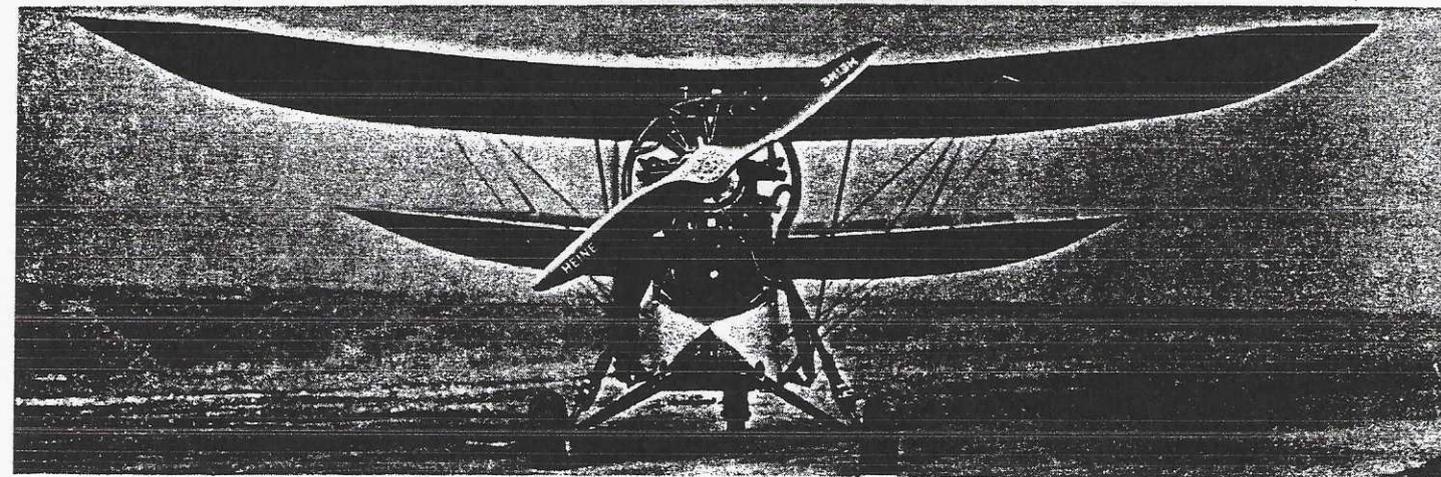


# UNSERE VOLKSFLUGZEUG-SEITE



Die Leipziger „Himmelslaus“ mit dem neuen Federbein-Fahrgestell mit Ballonreifen und Elektronrädern. Aufn. „Der Deutsche Sportflieger“ (5)

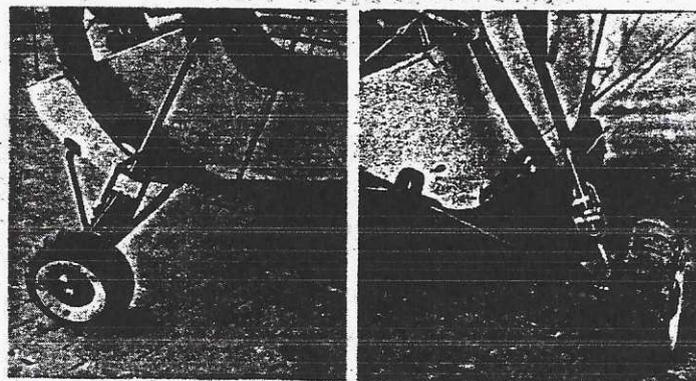
## Die Leipziger „Himmelslaus“ fliegt wieder Von Ing. Karl Seyboth

In Heft 10 unserer Zeitschrift haben wir letztmalig über die Flüge der in Leipzig gebauten „Himmelslaus“ berichtet, die wir wegen des Umbaus des Fahrgestells damals für kurze Zeit unterbrechen mußten. Wie auch die Versuche mit der „Himmelslaus“ im französischen Versuchszentrum Villacoublay ergeben haben, neigt die „Himmelslaus“ mit dem normalen Fahrgestell zum Überschlag. Wir haben diese Erfahrung leider auch machen müssen und mußten daher das Fahrgestell etwas verbreitern und nach vorn verlegen. Da sich die bisher verwandte, durchgehende Achse verschiedentlich durchgebogen hatte, so konstruierten wir ein geteiltes Fahrgestell mit Federbeinen und Ballonrädern, mit dem wir ausgezeichnete Leistungen erzielten. Das Fahrgestell gestattet äußerst weiche Landungen, die in einem „wohltuenden“ Gegensatz zu den bisherigen stehen. Wir haben nun die Flüge mit der „Himmelslaus“ wieder fortgesetzt und sind dabei zu zufriedenstellenden Ergebnissen gelangt.

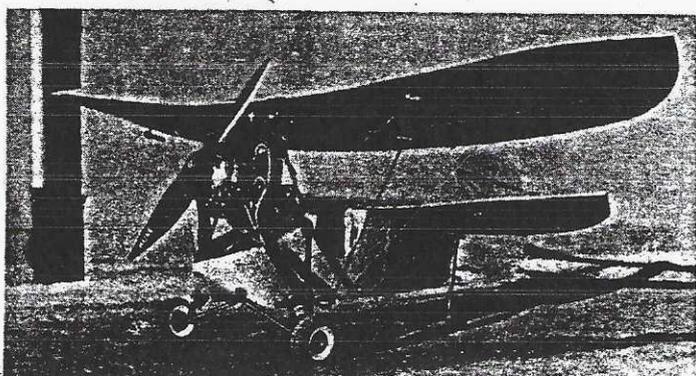
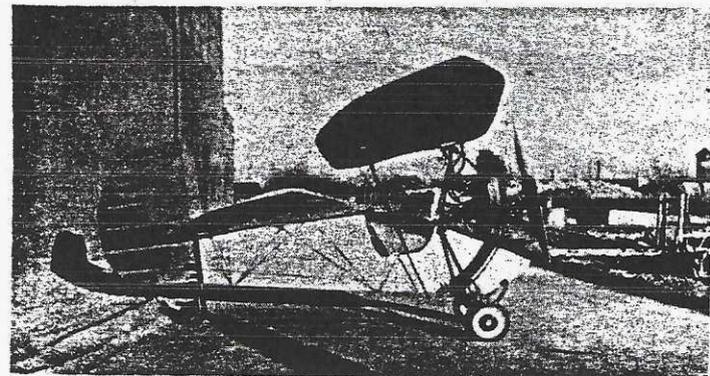
Der Schwerpunkt unserer Laus, die inzwischen übrigens auch ihre Taufe mit anschließendem Jungfernflug hinter sich gebracht hat und nunmehr auf den Namen „Lerche“ hört, liegt 66 cm hinter der Vorderkante des Oberflügels. Ohne Pilot und Betriebsstoff wiegt das Flugzeug 205 kg und steigt auf 1000 m in ca. 10 Minuten. Bei der jetzigen Schwerpunktlage erscheint das Flugzeug ziemlich kopflastig, was besonders bemerkbar wird, wenn man das Gas wegnimmt. Die Laus hat dann einen sehr steilen Gleitflug. Start und Landung erscheinen mit dem neuen Fahrgestell ebenso gefahrlos, wie mit jedem anderen Flugzeug, sofern kein allzu starker Wind weht. Bis 12 m/sec. Bodenwind bei nicht übermäßiger Böigkeit erscheint mir Start und Landung mit unserem Flugzeug völlig unbedenklich. Es darf allerdings nicht verkannt werden, daß wir einen starken Motor verwendet und ein verhältnismäßig hohes Fluggewicht erhalten haben. Ich habe auch Flüge bei 17 m/sec. Bodenwind und ganz anständiger Böigkeit ohne Unfälle ausgeführt und glaube auch, daß bei einiger Vorsicht Unfälle nicht zu erwarten sind. Natürlich ist es bei starkem Wind unbedingt notwendig, daß das Landefeld gerade angefliegen wird. Bei solchen Windstärken dürfte aber auch jedem anderen Leichtflugzeug eine Schiebelerdung schlecht bekommen. In der Luft hat sich unser Flugzeug, das ich bisher nur allein geflogen habe, immer sehr anständig benommen, jedenfalls viel anständiger, als man nach dem vielen Geschrei um die Unsicherheit und Unzuverlässigkeit der „Himmelslaus“ hätte annehmen können. Bisher habe ich jedenfalls von all den Untugenden, die der „Himmelslaus“ nachgerühmt werden, nichts bemerkt, obwohl ich nun schon eine große Anzahl auch längerer Flüge bis in Höhen von 500, 700 und 1200 m ausgeführt habe. Selbstverständlich habe ich nicht zuletzt im Hinblick auf die 11 Todesfälle, die mit der „Himmelslaus“ bisher vorgekommen sind, bei allen Versuchen die nötige Vorsicht walten lassen. Bei einigermaßen ruhigem Wetter liegt die „Himmelslaus“ wie ein Brett in der Luft, und man vermißt die fehlenden Verwindungsklappen in keiner Weise. Dasselbe gilt für Start und Landung, wenn der Wind nicht über 10 m/sec. Geschwindigkeit hat. Nimmt der Wind zu, dann kommt es bisweilen vor, insbesondere bei

starker Böigkeit, daß die „Himmelslaus“ bei Start und Landung und auch in der Luft stark pendelt, daß man als normal ausgebildeter Pilot gern dagegen steuern möchte. Man kann dies in gewissem Maße durch Gegensteuern mit dem Seitensteuer, aber ich kann mir vorstellen, daß man dies ebensogut auch unterlassen kann, ohne irgendwelche Unfälle selbst in Bodennähe befürchten zu müssen. Ich gebe zu, daß für den normal ausgebildeten Piloten das Fliegen in der „Himmelslaus“ in der ersten Zeit nicht gerade angenehm ist, weil dieser eben noch kein Flugzeug von einer derartigen Gutmütigkeit geflogen hat, wie sie die „Himmelslaus“ nun einmal besitzt. Man hält es einfach nicht für möglich, daß Querlagen bis zu 45 Grad Neigung ohne jegliches Zutun von der Maschine selbst korrigiert werden, und doch ist es so. Allmählich gewinnt man ein solches Zutrauen zu der Stabilität der Maschine, daß man sich auch um sehr starke Querlagen nicht mehr kümmert und lässig mit übereinandergeschlagenen Beinen, wie in einem Lehnstuhl ausruhend, durch die Gegend fliegt.

Zweifellos ist die Steuerung der „Himmelslaus“ das einfachste, was es bisher gibt. Natürlich kann man an das Flugzeug nicht



solche Ansprüche wie an ein Kunstflugzeug stellen, ebensowenig, wie man ein Sport- oder Rennautomobil nicht mit einem Volksauto vergleichen kann. Daß man mit der „Himmelslaus“ nicht slippen kann, betrachte ich nicht als Mangel, obwohl ich selbst mit anderen Flugzeugen aus wahrer Begeisterung und bei jeder nur sich bietenden Gelegenheit slippe. Bei der „Himmelslaus“ braucht man es deswegen nicht, weil man sie derart durchsacken lassen kann, daß sie auf Wunsch noch viel mehr Höhe verliert, als jedes normale Flugzeug im Slipp. Vom starken Slipp bis zum Abschmieren ist bei Normalflugzeugen gewöhnlich nur ein Schritt. Das mußte schon man-



cher Anfänger bitter büßen. Die „Himmelslaus“ hingegen schmiert nicht ab, so viel man sie auch überzieht. Dies erscheint mir einer der wesentlichsten Vorzüge gegenüber Normalflugzeugen.

Wenn man im Geradeausflug die „Himmelslaus“ einigermaßen in normaler Fluglage hält, so zeigt sie bei der jetzigen Schwerpunktlage keinerlei Neigung, auszubrechen oder auf den Kopf zu gehen. Sie fliegt wunderschöne Kurven und Achten bis zu 45 Grad Neigung und man hat dabei das Gefühl, als ob das Flugzeug sauber auf der Stelle dreht. Gibt man noch mehr Seitensteuer, so muß das Flugzeug auf den Kopf gehen, da das Seitensteuer dann naturgemäß als Tiefensteuer wirkt. Ich habe mit Vollgas versucht, noch steilere Kurven zu drehen und glaube auch, daß dies möglich war, wenn man das Seitensteuer etwas zurücknahm und dafür, wie beim Normalflugzeug, Höhensteuer gab. Wegen des Fehlens geeigneter Instrumente konnte ich dies aber nicht genau nachprüfen. Schließlich war mir sehr darum zu tun, unsere „Lau“ auch auf ihre Längsstabilität zu prüfen. Der Hauptvorwurf, den man dieser Konstruktion macht, besteht bekanntlich darin, daß sie aus dem schnellen Geradeausflug langsam auf den Kopf geht, ohne daß der Pilot in der Lage ist, das Flugzeug wieder aufzurichten. Auf diese üble Eigenart der „Himmelslaus“ sollen verschiedene Todesfälle zurückzuführen sein, auch haben die französischen Windkanalversuche diese Unstabilität der „Lau“ festgestellt. Ich konnte im Vollgasflug selbst im leicht gedrückten Flug bei Höchstgeschwindigkeit keinerlei Neigung zur Unstabilität feststellen. Das Flugzeug richtete sich schon bei geringem Steuerdruck und kleinem Steuerausschlag wieder auf. Bei übertriebenem Gleitflug und Vollgas war allerdings ein überraschend starker Steuerdruck beim Herausnehmen aus der geneigten Flugbahn einmal festzustellen, so daß ich mich entschloß, die Versuche in dieser Richtung vorerst nicht zu übertreiben. Es ist möglich, daß die stabilisierende Wirkung der Hinterfläche diese hohen Steuerdrücke erwirkt, denn auch nach den Windkanalversuchen soll die „Himmelslaus“ bei unserer Schwerpunktlage stabil sein.

Wir werden die Versuche mit unserer „Himmelslaus“ nun auch bei anderen Schwerpunktlagen fortsetzen und hierüber an dieser Stelle später berichten.

Unsere bisherigen Versuche haben gezeigt, daß die „Himmelslaus“ doch nicht so gefährlich ist, wie sie von verschiedener Seite hingestellt wird, und wie es wohl auch im Hinblick auf die große Anzahl der Todesfälle den Anschein hatte. Abgesehen von einem z. T. selbst verschuldeten Kopfstand, bei dem nur der Propeller beschädigt wurde, sind alle Flüge mit unserer „Himmelslaus“ einwandfrei verlaufen. Voraussetzung ist allerdings, wie überall in der Fliegerei, daß nicht unvorsichtig und leichtsinnig verfahren wird, denn die Luft hat nun einmal keine Balken. Uns hat der Bau der „Himmelslaus“ interessanten Einblick gegeben, wie weit eine Volkflugerei mit selbstgebauten Flugzeugen möglich ist und welcher grundlegende Unterschied zwischen dem Normalflugzeug und der Mignetschen Konstruktion in fliegerischer Hinsicht besteht. Ob sich die „Himmelslaus“ durchsetzen wird, hängt einzig und allein davon ab, ob sie sich eines Tages als ebenso sicher wie ein Flugzeug normaler Konstruktion erweist. Es hat den Anschein, daß die „Himmelslaus“ eines Tages noch einfacher und noch sicherer sein wird, als das Flugzeug normaler Konstruktion, sofern es gelingt, ihm noch anhaftende Mängel zu beseitigen. Ob und wann das einmal der Fall ist, läßt sich heute, da die Entwicklung immer noch im Anfangs-

stadium steht, nicht voraussagen. Zweifellos sind — das zeigen am besten die neuesten Konstruktionen Mignets — schon sehr erfolgversprechende Verbesserungen erzielt worden. Daß man sich auch von anderer Seite etwas von der Mignetschen Konstruktion verspricht, zeigt neuerdings, daß eine französische Firma ein Jagdflugzeug auf Grund neuer aerodynamischer Erkenntnisse nach diesem Prinzip baut.

Wir können, trotzdem auch unsere bisherigen Versuche zufriedenstellend verlaufen sind, einen Nachbau nicht empfehlen. Dies einmal, weil weder theoretisch noch praktisch bis jetzt völlige Klarheit in der „Himmelslaus“-Angelegenheit erzielt worden ist, und da andererseits nicht einmal für eine als sicher erkannte Konstruktionsausführung einwandfreie Zeichnungen vorliegen. Wir glauben, unseren Lesern mit unseren Ausführungen, die auf Grund eigener Anschauung zustande gekommen sind, besser zu dienen, als manche „Auchflieger“, die alle möglichen Schauermärchen über die „Himmelslaus“ geschrieben haben, ohne die normale Fliegerei aus eigener Erfahrung zu kennen, geschweige, sich einmal den Wind im Führersitz einer „Himmelslaus“ um die Nase wehen zu lassen. Wir haben keine Veranlassung, wie wir schon des öfteren an dieser Stelle betont haben, die „Himmelslaus“ irgendwie anderen brauchbaren Konstruktionen vorzuziehen, ebensowenig, wie der Franzose Mignet Veranlassung hatte, eines Tages ausgerechnet auf die deutsche Konstruktion der „Ente“ zurückzugreifen, um sie zur Grundlage seiner Konstruktion zu machen. Und doch glauben wir — welche Entwicklung die „Himmelslaus“-Angelegenheit auch nehmen wird — daß eine Erörterung dieser Konstruktion wesentlich ist, und zwar je eher je besser!

Wir überlassen es dabei unseren Lesern, zu entscheiden, welche Informationen ihnen die wertvolleren sind. Den Herrn „Schreibtischpiloten“, die gelegentlich vom angewärmten Schreibtischessell ihre Tinte kühn gegen die „Himmelslaus“ verspritzen, soll gesagt sein, daß in Schkeuditz ein solches „Wundertier“ steht, das wir gern für Orientierungsflüge zur Verfügung stellen. Ich fürchte nur, unser Angebot wird ungehört verhallen und hinter den verschiedenen Schreibtischen wird man vorziehen, mit der Uhr in der Hand abzuwarten, bis es auf dem Schkeuditzer Flughafen „gekracht“ hat. An mir soll es nicht liegen, dafür zu sorgen, daß diesen Herren die Zeit recht lang wird. Unberufen toi, toi, toi!

### Jagdflugzeug nach „Himmelslaus“-Prinzip

Der französische Konstrukteur Delaune, bekannt durch sein Reiseflugzeug „l'Ibis bleu“, befaßt sich mit der Konstruktion eines Jagdweisitzers nach ganz neuen aerodynamischen Gesichtspunkten. Wie es heißt, soll hierbei das Prinzip der „Himmelslaus“ zur Anwendung kommen. Nbh.

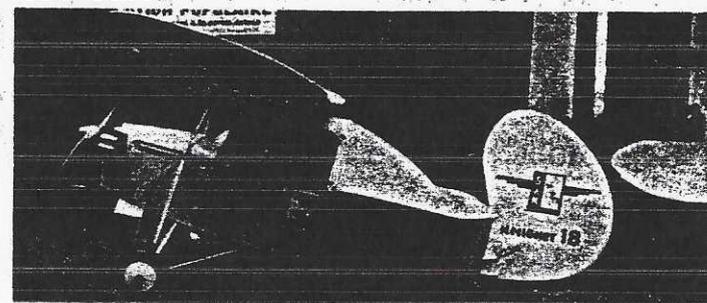
### Neues Tandemflugzeug.

Ein von der Segelflugzeugfabrik der Ossoaviachim konstruiertes Tandem-Flugzeug wird zur Zeit auf dem Zentral-Avio-Flugplatz „Mossarew“ erprobt. Es trägt die Typenbezeichnung „Zsor-M-1“ und ist ein Einsitzer. Das Fluggewicht beträgt 260 kg, die Höchstgeschwindigkeit 195 km/h und die Landegeschwindigkeit 50 km/h. Es vermag für drei Stunden Betriebsstoff mitzuführen. Der Motor hat eine Leistung von 18 PS. Nbh.

## Mignets neue Flugzeuge auf dem Pariser Aero-Salon

Mignet war, wie vor zwei Jahren, auch in diesem Jahre wieder auf dem Pariser Salon vertreten und konnte, wie er uns schrieb, erfreut feststellen, daß das Interesse an seinem Flugzeug durchaus nicht nachgelassen hat. Er zeigte diesmal beachtliche Verbesserungen gegenüber seiner bisherigen Konstruktion, die sämtlich schon im Flug erprobt sind und die, wie wir schon berichten konnten, u. a. auch in England berechtigtes Aufsehen erregt haben. Mignet habe eine neue Gesellschaft gegründet, die „Société des Aéronefs Mignet“ (S. A. M.), die auch in England und Amerika Niederlassungen hat. Er hat damit in die Tat umgesetzt, was er uns schon vor einem Jahr ankündigte. Es ist nicht zu erfahren, ob Mignet den Bau seiner Flugzeuge künftig allein in die Hand nehmen wird oder ob er durch Herausgabe eines neuen Buches seinen Anhängern den Selbstbau ermöglicht. Die auf der Ausstellung gezeigten Flugzeuge stellen durchweg weitgehende Verbesserungen auch in aerodynamischer Beziehung dar. Er legt neuerdings, wie man sieht, auch großes Gewicht auf gute Ausführung des Fahrgestells. Niemand wird guten Willens bestreiten können, daß die Flugzeuge Mignets nicht für den Amateur ein bestechendes Äußeres haben. Sofern die angegebenen Leistungen zutreffen, muß man vor diesen kleinen, schnellen Flugzeugen alle Achtung haben. Vorausgesetzt immer, daß sie sicher sind.

Die „Société Mignet“ mit ihrem Hauptsitz in Meaux hat Zweigniederlassungen in London unter der Firmenbezeichnung „Mignet Aircraft Company“ und in Chicago mit der Firma „Mignet Aircraft Corporation“. Mignet wird sich im Anschluß an die Ausstellung für sechs bis acht Monate nach Chicago begeben.



Einsitzige Kabinenmaschine HM 18

Bild: Wiltkind

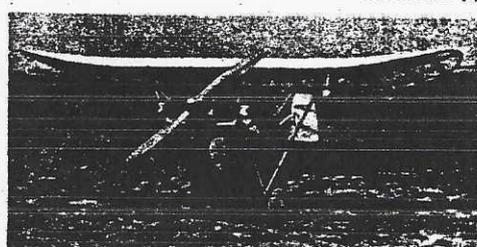
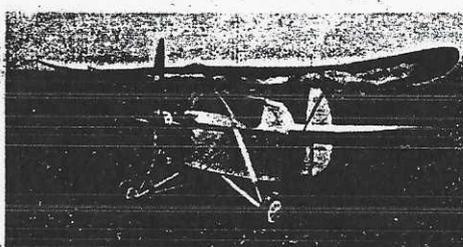
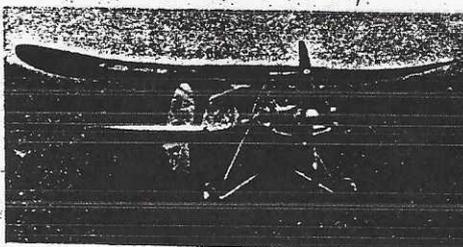
### Daten und Leistungen

	HM. 16	HM. 18	HM. 19
Spannweite . . . . .	4 m	5 m	6 m
Länge . . . . .	3,30 m	3,60 m	4,80 m
Gewicht . . . . .	100 kg	120 kg	240 kg
Aktionsradius . . . . .	400 km	400 km	400 km
Startlänge b. Windstille . . . . .	50 m	60 m	70 m
Steigzeit . . . . .	200 m in 1 Min.	300 m in 1 Min.	200 m in 1 Min.
Geschwindigkeitsbereich . . . . .	40—190 km/h	40—150 km/h	40—150 km/h
Motorstärke . . . . .	25 PS	35 PS	45 PS

HM. 18  
Einsitzige Kabinen-Maschine

HM. 19  
Zweisitzige Kabinen-Maschine mit nebeneinanderliegenden Sitzen und Doppelsteuer

HM. 16  
Einsitzer „Torpedo“ mit nur 4 m Spannweite  
Werkfotos (3)



11/36