

Flugzeug-Modell-Anleitung

Beim Bau eines Modells muss man immer mit dem Rumpf beginnen. Zuerst nimmt man den Rumpfteil 1 (siehe Abbildung A), verbindet diese mit dem Flieger 2 durch die Schrauben 3 und 4. Abbildung A ist ein Doppeldecker. Die Schrauben 3 und 4 verbinden gleichzeitig die kurzen hinteren Tragdeckstreben 5 und 6. Nun müssen die Abschlussmutter der Schrauben 3 und 4 festgeschraubt werden, dann müssen die beiden Schrauben, welche die Vorderseite der unteren Tragfläche halten befestigt werden.

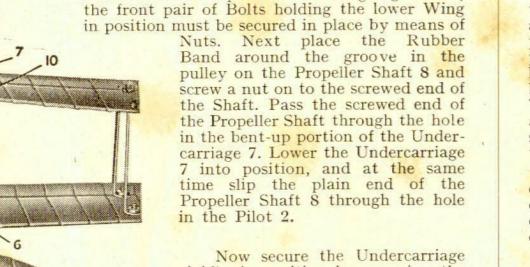


Fig. A

Instructions

To build up a model, first take the Fuselage Section 1 (see Fig. A) and secure the Pilot 2 in place by means of Bolts 3 and 4 fitted with Nuts. The model shown is a biplane, and the Bolts 3 and 4 also hold the rear pair of Short Wing Struts 5 and 6 in position. Before going further, the front pair of Bolts holding the lower wing in position must be secured in place by means of Nuts. Next place the Rubber Band around the groove in the pulley on the Propeller Shaft 8 and screw a nut on to the screwed end of the shaft. Pass the screwed end of the Propeller Shaft through the hole in the bent-up portion of the Undercarriage 7. Lower the Undercarriage 7 into position, and at the same time slip the plain end of the Propeller Shaft 8 through the hole in the Pilot 2.

Now secure the Undercarriage rigidly in position by screwing the Bolts 9 and 10 into the threaded holes in the Undercarriage. Two Bolts are also passed through the threaded holes in the Undercarriage.

Pass one end of the Wheel Axle 11 through one of the Vee struts of the Undercarriage 7. Draw the Rubber Band through the circular opening in the Undercarriage 7, and pass the Band over the Axle 11 and round the pulley 12 that is fixed to the Axle. Be sure to arrange the Band so that the Propeller Shaft rotates in a clockwise direction when the model is pushed forward along the ground. Next push the end of the Axle 11 through the remaining Vee struts and screw a Nut on to each end of the Axle. Finally

screw the Landing Wheels into position against the Nuts and lock them together by turning each Wheel and Nut in opposite directions by means of a Spanner and the fingers.

The Propeller is screwed on to the projecting end of the Propeller Shaft 8 and is locked in position by turning the nut placed in front of it in a clockwise direction by means of the Spanner, while the Propeller itself is rotated in an anti-clockwise direction by the fingers.

To assemble the Tail Unit (see Fig. B), push the Tail Plane into the slot in the Rudder. Place the projecting end of the Rudder into the centre slot in the top of the Fuselage 1, and gently prise the edges 15 of the Tail Plane into the slots at each side of the Fuselage. Next push the Tail Skid 16 in between the sides of the Fuselage and the lug of the Rudder, and secure by means of two Bolts and two Nuts. A short length of Cord is passed through the holes in the Tail Plane and Rudder to brace the complete unit. The cord is knotted at each end to keep it in place.

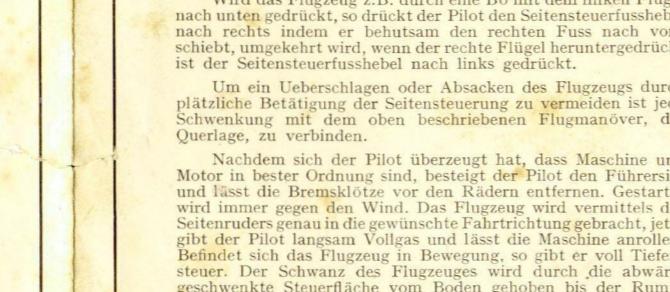


Fig. B

Instructions

On commencera la construction d'un modèle en prenant le Côté de Fuselage 1 (voir Fig. A) et en fixant à sa place le Pilote 2 au moyen des Boulons 3 et 4 munis d'Ecrus. Le modèle reproduit sur notre gravure est un biplan, et les Boulons 3 et 4 retiennent également en position la paire arrière des Entretoises Courtes 5 et 6. Avant de continuer la construction plus loin, il faudra fixer à sa place à l'aide d'Ecrus la paire avant des Boulons retenant en position l'Aile inférieure. Faites passer ensuite la Courroie de Transmission autour de la gorge de la poulie sur l'Arbre de l'Hélice 8 et fixez un écrou à l'extrémité filetée de l'Arbre. Faites passer ensuite l'Arbre de l'Hélice à travers le trou se trouvant dans la partie recourbée du Train d'Atterrissage 7. Abaissez le Train d'Atterrissage 7 de façon à ce qu'il soit en position et faites passer en même temps la seconde extrémité de l'Arbre de l'Hélice 8 à travers le trou se trouvant dans le Pilote 2.

Fiez à présent solidement le Train d'Atterrissage à sa place en visant les Boulons 9 et 10 dans les trous filetés du Train d'Atterrissage. Deux Boulons sont ensuite fixés au Fuselage près du capot et sont boulonnés dans les trous filetés du Train d'Atterrissage.

Le autre Hauptteil der Schwanzfläche ist das Ruder.

Dieses wird durch die Seitensteuerung vermittels Fusshebel kontrolliert. Das Seitensteuer besteht aus einer am Schwanz des Flugzeugs senkrecht angebrachten schwenkbaren Fläche.

Der andere Hauptteil der Schwanzfläche ist das Ruder.

Dieses wird durch die Seitensteuerung vermittels Fusshebel kontrolliert. Das Seitensteuer besteht aus einer am Schwanz des Flugzeugs senkrecht angebrachten schwenkbaren Fläche.

Si vous désirez voler parallèlement à l'horizon, il vous faudra

maintenir le "manche à balai" en une position centrale et verticale. Si vous le poussez en avant, les gouvernails d'altitude commenceront à s'incliner et l'avion piquera promptement de l'avant; pour faire monter l'avion, il sera nécessaire de tirer le "manche à balai" en arrière. En actionnant le "manche à balai" à gauche, vous ferez fonctionner les ailerons, ce qui entraînera l'abaissement des ailes de gauche; en poussant le "manche à balai" à droite, vous obtiendrez l'abaissement des ailes de droite. On appelle cette opération le "gauchissement".

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas; si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Wird nun der Steuernüppel nach vorn gedrückt (Tiefensteuerung) so gehen die Höhensteuerklappen nach unten und das Flugzeug neigt sich prompt nach vorn und taucht herunter. Um wieder zu steigen wird genau umgekehrt der Steuernüppel nach hinten gedrückt, also angezogen, jetzt gehen die Steuernüppel nach oben und das Flugzeug klettert aufwärts.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;

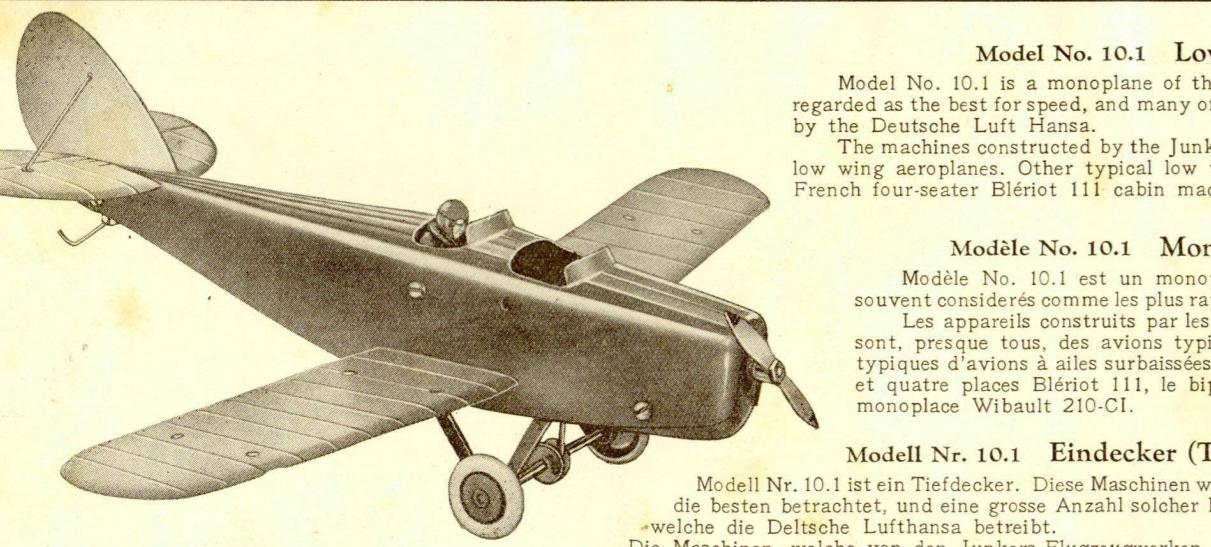
si l'avion fait virage à droite, vous

faire fonctionner le gouvernail de gauche.

Si vous vous apercevez que l'avion fait virage à gauche, vous

faire fonctionner le gouvernail de droite en poussant légèrement

vers le bas;



Model No. 10.1 Low Wing Monoplane

Model No. 10.1 is a monoplane of the low wing type. These machines are often regarded as the best for speed, and many of them are employed on the air lines operated by the Deutsche Luft Hansa.

The machines constructed by the Junkers Flugzeugwerk A.G. are nearly all typical low wing aeroplanes. Other typical low wing craft are the British Hendy 302, the French four-seater Blériot 111 cabin machine, and the Farman F-230.

Modèle No. 10.1 Monoplans à Ailes Surbaissées

Modèle No. 10.1 est un monoplan à ailes surbaissées. Ces appareils sont souvent considérés comme les plus rapides.

Les appareils construits par les établissements Junkers Flugzeugwerk A.G. sont, presque tous, des avions typiques à ailes surbaissées. D'autres exemples typiques d'avions à ailes surbaissées sont fournis par les avions français à cabine et quatre places Blériot 111, le biplace Farman F-230 et l'appareil de chasse monoplace Wibault 210-CI.

Modell Nr. 10.1 Eindecker (Tiefdecker-Bauart)

Modell Nr. 10.1 ist ein Tiefdecker. Diese Maschinen werden bezüglich der Geschwindigkeit meist als die besten betrachtet, und eine grosse Anzahl solcher Maschinen wird auf den Strecken verwendet, welche die Deutsche Lufthansa betreibt.

Die Maschinen, welche von den Junkers-Flugzeugwerken Aktiengesellschaft gebaut werden, sind fast alles Tiefdecker. Andere typische Tiefdecker-Flugzeuge sind der Hendy 302 (Britisch), Blériot Viersitzer (französisch), und leichte Farman Zweisitzer.

Model No. 10.2 High Wing Monoplane Seaplane

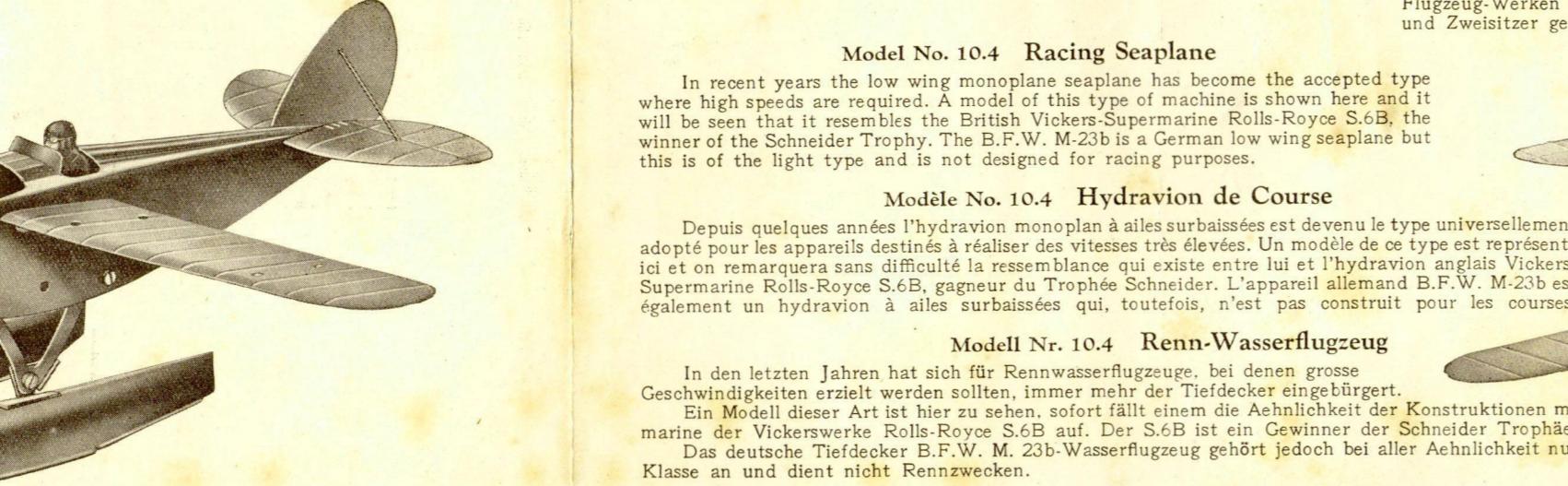
The distinction of building the world's largest seaplane is held by the British firm of Short Brothers (Rochester & Bedford) Ltd., the constructors of the Short "Valetta," which is a seaplane of the high wing monoplane type. The "Valetta" differs somewhat from Model No. 10.2, being equipped with three Bristol "Jupiter" engines, whereas the Meccano model is of the single-engined type.

Modèle No. 10.2 Monoplan Hydravion à Ailes Elevees

L'honneur de la construction du plus grand hydravion du monde revient à la maison Britannique Short Brothers (Rochester & Bedford) Ltd., constructeurs du Short "Valetta" qui est un hydravion appartenant au type des monoplans à ailes élevées. Le "Valetta" diffère un peu du modèle 10.2, étant muni de trois moteurs Bristol "Jupiter," tandis que le modèle Meccano appartient au type d'avions monomoteurs.

Modell Nr. 10.2 Wasserflugzeugeindecker (Hochdecker-Bauart)

Die Britische Firma Short Brothers Ltd. in Rochester und Bedford kann für sich die Auszeichnung beanspruchen, die Herstellerin des grössten Wasserflugzeuges der Welt zu sein. Es ist dieses die "Valetta," ein Wasserflugzeug-Eindecker vom Hochdecker Typ. Die "Valetta" unterscheidet sich etwas vom Modell Nr. 10.2 dadurch dass es 3 Bristol "Jupiter" Motoren hat, das Meccano Modell ist nur einmotorig gebaut.



Model No. 10.3 Standard Light Biplane

Although many aeroplane constructors in all parts of the world still make biplanes, this type, of which model No. 10.3 represents a good example, is probably not now so popular as the monoplane.

The machines constructed by the Junkers Flugzeugwerk A.G. are nearly all typical low wing aeroplanes. Other typical low wing craft are the British Hendy 302, the French four-seater Blériot 111 cabin machine, and the Farman F-230.

Modèle No. 10.3 Biplan Léger Standard

Quoique de nombreux constructeurs d'avions de tous les pays fabriquent encore des biplans, ce type, dont le modèle No. 10.3 représente un excellent exemple, ne semble plus jouir aujourd'hui de la même popularité que le monoplan. Néanmoins, il existe encore certains usages pour lesquels il est presque indispensable d'avoir un appareil muni de deux plans d'ailes.

Un grand nombre de biplans monoplaces et biplaces sont construits en Allemagne par la Cie Albatros-Flugzeugwerke G.m.b.H. L'avion Anglais de Havilland "Moth" est également un appareil intéressant de ce type.

Modell Nr. 10.3 Normaler leichter Doppeldecker

Viele Flugzeug-Konstrukteure stellen zwar noch Doppeldecker von ähnlicher Form her, wie es Modell Nr. 10.3 in einer schönen Nachbildung zeigt, jedoch ist der Doppeldecker heute lange nicht mehr so beliebt, wie der Eindecker. Es gibt jedoch noch viele Zwecke, bei denen es fast unumgänglich nötig ist, die Maschine mit doppelten Tragdecks auszurüsten.

Der berühmteste leichte Doppeldecker ist de Havilland "Moth." Von den Albatros-Flugzeug-Werken G.m.b.H., werden nach wie vor mehrere Doppeldecker als Einsitzer und Zweisitzer gebaut.

Model No. 10.4 Racing Seaplane

In recent years the low wing monoplane seaplane has become the accepted type where high speeds are required. A model of this type of machine is shown here and it will be seen that it resembles the British Vickers-Supermarine Rolls-Royce S.6B, the winner of the Schneider Trophy. The B.F.W. M-23b is a German low wing seaplane but this is of the light type and is not designed for racing purposes.

Modèle No. 10.4 Hydravion de Course

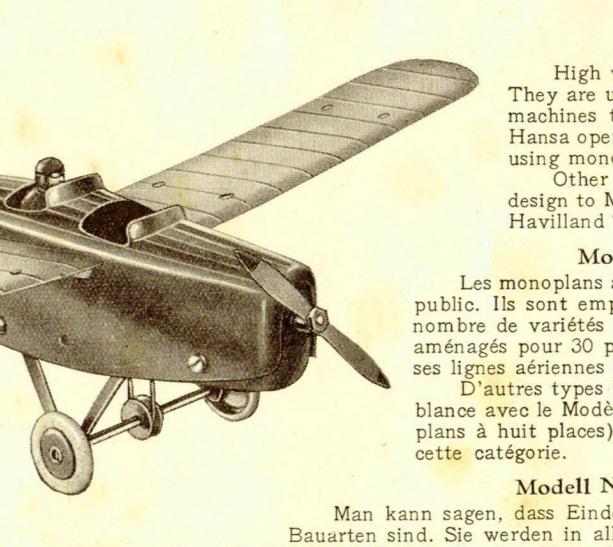
Depuis quelques années l'hydravion monoplan à ailes surbaissées est devenu le type universellement adopté pour les appareils destinés à réaliser des vitesses très élevées. Un modèle de ce type est représenté ici et on remarquera sans difficulté la ressemblance qui existe entre lui et l'hydravion anglais Vickers-Supermarine Rolls-Royce S.6B, gagneur du Trophée Schneider. L'appareil allemand B.F.W. M-23b est également un hydravion à ailes surbaissées qui, toutefois, n'est pas construit pour les courses.

Modell Nr. 10.4 Renn-Wasserflugzeug

Le modèle No. 10.6 biplan léger, a été construit d'après l'appareil français Romano R.4 et l'avion anglais D.H. "Moth" ainsi que le Heinkel allemand H.D. 42 (avion-école). Le Romano R.4 n'est pas, il est vrai, un avion léger, mais son aspect général permet de le classer dans cette catégorie.

Modell Nr. 10.6 Leichtes Wasserflugzeug

Modell Nr. 10.6 ist ein leichter Doppeldecker. Vertreter dieser Gattung sind in England die D.H. "Moth," in Frankreich die Romano R.4, dieses ist zwar keine leichte Maschine, ähnelt aber dieser in der Form sehr. In Deutschland ist es das H.D. 42 Uebungsflugzeug der Firma Heinkel.



Model No. 10.5 High Wing Monoplane

High wing monoplanes are probably the most popular monoplane aircraft. They are used in all parts of the world, and they range from small single-seater machines to huge aircraft seating as many as 30 people. The Deutsche Luft Hansa operate many of their air lines with high wing monoplanes, in addition to using monoplanes of the low wing type.

A number of single and two-seater biplanes are constructed in Germany by the Albatros-Flugzeugwerke G.m.b.H. An interesting English light aeroplane is the de Havilland "Moth."

Modèle No. 10.5 Monoplan à Ailes Elevées

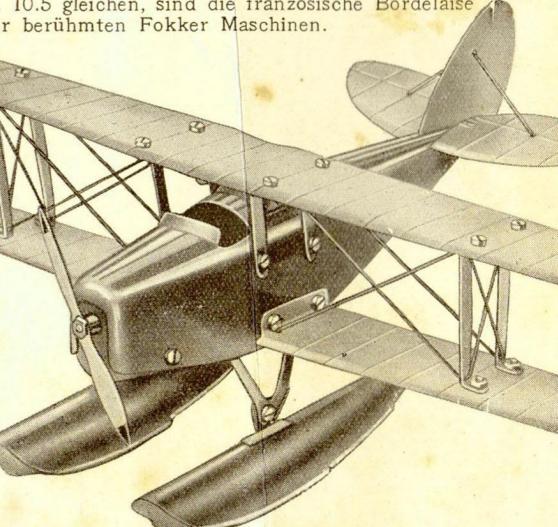
Les monoplans à ailes élevées sont, sans doute, les monoplans les plus connus du grand public. Ils sont employés dans toutes les parties du monde, et ils présentent un grand nombre de variétés depuis les plus petits appareils monoplaces jusqu'à d'énormes engins aménagés pour 30 personnes. La Deutsche Luft Hansa emploie sur un grand nombre de ses lignes aériennes des monoplans à ailes élevées, à côté de ceux à ailes surbaissées.

D'autres types bien connus de monoplans à ailes élevées qui ont une certaine ressemblance avec le Modèle No. 10.5, sont les appareils français Bordelaise et Latécoère (monoplans à huit places). La majorité des célèbres avions Fokker appartiennent également à cette catégorie.

Modell Nr. 10.5 Eindecker in Hockdecker-Bauart

Man kann sagen, dass Eindecker in der Bauart als Hochdecker wohl die beliebtesten Eindecker-Bauarten sind. Sie werden in allen Teilen der Welt benutzt, und wir finden sie als kleine Einsitzer-Maschinen sowie bis zur Grösse von Riesenflugzeugen, in denen 30 Fahrgäste Platz finden. Die Deutsche Luft-Hansa hat auf vielen ihrer Strecken Eindecker in Hochdecker-Bauart im Betrieb.

Weitere sehr beliebte Eindecker in Hochdecker-Anordnung die im Äusseren ungefähr dem Modell Nr. 10.5 gleichen, sind die französische Bordelaise-Maschinen, die Latécoère mit 8 Sitzplätzen, die britische de Havilland "Puss Moth," und die meisten der berühmten Fokker Maschinen.



Model No. 10.6 Light Seaplane

Most of the light aeroplanes constructed by various firms can be obtained either as land-planes or fitted with floats for operation from water. Model No. 10.6, a light biplane, has been based on the D.H. "Moth" made in England, the French Romano R.4, which is not a light machine but is similar in general external appearance, and the German Heinkel H.D. 42 training seaplane.

Modèle No. 10.6 Hydravion Léger

Depuis quelques années l'hydravion monoplan à ailes surbaissées est devenu le type universellement adopté pour les appareils destinés à réaliser des vitesses très élevées. Un modèle de ce type est représenté ici et on remarquera sans difficulté la ressemblance qui existe entre lui et l'hydravion anglais Vickers-Supermarine Rolls-Royce S.6B, gagneur du Trophée Schneider. L'appareil allemand B.F.W. M-23b est également un hydravion à ailes surbaissées qui, toutefois, n'est pas construit pour les courses.

Modell Nr. 10.6 Leichtes Wasserflugzeug

In den letzten Jahren hat sich für Rennwasserflugzeuge, bei denen grosse Geschwindigkeiten erzielt werden sollten, immer mehr der Tiefdecker eingebürgert. Ein Modell dieser Art ist hier zu sehen, sofort fällt einem die Ähnlichkeit der Konstruktionen mit dem Supermarine der Vickerswerke Rolls-Royce S.6B auf. Der S.6B ist ein Gewinner der Schneider Trophäe.

Das deutsche Tiefdecker B.F.W. M. 23b-Wasserflugzeug gehört jedoch bei aller Ähnlichkeit nur der leichten Klasse an und dient nicht Rennzwecken.