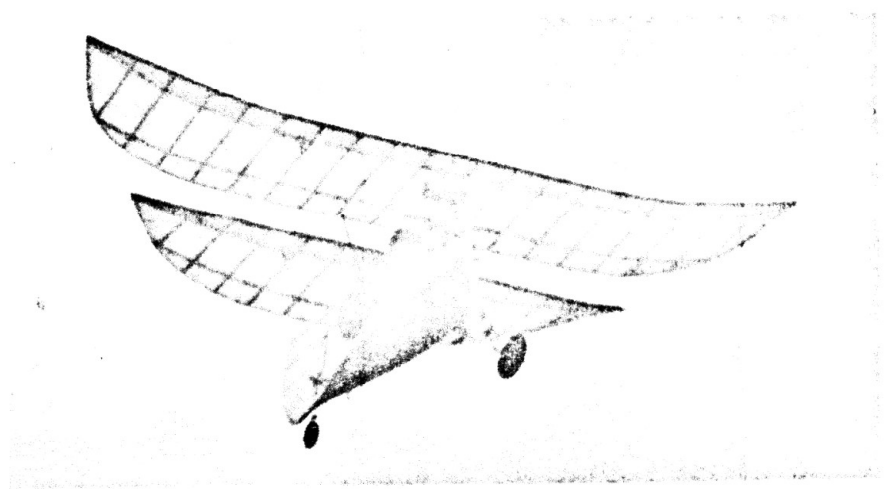
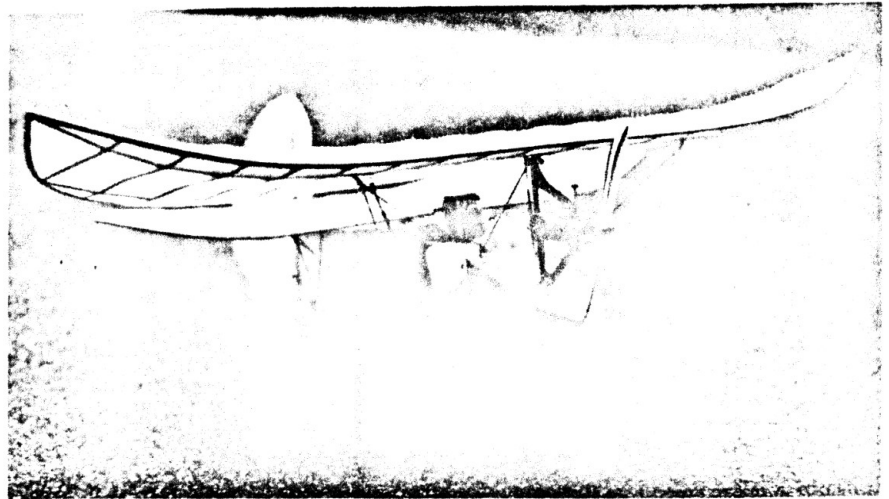


Himmelslaus startklar. Ein Duraispant oberhalb des Rumpfes dient gleichzeitig als Motor- und Tankträger und bildet am oberen Ende das mittlere Hauptlager für den vorderen Flügel.

Modell der Himmelslaus mit 1,4 m Spannweite, gebaut von Kurt Schnittke, im Fluge.

stellgestängen der Flügel größere Kräfte aufzunehmen sind. Weil aber der vordere Flügel positiv, der hintere neutral bis eher negativ angestellt sind, ist dadurch ein teilweiser Ausgleich dieser freien Kräfte innerhalb des Verbindungsgestänges möglich. Die Gestängeanordnung ist in Abb. 2 und 3 erkennbar. Dabei ist die Einstellwinkeldifferenz der beiden Flügel natürlich gering, denn der Schwerpunkt des Modells (Flugzeuges) liegt im Bereich des dritten Viertels vom vorderen Flügel, weshalb auch der hintere Flügel noch etwas Auftrieb liefern muß, damit eine stabile Fluglage erreicht wird. Wird nun der Anstellwinkel des Vorderflügels verkleinert, so vergrößert sich gleichzeitig der Anstellwinkel des Hinterflügels etwas. In der Folge verlagert sich der Gesamtauftriebsmittelpunkt nach hinten, worauf die Flugrichtung sich nach unten neigt, also die Wirkung von Tiefenruder eintritt. Die umgekehrte Wirkung wird durch Vergrößerung des Anstellwinkels vorne und entsprechende Verkleinerung hinten erreicht. Für den praktischen Flug mit verhältnismäßig geringer Abweichung der Flugrichtung von der Horizontalen nach oben oder unten kommt man auch mit kleinen Änderungen der Anstellwinkel beider Flügel aus. Große Änderungen der Flugrichtung oder gar Kunstflug sind damit allerdings normalerweise nicht möglich: „Zieht“ man nämlich stark, so verstellen sich damit Vorderflügel positiv, Hinterflügel negativ und das Modell geht in den Sackflug über, wobei es natürlich sehr stark an Vorwärtsgeschwindigkeit verliert! Man kann damit das Modell sehr langsam, aber steil landen, doch setzen solche Landungen ein stark gefedertes Fahrwerk voraus, denn das Modell wiegt immerhin ca. 2,9 kg.

Noch einen anderen gegenüber Normalmodellen verblüffenden Effekt dieses Typs möchte ich Ihnen schildern: Wird beim normalen Horizontalflug der Motor gedrosselt, so wirkt das Mo-



dell stark kopflastig und geht folglich in nach unten gerichteten Flug über, wobei die Neigung und damit auch die Geschwindigkeit rasch zunehmen. Gefährlich wird dies nicht, wenn man „Höhensteuer“ gibt. Dies muß aber sehr mäßig geschehen und nur so weit, daß die Abwärtsrichtung flach bleibt, weil sich andernfalls der Widerstand zu sehr erhöht, das Modell dadurch an Geschwindigkeit verliert und folglich zwangsläufig auch der Auftrieb sinkt, worauf das Ende wieder ein Sackflug ist.

Sie sehen also schon, daß auch eine elegante flache Landung mit diesem Modell ihre Schwierigkeiten hat. Machen Sie auf keinen Fall den Fehler, das Modell mit einem zu starken Motor auszurüsten: Bei Hartbelagstartbahn genügen 3,5 ccm, bei Graspiste braucht man zwar 5 ccm, aber bitte nur zum Start, danach nehmen Sie sofort das Gas zurück, sonst erleben Sie nämlich noch weitere Überraschungseffekte. Beispielsweise kann Ihnen passieren, daß das Modell mit zuviel

Vortrieb nicht steigt, wenn Sie jetzt „ziehen“ und zuviel Höhensteuer erwischen, dann sinkt es sogar wieder, weil sich auch hier die Sackflugneigung einstellt, die immer kommt, sobald das Modell in überzogene Fluglage gerät. Dies ist eben der Ersatz für die bei anderen Modellen übliche Reaktion: Trudeln oder Abkippen mit anschließendem Sturz.

Wie gesagt, ist die Himmelslaus kein Leistungsmodell, sondern etwas für experimentierfreudige, geduldige Modellflieger, die damit in die Geheimnisse der Aerodynamik eindringen können und durch viele schöne Stunden bei gemütlichem Erholungsfliegen und durch das schöne Flugbild der Himmelslaus für die Mühen des Baues belohnt werden. Wenn Sie dazu Lust bekommen haben sollten, dann wenden Sie sich an Herrn Kurt Schnittke, 84 Regensburg, Niefangweg 41, wegen des Modellbauplanes samt Bildern und Erläuterungen. Er schickt Ihnen diese sorgfältig ausgearbeiteten Unterlagen für 15,— DM + Porto gerne zu.