

INSTRUCTIONS

Meccano Aero Clockwork Motor No. 1.

The Meccano Aero Clockwork Motor No. 1 is designed to fit into the Fuselage of Meccano Aeroplane models, and to drive the Propeller at high speed.

The Motor, which is illustrated in Fig. 1, is supplied complete with the special propeller shaft 1, and the Propeller Control Rod. The Collar 2 and Propeller 3, used to complete the assembly, are contained in the standard Meccano Aeroplane Constructor Outfit.

The assembly of the Motor is commenced by fitting the Propeller Control Rod to the Fuselage Top Front and Fuselage Front. The plain end of the Propeller Control Rod is pushed down through the slot in the Fuselage Top Front and continued through the small hole in the Fuselage Front. Next, the Collar 2 is placed on the propeller shaft 1, and secured firmly by means of the Grub-screw. This Collar should be so adjusted that when it rests against the inside of the Fuselage Front, the toothed end of the propeller shaft meshes correctly with the contrate wheel 4 of the Motor.

The end of the propeller shaft 1, complete with Collar, is then pushed through the upper hole in the Fuselage Front. Next, the toothed end of the shaft 1 is passed through the hole in the bearing lug 5 on the Motor, so that the teeth of the shaft 1 mesh with the contrate 4. The Motor is lowered into position, and at the same time the Undercarriage V Struts are placed on each side of the fuselage. The Motor is held in place by means of four 7/32" Bolts 6 two placed at each side (see Fig. 2). The propeller 3 may now be placed on the end of the shaft 1 that projects through the Fuselage Front, and locked in position by means of the Grub-screw in the boss. Care should be taken to see that the shaft 1 is free to turn in its bearings and that the contrate 4 engages correctly with the toothed end of the shaft 1. A drop of oil applied to the teeth of the contrate 4 will improve the running.

The Propeller Control Rod must NOT be pressed forward to stop the propeller when it is revolving.

When the Motor is being wound the looped end of the Propeller Control Rod is moved to the forward end of the slot, so that the plain end of the Control Rod engages with the Propeller and prevents it from rotating. To release the propeller the Control is moved to the rear of the Slot.

MECCANO LTD., LIVERPOOL, ENGLAND.

Printed in England

INSTRUCTIONS

Moteur d'Avions Meccano à Ressort No. 1.

Le Moteur d'Avions Meccano à Ressort No. 1 est destiné à être placé à l'intérieur du fuselage des modèles d'avions Meccano et à faire tourner l'hélice à une grande vitesse.

Le Moteur, qui est représenté sur la Fig. 1, est livré avec la tige spéciale pour l'Hélice et une commande d'arrêt. Le Collier 2 et l'Hélice 3 font partie du contenu des boîtes "Meccano Constructeur d'Avions."

On commence l'assemblage du moteur en fixant la Commande d'Arrêt au Dessus de devant de Fuselage de l'avion. L'extrémité plate de la tige de la Commande d'Arrêt est passée dans le trou ovale du Dessus de Fuselage de devant et ensuite dans le petit trou du Devant de Fuselage. On place le Collier 2 sur la tige de l'hélice 1, en le fixant au moyen d'une vis d'arrêt. Ce Collier doit être ajusté de façon à se trouver contre la paroi intérieure du Devant de Fuselage en faisant engrener l'extrémité dentée de la tige de l'Hélice avec la roue de champ 4 du Moteur. L'extrémité supérieure du Devant de Fuselage L'extrémité dentée de la tige 1 est passée à travers le trou du support 5 en Moteur de façon à faire engrener la denture de cette tige avec la roue de champ 4. Le Moteur est posé à sa place et, en même temps, les Jambes de Force du Train d'Atterrissage sont montées sur les deux côtés du fuselage. Le Moteur se fixe au moyen de quatre Boulons de 5 mm 6 disposés par deux de chaque côté (voir Fig. 2). A présent; l'Hélice 3 peut être placée sur l'extrémité de la tige 1, qui fait saillie sur le Devant de Fuselage, et bloquée au moyen de sa vis d'arrêt. On aura soin de s'assurer que la tige 1 tourne librement dans ses supports et que la roue de champ 4 engrène correctement avec la denture de la tige. Une goutte d'huile appliquée sur la roue de champ 4 facilitera la rotation.

Quand on remonte le Moteur, il faut tirer la boucle de la tige de commande vers l'extrémité avant du trou ovale, de façon à ce que l'autre extrémité empêche l'Hélice de tourner. Pour faire tourner l'Hélice, il suffit ensuite de tirer la boucle en arrière. La Commande d'Arrêt ne doit point être poussée en avant pour arrêter l'Hélice quand elle tourne.

**MECCANO LTD., LIVERPOOL,
ANGLETERRE.**

Imprimé en Angleterre

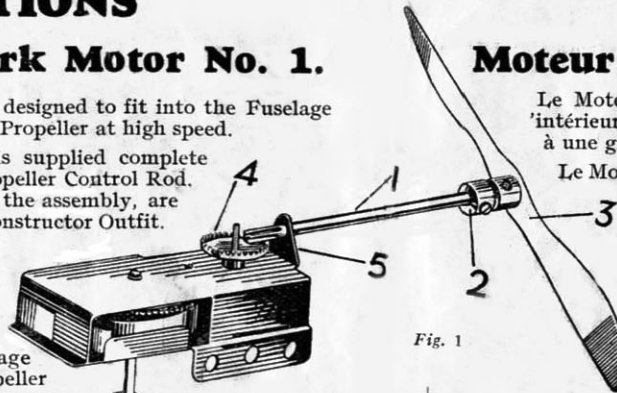


Fig. 1

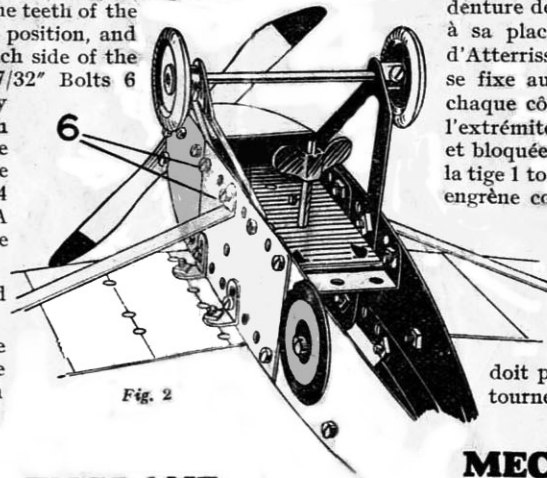


Fig. 2

INSTRUCCIONES

Para el uso del Motorcito Aéreo Meccano

No. 1.

El motorcito aéreo Meccano No. 1, se ha designado para que se monte en el fuselaje de modelos Meccano de aeroplanos y para que impulse la Hélice a gran velocidad.

El motorcito, que se ve ilustrado en la Fig. 1, se suministra completo con el eje especial de hélice 1, y el Control de Parada. El Collar 2 y Hélice 3 que forman el conjunto completo, se hallan en el Equipo de norma constructor de Aeroplano Meccano.

El montaje del motorcito se comienza por fijar el Control de Parada a la parte alta del Frente del Fuselaje y al Frente del Fuselaje del aeroplano. El extremo sencillo del eje del Control de Parada se empuja a través de la muesca en la parte alta del Frente del Fuselaje y luego atraviesa el pequeño agujero en el Frente del Fuselaje. Luego, el Collar 2 se coloca en el eje de la hélice 1, y se sujeta por medio de su tornillo de presión. Este Collar debe ajustarse de tal manera, que al apoyarse contra el interior del Fuselaje Delantero, el extremo dentado del eje de la hélice engrane bien con la Rueda Catalina 4 del motorcito.

El extremo del eje de la hélice 1, completo con Collar, se empuja entonces a través del agujero superior en el Frente del Fuselaje. A continuación, el extremo dentado del eje 1, se pasa por el agujero en la orejilla del soporte 5 en el motor, de manera que los dientes del eje engranen con la Catalina 4. Se arría entonces el Motor en posición y al mismo tiempo las Ballestas del Soporte V se colocan en cada lado del Fuselaje. El Motor se mantiene en posición por medio de cuatro Pernos de 5 mm. 6, dos en cada lado (véase Fig. 2). La hélice 3 puede colocarse ahora en el extremo del eje 1 que sobresale del Frente del Fuselaje, y hacerse firme en posición por medio del Tornillo de presión en su cubo. Debe tenerse cuidado de que el eje 1 gire libremente en sus soportes y de que la Catalina 4 engrane correctamente con el extremo dentado del eje 1. Una gota de aceite en los dientes de la Rueda Catalina 4, hará que la marcha y funcionamiento sean más suaves.

Cuando se da cuerda al Motorcito, el aro extremo del eje del Control de Parada se mueve hacia la parte delantera de la ranura, de manera que el extremo sencillo del alambre, engancha con la hélice y evita su rotación. Para soltarse, el Control se mueve a la parte atrás de la Ranura. Es muy importante que el eje del Control de Parada NO se empuje hacia adelante para pararla hélice cuando ésta gira.

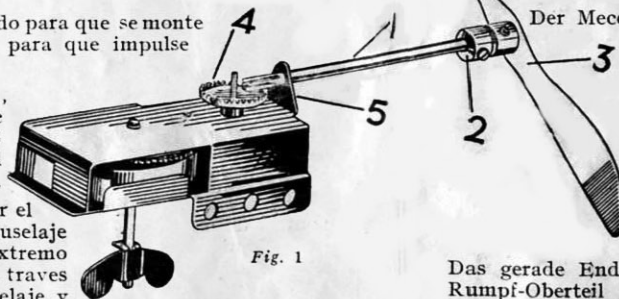


Fig. 1

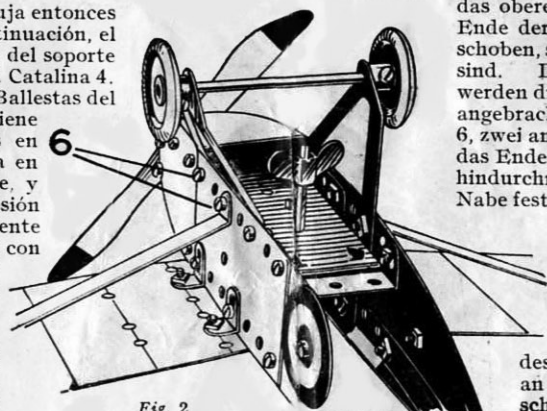


Fig. 2

ANWEISUNGEN

Der Meccano Flugzeug-Uhrwerk-Motor No. 1.

Der Meccano-Flugzeug-Uhrwerk-Motor No. 1 ist dazu bestimmt, in den Rumpf eines Meccano-Flugzeug-Modelles eingebaut zu werden und die Abmessungen sind so gehalten, dass er gut hineinpasst und den Propeller mit hoher Geschwindigkeit antreibt.

Der Motor, welcher in Fig. 1 dargestellt ist, wird komplett mit einer besonderen Propeller-Welle und Bremsvorrichtung geliefert. Der Stelling 2 und Propeller 3, welche verwendet werden, um das Aggregat zu vervollständigen, sind in dem normalen Meccano-Flugzeug-Baukasten enthalten.

Beim Einbauen des Motors muss zuerst der Bremsgriff im vorderen Rumpf-Oberteil und Rumpf-Vorderteil angebaut werden. Das gerade Ende der Bremswelle wird nach unten durch den Schlitz im vorderen Rumpf-Oberteil gesteckt und dann durch das kleine Loch im Rumpf-Vorderteil. Danach muss der Stelling 2 auf die Propellerwelle 1 gesteckt und mittels seiner Stellschraube festgeklemmt werden. Dieser Stelling muss so eingestellt sein, dass wenn er gegen die Innenseite der Rumpf-Stirnfläche anläuft, das gezahnte Ende der Propellerwelle richtig mit dem Kronenrad 4 auf der Motorenwelle im Eingriff ist.

Das Ende der Propellerwelle 1 mit dem festgezogenen Stelling wird dann durch das obere Loch der Rumpf-Stirnwand gesteckt. Jetzt wird das gezahnte Ende der Welle 1 durch das Loch in dem Lagerbock 5 am Motor geschoben, sodass die Zähne der Welle 1 mit dem Kronenrad 4 im Eingriff sind. Der Motor wird nun in den Rumpf eingefügt und gleichzeitig werden die V-förmigen Fahrstützen an beiden Seiten des Rumpfes angebracht. Der Motor wird dann durch vier Stück 5 mm Schrauben 6, zwei an jedem Ende (s. Fig. 2) jetzt kann man den Propeller 3 auf das Ende der Welle 1 stecken, welches durch die Stirnwand des Rumpfes hindurchragt, und der Propeller wird dann mit der Stellschraube in der Nabe festgezogen. Man muss gut aufpassen, dass die Welle 1 sich leicht in ihren Lagern dreht und dass das Kronenrad 4 mit dem gezahnten Ende der Welle 1 gut im Eingriff ist. Ein Tropfen Öl auf die Zähne des Kronenrades gebracht, kann natürlich niemals schaden und verbessert den Lauf.

Wenn der Motor aufgezogen wird, bewegt man das Ende der Welle mit der Schlinge nach dem vorderen Ende des Schlitzes, sodass das andere Ende der Welle den Propeller an der Drehung verhindert. Um den Propeller frei zu geben, schiebt man die Welle nach dem hinteren Ende des Schlitzes. Während sich der Propeller dreht, soll der Bremsgriff niemals nach vorn geschoben werden.

MECCANO LTD., LIVERPOOL, INGLATERRA

Impreso en Inglaterra

MECCANO LTD., LIVERPOOL, ENGLAND

Gedruckt in England