

## DIE HIMMELSLAUS

Zur geschichtlichen Dokumentation liegen entsprechende Unterlagen bei, die alles sagen. Es ist natürlich auch möglich, nach diesen original Aufzeichnungen eine Himmelslaus zu bauen. Doch die ersten Fehlschläge in dieser Konstruktion übergeht man besser, indem man gleich die "Leipziger Lärche" baut.

Der Flügelbau in Lamellenweise ist ein größerer Aufwand, aber es steht danach alles ohne Spannung, was wichtig ist! Die Holzleisten in Kiefer 2 x 10 werden in einer Nagelschablone auf ein Brett zusammengeleimt. Der Rippenbau in Balsa-Lamellen 6 x 1,5 ist in einer Schablone aus 6 mm Sperrholz zu fertigen. Da Vorder- u. Hinterflügel gleiche Profile haben, ist so eine Schablone auch rentabel. Nachdem die Rippen mit Mount- u. Walfahle variiert sind, geht es an Nasen- u. Endleiste. Dazu benötigen wir 2 x 2 Balsaleisten, die wir mit Nageln und Klammern Stück für Stück mit Leim ansetzen, bis sich die entgültige Form von Nasen- u. Endleiste ausgebildet hat.

Das Seitenruder ist in der üblichen Bauweise. Es wird an der Spornschach-Verlängerung mit angelöteten Blechen verschraubt.

Der Rumpf wird mit zwei gleichen Seitenteilen aus Balsaleisten 5 x 8 und Eckklötzen auf ein Nadelbrett angefangen. Dann werden beide Seitenteile mit Gehr- u. Unterleiten austrommelt. Die 1,5 starke Balsa-Rumpfverklebung ist besser erst nach Einbau der Steuer- u. Fahrwerksteile anzubringen. Baseline für Spornschach-Anschlüsse werden durchgehend nach links und rechts aus 1,5 mm Stahldraht gezogen, um an eingelöteten Leitern gleichmäßig befestigt. An den Enden der Stahldrahtenden liegt es ratsam noch Schrauben mit 1,5 mm Bohrung zu setzen, damit die Augen sich nicht aufziehen. Um gute Gelenkaugen für das Fahrgestell zu bekommen ist auch hier nach Einrollen der 3 mm Stahldrahtenden mit entsprechend eingelöteten Scheiben oder Buchsen nachzuhelfen. Die Lötung der Fahrgestell-Achse muß mit hartem Lötlot erfolgen, nicht mit weichem Tinnol.

Die Federstrebe hat sich bestens mit eingetragener Gummifeder bewährt, wie bei der großen Himmelslaus. Die Spornradfederung Zwischenwinde in 2,5 mm Stahldraht ausreichen. Das Spornrad ist mit dem Seitenruder drehbar. Die Zwischenhebel sind aus 1 mm Bronze- oder Messingblech. Die vorderen Hebel sind beidseitig, spiegelsymmetrisch auf der durchgehenden Achse fest verklebt. Im Mittel ist ein Keil abgestimmt zur Rudermaschine mit verlötet. Das beidseitige, parallel Gestänge ist 1,5 mm Stahldraht. Die Stoßstangen aus üblichen Pappstreifen 6 mm haben beidseitig Gabelköpfe. Die Befestigungsaugen am Flügel sind aus 1 mm Bronze oder Messingblech und werden mit variablen Wicklungen an den Flügelholmen befestigt. Bei den Verspannungsstreben ist noch ein kleines Zwischenstück nötig, damit die Drehbeweglichkeit der Flügel im Drehpunkt fluchtet und die zwei Gabelköpfe je ein Loch für einen Hebel. Die Mittelfestigung beider Flügel erfolgt mit Schrauben M 6 welche gesichert so sitzen, daß sich keine Biegeveränderung der Flügel ergibt. Ein Motor mit seitlicher Befestigung ist am senkrechten Motorspinn aus Gra. Dural an der, je nach Anpassung, auch ein Drosselgestänge möglich ist. Es kann auch ein Wankelmotor verwendet werden, da dieser einen "Salomon-Sternmotor" naturgetreu ähnlich aussieht. Der Kraftstofftank ist unterhalb am Flügel gut. Am Motorspinn sind die Vibrationen zu stark. Seitliche Schraubverbindungen sind gut zu sichern.

Beim Einfliegen sind nur geringe Steueranschläge nötig. Wenn man viel Fahrt vernimmt geht das Modell in Sackflug über, ohne auf den Kopf zu gehen. Will man die Lärche dann zur Landung abfangen, geht es bestens mit etwas Gas.

Kurt Schriener 84 Regensburg Niefangweg 41 0941 / 23163-31878

