

MODELÇİLİK

MODEL UÇAK-TEKNE-OTOMOBİL DERGİSİ



TAM BOY MODEL
OTOMOBİL PLANI:

RS-GTX

CURTIS 75.A3

OKUL HAVACILIK KOLLARI İÇİN

Türkiye Milli Model Uçak Şampiyonası'na çok az bir zaman kaldı. 20-23 Temmuz 1972 tarihleri arasında kulüp ve okul havacılık kolları modelcileri Ankara'da yarışacaklar. Kulüplerin modelcileri için hiç bir zorluk yoktur, çünkü bu modelciler serbest uçuş tekniğinin hemen hemen zirvesine erismişlerdir. Dünyadaki bütün yonelikleri günü gününe takip ediyorlar, modelcilikte en gelişmiş malzemeleri kullanırlar ve bunlara uzun zamanda kazandıkları modelcilik tecrübelerini de ekleyince ortaya çok iyi uçan sağlam modeller çıkar.

Fakat okul havacılık kolları modelcileri bu şartların tamamen dışındadır. Bu modelciler tamamen tecrübesiz iken ellerine yapılması ve uçurulması güç olan A/2 plenör ya da Wakefield lastikli model malzemeleri verilir. Başlarında modelcilikten anlamayan bir öğretmen de bulunduğu zaman bu modellerden netice almak oldukça zordur. Sampiyonaya gelen voya daha önceden uçuş yapmak isteyen modelcilerin modellerinin genellikle inşaat hatalarından ve uçuşma zorlugundan dolayı kırılması onları oldukça üzmemekte ve ziyan olan emekleri de onları modelcilikten soğutmaktadır. Çünkü tecrübesiz modelcilerin bu tip modellerle çalışması sakın-

malıdır. Bu yüzden okul havacılık kolları modelcilerinin ilk önce basit modellerden başlaması ve çalışması zannediyor ki yerinde olur.

Havacılık kolları arasındaki müsabakaların basit A/1 tipi plenörler ve coupe d'hiver tipi lastikli modeller arasında yapılması bu modelcilerin daha iyi yetişmesini ve modelcilğe tam olarak eğilmelerini sağlayacaktır. Bu şekilde tecrübe kazanan modelcilerin ileri modeller yapması için hiç bir engel kalmamıştır. Başarılarının devamını bu konuda rahatlıkla yürütebilirler. Temennimiz bu konunun ilgililer tarafından ele alınmasıdır.

MODELÇİLİK DERGİSİ

MODELÇİLİK DERGİSİ

Model Uçak, Gemi, Otomobil Dergisi

Sayı : 3 — Cilt 1 — Mayıs 1972

İki ayda bir yayınlanır. Sayısı 500 Kurustur.

Sahibi ve Yazı İşleri Müdürü

Mehmet Şekerioğlu

Abonenin altı aylığı 3 sayı hesabı ile 15 T.L.'dir.

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

Himayet Etfal Sokak No : 9 — İst.

KULÜP HABERLERİ

Mehmet ŞEKERCİOĞLU

İSTANBUL MODEL UÇAK KULÜBÜ

Butun dünyaca modelciliğin ilerlemesinin en büyük sebeplerini:

a) Modelcilikle ilgili çeşitli yayın organlarının bulunması.

b) Model kulüplerinin çalışmalarını.

İlk bölüm memleketimizde Modelcilik Dergisi'nin çıkması ile oldukça giderilmiş bulunmaktadır. İkinci önemli konu olan kulüpler ise henüz tam anlamı ile netice verememişlerdir.

Genellikle toplu bir çalışmaya ve fikir teatisini gerektiren bir uğraşı olan modelcilik için diğer memleketlerdeki kulüpler önemli çalışmalar yapmaktadır. Fakat bu memleketlerin en ufak kasabasında bile bir kaç modelcilik kulübü vardır. Bizde ise tam anlamı ile çalışan T.H.K. Türkkuşu Modelcilik Okulu ve İstanbul Model Uçak Kulübü'dür.

Bizim de isteğimiz memleketimizin en ufak yerleşme merkezinde bile meraklıları bünyesinde toplayan en az bir kulübün çalışma yapmasıdır.

Dergimize deha önceleri sayılarımızda yayınladığımız iki müracaat gelmişti. Ankaralı ve İzmirli modelciler birer model uçak kulübü açmak çabasında idiler, fakat bu kulüplerin kurulması ve çalışması hakkında hiç bir haber bize iletilmedi. Bu bilgi oldukça üzdü.

Memleketimizde modelciliğin her kolunda çalışan ve gün geçtikçe ilerleyen bu kulüp sene başında düşündüğü bir çok faaliyetini tamamladı.

Açılan plânör ve tel kontrolü model kursları tamamladı. İki kursta da on iki modelcileri başarı ile bitirdiler.

Plânör kursunun başlangıcından sonra da modellerin uçurulmasına kadar Plânör Takımı kapitanı Atilla Tanyü ve Teknik Komite Başkanı Ohannes Kalaycıyan'ın iki kursta da yaptıkları çalışmalar ve harcadıkları gayretler saygı ile belirtilmeye değer.

Kulüp üyelerinden beş kişi 22 - 26 mart tarihleri arasında Ankara'da Türkkuşu'nda açılan Model Uçak Millî Hakem Kursu'na katıldı. Nejat Fer, Mehmet Şekercioğlu, Faruk Altıntabak, Faruk Kurt, Halûk İnanç Model Uçak Millî Hakem sertifikası almaya hak kazandılar.

T.H.K. Model Uçak Talimatnamesine göre kulüp içi elemeleri ve sertifika uçuşları 16.4.1972 Pazartesi günü Çatalca'da güzel bir havada yapıldı. Yedi modelcinin müracaat ettiği uçuşlar saat 16'ya kadar devam etti, fakat bir modelcinin modelini kaybetmesi yüzünden 6 kişi ile

bitti. Müsabaka sonunda beş modelci sertifika almaya hak kazandı ve aşağıdaki üç kişi dereceleri paylaştılar.

- 1) Aykut Suavi
- 2) Atilla Tanyü
- 3) Fuat Korkmaz.

Bütün İ.M.U.K'nün üyelerinin yakından tanıdığı Fuat Korkmaz'ın yaşından ve fiziğinden tahmin edilemeyecek bir şekilde arka arkaya uçuşlar yapması ve ayağından rahatsız olmasına rağmen dağ topo dolaşarak model araması modelciliğin yaşla ilgisi olmadığını ispat etmiş oldu. Genç modelcilerin bu kıymetli modelciyi kendilerine örnek almalarını dileriz.



İstanbul Model Uçak Kulübü
Plânör Birincisi Aykut Suavi
modeli ile

Ayrıca kulüp hazırladığı rozet, çıkartma ve flamları kulüp üyelerine dağıtmaktadır.

Diğer taraftan bu kulüp okullarda kurslar açarak gençlere haklarını (Devamı sayfa 8 de)

TEL KONTROLDA İNŞAAT ŞEKİLLERİ VE MODELİN BÖLÜMLERİNİN YAPILARI

Modellerin inşaatlarında her sınıfın belli bir inşaat ve monte şekli vardır. İstenilen şekilde yapılan modellerden sağlamlık ve uçuş bakımından iki bir netice alınabilir. Bu yazıda tel kontrol modellerin yapıları çeşitli parçaları ve modelin bölümleri etrafında anlatılacaktır. Bu anlatılan şekiller genel olacaktır. Muhakkak ki her planda bu inşaat şekilleri değişebilir.

GÖVDE İNŞAATI

Bütün modeller yapılmadan önce plân dikkatli şekilde incelenmeli ve okunmalıdır. Daha sonra modelin kontraplak ve balsa bölmeleri, sinirleri, kanat ana serenleri dümen parçaları, motor yatakları ve diğer parçalar kesilir. Zımparalanır ve hazır şekle getirilir. Bütün parçalar hazırlandıktan sonra modelin montajına geçilebilir.

a) Genellikle tel kontrol modellerin bir çoğu profil şeklindedir. Kanat, gövde levha balsa'dan kesilir, burun kısmına büyük motor kullanıldığı zaman yanlara kontraplak dubleler yapıştırılır. Bu şekilde sağlamlık elde



Şekil: 1

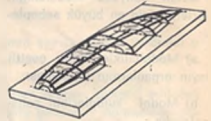
edilmiş olur. Bazı profil modellerin kanatları inşaat şeklinde de yapılabilir. Şekil 1.

b) Diğer bir şekilde gövde kutu şeklinde yapılır. Bu tip modellerde ana omurgaya (keel) lüzum yoktur. Gövdenin yan kaplamaları ve alt üstleri kesilir. Kesilen bölmeler önce bir gövde yanına yerlerine yapıştırılır. Daha sonra öbür yanda yapıştırılır, modelin bu şekilde yanları olduktan sonra motor yatakları, çepo, dümen levyesi modele yerleştirilir. Dümen kumanda çubuğu da takılır. Alt ve üstler de kaplanarak gövde çıkarılır. Dümenler ve kanat da kaplandıktan sonra yerlerine yapıştırılır. Şekil 2.



Şekil: 2

c) Yuvarlak gövdeli modellerin birçoklarında dikey veya yatay ana omurga (keel) vardır. Model plânı üzerinden önce yarısı inşa edilir. Kuruduktan sonra gövde yarısı tezgâhtan kaldırılıp diğer yarım bölmeler elde yapıştırılır. Şekil 3. Yuvarlak gövdeli modellerin kaplamaları ise şerit halinde kesilen uzun balsa şeritlerle Şekil 4. de gösterilen şekilde yapılır.



Şekil: 3

d) Bazı modellerin inşasında blok balsa da kullanılır. Bölmelerin üstüne yerleştirilen bloklar düzgün şekilde bıçakla yontularak kaba şekilde gövde çıkarılır, daha sonra da zımparalanıp çelîk şekline getirilir.



Şekil: 4

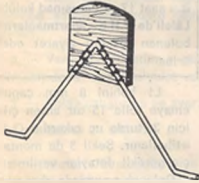
İNİŞ TAKIMLARI

En çok kullanılan çelîk çelik tel şeklinde olanıdır. Hafif ve ufak modellerde 1,5 mm büyük modellerde 2,5 mm çaplı çelik teller kullanılır.

Bu şekil sağlam yapıldığı zaman modelin inişte fazla esnememesini sağlayacak ve porva-

ne kırma ihtimalini azaltacaktır.

İniş takımları gövdede olan modellerde çelik teller kontraplâk bölmeye sağlam bir iplikli dikilir ve beyaz tutkalla zamlanır. Diğer bir şekilde ise iniş takımları telle bağlanır. Önce iniş takımı yeri kontraplâk bölmede çizilir. İnce matkap ile delikleri açılır, yumuşak bir tel ile iniş takımı gövdeye bağlanır. Şekil 5. İniş takımları kanatlarda



Şekil: 5

olan modellerde planda gösterilen yere göre kontraplâk bölme kesilir. İniş takımı teli kontraplâk bölmeye dikildikten sonra bu parça yerine yapıştırılır.



Şekil: 6

Bu şekilden sonra kanat keşlenabilir. Şekil 6.

Modellerde kış dayanağı veya arka iniş takımı genellikle ön iniş takımlarında olduğu gibi 1,5 mm çelik telden hazırlanır. 3

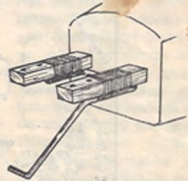
MODELÇİLİKTE UZAKTAN KUMANDA SİSTEMLERİ

Geçen sayımızda bir verici şalt devre tam boy verilmiştir. Deması vermiştir. Bu sayımızda dikler 1 mm olarak delinir, Sinyal yapıları anlatılmaktadır. Sinyal butonu ile açılıp kapanma



Şekil: 1

Basit bir devrenin yapılışı ile anahtarının yerleri kesilir ve anahtar bağlanır. Şekil 1 de basit devre çizilir.



Şekil: 7

iniş takımı burun kontraplâğına veya motor kızaklarına bağlanıyor. (Şekil: 7).

Pil kabı ve donanım için geçireli malzeme temin edilince 1 mm alüminyumdan kasa imalince

pik anten olmalıdır. Fiber veya 0.80 emaye telle 8 tur primer ve 0.60 emaye telle 22 tur sekon-

(Bastırarak sayfa 5 de)

KULUP HABERLERİ

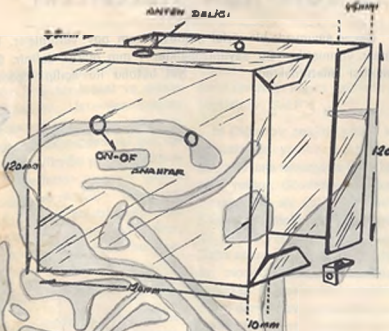
vazılık aşkını aşılamaaya çalışmaktadır. Atatürk Kız Lisesi'nde Ohannes Kalaycıyan, Aykut Suavi ve Faruk Kurt'un yönettiği bir plânör kursu açıldı.

Daha birçok çalışmalar yapacak olan bu kulübe üye olmak ve bilgi almak ya da faaliyetlerini yakından görmek isteyen bütün meraklılar Çarşamba akşamları saat 17 - 23 arası kulübün Lâleli'de T.H.K. apartmanlarında bulunan lokallini ziyaret edebilirler.

L1 bobini 8 mm çapında emaye telle 15 tur anten çıkışı için 3. turda uç çıkarılıp C 5 e irtibatlanır. Şekil 3 de montaj için gerekli detaylar verilmiştir.

Gelecek sayımızda alıcı şemaları ve monte şekilleri verilecektir.

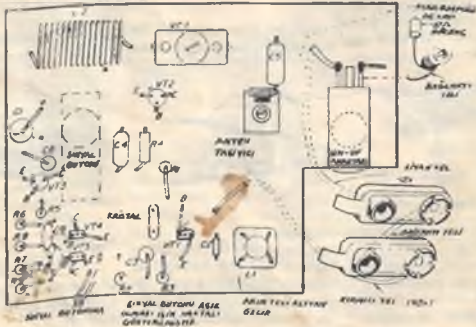
si ve monte şekilleri verilecek-



Şekil: 2

geçirir. Şekil 2 de kasanın ebat ve yapılışı görülmektedir. Anteniniz takriben 1,40 m. telesko-

der sapıdır. L2 bobini 0,90 mm bakalit pullarla tecrit edilib kılmalıdır.



MODEL MOTÖRLERİ VE KUVVET KAYNAKLARI

İki zamanlı ve içten patlırlı motorların (glow veya dizel) her zaman kusursuz çalışması ve bize uzun zaman hizmet edebilmeleri için onları doğru ve uygun usullerle kullanmanın pratik yollarını gözden geçirelim.

1 — Motörlerin model veya tecrübe sehпасına monte edilmeleri,

2 — Yardımcı donanımın yapılması, depo, elektrik, yakıt vs.

3 — Kolay çalıştırma ve ayar.

4 — Bakım ve onarım.

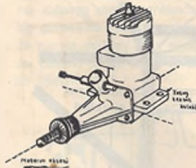
1 — Motörlerin modellere veya tecrübe sehпасına monte edilmeleri :



Şekil: 13

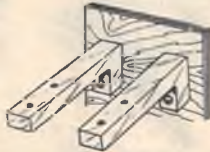
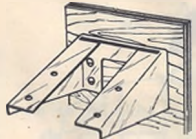
Model motörleri genellikle Şekil 13'de olduğu gibi, yatak tesbit kulakları ile model veya çalıştırma sehпасına bağlanır.

Krank milinin merkezi ile bağlantı kulaklarının alt yüzeyleri aynı seviyede imal edilir. İngilizcede (Lug-mounting) denen bu bağlantıda motor sert ağaç-



Şekil: 14

tan Şekil 14 veya alüminyumdan motor yataklarına Şekil 14 a ve b de olduğu gibi bağlanır.



Şekil: 14 a b

Genel kaide olarak bağlantı yüzeylerinin tam yatay ve düz olmaları icabeder. (Şekil 15) ayrıca motorün sarsıntısız ve modelin çakılışlarına dayanacak kadar sağlam olması gerekir. Umumi-

Ohannes KALAYCIYAN

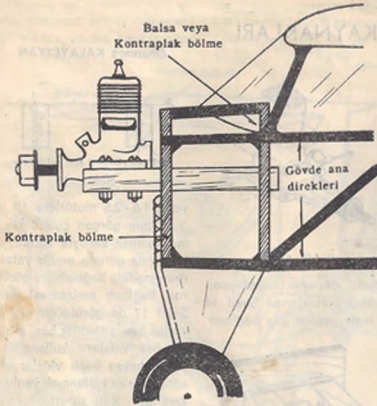


Şekil: 15

yetle 1,5-2,5 motörlere 10 mm x 8 mm gürgen çubuk kılıçlama konmak şartıyla kadirdir. Şekil 16 da gürgen motor yataklarının modele bağlantısını görüyoruz. Bağlantı malzemesi olarak Şekil 17 de görüldüğü gibi yuvarlak baş, silindirik baş, altı köşe baş vidalar kullanabiliriz. Konik havşa başlı vidalar veya ağaç vidalar kullanmak yanlış ve zararlidir. Kati surette bu vidalarla motor bağlanmamalıdır.

Somunların takılışı :

Şekil 18 de olduğu gibi piriñç bir levha parçasına somunlar lehimlenir ve somunları taşıyan bu piriñç levha da küçük ağaç vidaları ile tutturulur. Çok kullanışlı bir sistemdir. Motör odacıkları (Engine compartment) yani modele motörün takıldığı yer dar ve zor ulaşılan bir yer ise bu sistem tavsiye edilir. Ayrıca vidaların saplanıp somun tutturma ile de (Şekil 19) motör oturtulur. Motörü tutturacak vidalar alttan sıkılır. Her iki vidanın yarıkları bir madeni çubuk ile lehimlenerek birleştirilir. Üst serbest uçlara motörü monte edilip somunları sıkılır. Umumiyetle bu çeşit montajda çalışma



Şekil: 16

anında titreşimden gevşeme ol-
maması için çift somun kullanı-

lacak şekilde sıkı sıkı tutul-
tur.

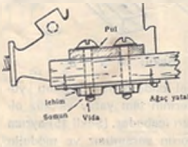
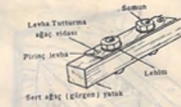


Doğru

Yanlış

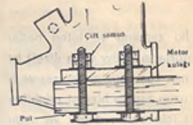
Şekil: 17

ılır ve alt somun önce sıkılır, da-
ha sonra üst somun alt somunu

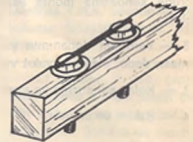


Şekil: 18

Motörlerin bir kısmı Şekil 20
da görüldüğü gibi kıç ayna sis-
temi (Radial mounting) ile otur-

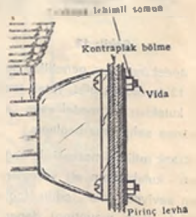


Her iki vida pirinç veya
demir bir çubukla lehimli



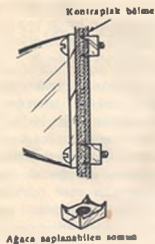
Şekil: 19

tulabilir. (Cox, Testor, Wen mac
vs.) bu motörlerin arka bağlantı
eçlikleri kontrplak ana bölme ye
tam olarak intibak ettirilip so-
munlar arkada piriñç bir lahva-



Şekil: 20

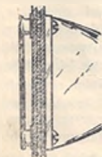
ya lehimlenir veya ağaca saplanabilen somunlar kullanılıp bölmenin (Şekil 21) arkasına saplanır ve dışardan vida ile sıkılır.



Şekil: 21

Şekil 21 e de ise bölmenin arka tarafından geniş pullar üzerine oturtulmuş vidalar ikişer ikişer tepelerinden lehimlenmiş çubukla bittirilir ve vidaların serbest uçları ön tarafa çıkar motor de bunlar üzerine takılıp dıştan somunlar sıkılır.

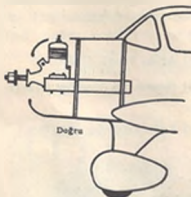
Lehimli çubukla bittirilmiş sabit vidalar



Şekil: 21 a

Motorların modele montajında dikkat edilecek en mühim hu-

suslardan biri de, çalışma anında motörün soğuması için havalandırılmasını temin etmektir. Etrafı fazla kapalı hava cereyanının rahatça motör etrafından akıp gitmesine mani olacak şekli-
de monte edilmiş olan motörler zor çalışır, çabuk ısınır ve boğulur (Şekil: 22).



Doğru

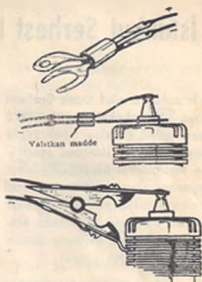


Yanlış

Şekil: 22

Yardımcı donanımlar :

1 — Kızdırma bujilli motörlerin çalıştırma anında bujilerini, 1,5 voltluk pil ile ısıtmak gereklidir. Şekil 23 de muhtelif buji maşaları görmekteyiz. 1,5 voltluk pilden alınan akımın bir ucu motör gövdesine diğer ucu buji tepesine bağlanır. İçabında küçük krokodil-timsah fişlerle de



Şekil: 23

ceryan vermek mümkün olur. Pillerin uzun ömürlü olması için birkaç pil'i paralel bağlamakta



Şekil: 24

ayda vardır. Çalıştırma anında da bol elektrik akımı elde edilir (Şekil: 24). Şekil 25'te paralel bağlı pilleri görmekteyiz. 1,5 voltluk pil yerince, tekrar doldu-



Şekil: 25

zulması için 2 voltluk aku de kullanılmak mümkündür. Yalnız bu takdirde 1,5 voltluk bujilerde fazlalığı gidirmek için uzun bir kablolu (Devami sayfa 20 de)

Istanbul Serbest Uçuş Şampiyonası

Istanbul Model Uçak Serbest Uçuş Müsabakaları 28.5.1972 pazar günü Çatalca sahasında yapıldı. T.H.K. İstanbul subisinin tertiplediği bu müsabakanın heyecanı uzun zamandan beri devam etmekteydi. Sabah saat 13.30'da başlayan müsabaka plânör, lastikli ve motorlu olmak üzere üç sınıfta yapıldı.

Lastiklide Hür Kenatlar Havaçılık Kulübünün modelcileri İstanbul Model Uçak Kulübünün modelcisinin modeli kırılması üzerine tur atladılar ve İstanbul Lastikli (Wakefield) takımı aşğıdaki şekilde çıkmış oldu:

- 1) Röne Kosn,
- 2) Nese Yalçınkaya,
- 3) Sabahattin Erbesler.

Ayrıca İ.M.U.K.den Ohannes Kalaycıyan da motorluda uçuş yaparak tek basına tur atladı.

Plânör müsabakaları ise çekişmeli geçti. Kulüp takımları şu şekilde idi.

Istanbul Model Uçak Kulübü:

- 1) Aykut Suavi,
- 2) Atilla Tanyu,

3) Fuat Korkmaz (Müsabakaya rahatsızlığı yüzünden gelemedi modellerini Arman Mazman uçurdu.)

Hür Kenatlılar Havaçılık Kulübü:

- 1) Şemsaddin Kardes,

- 2) Garabet Kocaoglu,
- 3) Sabahattin Erbesler.

Modelciler yediler uçuş yaptılar ve şu neticeler alınarak plânörde İstanbul takımı belli oldu.

- 1) Atilla Tanyu (İ.M.U.K.)
- 2) Şemsaddin Kardes (H.K.H.K.)
- 3) Fuat Korkmaz (İ.M.U.K.)



Şampiyonada kırılan modelini tamir eden bir müsabık.

Ayrıca yapılmış olan okullar arası elemelerde Çekmece Lisesi'nden iki, Atatürk Kız Lisesi'nden bir kişi İstanbul Okullar Plânör Takımı'nı meydana getirdi. İstanbullu modelcilere Türkiye Şampiyonası'nda başarılar dileriz.

MODELÇİLİKTE KULLANILAN YAPIŞTIRICILAR

Modelciliğin bütün kollarında aklımıza gelen bütün yapıştırıcılar kullanılır, fakat hepsinin ayrı kullanılma yerleri vardır.

1) Selülozik zank: Bütün dünyada modelcilikte en çok kullanılan yapıştırıcıdır. Hafif olması, çabuk kuruması, ve kuruduktan sonra elastiki kalmayıp zımparalanması gibi faydalı özellikleri vardır. Bu çeşit zank daha çok balsa ile çalışıldığı zaman kullanılır ve balsa'nın gözeneklerinden içerisine işleyerek kurduğu için yapıştırılan parçalar birbirlerini oldukça iyi tutarlar. Modelcilikte hemen her yerde rahatlıkla kullanılabilir.

2) Beyaz tutkal: Bildiğimiz beyaz marangoz tutkalıdır. İçinde su bulunduğu için geç kurur ve dikkatli kullanılmadığı zaman yapıştırılan parçaları eğiltilir, kullanırken bu konuya dikkat etmek az tutkal kullanıp parçaları kuruyuncaya kadar iyice sıkmalıdır. İyi bir yapıştırıcıdır. Ağır olduğu için genellikle motorlu modellerin bölme ve sinirlerinin yapıştırılmasında kullanılır. En kötü tarafı kuruduktan sonra elastik kalıp zımparalanmamasıdır, bu yüzden iki parça bu tutkal ile yapıştırıldıktan sonra taçın tutkalların ıslak bir bezle silinmesi veya unutulupta kuru olmuş olan kısımların bir jilet ile temizlenmesi yerinde olur.

(Devamı Sayfa 1 de)

TEKNE MODELÇİLİĞİ

KISIM II

YUVARLAK GÖVDELİ TEKNELER

Genellikle hakiki tip teknelerin gövdeleri yuvarlaktır. Yani tekne kesitine bakacak olursak, güverteden gövde tabanını birleştiren yanlar, güverteden dikey olarak başlayarak tabana doğru yatlı eğriler halinde yatay olarak tabanın ortasında birleşir (Şekil 1 de tipik bir yuvarlak gövdeli teknenin kesitini görüyorsunuz.)



Şekil: 1

Bu şekildaki yuvarlak gövdeli teknelerin yapımı, köşeli olanlara nazaran çok daha zor olduğundan yeni modelcilerin bu tip modellerden başlangıçta kaçınmaları daha doğru olur. Yuvarlak gövdeli tekneleri, genellikle ileri modelciler tercih ederler. Bu tercih sebepleri çeşitlidir. Mesele:

- Modelinden elde etmeyi tasarladığı yüksek randıman için,
- Yapmayı tasarladığı asil gemilerin modelleri için,
- Yapılması tasarlanan gemilerin prototipleri için,
- Asıl ve model yelkenli

NEJAT FER

b) Tahtalar dikey olarak yan yana yapıştırılır. Şekil 4



Şekil: 4

Şimdi bu metodların nasıl uygulanacağını görelim.

Evvelâ yapmak istediğimiz teknenin çizilmiş bir planını buluruz. Şekil 5. Önce teknenin yandan görünüşüne baktığımızda, su kesimine paralel olarak eşit aralıklı çizgilerle bölünmüş olduğunu görürüz. Bu yukarıda da bahsettiğimiz yatay üst üste bindirme şeklindedir. Kullanacağımız tahtaları plânın boyu ve eninden birer santim fazla olarak ve (5) de gördüğümüz yatay çizgilerin adedi kadar ve aynı kalınlıkta keseriz. Sonra Şekil 5'te üstten görünüş plânında görüldüğü gibi boyuna uzanan eğrilerin her birini yukarıda hazırladığımız tahtaların üzerine çizip keseriz. Şimdi sıra bu tahtaların içlerini boşaltmaya geldi. Bunu Şekil 3'te (Kesitte gördüğümüz gibi gövde yan kalınlığını kurtaracak şekilde içlerini boşaltınız. Tabii buna destere payını da vermeyi unutmayın.

B — Dikey metod.

Bunda da aynı diğer metod gibi Şekil 5'teki üç görünüş plânından faydalanacağız. Plânın yan-

yatlar için (Umumiyetle yatların gövdeleri yuvarlaktır. Çünkü böyle gövdeler onlara hydro dinamik avantajlar sağlar.

1 — Mesif (Yekpare) çam, ihlamur, mağun, kavak veya balsa bloktan dışı yontularak içi oyularak yapılır. Bilhassa küçük boy teknelerde bu şekil uygulanır.



Şekil: 2

Şekil 2 de görüldüğü gibi. (Şekil 2 de yontulmak için hazırlanan bir bloku görüyorsunuz.)

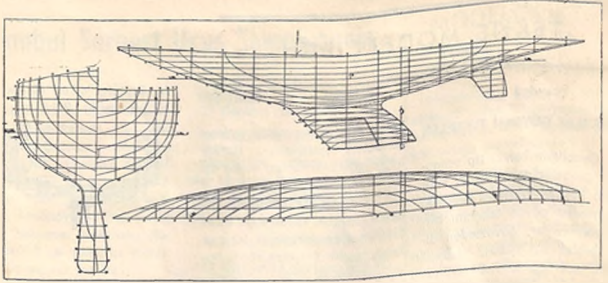
2 — Tereyağ ve ekmek usulu veya (Bindirme usulu):

Bu sistemde ekmek dediğimiz model inşaatında kullanacağımız tazedir. Tereyağ ise tahtaları birbirlerine yapıştırmak için kullanılan zamkı ifade etmektedir. Bu metod iki şekilde uygulanır.

a) Tahtalar yatay olarak üst üste yapıştırılır. Şekil 3.



(Şekil 3)



Şekil: 5

dan görünüşüne bakalım. Boyuna eğri çizgilerin yukardan aşağıya doğru birbirine paralel olarak bölüştüğünü görüyoruz. Bu eğri çizgiler, b. dikey metod çizgileridir ve daima çift tutulmalıdır. Şekil 4 te tekne kesitindeki dikey metodun yapılışını görüyoruz. Her iki metodun da kendine göre avantajları vardır. Tercih hakkını modelci kendisi yapacaktır. Tahtalar kesildikten sonra her iki yüzleri zımparalanır. Temiz bir bezle tozları silindikten sonra her iki yüzüne dikkatlice iyi kaliteli bir zambak sürüldükten sonra metod a (yatay) da üst üste, Şekil 3. metod c. (dikey) de yan yana Şekil 4. olarak birbirlerine yapıştırılır ve marangoz işkencesi ile sıkıştırılır veya üzerlerine ağırlık konur. Böylece kurumaya terk edilir. Tabii bu yapıştırmalar için iyi bir modelcinin çeşitli boy menegenelerden bir miktar temini lâzımdır. Bilhassa en uzunlu olan Şekil 6 da görüldüğü üzere lasit sıkıştırma aletidir.

Zambak kuruduktan sonra menegeneleri sökünüz. Sımdı modeliniz yontulmaya hazırdır. Şekil 7.



Şekil: 6

Dış kısmın yontulmasına dikkatlice başlayabilirsiniz. Yontma

işinde rende, keskin bıçak veya çakı, ince diş raspa, geniş ağızlı sitro v.s. gibi aletleri kullanabilirsiniz. Yontarken bıçağı, rendeyi veya iskerpelayı daima ağaç damarlarının suyuna ve en yüksek yerinden aşağıya doğru yontmaktır. Şekil 5'deki plânın üstten görünüşüne bakalım. Teknenin en geniş yeri olan orta kısmından buruna, sonra da kıç ayınaya doğru yontarız. Yontmanın kaba kısmı yapıldıktan sonra, kalemle plânın yandan görünüşündeki dikey bölmelerin yerlerini modelimize de çizeriz. Sonra yine aynı plânın karşıdan görünüşündeki dikey bölmelerin yerlerini gösteren eğrilerden dışı şablonları çıkartıp, işaretli aynı numaralı



Şekil: 7

bölmelere tatbik edip kontrolümüzu yaparız Şekil 8. Dış kısmın yontması tamamlandıktan



Şekil: 8

sonra iç kısmının yontmasına geçilir. Şekil 9'da görüldüğü gibi tezgâhınıza tespit edip yuvarlak iskarpela ile istenilen et kalınlığını muhafaza ederek teknenin içi oyulur.



Şekil: 9

Gövde kalınlığını ölçmek için kullanacağınız pergeli Şekil 10'da görüyorsunuz. Yontma işlemi bitince dış kısmı kalın zımpara



Şekil: 10

bloku ile (No. 80) dikkatlice zımparalanır, sonra No. 280 zımpara ile devam edilir. Teknenin içi de aynı şekilde zımparalanıp te-

İNÇ
DEĞERLERİ

TAM KARŞILIKLARI
(mm. olarak)

YAKLAŞIK
KARŞILIKLARI
(mm. olarak)

1/64	0.396	0.4
1/32	0.793	0.8
3/64	1.190	1
1/16	1.587	1.5
3/32	2.381	2
1/8	3.175	3
5/32	3.969	4
3/16	4.762	5
7/32	5.556	
1/4	6.350	6
9/32	7.144	
5/16	7.937	8
11/32	8.731	
3/8	9.525	10
13/32	10.319	
7/16	11.112	
15/32	11.906	
1/2	12.700	12
9/16	14.287	
5/8	15.875	
11/16	17.462	
3/4	19.050	
13/16	20.637	
7/8	22.225	
15/16	23.812	
1	25.400	25

nizlendikten sonra şekil 11 de



Şekil: 11

görüldüğü gibi gövde yanları ve

bölmeye aralıkları cıvatala ile takviye edilir. Güverte kaplanmadan evvel tekne için boyanması lazımdır. Aksi halde kaplamadan sonra boya her yere sürülemeyeceği için zamanla oraları rutubetin tesiri ile deforme olur. Dış kısmının boyasını ilerde göreceğiz.

Okuyucu

Köşesi

1) Bir modelin lastik kurgusunun bitmesi en çok 10-15 saniye sürüyor. bu da modelin havada fazla kalmamasını sağlıyor. acaba bir gövde içinde iki lastik sistemi kurulamaz mı, öyle ki bir lastiğin kurgusu bitmez bitmez lazımda kurulu olan ikinci lastik faaliyete geçsin.

Eğer böyle bir sistem yapılabilirse eminim ki modelcilikte büyük bir aşama olacaktır. Benim bu hususta birkaç düşünce var ama henüz çok ilkel ve ağırdır. Beni bu konuda aydınlatır mısınız?

2) Derginizin ilk sayısında iki sayfanız Spliffire uçağına ayırmışsınız. İyî güzel ama 1940 lının avcı uçağı hakkında bilgi sahibi olup da ne olacak? Gazetelerde, radyolarda Phantom II, Mirage G, Skyhawk, Mig-23 gibi uçakları okuyor ve duyuyoruz. Bundan sonraki sayılarınızda şimdinin en kuvvetli uçaklarını koysanız daha iyi olmaz mı?

UNVER KAYNAK
EDİRNE

1) Yazınızda bahsettiğiniz bu sistem çok seneler evvel düşünülmüş ve yapılmıştı, fakat modelde bu mekanizmaların hafif ve sağlam olarak yapılması tecrübeye ister. Ayrıca ilk lastiğin ikinci lastiği sarması için kullanılan güç pervaneye tam olarak kuvvet veremeyecek ve uçuşu gene az olacaktır.

2) Dergimizde verdiğimiz Spliffire detayı model yapıldığı zaman bu şekle göre hakikisizne benzetilmesi içindir. Fakat bahsettiğiniz tip jet uçaklarının uçuşu modellerini yapmak zorudur. Onun için pervaneli uçakların detaylarını vermeyi düşündük. Fakat memleketimizde bu tip modelcilikle uğraşan az olduğu için bu konudan vaz geçtik.

1) Bir lastikli model planı çizdim acaba dümenin sinirlerden veya çıtadan olması arasında bir fark görülür mü?

2) a) İki adet kanatlara yerleştirilmiş motorlarıyla uçak hareket eder mi?

b) Çıkış dümeni oynak nasıl yapılmalıdır?

BEKİR KIZILTAR
İSTANBUL

1) Basit modellerde çıkış dümeninin çıtadan olması bir engel teşkil etmez fakat modeller büyüdükçe ucustan daha iyi netice almak için ve maket modellerde asıllarına benzemesi için çıta yerine sinir kullanılır.

2) a) Bu şekilde elektrik motorlarıyla bir uçağı uçurmak hicmen hemen imkânsızdır.

b) Çıkış dümeninin arkasında belli bir kısmı menteşe (bez, plastik v.b.) ile hareketli yapılır. Çıkış dümeni hareketli parçası gövdede bulunan bir üçgen parçaya (dümen levyesi) bağlanır. Bu parçanın diğer köşelerindeki deliklerde iki tel ya da naylon ip bağlanır. Bu ipler çekildiği zaman çıkış dümeni hareket eder. (Tel kontrollü modellerde).

Bu sayımızda plâni ilâve olarak verilen

Otomobil RS-GTX

RUHSEN SAYRAÇ

KAROSERİN YAPILMASI :

Modele başlamadan önce plân dikkatlice incelenmelidir. Bazı parçalar plânda yarım olarak gösterilmiştir. Bu yüzden bunlar tam olarak çizilip kesilir.

Bu, otomobil modelinin karoseri tamamen 3 mm. balsa'dır. Önce bölmeler kesilir. Bölmelerin içi dolu olarak verilmiştir. Modelci karoseri yaptıktan sonra kullanacağı motora ve pil yerine göre bölmelerde jiletli bosluklar açmalıdır. Daha sonra modelin alt ve üst yanları ikiser adet 3 mm balsa levhadan kesilir. Bölmelerin geleceği yerler yanlarda işaretlenir. Önce yan altlara 1, 2, 3 numaralı bölmeler yapıştırılıp ignelenir. (4 numaralı bölme bütün yanlar yapıştıktan sonra yapıştırılır.) Üst yanlarda yapıştırılıp ignelenir. Bu şekilde modelin karoserinin yanları olmuştur. Dördüncü bölmenin de yapıştırılması bittikten sonra model'in tavan ve kaput kaplamasına geçilir.

Tavan ve kaputun kaplanmasında balsa levhaların enleri yetineceğinden iki levha yanyana yapıştırılmalıdır. (Ek yerleri plânda gösterilmiştir.) Önce tavan kesilir, pencere yeri açılır ve yerine üstten yapıştırılıp ignelenir. Kaput ta aynı şekilde kesilerek



eğri kısım içe gelecek şekilde yapıştırılır. Modelin arka üstündeki köşeye tatlı bir eğrilik vermek için buraya 3×3 mm.lik bir halsa çita yapıştırılıp eğri olarak zımparalanır. Modelin yanlarının yapışmasında aralıklar kalmıştır. Bu aralıklara da $1,5 \times 1,5$ mm. çitalar yapıştırılır. Kalan fazla parçalardan 3×3 mm tuvan destek çitaları kesilerek yerlerine yapıştırılır. Kaput üstündeki noktali yere de $1,5 \times 1,5$ mm.lik balsa çita eğri olarak yapıştırılır, bu çita camın son yapışma yerini tutmak içindir. Model ince su zımparası ile dikkatlice zımparalanır. Köşeler yuvarlatılır. Zımpara işi bittikten sonra iki kat doplanır. Sayet modelde fazla bosluklar kalmışsa bu bosluklar

talk pudrasını dop ile karıştırarak yapılan macunla doldurulur. Macun kuruduktan sonra tekrar zımparalanmalıdır.

Kaput üstündeki hava girişi parçası da yerine yapıştıktan sonra üç kat daha doplanır. Bu şekilde model boyaya hazırdır. İstenilen şekilde boyandıktan sonra modelin camları (selüloit) içten yerlerine dikkatlice yapıştırılır. İsteyen modelci modeli eri eksoz, tanpon, ayna, far, stop lambası v.b. seyler yaparak süsleyebilir. Bu konu zevke kalmıştır.

SASE YAPILMASI VE MOTOR MONTESİ

Sase yarım olarak gösterilmiştir. Sase ve mil takozları (4 adet) 3 mm. kontrplaktan kesilir. Sase üzerinde gösterilen mil (Devam, sayfa 21 de)

PLASTİK MODELLER

Modelciliğin başlangıcından itibaren meraklılar karton, tahta, balsa, tenek v.b. gibi çeşitli malzemelerden hareketli maketlerin yanında hareketsiz maketlerde yapmışlardır. Fakat bu çalışma oldukça güç ve yorucu idi. Tekniğin ilerlemesi bu konuyu da olumlu olarak etkiledi. Bilhassa bulunan çeşitli plastiklerden modeller yapılmaya çalışıldı. Bu konuda çalışmak üzere çeşitli firmalar kuruldu, uçak, gemi, otomobil, harp araçları, roketler ve uzay taşıtları gibi bir çok konularda plastik modeller piyasaya çıkarıldı. Bu tip modellerin imalatında, önce planlar çizilir, modelin bütün problemi hal edilir. Daha sonra tahtadan numune hazırlanır, bu numune çelik kalıplara oyulur. Kalıbın son düzeltilmesi yapıldıktan sonra plastikten seri halde modeller dökülmeye başlanır. Plastik modeller mümkün olduğu kadar asıllarına benzetilmeye çalışılır. Bunun için belli ölçeklerde yapılır. 1/24, 1/32, 1/72, 1/144 gibi.

Plastik modeller kutu veya torba içinde parça parçadır. Bu parçalar kutuda gösterilen şekilde yapıştırılır. Boyama işi bittikten sonra modelin kutusunda bulunan çıkartmalar modelin belli yerlerine yapıştırılır.

Plastik modelcilik iyi yapılmaması düşünüldüğü zaman hiç de kolay olmayan bir konudur. Montajda harcanacak zaman ve sa-

bir o modelin aslına uygun olması için en önemli faktördür.

Modelle başlamadan önce tarifnamesi dikkatlice incelenir. Bütün parçaların çapakları jilet veya modelci bıçağı ile temizlenir. Modelin yapımında takip edilecek yol tarifnamede belirtilmiştir. Bu sıraya göre parçalar yapıştırılır. Parçalar zamklanıp yapıştırılırken çok dikkatli çalışmalıdır. Plastik zamları iki parçayı eritip yapıştırdığı için fazla kullanılması zararlıdır. Zamların bilhassa şeffaf ve diğer parçalara akması ve taşması hiç düzeltilmeyecek lekelerle yol açar. Modelin yapıştırma işi bittikten sonra fazla parçalar keskin bir jilet ucu ile kesilir ve iyice körelmiş çok ince su zımparası ile dikkatlice zımparalanır. Bu şekilde model boyaya hazır şekle gelmiştir.

Boya için çok ince semür fırça kullanılır. Modelin şeffaf parçaları model bittikten sonra yapıştırılır. Modelin boyanmasında bazı kısımların mat bazı kısımların parlak olması gerekmektedir. Bu şekil modelin kutusundaki tarifnamede belirtilmiştir. Yabancı memleketlerde bu iş için hazırlanmış özel plastik model boyaları vardır. Fakat memleketimizde boya işi hal edilebilir. Sentetik boyalar parlak kısımlarda terebentin ile inceltilecek, mat kısımlarda da selulozik boyalar. Metal renkli olanlarda da soba yaldızı kullanılabilir.

Memleketimizde bu tip mo-

dellerin yapılması güçtür. Onun için bu konu derinlemesine ele alınamamıştır.

(Baştarafı Sayfa

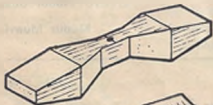
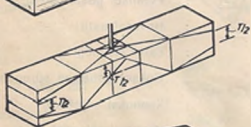
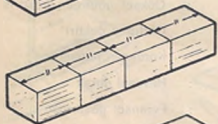
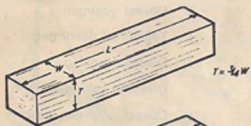
MODELÇİLİKTE KULLANILAN YAPIŞTIRICILAR

3) Geç kuruyan kuvvetli yapıştırıcılar: Beraber bulunan iki ayrı madde karıştırılarak kullanılır. Tam olarak bir gün gibi uzun bir zamanda kurur. Motorlu modellerde kuvvet binecek ve sağlamlığın önemli olduğu motor yatakları, kontraplak bölmeler, iniş takımları gibi yerlerde kullanılır. Metal parçaların yapıştırılmasında da iyi sonuç vermektedir. Yapışacak parçalara yapıştırıcı sürülmeden önce dikkatlice temizlenmelidir. Kuruduktan sonra ağırlık yaptığı ve temizlenmediği için dikkatli kullanılmalıdır.

4) Kontak sement: Genellikle yuvarlak yüzeylerin yapıştırılmasında kullanılır, elastikiyetlerini her zaman muhafaza eder, zımparalanmaz. Yapıştırılacak yüzeyin, kuru, yağsız olması şarttır. Kirli kısımlar zımpara ile temizlenmeli iki tarafta da bu zımpara sürülerek 10-15 dakika kurumaya bırakmalı sonra yüzeyleri üst üste getirip sıkıştırılmalıdır. Bu şekilde yuvarlak olarak yapışmasını istediğimiz parça bu şekle almıştır.

5) Plastik yapıştırıcı: Plastik modellerin ve bazı büyük modellerin plastik parçalarını yapıştırmakta kullanılır. Çabuk kurur, şeffaf ve renksizdir. Bu zamların yapıştırdığı plastikler genellikle sert olanlardır.

BALSA VEYA AĞAÇ BLOK TAN LASTİKLİ PERVANESİ YONTMA ŞEKİLLERİ :

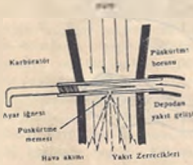


**MODEL MOTORLARI VE
KUVVET KAYNAKLARI**

lo kullanmak icap eder. (0.35 ilk kordon 2.5 metre)

Depo donanımları :

Model uçak motorlerinin karbüratörleri şekil 26 da görüldüğü gibi emilen hava, yakıt püskürtme memesinden yakıt zerrcüklerini birlikte surukleyerek motöre girer. Emme ile beslen-



Şekil: 26

me (Suction - feed) dediğimiz bu tarz yakıt beslenmesinde motorun yakıtı rahatça emmesi için depo seviyesinin karbüratör seviyesi ile aynı olması gerekir. Genel kaide olarak, deponun yakıt seviyesi karbüratör püskürtme memesi ile aynı seviyede ve depo da motöre mümkün mertebe yakın olmalıdır.

Motorları kolay çalıştırma ve ayarı :

1 — Motor önce sert ağaçtan düzgün bir sehpaye monte edilir.

2 — Deposu, seviyesi ayarlanarak ve şeffaf bir boru ile karbüratöre irtibatlanır.

Zırai ilâçlama pilotu	:	Haşere öldüren süreğeni
Hayatî kontrol	:	Yaşosal yoklama
Amatör talebe	:	Abalak uçman
Tayyare	:	Gök götürgeni
Plânör	:	Göksel götürgen
Bulut	:	Yagmursal dökürgeç
Depresyon	:	Dikeysel ırgalaç
Termik	:	Dikeysel kaldırgeç
Otovinç	:	Göksel götürgen çektirisi
Pulvinç	:	Getirgen çektiri
Hangar	:	Korungan Kapangaç
Hava alanı	:	Havasal durak
Harita	:	Evrensol göstergoç
Rüzgür	:	Havasal estiri
Windsak	:	Estiri şişeneği
Plânörçü	:	Göksel götürgen süreğeni
Muavin	:	Kanunsal sigirtmaç
Model uçak	:	Yavrusal gök götürgeni

Bu şakamdan dolayı kırılmamanızı rica eder saygılarımı sunarım.

Mustafa ATAYLAR

T. H. K. Planör Uçuş Okulu

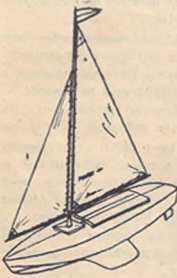
Müdür Muavini

3 — Uygun ebatta bir pervane (2.5 cc.ler için 8x4; 1.5 cc.ler için 7x6) dengesi kontrol edilerek, yani her iki pervane palasının ağırlığı eşit mi diye bakılıp, motöre takılır ve iyice sıkılır.

(Devamı Gelecek Sayıda)

**Hava Kuvvetlerini
Güçlendirme
Vakfına Yardım
Ediniz.**

PLAN SERVİSİ



MARTI

PLÂN No. MDT 221

7,50 Kr.

Çabuk ve kolay yapılabilen köşeli bölmeli, papet ve balsa ile inşa edilebilen, havuz ve deniz de yüzdürebileceğiniz gösterişli bir yelkenli modeli.

Gövde : 52 cm.

Genişlik : 11 cm.

Derinlik : (Salmasız) 6,5 cm.



MESSERSCHMITT 109 E

PLAN NO. MDU 722

10,00 Kr.

Almanların II. Dünya Savaşı'n-

daki en iyi avcı uçağı ve meşhur pilotları Adolf Galland'ın kullandığı uçağın orijinal boyama şekli ve armaları planda gösterilmiştir. Tel kontrol 1,5 ve 2,5 cc.lik patlarlı motorlar için çok iyi uçan bir maket model.

Kanat : 62 cm.

Gövde : 55 cm.



ARI

PLÂN NO: MDU 721

6,00 Kr.

Tamamen levha balsa, uçuşta kırımı olmayan 0,8 cc.lik motorlar için iyi bir başlangıç talim uçağı. Tel kontrollü model sınıfına ilk başlayacaklar ve ölinde ufak motorları olanlar için iyi bir model.

Kanat : 40 cm.

Gövde : 25 cm.



KORSAN

PLÂN No. MDT 222

4,00 Kr.

Dergimizin ilk sayısında verdiğimiz tekne plânı. Tekne mekânlıları için basit kablnli bir model. İçten ve dıştan takma motor kullanılabilir.

Gövde : 40 cm.

Genişlik : 9 cm.

Derinlik : (Kabin ile) 8,5 cm.

Plânları istemek için plânların numaralarını yazıp ücretlerini zarf içinde (bozukları pul olarak) veya havale ile adresimize gönderebilirsiniz. Posta ücretli olarak 150 kuruş plânın flatına ilave edilmelidir.

Adres :

MODELÇİLİK DERGİSİ

PLÂN SERVİSİ P.K. 203

Şişli/İSTANBUL

(Baştarafı sayfa 17 de)

RS — GTX

takozları yerleri iki tarafta da açılır ve takozlar yerlerine yapıştırılır. Plânda bir motor monte şekli gösterilmiştir. Modelci kendisine en kolay gelen ve iyi bir netice alabileceği monte şeklini kendisi seçmelidir. Motor monte edildikten sonra şaftlar takılır ve 40 mm.lik tekerlek kullanılır. Şaseye bir anahtar takılması yerinde olur. Şase karesine yanlardan seloteyplerle yapıştırılarak tutturulur.

DERGİMİZDEN

SEVGİLİ OKUYUCULARIMIZ

Üçüncü sayımızı okuduğunuz su anda dergimizin ilk sayılarına oranla daha gelişmiş olduğunu görmekteyiz. Artık dergimiz emekleme devresini atlatmış ve siz değerli okuyucularımızın büyük yardımı ile ilerlemeye başlamıştır. Modelcilik kitlesine elindeki tüm imkânları ile yardım etmeyi kendisine ana gaye edinen dergimizin her geçen sayısının daha iyi olması, sizlerce arzu edilen en iyi şekilde en kısa zamanda gelineceğinin en büyük delilidir.

Bununla birlikte sizlerin de dergimizin güzelleşmesi için yapacağınız dilek ve tonkitletlerinizi beklemekteyiz. Muhakkak ki

mektuplarınız ilerki çalışmalarımızda bize olumlu bir yol çizecektir.

İlk uç sayımıza abone olan okurlarımızın bu sayı ile birlikte abonelikleri bitmiştir. Aboneliklerini ilerki sayılar için devam ettirmek isteyenler isim, adres ve buldukları şehirleri ayrıca kaç sayı için para gönderdiklerini bildirir bir mektupla bize başvurabilirler. Bu şekilde kendilerinin bizde bulunan işlerine aboneliklerinin devamı işlenecektir.

Yeni abone olmak isteyenler aşağıdaki fişi kesip doldurarak veya buna benzer bir fiş hazırlayarak, hangi sayılar için abone olmak istediklerini karelere işaretleyerek, isim adres ve şe-

hirlerini doğru ve açık olarak yazarak ücretleri ile bize gönderebilirler.

İki şekilde de ücretler havale veya zarf içinde gönderilebilir.

Ayrıca adresleri değişenler bu değişikliği en kısa zamanda bize bildirmeleri yerinde olur. Dergimize yollanacak mektup, abone kayıt işleri v.b. şeyler için adres olarak zarfın üstüne karışıklıkları önlemek için aşağıdaki adresin bilhassa MODELCILİK DERGİSİ yazısının ve mektubu yollayanın adresinin muhakkak yazılması gerekmektedir.

MODELCILİK DERGİSİ

P.K. 203 ŞİŞLİ—İSTANBUL

Çalışmalarınızda başarılar.

MODELCILİK DERGİSİ

MODELCILİK DERGİSİ

P. K. 203 ŞİŞLİ-İSTANBUL

Aşağıda numaralarını işaretlediğim dergilerden çıkması olanları hemen göndermenizi, çıkacak olanları da yayınladıkça göndermenizi rica ederim.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

İstedğim dergilerin (adedi 5.— TL. hesabı ile) tutarı olan _____ lira aşağıda işaretlediğim şekilde gönderilmiştir.

- Havale ile gönderdim
 Zarfın içinde gönderdim

ADIM SOYADIM :

ADRESİM :

ŞEHİR :

**Türk
Hava
Kuvvetlerini
Güçlendirme
Vakfına
YARDIM
Ediniz.**

FIATİ 5 Lira