

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 Lerche" baut.

Der Flügelbau in Lamellenbauweise 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 Haupt- u. Hilfsholm verleimt sind, geht es an Nasen- u. Endleiste. Dazu benötigen wir 2 x 2 Balsaleisten, die wir mit Nadeln und Klammern, Stück für Stück mit Leim ansetzen, bis sich die entgültige Form von Nasen- u. Endleiste zuschleifen läßt.

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

Der Rumpfbau wird mit zwei gleichen Seitenteilen aus Balsaleisten 5 x 8 und Eckklötzen auf ein Nadelbrett angefangen. Dann werden beide Seitenteile mit Ober- u. Unterteilen zusammengebaut. Die 1,5 starke Balsa-Rumpfbepankung ist besser erst nach Einbau der Steuer- u. Fahrwerksteile anzupassen. Beschläge für Spanndraht-Anschlüsse werden durchgehend nach links und rechts aus 1,5 mm Stahldraht gebogen, und an eingeleimten Leisten gewickelt befestigt. An den Enden der Stahldrahtaugen ist es ratsam noch Scheiben mit 1,5 mm Bohrung zu löten, 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 Lötzinn erfolgen, nicht mit weichem Tinol. Die Federstrebe hat sich bestens mit einfacher Gummiwicklung bewährt, wie bei der großen Himmelslaus. Die Spornradfederung Zwischenwindung im 2,5 mm Stahldraht ausreichend. Das Spornrad ist mit dem Seitenruder drehbar. Die Zwischenhebel sind aus 1 mm Bronze- oder Messingblech. Die vorderen Hebel sind beiderseitig, spiegelbildlich auf der durchgehenden Achse fest vertötet. Im Mittel ist ein Hebel abgestimmt zur Rudermaschine mit verlötet. Das beiderseitige, parallel Gestänge ist 1,5 mm Stahldraht. Die Stoßstangen aus üblichen Papprohren 6 ϕ haben beiderseitig Gabelköpfe. Die Befestigungsaugen am Flügel sind aus 1 mm Bronze oder Messingblech und werden mit verleimten Wicklungen an den Flügelholmen befestigt. Bei den Spanndrähten ist noch ein kleines Zwischenstück nötig, damit die Drehbeweglichkeit der Flügel im Drehpunkt fluchtet und die zwei Gabelköpfe je ein Loch für sich haben. Die Mittelbefestigung beider Flügel erfolgt mit Schrauben M 6 welche gesichert so sitzen, daß sich keine Drehbehinderung der Flügel ergibt. Ein Motor mit seitlicher Befestigung ist am senkrechten Motorspant aus 3 mm Dural an dem, je nach Anpassung, auch ein Drosselgestänge möglich ist. Es kann auch ein Wankelmotor verwendet werden, da dieser einem "Salmon-Sternmotor" naturgetreu ähnlich aussieht. Der Kraftstofftank ist unterhalb am Flügel gut. Am Motorspant sind die Vibrationen zu stark. Sämtliche Schraubverbindungen sind gut zu sichern. Beim Einfliegen sind nur geringe Steueraus schläge nötig. Wenn man viel Fahrt wegnimmt geht das Modell im Sackflug über, ohne auf den Kopf zu gehen. Will man die Lerche dann zur Landung abfangen, geht es bestens mit etwas Gas.

Kurt Schnittke 84 Regensburg Niefangweg 41 0941 / ~~2910~~
31878

L... .. F...