

Himmelslaus oder Pou du ciel

Kurt Schnittke, ein seit Jahrzehnten aktiver Modellflieger aus Regensburg, hat ein in vieler Hinsicht recht ausgefallenes scale-Modell nachgebaut. Nach Überwindung von Schwierigkeiten mit der Anstellung der beiden Flügel ist es ein braves, langsam und ziemlich eigenstabil zu fliegendes Modell, das Erbauer und Zuschauer durch das ungewöhnliche und schöne Flugbild begeistert.

Das Original

Der französische Flugzeugkonstrukteur und -bauer Henri Mignet machte sich Anfang der 30er Jahre an die Konstruktion eines leichten und billigen Flugzeuges, das sogar im Selbstbau herzustellen sein sollte. Außerdem setzte sich Mignet zum Ziel, daß sein Flugzeug verhältnismäßig leicht zu fliegen sein sollte und vor allem Steuerfehler hinnehmen mußte, ohne gleich in gefährliche Fluglagen zu geraten. Da die Maschine obendrein klein, leicht und auch nur schwach motorisiert vorgesehen wurde, waren eigentlich alle Voraussetzungen für ein sogenanntes „Volksflugzeug“ gegeben.

In den vorausgegangenen Jahren waren unzählige Versuche zur Erforschung der aerodynamischen Bedingungen für Flugzeuge gemacht worden und es waren viele Erfindungen gemacht und auf ihre Tauglichkeit hin geprüft worden, wobei man sich auch nicht scheute, bisweilen (für unsere heutigen Begriffe) recht ausgefallene Bauformen und Maßnahmen zu testen. Mignet standen zwar so große Mittel nicht zur Verfügung, weshalb er darauf angewiesen war, die Eigenschaften schon ausgeführter Flugzeuge und die bekanntgewordenen Ergebnisse von Versuchen zu studieren. Dabei stützte er sich auf die ungewöhnliche Trudelsicherheit der F 19 „Ente“ von Focke-Wulf und auf die stabilisierende Wirkung von Spaltflügeln. (Interessant ist übrigens, daß der ehemalige Kriegerflieger Georg Wulf, der mit dem Wissenschaftler Heinrich Focke zusammen FW gegründet hatte, selbst noch Erprobungsflüge durchführte und dabei 1927 mit besagter „Ente“ tödlich abgestürzt ist.)

Henri Mignet schuf in den Jahren 1933/34 seine unkonventionelle Dop-

pelflügelmaschine und stellte sie 1934 beim Aero-Salon in Paris der Fachwelt, aber auch der breiten Öffentlichkeit unter dem bezeichnenden Namen „Pou du ciel“ vor, was Himmelslaus heißt.

Er dürfte nicht geringes Aufsehen damit erregt haben. Schließlich hatte das Flugzeug keine Querruder, sondern lediglich nach oben aufgebogene Flügelenden. Die Spannweite des Hauptflügels betrug 6,00 m, die des dahinter und unterhalb gestaffelt angeordneten kleineren Flügels gar nur 4,00 m. Beide Flügel hatten im rechteckigen Teil die sehr große Tiefe von 1,4 m; das Profil wies seine größte Dicke (ca. 11 %) etwa bei 27 % der Flügeltiefe auf und hatte deutlich ausgeprägten S-Schlag, was natürlich ebenfalls zur Flugstabilität beitrug. Bei nur 3,5 m Rumpflänge und einfachstem Rechteckquerschnitt konnte das Eigengewicht mit 130 kg niedrig gehalten werden. Eingebaut war in dieser Originalmaschine ein Zweitakt-Zweizylinder-Motor der Firma Aubier-Dunne mit nur 22 PS Leistung. Der Motor war oberhalb des stark hochgezogenen Rumpfbuges un-

Oben:

Einzelheiten der Motor-Tank-Anordnung, der Flügelstreben und -steuergestänge sowie des Fahrwerks.

Übersichtsplan der Original-Himmelslaus, nach welcher der Modellbauplan entwickelt wurde.

