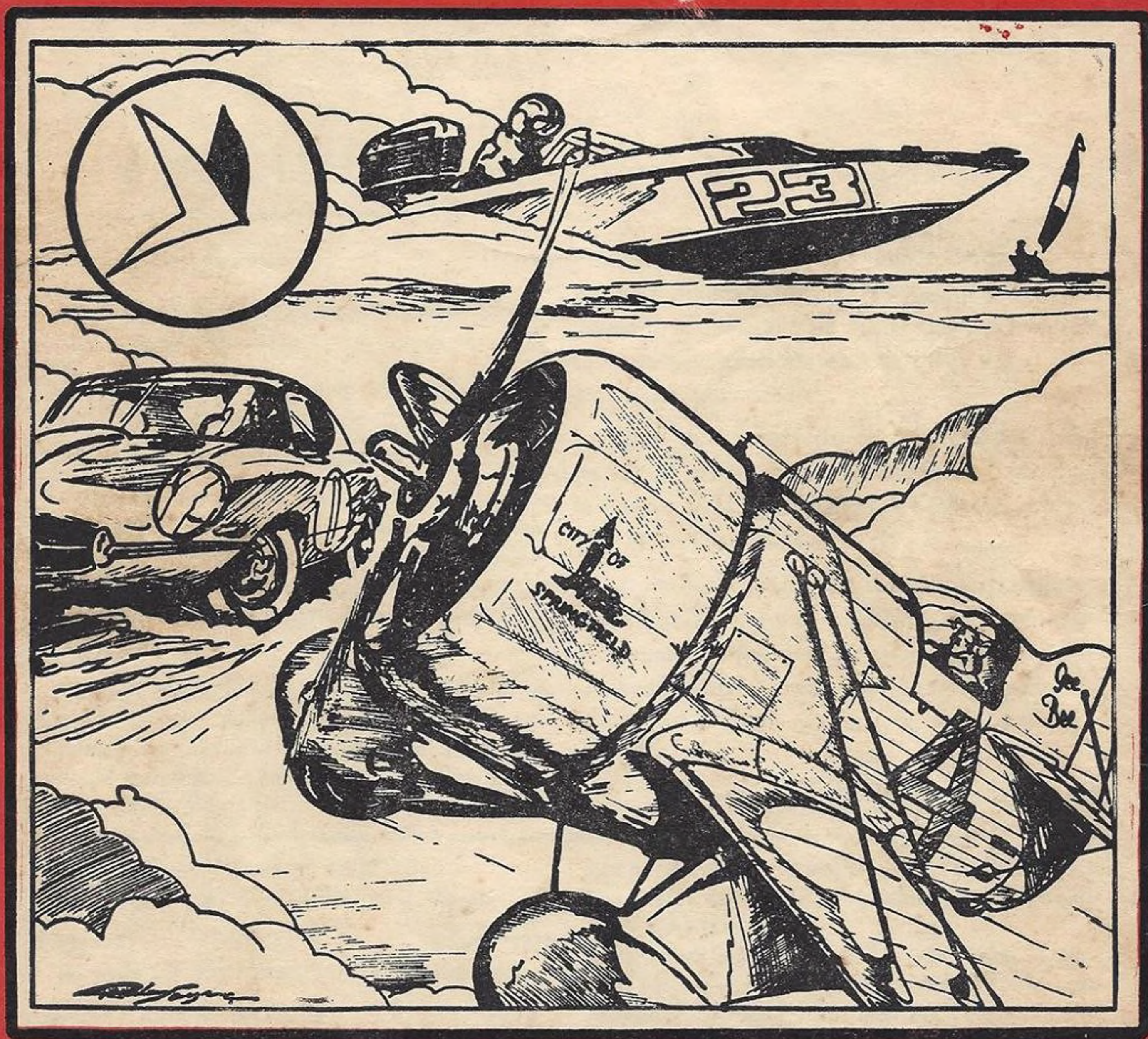


MODELÇİLİK

MODEL UÇAK-TEKNE-OTOMOBİL DERGİSİ



«İSTİKBAL GÖKLERDEDİR.»

K. ATATÜRK

294

MODELÇİLİK DERGİSİ

Okuyucularının yeni yılını en iyi dilekleriyle kutlar,
başarılar diler.

AMACIMIZ

Sevgili okuyucularımız;

Sizlere modelcilik konularında hizmet etmek için bu dergiyi çıkarmaya karar verdik.

Modelcilik denilince akla her türlü şeyin modelciliği gelebilir. Uçak, gemi ve otomobil modelciliği en popüler olanlarıdır.

Memleketimizde bu tür modelcilik kolları ile uğraşan meraklı sayısının oldukça az olduğu muhakkaktır. Bunun en önemli sebeplerinden biri de çeşitli modelcilik kollarında yayın yapan, modelcilere her türlü bilgi veren dergilerin olmamasıdır.

Unutulmamalıdır ki bütün batılı ülkelerde çeşitli modelcilik dallarında birçok derginin yayınlanması bu ülkelerin modelcilerinin üstün bir seviyeye gelmesinin ve başarılı olmalarının en önemli sebebi olmuştur.

Bu dergi ile memleketimizde modelcilik ile uğraşan arkadaşlarımızın her bakımdan diğer ülkelerin modelcileri ile aralarındaki çok büyük farkı en kısa zamanda en küçük şekle getireceğine inancımız tamdır.

Çok dar imkânlarla çıkardığımız bu dergi ile bütün modelci arkadaşlarımıza elimizdeki tüm imkânlarla hizmet etmeyi kendimize en büyük vazife saymaktayız.

Sizlerden de her türlü desteği göreceğimize inanıyoruz. Bu derginin hazırlanıp meydana getirilmesinde bizden çok kıymetli bilgilerini esirgemeyen modelci arkadaşlarımıza ve modelcilik ruhuna sahip bütün dostlarımıza teşekkürü borç biliriz.

MODELÇİLİK DERGİSİ

MODELÇİLİK DERGİSİ

Model Uçak, Gemi, Otomobil Dergisi

SAYI : 1 CİLT : 1 OCAK 1972

İki ayda bir yayınlanır. Sayısı 500 Kuruştur.

Sahibi : Ruhşen SAYRAÇ

Yazı İşleri Müdürü : Mehmet ŞEKERCİOĞLU

Abonenin altı aylığı 3 sayı hesabı ile 15 T.L.sıdır.

Abone olmak için ücret (Modelcilik Dergisi P.K. 203 Şişli - İSTANBUL) adresine gönderilmelidir.

İLÂN ŞARTLARI :

Arka kapak dış yüz : 750 T.L., ön kapak iç yüz : 600 T.L., arka kapak iç yüz : 500 T.L.. İç sahifelerde yarım sahife 250 T.L. dir.

SAFFET MATBAASI — Tel : 27 87 96

Himayei Etfal Sokak No : 9 — İst.

DÜNYADA ve TÜRKİYE'de MODEL UÇAKÇILIK

Uçak modelciliği gün geçtikçe gelişen, boş zamanları en iyi değerlendirme konusudur. Havacılığa meraklı fakat çeşitli nedenler yüzünden bu meraklarını gerçekleştiremeyenler kendilerini model uçak yaparak, uçurarak tatmin ederler. Bu yüzden uçak modelciliği havacılığın bir spor kolu olarak süratle gelişmektedir. Önceleri modelciliğin çok güç olduğunu düşünen meraklı tecrübeleri sonunda bunun pek zor olmadığını görür. Başarılı bir uçak modelcisinin üstün kabiliyetli olmadığı, başarısını sadece tecrübeleri ile kazandığı şüphesizdir. Bu uğraşı insana bir çok beceriler kazandırır. Modelcilik bir şey öğrenme, yaratma, arkadaşlık ve yardım arzusunun sonucu olarak dili, yaşı, düşünüşü, yaşayışı ayrı bir çok insanı bir araya getiren bir açık hava sporudur.

Modelcilik bir çok kimsenin düşündüğü gibi faydasız ve basit bir oyun değildir, aksine bilgi ve beceri isteyen, bir eğitim konusudur. Batılı ülkelerde öğretici ve sportif bir merak olan uçak modelciliğini yıllar önce devlet eline almış

ve bu konuyu her bakımdan destekliyerek geleceğin başarılı teknik elemanlarının yetiştirilmesinde önemli faydalar sağlamıştır.

Model uçaklar daha hakiki uçaklar göklerde görülmeden uçmaya başlamışlardı. Ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında ilk lâstikli modeller ortaya çıktı, daha sonraları havacılıkta planörler üzerindeki çalışmalardan dolayı model planörler yapılmaya başlandı. Wright kardeşlerin ilk uçağı yapıp uçurmalarından sonra batılı ülkelerde model uçak kulüpleri kuruldu.

Amazon'da yetişen ve çok hafif olan (Yönlük 0,1) balsa ağacının modelcilikte kullanılması modellerin hafif olması bakımından büyük kazançtı. Bu yüzden patlarlı motorların bulunup geliştirilmesine kadar lâstikli ve planör modellerinde oldukça gelişme kaydedildi. Patlarlı motorların havacılıkta kullanılması model uçak meraklıları tarafından yakından takip edilmekteydi. Modelciler uçak modellerine uygun küçük patlarlı motorlar yapma çabasındaydılar. İkinci Dünya Savaşı'ndaki havacılık gelişmeleri



1967'de planör dalında Dünya dördüncüsü olan Attila Tanyü modeli ile.

modelciliği de etkilemiş ve bu yıllarda ilk patlarlı model motorları seri bir şekilde yapılmaya başlanmıştır. Teksaslı Stanzel kardeşler ilk telle kumandalı model uçuşuna aynı senelerde muvafak oldular. Onlar gibi Amerikalı olan Jim Walker halen kullanılan iki telli kumanda sistemini buldu. Bu şekilde modelciler kendilerine tabi modelleri daha küçük sahalarda uçuşma isteğine kavuştular.

Elektronığın ilerlemesi ve ufak alıcı vericilerin yapılması, modellerin uzaktan radyo ile idare edilmesini sağladı. Modelciler artık uzaktan radyo dalgaları ile modellerine istedikleri kumandayı vererek modellerin büyüklerindeki bütün hareketleri yapmalarını sağlamaktadırlar.

Türkiye'de modelcilik Türk Hava Kurumu'nun 1925 yılında kurulmasıyla diğer havacılık faaliyetleri ile birlikte ele alındı. Bugün Türk Hava Kurumu'nun modelcileri daha çok planör, lastikli ve motorlu müsabaka modellerine önem vererek bu branşlarda çalışmaktadırlar.

Daha sonraları Türk Kuşu Model Uçak Okulu'nun kurulması, model uçak öğretmenlerinin yetiştirilmesi, her yıl işbilgisi öğretmenlerine model uçak kurslarının açılması, 1967'den itibaren her yaz Türkiye Okullar Arası ve Millî Model Uçak Şampiyonalarının yapılması, Dünya ve Avrupa model uçak şampiyonalarına katılması, okullardaki modelciliğe meraklı öğrencilere her türlü yardımın kurumun imkânları nisbetinde yapılması gibi model uçakçılığı yurdumuzun en uzak köşelerine kadar yaymak için yapılan bütün bu çalışmalar saygı ile belirtilmeye değer.

İstanbul'da 1935 - 1936 yıllarında kurulan Türk Model Uçak Evi de yıllarca modelcilere hizmet etmiş ve bu merakın yurdumuzdaki ilk öncülerini yetiştirmiştir.

Kanatlılar Model Uçak Evi de yakın zamana kadar bu konuda çalışmış ve daha sonra da Türk Model Uçak Evi gibi o da kapanmıştır.

Şimdi ise model meraklıları 1964'de kurulan Jet-Modelin çalışmalarından faydalanmaktadırlar.

Memleketimizde, Türk Hava Kurumu'nun resmî Türk Kuşu Model Uçak Okulu'ndan sonra ilk sivil model uçak kulübü 1963 de kurulan İstanbul Model Uçak Kulübü'dür (İMUK). Kurulduğunda az bir meraklı kitlesine hitap etmesine rağmen, Türk Hava Kurumu'nun yardımı ile Türk

Hava Kurumu Lâleli Apartmanlarında bir lokale kavuştuktan sonra üye sayısı oldukça artmıştır. Bu kulüp her türlü modelcilik çalışmalarında faaliyet göstermektedir.

Hürkanatlılar Havacılık Kulübü'nün model Uçak Kolu'nu da ikinci kulüp olarak sayabiliriz. Bu kulüp modelcileri daha çok planör ve lastikli müsabaka modelleri üzerinde çalışmalar yapmaktadırlar. Yeni kurulmalarına rağmen müsabaka modelciliğinde çok iyi dereceler almışlardır.

Dış Temaslar

Memleketimiz 1967'den itibaren model uçakçılıkta dış temaslara başlanıp, Avrupa ve Dünya model uçak müsabakalarına iştirak edilmektedir.

1967'de seçilen Türkiye Millî Model Uçak Takımı planör modelcilerinden meydana gelmişti. Röne Kohen (İMUK), Atilla Tanyü (İMUK), Şemsi Aksu (Türkkuşu) Çekoslovakya'da yapılan Dünya Şampiyonasında Atilla Tanyü, planörde Dünya dördüncüsü oldu.

1968'deki Avrupa Şampiyonasına planör dalında Neşe Yalçinkaya (İMUK), Şemsi Aksu (Türkkuşu), Günseli Biner (Türkkuşu) katıldı. Takımımız takım halinde 3. oldu.

AEROKLUB Ç											
1	63	GERMANY D.R.	180	180	180	180	180	180	180	51	ROMANIA
		M. HIRSCHEL	360	540	720	900	1080	1260	1440		M. LEFFER
2	14	HUNGARY	180	180	180	180	180	180	180	80	SOUTH AFRICA
		E. VÖROS	360	540	720	900	1080	1260	1440		J. L. CALLEBERG
3	74	SWEDEN	180	180	180	180	180	180	180	5	FRANCE
		B. MODÉER	360	540	720	900	1080	1260	1440		F. OLARD
4	43	TURKEY	180	180	180	180	180	180	180	22	CANADA
		A. TANYÜ	360	540	720	900	1080	1260	1440		E. AVORY
5	82	GERMANY D.R.	180	180	180	180	173	173	173	15	HUNGARY
		A. OSCHATZ	360	540	720	900	1080	1260	1440		J. PAPP
6	4	FRANCE	180	180	180	180	180	180	180	46	CZECHOSLOVAKIA
		E. RICHMANN	360	540	720	900	1080	1260	1440		B. HUBER
		GERMANY	180	180	180	180	167	167	167	80	FRANCE
		J. RICHMANN	360	540	720	900	1080	1260	1440		V. LEROUX

Dünya şampiyonasının sonuç levhası.

1969'da Avusturya'da yapılan Dünya şampiyonasına takımımız planör, lastikli ve motorlu dallarında katıldı. Planör takımımız Atilla Tanyü

(İMUK), Neşe Yalçinkaya (İMUK), Şemsi Aksu (Türkkusu) lastikli takımımız Neşe Yalçinkaya (İMUK), Cevat Tacimer (Türkkusu), Tayyar Akça (Türkkusu); motorlu takımımız Ohannes Kalaycıyan (İMUK), Tayyar Akça (Türkkusu), Cevat



1970 de Dünya şampiyonasında planör milli takımımız.

Tacimer'den meydana gelmiştir. (Türkkusu), Atilla Tanyü planör dalında dokuzuncu oldu. Takımımız takım halinde yedinciliği aldı.

1970 yılındaki Avrupa şampiyonasına takımımız lastikli ve planör dallarında katıldı. Lastikli takımımız takım halinde ikinci oldu. Neşe Yalçinkaya (İMUK) ferdi ikinciliği, Tayyar Akça ferdi üçüncülüğü aldılar.

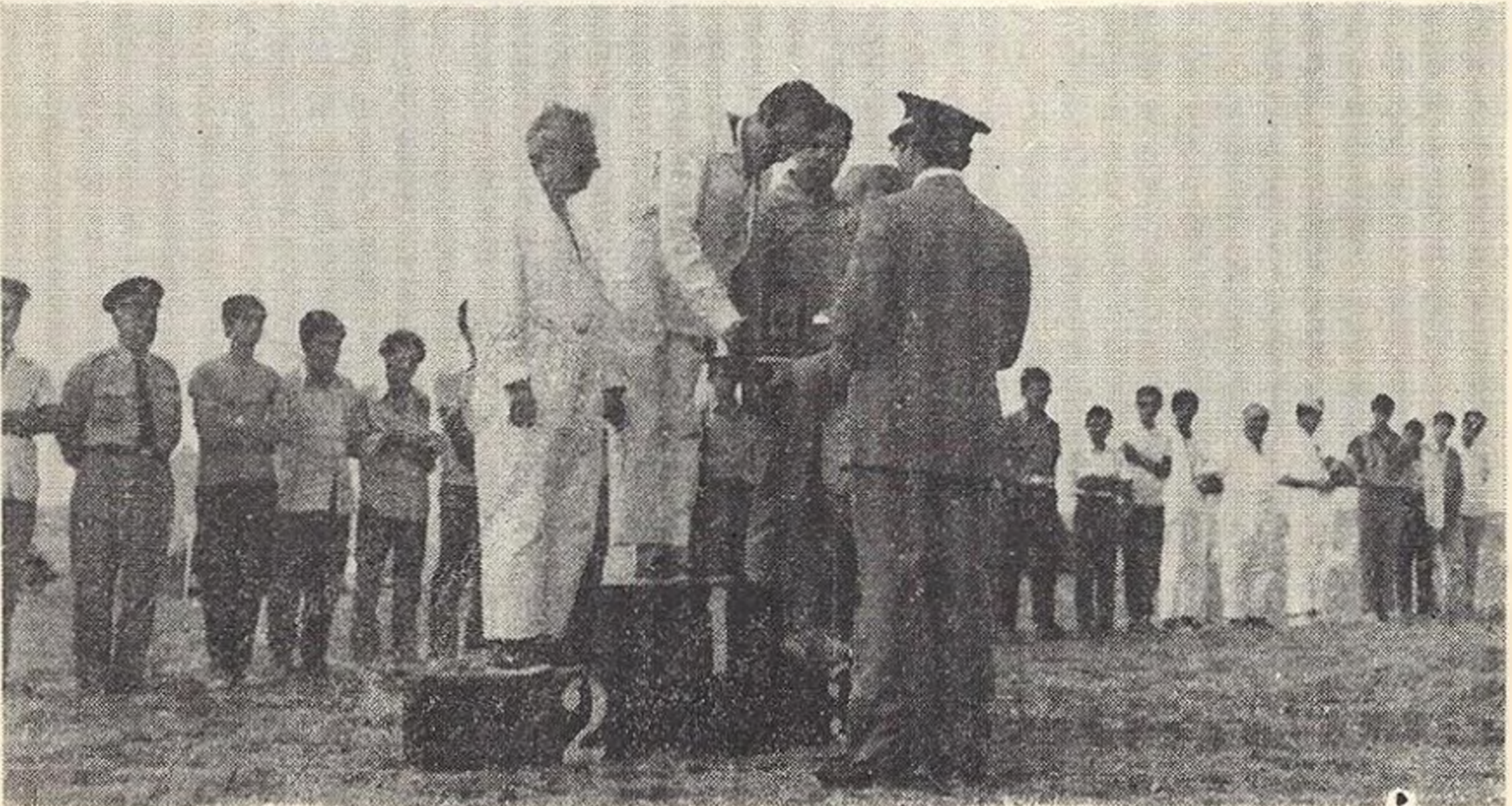
Bütün Türk modelcilerine ileriki yıllarda daha çok başarılar dileriz.



Lastikli model müsabakasında bir model bırakılmadan önce.



1970 Avrupa model uçak şampiyonasında lastikli model dalında ikinci olan Neşe Yalçinkaya.

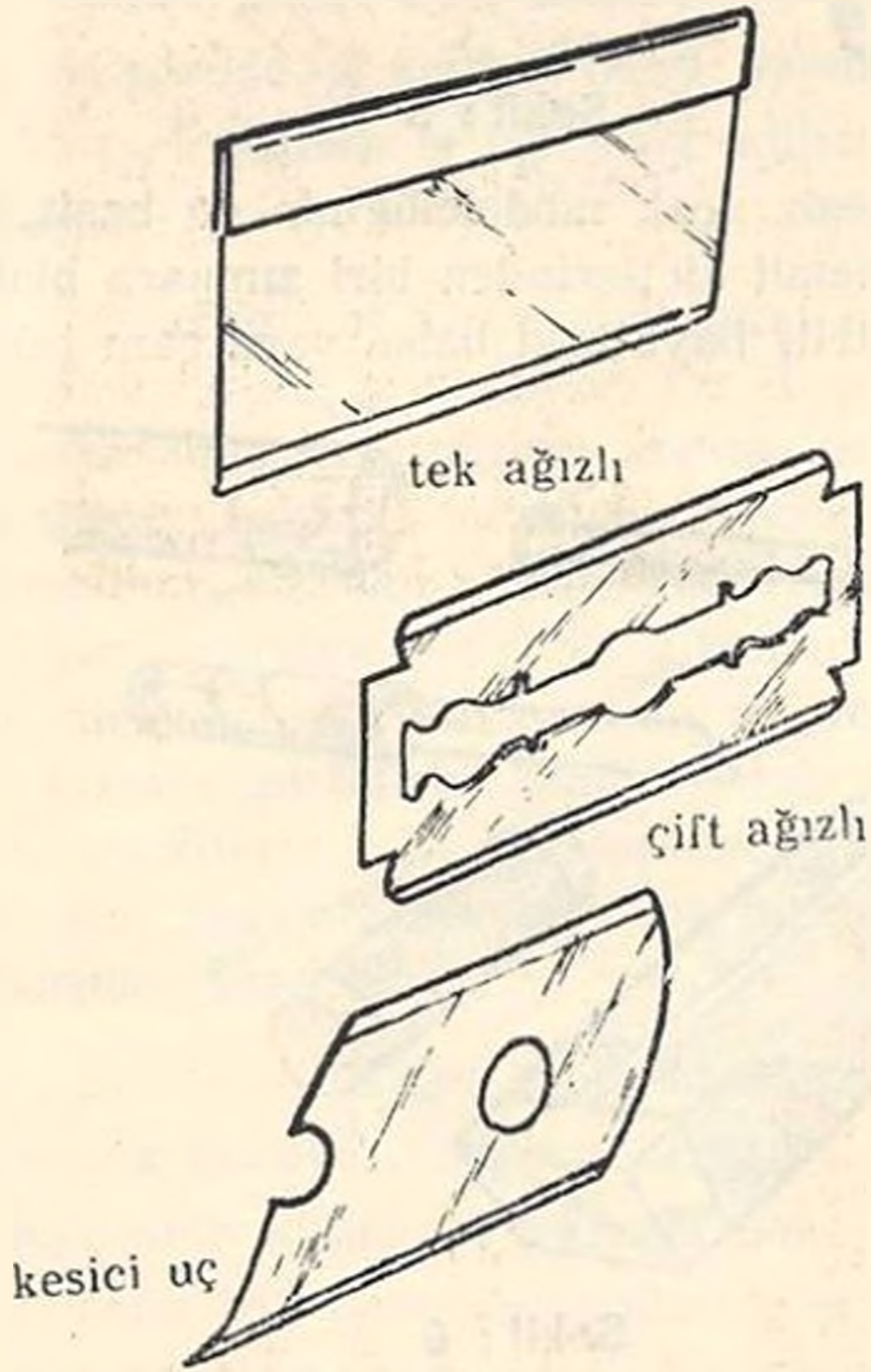


1970 Türkiye Milli Model Uçak Şampiyonasında derece alan modelcilere armağan dağıtma töreni.

UÇAK MODELÇİLİĞİ İÇİN TEMEL İNŞAAT BİLGİLERİ BİRİNCİ BÖLÜM

Uçak modelçiliğine çok defa «jilet marangozluğu» denilmiştir. Bu deyim pek de yanlış değildir, zira hemen her türlü modelin bir jilet, küçük bir kargaburun ve biraz zımpara kâğıdı ile yapılması imkânsız değildir. Bununla beraber işini bilen modelci, zamanla gerekecek âletlerden bir takım düzerek bu şekilde vakit, sabır ve paradan tasarruf eder. Âletlerinizin fazla lüks ve pahalı cinsten olmasına ihtiyaç yoktur, fakat yapılacak işe göre takım bulunması işinizi oldukça kolaylaştırır.

Önce kesici âletlere bakalım. Jilet bugün bile vazgeçilmez olarak bütün kesici âletlerin başında gelmektedir. Bazı modelciler arkası si-perli tek ağızlı jiletleri tercih eder (Şekil: 1).



Şekil : 1

Diğerleri, esnek iki ağızlı traş bıçaklarını kullanırlar. Bazı modelciler ise çift ağızlı bıçağı ortadan şekildeki gibi ikiye kırarak sivri bir uç meydana getirirler ve öyle kullanırlar. Hangisinin daha iyi olduğuna gelince, bu bir şahsi

MODELÇİLİKTE KULLANILAN ALETLER

tercih meselesidir. Birincisi daha emniyetli, ikinci ve üçüncüsü ise daha esnektir.

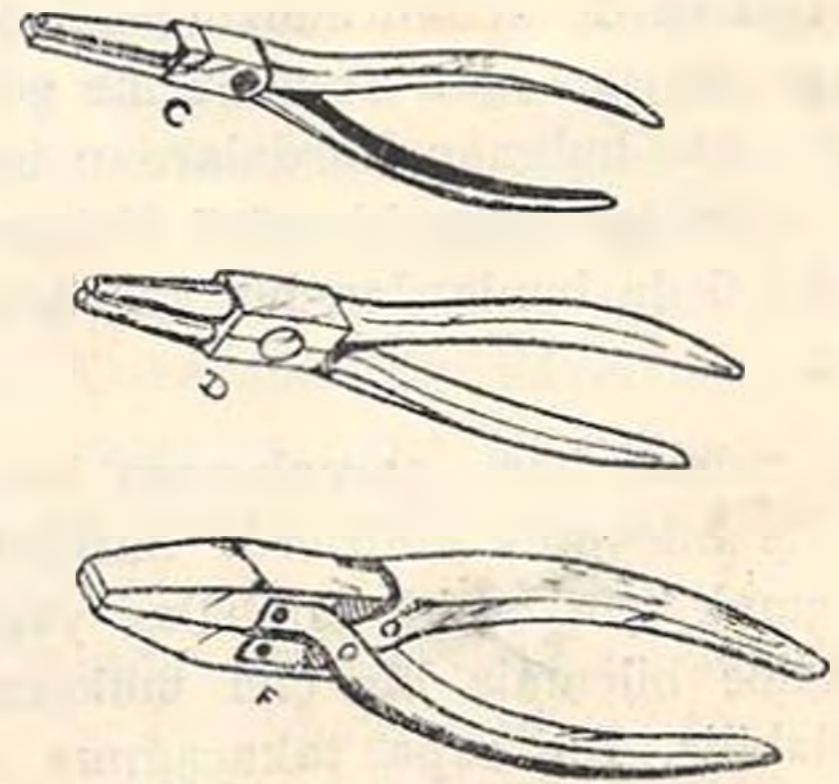
Daha zor kesme işleri için şimdi modelciler balsa bıçağı kullanmayı tercih etmektedirler. Değişken ağızlar alabilen bir sap çeşitli işlerin icabına bakabilir. Piyasada aralarında bir seçme yapabileceğiniz çeşitli bıçaklar bula-



Şekil : 2

bilirsiniz. Şekil 2'de gördüğünüz değişik iki uç, ihtiyaçlarımızın çoğunu sağlayabilir.

Şart olmamakla beraber, el altında değişik bir kaç kargaburun ve pense bulunması faydalıdır. Şekil 3'te görülen çeşitlerden C tipi, hafif tel bükme işlerinin çoğuna yetişebilir,

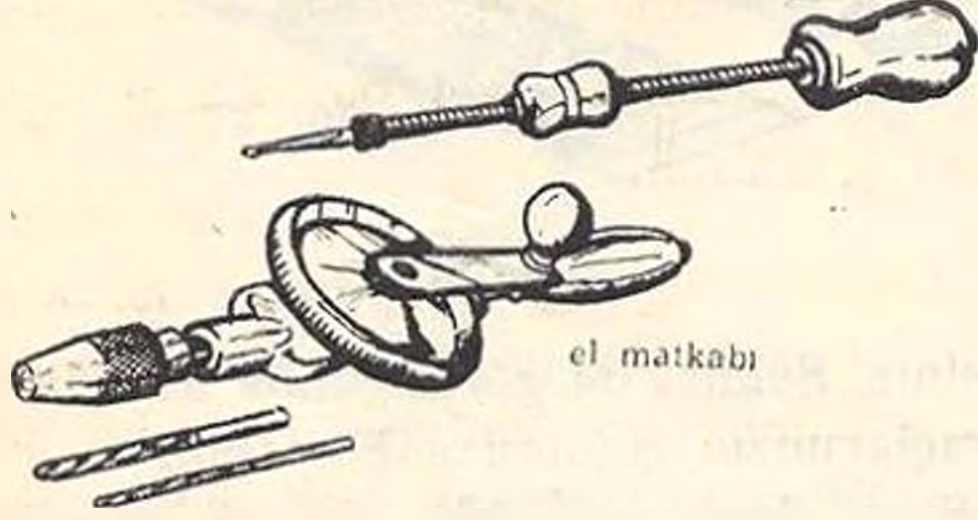


Şekil : 3

fakat piyasada bulunması biraz zordur. Daha ağır işler için paralel ağız hareketi ile çalıştırılan F tipi faydalı olabilir. Diğer çeşitleri sonradan takımınıza ilâve edebilirsiniz. En iyi ka-

liteden ve çok pahalı olan cinsten olmadığı takdirde, tel kesici pensenin bir işe yarayabileceği şüphelidir, çünkü normal kesimler ancak 1,5 mm tele kadar kesebilirler ve böyle olsa dahi kısa bir zaman sonra kesici ağızları bozulur. Bu sebeple telleri küçük bir ege ile kesmek en iyi çaredir. Eğer bazı metal işleri de yapmayı düşünüyorsanız, beş altı kadar değişik egeden meydana gelen bir çeşit düzebilirsiniz. Firar ve hücum kenarlarındaki kanalları açmak için, doğru kalınlıktaki yassı egeler çok faydalıdır. Bunları bir balsa parçası üzerinde deneyerek açtıkları kanalın sinir kalınlıklarına uyup uyduğuna kontrol edebilirsiniz.

Muhtelif kalınlıktaki matkap uçları ile birlikte küçük bir matkap breyzi (şinyel) delik açma işlerinde yardımcı olacaktır. Matkap uçlarının yapacağınız işlere uygun olmasına dikkat etmelisiniz. 1,5 mm'den küçük matkap uçları için bir matkap tutucusu kullanabilirsiniz.

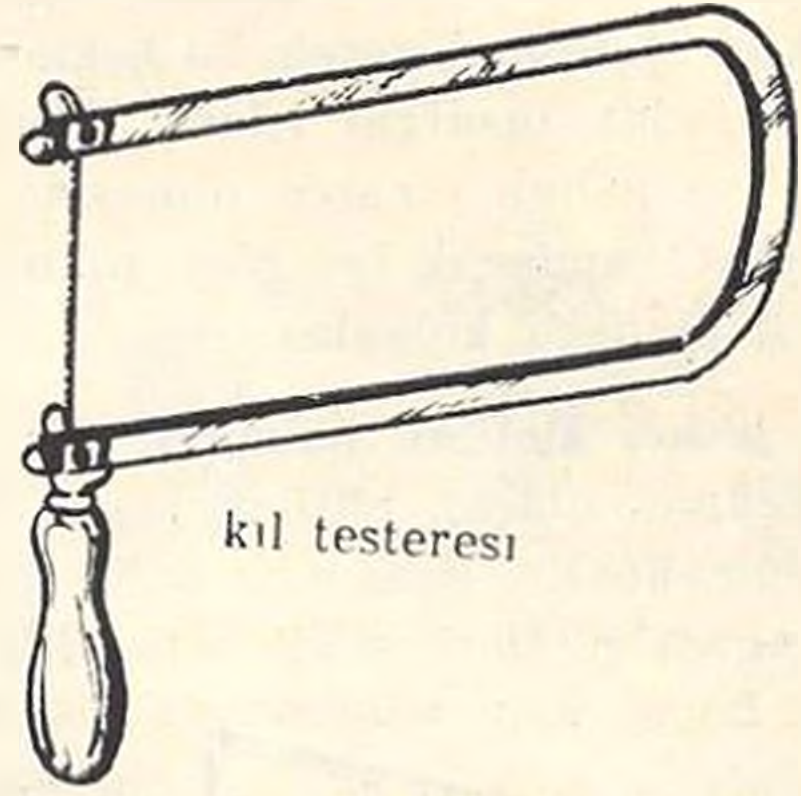
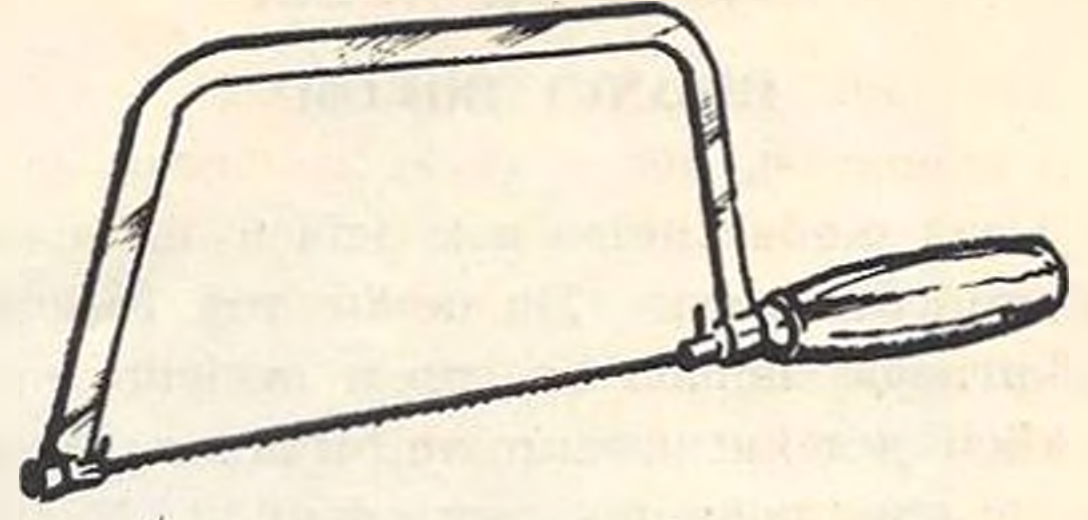


Sekil : 4

Ana âletlerinize ilâveten, takım çantanızı biraz daha zenginleştirmek istiyorsanız değişik bir kaç testere de alabilirsiniz (Şekil 5). Bunların hepsinin pek çok faydalarını göreceksiniz. Her yerde bulunan hurdalardan ise para harcamaksızın işe yarar bir sürü âlet yapabilirsiniz. Şekil 6 da bunlardan bir kaç örnek gösteriyoruz.

İnce cidarlı boru parçalarının kenarlarını bir ege ile bileyerek sinirlerde hafifletme delikleri açmak için çeşitli zimbalar yapabilirsiniz. Güzelce bilenmiş bir çivi mükemmel bir punta olabilir. Bir sapa takacağınız ince bir testere ağzı ile kalın çitaları gönyesinde kesebilirsiniz, zira böyle işlerde bıçak ağacı ezilir, jilet ise çarpık gider. Küçük bir testere daima düz bir kesim verecektir. Sapı tahtadan yaparak seloteyle ağza sarmak suretiyle yerine takabilirsiniz.

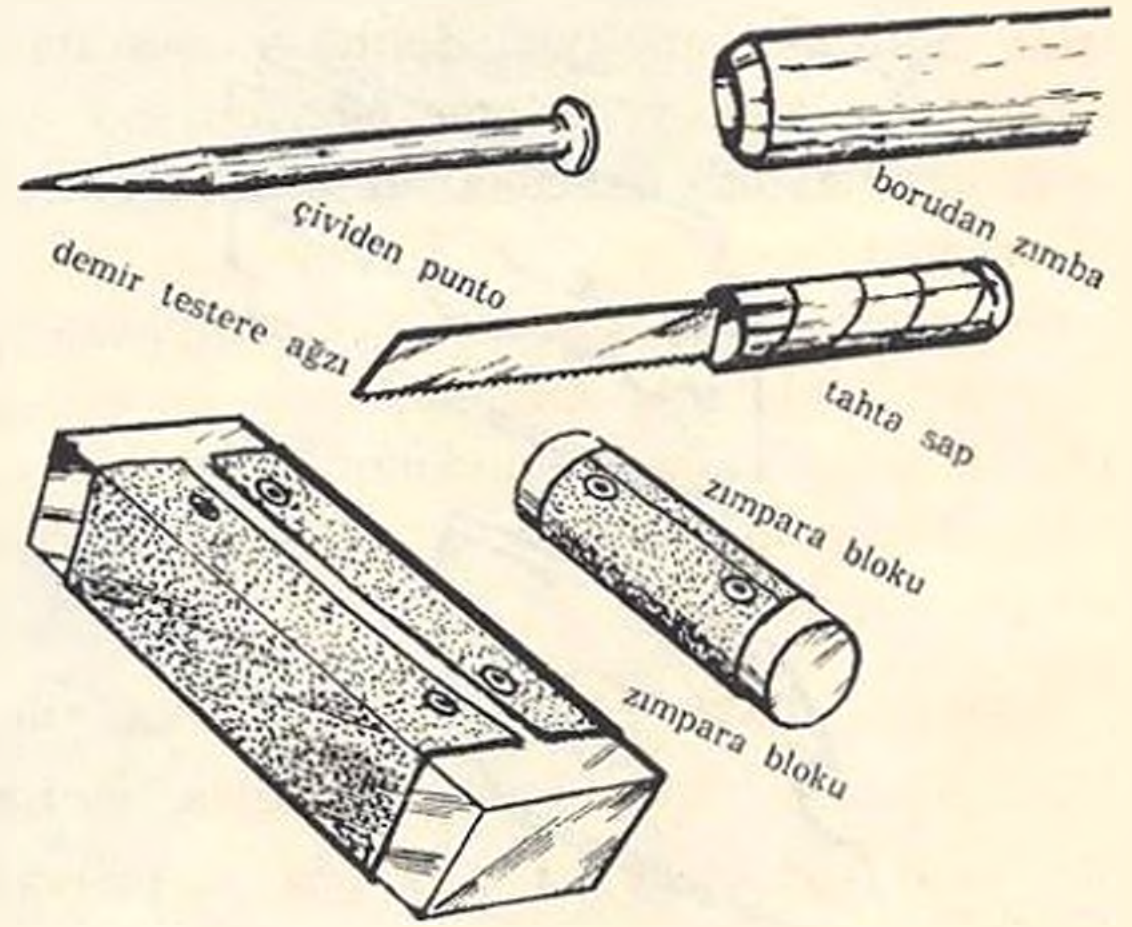
küçük demir testere



kıl testeresi

Şekil : 5

Şüphesiz uçak modelciliğinin en basit, fakat en önemli âletlerinden biri zımpara bloku- dur. Muhtelif boyuttaki balsa veya çam takoz-



Sekil : 6

lar üzerine katlayarak, bazan da raptiye çivileri veya seloteyle tutturacağınız muhtelif kalınlıklardaki zımpara kâğıtları ile kaba ve ince perdah işlerini görmek suretiyle ağaca istediğiniz şekli vereceksiniz. Yuvarlak ağaçlara saracağınız zımpara kâğıtları ile içbükey şekilleri perdahlayabilirsiniz. Unutmayın ki modelci

atölyesindeki en faydalı âletlerin çoğu biraz hayal kabiliyeti, biraz da hurdalıktan toplayacağınız parçalarla yapılır.

Piyasada üç çeşit zımpara kâğıdı vardır. Ağaç zımparası, demir (bez) zımparası ve su zımparası. Kaba perdahlamalar için daha ucuz olan ağaç zımparası kullanabilirsiniz. İnce perdah ve boya zımparaları için su zımparası kullanılması gerekir. Demir zımparasının ise modelcilikte pek kullanma yeri yoktur.

Tezgâhınızın kenarına bağlayacağınız orta boy bir mungenenin birçok işlerde pek çok faydasını göreceksiniz. Bu nisbeten pahalı bir âlet olduğu için modelciliğiniz ilerledikten bir müddet sonra da alabilirsiniz.

Elektrikli el âletlerinin, eğer bunlara para harcamak mümkünse, modelci atölyesinde faydalı bir yeri olabilir, fakat şart değildir. Başka bir deyimle, elektrikli el âletleriyle yapılan işlerin hemen hepsi, aynı kalitede ve çok defa daha iyi şekilde, el âletleri ile de yapılabilir. Aradaki fark sadece iş için sarf edilen zaman ve enerjidir.

Elektrikli el âletlerinin belki en faydalısı bir elektrikli el matkabıdır. Bu âlete bazı aksesuarlar takmak suretiyle, delme zımparalama, parlatma, taşlama ve bileme işlerinin bir çoğu yapılabilir. Faydalı aksesuarlar olarak tam dik delikler açabilmek için bir dik matkap tutucusu, disk zımpara aksesuarını ve zımpara taşı tavsiye edebiliriz. Zımpara taşı ile bir çok kesici âletlerin kaba bilenmesini yapmak mümkündür. Bununla beraber, son bileme, yağ taşı üzerinde yapılmalıdır.

Zımpara diskini balsa üzerinde kullanmanızı pek tavsiye etmiyoruz, zira balsa, motorlu zımparanın kudretine karşılık pek yumuşaktır. Bu, daha çok pervane blokları gibi kaba işleri şekillendirmede kullanılmalıdır. Böylelikle, hem enerjiden tasarruf edilir hem de daha hassas bir iş yapmak mümkün olur.

Elektrikli âletleri kullanırken gerekli emniyet tedbirlerine dikkat etmek gerektiğini söylemekte fayda vardır. Elektrikli hiç bir âlet,

gerek elektrikli bakımdan, gerekse kesici bakımdan lüzumlu emniyet tedbirlerini almadan kullanılmamalıdır. Bunda en iyi ölçü insanın kendi sağ duyusudur. Böyle âletlerin küçük çocuklarca da çalıştırılabilmesini önlemek şarttır. Cihazların periyodik bakımını yapmayı unutmamalıdır.

Takım kutunuzun gerisi şahsî ihtiyaçlarınıza bağlıdır. Lâstikli modeller yapacak olanlar pervane yontmak için keskin bir bıçağa ihtiyaç göstereceklerdir. Motörlü modeller yapanlar ise, birkaç çeşitli tornavida ve gerekli ebatta anahtarlar isteyecektir. Modelcilerin hepsinin ergeç bir elektrikli havaya ihtiyacı olacaktır. Radyo kontrol modelcileri, elektrikli devreleri kontrol etmek için iyi bir ölçü âletine muhtaç olacaklardır .

Şimdi bütün modelcilerin vazgeçilmez bir ihtiyacına gelelim. Evet bu, düz tahtadan bir inşaat tezgâhıdır.

Inşaat tezgâhı, yapılacak işi alabilecek büyük, düz ve toplu iğne batacak kadar yumuşak olmalıdır. Bunların en iyisi belki bir resim tahtasıdır, fakat fazlasıyla pahalıdır. Kontrtable ismi altında kontrplakçılarda satılan ve yüzleri ıhlamur veya kavak gibi yumuşak bir ağaçla kaplı olan tahtalar aynı işi mükemmelen görür. Nihayet küçük modeller için üstü planyalanmış ve çarpılmayacak kadar kuru ve budaksız bir çam tahtası üzerinde de çalışmak mümkündür. İnşaat tezgâhınız ne malzemeden olursa olsun, zamanla çarpılması için fazla rutubetli ve sıcak yerlerden sakınınız. Yukarıdakilere ilâveten her evde bulunan eşyalardan hafif bir çekiç bir kutu toplu iğne ve raptiye çivisi, bir paket lâstik band halka, ve kâğıtçı veya kırtasiyeci dükkânlarında bulacağınız bir kaç tabaka mumlu kâğıt, bir tanesi No 10 olmak üzere kıllarını dökmeyen değişik kalınlıkta bir kaç suluboya fırçası takım çekmecenizi tamamlayacaktır.

Âletlerden şimdilik bu kadar bahsediyoruz. Gelecek sayımızda uçak modelciliğinde kullanılan malzemeleri anlatacağız.

MODEL MOTÖRLERİ

ve KUVVET KAYNAKLARI

İnsanlarda büyük cisimlerin ufaltılmış modelini yapmak merakı eskidir. Bilhassa buhar makinesinin icadından sonra makineleşmeye başlayan batılı ülkelerde, gemi olsun, lokomotif olsun bir çok araçların ufak modellerini yapmak merakı gelişmeğe başlamıştı. Hatta on dokuzuncu yüzyılın sonlarında Alphonse Penaut adlı bir Fransız ilkel bir uçak modeli yapmayı başarmıştı.

Günümüzde gemi, uçak, otomobil modelciliğinde çeşitli motörler ve kuvvet kaynakları kullanılmaktadır. Şimdi bunları sınıflandırıp sıra ile inceliyelim :

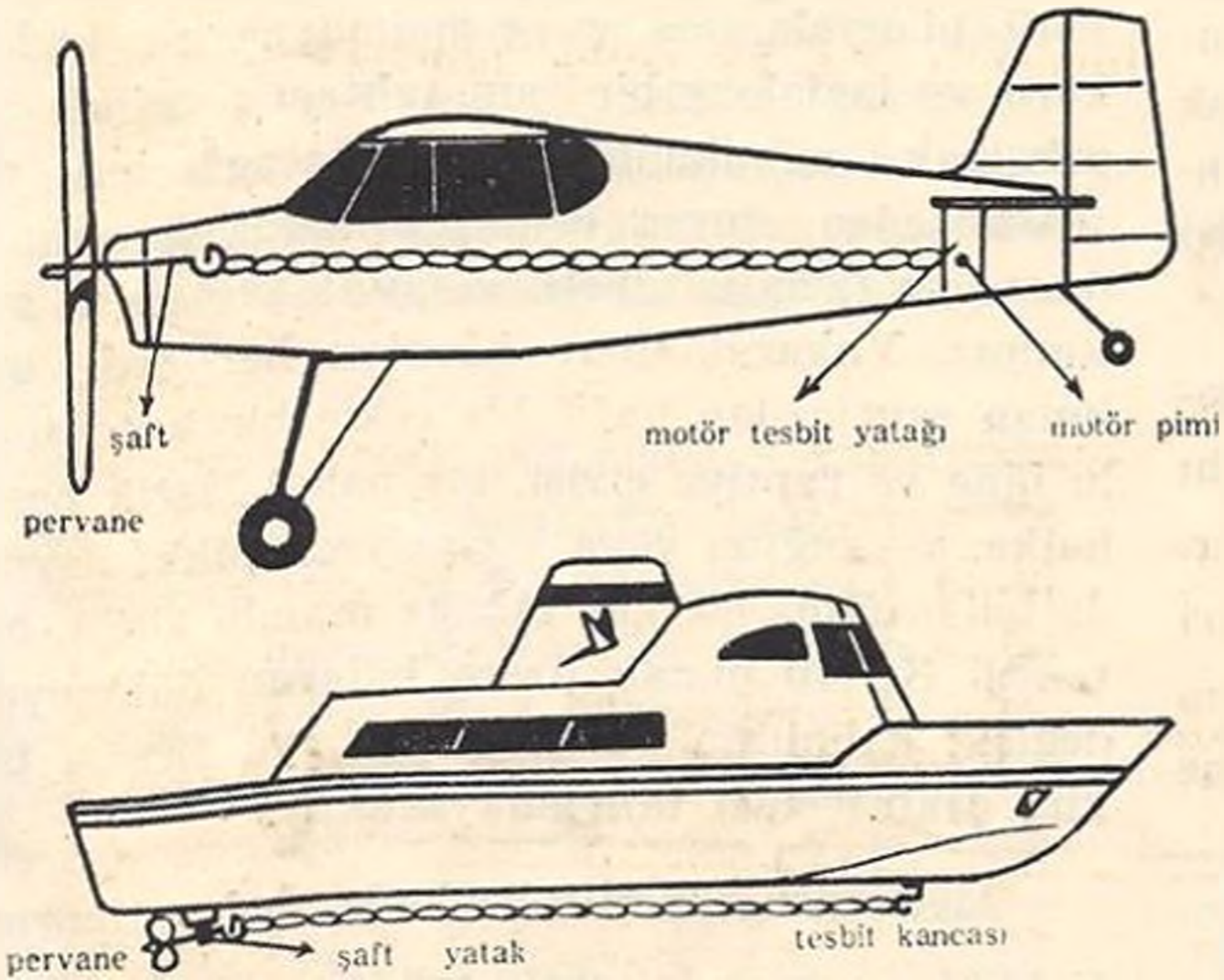
1 — Elastik bir maddenin kurulup boşalması prensibi ile çalışan makineler :

a) Saat zemberekli makineler :

Çok eskiden beri ufak gemi modellerine, oto modellerine ve günümüzde de oyuncaklara takılan bu makineler yerine artık daha kullanışlı olan elektrik motörleri kullanılmaktadır.

b) Lâstik motörler.

Uçak modelciliğinin başından beri ragbet gören motörlerdir. İnsanın el kuvvetiyle defalarca kurulup boşaldıkları anda bir pervaneyi çevirerek modele gerekli hareketi verirler. Lâstik



(Resim 1a — 1b)

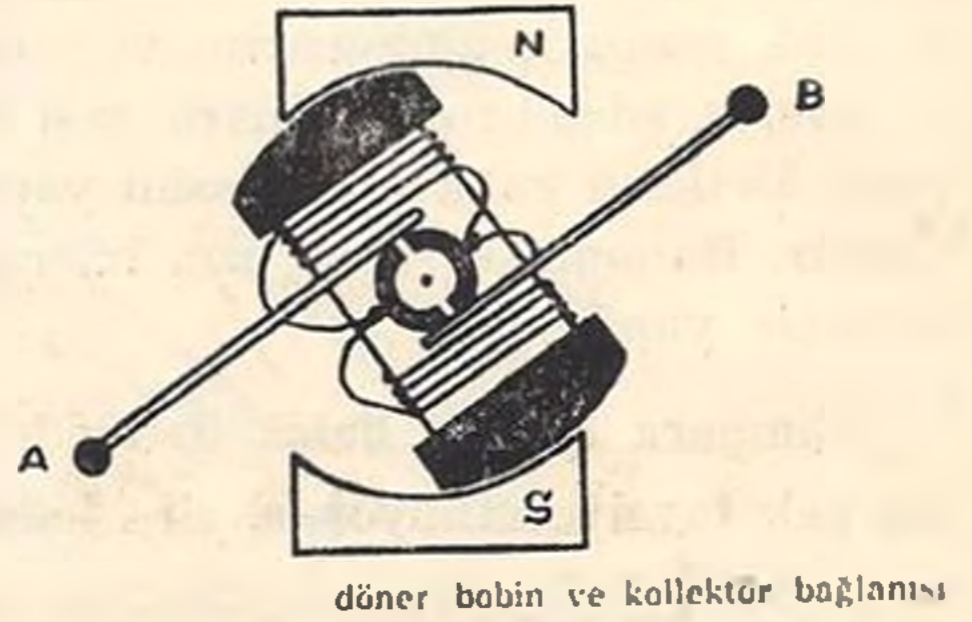
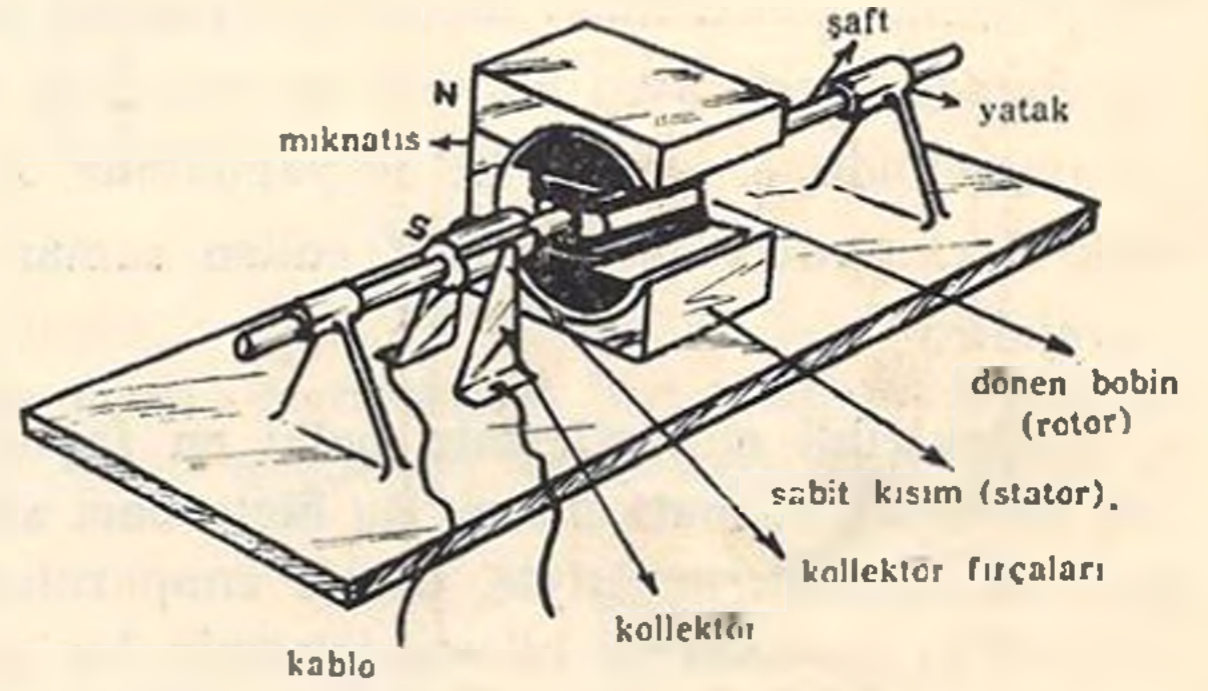
motörlü modellerin kullanım tekniği günümüzde çok ilerlemiş olduğundan bu konuyu ayrıntılı olarak tekrar inceleyeceğiz. Küçük gemi modellerine de takılan bu lâstik motörlerin basit takılış şekilleri resim 1a ve 1b de gösterilmiştir.

2 — Elektrik motörleri :

Modelcilikte elektrik motörlerinin kullanılması sahası çok geniştir. Gemi, otomobil, lokomotif gibi. Bu motörleri başlıca iki sınıfa ayırabiliriz.

a) Daimi akımla çalışan kollektörlü motörler.

Bu motörlerin başlıca elemanları resim 2 ve 3 a da gösterilmiştir.



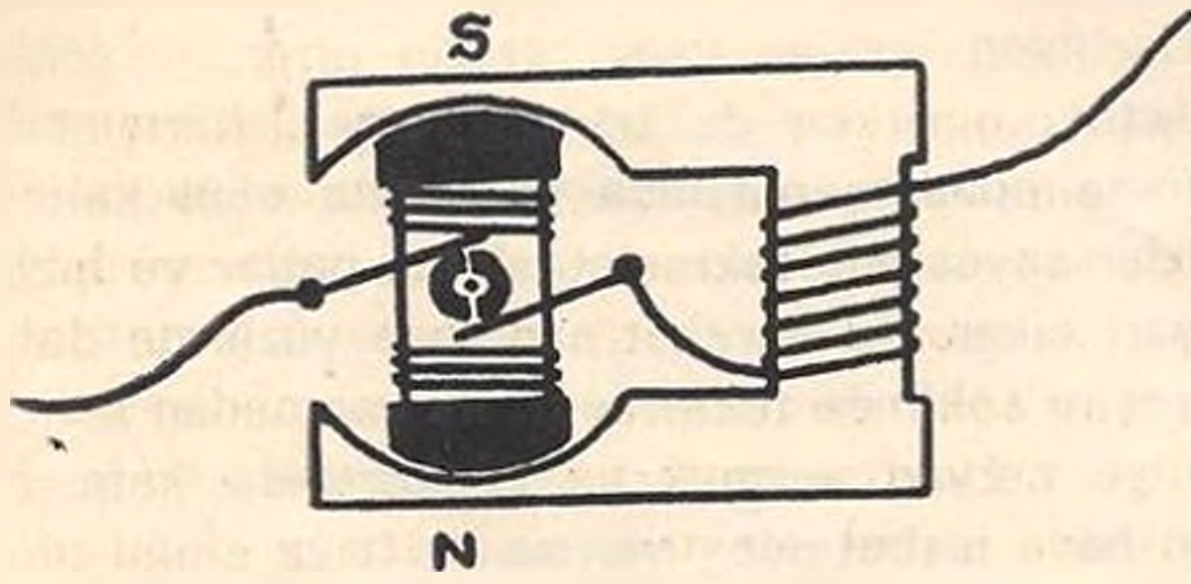
(Resim 2 ve 3 a)

Kollektörlü daimi akımlarda statorda tabii mıknatis yerine elektrik bobinli mıknatis kullanılabilir.

b) Alternatif (değişken) akımla çalışan elektrik motörleri. Bu motörlerin statorları tabii

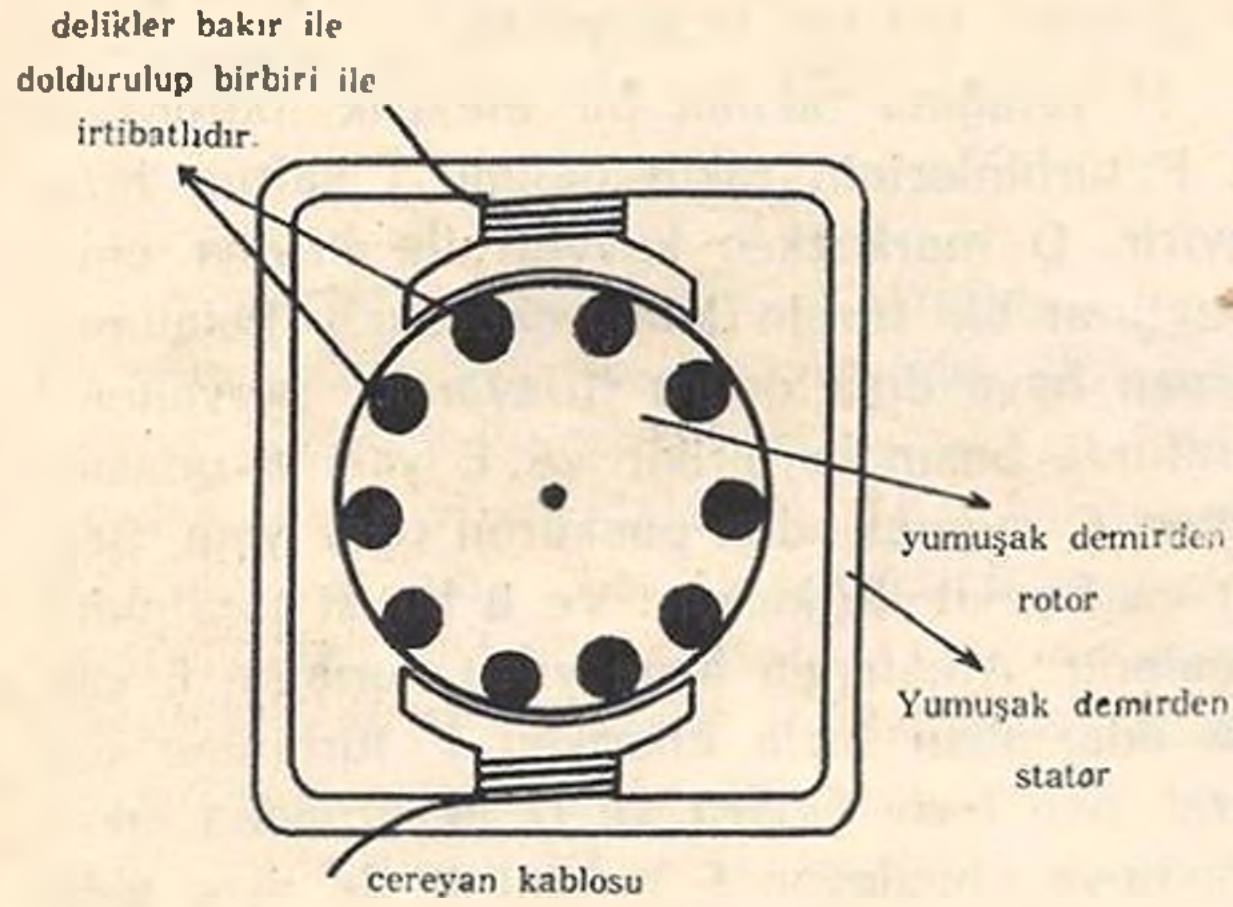
mıknatıslı olamaz. Statorlarında da elektrik bobini ile magnetik alan dogurup çalışırlar. Ayrıca

4 de basit sekilde mühim elemanları gösterilmiştir.

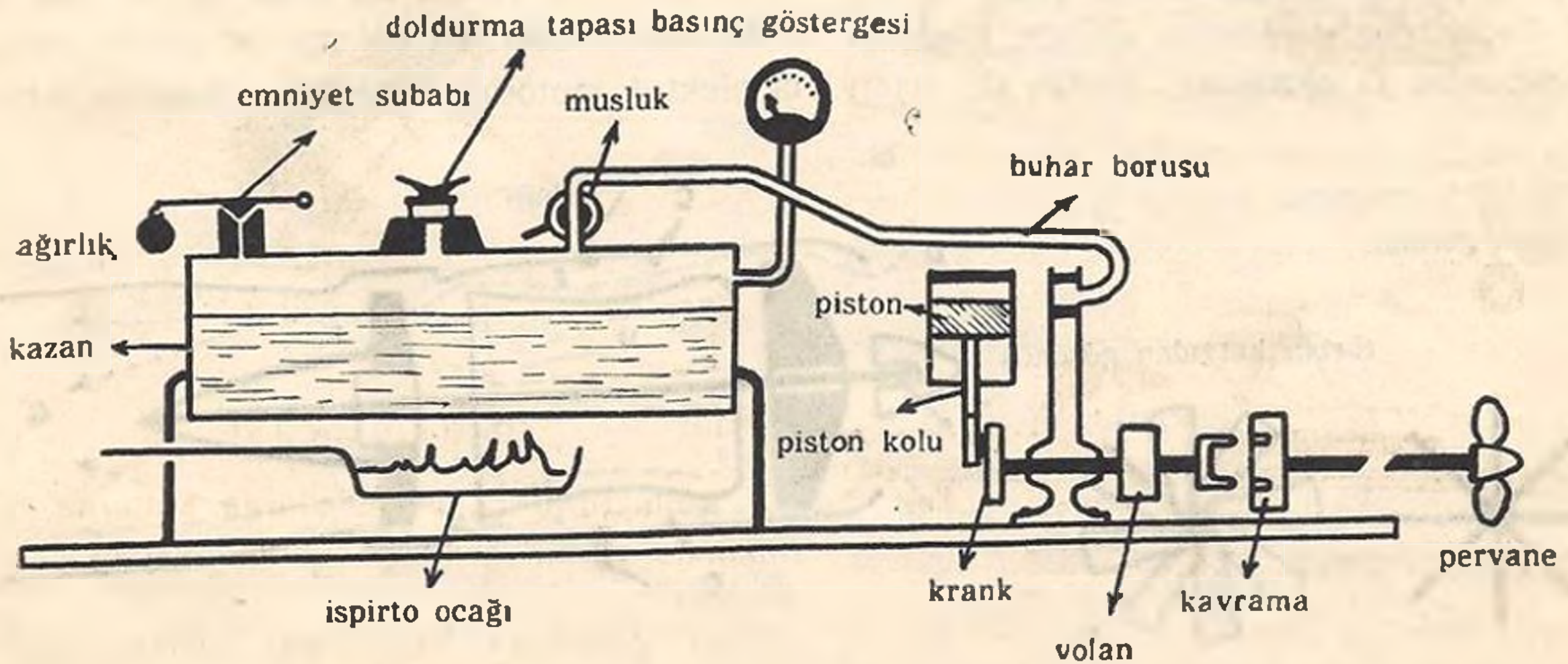


(Resim 3 b)

kollektörsüz yani rotoru bobinsiz tipleri de vardır. Fakat modelcilikte çok az kullanılır. Resim



(Resim 4)



(Resim 5)

3 — Buharlı motörler :

Kapalı bir kapta (kazan) kaynatılan suyun meydana getirdiği buharın basıncıyla çalışan bu makineler iki ana sınıfta ayrılırlar :

- Pistonlu buhar makineleri.
- Türbinler.

Pistonlu buhar makineleri de iki ana sınıfa ayrırabiliriz :

- Rakkas silindirli makineler.
- Sabit silindirli makineler.

Bilhassa gemi modelciliginde çok rağbet gördükleri için komple bir buhar makinesi tesisini resim 5 den inceleyelim.

Isı kaynağı olarak ispirto ocağı, gaz ocağı v.s. gibi kolay ısı veren ısıtıcılar kullanılır. Buhar makinelerinin umumiyetle devirleri düşük fakat güçleri yüksek olduğundan gemi ve lokomotif modellerinde kullanılırlar. Uçak modelciliginde kullanılamazlar.

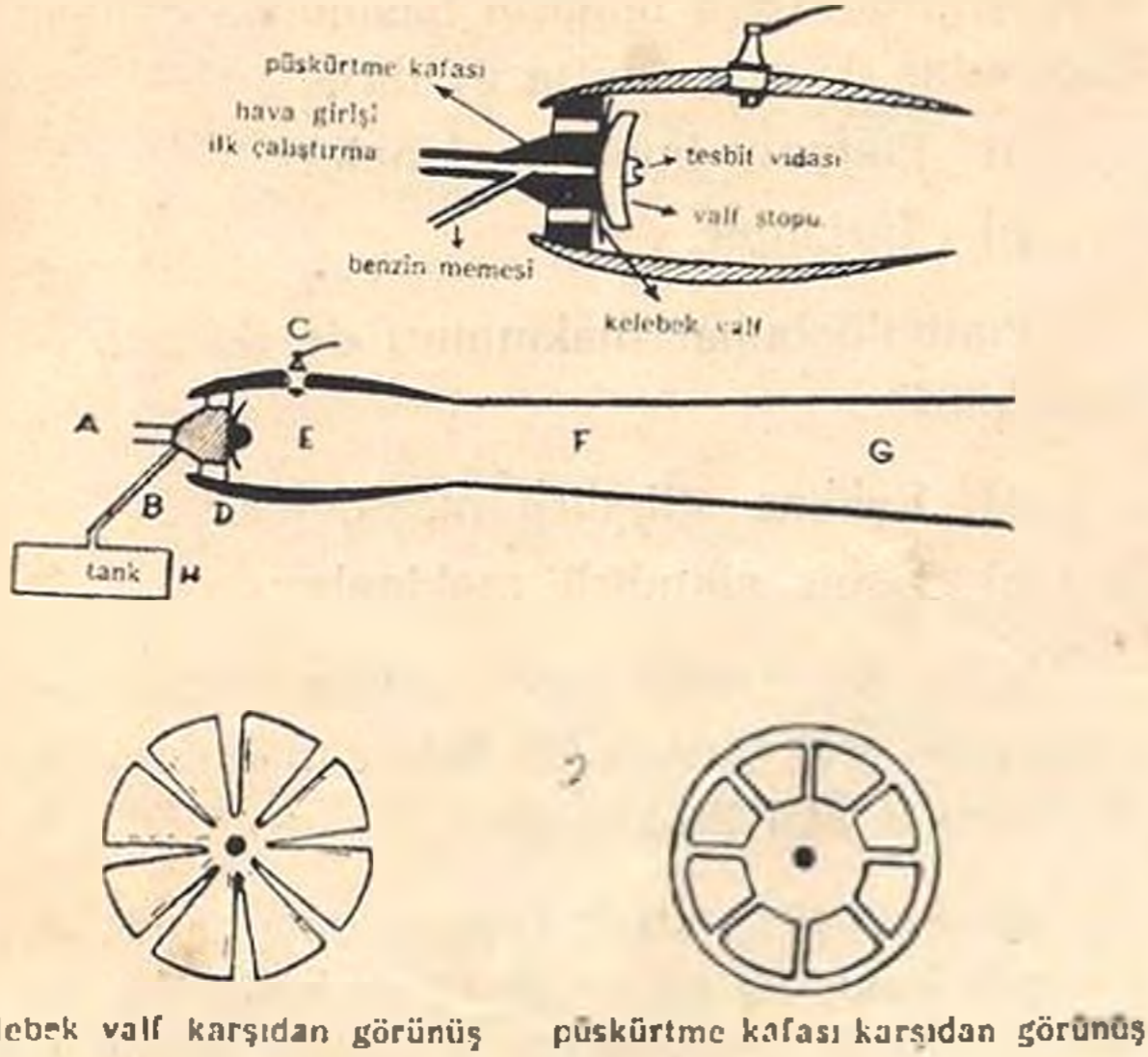
4 — Roket ve Jet motörleri :

Modelcilikte bilhassa uçaklarda çeşitli roket ve jet motörleri kullanılmaktadır. Bu motörleri iki ana sınıfa ayrırabiliriz.

- Titresimli jet motörleri.
 - Türbinli jet motörleri.
- (Bunların ikisi bir gruba girerler.)

c) Roketler (jetex)

Titreşimli jet motorleri resim 6 da görüldüğü gibi 2 ucu atmosfere açık bir borudan meydana gelmiştir.



(Resim 6 - 6 a - 6 b)

Çalışma anında A borusundan pompa ile hava püskürtülür. Resim 6 a da görüldüğü gibi hava borusu kendi içine gelen B benzin borusundaki benzini de çeker ve D valfinin kapattığı püskürtme kafasındaki deliklerden içeriye E yanma odasına valfi iterek girer.

Yanma odasındaki C bujisi bir el manyetosu veya endüksiyon bobini ile devamlı beslenip elektrik kıvılcımı çıkarmaktadır. Hava, benzin karışımı bujiye temas eder etmez yanar ve büyük bir hacim genişlemesiyle süratle F genişleme odasından G ekzosuna, oradan da dışarı

çıkar. D valfi bu arada delikleri kapatmış durumdadır. Yanmış gazlar G den süratle çıkarlar. E ve F de ani soğuma ve boşluk meydana gelir ve atmosferdeki hava püskürtme kafasının deliklerinden içeriye valfi titretip girer. Yanma odasına girerken de benzini emer. Karışım E yanma odasına ulaşınca yanmakta olan kalıntı gazlar sayesinde tekrar ateşlenip patlar ve hızla dışarı çıkar. Bu hareket saniyede yüzlerce defa titreşim şeklinde tekrarlanır. İlk yanmadan sonra bujiye ceryan vermek ve püskürtme kafasından hava icabetmez, yanma ve hava emişi otomatik olarak tekrarlanır.

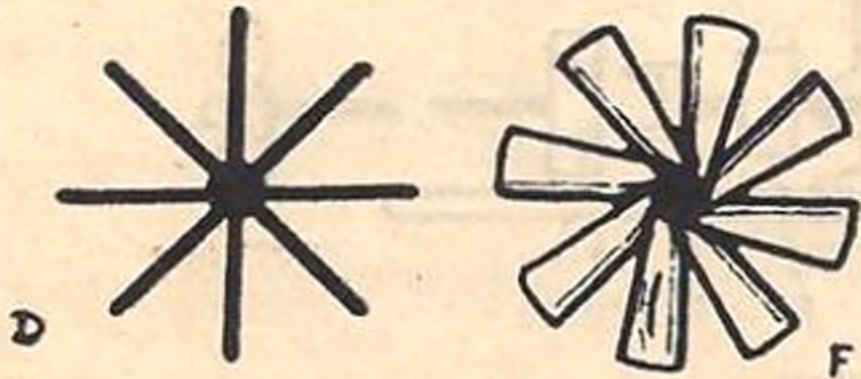
Türbinli motorlar (Türbojet)

Türbinli motorlar ancak tecrübe mahiyetinde imal edilmişler, modellere takılıp uçurulmaları pratik sahada başarıya ulaşmamıştır. Resim 7 de bir türbojet kesitini inceliyelim.

H yatağına takılan bir elektrik motoru, D ve F türbinlerinin takılı olduğu I şaftını hızla çevirir. D merkezkaç kuvveti ile havayı emip sıkıştıran bir türbin kompresördür. Palalarına çarpan hava dışa doğru fırlayarak pervanenin etrafında basınçla birikir ve E yanma odasına geçer. C memesinden püsküren (Gaz yağı, Benzin v.s.) yakıt ile karışır. Ve B bujisi tarafından ateşlenir. Ateşlenen hava yakıt karışımı E yanma odasından hızla çıkarken F türbinine çarparak onu hızla çevirir ve G ekzosundan çıkar. Dönmeye başlayan F türbini D ile aynı şafta bağlı olduğundan D süratle hava çekip yanma odasına sıkıştırmaya devam eder. Sürat arttıkça basınç ve yanma da artar ve bu olay ardarda devam eder. İlk çalışmadan sonra yardımcı elektrik motoru ve ateşleme bujisine ihtiyaç

santifrüz hava kompresör
karşıdan görünüş

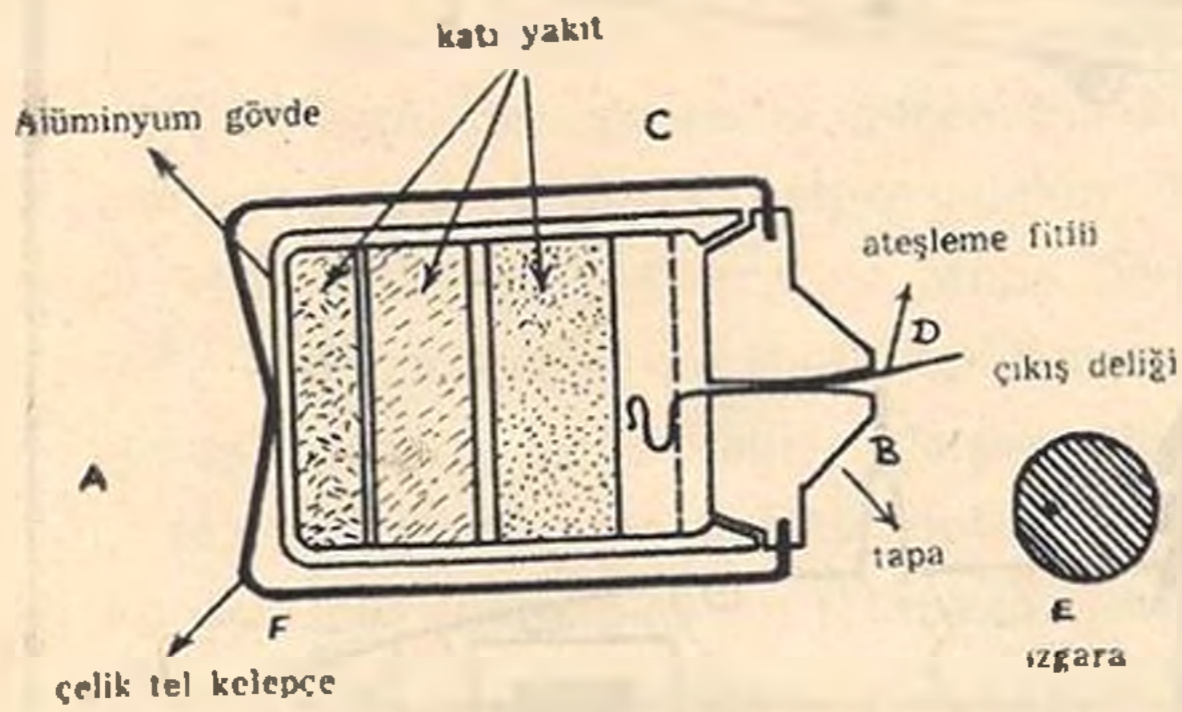
türbin karşıdan görünüş



(Resim 7)

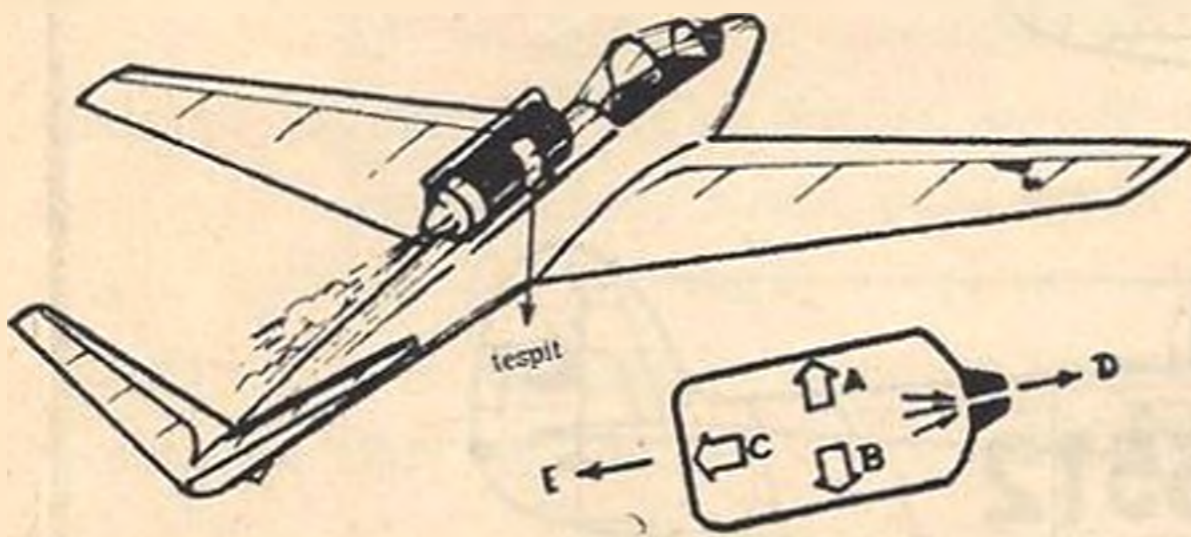
yoktur.

Roket motorları (Jetex) Roketin kullanılışı çok eski çağlardan beri gelmektedir. M. Ö. Çinlilerin roket yapip kullandıkları bilinmektedir. Günümüzde küçük jet uçağı maketlerinde çok basit roket motörler kullanılmaktadır. Resim 8 de tipik bir roket motörünün kesitini görüyorsunuz.



(Resim 8)

A gövdesi yuvarlak ve bir tarafına sıkıca B tapasının oturacağı şekilde yapılmış bir yanma kabıdır. C katı yakıtlar (düzenli yanabilen, infilâk etmeyen kimyevî maddelerdir.) B tapası çıkarılıp A kabına oturtulur. D ateşleme fitili E ızgarasındaki delikten geçirilip çıkarılır ve B tapası yerine oturunca F kelepçesi ile kitlenir. Model uçağı (Resim 9) bir klips ile oturmuş olan Jetex roket motörünü bir kibrit ile ateşleyip uçağı salmaktan başka bir şey kalmaz.



(Resim 9)

Yanma anında roketin içinde büyük bir basınç meydana gelir. Bu A, B, C oklarıyla gösterildiği gibi kabın her tarafına eşit kuvvette olur. Ancak D deliğı açık olduğundan oradan hızla çıkan gazlar dengeyi bozan ve C karşı basıncı

roketi E okunun istikametinde iter. İtis sürati ve kuvveti D deliğinin kesiti ve sürati ile orantılıdır.

5 — İçten patlarlı motörler.

Günümüzde modelcilikte en çok kullanılan motörler içten patlarlı dizel, benzin ve glow (kızdırma bujili) motörleri olduğundan bu konuyu ayrıntılı olarak inceleyeceğiz.

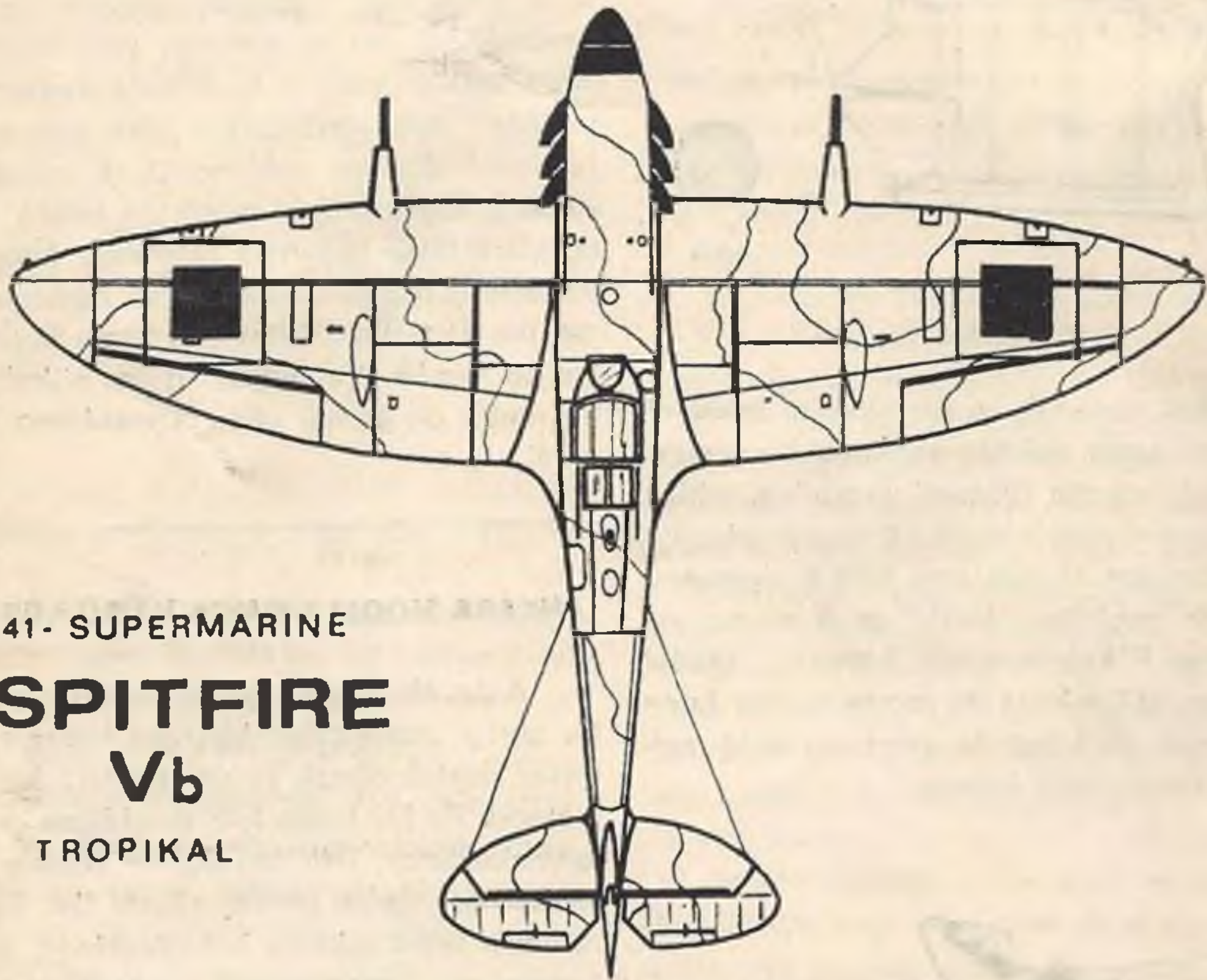
II. Dünya Savaşı'ndan önce tekne, bisiklet ve motosikletlerdeki iki zamanlı benzin motörlerinin tekniğinde önemli gelişmeler olmuştu. Benzinle çalışan bu motörler yapı itibarı ile çok basit üstelik yüksek devirlerde kuvvet toplayabildikleri için ağırlıklarına göre çok kuvvet verebilecek duruma geldiler. Uçak modelcileri iki zamanlı küçük benzin motörleri imal edip model uçaklara takıp başarıyla uçurunca, küçük benzin motörlerinin seri imalâtı arttı. Zamanla sıkıştırma ile (Dizel) ve Glow (kızdırma bujili) motörler de yapıldı. Ve bugün 10 cm silindir hacimli bir motör bir beygir gücünü verebilecek duruma geldi.

ANKARA MODEL UÇAK KULÜBÜ KURULUYOR

Ankaralı model meraklılarını temsil eden bir gurup, modelcileri biraraya topluyarak birbirlerine destek olmak ve yarışmalara katılabilmek maksadı ile bir kulüp için teşebbüse geçmiş bulunmaktadır. THK'dan ilgi ve yardım görebilecekleri de yapılan görüşmelerde THK ilgilileri tarafından teyid edilmiş bulunmaktadır. Kuruluşun tamamlanır tamamlanmaz Ankaralı model meraklılarından pek çoğunun üye olması ve çalışmaların hızlanması beklenmektedir. Kulübün şimdilik en önemli problemi genç üyelere çalışma imkânı vereceğı ve toplantıların yapılabileceğı bir kulüp merkezinin teminidir.

Kulübün kuruluşuna iştirak eden modelciler, hava şartlarının müsait olduğu pazar sabahları Türkkuşu'nun Ergaiz'deki planör okulu meydanında toplanmakta ve uçuş yapmaktadırlar.

AMUK üyelerinin çeşitli modelcilik dallarında yapılan çalışmalarını hakkında etraflı malûmatı gelece ksayılarınızda bulabileceksiniz.



1941- SUPERMARINE
SPITFIRE
Vb
TROIKAL



Alcock

Spitfire

İngiliz Avcı Uçağı

İkinci Dünya Savaşı'nın meşhur uçakları arasında Spitfire çok iyi vazife gören tek kişilik avcı uçağı olarak daima hatırlanacaktır. Bilhassa 1940 yıllarında İngiltere ve Mans Denizi üzerinde cereyan eden meşhur İngiltere hava savaşındaki (Battle of Britain) çarpışmalarda İngiliz pilotları Spitfirenin değişik tipleri ile üstün Alman Hava Kuvvetleri'nin (Luftwaffe) Messerschmitt 109, Messerschmitt 110 ve Focke-Wulf 190 avcı uçaklarına karşı büyük başarılar kazanmışlardır.

1939 - 1940 İkinci Dünya Savaşı yılları arasında savaşın hemen bütün cephelerinde kara ve çöllerde 28 tip Spitfire ile İngiliz Deniz Kuvvetleri'nde uçak gemilerine inip kalkabilecek şekilde hazırlanmış 8 tip Seafire kullanılmıştır.

İngiliz uçak fabrikaları savaş yıllarında toplam olarak 22,777 Spitfire ile Seafire yapmışlardır.

Savaştan önce sürat uçağı olarak R. J. Mitchhel isimli bir mühendis tarafından plânları çizilerek yapılan Spitfire'in öncüsü birçok hava sürat yarışlarında derece almış, daha sonra avcı uçağı şeklinde M. K. (Mark) I Spitfire olarak değiştirilmiş ve 1936 da ilk deneme uçuşlarına başlayarak 1938 de İngiliz Hava Kuvvetleri'ne katılmıştır.

Savaş yıllarında birçok ünlü hava savaşçısı Spitfire'ler ile uçmuş ve başarılı olmuşlardır. Bunlardan Douglas Bader, Bob Stanford Tuck, Sailor Malan ve Kanadlı pilot Johnny Johnson'u sayabiliriz.

Aynı yıllarda Türk Hükümeti tarafından Spitfire'nin çeşitli tipleri satın alınarak Hava Kuvvetlerimiz saflarına katılmıştır. Günümüzün değerli bir çok havacı komutanları bu uçaklarla yetiştirilmiş ve uçmuşlardır.

Dergimizde Spitfire MK 5B (Tropikal) tipi detayları ile gösterilmektedir.

Esas olan MK I in daha kuvvetlendirilmiş gövdesidir. Bu tipinde çöllerde kullanıldığı için ilâve olarak burnunda bir kum filtresi vardır. Pilotun arkası ve yakıt depolarının üstü zırhlı levhalarla kaplanmıştır.

Motor olarak 1470 hp lik Rolls - Royce Merlin motoru ve üç parçalı pervane kullanılmıştır. Saatte 369 mil yaparak 30 bin metreye çıkabilmektedir. Kanat açıklığı = 11,58 metre, uzunluğu = 9,50 metre, yüksekliği = 3,11 metredir. Dört adet 303 Brownin makinalı tüfek, iki adet yirmi milimetrelik Hispano topu ile donatılmıştır, ilâve olarak bomba ve kamera taşıyabilmektedir.

Sayın Okuyucularımız,

Derginizin ortasındaki Jet Model kataloğu ile sonundaki model tekne plânını, ortadaki dikıştelinin uçlarını bir bıçak ucu ile kaldırdıktan sonra çıkarabilirsiniz.

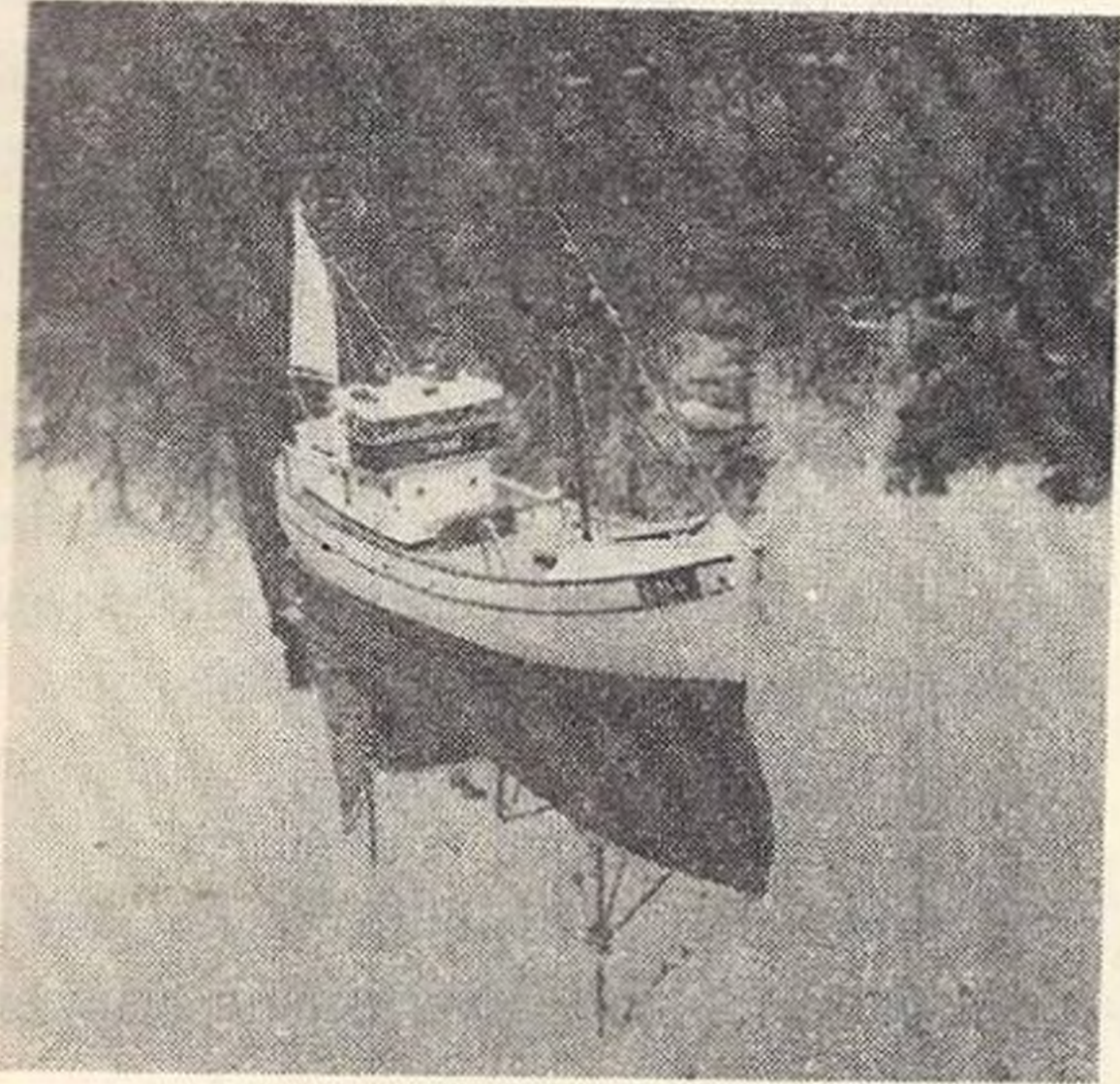
Telleri tekrar bastırarak kıvrınız. Böylece derginizin dağılmasını önlemiş olursunuz.

TEKNE MODELÇİLİĞİ

Çoğumuz daha çocukluğumuzda kâğıttan, tahtadan gemiler yapmış, süslemiş büyüklerinde bulunan parçaları üzerlerine koymaya çalışmış, yüzüşlerinde bir kaptan kadar dikkat sarfetmiş ve büyük zevk duymuşuzdur.

Gemi modelciligi de muhakkak ki modelciliğin diğer kolları gibi zevkli ve başlı başına bir uğraşı (hobby) dir.

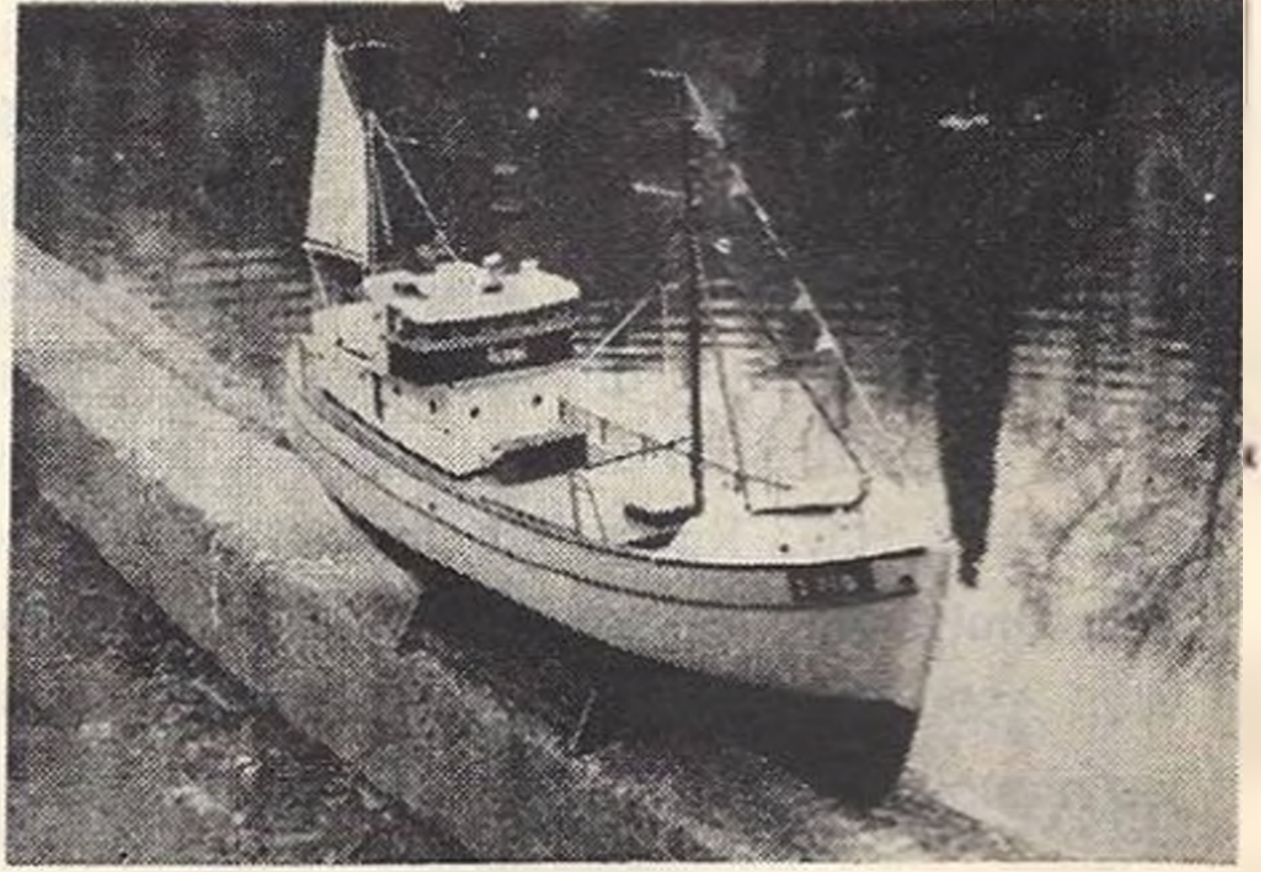
Bu yüzden dergimizin bu kısmında bu çocukluk teknelerimizin biraz daha gelişmiş şekillerinden bahsedeceğiz. Şimdi önce tekne modelciliğinin genel bir sınıflamasını yapalım.



Arman Mazman'ın İleri adlı teknesi yüzerken...

1 — Yüzmeyen modeller : Her türlü gemilerin belli bir oranda ufaltılmış olanlarıdır. Bu tip modellerin yüzdürülmeyecek şekilde planları çizilmiştir. Yapıldıktan sonra emniyetli bir yerde mümkünse cam bir muhafaza içinde saklanırlar. Bu tip modellere daha çok müzelerde, seyahat acentelerinde, sergilerde teşhir için evlerde süs esyası olarak rastlarız. Bunlar, mukavva, karton, plastik, cam elyafı (fiberglass), teneke gibi birçok maddelerden yapılabilirler. (Deniz Müzesi).

Bir de bu süs modellerinin herhangi bir şişe içinde inşa edilmiş olanları vardır ki bunlar diğerlerinden oldukça zor ve küçüktür.



İleri adlı model tekne kızakta.

2 — Yüzen modeller : Bunlar da büyük teknelerin belli ölçekte küçültülüp (scale model) hazırlanmış planlarından tahta, Balsa ağacı, plastik, cam elyafı, kontrplak gibi mal-

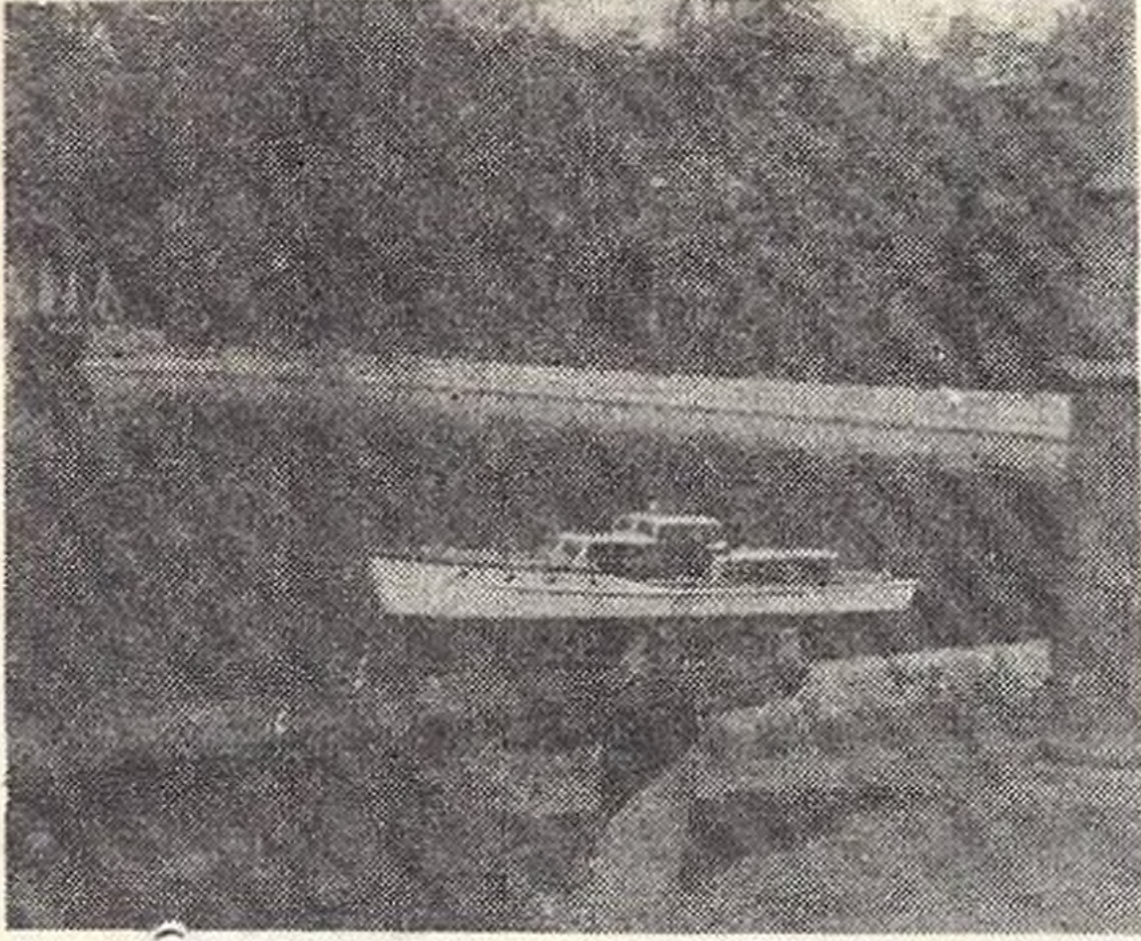


Yıldız Parkı'nda model tekne müsabakası

zemelerden yapılırlar. Ve bunlara lastik motor, buhar makinesi, elektrik motoru ve patlırlı motorlar gibi motorlar takılıp yzdrlrler.

Bu yüzden modellerde de aşağıdaki gibi bir sınıflama yapabiliriz:

1) Harp gemileri: (Eski Korsan gemileri, kalvonlar, modern harp gemileri, denizaltılar, gibi)



Cıva adlı tekne seyir halinde.

2) Liman ve sahil hizmet gemileri: (Romorkrler, polis motörleri, itfaiye gemileri gibi)

3) Açık deniz yatları ve kamaralı tekneler: (kotralar, yelkenliler, yatlar gibi)

4) Sürat motörleri ve spor tekneleri: (Deniz motorları, yarış tekneleri gibi)

5) Yolcu gemileri, tankerler, ilepler, try gibi hizmet gemileri.

6) Hovercraft (Hava yastıklı) gemileri

Bu tip yüzen tekneler kendi sınıflarındaki teknelerle yarışmalara girerler ve bu yarışmaların şartları da kısaca Őu şekildedir:

1) Aslına (Hakikisine) uygunluğu arasındaki küçültme lęinin tam olması, cilâ ve boyalarının iyi olması.

2) zerindeki motor ve teğizatın mükemmeli ĀalıŖması, hakikisine uygun hareketler yapması, yüzmesi gibi şartlar aranır ve bunlara göre derece alırlar.

Okuyucu KŖesi

Dergimizde bir de okuyucu kŖesi ayırdık. Bu bölüme bütün modelci arkadaŖlarımız her türlü modelcilik konularında öğrenmek istedikleri bilgileri, kendi fikirlerini, modellerinin fotoğraflarını yollayabilirler. Bu dökümanlar incelendikten sonra uygun görülürse yayınlanır. Yayınlansın, yayınlanmasın hiĀ bir şekilde iade edilmez.

Canakkale'den Ertan Yazıcı'nın bir mektubu elimize geĀti. «Kendisi, en büyük merakının modelcilik olduğunu, model plânları Āizdięini ve gönderdiği tekne plânı hakkında grŖlerin belirtilmesini istiyor.»

Modelcilik oldukĀa zevkli bir uęraŖdır, fakat unutulmaması gereken nokta modelciliğin günlük ĀalıŖmalardan arta kalan hoŖ vakitleri değerlendirmek iĀin yapıldığıdır. ArkadaŖımız, mo-

delcilik ĀalıŖmalarını derslerinden üstün tutmuŖ ve bu yüzden bir sene kaybetmiŖ, bu bizi oldukĀa zd. Bundan sonra derslerine ĀalıŖmasını ve boŖ vakitlerinde modelcilik ile uęraŖmasını dileriz.

Model Āizimleri bir takım hesaplamalara dayanır. Bu hesapların neticesinde modelin bütün yapması istenilen nitelikleri bulunur, plânı ondan sonra Āizilerek, model yapılır.

Āizgileriniz baŖlangıĀ iĀin oldukĀa iyi sayılır. Teknenizin kaplaması karton olmasından dolayı bir müddet sonra nemden bozulabilir, motorun monte edildiği kısım Āok zayıftır, motorun da üstte ufak vidalarla tutturulması yerinde olur. Biz bir dmen göremedik, bu yüzden tekneye istenilen yn verilemez, bölmelerin 1 mm tahta olması, aralarının Āıtalara saęlamlaŖtırılmaması modelin zayıf olmasına ve Āabuk kırılmasına sebep olabilir.

Bundan sonraki ĀalıŖmalarınızda ve derslerinizde baŖarılar.
Devamı sayfa 21'de

TEL KONTROLDA İLK UÇUŞ DERSİ

Uçuşa başlamadan önce, başınız dönmeden saatin dönüş istikametinin tersine (Model bu istikamette uçar) pratik olarak dönmesini denemelisiniz. Sayet siz bir, iki gün dakikada 20-30 tur etrafınızda dönerek başınızın dönmesini önlerseniz model uçak sizin kontrolunuzda uçuğu zamanki baş dönmesi gibi çok önemli bu güçlüğü atlatmış olursunuz.

Başınızın dönmesine alışmadan model uçurmanız, sonunda modelinizin kontrolden çıkıp, sert bir şekilde düşüp parçalanmasına sebep olabilir.

Sayet mümkünse tecrübeli bir tel kontrol uçuçusu size ilk uçuşunuzda oldukça yardımcı olacaktır.

İlk uçuşunuzu mümkün olduğu kadar sakin ve rüzgârsız bir havada yapın.

Modelinizi uçurmanız için bir yardımcıya ihtiyacınız olacaktır, modeliniz büyüdükçe kontrol tellerinin de uzaması şarttır. Modeliniz daire şeklinde dönerken en emniyetli uçuş seviye uçuşudur. Uçuş yaptığınız yer bütün engellerden arınmış olmalı, hiç bir şekilde elektrik telleri, ağaçlar, yerde büyük taşlar bulunmamalıdır. Kumlu yüzeye sahip araziler modelinizin kalkışını güçlendirecektir. Boş otopark, okul bahçesi gibi sahalar en elverişli alanlardır.

Uçuş yapacağınız dairenin ortasını beyaz bir bezle veya her zaman görülebilecek buna benzer bir şeyle işaretleyin. Modeli uçuracağınız elciği (Handle) tutun, yardımcınız uçuş tellerini gergin bir şekilde tutarak modeli uçuş dairesinin etrafında yürüterek uçuş yolunun emniyetli olup olmadığını inceler, sonra elinizi teller arasına sokarak dairenin merkezindeki elciğe doğru yürü-

yüp telleri birbirinden ayırın, tellerin karışık olmaması lazımdır.

Önemle belirtmelidir ki, bütün hareketler dirseğin bir eksen etrafında döndürülmesi ile yapılmalıdır, bileği aşağı yukarı hareket ettirerek değil, uçuşa başlamadan önce aşağıdaki hareketleri yerde denemelisiniz, o sırada yardımcınız modeli çekmeli ve teller gergin olmalıdır, fakat bütün hareketleri dirseğinizi kullanarak vermeniz gerektiğini unutmamalısınız.

Siz elciğin (handle) üst ucunu kendinize doğru çektiğiniz zaman üst tel elavatörü üst duruma getirecek ve modelin yükselmesine sebep olacaktır. Siz elciğin üst ucunu kendinizden uzaklaştırıp, alt ucunu kendinize doğru çektiğinizde alt tel elavatörü alt duruma getirecek ve modelin alçalmasını sağlayacaktır. Elcik yere dik bir şekilde durduğu zaman elavatör düz halini alacak ve model yere paralel olarak uçacaktır.

İLK UÇUŞUNUZ

Model yerden kalkarak saat dönüş istikametinin tersine doğru uçacaktır. Dikkat edilecek husus modelin kalkışta rüzgârı önünden almasıdır.

Kontrolunuzu tamamladıktan sonra dairenin ortasına geçin elinizde elcik dik durumda olacak şekilde durun, yardımcınız motoru çalıştırsın, motorunuz tam istenilen devri aldığı zaman yardımcınız telleri gergin tutarak modelin burnunu biraz dairenin dışına doğru versin. Telleri tekrar kontrol edin. Yardımcınız kolunuz yukarı kalktığı zaman elavatörün yukarı kalkıp kalkmadığına dikkat etsin. Çünkü rüzgâr uçağa doğru estiği an kontrol tellerinin gevşemesine sebep olabilir. Model tam kumanda alamıyacağı için çakılıp kırılabilir. Kumanda tellerinin gergin olması modelin uçuşta kontrol almasının en önemli sebebidir.

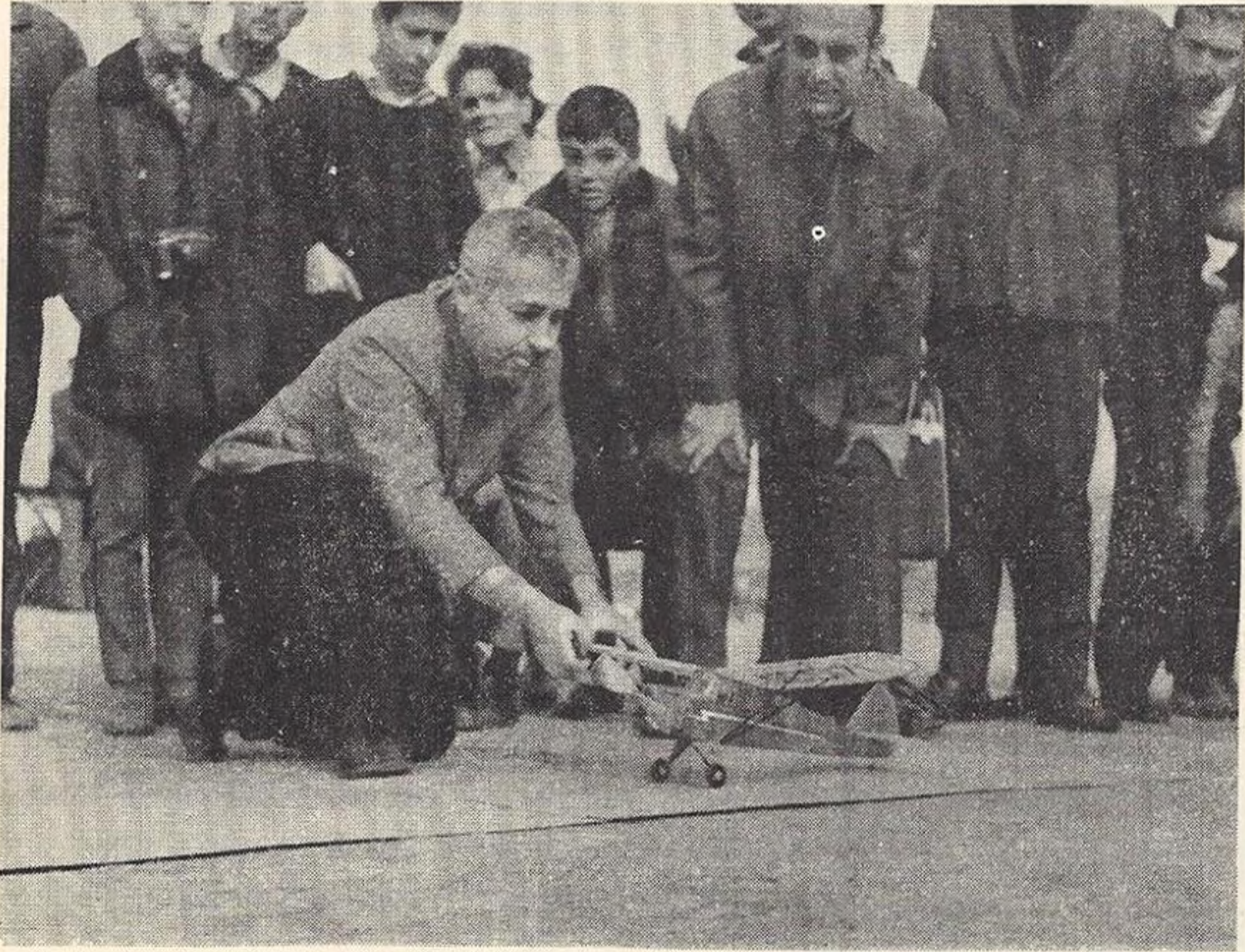
≡ BİRLİKTE ALKIŞLAYALIM ≡

Dört yıl kadar önce firmamızı şu düşünce almıştı. «Modelcilige yeni başlayan veya başlamak isteyen büyük bir kitle vardır. Ancak bu amatörleri çoğaltmak ve ilerletmek için onları eğitmek gereklidir. Bu kadar büyük ve çeşitli yerlere dağılmış bu modelcileri sözlü olarak eğitmeye imkân yoktur. Öyleyse ne yapmalı?»

Bu iş için en ideal yol elinizdeki gibi bir dergi çıkartmak idi, fakat buna imkân yoktu. Önce imkân yoktu, çünkü bu iş için yatırım

JET - MODEL.

ise de bu bilgileri kaleme almak, ihtisas yapmış modelcilere yazılar yazdırıp toparlamak, aktüel haberleri takip etmek, resim, şekil ve plânları çizmek başlı başına bir meşgale idi. Biz Jet - Model olarak kendi çalışma programımız yanında bu işin altından kalkabileceğimize kanaat getiremedik ve bugüne kadar yayınladığımız «Jet - Model bülteni»mizle yetindik.



Lâstikli bir maketin ucurulusu.

yapmak gerekli idi. Modelci kitlesinin ilgisi, zarar etmeden bu dergiyi yaşatmaya yetecek mi idi?

İkinci imkânsızlık ise yazı yönünde idi. Her ne kadar eldeki bu bilgi, bu çeşit dergilerden birkaç tanesini doldurabilecek kadar idi

Bu bültende neler vardı :

a) Türkiye ve Dünya çapında yapılan ve yapılacak yarışmalardan aktüel haberlere elimizden geldiği kadar yer verdik.

b) Kulüplerden haberler vermeye çalıştık.

- c) Bazı sayılarda küçük birkaç plân verdik.
- d) Model uçak ve tekne sergilerini bildirdik.
- e) Bize gelen mektupları cevaplandırdık.

Bu bültenlerden bugüne kadar 10 sayı çıkarttık. İlk sayıları birkaç yüz basılan ve ücretsiz dağıtılan bu bültenlere kaydolanların sayısı kısa bir sürede kat kat arttı. Belirsiz sürelerle yayınlanmasına, adi kâğıda basılmasına ve herkesi tatmin etmekten uzak olmasına rağmen birkaç bin hazırlandığı halde birkaç gün içinde tükenen bu bülten çok ilgi gördü.

Edindiğimiz tecrübe büyüktü. «MODELÇİLİK» adlı bir derginin yayına girmesinden yararlanacak kitle büyümüştü. Ayrıca böyle bir dergiyi hazırlayabilecek arkadaşlar da vardı ve bizden teşvik bekliyorlardı. Hep birlikte karar verdik. Modelcileri ilgilendiren bir derginin çıkartılması elzemdi.

Bu arkadaşlar koşular, didindiler, yazdılar, yazdırdılar ve sonuç ellerinizin arasında... İyi ve kötü yönleri, sizi ilgilendiren veya ilgilendirmeyen yazıları, güzel veya bozuk şekil ve fotoğrafları ile...

SIZLERE DÜŞEN GÖREV

Türk modelciliğini yakından izleyen firmamız her hafta aldığı yüzlerce mektubu okuyarak arzuları en iyi bilen kuruluştur. Bu mektupların hemen hepsinde söz birliği edilmişcesine



Jet Model müsabakasında modelciler

modelcilik çalışmalarını tebrik ediliyor. Hepimiz biliyoruz ki modelcilik diğer meraklardan farklı olarak değişik bir çok yönlere yalnız gençleri değil, her yaşta insanları ömür boyunca cezbeden teknik ve sportif bir meşgaledir.

Modelci modelini tasarlarken bir mühendis gibi düşünür, en kalifiye bir mütehassısa parmak ısırtacak bir ustalıkla eserini inşa eder. Zevkle geçen çalışma saatlerinin en büyük mükâfatı, kendi elleriyle yarattığı eserini bir kuş gibi havada uçarken seyretmektir. Modelini uçurabilmek için açık havaya çıkmak mecburiyetindedir. Müsabakalara katılarak sportmence hareket etmesini öğrenir.

Birçok okulda İŞ BİLGİSİ derslerinde toplu sınıf çalışmalarına konu olan Modelcilik ayrıca Türk Hava Kurumu tarafından da desteklenmekte ve her yıl kulüpler arası yarışmaların yanı sıra okullar arası yarışmalar da düzenlenerek teşvik görmektedir.

Bu kadar güzel bir merakın (Hobby) gelişmesini bizler kadar, sizlerin de arzuladığı muhakkaktır. Öyleyse bu gelişmeye hep beraber katılın. Bu ilerlemeye öncü olun ve bu gelişme temposunu hızlandırın. Nasıl mı?..

1 — Bu dergiyi manevî olarak yaşatarak.

İyi ve kötü tenkitlerinizi gönderin. Devamını sağlamak için beğenilen yazı serilerini belirteceğiniz gibi beğenmediklerinizi de tenkit edin. Yazılmasını istediğiniz konuları, açıklanmasını arzuladığınız bilgileri, yayınlanmasını dilediğiniz haber ve resimleri bildirin.

Bu dergiye yazı yazabilecek kadar tecrübeli olanlarınız.. Üşenmeyin, yazın, hazırlayın ve gönderin. Çoğunluğu ilgilendirebilerseniz yazılarınız basılır.

2 — Bu dergiyi maddî olarak yaşatarak.

«Modelcilik»in yayınlanması Türk modelciliği için bir dönüm noktasıdır. Bu büyük hamleyi yapma cesaretini gösterenlere yardımcı olun, dergilerini satın alın, abone olun ve dostlarınıza da tavsiye ederek onların da abone olmalarını sağlayın. Abone sayısı çoğaldıkça

derginiz gelişecek, güzelleşecek ve Avrupa'da yayınlananların seviyesine yükselecektir.

BEKLEDİKLERİ :

Biz, Jet - Model firması olarak bu dergiye yardımcı olmayı — hiç bir maddî karşılık beklemeden — kendimize ödev saydık. Her ne kadar satış ve abone kaydı için aracı oluyorsak da bunu bir kâr ümidi ile değil, bir yardım amacı ile yapıyoruz.

Dergiyi hazırlayanlara gelince... Geceli gündüzlü çalışmaları, sağa-sola koşmaları, yazıları temin etmek için didinmeleri, bu işe sermaye yatırmaları karşılığında ne bekliyorlar... Bu işten para kazanmak mı? — Hayır — Beklediklerini biz size söyleyelim. Alkışlanmak.

Öyleyse BİRLİKTE ALKISLAYALIM.

Baştarafı sayfa 17'de

MODELÇİLİK DERGİSİ OKUYUCU KÖŞESİ

İkinci mektup İstanbul'dan Melih Altınöz'den ve bize bir sorusu var: «Bir lâstikli model yaptım, kâğıt kapladıktan sonra dop sürerken bazı yerlerin beyaz beyaz lekелendiğini gördüm, acaba bunun sebebi nedir?»

Modellere dop sürülürken unutulmaması gereken en önemli husus rutubetli bir yerde çalışılmamasıdır. Çünkü rutubetli yerde ince kaplama kâğıdı, nemi çeker ve üzerine selülozik bir karışım olan dop sürülürken nem beyaz lekeler yaparak meydana çıkar, onun için sıcak ve rutubetsiz bir yerde çalışmanız bu meseleyi kökünden halleder.

Sıcak ve rutubetsiz günler temenni ederiz.



MODELÇİLİK DERGİSİ

P.K. 203 Sişli/İSTANBUL

ADIM, SOYADIM :

ADRESİM :

Şehir

Lütfen beni Modelcilik Dergisine abone kaydedin.

Havale ile gönderdim.

Parayı hangi yolla gönderdiyseniz o kareyi işaretleyin. Abone kayıt fişi olmıyanlar buna benzer bir kâğıt doldurarak abone olabilirler.

JET **model HABERLERİ**

Bugüne kadar çeşitli aralıklar ile «JET MODEL BÜLTENİ» yayınlıyor ve modelcilere dağıtıyorduk. Bundan böyle yerimizi daha yararlı bir şekilde «MODELÇİLİK» doldurduğuna göre bizim de ayrıca bir bülten hazırlamamıza ihtiyac kalmamıştır.

Firmamızın yeniliklerini, değişikliklerini ve hazırlıklarını sürekli olarak bu sütunlarda izleyebilirsiniz.

KATALOGUMUZ :

Bu derginin ortasında bulacağınız katalogumuz son değişiklikleri kapsamaktadır. Bu durumda bundan evvelki kataloglarımız yürürlükten kalkmıştır. İyice incelemenizi ve siparişlerinizi ona göre hazırlamanızı rica ederiz.

ÖNCÜ :

İmalât programımıza alınan bu modelin yapımı kolay, uçuşu ise çok güzeldir. Kanat boyu 75 cm olan bu planör komple malzeme kutusu halinde satışa çıkarılmıştır.

MAKET VE MODEL BIÇAKLARI :

Eskidikçe bir parçası kırılıp atılan bu bıçaklar 4 değişik boydadır. Her yedeği 13 kısımdır ve 3 yedekle birlikte verilmektedir.

PLANLAR :

Plandan model yapmak isteyenler için geliştirilen servise bazı Türkçe planlar da ilâve edilmiştir.

AKÜ :

Motorlu uçak çalıştırmak için kullandığınız piller her zaman bulunamamakta ve çabuk bitmektedir. Bu kerre memleketimizin gelişmiş fabrikalarından olan EAS'a özel sipariş olarak yaptırdığımız 2 V, 15 amp. lik aküler hepinizi bu zorluktan kurtaracaktır. 1,5 Voltluk bujilere de muvaffakiyetle kullanılan bu aküler şarjlı verilmekte ve ilişikte kullanma tarifnamesi de bulunmaktadır.

TESTOR Mc COY :

Satışını yapmakta olduğumuz 2 boy ENYA motorunun yanında küçük motor ihtiyacı olan modelciler için .049 (0.8 cc) hacminde motor sipariş verdik. Ancak gelmesi Subat ayını bulacağından ayrıntılı bilgiyi bir dahaki dergide vereceğiz.

KITAPLAR :

İngiltere'den bir parti İngilizce model kitabı gelmiştir. Katalogumuzu inceleyip siparişinizi ona göre vermenizi rica ederiz.

BİL BİLMECE OYUNU :

Kardeş firmamız olan «İlmî Oyun ve Oyuncak Sanayii»nin hazırladığı bu oyun ile tek başınıza veya arkadaşlarınızla oynuyarak hem eğlenir, hem de kelime bilginizi arttırabilirsiniz. Modelcilikle ilgilenmeyen tanıdıklarınıza bundan daha iyi bir hediye düşünülemez.

Modelcilikte başarılar dileriz.