

Flugzeug-Modell-Anleitung

Beim Bau eines Modells muss man immer mit dem Rumpf beginnen. Zuerst nimmt man den Rumpfteil I (siehe Abbildung A), verbindet diese mit dem Doppelwinkelstreifen 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 Abschlussmuttern der Schrauben 3 und 4 festgeschraubt werden, dann müssen die beiden Schrauben, welche die Vorderseite der unteren Tragfläche halten befestigt werden.

Jetzt folgt das Propellergetriebe. Der Propeller wird auf der Propellerwelle 8 befestigt, welche durch das untere Loch des Rumpfvorderteiles gesteckt wird. Dann wird die Riemscheibe aufgesetzt und die Federschnur für den Antrieb angelegt. Hierauf wird die Welle durch das Flanschband Doppelwinkelstreifen 2 gesteckt.

Die Welle wird durch den Stellring gehalten. Jetzt kommt die Montage des Fahrgestelles 7. Dieses muss durch die Schrauben 9 und 10 fest mit dem Rumpf verschraubt werden, desgleichen müssen zwei weitere Schrauben an der Spitze des Fahrgestelles befestigt werden, diese mit dem Rumpf verbinden, da hierdurch eine Stabilität erhält.

Den unteren Tragflächen werden nun die V-förmigen Fahrgestellstreben rechts und links montiert, dann wird die Radwelle 11 durch eines der V-förmigen Streben durchgeschoben; die auf der Radwelle 11 befindliche Riemscheibe 12 wird nun durch die Federschnur mit der Propellerwelle verbunden.

Beim Montieren der Federschnur muss darauf geachtet werden, dass der Propeller sich stets nach rechts dreht, dieses leicht festzustellen, indem man das Modell auf den Boden entlang schiebt. Ist die Federschnur richtig montiert, so muss sich der Propeller nach rechts drehen.

Jetzt wird die Radwelle 11 durch die gegenüber befindliche V-förmige Strebengeschoben. Dann werden an beiden Enden der Radwelle Muttern befestigt und die Landungsräder dergestellt.

Der Propeller muss fest auf der Propellerwelle sitzen. Dieses erreicht man indem man den Propeller auf das hervorstehende Ende der Propellerwelle 8 schraubt und die davon sitzende Mutter mit dem Schraubenschlüssel nach rechts dreht, wohingegen der Propeller an sich mit dem Finger linksherum aufgeschraubt wird.

Den Zusammenbau der Schwanzflächen ergibt sich aus Abbildung B.

Das Seitensteuer 14 wird in den Mittelschlitz des Rumpfes 1 eingeklemmt und die rechten und linken Schwanzflächen 13 und 15 in die dazu gehörigen Seitenschlitze des Rumpfes und dem Oer des Seitensteuers durch zwei Schrauben und zwei kleinen Muttern befestigt. Um nun den Schwanzflächen einen besseren Halt zu geben, zieht man durch die Löcher der Schwanzflächen sowie der Seitensteuerung etwas Schnur, die an beiden Enden verknotet wird.

Instructions

To build up a model, first take the Fuselage Section 1 (see Fig. A) and secure the Propeller Shaft Bearing 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 Bolts 9 and 10. 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 Propeller Shaft Bearing 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 Fuselage near the nose and screwed fest mit dem Rumpf verschraubt werden, desgleichen müssen zwei weitere Schrauben an der Spitze des Fahrgestelles befestigt werden, diese mit dem Rumpf verbinden, da hierdurch eine Stabilität erhält.

Den unteren Tragflächen werden nun die V-förmigen Fahrgestellstreben rechts und links montiert, dann wird die Radwelle 11 durch eines der V-förmigen Streben durchgeschoben; die auf der Radwelle 11 befindliche Riemscheibe 12 wird nun durch die Federschnur mit der Propellerwelle verbunden.

Beim Montieren der Federschnur muss darauf geachtet werden, dass der Propeller sich stets nach rechts dreht, dieses leicht festzustellen, indem man das Modell auf den Boden entlang schiebt. Ist die Federschnur richtig montiert, so muss sich der Propeller nach rechts drehen.

Jetzt wird die Radwelle 11 durch die gegenüber befindliche V-förmige Strebengeschoben. Dann werden an beiden Enden der Radwelle Muttern befestigt und die Landungsräder dergestellt.

Der Propeller muss fest auf der Propellerwelle sitzen. Dieses erreicht man indem man den Propeller auf das hervorstehende Ende der Propellerwelle 8 schraubt und die davon sitzende Mutter mit dem Schraubenschlüssel nach rechts dreht, wohingegen der Propeller an sich mit dem Finger linksherum aufgeschraubt wird.

Den Zusammenbau der Schwanzflächen ergibt sich aus Abbildung B.

Das Seitensteuer 14 wird in den Mittelschlitz des Rumpfes 1 eingeklemmt und die rechten und linken Schwanzflächen 13 und 15 in die dazu gehörigen Seitenschlitze des Rumpfes und dem Oer des Seitensteuers durch zwei Schrauben und zwei kleinen Muttern befestigt. Um nun den Schwanzflächen einen besseren Halt zu geben, zieht man durch die Löcher der Schwanzflächen sowie der Seitensteuerung etwas Schnur, die an beiden Enden verknotet wird.

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 Support de l'Arbre de l'Hélice 2 au moyen des Boulons 3 et 4 munis d'écrous. 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'écrous la paire avant des Boulons retenant en position l'ail inférieur. 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 Support de l'Arbre de l'Hélice 2.

Fixez 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.

Passez ensuite une des extrémités de l'Essieu 11 à travers une des Jambes de Force du Train d'Atterrissage 7. La Courroie de Transmission doit passer par l'ouverture circulaire dans le Train d'Atterrissage 7, ainsi qu'à travers l'Essieu 11 et autour de la Poule 12 fixée à l'Essieu. Faites bien attention de faire passer la Courroie de façon à ce que l'Arbre de l'Hélice tourne dans le sens d'une aiguille de montre lorsque le modèle est poussé en avant sur le sol. Faites passer ensuite l'extrémité de l'Essieu 11 à travers l'autre Jambe de Force du Train d'Atterrissage, et fixez un écrou à chacune des extrémités de l'Essieu. Finalement montez à leur place les Roues d'Atterrissage et fixez les écrous en tournant chacune des Roues et chacun des écrous dans des directions opposées à l'aide des vos doigts et d'une Clef. L'Hélice est visé à l'extrémité faisant saillie de l'Arbre de l'Hélice 8 et est fixée en position à l'aide d'un écrou se trouvant avant lui et qu'on tournera au moyen d'une Clef dans le sens d'une aiguille de montre. Il faudra en même temps faire tourner avec vos doigts l'Hélice elle-même dans le sens contraire à celui d'une aiguille de montre.

Pour monter l'Empennage de l'Avion (Fig. B), faites passer le Gouvernail d'Altitude dans la fente se trouvant sur le Gouvernail de Direction. Fixez l'extrémité du Gouvernail de Direction faisant saillie dans le trou allongé se trouvant au milieu du dessus du Fuselage 1, et, en appuyant légèrement sur les rebords 15 faites passer le Gouvernail d'Altitude dans les trous allongés disposés de chaque côté du Fuselage. Passez ensuite la Béquille 16 entre les deux côtés du Fuselage et fixez la place à l'aide de deux Boulons et deux petits écrous.

côtés du Fuselage et le rebord du Gouvernail de Direction et fixez la place à l'aide de deux Boulons et de deux petits écrous. Une petite Corde est passée dans les trous se trouvant sur le Gouvernail d'Altitude et sur le Gouvernail de Direction, de façon à relier ensemble toutes les parties de l'Empennage. La Corde est attachée à chaque extrémité afin de la retenir à sa place.

Die Flugzeugsteuerung Wie fliegt man?

Le Riesenspass, den jeder Junge durch den Modell-Flugzeugbau mit dem Meccano Flugzeugbauskaten hat wird noch wesentlich erhöht, wenn er weiß, nach welchen Grundsätzen ein richtiges Flugzeug gesteuert wird und wenn er etwas von den Möglichkeiten erfährt, wie der Flug vom Flugzeugführer in der Luft kontrolliert wird.

Ein Flugzeug wird in der Hauptsache durch 2 Hebel gesteuert. Der erste dieser Hebel ist der Steuerknüppel genannt. Der Steuerknüppel ist mit 2 Richtungskontrollen (Steuerungen oder Steuerklappen) verbunden; er besteht mit dem Höhensteuer und zweitens mit dem Höhensteuer. Die Querruder sind verwunden und befinden sich hinten an der austretenden Kante der Steuerfläche; sie werden auch als „bewegliche Steuerklappe“ bezeichnet. Die Höhensteuerklappen sind eines der beiden Hauptteile der Schwanzfläche.

Der andere Hauptteil der Schwanzfläche ist das Ruder. Dieses wird durch die Seitensteuerung vermittelt. Das Seitensteuer besteht aus einer am Schwanz des Flugzeugs senkrecht angebrachten schwenkbaren Fläche.

Der Seitensteuerfusshebel befindet sich am Boden des Führersitzes. Um geradeaus zu fliegen muss der Steuerknüppel zentral und senkrecht eingestellt sein.

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

Wird nun die Kontrollsäule (Handrad) nach links gedrückt so treten die Querruder in Aktion und die linke Tragfläche neigt sich nach unten. Umgekehrt wird das Handrad nach rechts gedrückt so neigt sich die rechte Tragfläche nach unten. Dieses Flugmanöver nennt man Querlage.

Wenn Sie möchten, dass das Flugzeug ungewollten Schwankungen durch solchen Schräglagen wieder aufzurichten ist eine Klappensteuerung vorgesehen. Diese Klappensteuerung besteht aus 2 am äusseren Ende der Tragflächen angebrachten Klappen.

Wird das Flugzeug z.B. durch eine Bö mit dem linken Flügel nach unten gedrückt, so drückt der Pilot den Seitensteuerfusshebel nach rechts indem er behutsam den rechten Fuß nach vorn schiebt, umgekehrt wird, wenn der rechte Flügel heruntergedrückt ist der Seitensteuerfusshebel nach links gedrückt.

Um ein Überschlagen oder Absacken des Flugzeugs durch plätzliche Betätigung der Seitensteuerung zu vermeiden ist jede Schwenkung mit dem oben beschriebenen Flugmanöver, der Querlage, zu verhindern.

Nachdem sich der Pilot überzeugt hat, dass Maschine und Motor in bester Ordnung sind, besteht der Pilot den Führersitz und lässt die Bremsklötze vor den Rädern entfernen. Gestartet wird immer gegen den Wind. Das Flugzeug wird vermittels des Steuers genau in die gewünschte Fahrtrichtung gebracht, jetzt gibt der Pilot langsam Vollgas und lässt die Maschine anrollen. Befindet sich das Flugzeug in Bewegung, so gibt er voll Tiefensteuer. Der Schwanz des Flugzeugs wird durch die abwärts geschwenkte Steuerfläche vom Boden gehoben bis der Rumpf wagerecht liegt. Dadurch nimmt die Geschwindigkeit der Maschine immer mehr zu. In demselben Massse, wie der Schwanz der Maschine während des Startes hochkommt muss der Pilot mit dem Tiefensteuer wieder zurückgehen. Sobald die normale Geschwindigkeit erreicht ist erhebt sich die Maschine fast unmerkbar vom Boden. Beim Landen werden die gleichen Handgriffe in umgekehrter Weise vorgenommen. Hier geht die Maschine im Gleitfluge nieder mit abgestopptem Motor.

How An Aeroplane Flies Comment Vole Un Avion

The fun of building aeroplanes with Meccano Aeroplane Constructor Outfits is greatly increased if you know something of the manner in which a real aeroplane is controlled in flight.

An aeroplane is controlled by means of two levers. The first of these, the control column or "joy-stick," is connected to two controls, the ailerons and the elevators. The ailerons are small movable flaps arranged along the trailing or rear edge of the wings, and the elevators form one of the two main parts of the tail-unit. The other main part is the rudder. This is controlled by the rudder bar, which is arranged near the floor of the cockpit and is operated by applying the feet to its ends.

If you wish to fly an aeroplane level, you keep the joy-stick in a central and vertical position. If you move it forward, the elevators are depressed and the machine promptly puts down its nose and tries to dive, while to climb, you pull the stick backward. If you move the control column to the left, the ailerons come into action and the left wings will go down; if you move it to the right, the right wings will drop. This is called banking.

If you find that the aeroplane is veering to the left, you put on right rudder by moving the right foot gently forward; and similarly veering to the right is corrected by applying left rudder. The rudder must not be used alone to turn the aeroplane round, for the machine would skid in a similar manner to a motor car racing round a bend on an unbanked road. Therefore, you apply rudder and bank the aeroplane in the direction in which you wish to turn.

When a pilot has entered the cockpit of his machine, and ascertained that his engine is running well, the chocks are removed from under the wheels, and the machine is taxied into the wind. It is kept pointing in the correct direction by means of the rudder, and the pilot prevents the tail from rising and the machine going on to its nose by keeping the joy-stick a little back from the neutral position. As the speed increases, the stick is slowly moved to the point at which all controls are neutral, and when the correct speed has been attained the machine almost imperceptibly becomes air borne. In alighting, these operations are reversed, the machine gliding to land with the engines cut off.

The pilot is convinced that the machine and engine are in good order, removes the wheel chocks, starts the engine and lets the propeller run. The aircraft is directed into the wind. The pilot keeps the machine pointing in the correct direction by means of the rudder, and prevents the tail from rising and the machine going on to its nose by keeping the stick a little back from the neutral position. As the speed increases, the stick is slowly moved to the point at which all controls are neutral, and when the correct speed has been attained the machine almost imperceptibly becomes air borne. In landing, these operations are reversed, the machine gliding to land with the engines cut off.

Copyright by MECCANO LIMITED, LIVERPOOL, throughout the world
Breveté par MECCANO LIMITED, LIVERPOOL, ANGLETERRE, dans le monde entier
Verlagsrecht der Gesellschaft MECCANO LIMITED, LIVERPOOL, ENGLAND, in allen Ländern der Welt
MODELE DÉPOSÉ

MECCANO

AEROPLANE
CONSTRUCTEUR
D'AVIONS

INSTRUCTIONS
FOR
OUTFIT No. 10
BOITE No. 10
ANLEITUNGSBUCH
FÜR
BAUKASTEN Nr. 10

Copyright by MECCANO LIMITED, LIVERPOOL, throughout the world

Breveté par MECCANO LIMITED, LIVERPOOL, ANGLETERRE, dans le monde entier

Verlagsrecht der Gesellschaft MECCANO LIMITED, LIVERPOOL, ENGLAND, in allen Ländern der Welt

32.10 AC

REG. NO. 767865

D.R.G.M. 1186365

**Die Flugzeugsteuerung
Wie fliegt man?**

**How An Aeroplane Flies
Comment Vole Un Avion**

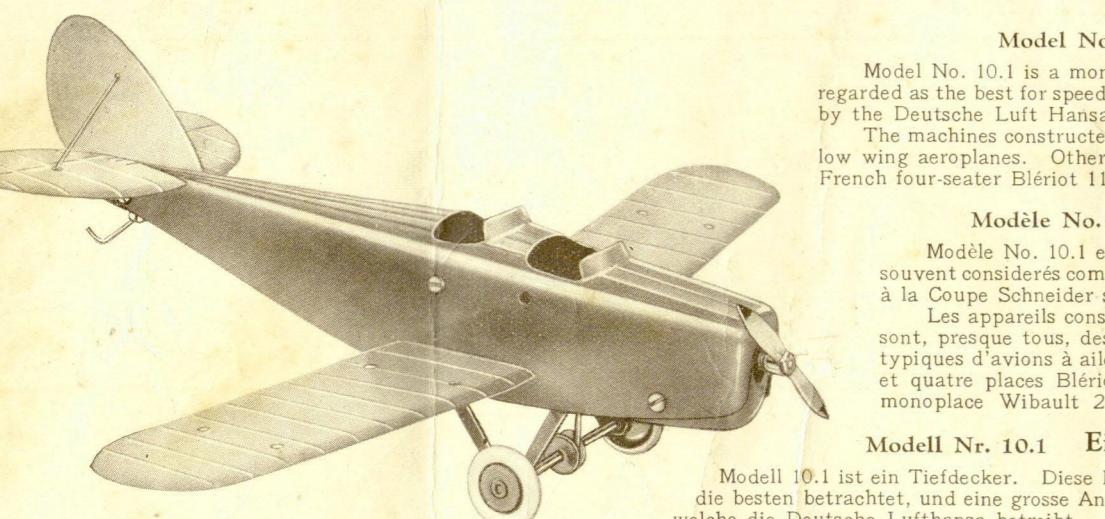
The fun of building aeroplanes with Meccano Aeroplane Constructor Outfits is greatly increased if you know something of the manner in which a real aeroplane is controlled in flight.

An aeroplane is controlled by means of two levers. The first of these, the control column or "joy-stick," is connected to two controls, the ailerons and the elevators. The ailerons are small movable flaps arranged along the trailing or rear edge of the wings, and the elevators form one of the two main parts of the tail-unit. The other main part is the rudder. This is controlled by the rudder bar, which is arranged near the floor of the cockpit and is operated by applying the feet to its ends.

If you wish to fly an aeroplane level, you keep the joy-stick in a central and vertical position. If you move it forward, the elevators are depressed and the machine promptly puts down its nose and tries to dive, while to climb, you pull the stick backward. If you move the control column to the left, the ailerons come into action and the left wings will go down; if you move it to the right, the right wings will drop. This is called banking.

If you find that the aeroplane is veering to the left, you put on right rudder by moving the right foot gently forward; and similarly veering to the right is corrected by applying left rudder. The rudder must not be used alone to turn the aeroplane round, for the machine would skid in a similar manner to a motor car racing round a bend on an unbanked road. Therefore, you apply rudder and bank the aeroplane in the direction in which you wish to turn.

When a pilot has entered the cockpit of his machine, and ascertained that his engine is running well, the chocks are removed from under the wheels, and the machine is taxied into the wind. It is kept pointing in the correct direction by means of the rudder, and the pilot prevents the tail from rising and the machine going on to its nose by keeping the joy-stick a little back from the neutral position. As the speed increases, the stick is slowly moved to the point at which all controls are neutral, and when the correct speed has been attained the machine almost imperceptibly becomes air borne. In alighting, these operations are reversed, the machine gliding to land with the engines cut off.



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, et la plupart des hydravions participant à la Coupe Schneider sont des monoplans à ailes surbaissées.

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 als Tiefdecker

Modell 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

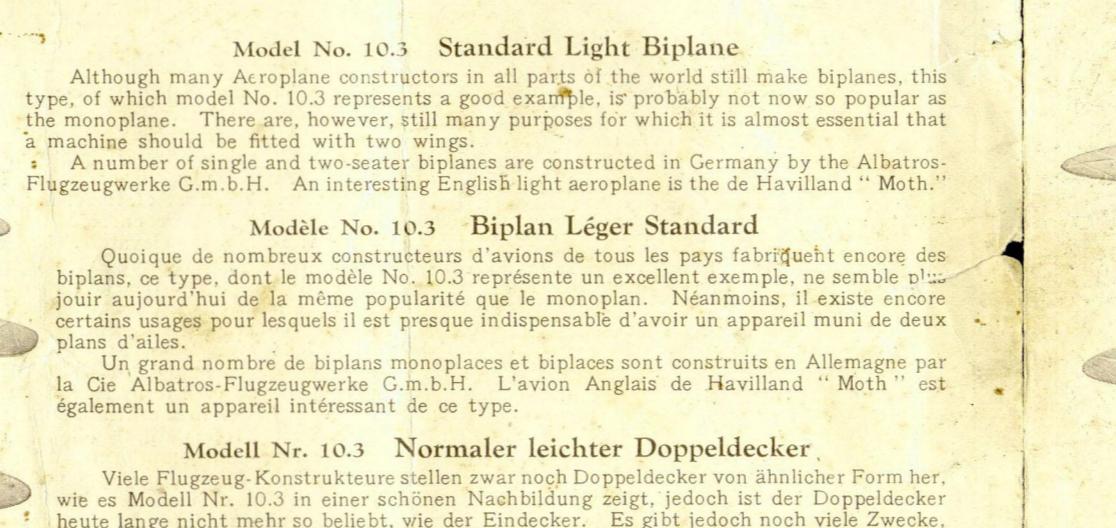
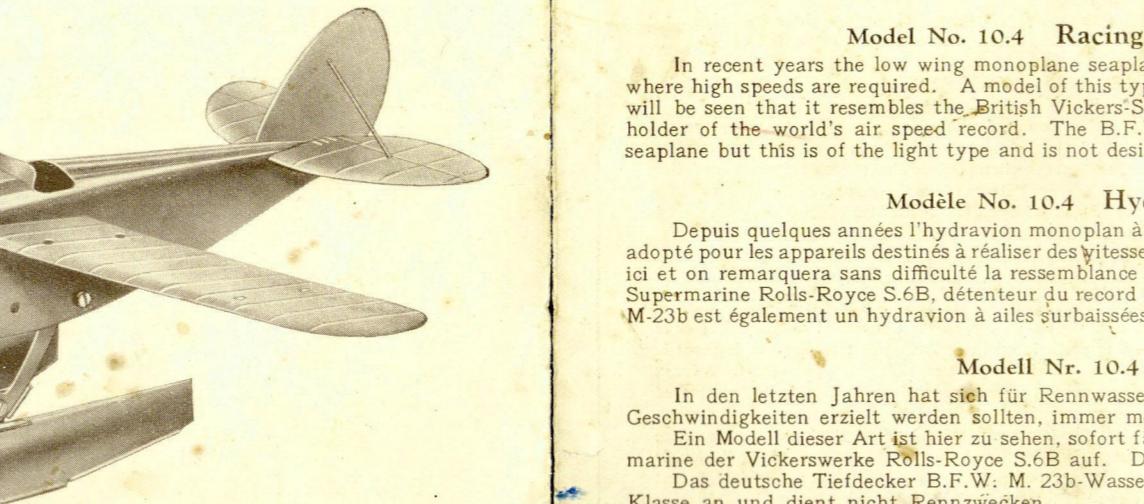
The distinction of building the world's largest seaplane is held by the British firm of Short Brothers (Rochester & Bedford) Ltd., the constructors of the Short "Valetta," which is a seaplane of the high wing monoplane type. The "Valetta" differs somewhat from Model No. 10.2, being equipped with three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

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 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. There are, however, still many purposes for which it is almost essential that a machine should be fitted with two wings.

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. 10.3 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 holder of the world's air speed record. 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, détenteur du record du monde de vitesse. 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

In den letzten Jahren hat sich für Rennwasserflugzeuge, bei denen grosse Geschwindigkeiten erzielt werden sollten, immer mehr der Tiefdecker eingebürgert.

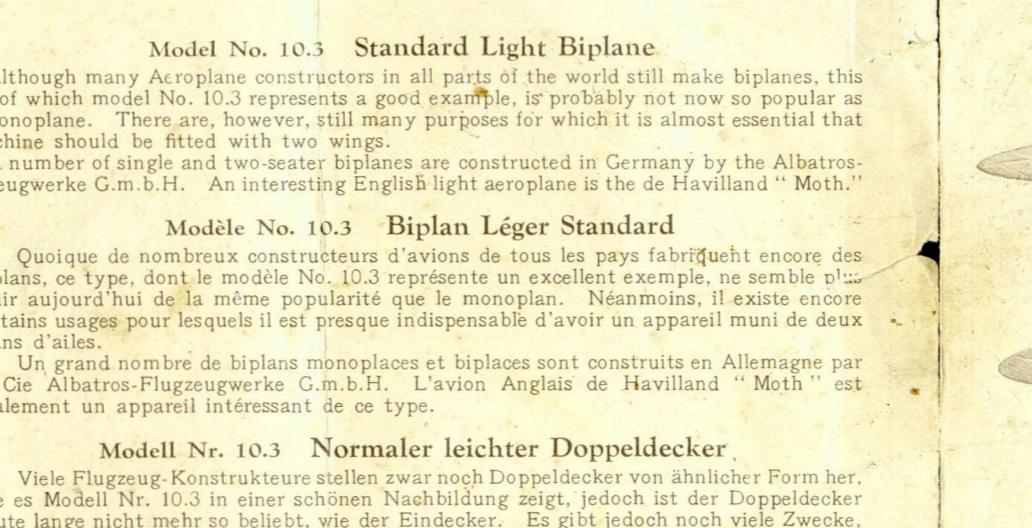
Ein Modell dieser Art ist hier zu sehen, sofort fällt einem die Ähnlichkeit der Konstruktionen mit dem Supermarine der Vickerswerke Rolls-Royce S.6B auf. Der S.6B hält den Schnelligkeits-Welt-Record in der Luft.

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

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.

Other popular high wing monoplanes, somewhat similar in general external design to Model No. 10.5, are the French Bordelaise machines, and the British de Havilland "Puss Moth," while most of the famous Fokker aircraft are of this type.

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 als Hochdecker

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 Aussenrennen 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.