

MODELÇİLİK

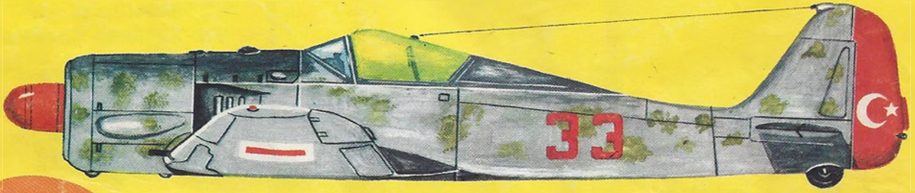


MODEL UÇAK TEKNE OTOMOBİL DERGİSİ

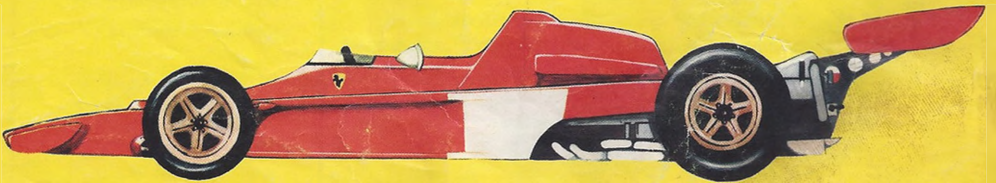
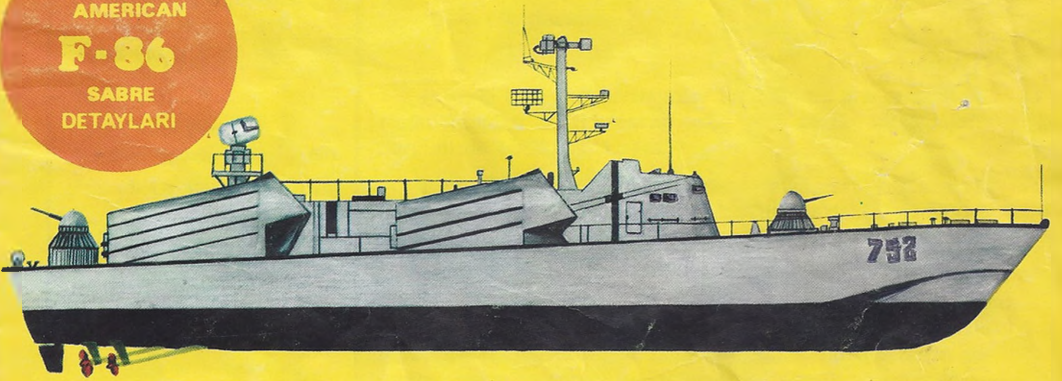
SAYI 9

MAYIS-HAZİRAN 1976

7.50 TL.



NORTH
AMERICAN
F-86
SABRE
DETAYLARI



“VERGELTUNGSWAFFE”
V-1 intikam silahı

MODELÇİLİK

MODEL UÇAK TEKNE OTOMOBİL DERGİSİ

MAYIS - HAZİRAN 1976

SAYI : 9 CİLT : 1

Sahibi :

HÜSEYİN YAŞINKILIÇ

★

Yazı İşleri Müdürü :

MEHMET ŞEKERCİOĞLU

★

Yazışma Adresi :

P.K. 133 Bakırköy - IST.

★

İdare Merkezi :

MODELÇİLİK DERGİSİ

Hallaç Hüseyin Sok.

Tatsu Pasajı No: 6 Büro: 69

★

Yıllık Aboneliği

Altı Sayı Hesabı İle 45 TL. dir.

İLAN ŞARTLARI

Arka kapak dış : 2000.— TL.

Arka kapak iç : 1000.— TL.

Ön kapak iç : 1500.— TL.

İç kısım yarım
sayfa : 500.— TL.

Kapak UÇAK :

Focke Wulf 190 A - 3

Tekne : OSA Sınıfı Roket Atar

Devriye Botu

Otomobil : FERRARİ 312

Çizen : Mehmet Şekercioglu

Dizgi - Tertip :

BAŞARAN Matbaası

Baskı :

UFUK Matbaası

“İSTİKBÂL GÖKLERDEDİR.” K. ATATÜRK

Sayın Okurlarımız,

Sizlerle olan beraberliğimize bir müddet ara vermek zorunluluğundan sonra tekrar eski, yeni bütün modelcilerle dergimizde birlikte olacağız.

Elimizdeki maddi, manevi tüm imkânları kullanarak, modelcilere en iyi hizmet getirmek, Türkiye’deki ileri modelcilik tekniklerini, değerli planları çeşitli detay ve modelcilikle ilgili enteresan makaleleri vermeyi benimsedik.

Siz okurlarımızın beğenisiyle hizmetimizi daha ileriye götürmek gençlerimize modelciliği benimsetip, boş zamanlarını değerlendirmelerini sağlamak, bu konuda sizlerin yanında olmayı ve yapıcı tekniklerinizle daha ileriye dönük çalışmalarını yapmayı hedef alarak bu sayımızdan itibaren gençlerin ve model sevenlerin yanında olmayı amaçladık.

Sizin isteklerinize yer verip sizin önerilerinize kulak bartaacağız. Yeter ki bize yazınız, bizi uyarınız bu dergi sizin için çıkıyor. Önerilerinizi bekliyoruz.

Saygılarımızla...

MODELÇİLİK DERGİSİ

uçak

MODELÇİLİĞİ

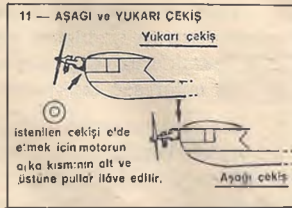


MOTORLU SERBEST MÜSABAKA MODELÇİLİĞİNE GİRİŞ

(Baştarafı 8. sayıda)

3) Timer'i on saniyeye kurun, motoru çalıştırın ve olabileceği en son devre getirin sonra gaz kolunu çeyrek tur kadar açın, fitili yakın ve model 45-60 derecelik bir açı ile rüzgâra doğru fırlatın.

Model büyük bir açı ile ve sola az bir dönüşle hızlı bir şekilde tırmanacaktır. Motor kestiği zaman model sola doğru dönerek büyük bir süzülüş dairesinin içine girecektir. Şayet model az bir açı ile tırmanıyor sa motora yukarı çekiş verin (Şekil 11) Fazla dik tırmanıyor ve geriye doğru lup atma eğilimi gösteriyorsa motora aşağı



çekiş verin (Şekil 11) Bütün bu belirtilen noktalar tamamen doğru ve dikkatli bir şekilde yerine getirilip iyi neticeler alınır sa motorunuzu elinizde 15 saniye çalıştırıp 12 saniyelik ve dik uçuşa başlayabilirsiniz. Fakat daima fitilin yandığından kesin emin olmalısınız.

Motor durduğu zaman mo-

del sol tarafa doğru süzülüşten önce bir müddet etrafında dönmeye meyylediyor mu? (Bu sırada belki de gerektiğinden epey fazla hızla irtifa kaybedecektir) Böyle bir olay meydana gelecek olursa sizin bir probleminiz var demektir. Bunu halletmek için yön dümeninin hareketli parçasını çok az bir miktarda sola doğru çevirinin veya yükseliş dümeninin önünü ilâve olarak 2 mm daha kaldırın, yada motorun sola doğru çekmesi için çok az bir ilâve yapın (Motorun sağındaki alt ve üst bağlantı vidaları ile gövde arasını pul koyarak doldurun, bu şekil motoru sola doğru çevirir.)

Modellerinizin üstüne daima isminizi ve adresinizi yazın, modeliniz kaybolursa size tekrar geri gelebilecektir. Fakat

kaybetmemek için fitil kullanın ve onu daima yakın, asla motor timer'ini çalıştırmayı unutmayın, pratik olarak bütün bu

koşulları modelinizi serbest bırakmadan önce her seferinde bilmeli ve yerine getirmelisiniz.

Devamı var.

MODEL UÇAK NASIL KAPLANIR?

(Baş tarafı 8. sayıda)

Köşeli gövdeleri kaplarken yanlardan işe başlanır. Yanlar kaplandıktan sonra alt ve üst kaplamaya geçilir. Kaplama işi bittikten sonra fazlalıkları temizlerken dikkat edilmesi gereken hususlar vardır.

Jiletle artan parçaları keserken yanlardaki ana çitaları da kesebilirsiniz, bilhassa küçük modellerde bu hatayı daha kolaylıkla yapabilirsiniz. Şayet kâğıt renkli ise gövdeyi işiğe doğru tuttuğunuzda ağacın görünüşü size doğru çalışma istikametinizi gösterecektir.

Son doplamadan sonra jilette temizlenmiş köşelerde az da olsa pürüzler kalacaktır. Bu kısımlara kalın dopu fırça ile sürmek ve parmağınızla sürtecek düzeltmek gerekir.

DÜMENLER NASIL KAPLANIR

Kesitleri kanat gibi altı düz üstü eğri olan yükseliş dümen-

leri yada sadece çıta inşaat ve simetrik profili olan dümenler aynen kanat gibi kaplanabilir. Genellikle yükseliş dümeninin kaplanmasında biri alt diğeri üst için olmak üzere iki bütün parça malzeme kullanmak gerekir. Yön dümenleri de hemen hemen daima düz ya da simetrik kesitlidir. Kaplamada her yanı için birer adet iki parça kaplama kâğıdı kullanılır.

Yön dümenlerinin gövdenin arka üstündeki yerine başarı ile yapıştırılmasını sağlamada gövdeye gelecek çıta yada sinirin alt yüzeyinin doplanması gerekir. Yön dümeninin de gövdeye yapışacak kısmından doplanması lâzımdır. Bir taraf kaplanıp düzeltildikten sonra doplanıp diğer parça yapıştırılır.

ELYAF YÖNLERİ :

Kaplamada en iyi netice kullanılacak malzemenin elyaflarının yönlerinin boydan boya olacak şekilde yapıştırılması

ile elde edilir, gövdede elyaf yönleri burundan kuyruğa doğru, kanatta uçtan uca olması gibi. Kanat kaplamasında kâğıdın elyaf yönleri enine doğru olduğunda bu şekil görünüşte kanada aşırı bir gerginlik verir, bununla beraber gerçekte kaplamada kanat yapısında sinirler arasında yaylar meydana getirerek sinirleri ve kanadı bozma istidadı gösterir ve sinirler arasındaki mesafeyi diğerlerine nazaran daha da azaltır. Bu da modelin uçuşunda istenmeyen neticeler meydana getirir.

Hafif bir kanat yapısında enlemesine elyaf yönleri kanat uclarını yukarıya doğru çeker ve kanat V açısında çarpılmalar meydana gelir. Şayet kanat altında ufak bir delinme olursa bu delinme kolaylıkla kâğıt elyaf yönünün boyuna doğru büyük bir yırtılma meydana getirecektir.

(Devamı var)

NORTH AMERICAN F-86 SABRE AV BOMBARDIMAN UÇAĞI

- I -

İkinci dünya savaşı sonrasında North American Uçak Firması tarafından yapılan General Elektrik Türbo Jet Motorlu Amerikan avcı uçağı bilhassa Kore savaşında gördüğü başarıları hizmet ile dikkati çekmiştir.

İmalâtın başında altı adet 0.50 kalibrelik makineli tüfek takılan bu uçağa daha sonra roket ve bomba atabilecek şekilde geliştirilmiştir.

Tiplerine göre 10.000 ile 12.000 metre arasında değişen irtifaya erişen uçak 270 mil çapında bir mesafede, iki adet ilâve depo ile de 463 millik alanda vazife görebilmektedir.

Önceleri avcı uçağı olarak imal edilen F-86 lar daha sonra burun kısmına radar ilâve edilerek her türlü hava şartında görev yapması sağlanmıştır.

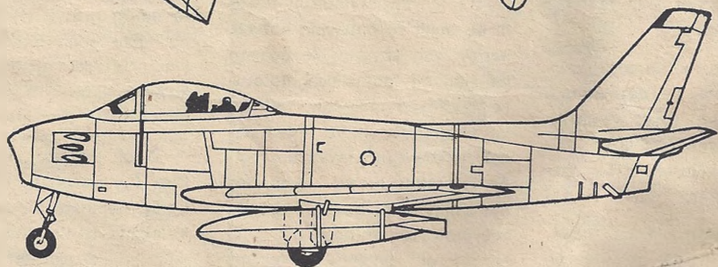
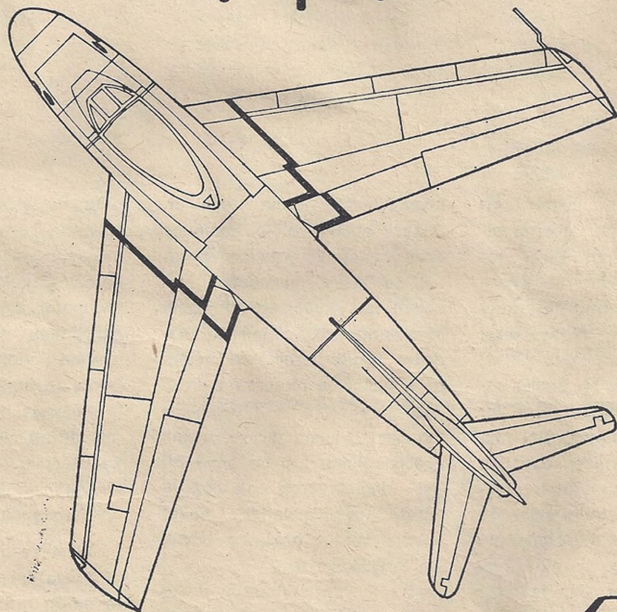
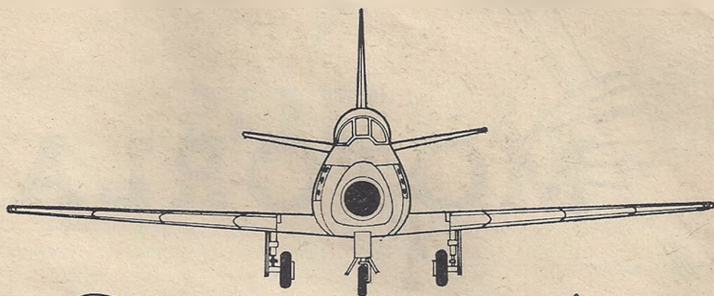
Canada Air Firmasınınca Kanada'da, Mitsubishi firmasınınca Japonya'da Air İtalia firmasınınca İtalya'da patent ile imal edilmiştir.

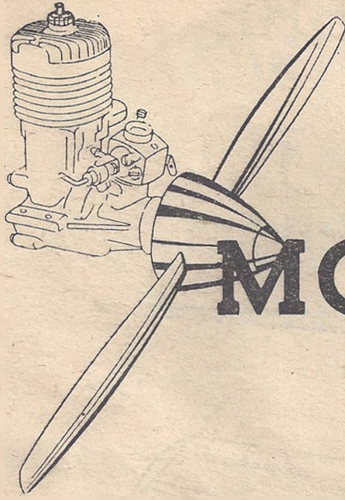
Türkiye Amerika Birleşik Devletleri Kanada Güney Afrika Batı Almanya İtalya Yunanistan Yugoslavya Kolombiya İngiltere Norveç İspanya Güney Kore Japonya ve Nato devletleri ile daha birçok ülkenin Hava Kuvvetlerinde kullanılmış halen bazı küçük devletlerce de kullanılmaktadır.

(Devamı 10. sayfada)



F-86 SABRE





MOTORLAR

İçten patlarlı minyatür motorlar bujili (Glow) ve dizel olmak üzere iki tiptir. Dizel motorlar dışarıdan hiç bir enerji istemeden sıkıştırma ile ateşleme yaparlar ve sadece dizel yakıtı ile çalışırlar. Bujili (Glow) motorlar ise özel bir bujiye sahiptir ve ilk hareket için bir bataryaya bağlanırlar. Buji motorun her devrinde depodan gelecek olan taze yakıtı ateşleyecek کافی miktarda sıcaklığa erişince batarya bağlantılarının görevi sona erer. Bu olay içinde alkol karışımı olan bir cins yakıt kullanılır.

Her iki tip motorunda birbirlerine avantaj ve dezavantajlı yanları vardır. Dizel motorlar genellikle aynı ölçüdeki motorlardan güç yönünden fazlalık gösterirler.

Bujili motorlar küçük tiplerinde (0.10 ile 0.49 arasında) ve 23 lük motorlar ile daha büyük

hacimlerde tercih edilirler. Yüksek devirli bujili motorlar özel yakıtlar ile yarışma ve genellikle resmi müsabaka modelleri için kullanılırlar. Bujili motorların radyo kontrollu modeller içinde tercih edilmesinde husus bu motorların dizellere göre hafif ve titreşimlerinin az oluşundadır ve önemli özelliklerinden biri de hava girişi değiştirilerek çok değişik sürate uyabilmeleridir. Fakat her iki motor arasında büyük bir farklılık yoktur.

Bu iki tip motordan başka bi de bujili ve ateşleme bobinli, benzin yağ karışımı ile çalışan iki zamanlı motosiklet motoruna benzeyen minyatür motorlar vardır. Bugün bu tipten ancak birkaç örnek yapıldığı halde gerçekte model motorlarının orijinal tipi budur. Hem dizel motorlarının hem de bujili motorlarını bobinli motorlara karşı çok üstün avantajları gö-

rülür. Bu iki tipte çalışma prensiplerine göre ihtiyaç olunan ateşleme devresi, buna bağlı parçalar kaldırılmıştır. Bobinli bir motor diğer tipler kadar geliştirilmiş dahi olsa güç yönünden onlardan zayıf kalır. Gerçekte bujili motorlar, bobinli motorun hayli sadeleştirilerek düzeltilmiş bir tipi olarak kabul edilir. Dizeller ise bariz bir farklılık ile müstakim olarak geliştirilen bir tiptir.

Dizel ve bujili motorlar ikinci dünya harbinden kısa bir süre sonra ortaya çıkmış ve bunu takip eden birkaç yıl içerisinde model uçaklarda güç kaynağı olarak bobinli motorların yerini almışlardır.

Dizel motorlar İngiltere ve Kıta Avrupasında, bujili motorlarda Amerika Birleşik Devletlerinden benimsenmiştir. Son yıllarda dizelin tercih edildiği (Devamı sayfa 19 da)

HABERLERİ

Modelcilik Dergisi : Bir aradan sonra yeniden yayına başlayan elinizdeki derginin yayıncısı Mehmet Şekercioğlu'na başarılar dileriz.

Elektrikli Uçuş : Son bir yıl içinde başlayan ve hızla gelişen yeni elektrikli uçuş sistemine biz de ayak uydurmaya çalışıyoruz. Modül A - 1 bu sistemin motordur. Motor pervane, 2 süper akü ve akü yuvasından oluşan bu sistem orta boy modelleri uçuruyor.

Modül A - 1 takımının içindeki süper aküleri şarj etmek için bir de «Şarj Aygıtı» gereklidir. Aküler bu aygıtla 4 - 5 dakika şarj ettikten sonra modüldeki yuvasına takılır ve 1 dakikalık sessiz temiz kolay bir uçuş.

Modül A - 1 Takımı 270.— TL.
Süper Şarj Aygıtı 30.— TL.

Elektrikli Uçuş Modelleri :

Bu sistem için hazırlanmış iki de modelimiz var. Gövdeli model ve çubuk.

Her ikisi de gayet iyi uçuyor. Her ikisinde tamamen bal-sa ve tam komple.

Gövdeli BALARISI 105.— TL.
Çubuk UZAY 105.— TL.

Arka Takım :

Bir müddetten beri sattığı-

mız dişli takımı yenilendi ve iki kademeli oldu. Birinci kademede çapları 30 - 50 mm. olan tekerlekler takılıyor. İkinci kademede ise kullanılan tekerlekler 60-80 mm çapında. Tekerlekler ve pil motoru hariç.

Takımı 12.25 TL.

Ön Takım :

Model otomobiller için kullanılan ön takım da yenilendi gene çeşitli tekerleklerle uygulanabilen bu sisteme ayrıca genişlik ayarı yapmak olanakları da var.

Takım 11.75 TL.

İngilizce Dergi :

M.A.P. firmasının her ay yayınlamakta olduğu dergilerin çeşidini çoğalttık.

Aeromodeller	27.00 TL.
Radio Models	31.50 TL.
Scale Models	31.50 TL.
Model Boats	27.00 TL.

riz.

Modelcilikte başarılar dileyin
Jet - Model

**Müeyyet Sokak No. 3 Tünel
Beyoğlu - İstanbul**

Yazışma Adresi :

P.K. 203 Şişli - İSTANBUL



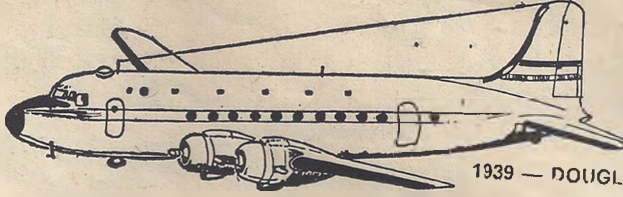
F-86 ŞABRE AV BOMBARDİMAN UÇAĞI

(Baştarafı sayfa 7'de)

TİP	İlk Uçuş Tarihi	F - 86 Motor	Sürat mph	Kanat mt	Gövde mt	İmal edilen miktar
F - 86	1 Ekim 1947	J - 47 - GE	633	11.31	11.46	3
F - 86 A	20 Mayıs 1948	J - 47 - GE	670	11.31	11.46	554
F - 86 C	25 Ocak 1950	1/3/9/13	709	11.86	13.44	2
YF-86 D	22 Aralık 1949	J - 48 - P3	650	11.31	12.74	2
F - 86 D	1950 yıldır	J - 47 - GE	710	11.31	12.74	2000
F - 86 E	Mart 1951	J - 47 - GE - 17/33	666	11.31	11.46	800
F - 86 F	19 Mart 1952	J - 47 - GE - 13	630	11.31	11.46	800
TF-36 F (İki Kişilik)	14 Aralık 1953	J - 47 - GE - 27	650	11.31	13.07	2
F - 86 H	4 Eylül 1953	J - 47 - GE - 27	650	11.31	11.86	1150
F - 86 K	10 Eylül 1954	J - 47 - GE - 3	645	11.31	12.92	500
F - 86 L	1960 yılında	J - 47 - GE - 33	645	11.89	12.74	2500
F - 86 D	Tadilat gördü	J - 47 - GE - 17				(800 adet) tadilat)



UÇAKLARI TANIYALIM

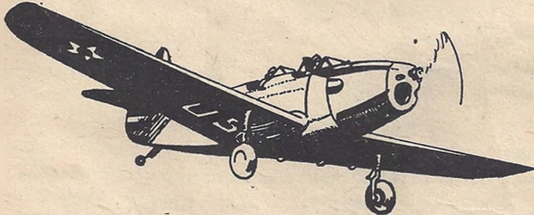


1939 — DOUGLAS DC-4

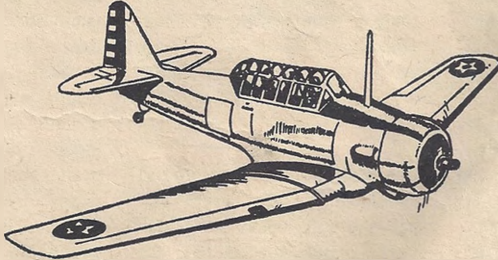
DOUGLAS B-18 A 1937 de çizilmiştir.
400 km sürati vardır. Savaş öncesi
bombardıman uçağı olarak kullanılmıştır.



STEARMAN PT-13 Eğitim uçağı.
II. Dünya savaşında birçok
pilotu yetiştirmiştir.



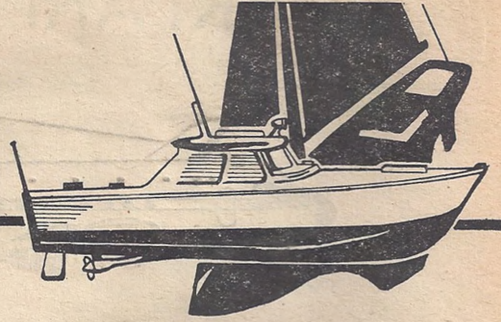
EĞİTİM UÇAĞI. FAIRCHILD PT 19



II.ERİ EĞİTİM UÇAĞI : NORTHAMERICAN AT-6 600
H.P. Pratt — Whitney motorlu. Bu sınıfın en iyi bilineni

tekne

MODEL CİLİĞİ



PT - 212 MAKET TORPİDO BOT MODELİ

İkinci dünya savaşında Amerikan donanmasının Pasifik ve Atlantik savaşlarında kullandığı bu maket torpido bot modeli elektrik motoru ve su soğutmalı patlarlı motorla yüzdürülebilir.

DONANMA CEMİYETİNİN MODEL TEKNE MÜSABAKASI ŞARTLARINA UYGUNDUR

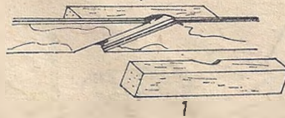
İNŞAAT :

Gövde ana omurgası 3 mm kontraplaktan kıl testeresi ile üç parça kesilir. Şaftın geçeceği kısım şaft kalınlığına göre açılır.

Dümen borusu boşluğu da

çap ölçüsüne göre bırakılır.

Bu üç parça planın üstüne toplu iğne ile tutturulur. Şaft ve dümen borusunun geçeceği boşlukların yanlarına takoz konularak, yapıştırılır. (Şekil 1)

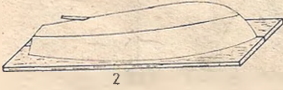


Aynı takozlar öbür tarafa da konulacaktır. Bu parçalardan sonra 3 mm balsa levhadan yarım olarak kesilmiş B1, B2, B3, B4, B5 bölmeleri omurgadaki yerlerine alıştırılıp yapıştırılır.

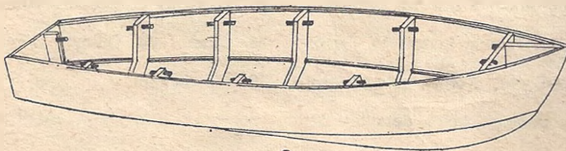
Gövde yan takviye çıtalarının yapıştırılması için bölmelerin iyice kuruması beklenebilir. 3x3 mm balsa çıtalar biraz ıslatılıp hafifçe büküldükten sonra yerlerine bol zamkla yapıştırılır ve iğneler ile tutturulur. Teknenin sağ yanının omurga inşaatı bitmiştir. Gövde yanı dikkatlice plandan sökülür, diğer gövde yanının inşaatı elde yapılacağı için dikkatli çalışmak gerekecektir. Plandan ince kâğıda çizilen gövde yanlarının diğer kısımları da balsaya çizilecek sol gövde yanı için kesilip kullanılacaktır. Bu kısımdaki bölmeler ve yan çıtaları da yapıştırıldıktan sonra gövde kaplanmaya

hazırdır. Kaplama için 1,5 mm lik balsa levha kullanılır. Yan takviye çıtalarının alt ve üstü ayrı ayrı levhalarla kaplanır. Kaplama için bölmelere ve çıtalara bol zamk sürülmelidir, levhalar bölmelere toplu iğne ile tutturulur. Kaplama kuru- duktan sonra fazlalıklar keskin bir jilette kesilir, zımpara- lanır. Kıç kısmına tek parça kesilmiş B6 bölgesi yapıştırılır. Teknenin iç kısmı bir iki kat doplanır ve laklanır, bu işlem teknenin su almasını önliye- cektir. Şaft ve dümen borusu kuvvetli bir yapıştırıcı ile (404 gibi) yapıştırılır. Motor pil anahtar aksamı isteğe göre yapı- lır.

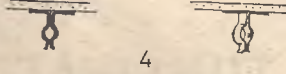
Tekne üst güvertesi için iki adet 3 mm balsa levha yan- yana getirilerek boylamasına yapıştırılır. Gövde bu iki levha üstüne kapatılıp kalemle etrafı çizilir ve kesilir (Şekil 2) Göv-



de içindeki motor ve pillerin kontrolü için güvertenin açıl- ması gerekecektir. Bunun için bölmelere 4 mm çapında kısa yuvarlak çitalar yapıştırılır. (Şe- kil 3) Güverte üst parçasının



altına şerit tenekeden hazırlan- mış mandallar yapıştırılır ve bunlar gövdedeki pimlere ra- hat ve sıkı geçecek şekilde ayarlanması gerekir. (Şekil 4)



Güverte yerine yerleştirildikten sonra kenar kısımlar zımpara- lanarak inceltilir. Ve iyice dop- lanır.

Teknenin ana kısmı bittik- ten sonra sıra ençok zamanı alacak güverte üst parçaları- nın yapılmasına gelmiştir. Kaptan köprüsündeki bütün parça- lar balsa dır. K1 parçasına ön- ce K2 ve K3 ana parçaları, bunların üstüne de K4 tavan parçası yapıştırılır. İki adet K5 ön yanlara, K6 lar iç yanlara K7 ler de dış orta yanlara ya- pıştırılır. Ön camlı parçalar o- lan K5 ve K8 parçaları çok dik- katli kesilmeli, yapıştırılmadan önce iç kısımlarına şeffaf sel- lüloidler yapıştırılmalıdır.

Top kuleleri için 19 mm çap- pında bir ilâç tüpü veya yuvar- lak oğaç üstüne 3 mm lik bal- sa levha iletildikten sonra sarı- lılır, yapıştırılır ve halka las- tiklerle sıkıca tutturulur, kuru- duktan sonra çıkarılıp zımpara- lanır ve yerlerine yapıştırılır. Arka kısımlara da K9, K10 ve

K11 parçaları yapıştırılır. Top kulelerinin sahanlığı için 3 mm kontraplaktan dış çapı 30 mm iç çapı 25 mm olan iki parça kesilir. Planlarda üstten görü- l- düğü gibi belirtilen yerlere tel korkuluklar için dört adet 2 mm çapında delikler açılır, önce- den kıvrılıp lehimlenmiş olan korkuluk telleri yerlerine soku- lup yapıştırılır. Rüzgârlıklar iki adet 3 mm kontraplaktan kesil- ip üstten görünüşteki açılı ile yapıştırılır.

Teknedeki diğer torpil, cep- hane sandıkları, kapaklar, ha- va fanları, direkler, toplar, ra- dar kulesi, işaretler, cankurta- ran salları, simitleri ve çapa gibi parçalar hazır olarak mem- leketimizde bulunmadığı için bunlar balsa parçaları, karton, çeşitli kalınlıktaki teller ve bu- nunun gibi malzemeler ile yapıla- bilir.

BOYAMA :

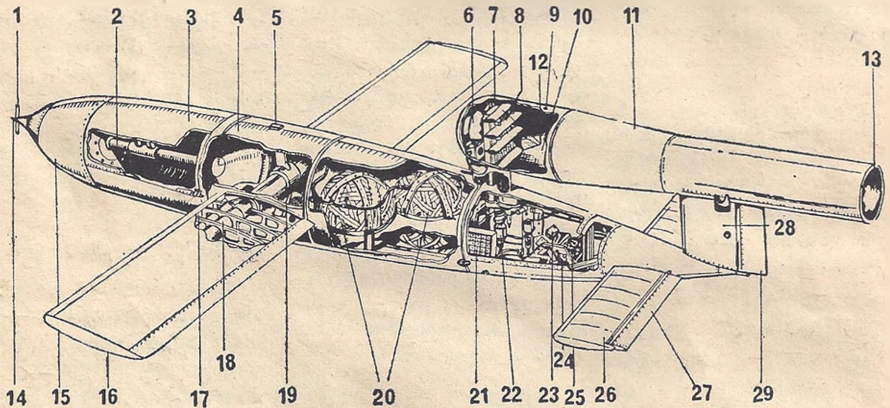
Renk çizgisinin alt kısmı kırmızı, cankurtaran salı ve si- mitleri beyaz kaptan köprüsü önündeki cephane sandığı ön kapaklar koyu gri, radar başlığı, bayrak direği ön flama direği, top kuleleri, korkulukla- rı silah numaraları alüminyum yaldız olarak, burundaki numara- lar etrafı siyah içi beyaz ola- rak boyanır. Boyamadan önce bütün parçalar zımparalanır üç kat doplanır. Boyamadan son- ra rüzgârlık arkasına ince sel- lüloid yapıştırılır. Dümen, bo- rusuna sıkıca geçmeli ve rahat dönmemelidir.

BÜTÜN ZAMKLAMA İŞLEMLE- RİNDE SELÜLOZİK ZAMK KUL- LANILMAMALIDIR.

Başarılar.

İNTİKAM SİLAHI

VERGELTUNSWAFFE V-1



1. Menzil ayar pervanesi.
2. Esasa tapa 3. Patlayıcı madde 4. Yakıt deposu 5. Bomba askısı (Kaldırmak için) 6. Hava girişi 7. Giriş kafesi 8. Yakıt püskürtme memeleri 9. Ateşleme bujisi 10. Yanma odası 11.

Jet motoru 12. Yanma ventürileri 13. Eksoz çıkışı 14. Temas kapsülü 15. Ana Cayro ve manyetik pusla kısmı 16. Kanat ucu 17. Hücum kenarı 18. Kanat sereni 19. Kanat orta sereni 20. Basıncı hava depoları 21.

Elektrik bataryaları 22. Yakıt filtresi 23. Ana Cayro 24. İrtifa k umandaları 25. Tali Cayro 26. Yatay dümen 27. Yükseklik dümeni 28. Dikey Dümen 29. Yön dümeni.

Almanlar 1944 yılının Haziran ayında ilk defa V-1 pilotsuz uçan bombalarını fırlattığı zaman yeni bir hava savaşı şekli başlamış oldu. Bu patlayıcı madde yüklenmiş olan uçan bombalar kuzey Fransa'daki üslerinden İngiltere'nin güney doğusuna ve Londra'ya fırlatılıyordu.

İlk V-1 Almanca ismiyle «Vergeltungswaffe» (İntikam silâhı) 1944 yılının 13 Haziran sabahının erken saatlerinde İngiltere topraklarına düştü. Almanların asıl planları V-1 hücumlarını 1943 yılının Aralık ayında başlatmaktı, fakat İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri bombardıman uçakları V-1 lerin ilk tiplerinin yapıldığı ve bir araştırma merkezi olan Baltık denizindeki Peenemünde üssünü ağır şekilde bombardıman etmeleri yüzünden hemen hemen bir yıl kadar gecikti. Ayrıca Fransa'da Pas de Calais bölgesinde bulunan V-1 fırlatma merkezlerinin de bombalanması toplam tesislerin %75'inin kullanılmaz hale gelmesine sebep oldu. V-1 aslında pilotsuz küçük bir jet uçağıdır. Hayret verici derecede basit fakat çok ileri bir mühendislik eseridir. Fieseler uçak fabrikasının F. Z. G. 76 numaralı imalatıdır. Titreşimli Atodid motoru ilk defa Almanlar tarafından

seri olarak imâl edilmiş, aynı motor V-1 Alman uçan bombalarında da kullanılmıştır.

Bombanın gövde boyu 655 cm, motorun boyu 343 cm dir. Gövde çapı 38 cm olan V-1 lerin toplam ağırlığı 2150 kg. dir. 567 litre hacmindeki yakıt deposu ile saatte 580 km. sürat yapabilmektedir. Yakıt deposunun ön tarafında 900 kg kadar patlayıcı madde taşır. Gövdenin ucundaki küçük bir pervane burun kısmındaki bir mekanizmayı hareket ettirmek için bomba 60 Km. kattetikten sonra patlama vaziyetine gelmektedir. Uçuştan önce ayarlanan bu mekanizma V-1 istenilen mesafeye gelince dümen ayarını bozar ve pikeye geçirir yere çarpınca da patlar. Takriben 600 metre yükseklikten uçan bombanın menzili 240-250 km. kadardır.

Almanlar fırlatma için 91,5 metre boyunda tren rayından yapılmış bir rampa kullanmışlardır. İlk hareketle rampadan itilerek atıldığı için bu şekil oldukça tehlikeli idi.

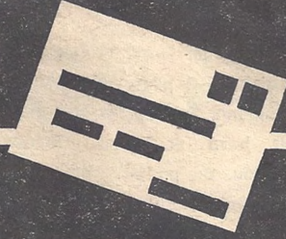
V-1 lerin bazı sakıncaları vardı, hızı yavaştı uzaktan idare edilemiyordu (atılan noktadan alınan nişanla yöneltiliyordu) menzili sınırlıydı. Bomba yavaş gidişi yüzünden kolayca önlenilebiliyordu. Londra'ya doğru atılan 5070 V-1 bombasının

1847 si Tempest ve Spitfire gibi süratli İngiliz avcı uçakları tarafından, 1878'i top ve roketlerle 232'si baraj balonları ile yerine varmadan tahrip edilmiştir. Dörtte birinden daha çoğu nişanlarından ayrılmış ve hedeflerine varamamıştır. Ama Londra'ya inen 2420 tanesi 8864 kişiyi öldürmüş, 17197 kişiyi ağır yaralamış 76784 binanın yıkılmasına veya oturulmaz hale gelmesine sebep olmuştur. Almanlar V-1 lerin motor girişinin önüne bir kabin ilâve ederek bunları pilotlu olarak ta kullanmışlardır. V-1 pilotu ile birlikte hedefe kadar genellikle bir Heinkel-111 veya Focke Wulf-200 bombardıman uçağı ile taşınıyordu, pilot bombalanacak bölgeye gelince motoru çalıştırıp ana uçaktan ayrılıyor, hedefi seçip kumandaları düzelttikten sonra paraşütle atılıyor. Uçak pilotsuz olarak hedefe çarpıp patlıyordu. Bu tehlikeyi hadiseyi atlatıp sağ kalma şansı çok azdı bununla beraber bu şekilde uçan bir çok pilot gönlüllü idi.

V-1 uçan bombaları savaştan sonra çeşitli devletler tarafından yapılan bu tip silâhlara en büyük numune olmuş, Almanya'dan götürülen V-1 ler şimdiki bütün pilotsuz bomba ve uçakların anası sayılmaktadır.

OKUYUCU

köşesi



Dergimizde siz değerli okurlarımızla eski sayılarımızda olduğu gibi bu köşede yeniden beraber olmak bizleri mutlu kılacaktır.

Modelcilikle ilgili her türlü konu ve tekniklere değinmeye çalışıyoruz fakat bizlerin unuttuğu, sizleri düşündüren veya sizin teknikleriniz ve enteresan planlarınız olabilir. Bütün bu düşüncelerinizi köşemize yazın hep birlikte tartışıp düşünelim. Bulduğunuz yeniliklerden faydalanalım. Modelcilik el kabiliyeti, düşünce ve tecrübeye dayandığı için en yenisinden en tecrübelisine kadar bütün modelcilere sesleniyoruz. Köşemiz sizler içindir...

MODELÇİLİK DERGİSİ P.K. 133 BAKIRKÖY/İSTANBUL

Aşağıda numaralarını işaretlediğim dergilerden çıkmış olanları hemen 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 7.50 TL. hesabı ile) tutarı olan lira aşağıda işaretlediğim şekilde gönderilmiştir.

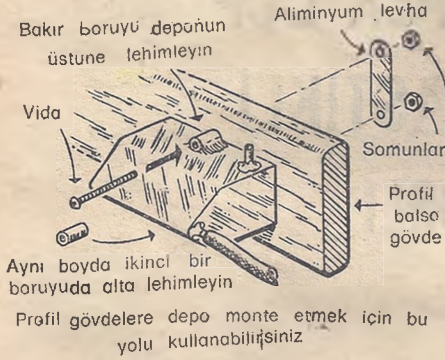
- Havale ile gönderdim
 Zarfın içinde gönderdim

ADIM SOYADIM :

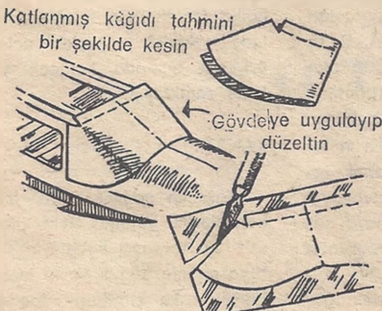
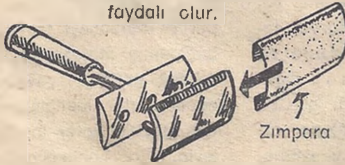
ADRESİM :

ŞEHİR :

PRATİK BİLGİLER

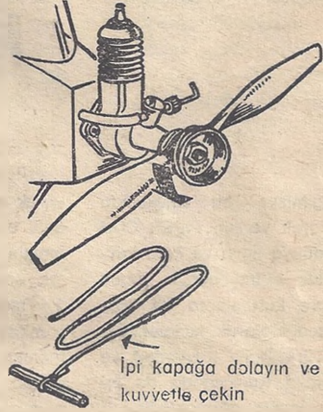


Eski bir jilet makinası çık-
kur yüzeyleri zımparalamada
faydalıdır.



Kabin ön camını tam ölçüsünde
yapmak için yukardaki şekili
uygulayabilirsiniz.

Bir teneke kapağı delin ve per-
vanenin önüne vidalayın. Bu
şekil ufak motorların çalıştırıl-
masında yardımcı olacaktır.



PIPER SUPER CUP MAKET LASTİKLİ MODELİ

Dergimizin bu sayısında plan olarak verilen PIPER CUB bütün dünya hava ve kara kuvvetlerinde irtibat uçağı, birçok şirket ve kurumlarca da ilaçlama uçağı olarak kullanılmaktadır. Türk Kara Kuvvetleri ve Türk Hava Kurumunda da bu uçaklar vazife görmektedir.

İNŞAAT :

Modelciliğe yeni başlayanların bile kolaylıkla inşa edeceği bu model çok az malzeme ile kısa zamanda yapılabilir.

Büyük salonlarda ve rüzgârsız havada çok iyi uçabilir.

GÖVDE :

Plâni çalışma tahtanıza tesbit edin, üzerine mumlu kâğıt yayın. Bütün gövde çitaları 2x2 balsa olmalıdır. Önce üst, orta ve alt ana çitaları iğne ile tuturun (pilot kabini üstündeki çitayı plandaki şekilde birbirine yapıştırın) Arkadan başla-

yarak ara çitaları yerlerine dik-katli olarak yapıştırın, Pilot kabini yanlarını ,arkada yuvarlak sert ağacı tutan levhaları 1,5 mm balsadan kesin bol zamlayıp yerlerine oturtun tamamen kurduktan sonra bu gövde yanını sökün ve diğer gövde yanını da aynı şekilde inşa edin. Gövde yanlarını arkalarından birbirine yapıştırın, öne doğru gelerek gövde ara parçalarını yapıştırmaya başlayın İ, H, G, F, E, D, parçaları gövde alt ve üstünde A, B, C, parçaları ise sadece altta olacaktır, bu parçalar kurduktan sonra 1, 2, 3 numaralı burun bölmelerini yapıştırın. Burun takozu balsadan yapılacaktır, fakat pervane şaftının geçeceği kısma ince bir bakır boru sokup yapıştırın şaft bu borunun içinden geçecektir. Burun bölmelerinin arasına plandaki gövde kesilmiş 1,5 mm lik bir balsa parçayı da yapıştırın. Arka tekerlek dikmesini 0,8 telden kırıp gövdenin arkasına ya-

piştirin ve ince iple bağlayın. Ön iniş takımında plandaki ölçülere göre hazırlayıp gövde ara dikmelerine bağlayıp zamlayın. Şaftı yatağından geçirip pul ve pervaneyi takın, iki kat bağlanmış motor lastiğini de arkaya getirin, yuvarlak sert ağacı motor lastiğinin arasından geçirip karşı tarafa sabitleyin. Pilot kabinesinin üst arka ve ön köşelerini delip buralara da kanadı bağlamak için halka lastiklerinin tutturulacağı ince yuvarlak ağaçları uçları 0,5 cm dışarıda kalacak şekilde zamlayın.

KANAT :

Kanadın sağ, sol ve orta bölümlerini yapmak için plâni düz bir tahtaya sabitleyin üstüne mumlu kâğıdı yayıp kanat ön ve arka çitalarını iğne ile tutturun, kanat orta çitasını da iğneleyin. Modelin yan görünüşündeki kanat sınırlarından 12 adet kesin kanat uçlarını da

1,5 mm balsa levhadan kesip yerlerine yapıştırın, uçlar kuruduktan sonra yerlerine alıştırılmış sinirleri yapıştırıp iğneleyin sağ ve sol kanat parçalarının orta kanada yapışacak sinirleri biraz uçlara doğru meyilli olarak az zamk ile yapıştırın. İki yan kanat kuruduktan sonra yerlerinden sökün ve orta bölüme uçlardan 3 cm. kanat açısı olacak şekilde iki kat zamkla kanat uçlarının altını kurumada bozulmaması için kitap yada takoz ile doldurup yapıştırın.

DÜMENLER :

Dümenleri plan üstünden 1,5 mm balsa levha ve çırtalar inşa edin. Kuruduktan sonra sö-

kün ön ve arka kısımları zımparalayıp inceltin.

KAPLAMA :

Kaplama için bütün modelde ince kaplama kâğıdı kullanılır. Gövdenin yanları altı üstü ve burnu ayrı ayrı tek parçalarla kaplanır. Dümenlerde tek parça kâğıtla kaplanır. Kanat kaplaması iki kısımda yapılır, önce kanadın altı sağ, orta ve sol parçalar olmak üzere kaplanır daha sonra aynı şekilde üst kısım kaplanır. Modeli iletirken dikkat etmek gerekir bilhassa kanatlar düz bir sathi iğnelendikten sonra iletilmeli ve o şekilde kuruma-ya bırakılmalıdır. Bu model doplamaya gerek yoktur.

MONTE :

Yükseliş ve yön dümenleri yerlerine yapıştırılır, kanatda dikmelerin geldiği sinirlere sağ ve sol kanada ayrı ayrı ikişer adet ince plastik boru yapıştırılır. Plandaki ölçülere göre yapılan iki adet kanat dikmesine toplu iğneden yapılan kancalar ince iple bağlanıp yapıştırılır. Kanat halka lastiklerle bağlandıktan sonra dikmeler kanat ve gövdedeki borulara geçirilir. Ön kısma ve yanlara ince selüloidden siperlik kesilip yapıştırılır. Ön ve arka tekerlekler takılır. Modele çeşitli süslemeler yaparak güzelleştirebilirsiniz.

Başarılar.

M O T O R L A R

(Baştarafı sayfa 8 de) memleketlerde de bujili motorlar popüler tip olmaya başlamış başlıca 0.49 kapasitenin altındaki ufak motorlar ile radyo kontrol ve tel kontrollü modeller için olan büyük boyları kullanmak alışkanlık haline gelmiştir.

Üretim, memleketlerin ilgilendiği tiplere göre yapılırsa

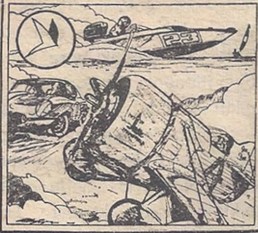
İngiliz yapımcılar dizelleri bünyelerinde toplayacaklar Amerikalı imalâtçılar ise bujili motorları tercih edeceklerdir. Gerçekte Avrupa'da kullanılan büyük hacimli bujili motorları Amerika Birleşik Devletlerinden ithal edilmektedir. Bu gün Japonya ve İtalya'da aynı tiplerde kaliteli ve geniş motor imalâtı yapılmaktadır.

Dizel motorlar Avrupa, bujili motorlar Amerika kaynaklı kabul edildiğinden dizelerde kapasiteyi c.c. (santimetre küp) bujilerde cu.in (inç küp) tayin eder. Herkesce uygulanabilecek sınıflandırma ve müsabaka yapılabilmesi için bunlarda standart boylara ayrılmıştır.

(Devamı gelecek sayıda)

MODELÇİLİK

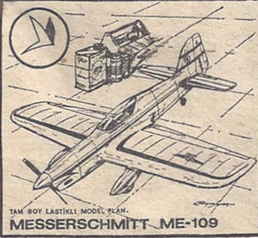
MODEL UÇAK-TEKNE-OTOMOBİL DERGİSİ



SAYI : 1
(BİTTİ)

MODELÇİLİK

MODEL UÇAK-TEKNE-OTOMOBİL DERGİSİ



TAM BOY LASTİKLİ MODEL PLANI
MESSERSCHMITT ME-109

SAYI : 2

MODELÇİLİK

MODEL UÇAK-TEKNE-OTOMOBİL DERGİSİ



TAM BOY MODEL
OTOMOBİL PLANI
RS-GTX

SAYI : 3

Eski Sayılar

Modelcilik Dergisindeki yazılar hiçbir zaman güncelliğini kaybetmez.

Dokuzuncu sayısını aldığımız bu dergimizdeki konular daha evvelki sayılarımızın devamıdır.

Her sayımızda değişik tam boy çeşitli model planları vardır. Eski sayılarımızdan birincisi hariç diğerlerinden yeni abonelerimiz için bir miktar ayrılmıştır.

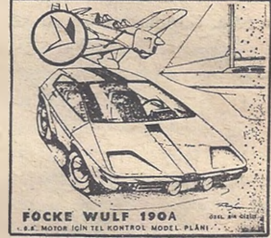
Eski sayılarımızın adedi 5 TL. sıdır.

Abone fişinden işaretliyeceğini zsayıların ücretlerini posta ile yada zarf içinde gönderebilirsiniz.

MODELÇİLİK DERGİSİ

MODELÇİLİK

MODEL UÇAK-TEKNE-OTOMOBİL DERGİSİ



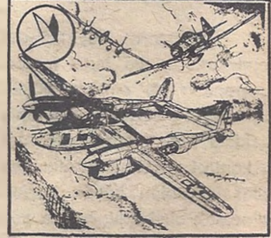
FOCKE WULF 190A

P.A. MOTOR İÇİN TEL KONTROL MODEL PLANI

SAYI : 4

MODELÇİLİK

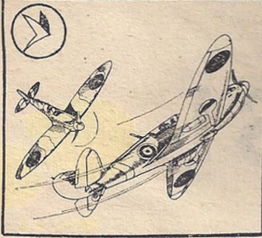
MODEL UÇAK-TEKNE-OTOMOBİL DERGİSİ



SAYI : 5

MODELÇİLİK

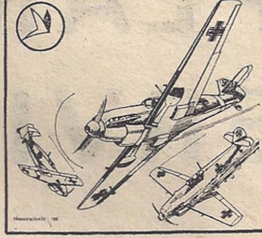
MODEL UÇAK-TEKNE-OTOMOBİL DERGİSİ



SAYI : 6

MODELÇİLİK

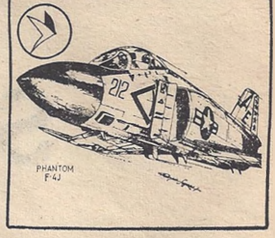
MODEL UÇAK-TEKNE-OTOMOBİL DERGİSİ



SAYI : 7

MODELÇİLİK

MODEL UÇAK-TEKNE-OTOMOBİL DERGİSİ



SAYI : 8

EN İYİ NETİCEYİ MODELÇİLİK DERGİSİ PLANLARI İLE ALABİLİRSİNİZ

**Türk Hava Kuvvetleri
Güçlendirme Vakfına
Yardım Ediniz**