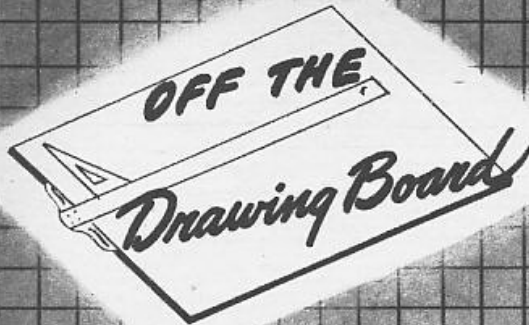
Den Anfang machen der **Atom .09** (gezeichnet von Tex Newmann) sowie der **Arden .199**.



ATOM .09

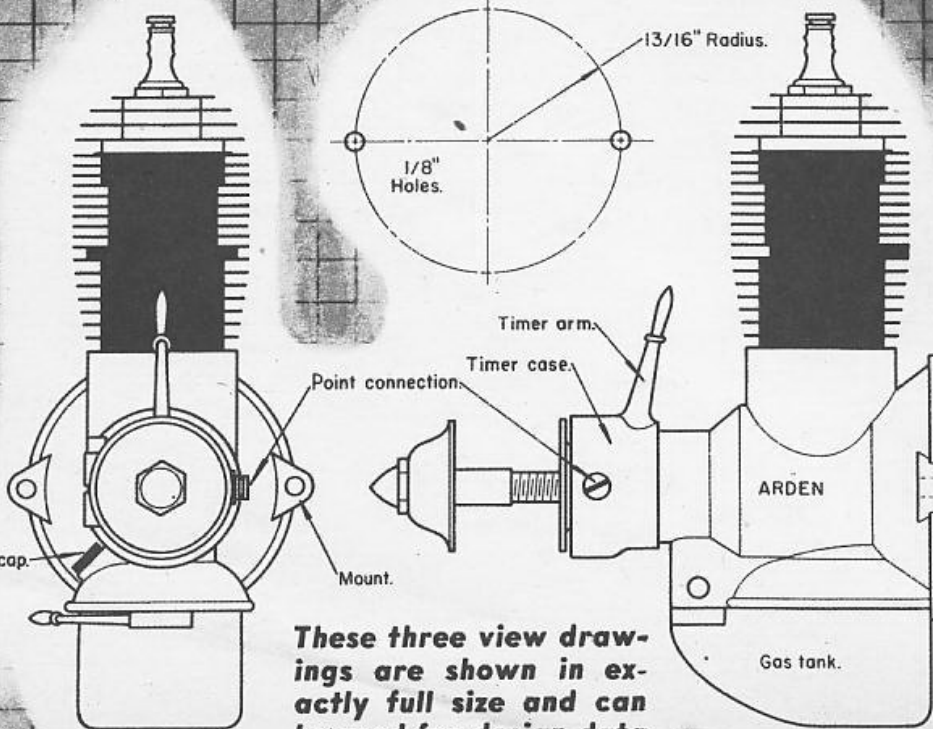
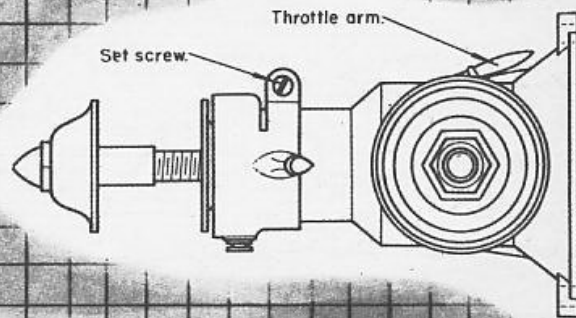
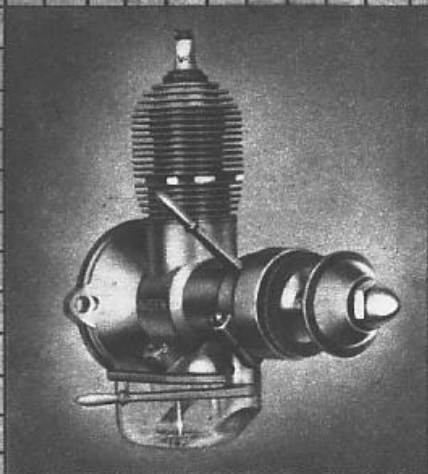
Drawn by TEX NEWMAN

Wer kennt den noch ?



The Arden .199

The new Arden .199 is a big brother to the .099 introduced a few months ago. Tests made by experienced model builders indicate that this engine will be one of the "hottest" 19's for 1946 and 47. Two versions are being produced; a ball bearing job giving 1/5th h.p. at 10,000 r.p.m., and a plain model that has 1/6th plus h.p. at 10,000. The ball bearing motor weighs 3.75 ounces, the plain version 3.87.



These three view drawings are shown in exactly full size and can be used for design data

Portrait

Karl-Heinz Denzin

Viele, viele große Modellflieger haben dazu beigetragen, in allen Sparten des Modellfluges berühmte und leistungsfähige Konstruktionen zu entwickeln. Ohne diese Leute - egal ob RC-, Fessel- oder Freiflieger - wäre der Modellflug, auch in kommerzieller Sichtweise, nicht da angekommen, wo er heute steht.

Einer dieser Namen ist **KARL-HEINZ DENZIN**, dessen Modelle nicht nur den meisten Fesselfliegern bekannt sein dürften. Der **LASSOGEIER** stellt in den nächsten Ausgaben weitere dieser Persönlichkeiten vor.

Ich bedanke mich sehr bei Karl Ehinger von den **Antik-Modellflugfreunden e.V.**, der mir freundlicherweise dieses Portrait zur Verfügung gestellt hat. Als langjähriger Leser der **Antik-Rundschau** weiß ich, dass sich diese Gruppe von Modellflug-Enthusiasten auch den Fesselflug auf ihre Fahne geschrieben hat; nicht der Wettbewerbsfesselflug steht dort im Vordergrund, sondern die altbekannten Konstruktionen der frühen Jahre und vor allem, der Spass an der Oldtimer-Fliegerei. Ich hoffe, dass die vor kurzem gestartete Zusammenarbeit noch intensiver wird und freue mich darauf.



Karl-Heinz Denzin signiert einen Ehinger-Kapitän

2002 jährte sich zum fünfzigsten Mal **K.H. Denzins** erster Deutscher Meistertitel für Segelflugmodelle in der Klasse A2 (Modell „Sturmvogel“); mittlerweile sind noch einmal 5 Jahre hinzu gekommen. Dieses Jubiläum nehme ich als Anlaß zu diesem Bericht über diesen „Modell-Meister“.

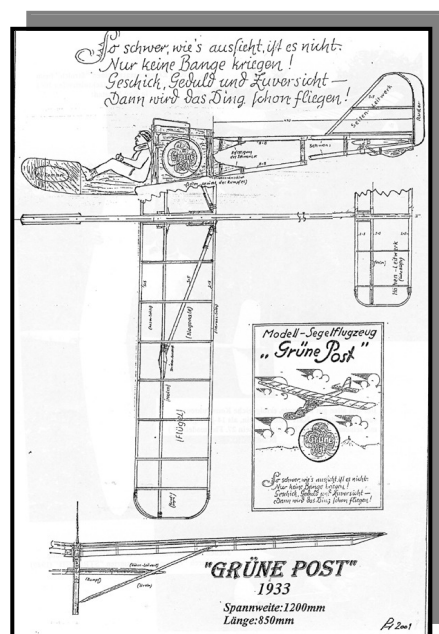
Kein Meister ist je vom Himmel gefallen, und auch dem 1922 geborenen K.H. Denzin ist es nicht anders ergangen. Er wuchs in der Nachbarschaft eines Sportflugplatzes auf, und so verwundert es nicht, dass er bereits mit 6 Jahren sein erstes Flugmodell baute. Seine Pläne erschienen in den damaligen Jugendzeitschriften „**Der heitere Fridolin**“ und „**Der kleine Fips**“. Inhaltlich glichen sich die beiden Zeitschriften sehr; sie wurden von den Margarine-Herstellern **RAMA** und **Schwan** im Blauband 14-tägig heraus gegeben. Fachgeschäfte für den Modellbau gab es zu dieser Zeit noch nicht, so dass vorhandene Werkstoffe zweckentfremdet wurden.

So baute Denzin beispielsweise sein erstes Gleitflugmodelle aus dem Brettchen einer Obstkiste sowie Bambusleisten, welches er mit einem Messer und Sandpapier bearbeitete, und zwar so lange, bis die erwünschten Maße entstanden sind. Um das Holz zu biegen, nutzte er eine Kerzenflamme und den Dampfstrahl eines Teekessels.

Als Klebstoff wurde „Syndelicon“ verwendet, der damals so bekannt war wie heutzutage **UHU** oder **Rudol**.

Das fertige Gerippe wurde mit Butterbrotpapier bespannt, das fertige Modell mit Lötendraht getrimmt.

Ende der Zwanziger Jahre bestand das, was heute als die „Yellow Press“ bekannt ist, aus einer einzigen Wochenzeitung, die „**Grüne Post**“. Diese ließ von den bekannten Segelflug-Konstrukteuren **Stamer** und **Lippisch** ein Segelflugzeug, ähnlich dem späteren „Grunau Baby“ konstruieren und stellte den Zeichensatz allen interessierten Luftsportvereinen zur Verfügung.



Für Modellflieger ließ sie ein Flugzeug konstruieren, welches eine Spannweite von 120 cm hatte und in seiner Form dem großen Gleitflugzeug „**Zögling**“ nachempfunden war. Bauplan und Bauzeichnungen wurden in der Zeitschrift veröffentlicht und waren auch später noch kostenlos erhältlich.

Kein interessierter Jugendlicher ließ sich damals ein solches Angebot entgehen.

Ein Zitat aus einem Brief lautet wie folgt:

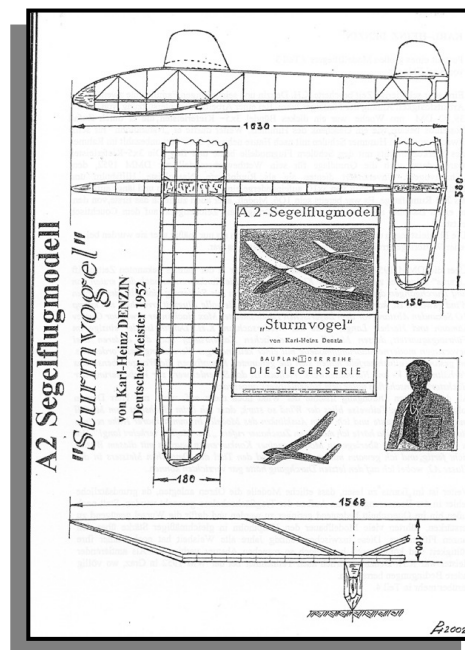
Das Rumpfvorderteil bestand aus einem Obstkistenbrett und zeigte auch die Silhouette des Piloten. Holme, Nasen- und Endleisten bestanden aus inzwischen

erhältlichen Kiefernleisten, und die Rippen wurden aus Zigarrenkistenbrettchen ausgesägt. Beschläge für die Befestigung der Tragflügel und der Tragflügelstreben wurden aus Kontaktfedern von 4,5 V Flachbatterien und aus Fahrradspeichen hergestellt. Zur Bespannung diente ein möglichst leichter Stoff wie Seide oder Seidenbatist, den man Mutter oder Schwester abschwatzte, und den dazu benötigten Spannack konnte man in 100-ccm-Fläschchen in der Apotheke kaufen.

Bis zu seinem 14. Lebensjahr baute er etwa 27 Modelle.

In diesem Alter begann er auch seine Segelflugausbildung. Mit 18 Jahren machte er Abitur, wurde Soldat und begann seine Ausbildung zum Luftwaffen-Flugzeugführer. Mit 20 Jahren wurde er Motor- und Segelfluglehrer und mit 22 Jahren Einflieger bei den **Heinkel**-Flugzeugwerken. Mit 23 Jahren rettete ihn der Katapultsitz aus einem abstürzenden Volksjäger He-162, und anschließend wurde er von der Royal Air Force interniert.

Erst während seiner zweijährigen Arbeitslosigkeit zu Beginn der Fünfziger Jahre widmete er sich wieder mit großer Energie dem Modellflug, eine schwierige Zeit, wenn man bedenkt, dass für eine junge Familie eine Arbeitslosenunterstützung von 39,50 DM reichen musste.



Da er unbezahlt im Rahmen des Werkunterrichtes an zwei Husumer Schulen mit den Schülern Flugmodelle baute, durfte er „Naturallohn“ in Form von Baumaterial mit nach Hause nehmen. Ein Bündel Kiefernleisten, die er durch Zufall geschenkt bekam, darf man wirklich in dieser Situation als „Geschenk des Himmels“ betrachten.

Dieses Material war dann auch die Grundlage für seinen **„Sturmvogel“**, ein Wettbewerbsmodell zur DMM 1952. Es war bereits sein 106. Modell, aber zugleich auch das Erste, von dem er einen Bauplan zeichnen musste - notdürftig auf dem Couchtisch und ohne Zeichengerät.

Die Flugleistungen des Modells bezeichnete Denzin als nur mäßig, aber sie wurden bei jeder Wetterlage erreicht, egal wie böig oder stürmisch es war.

Er gewann die DMM 1952 in Forchheim (bei Erlangen) trotz ungünstiger Witterungen und starker Konkurrenz.

Als amtierender Deutscher Meister war K.H. Denzin natürlich auch Teilnehmer bei der Weltmeisterschaft 1952 in Graz/Österreich.

Um die seiner Meinung nach großen Mängel seines Modells auszugleichen, bereitete sich Denzin besonders gründlich auf die Wettbewerbe des Jahres 1953 vor. Er baute 31 (!) Modelle und erprobte so viele neue Ideen. Unter anderem verwendete er ein Tragflächenprofil von **Gustav Sämann**, einem mit Abstand der besten deutschen Modellflieger (Gummimotor-Weltmeister 1956 und 1961 Vizeweltmeister der Fernlenkmodell-WM).

Zur DMM 1953 trat Denzin dann in der Klasse A2 mit dem Modell KDH 137 „**Edith**“ an; das Modell erhielt den Vornamen seiner modellflugbegeisterten Frau.

Mit keulenförmigen Rumpf und dünnen Leitwerksträger lehnte er sich an die damals modernen Modellkonturen der meisten Mitbewerber an.

Er gewann die DMM 1953 in der Klasse A2, aber auch mit seinem Modell KHD 140 „**Sirius**“ war er überlegener Sieger in der Klasse A 1.

53 Teilnehmer aus 15 Ländern war die stolze Bilanz der A2-WM 1953 im jugoslawischen Lesce Bled. Denzin erlog sich den Vize-Weltmeistertitel mit nur wenigen Pünktchen Differenz zum 1. Platz. Auch in der Mannschaftswertung wurden die Deutschen um Denzin Vize-Weltmeister.

Denzin war zu dieser Zeit immer noch arbeitslos, und der wohl schönste Nebeneffekt dieser WM war die Vermittlung eines Arbeitsplatzes bei der Bastlerzentrale Stuttgart durch **Dr. Eppler**.

Die logische Folge war ein Umzug der ganzen Familie in die schwäbische Metropole, in der seine Tugenden wie Fleiß, Pünktlichkeit und Organisationstalent gut ankamen. Auch als Baden-Württembergischer Modellflugreferent hatte er Erfolg.

Leider konnte er an der WM 1954 nur als Mannschaftsführer teilnehmen.

Als Angestellter der Stuttgarter Bastlerzentrale führte er den „Schnellversand“ von Modellbauartikeln und Baukästen ein.

Auf dieses Jahr ging auch die Entwicklung des „**Kadett**“ zurück, den fast jeder von uns aus dem **Graupner**-Katalog kennt.

Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit dieser Firma sorgte für eine Erweiterung des Sortimentes; so erschienen mit dem Kabinendoppeldecker „**Kapitän**“, dem Sporttiefdecker „**Tourist**“ und einem Semiscale-Nachbau der „**Cessna 180**“ weitere Denzin-Konstruktionen.

Im Herbst 1958 gründete der Stuttgarter Amateurfunker **Hans-Dieter Heck** die noch heute vom **Neckar-Verlag** in Villingen vertriebene Zeitschrift „**Modell**“ und gewann K.H. Denzin als verantwortlichen Redakteur, was durch dessen Verbindungen zu führenden Modellfliegern und seine langjährige Erfahrung eine große Bereicherung für die neue Zeitschrift war.

1959 fuhr Denzin als Berichterstatter nach Frankreich zur dort stattfindenden Gummimotormodell-WM.

Seit dem Jahr 1960 gab es eine weitere fruchtbare Zusammenarbeit mit der Firma **Schuco-Hegi** und deren zuständigen Leiter für die Baukastenproduktion, **Wolfgang Sörgel**. Die „**Auster Aiglet Trainer**“ war damals ein Meilenstein im ferngelenkten Modellflug und verkräftete die hohe Zuladung der früher noch sehr schweren Empfangseinheiten mühelos.



Dann erfolgte 1967 und 1968 eine Zusammenarbeit mit der Firma Alexander **Engel**; die Erfolgsgeschichte des KHD fand mit dem Modell „**Telemaster**“ (Junior und Senior) seine Fortsetzung. Dieses Modell ist - soviel bekannt - das erste Arbeitspferd der Lüfte und wurde für Banner, F-Schlepp- und Fotografie sowie Bonbon- und Fallschirmspringerabwürfe ausgerüstet.

In den USA wurde das Modell sogar berühmt, weil es dabei half, ein Stromkabel über eine Schlucht zu spannen und hohe Hubschrauberkosten einsparte.

Seit dem Jahre 1969 war KHD bei der Firma Klaus **Krick** angestellt. Der Trend ging in Richtung maßstabsgetreuer Flugzeugmodelle mit entsprechend typischen Flugeigenschaften.

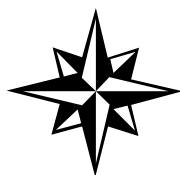
Die Modellpalette beinhaltete Typen vom „**Bestmann**“, „**Student**“, „**Klemm 35**“ bis hin zum „**Grunau Baby**“.

Bestimmt wäre noch über das eine oder andere Denzin-Modell zu berichten; vielleicht hat ja jemand von den Fesselfliegern mal ein Denzin-Modell gebaut und geflogen, ohne es bis jetzt zu wissen. Da hilft hoffentlich die vorgestellte Auflistung weiter.

Zum Schluß kommt Herr Denzin noch einmal zu Wort:

„Ich habe ein abwechslungsreiches Leben und erfülltes Leben hinter mir, in dem die Erfolge zahlreicher waren als die Niederlagen. Und schließlich kann man nicht mehr vom Leben erwarten als man selbst dem Leben geben konnte.

Wer mehr erwartet, ist ein Narr!“





Was ist Euch eigentlich eine Birne wert?

Eine Birne - nein, keine Williams-, Osram-, Energiespar- oder Kohl- (ach nee, gibt's nicht mehr!), sondern eure eigene, mit grauer Hirnmasse, zwei schönen Äugelchen, 'ner propperen Nase und einem auskunftsfreudigen Mund bestückt.

Mir wird's da manchmal ganz schwummrig vor Augen, wenn ich sehe, wie sich diverse Fesselflug-Kameraden vor den eigenen und „gegnerischen“ Modellen (und manchmal ihrer eigenen Dummheit.....meine eingeschlossen!) „schützen“.

Meine Dummheit schützt seit 25 Jahren ein Cooper SK 100; ist leider nicht mehr im Handel erhältlich.

Einfachste Fahrradhelme, aufgeschnittene Pappbälle, unbequeme, wackelige Bauhelme, Baseballkappen mit Filzeinlage (!! - alles schon gesehen - !!) etc.

So manche Combatpiloten, viele Teamracer und Miniteamraceteams, aber auch viele „Spassvögel“ geben ein ungeheures Geld für Motoren und Material, für Weltumrundungen zu Wettbewerben mit dem Auto etc. aus und sparen im wahrsten Sinne des Satzes „an der eigenen Gesundheit“!

Da ich Euch gerne noch länger auf Wettbewerben und Stammtischen begrüßen möchte, hier mehrere Vorschläge für Helme bester und professioneller Qualität, in verschiedenen Preisklassen und Ausführungen.

Weitere Infos gibt es unter www.national-hockey-factory.com (unter „Spieler“ suchen) und in jedem guten Sportfachgeschäft für Eishockey, Mountainbikeräder oder Ski.



Empfehlenswerte Firmen:

CCM; Itech; Jofa; Mission; Nike Bauer; Rheingold und

Reebok (ja, auch für den modischen Combatpiloten ist was dabei!!)

Genauere Preise erfährt unter der oben angegebenen Website



Topp Shop

In St. Goar gibt es eine Firma, die unter anderem auch Fesselflugmodelle in Baukastenform vertreibt.

Dem **LASSOGEIER** wurden freundlicherweise von **Thomas Wagner** 2 Baukästen zum Test zur Verfügung gestellt.

Die Baukästen gehen nach Absprache mit **Flight-Depot.com** (so heißt diese Firma) in das Preispaket für den **LASSOGEIER-Luftzirkus 2007** in Niederkassel.

Der Gewinner erklärt sich dann damit einverstanden, einen kleinen Bau- und Flugtest für den **LASSOGEIER** zu schreiben, der dann natürlich auch veröffentlicht werden wird.

Wer sich für das ansonsten sehr umfangreiche Programm interessiert, kann das im Internet unter www.flight-depot.com tun - es sind interessante Angebote dabei.

Bei den auf Baukastenqualität getesteten Modelle handelt es sich um die Profil-Scale-Goodyear-Racer **BUSTER** und **SHOESTRING** der USA-Firma SIG. In erster Linie sind die beiden Flugzeugtypen Spassflieger mit einem Hang zum Höheren.

Wer damit Goodyear-Wettbewerbe fliegen möchte, sollte die Flugzeuge etwas stabiler bauen und schauen, wo eventuell Material gegen bessere Qualität ausgetauscht oder die Statik verändert werden sollte.

Ansonsten sind die beiden Fesselflugzeuge optisch recht schön, schnell zu bauen und durch die jeweils im Maßstab 1:1 gehaltenen Baupläne weiter zu reproduzieren.

SHOESTRING



Der Baukasten macht von der Vorbereitung der Teile her gesehen einen sehr guten Eindruck. Im Gegensatz zu früheren Bausätzen der Firma SIG sind die meisten Teile wie Flügel (aus 3 Teilen zusammengesetzt) und Rumpf (einteiliges Balsabrett) fertig ausgeschnitten. Die Rumpfverstärkung, Dämpfung und Leitwerk sind gut vorgestanzt und mit Leichtigkeit aus den Brettchen zu lösen. Die Buchenholz-Motorträger sind zum Einkleben fertig, das Fahrwerk, Sporn und Höhenruder-Verbindung sowie die Schubstange (alle aus Federstahl) sind fertig gebogen und liegen bei. Steuersegment aus Plastik, Ruderanlenkung aus Metall und diverse Kleinteile sind in einem Plastikbeutel verpackt und selbstverständlich auch dem Baukasten beigelegt. Abgerundet wird der Bausatz durch ein Set Schiebebilder, die für den „Renntouch“ sorgen.

Der Bauplan 1 : 1 gibt gute Auskunft über den Bau des Modells und sollte vorher aufmerksam studiert werden.

Anmerkung: der Flügel ist im Gegensatz zum **BUSTER**-Flügel nicht profiliert - Mehrarbeit!

Preis: 26,50 € plus Versandkosten

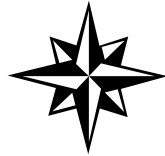
BUSTER



Im Prinzip gilt für dieses Modell das Gleiche wie für den **SHOESTRING**: alle Teile sind soweit ausgeschnitten und fertig zum Verleimen. **Ausnahme:** der Flügel ist fertig profiliert, muss aber noch mit den Randbögen versehen werden - das bedeutet ein wenig Mehrarbeit.

Schiebilder und Bauplan 1 : 1 liegen dem Kasten bei.

Preis: 27,90 € plus Versandkosten



Papa Christoph baut.....



.....und Clara liest...äh Baupläne!

Gustav Sämänn †

* 04.05.1922 † 07.02.2006

Gustav Sämänn verstarb im Alter von 84 Jahren nach einem ereignisreichen Modellfliegerleben. Sein Vater war Kriegsflieger in der Rotte von Udet und später Sportflieger im Luftsportverband. So begann Gustav bereits mit acht Jahren als Mitglied der Hannoverschen Modellbaugruppe Flugmodelle zu bauen.

Ab seinem zwölften Lebensjahr war er bereits bei jedem der damaligen Reichswettbewerbe dabei und ließ dabei keine Klasse aus.

Seine Leistungen und Erfolge waren so umfangreich, dass man sie nur in gedrängter Form wiedergeben kann. Er flog mehrere deutsche Rekorde, davon drei im Saalflug (12 min!). Viele Klassensiege und zweite Plätze brachten ihm bereits vor dem Kriege 28 Siegerplaketten ein. Höhepunkt war sein dritter Platz beim König-Peter-Pokal 1939 in England.

Er gehörte zum Kreis der Spitzenmodellflieger Sult, Mischke, Kermeß und Emmerich. Ab 1941 führte er bei Messerschmidt als Versuchs-Ingenieur Windkanal-Flug- und Standmessungen durch.

Ab 1947 arbeitete er beim Wiederaufbau des Modellfluges mit und gehörte zu den Gründern der Modellflugkommission des DAeC. Als Mitglied der Modellflug-Arbeitsgemeinschaft leistete er wertvolle theoretisch-technische Arbeit.

Zunächst wandte er sich der Entwicklung von Segelflugmodellen der Klasse Nordic A 2 (später Klasse F1A) zu. Er führte den bereits 1935 erfundenen Keulenrumpf ein, rüstete die Modelle mit Thermikbremsen mittels Glimmschnur aus und setzte sich für die Verkürzung der Startschnurlänge von 100 auf 50 Meter ein. Der dritte Platz auf der WM in Graz 1952 war die Krönung.

Sein A2-Segler „Bussard“ (Bauplan 216, Otto Maier Ravensburg) wurde in großer Stückzahl nachgebaut und auf Wettbewerben erfolgreich geflogen.

Seine Vorliebe für Gummimotormodelle brachte ihm 1951 auf der 1. Deutschen Meisterschaft in Borkenberge den Sieg in der Klasse W (F1B).

Auch seine Frau Inge flog in der Klasse F1B und qualifizierte sich für die deutsche Mannschaft zur Weltmeisterschaft 1953 in Cranfield / GB. Sie erreichte als beste Deutsche den 8. Platz.

Das unbegrenzte Gummigewicht der Wakefieldmodelle war Gustav Sämänn ein Dorn im Auge. Er plädierte erfolgreich für die Begrenzung auf 80 Gramm Gummi, was von englischen Wakefield-Experten als „deutsche Kindergartenfliegerei“ kritisiert wurde.

Mit seine „Hornisse“ schuf er einen völlig neuen Typ von unempfindlichen Gummimotormodellen, mit dünnem, schlanken Rumpf und 1-Strang-Motor. Die Richtigkeit seiner Theorie wurde durch den Weltmeistertitel 1955 bewiesen.

Mit dem Aufkommen der Funkfernsteuerung baute er zunächst handliche Segelflugmodelle mit Ein-, Zwei-, und Dreiachs-Steuerung.

Sehr bald, angeregt durch Karl-Heinz Stegmeier, begann er mit dem Bau von Kunstflugmodellen mit Verbrennungsmotor. Dabei verwendete er vollelektronische Sender und Empfänger unter Verwendung von Steuer-Servos. Bereits auf der Fernlenkflug-WM 1960 in Zürich erflog er den zweiten Platz und verwies K. H. Stegmeier auf den dritten Platz.

Für die Firma Graupner entwickelte er mit der „Caravelle“ ein Kunstflugmodell mit hervorragenden Flugeigenschaften, das sowohl zum Training als auch zum Wettbewerbsfliegen geeignet war und in großer Stückzahl nachgebaut wurde.

An der Entwicklung der Modell-Hubschrauber war er führend beteiligt, wobei er sein Augenmerk vorrangig auf die Ausführung von Kunstflugfiguren richtete. Dem Hubschrauberflug blieb er auch im Alter treu.

Mit Gustav Sämänn ist ein Modellfluggpionier erster Klasse von uns gegangen. Seine Zähigkeit bei der Lösung von Modellflug-Problemen trug ihm schon in den fünfziger Jahren den Beinamen „Eiserner Gustav“ ein.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Horst Jung

Die allerletzte Seite!

Jean Dessaucy



Gestorben am 6. Januar 2007