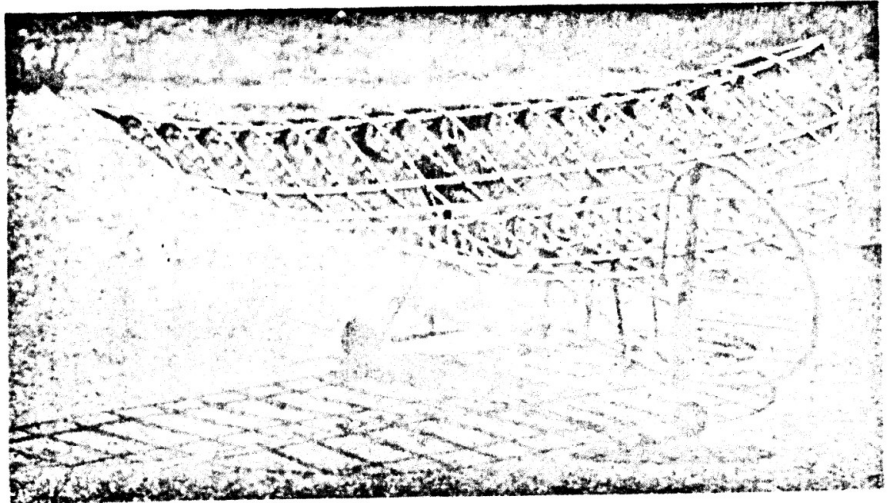


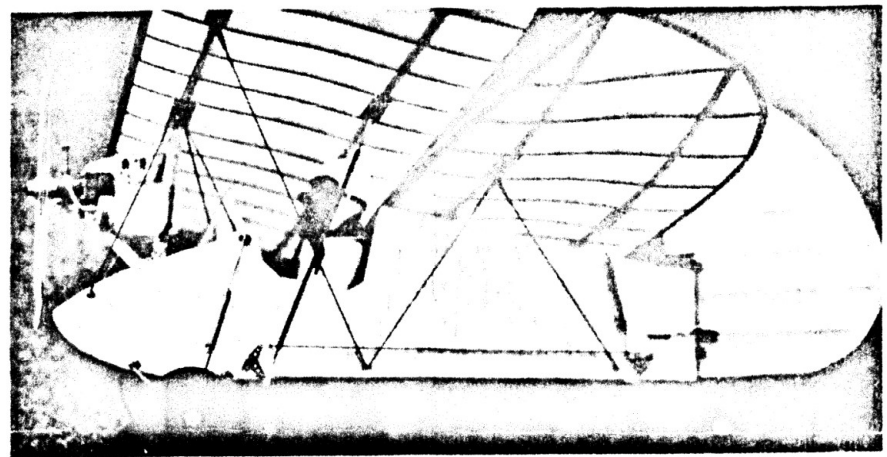
**Rechts:**

**Die Himmelslaus im Rohbau fertiggestellt.**



**Unten:**

**Seitenansicht auf Rumpf und Seitenruder. Die gesamten Flügelrudergestänge sind deutlich erkennbar.**



mittelbar vor dem Piloten eingebaut. Damit war natürlich nur eine Höchstgeschwindigkeit von wenig mehr als 110 km/h zu erreichen. Ebenso bescheiden war die Reichweite des Apparates, die mit 250 km angegeben wird. Dafür waren aber auch nur knapp 25 Liter Sprit im Tank, und das brave Maschinchen begnügte sich mit 9 Litern je Stunde!

In den folgenden Jahren wurden nicht nur in Frankreich, sondern in fast allen europäischen Ländern und vor allem auch in den USA weit über 4000 derartige „Flugzeuge“ gebaut. Natürlich wurden auch viele Abänderungen versucht und man schreckte auch nicht davor zurück, außer dem Piloten auch noch einen Passagier mitzunehmen. Als Antrieb wurden alle möglichen Motoren zwischen 16 und 40 PS verwendet. (Für die Zweisitzer Ausführung sogar bis zu 70 PS.)

Das Markanteste an der Himmelslaus war das fehlende Höhenruder und -steuer, weil um die Querachse durch gegensinnige und gleichzeitige Änderung der Anstellwinkel beider Flügel gesteuert wurde, die dazu um Gelenke drehbar angeordnet waren. Außerdem gab es noch ein Seitenruder, das mit zwei kleinen Heckrädern versehen war, die stets zusammen mit dem Ruder betätigt wurden. Tatsächlich soll die Steuerung der Himmelslaus von durchschnittlichen Flugschülern in nur einer Stunde erlernbar gewesen sein, so daß diese selbständig Starts und Landungen ausführen konnten. Vielleicht war aber gerade das der Grund, warum es hin und wieder doch zu Unfällen damit kam, denn ein völlig narrensicheres Flugzeug gibt es natürlich nicht. Seinem Konstrukteur brachte es übrigens das Kreuz der Ehrenlegion ein.

#### **Das Modell**

Kurt Schnittke stand für den Nachbau die gezeigte Übersichtszeichnung

sowie eine Reihe von Bildern zur Verfügung. Mit diesen Unterlagen hat er einen Modellbauplan gezeichnet, wobei er sich genau an die Vorbildabmessungen gehalten und nur dort Abweichungen vorgenommen hat, wo es modellbautechnisch unumgänglich oder doch ratsam erschien. Dies trifft beispielsweise für den Bau der Flügelrippen zu, die am Original einen vollen Steg mit nur 6 Rundausschnitten zur Gewichtsersparnis hatten, am Modell aber fachwerkartig in Stäbchenbauweise hergestellt sind. Diese Rippen sind übrigens eine der beiden Schwierigkeiten, die sich beim Modellnachbau ergeben. Außerdem ist das Modell nur noch im Hinblick auf die zahlreichen Beschläge, Scharniere und Rudergestänge anspruchsvoll, alle übrigen Teile sind ohne nennenswerte Mühen oder Aufwände zu bewerkstelligen.

Das Modell weist 1400 mm Spannweite auf und ist damit im Nachbaumaßstab 1:4,2857 gehalten. Natürlich muß es dem Vorbild entsprechend recht schwach motorisiert werden und —

dies sei nicht verschwiegen — ist natürlich kein Modell für starken Wind, da würde es sicher Bruch machen. Es hat eine sehr geringe Flächenbelastung und ist deshalb und wegen der vielen außen liegenden Gestänge recht langsam im Flug. Damit eignet es sich recht gut für die vielen Modellflieger, welche sich nicht zur allerersten Pilotenklasse zählen dürfen. Darüber hinaus ist es vor allem für die Modellbauer geeignet, welche sich einmal in der semiscale- oder auch in der scale-Klasse versuchen wollen. Sogar für die experimentierfreudigen Modellflieger ist es ein gut geeignetes Modell, denen der Nachbau wegen der hochinteressanten Steuerung um die Querachse bei fehlendem Höhensteuer empfohlen werden darf:

Die Gelenke beider Flügel, um welche diese drehbar sind, befinden sich jeweils unterhalb der weit vorne liegenden Hauptholme, also in nur 21,4% der Flügeltiefe. Dadurch liegen die Auftriebsmittel jedes Flügels hinter dem Drehpunkt, weshalb an den Ver-