



UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • AĞUSTOS 1993 AUGUST • YOUR COMPLIMENTARY COPY

THY'NİN YENİ UÇAKLARI ÜLKEMİZE HAYIRLI OLSUN





WELCOME ABOARD

1992'de 16074 saatlik 5661 uçuşta, Avrupa'nın 65 şehrine 500.000 kişi taşıdık.

AVUSTURYA: GRAZ • KLAGENFURT • LINZ • SALZBURG • WIEN, BELÇİKA: BRUSSELS, KIBRIS: ERCAN, İNGİLTERE: LONDON • MANCHESTER, FRANSA: BIARRITZ • BORDEAUX • BREST • DEAUVILLE • LE HAVRE • LILLE • LYON • MARSEILLE • METZ • NANTES • NICE • PARIS • PERPIGNAN • STRASBOURG • TOULOUSE, ALMANYA: BERLIN • BREMEN • KÖLN-BONN • DRESDEN • DÜSSELDORF • FRANKFURT • HAMBURG • HANNOVER • LEIPZIG • MÜNCHEN • NÜRNBERG • STUTTGART, HOLLANDA: AMSTERDAM • EINDHOVEN • MAASTRICHT • ROTTERDAM, İTALYA: BARI • BERGAMO • BOLOGNA • CATANIA • MILAN • PALERMO • PISA • ROME • TREVISO • TRIESTE • VENICE, İSPANYA: BARCELONA • BILBAO • MADRID • SEVILLE • VALENCIA, İSVİÇRE: BASEL • GENF • ZÜRICH, TÜRKİYE: ADANA • ANKARA • ANTALYA • DALAMAN • İSTANBUL • İZMİR



Teknik bakımları düzenli olarak titizlikle yapılan uçaklarımızda, deneyimli pilotlarımız ve güler yüzlü hosteslerimiz ile 1993 'de süper hizmeti vermek için hazırız.

2 Airbus A-300; 3 BOEING 737-300; 3 BOEING 737-200...

SULTAN AIR

"Fly and Smile"

SULTAN HAVAYOLLARI A.Ş. / SULTAN AIRLINES INC. Florya Asfaltı No: 68 Şenlikköy 34810 İstanbul - TÜRKİYE
Telefon: (+90-1) 574 76 50 (12 Lines) Telex: 21180 sita tr SITA ISTTFKJ Telefax: (+90-1) 574 29 74
BÜROLAR: DÜSSELDORF-49/211 164 00 91 • HAMBURG-49/40 32 37 69 • MÜNCHEN-49/89 55 59 91 • FRANKFURT-49/69 23 01 67 • BRUSSELS-32/2 219 40 15 • ZÜRICH-41/1 212 33 50 • MAASTRICHT-31/43 64 02 50/5 hat • AMSTERDAM-31/20 618 18 16 • WIEN-43/1 505 49 63 • PARIS (ORLY)-33/1 49 756 680 • AKSARAY-518 81 60/3 hat • ELMADAĞ-232 95 88 • BAKIRKÖY-570 26 56 • ANKARA-4 432 57 97 • İZMİR-51 41 46 45 • ANTALYA-31 43 17 40 • DALAMAN-61 19 28 75



SAYIN ÜYELERİMİZ

Hepimizin bildiği gibi başarının temeli, özverili çalışmanın yanında, birlik ve beraberlikten oluşmakta, bu

birliğin sağladığı güç ve fikir alışverişi bizleri daha da ileriye götürmektedir.

Hızla yükselen teknolojinin paralelinde önemi her geçen gün daha da artan bir meslek olan UÇAK TEKNİSYENLERİ'nin bir araya gelmeleriyle kurulan ve üyelerinden aldığı güç ve destek ile ayakta duran UTED'in Yönetim kurulu olarak bu güne kadar sizlerle içiçe çalışmalarımıza devam etmekte, sizlerden aldığımız istek ve öneriler doğrultusunda Derneğimizi hergün biraz daha ileriye götürmekte ve sizleri Dünya'daki tüm uçak teknisyenleri ile aynı seviyeye getirip aynı çatı altında kaynaştırabilmek için çaba sarfetmekteyiz.

Daha önce de belirttiğim gibi, başarının temeli birlik ve beraberlikse, biz bu birliğe sahibiz ve şu anda THY'nin en büyük derneklerinden biriyiz. Ayrıca uluslararası teknisyenler federasyonu olan **Aircraft Engineers International'a üye olarak onların profesyonel kadrolarına karşılık, amatör yönetim kurulumuzla** birlikte diyalogumuzu ve yazışmalarımızı sürdürerek, sesimizi uluslararası platformda duyurmaya çalışmaktayız.

Tüm bu çaba ve gayretlerimizin semeresini almak için sizlerin sonsuz desteğine ve önerilerine ihtiyacımız olmaktadır. Bizler, sizlerin seçimiyle, Der-



neğimiz olan UTED'in çalışmalarını yürütmek için biraraya geldik ve amacımız birliğimizi güçlendirerek, sizler arasındaki diyalogu kuvvetlendirip, sadece çalışma hayatınızda değil, günlük yaşamınızda da hep beraber olabilmenizi ve birbirinizi daha iyi tanıyabilmenizi sağlamaktır.

Bunun için dernek merkezimizde oturup çayınızı, kahvenizi içebileceğiniz, maç izleyip sohbet edebileceğiniz bir lokalimiz mevcuttur, ancak uygun şartlarda yeni bir lokal alıp daha fazla üyemizin derneğimizi ziyaret etmesini sağlamak istiyoruz ve bunun için de hertürlü öneriye açığız. Ayrıca yazın son demine yaklaşmak üzere olduğumuz şu günlerde sizleri ve ailelerinizi bir araya getirecek bir eğlence veya gezi düzenlemek istemekteyiz.

Eğer, sizlerde, bizimle aynı düşünce ve isteği taşıyorsanız teklif ve önerilerinizi bize getirin.

Hep birlikte bunları değerlendirelim ve eğer uygunsa ekip çalışmasıyla bu tür eğlence veya gezileri organize ederek birlik ve beraberliğimizi pekiştirelim.

SEVGİLERİMLE...

Sefa İnan

Yüzölçümü, nüfusuna göre az olan Japonlar'ın yer kazanmak için buldukları çözüm:

HAVAALANI ADASI

Denizin 5 mil içine yapılan havaalanı çevreci bir çözüm olabilecek mi?

Atila Gündüz

Dünya'da irili ufaklı belki onbinlerce ada vardır. Herbirinde kendine özgü bir ismi. "Havaalanı Adası" ise bizim yakıştırdığımız bir isim. Japonya'nın, Osaka körfezinde, Kansai bölgesinde yapılmakta olan uluslararası havaalanına çok uygun düşen bir isim.

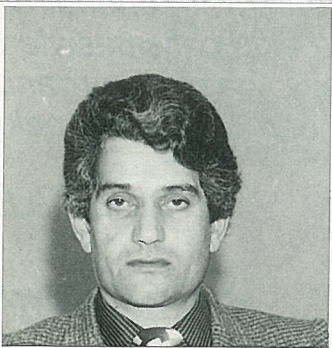
Evet, Dünya'nın bu çalışkan ve inanılmazı gerçekleştirmede üstüne olmayan insanları kıydan 5 mil açıkta herşeyi ile uluslararası nitelikte olan Kansai

international Airport'u tamamen dolgu olarak inşa ediyorlar.

1994 yazında hizmete girecek olan bu havaalanına 50 ülkenin uçakları yılda yaklaşık 160.000 iniş - kalkış yapacaklar.

24 saat hizmet verecek olan meydana her türlü alt yapı düşünülmüş ve birçoğu tamamlanmış durumda.

Sahildeki Rinku Şehri ile havaalanı arasındaki ulaşım 5 mil uzunluğundaki köprü üzerinden otoyol ve hızlı tren ile sağlanıyor.



VEFATLAR

Üyelerimizden **Ali ÖNTAŞ**, Üyelerimizden Singapur teknisyeni Zeki TÜRKER'in kayınvaldesi 11.08.1993 günü, Üyelerimizden, UTED Dergi Koordinatörümüz Muharrem SAVUR'un babası 30.07.1993 günü vefat etmiştir. Kederli ailelerine Allah'tan sabır, camiamıza başsağlığı dileriz.

ÜYELERİMİZDEN HABERLER

SÜNNET

Üyelerimizden, Şahin DİLEK'in oğlu CİHAN 09.08.1993 günü,

Üyelerimizden, Cafer DEDE'nin oğulları YUNUS ve EMRE 08.08.1993 günü,

Üyelerimizden, Salih KURU'nun oğulları SERTER ve MERT 15.08.1993 günü sünnet olmuşlardır. Genç delikanlıları kutlarız.

EVLENME

Üyelerimizden Uğur BABATAŞ 14.08.1993 günü FATMA Hanım'la,

Üyelerimizden Ruhi BUĞDAYCI 15.08.1993 günü HÜLYA Hanım'la,

Üyelerimizden Erol KASAP 12.08.1993 günü MÜNEVVER Hanım'la evlenmişlerdir. Yeni evlilere mutluluk ve esenlik dolu nice yıllar temenni ederiz.

DOĞUM

Üyelerimizden ve UTED Dergi Koordinatörümüz Muharrem SAVUR'un 14.08.1993 Cumartesi günü bir kız çocuğu Dünya'ya gelmiş ve GÜLRU adı verilmiştir. Genç anne ve babayı kutlar, Gülrü'ya esenlik dolu uzun bir ömür dileriz.



A-340 KURSIYERLERİ FRANSA'DA UTED DERGİSİNİ TANITTI

Aeroformation'da kurs gören teknisyen arkadaşlarımızın eline ulaştırılan UTED dergileri yalnız kursiyerlerden değil, firma çalışanlarından üst düzey yöneticilere kadar herkesin dikkatini çekti ve büyük ilgi ile karşılandı.

Sanırım Aeroformation firmasının kütüphanesine giren ilk türkçe dergiler de bizim dergilerimiz oldu. Fransızlar ve diğer yabancı kursiyerler, A340 resimlerine ve dergimizin lüks kuşe kağıda baskısına hayran oldular ama içinde ingilizce metinler bulamamaları tek eksiğimizdi.

Onlardan bizlere döküman göndermelerini rica ettik ve

Mustafa DOĞANCI

Derneğimiz UTED'i tanıttık. Onlar bize bir rozet bile vermezken biz onlara UTED ve THY rozetlerinden verdik.

Akdeniz Olimpiyatlarında, A Ümit Milli Takımımız'ın Nimes'de oynadığı final maçını izledik ve THY Teknik personeli olarak tüm gücümüzle Milli takımımızı destekledik.

A-340 kursunu başarıyla bitirdik. Kurs süresince UTED'i anlatan, dergimiz için koşturan, döküman ve bilgi isteyen Kamil ÇITIR, Adnan GÜNGÖR, Tayfun KOCABALKAN ve diğer kurs arkadaşlarıma teşekkür ederim.

TC-JMC UÇAĞIMIZ KAZA GEÇİRDİ

TC-JCM Uçağımızda 30.07.1993 tarihinde 2 no'lu motor kaportalarının kopması sonucu; kopan bir parça kabinde yaklaşık 50 cm. boyunda bir yırtık meydana getirmiştir.

Onarıma alınan uçağımızda onarım işlemleri Lufthansa tarafından yapılmaktadır. Yaklaşık olarak 6 haftalık bir onarım süresi öngörülmek-

tedir.

Gerek üretici firma, gerekse ilgili havacılık otoritelerinin yapacakları incelemeler sonucunda kazanın kesin sebebinin belirlenmesi beklenmektedir.

Dileğimiz, benzeri kazaların yinelenmemesi. Tüm THY camiasına ve uçahta bulunan ekip ve yolculara "geçmiş olsun" diyoruz.

UTED

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

**UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ**

**AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION**

**UTED
AYLIK YAYIN ORGANI**

**SAHİBİ VE SORUMLU
YAZIŞLARI MÜDÜRÜ**
Sefa İNAN

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

YAZI KURULU
Hidayet KAPKAÇ
Fahrettin KORKUT
Recep GÜL
Hilal KIRÇIK
Samim SELİŞİK
Öznur BEKAR
Ayşen Cumhuri ÖZKAYA

UTED

Fişekhane Cad. No: 18/5
Bakırköy-İSTANBUL
Tel: 543 29 74 - 571 39 23
Fax: 543 29 74

Lokal Tel: 542 14 26

Dergimizde yeralan yazılar tamamen yazarlarının görüşlerini yansıtır. Derneğimiz ve Yönetimimizi yükümlülük altına sokmaz.

YAPIM

ARTI
YAYINCILIK & TANITIM LTD.

İnönü Cad. Dümen Sok.
No: 7/15 80900
Gümüşsuyu-İSTANBUL
Tel: 251 52 43 - 44
Fax: 243 31 63

BASKI

Özdemir Ofset

THY uçak filosuna yılbaşına kadar 5 adet RJ-100 uçağının katılımı planlandı.



KAZANDIRAN GÜÇ

Tankut DEMİR

Avroliner uçak serileri işletmelerin gelirlerini artırmada önemli bir başarıya sahiptir. Ayrıca bu uçaklar filolara olan uyumu, dizaynı ve performans esnekliği ile değişen piyasa şartlarına göre hava yollarının ihtiyaçlarına gereken cevabı vermektedir.

Avroliner'ların ihtiyaçları karşılama 70'den 120 koltuğa kadar çeşitli sınıflarda olan serileri mevcuttur. Dört temel modelinde kabin içerisindeki çok yönlülük ve konfor düzeyi ilk

önce göze çarpar. Ayrıca istenildiğinde değişik seçeneklerde eklenebilir. Kabin koltuk düzeni yanyana 5'li ve 6'lı olarak düzenlenmiştir. Sadece RJ-115'lerde 6'lı koltuk yerleşimi mevcuttur.

Avroliner'lar, kendilerine özgü nitelikleriyle benzerleriyle eşit şekilde dizayn edilmiştir. Fakat bu uçakları diğerlerinden ayıran özelliği bölgesel servisleri daha kısadır. Yolculara sunulan standart kabin servisi yolcuların dikkatini çeker. Ayrıca bu uçakların dizaynı gerçekçi fiyatlarla kendisine rakip olanlara karşılık en az yakıt tüketimiyle

en doğru teknoloji kullanılmıştır. The New LF-507 motorları Avroliner'ların ihtiyaçlarını maksimum düzeyde karşılayacak şekilde dizayn edilmiştir. Ayrıca bir takım güvenli özellikler bu uçağa adapte edilmiştir. Bütün hava koşullarında iniş ve kalkış kabiliyeti ve dijital avionik sistemleri basittir ve temel sistemlerle birleştirilmiştir.

Avroliner'ların motoru olan LF-507'ler en son kullanılan teknoloji ile yenilenmiş ve performansları yükseltilmiştir. Bu motorlarda FADEC ismi verilen bilgisayar bir ölçüde beyin görevini üstlenmektedir. Bu birim, motorun hızı ve ısı gibi birçok özelliğinin, motorlar aracılığıyla kontrolünü sağlamaya yarar.

Ayrıca LF-507 motoru hem performans olarak hemde servis kolaylığı açısından benzerlerinden daha üstündür. Kısacası Avroliner uçaklarında hem motordan, hemde gövdeden %100 kapasite ile faydalanılır. Avroliner uçaklarında müşterilerin beklentilerine karşılık verebile-





cek şekilde bir çok açıdan zamana karşı garanti verilmiştir. Bu konuda ise üretici firma tarafından bir çok destek programı hazırlanmıştır.

THY için seçilen RJ-100'lerde kullanılan LF-507 motorları 7000 Lb-thrust güçte ve 1 adedi 628 kg. ağırlığındadır. Maximum uçuş mesafesi normalde 2250 km. ile 2550 km. arasındır. Kalkış

pist uzunluğu 1250 m. iniş için gerekli pist uzunluğu ise 1350 m. dir. Maximum kalkış ağırlığı 46.000 kg.dır.

İlk iki RJ-100, TC-THA (DENİZLİ) ve TC,THB (ERZURUM) filoya katılmış ve uçuşlara başlamıştır. TC-THC (KAYSERİ)'nin Ağustos sonunda, TC-THD (VAN)'ın Ekim başında ve TC-THE (GAZİANTEP)'in yıl-

başından önce filoya katılması beklenmektedir.

RJ-100'lerin bakımları, kursa giden arkadaşlarımızın dönüşlerine kadar, HUNTING AIR tarafından yapılacaktır. THY Teknik bünyesinde oldukça sempati toplayan RJ-100'lerin beklendiği kadar sorunsuz ve tüm THY topluluğu için hayırlı olmasını diliyoruz.



A340-200 GELDİ

İnsanoğlunun şimdiye kadar gerçekleştirdiği en mükemmel buluşlardan biri, teknolojinin zirvesi, emniyet ve konforun müthiş uyumu.

Bu saydıklarımız, A340'ı tanımlamak için kullanılan sözlerden bazıları. Gerçektende özelliklerini tanıdıkça böyle bir uçağa hayran olmamak elde değil.

Airbus firmasının A310, A300-600 ve A320'lerde elde ettiği deneyim ve başarı A340

gibi olağanüstü bir uçağın ortaya çıkarılmasının kaynağını oluşturdu.

Geliştirilmiş aerodinamik, avadanlık ve yapısal teknoloji sayesinde uçak ağırlığı hava sürtünmesi azaltılarak yakıt sarfıyatı ve bakım masraflarından tasarruf imkanı sağlanmıştır.

Günümüz sivil havacılık dünyasının en verimli motorları olan CFM56'ların -5C modellerinden 4 tanesi ile güçlendirilen A340'lar 7550 deniz mili (14.000

Km.lik mesafeye non - stop uçabilmektedirler.

Türk Havayolları'nın çok kısa bir süre sonra teslim alacağı A340-300 uçaklarının bazı özelliklerini şöyle sayabiliriz:

* Yolcu kapasitesi (first, business ve ekonomik class) 295 adet.

* Kargo kapasitesi 33 adet LD3 konteyner veya 11 pallet.

* Maximum kalkış ağırlığı 253.5 ton.

* Motorlar 4 adet CFM56-5C.

* Uçuş mesafesi maximum 6750 deniz mili.

* Yakıt kapasitesi 135.000 litre.

* Maximum iniş ağırlığı 181 ton.

A340'ların uçak teknisyenlerinin ilgilendiren en önemli özelliği ise kısaca CMS denilen Central Maintenance System'dir.

Cockpitte A310'lardan FMC olarak bildiğimiz A340'larda ise adı Multipurpose Control and Display Unit (MCDU) lar üzerinde sistemlerle ilgili arıza araştırması, testler, sistemlerin önceki uçuşlarındaki durumu vs. çok amaçlı bilgiler alınabilmektedir.

Öyle ki uçak, uçuştan dönüp motorlarını durdurduktan sonra o uçuşla ilgili bilgiler her türlü detaylar verilerek otomatik olarak print - out edilmekte yazılı kağıt halinde çıkmaktadır. Eğer isterseniz geriye doğru son 64 bacakta b uçuş, arıza durum bilgilerini MCDU'dan isteyebilirsiniz. Veya bütün sistem computer'lerinin o andaki durumunu öğrenebilirsiniz.

A340 uçaklarının en önemli özelliklerinden biri olan fly by wire hakkında daha önceki sayılarımızda bilgi vermiştik. Eski



Specifications

A340-200

Maximum take-off weight	253.t/558, 900 lb
Maximum landing weight	181.0t/ 399,000 lb
Maximum zero-fuel weight	169.0t/372, 600 lb
Operating weight empty (typical)	122.1 t/269, 200 lb
Seats - typical 3-class	262
- Maximum	440
Powerplants	CFM56-5C2 31, 200lb S1st
Range with 295 passengers	6, 750 nm / 12,500 km
Span	58.60 m 192 ft 5 in
Length	5940 m 194 ft 10 in
Height	16.70 m 54 ft 11 in



tip uçaklardaki hareketi iletme parçaları kaldırılarak ağırlıktan büyük tasarruf edilmiş, sistemlerde mekanik, elektrik ve elektronik daha iç içe kullanılmış. Kısacası tam bir elektromekanik

uçak.

Çok kısa bir süre sonra Türk Havayolları filosuna katılacak olan A340'ların türk sivil havacılığına çok şeyler kazandıracağına ve günümüz dünyasının en

modern uçağını ilk uçuran havayollarından biri olma sorumluluğu ve başarısını birlikte yaşatacağına inanıyoruz.

Hidayet KAPKAÇ



HUKUKUMUZDA KİRACILIK

Sayın Okurlarımız,

Bu sayıdan itibaren yine hepimizi yakından ilgilendiren konulardan birisine, kira - tahliye - kira tespiti konularına başlayacağız.

Ailede gelin - kaynana çekişmesinin bitmediği gibi, toplumda da mal sahibi - kiracı çekişmesi bir türlü bitmemekte, Yargıtay bazen kiracı, bazen de mal sahipleri lehine kararlar almakta ve bu konu metropollerin kurulmasından bu yana güncelliğini korumaktadır. Tüm bunları gözönüne alan kanun koyucu 6570 sayılı "Gayrimenkul Kiraları Hakkında Kanun"u düzenleyerek mal sahibi ve kiracının karşılıklı hak ve borçlarını tesbit etmiş ve çekişmelerin halli konusunda da Sulh Hukuk Mahkemeleri'ni yetkili kılmış, istisnai olarak İcra Tetkik Mercileri'ne yetki tanımıştır.

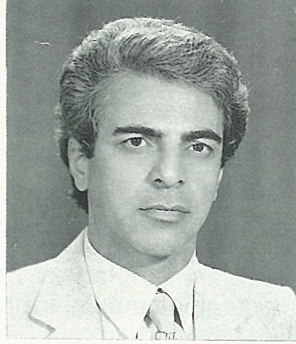
Kiracılık sıfatı kira sözleşmesiyle kazanılır. Bu sözleşme yazılı olabileceği gibi, sözlü (şifahi) de yapılabilir. Ancak, sözlü akdi ispatta çok kere zorluk olacağından sağlıklı olanı yazılı biçimde yapılmasıdır. İstenirse kira sözleşmesi (kiralayanın muvafakat etmesi şartıyla) tapuya şerh ettirilebilir. Bu takdirde üçüncü kişilere karşı ileri sürülmesi mümkün olduğu gibi, yeni maliki de bağlar. Kira sözleşmesi "başlangıç tarihi"nden itibaren hüküm ifade etmeye başlar. Kiracı, kiralanan sözleşmeden çok sonra da yerleşse kira başlangıcı sözleşmedeki tarihtir. İlişkiler iyi giderken şüphesiz ki problem olmayacaktır. Pekiyi, kararlaştırılan şartlara uyulmadığında ne olacaktır???

A) Ya kiranın arttırılması,

B) Ya da gayrimenkulün tahliye edilmesi, istenebilecektir...

6570 sayılı yasanın 7. maddesinde tahliye sebepleri sayılmıştır. Maddenin yazılı biçimi şöyledir:

MADDE 7: Kira şartlarına ve Borçlar Kanunu'nun bu kanuna aykırı olmayan hükümlerine riayet edilse bile aşağıdaki hallerde kiralayan:



AV. Kadir ERSOYLU

A- Kiracı tarafından gayrimenkulün tahliye edileceği yazı ile bildirilmiş olmasına rağmen tahliye edilmezse icra dairesine müracaatla tahliye istenebileceği gibi,

B- Gayrimenkulü kendi, eşi veya çocukları için mesken olarak kullanma ihtiyacında kalırsa kira bitiminde,

C- Gayrimenkulü kendi, eşi veya çocuklarının bir meslek veya sanatı bizzat icra etmesi için kullanma ihtiyacında ise kira bitiminde,

D- Gayrimenkulü, Medeni Kanun hükümlerince iktisap eden kimse kendisi, eşi veya çocukları için ev, ya da bir meslek veya sanatın icrası için işyeri olarak kullanma ihtiyacında ise iktisap tarihinden itibaren 1 ay içinde kiracıyı durumdan haberdar edecek bir ihtarname keşide etmek koşuluyla 6 ay sonra,

E- Kira bedelini vaktinde ödememelerinden dolayı bir yıl içinde kendilerine iki defa yazılı ihtar yapılan kiracılar aleyhine, ayrıca ihtar hacet kalmaksızın kira müddetinin bitiminde,

Tahliye davası açabilirler.

Biz bu sayıda ilk tahliye sebebi olan "Yazılı Taahhüt Sebebiyle" tahliyeyi inceleyeceğiz.

7. maddenin A bendi uyarınca, kiracı, kira konusu taşınmazı belli bir tarihte tahliye edeceğini yazı ile taahhüt etmiş ve bu tarihte mecuru (kiralananı) boşaltmamışsa, kiralayan icra dairesine veya mahkemeye başvurarak kiracının tahliyesini isteyebilir. Bu durumda

tahliye isteme hakkı yalnızca kiralayana tanınmış olup, kiralayan durumunda olmayan malikin dava açma hakkı yoktur. Ancak, yeni satın alınan eski mal sahibi ve kiralayanın halefi durumunda olduğundan eski malik zamanında verilen tahliye taahhüdüne dayanarak tahliye isteme hakkı vardır.

Tahliye taahhüdü, kira sözleşmesi ile aynı tarihi taşıyorsa geçersizdir, çünkü bu halde kiracının mesken buhranı içinde, müzayaka halinde, ne bahasına olursa olsun kiralananı girebilme maksadıyla taahhüt verdiği kabul edilmektedir. Ancak:

A- Kira sözleşmesinden sonra, kiracının kiralananı yerleşmesini müteakip,

B- İlk sözleşmeden sonra taraflarca yapılan kira sözleşmeleri ne yazılan tahliye taahhütleri,

serbest irade mahsulü kabul edilir.

Taahhüt sebebiyle tahliye icra'dan istenirse 15 günlük bir tahliye emri gönderilir, kiracının buna 7 gün içinde itiraz etme hakkı vardır. Bu takdirde kiralayan ya İcra Tetkik Mercii'nden itirazın kaldırılmasını isteyecek, ya da doğrudan Sulh Hukuk Mahkemesi'nde tahliye davası açacaktır. Her iki halde de taahhüt edilen tarihi izleyen 1 ay içinde işlem yapılması (icra takibi veya dava açılması) zorunludur, aksi halde hakkın kaybı söz konusudur.

Tahliye taahhüdü Noterlik'ten verilmişse imza inkarı söz konusu olamaz. Genelde Noter'den düzenlenen taahhütnamelere itirazda başkaca bir delil ve belge aranmaksızın tahliye kararı verilmektedir. El yazısı ile verilen taahhütnamelere imza inkarı yapılabileceği gibi, kiracı, tehdit, hata, hile vb. gibi def'iler ileri sürebilir ve bunları ispat için şahit dinletebilir, delil gösterebilir. Bu halde mahkeme tüm bunları inceleyip, değerlendirerek karara varacaktır.

Gelecek sayıda yeni bir tahliye sebebini incelemek üzere şimdilik hoşça kalın...

AUTOPILOT ROLL, PITCH, YAW ACTUATOR ARIZALARI

Bilindiği gibi, (A310) uçaklarında, zaman zaman autopilot arızaları meydana gelmekte, sözkonusu bu arızalarda ya her iki autopilot devreye girmemekte (Engage olmamakta) ya da sadece bir autopilot devreye girmemektedir. (Engage olmamaktadır) Ya da her iki autopilot devreye girdikten sonra, ilgili uçuş kumandalarına hareket verildiğinde, ya da her iki autopilot ya da bir autopilot devre dışı kalmaktadır. (= Disengage) olmaktadır.

Yapılan kontrol sonucunda (Maintenance panelden yapılan test sonucu), çoğunlukla arıza nedeni olarak, autopilot servo aktuatörlerden (Roll, Pitch, Yaw) biri bulunmuştur. Söz konusu autopilot servo aktuatörün değiştirilebilmesi sonucu system normale girmektedir.

Burada , söz konusu auto-

Cavit ALTINSOY

pilot arızalarına neden olan, autopilot servo aktuatörler (Roll, Pitch, Yaw aktuatörler) incelenecektir.

Burada konu iki kısımda incelenir:

1- Autopilot servo aktuatörlerinin (Roll, Pitch, Yaw aktuatörler) çalışması

2- Autopilot servo aktuatörlerinin arıza durumlarının incelenmesi.

1- AUTOPILOT SERVO ACTUATÖRLERİNİN ÇALIŞMASI

Bilindiği gibi systeminde (3) adet autopilot aktuatör bulunmaktadır:

-Autopilot servo roll aktuatör
-Autopilot servo pitch aktuatör

-Autopilot servo yaw aktuatör
Söz konusu bu (3) aktuatör birbirinin aynı olup (Kın: 18356) (Electro-Hydraulic) ola-

rak çalışırlar ve birbiriyle değiştirilebilirler. Her bir (autopilot) servo aktuatör (2) adet valve Block'undan meydana gelmiş olup; söz konusu bu valve Block'larından Yellow system, diğeri green system tarafından beslenir. Yani; her bir autopilot servo aktuatör için:

Autopilot: 1 → green system tarafından

Autopilot: 2 → Yellow system tarafından beslenir.

Her bir (autopilot servo aktuatör)'üne ait **her bir (valve block)** aşağıdaki komponentlerden meydana gelmiştir:

- (1) adet valve block üzerinde main valve solenoid

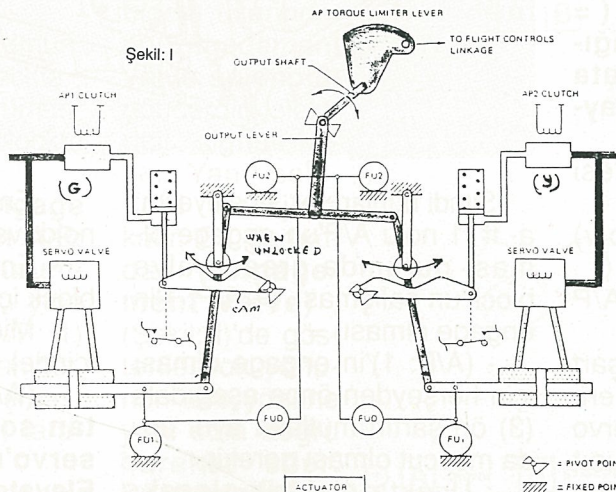
- (1) adet valve block içinde main valve

- (1) adet valve block üzerinde engagement valve solenoid

- (1) adet valve block içinde engagement valve

- (1) adet valve block için-

Şekil: 1



de micro switch

- (1) adet valve block üzerinde servo valve

- (1) adet valve block içinde cam ve bu (cam)'a bağlı yine valve block içinde (1) adet aktuatör

Söz konusu bu komponentler, her bir (autopilot servo aktuatöre ayrı ayrı bulunur. Buna karşılık aşağıdaki mekaniki bağlantılar, her bir (A/P servo aktuatörde) bulunan her (2) valve block'u için (Yani green ve yellow valve blockları için) ortaktır. Söz konusu ortak olun bu mekaniki bağlantılar:

- Output Lever
- Output Shaft
- A/P Torque Limiter Lever'dir.

Her bir (A/P servo aktuator)'ünde bulunan green ve yellow valve blocklarının çalışması birbirinin aynıdır. Sadece tek fark;

(Green valve block) → FCC : 1 (Flight control computer: 1) tarafından

(Yellow valve block) → FCC : 2 (Flight control computer: 2) tarafından kontrol edilir.

Yani daha açık ifade etmek gerekirse;

(# 1 A/P) → FCC: 1 → Green valve block

(# 2 A/P) → FCC: 2 → Yellow block şeklindedir.

Her (2) A/P'un devrede (= Engage) olabilmesi aşağıdaki (3) ön şartın mutlaka mevcut olması gerekir= (aynı anda)

- Uçak elektrik şebekesi enerjilenmiş olacak.

- (Green) ve (Yellow) sistemler "On olacak.

- (A/P Lever: 1) ve (A/P Lever: 2) "On" olacak.

Söz konusu bu (3) ön şart sağlandığında her (2) A/P engage olur ve her bir (A/P servo aktuator)'üne ait her bir unit (her bir valve block) birbirine paralel olarak çalışırlar.

(A/P)'lardan biri herhangi bir nedenle devreden çıksa bile (Disengage) olsa bile diğer A/P çalışmaya devam eder.

Şimdi artık green ve yellow blocklarının çalışmasına geçebiliriz.

Yukarıda bahsedildiği gibi; her bir (A/P servo aktuator)'ü ait green ve yellow valve blocklarının çalışması birbirinin aynıdır. Bu nedenle aşağıda (Green valve block)'unun çalışması anlatılmıştır. Yellow valve blockun çalışması da aynıdır.

GREEN VALVE BLOCK'UN ÇALIŞMASI

Burada konu (2) kısımda incelenecek:

a- # 1 nolu A/P'un engage olması durumunda green valve blockun çalışması

b- # 1 nolu A/P'un disengage olması durumunda green valve block'un çalışması.

lenmiş olacak.)

-Green Hydraulic system "On" olacak.

- Kokpit'te, (A/P Lever: 1) "On" olacak. (cws ya da cmd)

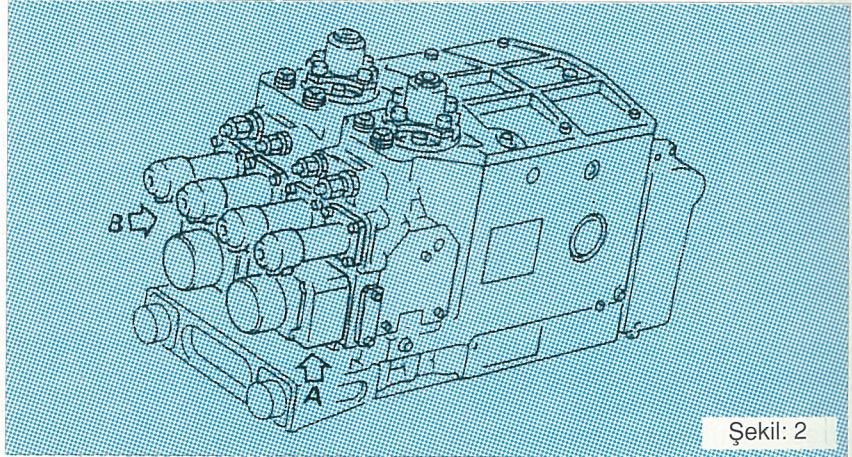
- Söz konusu bu (3) ön şart aynı anda mevcut olduğu zaman, FCC: 1 (= Flight control computer: 1) Green valve block'u üzerinde bulunan (**Main valve solenoid**) 'ini enerjiler. Söz konusu bu selenoid enerjilenir enerjilenmez, green valve block içindeki (**Main valve**), (Şekil: 1)'de gösterilen ok istikametinde hareket eder. (Sola doğru) Böylece valve block içinde hidroliğe (= Pressure Line're) yol verilmiş olur.

-Sonuç olarak: # 1 nolu A/P'un engage olmasında,

- (A/P: 1)'in engage olması (Green valve block)'ta bulunan;

- Main valve solenoid (valve block üzerinde)

- Main valve(valve block içinde)



Şekil: 2

Şimdi bunları tek inceleyelim:

a- # 1 nolu A/P'un engage olması durumunda green valve block'un çalışması. (= A/P: 1'in engage olması) =

- (A/P: 1)'in engage olması için herşeyden önce aşağıdaki (3) ön şartın mutlaka aynı anda mevcut olması gerekir.

- Uçakta elektrik olacak. (Uçak elektrik şebekesi enerjilenmiş olacak.)

- Engagement valve solenoid (valve block üzerinde)

- Engagement valve (valve block içinde)

- Microswitch (valve block içinde) ile sağlanır.

- (A/P : 1) engage olduktan sonra (A/P: 1)'in ilgili servo'u (= Aileron, Ruder, Elevator) çalıştırması ise,

-Green valve block'u üzer-

rinde bulunan (Servo valve) ile sağlanır.

Yani; (A/P:1)'in engage olması ile ilgili bir problemin nedeni; → Main valve selenoid'i, main valve, engagement valve selenoidi, engagement valve, microswitch'den biridir.

NOT: Tabii ki, FCC: 1 ile söz konusu solenoidlerden biri arasındaki Wiring olur.

(A/P: 1'in engage olupta ilgili servo'u (Aileron, Rudder, Elevator) çalıştırmamasının nedeni → Servo valve ya da (Servo valve) ile (A/P TORQUE Limiter) 'a kadar olan mekanik aksamdır. (Output Lever, Output Shaft, A/P TORQUE Limiter gibi.)

NOT: Tabii ki, (FCC: 1) ile (Servo valve) arasındaki Wiring'te olabilir.

NOT: Söz konusu bu arıza durumlarından ileriki sayfalarda daha geniş olarak (Autopilot Servo Actuator'lerin arıza durumlarının incelenmesi bahsinde) bahsedilecektir.

- Her bir A/P servo actuator de (Output Lever) ve (Output Shaft) tek olup her iki valve block (= Green valve block ile yellow valve block) için ortaktır.

Bu nedenle söz konusu (Output Lever) ve (Output Shaft) ;

- (A/P: 1) engage durumunda ise → green valve blockta
- (A/P: 2) engage durumunda ise → yellow valve blockta kontrol edilir.

Eğer her iki A/P engage durumunda ise (= Hem A/P: 1 hem de A/P: 2 bu durumda; sistemin çalışması yine mümkündür. Ancak; (A/P: 1) mekaniki bir önceliğe sahiptir. Yani ilgili servonun çalışması (Kontrol etmeye) (A/P: 1) tarafından yapılır.

Herhangi bir arıza nedeniyle A/P: 1 devreden çıkarsa

(disengage olursa) bu durumda otomatik Change - Over olur ve (A/P: 2) ilgili Servo'u (Aileron, Rudder, Elevator) çalıştırmaya kontrol etmeye devam eder. Buradan da görülmüyor ki, normalde, (A/P: 1) devrededir. (A/P: 2) Stand-By'da bekler.

b- (A/P: 1)'in Disengage olması durumunda green valve block'u çalışması (= A/P: 1'in disengage olması)

(A/P: 1) engage durumunda iken;

- Ya (A/P: 1)'in engage olmasını sağlayan ve yukarıda bahsedilmiş olan (3) ön şarttan birinin kesilmesi (Yok olması) durumunda yani: Söz konusu bu (3) ön şart:

- A/c Elect . Power "On"

- Green system. "On"

- A/P: 1 Lever "On" idi. İşte bu (3) şarttan birinin kesilmesi (mevcut olmaması) durumunda

- Ya da (A/P: 1)'e ait Wiring'te, green valve block'un da ya da (FCC: 1)'de bir arıza söz konusu olduğunda,

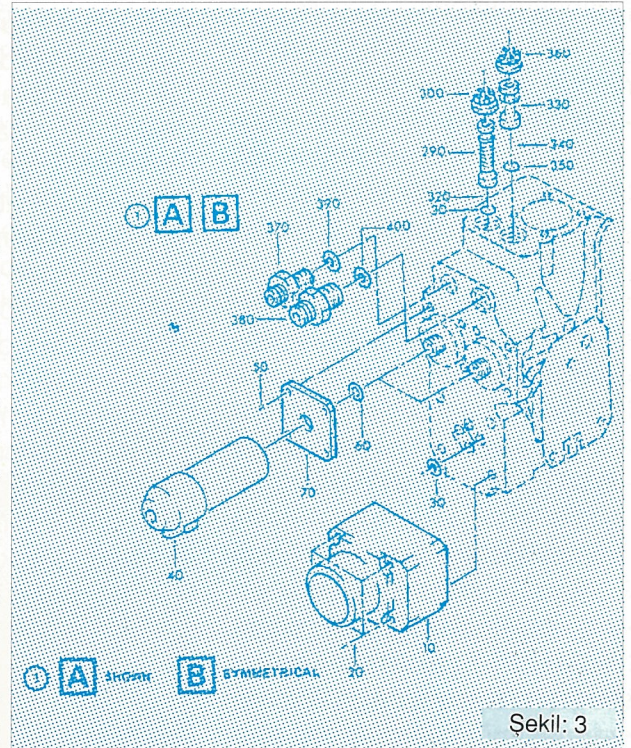
(A/P:1) aşağıda anlatılan şekilde (Disengage) olur:

Böyle bir durumda, (FCC: 1) (Green valve block) üzerindeki (Engagement valve solenoid) gönderdiği elektrikli signalı keser. Yani; solenoid enerjisiz kalır. Bu durumda (Engagement valve) , (Şekil: 1)'de gösterilen ok yönünün ters yönüne yani sola doğru hareket eder. Bu durumda, gelen green system

hidrolik basıncı (= Hydraulic Pressure) **Clutch pistonun (= Actuator'in)** alt ve üst yüzeylerine eşit olarak etki eder. Fakat (Clutch piston)'un üst yüzeyinde ayrıca iki ve bir yay bulunduğundan dolayı, bu yay yükü ile (Her iki yüzeyde Hydraulic basınç eşit iken), **piston** aşağı doğru hareket eder. Dolayısıyla bu pistonu bağli olan (Cam) 'da, (A/P:1)'in engage durumda iken yapmış olduğu hareketin tam tersini yapar. (Cam)'in bu hareketi, green valve block'u içindeki (**Microswitch**)'in açılmasında sebep olur. Böylece, A/P:1'in engage olmasını sağlayan green valve block içindeki (Logic devre) açılmış olur. Böylece (A/P:1) Disengage olur ve Kokpit'te (A/p: 1Lever) atar. ("Off" olur"

A/P Servo actuator'lerin (Roll, Pitch, Yaw çalışmasını gördükten sonra, şimdi artık (Autopilot servo actuator)'lerin arıza durumlarını inceleyebiliriz.

SÜRECEK



Sekil: 3

TOWBAR'SIZ UÇAK ÇEKİMİ

“Çeki demirleri” müzedeki yerini alıyor mu?

Uçak çekimini geliştirmek için yapılan çabaların amacı; daha çabuk, daha emniyetli yer hizmeti vermektir.

Hidayet KAPKAÇ

Uçakların motor gücü kullanılmadan yerde hareket ettirilebilmeleri için çeki demiri (towbar) ve traktör kullanıldığı bilinmektedir.

Uçağın yerdeki manevralarında çekici traktör ile uçak arasındaki bağlantıyı towbar sağlar. Towbar'lar her uçak tipine göre özel olarak imal edilirler. Traktörü kullanan operatör hem uçağın burun dikmesindeki, hemde towbarın traktöre bağlandığı yerdeki hareket noktalarını dikkate alarak manevra yapar.

Yeni geliştirilen towbarsız çekim traktörleri ise doğrudan uçağın burun dikmesini yakalamakta ve çeki demirine ihtiyaç bırakmadan uçağı istenilen yönde hareket ettirebilmektedir.

Bu araçlar genellikle “push-back” dediğimiz uçağın geriye itilmesi işleminde kullanılmaktadır. Ancak hem öne hem arkaya manevra yapabilen modelleri vardır.

Bu araçların kullanılması her dakikanın kıymetli olduğu havacılık hizmetlerinde zaman açısından avantaj sağlamaktadır. Aynı araçla birkaç değişik tipte uçağı hizmet vermek mümkündür.



Bu özel traktörlerin arka tarafı “U” şeklindedir. Araç, bu U şeklindeki kısım burun dikmesini kavrayacak şekilde uçağı yanaşır. Bu anda uçak frende olmalıdır. Araç üzerindeki hidrolik platform ve marakalar kullanılarak burun dikmesi yerden yukarıya kaldırılır ve araca kilitlenir. Steering by - pass yapılır. Daha sonra frenler bırakılır ve push - back operatörü istenilen manevrayı yaptırır.

Burundan çeşitli towbarsız çekim traktörlerinden başka uçağın ana dikmelerinden çekim yapan traktörlerde vardır. Bu tarz çekimlerde yine burun dikine benzer şekilde ana dikmelerden biri araç tarafından kavranır, ancak kaldırılmaz. Uçağın yön kontrolü için cockpit'ten steering kullanılır.

Bir de sabit kızaklı platformlar üzerinde traktörsüz olarak uçağın ileri-geri hareketinden bahsetmek gerekir.

Bu sistemde uçak kendi motor gücüyle özel olarak yapılmış kızaklar üzerine gelir ve fren yapar. Kızaklar üzerindeki taşıyıcı sistem burun dikmesini kaldırır ve kendi üzerinde kilitler. Frenler bırakılır ve operatör uzaktan kumanda ile taşıyıcı ile birlikte uçağı ileri-geri hareket ettirir.

Taşıyıcı uçağı gate'e yaklaştıracak veya uzaklaştıracak şekilde dizayn edilmiştir. Hareketin bitiminde uçak tekrar fren yapar.

Bütün bu towbarsız veya traktörsüz uçak çekimi için yapılan çalışmaların amacı; daha çabuk, daha emniyetli yer hizmeti vermektir.

Henüz geliştirme aşamasında olan bu çalışmalar yakın bir gelecekte yaygınlaşacak ve belki de yıllarca havacılığın hizmetinde olan çeki demirleri müzelerdeki yerini alacaktır.

TAI, yalnız F-16 üretmiyor, Türk Hava Kuvvetlerinin çeşitli ihtiyaçlarını karşılamaya çalışıyor

TÜRKİYE HAVACILIK VE UZAY SANAYİ



TAI, ilk insansız hava aracı (UAV)dan 2 adet üretmiştir.

TAI, ilk AGUSTA SF-260D başlangıç eğitim uçağını Mayıs 1991'de Türk Hava Kuvvetlerine teslim etmiştir.

TAI, tesisleri 130.000 m²'lik bir kapalı alanı kapsıyor.

TAI, İspanyol, CASA firmasının, CASA CN-235M hafif nakliye uçağının üretimine başladı.

Ülkemizin bu en önemli havacılık kuruluşu bugün Ankara Mürted'de 130.000 metrekarelik kapalı bir alanda üretimini geliştirerek sürdürmekte ve ulusumuzun kıvanç kaynağı olmaktadır.

TAI, 15 Mayıs 1984'de Türk - Amerikan rlığı ile kurulmuş 5 ortaklı bir anonim şirkettir. Hiselerin dağılımı şöyledir:

Türk Uçak Sanayii A.Ş. % 49

Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı % 1.9

Türk Hava Kurumu % 0.1

T O P L A M yerli sermaye

% 51

General Dynamics of Turkey, Inc. % 42

General Electric Technical Services Company, Inc. % 7

T O P L A M Yabancı sermaye % 49

Amerikan Hükümeti, Türki-

ye'ye sattığı uçakların standardının ve kalitesinin, kendi hava kuvvetlerinde uçan uçakların düzeyinde olacağına dair garanti vermiş bulunmakta ve bu garantiyi sağlamak için kontrolör olarak hem Amerikan Hava Kuvvetleri'nin ve hem de üretici ana firma olan General Dynamics'in birer ünitesi bu fabrikada bulunmaktadır ve üretimi baştan sona kalite standartları yönünden sürekli kontrol etmektedirler.

TAI'nin ilk kuruluşunda önce 347 kişi eğitim görmüş bunlardan 102 kişi idari konularda yönetimi, 245 kişi ise uçak yapımını öğrenmiştir. Daha sonra bu eğitilmiş teknik elemanların bir kısmı ile fabrika içinde kendi eğitim merkezlerini kurmuşlardır. Şimdi yeni alınan teknik elemanlar önce

burada bir eğitim sürecinden geçiyorlar. Sonra üretim birimlerinde görev alıyorlar.

Bu güne kadar TAI'nin Türk Hava Kuvvetleri'ne teslim ettiği F-16 sayısı 104'tür. Şu an bu sayı planlanan üretimin 1 uçak, sürenin ise 1 ay önündedir. Bugüne kadar Türk Hava Kuvvetleri'nden iletilmiş önemli bir problem olmamıştır. Motorlar, General Electric firmasının garantisi altındadır. Diğer bölümlerde ise meydana gelen ve gelebilecek her hangibir sorunu TAI doğrudan kendisi telafi etmektedir.

TAI, F-16'ların gövdesinin %70'ini hammadleden doğrudan kendisi üretmektedir.

Fakat hammadde çok özel hazırlandığından dışarıdan ithal edilmemektedir. Yetkililer, "Hammaddeyi de kendimiz üretmeye kalksak bu çok büyük bir yatırımdır ve biz böyle bir işe girersek ancak 50.000 uçak üretmeliyiz ki yatırımı karşılayabilelim" demektedirler.

TAI, şu an da 4.800 üretimde kullanılan parça ve 3000 kalem imalatla kullanılan takım avadanlık imal etmektedir. Bu 4.800 kalem malzeme ile orta gövde, arka gövde ve ka-





natlar yerli imal edilmekte, ön gövde Amerika'dan gelmektedir. montaj burada yapılmaktadır.

İlk 160 uçaklık F-16 projesinin ardından 1995 yılından itibaren 40 adetlik ikinci partide ön gövde de burada yerli olarak yapılacak böylece bir F-16 imalatının %92'i TAI tarafından yapılmış olacaktır.

Gövdenin dışında, motor Eskişehir'den, seyrüsefer cihazları Aselsan'dan alınmaktadır. Ayrıca elektronik harp teçhizatını Mikes firması yapıp vermektedir.

Kalite Kontrol Uygulamaları:

Ana montaj hattının 5 istasyonu ana binadadır. Altıncı istasyon ise uçuş işlemleri bölümüdür. Burada uçağın uçuş denemeleri yapılır. Uçak, 5. istasyona geldiği zaman uçağın, harici takatle bütün sistemleri, yani kumandalar, avionik, silahların ayarından iniş takımlarının alınıp verilmesine kadar bütün sistemleri kontrol edilir. Sonra uçak dışarı çıkarılarak motoru çalıştırılır ve aynı testler uçağın kendi takadıyla yapılmış olur. Şimdi sıra uçuş-tadır:

Türk Hava Kuvvetleri'nden tecrübeli bir pilotumuz en az

iki sorti uçuş yaptıktan sonra bir aksaklık görmezse, Amerikan Hava Kuvvetleri'nden bir test pilotuda iki sorti uçar. O da bir aksaklık görmezse uçağın testleri bitmiş olur.

Bu iki aşamalı kalite kontrol sistemi, askeri standartlardan MIL-Q- 9858, MIL -I- 45208, MIL-STD-1520C'ye göre, NATO standartlarından AQAP-1 ve AQAP-4'e göre, Avrupa standartlarından ISO 9002'ye göre kurulmuş ve uygulanmaktadır.

TAI'nin üretimi olan F-16'ların kaliteleri konusunda ilginç sonuçlar var. TAI, diğer ülkele- rin üretimine oranla kendi üretiminde "0" hata ile üstünlük sağlamış durumdadır. Bugüne kadar 18 uçak "0" hatalı, 3 uçak "mükemmel" olarak teslim edilmiştir.

TAI teknik ekibinin 23 ncü uçağın imalatında ilginç bir anısı da var. İmalatın 10 Kasım'a yetiştirme ihtimali olduğunu gören teknik ekip; "hem 10 Kasım'a yetiştireceğiz, hem de hiç hatasız imal edeceğiz" diye karar alıyor. Dediklerini de yapıyorlar. bunun üzerine TAI Yönetimi, uçağın üzerine Atatürk'ün imzasını büyütür yazdırıyor.

Bir kıyaslama yapacak olursak, Avrupa ve Amerika 50 yıldan fazladır, seri uçak üretimi yapıyor. Bugün, Dünya'da 9 tane "mükemmel" F-16 var. Bunlardan 5'i Amerikan, 1'i Avrupa imali. Amerika'da 2400 uçaktan 5'i, Avrupa'da 780 uçaktan 1'i ve TAI, 73 uçaktan 3 tanesini mükemmel olarak imal etmiş bulunuyor.

Bu başarı TAI'nin teknik kadrosunu milli maç veya meydan muharebesi kazanmış gibi sevindiriyor. Tabii ki eserleriyle kıvanç duyup övmek onların hakkı.

F-16'nın Silah Sistemleri:

Yazılı basınımızda çok tartışılan bir konu da F-16'nın silah sistemleri olagelmıştır. Halen de "vardı, yoktu" diye tartışılmaktadır.

İşin gerçeği ise bir F-16 uçağı her türlü konvensiyonel silahı, roket, bomba, füze (havadan havaya, havadan yere ve denize) taşımak, nişan almak ve atmak yeteneğine sahiptir.

Basının tartışa durduğu konu ise Mikes firmasının yapacağı elektronik harp teçhizatıdır. bu teçhizatın görevi ise "düşman radarını şaşırtmak, düşmandan saklanmayı sağlamaktır."

Bu elektronik savaş teçhizatı şu anda Dünya'daki en modern sistemdir. Belki de bu modern sistem ilk kez TAI üretimi F-16'larda kullanılıyor.

TAI'nin diğer üretim ve satış faaliyetleri:

İtalyan Agusta SF-260D uçağının üretimine geçilmiş durumda ve ilk üretilen uçaklar Türk Hava Kuvvetlerine teslim edilmiş bulunuyor. bu uçaklar-

dan üretilcek olan sayı 34'tür. Bu imalatla yerli katkı yoktur. Çünkü, bu miktar bir üretim için büyük tezgahlar alıp üretime geçmenin kar yerine zarar getireceği açıktır.

İspanyol CASA firmasının hafif nakliye uçağı olan CASA CN-235M uçaklarının ilk 50'sinin yapımına başlanmıştır. Bu imalatla hedef süreç içinde gövdenin %90'ını yerli olarak yapar hale gelmektir. İlk 5 uçakta sadece montaj yapılacaktır. Altıncı uçaktan itibaren yerli katkı başlayacak ve sonuç olarak bu uçakların %20'sinde %90 yerli katkıya ulaşılabilecektir.

Mısır'la 46 adetlik F-16 satış anlaşması yapılmıştır. 1993'den itibaren teslimat başlamıştır. Bu ilk defa üçüncü bir ülkeye satış.

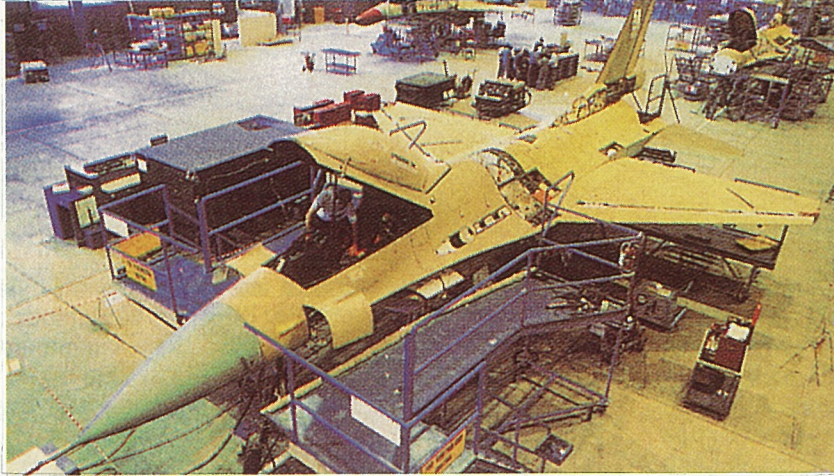
Helikopter imalatı için Sikorsky firması ile 50 adet BLACK HAWK helikopterleri için anlaşma imzalanmıştır.

TAI'nin kendi araştırma - geliştirme bölümündeki mühendislerinin yaptığı dizaynla ve gövde kompozit malzemesi de tamamen yerli olan UAV (insansız hava aracı) imal edilmiştir.

Bu imalat 2 prototip'ten oluşmakta ve şu an Türk Silahlı kuvvetleri'ne teslim edilmiş bulunmaktadır. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin incelemesi sonucu talep gelirse üretime devam edilecektir.

Tamamı yerli Uçak Yapabilir miyiz?

TAI Yetkililerinden birine göre bugün tamamı yerli uçak üretmemiz teknoloji ve mali açıdan mümkün görülmemektedir. "Bunun için Türkiye'nin bir süper güç haline gelmesi gerekir" diyor. Bugün kendi uçağını tek başına yapabilecek tek ülke Amerika'dır. Teknolojik ve mali imkanlar tam olarak bugün Amerika'da vardır. Böyle olduğu halde Amerika bile F-16 uçaklarının "uçuş bilgi göstergesi" ile "seyrüsefer sistemleri"ni İngiltere ve Kanada'dan daha ucuza geldi-



ği için alıyor. Kısacası havacılık sektörü çok pahalı bir yatırımdır ve bugün Türkiye tamamı yerli uçak için yatırıma kalksa belki 10 yıllık bütçesinin tamamını aşar. Böyle bir uçağı yaptığımızı var saysak bile bu uçaktan onbinlerce satmamız gerekir ki yatırımı geri döndürebilelim. Bu da pek olabilir görülüyor.

Türkiye, F-16 üretimine 18 milyon dolarla başlamıştır. MSB'liğinin hesaplarına göre bu yatırım bugün 16,1 milyon dolara kadar inmiş bulunmaktadır.

TAI ileriye dönük neler yapabilir?

UAV konusunda Türk Silahlı kuvvetlerinden talep gelir ve devlet TAI'yı desteklerse bunun elektronik sistemini de yapar hale gelebilir. Böylece Elektronik alanına da girilmiş olunur.

F-16'ların structure-up denilen gövdesel yenileştirme-iyileştirme yani depo seviyesi bakımını yapabilir.

Sivil havacılık alanında orta menzilli ulaştırma uçaklarını gövdesel olarak üretmesi mümkün.

Casa uçaklarının imalatından sonra sivil havacılık için 20 kadar uçak yapılması da planlanmış durumda. TAI'nin şu an programı şöyle; 2001 yılına kadar helikopter, Mısır projesi, E-C-M tadilatı, F-16 depo seviyesi bakımı, UAV

gerçekleşirse Amerika ve CASA'ya parça satışı, ayrıca halen Amerika'ya yapılan parça satışlarına devam etmek programlanmış durumda.

TAI'nin ileri dönük diğer imkanları arasında; Fransızların yapacağı TÜRK SAT'ın solar panel denilen kanatları ile Dassault firmasının yaptığı incelemelere göre çok az bir değişiklikle Fransız MIRAGE uçaklarını da imal etme ihtimali var.

TAI'ye çalışmalarında başarılar dileriz.

A.Ü. Sivil Havacılık Bülteni Yıl: 3 Sayı: 12'den yararlanılmıştır.

Bugün 40 yaşın üstündekilerin çok iyi hatırlayacağı gönüllerimizde taht kuran ilk akrotimimiz'in kullandığı uçak :

CANADAIR F-86E SABRE



Veyssel TOLUN
Havacılık Müzesi Uzmanı

BBD North American Şirketi tarafından üretilen F-86 serisi uçakların ilk prototipi XP-86, 1 Ekim 1947'de uçuştur. Mayıs 1948'de de F-86A üretilmiştir. ABD Hava Kuvvetleri beğendiği bu uçaklardan 221 adetlik bir sipariş vermiştir.

Ses hızına erişen ilk jet uçakları F-86'lardır. ABD'li pilot Johnson 1079,841 Km/s.lık bir skorla bu uçaklarla hız rekorunu kırmıştır. Nisan 1952'den itibaren F-86 E'ler üretilmiştir. Çeşitli serileri bulunan F-86 ların üretimi 1956 yılında North American firması tarafından bırakılmış, bundan sonra F 86'lar Kanada, İtalya ve Avusturalya'da lisans altında üretilmişlerdir. Üretilen F 86 serisi uçakların toplam sayısı 8443'tür.

1954-56 yılları arasında Türkiye'ye, Nato askeri yardımı çerçevesinde Kanada Hükümeti tarafından 107 adet F 86 E SABRE uçağı verilmiştir. 16 Temmuz 1954 Cuma günü

Eskişehir Tayyare Meydanına inen 6 uçaklık ilk F 86 E filosunu, filo komutanı Bnb.Nusret YOLAÇ ve diğer Kanada Elçisi'nin de hazır bulunduğu bir törende ilk filonun gelişini coşkuyla kutlandı. Son F 86 E filosu da 11 Temmuz 1956'da Hava Kuvvetlerine katıldı.

Uçaklar alüminyum boyalıydılar.

Gövdenin iki yanında ve kanatların alt ve üstünde kırmızı-beyaz kare Türk tanıma işaretlerinin taşıyorlardı. Kuyrukta her iki yanda Türk Bayrağı altında 19'la başlayan beş rakamlı uçak numarası, ayrıca ön gövdenin iki yanında uçağın son üç rakamı yer alıyordu.

TEKNİK ÖZELLİKLERİ

HİZMET AMACI	:	Av/Bombardıman
MOTOR	:	J 47-GE-13
KANAT AÇIKLIĞI	: 11,90 m.	
UZUNLUK	:	11,45 m.
YÜKSEKLİK	:	4,50 m.
ENÇOK HIZI	:	1090 Km/s.
TAVANI	:	15240 m.
PERSONEL	:	1
SİLAHLARI	: 6 Ad. 12.7mm Mak.Tüfek, 24 Ad. 2,75 inç roket	
TÜRKİYE'DEKİ HİZMET SÜRESİ	:	1954 - 1968

1960'lı yıllarda 5.Ana Jet Üs Komutanlığı'nda (Merzifon) F 86 E uçaklarıyla bir Akrotim oluşturma çabaları başladı. 9 uçaktan oluşan bu akrotim ekibi 1965 yılı 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı'nda İstanbul'da deniz üzerinde ilk gösterilerini halkın ilgi ve şaşkınlık dolu bakışları altında başarıyla gerçekleştirdiler.

1966 yılı 1 Haziran'ında Hava Kuvvetleri'nin kuruluş yıldönümü kutlamalarında bu kez sayısı 12 olan F 86 E Akrotim ekibi Bnb. Necati Artan liderliğinde Ankara Mürted üzerinde yaptıkları gösterilerde halkın gönlünü fethettiler. Uçuştan kaldıkları sürece Eskişehir ve Merzifon'daki hava üslerinde görev yapan F 86 E'ler uçuş ömürlerini tamamlayarak, yerlerini daha gelişmiş uçaklara bırakarak 1968 yılında uçuştan kaldırıldılar.

Türk Havacılık Müzesi'nde 2 adet F 86 E uçağı bulunmaktadır. Biri 19207 numaralı uçaktır. 16.7.1955 yılında Türkiye'ye gelmiş 1966 yılına kadar toplam 1005 saat uçmuştur. Diğer uçaksa 19268 numaralı uçaktır. 16.5.1955 yılında Türkiye'ye gelmiş 1968 yılına kadar kullanılmıştır.

Fotoğraflar Havacılık Müzesi'nden alınmıştır.



Hizmet sektörlerinde başarının ölçütü müşterinin memnuniyetidir

İŞ YAŞAMINDA DEĞİŞİM SÜRECİ

- Çağımızda artık işçi kavramı da değişmekte çalışanlar bütün üretimden sorumlu olmaktadır.
- Artık orta kademe yöneticileri de işletme hedefleri doğrultusunda karar verip uygulamaya koymaktadır.
- Çalışanın tatmini ön plandaki yerini korumaktadır.
- İş güvencesi, üretim verimliliğine bağlıdır.

Dr. Oya TORUM
Kabin Kalite Müdürü

Doğa, zeka, akıl ve insan ilişkileri insanın oluşumundan bu yana "değişim" sürecini gündemde tutmaktadır.

"Değişim" anlam olarak; hareketlilik, dinamizm, yenilenme, aydınlanma kavramlarını da çağırıştırır. Değişim genellikle olumlu farklılaştırmaları anımsatır.

Gerek ekolojik, gerek sosyolojik ve gerekse fiziksel değişimler, tarih boyunca, kimi zaman yavaş kimi zaman da çok hızlı bir süreç izlemektedir. Değişim olayına, çeşitli bakış açılarından yaklaşılarak, pek çok araştırma yapılmıştır.

Bu makale kapsamı içinde Ortaklığımızın aldığı yol ve büyüme hızının çalışma yaşamımıza, iş yaşamımızdaki genel değişimler çerçevesinde, nasıl yansıdığı, nasıl yansıtacağı,

çağdaş işçi ve yönetici anlayışları konularına değinilecektir.

Tüm hizmet sektörlerinde olduğu gibi havacılıkta da başarının ölçütü "**MÜŞTERİ MEMNUNİYETİ**" dir.

Kuşkusuz; "rekabet/pazar, emniyet, kalite ve ku-

nuzca işin kendi yaptığı bölümünden değil, bütün üretimden sorumludur. Planlama ve geliştirme ve verim konunun bütünleyicisidir.

Verim, daha az maliyetle üretimi arttırmak demektir. Yönetimlerin ama-

cı, verimliliği maksimize etmektir. Üretimde; tüm malzeme, işçilik, genel giderler vb. tüm girdilerin maliyeti ile elde edilen sonuç arasındaki ilişki verimliliğin ifadesidir. Artık



rum imajı" sivil havacılığın ürün birimi olan koltuk satışını etkilemektedir.

Sistemin işlerliliği için öncelikle; pazara bağlı büyüme, verimlilik, yeni ürünler ve düşük maliyet esastır. Bu durumda: iş yaşamında, işletmenin kurumsal imajı, kurum kültürü ön plana çıkmakta ve işçi kavramı üretici kavramına dönüşmektedir. İşçi artık yal-

sistemin işleyiş sürecinde verimlilik düzeyini arttırmak yönetimin yapısal ve işlevsel dengesi bakımından son derece önemlidir.

Artık, yolcu varsa biz varız kavramı benimsenmekte, yolcuya hizmette yolcu ile yakınlık kurulmakta, potansiyel yolculara kurum çalışanları kendi reklamasyonları ile sahip çıkmaktadır.

Çalışanların, kararlara katılması doğrultusunda yönetim biçimleri de yönetici profilleride değişmektedir.

Toplam kalite anlayışı yaygınlaşmakta, kalite güvencesi, kalite kontrol, kalite, muayene kabul kavramları ile yakınlaşmaktadır. Ve artık orta kademe yöneticilerin eli kolu bağlı değildir. İşletme hedefleri doğrultusunda karar verip uygulamaya koyabilmektedirler.

Öte yandan; artık, çalışanlara, "İÇ MÜŞTERİ" gözüyle bakılmaktadır. Yani kurum içinde herbir atelye, herbir iş grubu birbirinin müşterisidir. Dolayısıyla her bir kurum çalışanıda müşteri kimliğine girmektedir, çalışanın tatmini ön plandaki yerini korumaktadır.

Çünkü ana hedef olan (müşteri) yolcu memnuniyeti, çalışanın tatmininden geçmektedir.

Günümüzde; iş tatmini sıralamasında; şirkette



olanlardan haberdar olma, çalışanların sorunlarıyla ilgilenme, iyi ücret ve iş güvencesi beklenmektedir. Buna karşılık çağdaş havayolu çalışanı neler yapmalıdır?

* İş güvencesinin, üretim verimliliğine bağlı olduğunu bilmelidir.

* Kendisine sağlanan işin, gerçek kaynağının kendisi dahil toplumun her kesiminden toplanan vergiler olduğunu bilmeli bu nedenle mal sahibi bilinci içinde davranmalıdır.

* Üretimi sürekli olarak

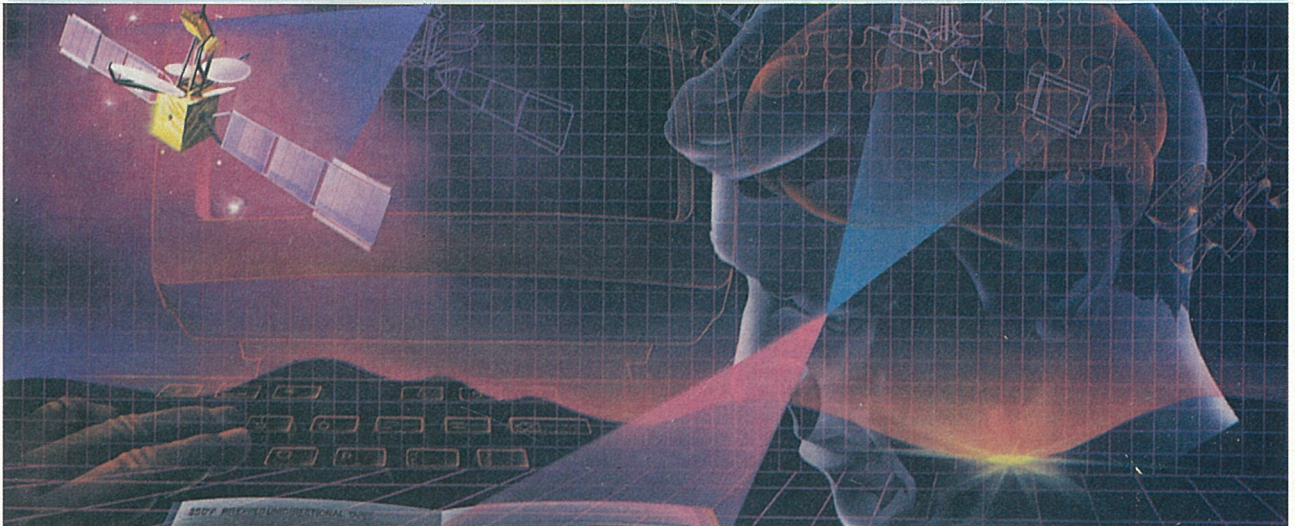
artırmaya yönelmelidir.

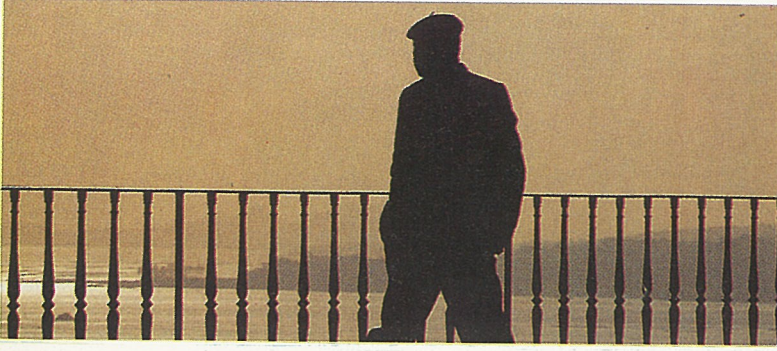
* Öncelikle kendi branşında olmak üzere, her konuda bilgi edinmeli, kendi eğitim sürecine kendisi de katkı da bulunmalıdır.

* Doğru bilgi edinmelidir. İşletmede huzursuzluk yaratma, çalışma barışını bozmaya yönelik söylentilere kapılmamalıdır.

* Kendisinin devamlı olarak haksızlığa uğradığı psikolojisini yenmelidir.

* Değişen süreçlere uyum sağlamak zorunda olduğuna kendisini inandırmalıdır.





TÜM DÜNYAYA

Dinle Dünya biz TÜRKLER
 Allah'ın adaleti için Dünya'ya geldik
 Peygamber'in duasıyla güçlendik
 Ergenekon'da dağları deldik
 Alimlerle Dünya'ya yön verdik
 Temizliği, adaleti, biz öğrettik
 Alpaslan'la, Anadolu'ya girdik
 Söğüt'ten bir güneş gibi doğduk
 Büyüdük, geliştik, yüceldik
 Bir ay ışığında Tuna'yı geçtik.
 Fatih'le çağ açıp çağ kapattık
 Kanuni'yle Viyana'ya kadar geldik
 Yavuz'la ta Arabistan'a gittik
 Barbaros'la denizleri fethettik
 Üç kıtada adımızı söylettik
 Sonra geldiniz üstümüze hayasızcasına
 250 bin şehit verdik bağırdık
 "Çanakkale geçilmez" diye
 Çıktı Atam bağırdı karşınızda
 "Geldikleri gibi giderler!" diye
 "Ya istiklal ya ölüm!" diye
 İşte yine ayaktayız ve Akif söylüyor.
 "Korkma sönmez, bu şafaklarda yüzen al sancak!"
 Kim korkar ki ey Akif?
 Geride Asım'ın nesli var.
 Geride sancağı için ölüme gidenler var.
 Onun sırması için canını verenler var.
 İşte Asım'ın nesli bu gerçek nesil
 Ezdirmedik kimseye ezdirmeyeceyiz
 Göktay'a "Bu vatan kimin" öğreteceğiz.
 Gerekirse toptan ölüme gideceğiz.
 Gerekirse gülerek şu kara toprağa gireceğiz.

Recep GÜL

BEDAVA

İş değil, gökteki yıldızları saymak

Yaşamak zorlaştı bu şehirde
 Ekmek para, su para, Aşk pa-
 ra

Ben yalnızlığımı satıyorum
 Yok mu alan "BEDAVA"



GECE

Gece neden karanlık

Biliyor musun?

O da benim gibi

Gün ışığında

Sevdiğini kaybetmiş,

Ve o günden beri

Gün gece olmuş.



YOLCU

Ben oldum olası sevmem
 istasyonları

Hele mezarlıkları

Hiç sevmem

Birinde yolcu gider,

Seveni orda kalır.

Birinde gömenler gider,

Gömülen kalır.

Berna Tagay KIRAC

GÜN BATIMI

Gün batımında renkler solgun

Üzülme, doğacak yine gün

Laf değil yaşanacak ömrün

Ruhun olursa senin eğer

Unutma doğacak yine gün

Muharrem SAVUR

FESTİVALDEYDİK

Bir bahar akşamı... Tatlı bir heyecan ve telaş içinde Festivalde seçtiğimiz ilk konsere katılmak üzere iki yanı ağaçlarla çevrili Topkapı Sarayı'nın tarihi giriş yolunda Aya İrini'ye doğru ilerlerken, nefis çiçek kokuları buram buram içimize dolmakta, akşam güneşi olanca güzelliği ile bizleri selamlamakta, yaprakların arasından göz kırpmakta...

Katılacağımız ilk konser "RUHİ AYANGİL TÜRK MÜZİĞİ ORKESTRA VE KOROSU"nun... Aya İrini'nin insanı geçmiştin tarihi atmosferine götüren gizemli yapısı içinde saatlerin nasıl geçtiğini anlamadan muhteşem bir konserin parçası olma mutluluğu-
na eriyoruz.

Ruhi Ayangil, tanımaktan mutluluk ve kıvanç duyabileceğiniz, bir sanat adamımız. 02 - 25 Mayıs 1993 tarihleri arasında düzenlenen İstanbul Türk Müziği Günleri'nde dinleyene kadar ne yazık ki bizler de tanıma fırsatını bulamamıştık kendisini ama geç de olsa böylesine değişik yorumcu-
yuz kazanmaktan mutluluk duyduğumuzu belirtmek isteriz. Muhteşem bir orkestrası ve korusu var AYANGİL'in, en az kendisi kadar.

1983 yılında kurulan ve makam esasına dayalı antik ve çağdaş özgün bir repertuara sahip olan Ruhi AYANGİL Türk Müziği Orkestra ve Korusu bu festival için (3) bölümden oluşan bir repertuar seçmiş. Birinci bölümde Solakzade Mışkaali Mehmet, Maragalı Abdülkaadir, Ali Hoca'dan eserler geçen orkest-



Ayşen Cumhur ÖZKAYA
THY Musiki Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

ra bu bölümü Mutlu Torun'un (kendisinin de uduyla katıldığı) ud ve yaylı çalgılar için yazdığı Suit ile kapatmış ve büyük alkış almıştır. **Cankurtaran Holding**'in desteklediği ve Ahmet Özhan ve Esin Afşar gibi sanat dünyasının ünlü isimlerinin katıldığı bu konsere sanat aşığı çok kaliteli bir dinleyici kitlesi sohbet etme, kaynaşma olanağı buldu.

İkinci bölümde Neyzen Fikret Bertuğ, Ergüder Yoldaş'ın "Küçük Balık - Büyük Balık" adlı buselik suit'i ve Aka Gündüz Kutbay'ın ferah - feza yürük semaisi dinleyenlere nefis dakikalar yaşattı.

◆ Son bölüm ise konserin en etkileyici bölümünü teşkil ediyordu. M.İhsan Özer'in, Yunus Emre'nin şiirleri üzerine Koro ve orkestra için yaptığı ve Saadet Güldaş'ın metin danışmanlığını, Uğur Altınok'un tenor solo yaptığı **DEVİRAN**,,,DEVİRAN öylesine güzel, öylesine anlatılmaz bir eser ki... İnsan dinlerken kendini bambaşka bir aleme kaptırıyor. Devran, Yunus Emre'nin, Aşık Derviş'in ilahi sev-

gisine kavuşma devrelerini anlatan şiirlerinin müziğe dökmüş hali. Devran'ın birinci devresinde Mücadele; nefsiyle savaş anlatılıyor. 2. Devrede ise Zahidlik; yani kendini kulluğa veriş, 3. devrede ise Seyr - süluk; Arayış, gerçek yolculuk ve son devrede ise Cezbe - tecelli yani vuslat, kavuşma dile getiriliyor. Devreden devreye geçerken sizlerde aynı yolculuğa katılıyor, kalbinizde Allah aşkıyla yanıp tutuşuyorsunuz. Öylesine güzel bir an yaşanıyor ki tüm dinleyenlerin gözlerinde bugulu bakışlar, herkes susmuş bir vaziyette, devran coşkunu dalgalar halinde ta içinizde, sizi içine alıyor.

İçimizdeki bu coşkuyla konserin bitimini müteakip **Ruhi AYANGİL**'in yanına gidip kendisini ve elemanlarını tebrik ediyor ve başarıları diliyoruz ve çıkışta da AYANGİL ORKESTRASI'nın hazırladığı Yunus Emre kasetlerinden birer adet alıp arşivlerimize yeni bir hazine kazandırmanın gururu içinde 2. konserimize yetişmek üzere Süleymaniye'ye doğru yola çıkıyoruz.

Sırada Devlet Sanatçısı, Prof.Dr. Nevzat Atlığ Bey'in şefliğindeki Kültür Bakanlığı İstanbul Devlet Klasik Türk Müziği Korusu'nun konseri var. Tam bir Klasik Türk Müziği şöleni. Türkiye'de, Klasik Türk Müziği denilince akla gelen tek isim Nevzat Atlığ ve Korusu. Klasik Türk Müziğinin yaşatılması, kazandırılması yolundaki ciddi çalışmaları nedeniyle ayakta alkışlanması gereken bir topluluk.

Ve bizler için tüm değerlerin yanında ayrıca bir önemi

olan bir topluluk, zira Koro'nun ses sanatçılarından **Hakan HATAYLI Bey**, 1988 yılında kurulan THY Musiki Derneği'nin kurucusu ve de Koro Şefimiz. Ayrıca yine koro ses sanatçılarından Hülya KOCABALKAN ise 1990 yılında Atatürk Kültür Merkezi'nde verdiğimiz konserimizde ses sanatçısı olarak görev alan ve o tarihten itibaren de Hakan Bey'le birlikte bizleri eğiten Hocamız.

Hocalarımızı , koroda izlemek bizleriğin ayrı bir zevk ve övünç kaynağı ve ayrıca bizler için bu konserler birer eğitim niteliğinde olduğu için içimiz daha bir tutku ve heyecan dolu. Öylesine değerli, öylesine özverili insanlar ki kelimeler yetersiz kalır onların değerini anlatmada. Nevzat Atlığ olsun, Hakan Bey olsun, Hülya Hanım olsun, tüm Koro ve saz Elemanları Klasik Türk Müziği'nin yaşatılması için verilen savaşta gönüllü birer nefer olarak müziğimizi bugünlere getirme şerefini taşımaktadırlar. Müziğimizin hor görüldüğü devrelerden bugünlere gelmek elbette ki kolay olmamıştır. Eğer bugün-yaz dönemi hariç her pazar saat 11.30'dan itibaren Atatürk Kültür Merkezi'nde Klasik Türk Müziği konserleri oluyor ve bu konserlere yaşlısı, genci itibar ediyorsa, bu sadece ve sadece **Nevzat ATLIĞ** ve onun çok değerli ve özverili Korosu sayesinde. bir pazar erkenden kalkıp AKM'ye giderseniz Klasik Türk Müziğimizin bu seviyelere geliş nedenini daha iyi

anlarsınız. Böylesine fedakar ve anlatılamıyacak kadar profesyonel bir KORO daha dinlememişsinizdir.

bölümünde Bimen Şen'in eserleri seslendirildi. Hacer Tısoğlu'nun kanun ve Münip Utandı'nın solist olarak görev



Ruhi Ayangil Orkestrası ve Korosu Aya İrini Konserinde

Süleymaniye'de verdikleri konser ITRI ile başladı, Maragali Abdülkaadir ve Dede Efendi ile devam etti. Bilahare Bimen ŞEN'in ölüm yıldönümü dolayısıyla konserin geri kalan

aldıkları konser, her zaman ki gibi muhteşem geçmiş ve dinleyicilerin takdirini kazandı. Koro için söylenebilecek tek kelime MÜKEMMEL, MUHTEŞEM olabilir ancak...

50 - 55 kişilik KORO'nun tek vücut halinde muhteşem bir ses uyumuyla söylemesi, sazların profesyonelce uyumu ve sayın Nevzat Atlığ Bey'in çizgisinden ödün vermeyen klasik tavrı... Kendilerini hem öğrencileri olarak, hem de Türk Toplumunun bir bireyi olarak öz müziğimize yaptıkları katkılar, gösterdikleri özveri ve sabırlı çalışmalar nedeniyle kutluyor, önlerinde saygıyla eğiliyoruz.

Ve müziğimizi en doğru biçimde öğrenmek, dinlemek isteyen insanlarımız için bir hatırlatma yapmak istiyoruz:

Kültür Bakanlığı İstanbul Devlet Klasik Türk Müziği Korosu'nun Prof. Dr. Nevzat Atlığ Bey'in şefliğinde doldurduğu kaset ve diskler mutlaka arşivlerinizde olması gereken en değerli hazinedir. Haydi gelin; sizler de Klasik Türk Müziğimizi gelecek nesillere aktarma çabalarına ortak olun, bir Pazar sabahı erken kalkıp AKM'ye gidin, Klasik Türk Müziği Konseri'ne katılın ve ayrıca haftada iki gün iş çıkışlarında THY Eğitim Başkanlığı binasında Sayın Hakan Hataylı ve Sayın Hülya KOCABALKAN yönetimindeki THY Musiki Derneği, Klasik Türk Müziği Korosu'nun çalışmalarına katılın, kapılarımız müziğimizi öğrenmek isteyen herkese açıktır. Gelin o sonsuz rüya alemine katılın, gelin içinizdeki sevgi pınarlarını çoğaltın, gönül kapılarınızı açın, paylaşın ve müziğin kendisi olun.

Ve aynı gün içinde katıldığımız bu iki müzik şöleninin ardından tam 9 gün sonra 3 Temmuz Cumartesi günü Atatürk Kültür Merkezi'nde Kudsi ERGÜNER'in Ney Konseri'ndeyiz. Büyük salon tamamiyle dolmuş vaziyette ve insanlar dışarıda bilet peşinde koşturmakta. Bir ney konseri

için bu kadar büyük bir izdiham olacağını düşünemedik. Ney; özel bir sevgi isteyen harika bir alet. Ondan çıkan o ulvi ses hiçbir müzik aletinde mevcut değildir kanımızca. Ney sanki bizim müslüman toplumumuz için yaratılmış özel bir müzik aleti. Ney ve kudüm sesleri tasavvuf müziğimizin temel taşlarını teşkil etmekte. Gözlerimizi kapatıp da ney'den gelen seslere kalbinizin kapılarını açarsanız kendinizi bambaşka bir alemde bulmamanız imkansızdır.

Kudsi ERGÜNER, Paris'te yaşayan ve uluslararası üne sahip müzik topluluklarına Ney'i ile eşlik eden Dünyaca ünlü bir ney sanatçımız. Büyük salonda onu beklerken içimizde bir heyecan... Kudsi ERGÜNER bu konserinde ney ile doğaçlamalar yapacak. Ve sonunda beklenen an geliyor, ışıklar sönüyor, büyük bir sessizlik içinde bekliyoruz sahneye iki kişi olarak geliyorlar. Biri Kudsi ERGÜNER diğeri ise vurma çalgılarda eşlik eden Fransız sanatçısı Bruno CAILLAT... Ve nefis, yumuşak bir ney sesi her yanımızı sarıp içimizi titretmeye başlıyor. Bu Kudsi ERGÜNER'i ilk dinleyişimiz... Ney'i öylesine ustalıkla kullanıyor ki gözlerimizi onun üzerinden ayıramıyoruz. Ney'in o ilahi sesi, kalbimizin en ücra köşelerine kadar ulaşıp içimizi aydınlatıyor, sanki ruhumuz yıkılıyor, arınıyoruz. Kudsi ERGÜNER, ney'i ile bizlere ulaşırken sanki kalp vuruşları gibi vurma çalgılarda Bruno CAILLAT hafif hafif eşlik ediyor, damarlarımızdaki kanda atıyor. Yavaş yavaş, fark ettirmeden Bruno CAILLAT bizleri vurma çalgıların sihirli dünyasına çekiyor... Bruno CAILLAT'ı tanımıyoruz ama bundan sonra onun müziğinin en yakın ta-

kipçisi olmaya karar veriyoruz. Konserdeki herkes onun bir büyücü, sihirbaz olduğundan bahsediyor, herkes "Kim bu?" diye birbirine soruyor. Kudsi ERGÜNER ile Bruno CAILLAT bizce Dünya çapında birer sanatçı. Kudsi ERGÜNER'in doğaçlama yapması için Bruno CAILLAT'a tanıdığı sürelerin hiç bitmemesini diliyoruz, kafalarımız karıştı, hangi tarafa bakacağımızı, hangisini dinleyeceğimizi şaşırtıyoruz, Bruno CAILLAT sanki bir büyücü, vurma çalgıları o kadar ustalıkla kullanıyor ki bir ara acaba play-back mi yapıyor diye şüpheleniyoruz ama hayır o kadar süratle ve mükemmellikle ellerini kullanıyor ki takip edemiyorsunuz bile... Ney ve vurma çalgılar o kadar muhteşem bir uyumla gönül kapılarımızı zorluyor ki sonuna kadar açıyorsunuz büyük bir istekle. Böylesine ilahi bir müziğin içinde kendini müziğin akışına bırakmış insan topluluğunun içinde olmaktan büyük bir haz duymaktayız. Müziğimizin o sonsuz kaynakları, o güzelliği... Ve müziğimizi tüm Dünya'ya tanıtan değerli müzik adamlarımız. Kudsi ERGÜNER ve Bruno CAILLAT'a buradan teşekkürlerimizi bir daha iletmek istiyoruz. Kendilerini tanımaktan ve yaptıkları o eşsiz müziğin içinde o müziğin bir parçası olmaktan büyük kıvanç duyuyoruz. Umarız bir gün gene kendilerini izleme fırsatı bulur, sevgi kaynaklarımızı çoğaltırız. Ve tekrar bir hatırlatma yapmak istiyoruz: Mutlaka Kudsi ERGÜNER'in kardeşleri ile birlikte yaptığı "ERGÜNER BROTHERS" ney kasetini / disketini alın, arşivlerinize yeni bir hazine katın, ilahi bir aleme ney'in muhteşem sesiyle bir kapı açın...

UZUNCABURÇ

Dr. Temuçin AYGEN
Jeolog

zarcına rastlanmaktadır. Bunların en önemlilerine Demircili Köyü (Imbriogon) yakınlarında rastlarız.

Imbriogon, M.S. 2 nci yüzyıldan kalma küçük bir Roma kentidir. Demircili Köyü'ndeki mezarlar, tapınak biçiminde anıt mezarlardır. En önemli kalıntıları; çifte anıt mezarlar

doğu yönüne ayrılan yoldan 3.5 km. kadar gidildiğinde, bugünkü Uğra Köyü'nde de antik Olba kentine ait kalıntılara rastlanmaktadır. Bunlar içerisinde Uğra Köyü'ndeki tiyatro ve tiyatro yakınındaki su kemeri ve akuadükler ile mezarlar bulunmaktadır.

Uzuncaburç, adını Hellenistik çağda yapılan 22,5m. yükseklikte 5 katlı kuleden almaktadır.

Uzuncaburç'daki Hellenistik çağdan kalma en önemli eser, M.Ö. 295'de hükümdar I nci Seleukos zamanında inşa edilen Zeus Olbios tapınağıdır. Dikdörtgen biçimindeki tapınağın uzun kenarlarında 12 şer, kısa

kenarlarında 6'şar sütun bulunmaktadır. Sütunlar üzerinde bulunan korent düzeninde-



Uzuncaburç'a adını veren kule.

ve su perisi Nereid'i simgeleyen hamam mozaiğidir. Uzuncaburç'a girişte, sağa,



Sütunlu (Kolonlu) cadde



Diocesarea'dan bir filiz



Fortuna Tapınağı'ndan görünüş

ki başlıkların bir kısmı düşmüştür. Bilinen en eski korent tipi sütun başlıkları olan bir tapınaktır. Erken hristiyanlık döneminde tapınağın doğu ucunda, Apsis'li bir kilise inşa edilmişse de, buna bugün rastlanmamaktadır. Tapınağın önündeki sütunlu cadde üzerinde anıtsal bir tak bulunmaktadır. Sütun gövdelerinin ortalarında bulunan konsollar'dan bunların heykel (büst) taşımak için yapıldıkları anlaşılmaktadır. Sütunların korent tipi başlıkları vardır. Roma döneminden kalma bir eserdir. Sütunlu cadde ile kentin ana giriş caddesinin kesiştiği yer yakınındaki "Tychaeum" (Tychaion), üzerinde bulunan bir yazıta göre, iyi şans tanrıçasına sunulmuş bir tapınaktır. Yüksek bir kaide üzerinde bulunan 5 korent tipi sütun, Roma çağı eserlerinden olup, bazı yazarlar, MÖ. 1 nci yüzyılda, diğerleri de M.S. 2 nci yüzyıldan kalma olduğunu ileri sürmektedirler.



Üç Gözlü Şehir Giriş Kapısı

Diocaesarea'nın 3 gözlü (ortadaki yüksek 2 yanda da daha ufak kemerli) ana giriş kapısı da Roma çağı eseridir.

Tiyatro, Uzuncaburç'a girişte sol taraftadır. Burada bulunan bir yazıta göre, Marcus Aurelius (M.S. 161-180) ile Lucius Verus'un (M.S. 161-169) birlikte hüküm sürdükleri dönemden kalmaz.

Uzuncaburç gymnasium'u da Roma döneminden kalmaz. Bizans döneminden kalma Stephanus kilisesi mezarlığın içindedir. Mezarlık, Helenistik, Roma ve bizans çağlarında da kullanılmıştır.

Mersin - Silifke yöresine gidenlere, Uzuncaburç'u görmelerini tavsiye ederiz.



Zeus-Olbios Tapınağı Korent tipi sütun başlıklarından bir görünüş

İnsanlar, var oldukları günden beri uçma çabasında olmuşlardır. Günümüzdeki bilgi birikimi bugün bu isteğe yanıt veriyor.

GÖKYÜZÜNE ULAŞMADA FARKLI BİR YOL

Uçmanın en kolay ve en ucuz yolu : Yamaç Paraşütü

Birol DEMİRBAĞ
Boğaziçi Üniversitesi
Havacılık Kulübü
Aktif Üyesi

Hezarfen Ahmet Çelebi kendi yaptığı kanatlarıyla Galata Kulesinden Üsküdar'a uçması bir düşmüydü, yoksa gerçek mi bilemeyiz ama günümüzün en modern sportif hava araçlarından olan "yamaç paraşütü"yle uçmak gözle görülür yaşanan bir gerçek. Gerçek anlamla uçulabilen araçlar geliştirilinceye kadar insanların sadece düşlerinde varolan uçma tutkusu düşgücündeki birikimlerin uygulamaya konmasıyla gelişen süreçte düşgücünün dışına çıktı ve günümüzde en modern şekilde uçma eylemine dönüştü.

Yamaç paraşütü de uçma eyleminin en modern uygulama araçlarından birisi. Avrupada 1980' li yılların başlarında uçaktan atlanan klasik paraşütlere iyi bir süzülme oranı kazandırılarak yeniden dizayn edilmesiyle geliştirilen yamaç paraşütü diğer hava araçlarıyla karşılaştırılırsa günümüzde uçmanın en kolay ve en ucuz yolu olarak tanımlanabilir. İngiltere, Fransa, Almanya, İsveç, İtalya, İspanya gibi Avrupa ülkelerinde kısa sürede

benimsenen yamaç paraşütü alternatif bir bireysel havacılık ve doğa sporu olmuştur. Adı geçen ülkelerde yüzbinlerce insan bu spor aktif olarak yapmaktadır. Coğrafi avantajlarına ve uçuşun her mevsim mümkün olmasına rağmen Türkiye'de henüz çok yeni olan bu sporun gelişimi de çok yavaş seyretmektedir.

Türkiye'de 5 yıllık bir geçmişe sahip bu sporu yapanların sayısı ancak 100 kişi kadardır.

1983 yılında kurulan ve 3 yıldır aktif olarak bu sporla ilgilenen BÜHAK (Boğaziçi Üniversitesi Havacılık Kulübü) kendi imkanlarıyla yetiştirdiği 30 kişilik tecrübeli Pilot grubuyla Türkiye'de yamaç paraşütüyle uçanların tek başına büyük bir yüzdesini oluşturuyor. Uzun süreli tatillerde uçuş gezileri programlayan BÜHAK bu geziler süresince yaptığı



Özgürlükle kucaklaşma

keşiflerle bilinen uçuş bölgelerine yenilerini eklemektedir. İstanbul - Karaburun, Çatalca-Çakılköy, Tekirdağ-Uçmakdere, Bursa-Uludağ, Bolu-Abant, Niğde-Hasandağı, İzmir-Bozdağ, Fethiye-Babadağ uçuş meraklıları tarafından sıkça ziyaret edilen yerler arasında.

Uygun koşullara rağmen ülkemizde bir avuç insanın uğraştığı bu sporu öğrenmek hiç de zor değil. Eğitimler teorik ve pratik olarak iki aşamada verilir. Tarihçe, aerodinamik, paraşüt yapısı, uçuş teknikleri ve



İstanbul Karaburun'da doğa ile kucaklaşma

mikro meteoroloji gibi konu başlıklarının yer aldığı teorik eğitim için 5 saatlik bir süre yeterli. Pratik eğitim ise düz zeminde aletle tanışma, kuşanma ve düz koşu ile başlar. Dört günlük bir sürenin yeterli olduğu pratik eğitimin daha ilk günlerinde 70-100 m'lik yükseltilerden uçmak mümkün.

Her türlü yönlendirmenin mümkün olduğu küçük bir sırt çantasına sığabilen 7-8 kg'lık bu küçük modern uçuş araçlarıyla pratik eğitim sırasında yapılan 20-30 sortilik küçük uçuşlardan sonra 300 m'nin üzerindeki bir yükseklikten irtifa uçuşu yapılarak başlangıç eğitimi bitirilir.

Toplam 5 gün süren başlangıç eğitiminden sonra değişik bölgelerden ve yüksekliklerden yapılacak uçuşlar tecrübeli konuma ulaşmayı sağlar.

Normal şartlarda her yüz metrelik bir yükseklik için bir dakika havada kalabileceğiniz ve ileriye doğru 500 m yol kattebileceğiniz yamaç paraşü-

tüyle uygun hava koşulları (termik, dinamik kaldırıcı gibi) yakalandığında saatlerce

km'ye ulaşır).

Yeryüzündeki güzellikleri kuşbakışı seyretme imkanı



Babadağ'dan Ölüdenize uçuş

havada kalmak ve kilometrelerce yol katetmek mümkün. (Dünya mesafe rekoru 300

sunan yamaç paraşütü 2000'li yılların en gözde sporu olmaya şimdiden aday gibi gözüküyor.

Nil'inin güzelliği, Piramitlerinin gizemiyle, Süveyş Kanalı'nın görkemiyle tanıyıp bildiğimiz, yüzyıllarca Osmanlı egemenliğinde kalan bir müslüman ülke

MISIR

Mısır; eski çağlardan beri çeşitli uygarlıkların çekim merkezi olmuş, Büyük İskender, Sezar gibi imparatorlar istila etmiş, Yavuz Sultan Selim tarafından Osmanlı egemenliğine bağlanmıştır.

Jısır'ın yaşam kaynağı Nil, yüzyıllar boyunca insanların ilgi odağı ve önemli bir yerleşim merkezi olmuştur. Bugün Nil üzerindeki Assuan Barajı, Mısır'ın elektrik sorununu tamamen ortadan kaldırmış durumdadır. Geceleri pırıl pırıl ışıklar içindeki Başkent Kahire ve İskenderiye, Port Said gibi büyük kentler gündüzleri, çöp ve kirlilikte bizim İstanbulumuz'u bir kaç kere geride bırakabilecek durumdadır.

Mısır'ın en önemli gelir kaynakları Süveyş Kanalı geçiş ücretleri ve pamuktur. Nil Nehri'nin iki yanında geniş ovalarda pamuk üretimi en modern usullerle yapılmaktadır. Turizm, 3. sırada yer almaktadır. Nil boyunca sıralanan 5 yıldızlı gökdelen otellerle Nil vadisi turizmden de aslan payını almakta. Bütün bunların nedeni ise yaklaşık 1 milyon kilometrekare yüzölçümlü Mısır'ın ancak %6'sı tarıma ve yaşamaya elverişli. Tabii bu alanda Nil'in iki yanında uzanan geniş yeşil ovalar. Bu ovalar Mısır'ın yüzölçümü ile

karşılaştırılırsa çok küçük. Bu yeşil şeritlerin arkası çöl.

Nil'in doğu yakası ise eski kent ve tapınak kalıntılarıyla dolu. Batı yakası ise kral mezarları bakımından zengin. Mısır'da özel turizm polisi de kurulmuş, fakat seyyar satıcıları engellemeye yeterli değil. En iyisi piramitleri ve önemli eser-

Bu mezardan çıkan bütün eserler bugün Kahire Müzesindedir. Turistik gezi yapacaklara önerimiz; kral mezarları, piramitler, Karnak ve Luksor tapınaklarını gezip görmek için özel vakit ayırmaları.

Mısır'ın yemeklerine gelince hemen hemen aynı fakat farklı tek yemek (ki o bizde yapılmaz)

"güvercin dolması". Pazar yerleri Mısır'da rengarenktir. Mısır'a özgü "guava" denilen meyvanın kokusunu daha uzaktan duymanız mümkün. Pazar yerinin diğer görüntüleri, mangolar ve şişelerde mango suları, sopalara geçirilmiş inek başları, üst üste yığılmış sakatatlar.

Mısır'da alışverişte çok pazarlık yapmak gerekiyor. 100 Mısır Paundu olan bir

halıyı 25 - 30 Mısır paunduna satın almanız mümkündür.

Sosyal yaşama gelince, halk bilhassa kadınlar rengarenk giyiniyor. Duvarlar, sokaklar rengarenk. Kahire, İskenderiye, Süveyş, Port Said gibi kentlerde gece gündüz sokaklar insan dolu. Kahire'nin bugün nüfusu 15 milyonu aşıyor.



leri gece gezmek, böylece gündüzün 50 dereceyi geçen sıcaklığından da kurtulunmuş olur.

Piramitler, görünüş olarak ne kadar cazibeli ve ihtişamlı ise kral mezarları da o kadar sade. Batının ve yağmacıların elinden kurtulabilmiş tek kaya mezar Tutankamon'un mezarı.

Sabaha kadar açık kahverlerde hiç kıpırdamadan, yerinden kalkmadan saatlerce nargilesini fokurdatan, tüttüren insanlar pekçok. Sokaklarda, oturup birbirlerine manikür yapan hanımlara çok sıkça ratlayabilirsiniz.

Camilerinin çoğu kubbesiz. Kubbeli olanları da Kavalalı Mehmet Ali Paşa yaptırmış. Taş işçiliği bu camilerde övgüye değer.

Mısır'ın Camisi çok, içleri ise evsiz insanlarla doludur.

Milli gelir ne yazık ki halen 1000 \$'ın altındadır.

MISIR'DA SANAT

Sayın Burhan TOPRAK,
"Mısır san'atı eskiliği ile, uzunluğu ile ve istikrarı ile tarihte eşi olmayan bir hadisedir." diyor.

Gerçekte eski Mısır'dan kalanlar milattan 40 - 50 asır daha eskiye kadar gitmekte, zamanın değişmesiyle başka ülkelerde çok açık bir şekilde sanatta değişiklikler olmuşsa da, Mısır'da, sanatın devamlılığı var ve değişiklikleri ancak arkeologlar fark edebiliyorlar.

Mısır sanatının ana teması, ölümden sonra yaşamak ve zamanı yenmek için sarf ettikleri gayretin yansımasıdır. Mısır'a ait herşey, mezar, tasvir, mücevher vs. bize ebediyetten mesaj verir.

Mısırlılar ölümlerini kaleye benzer büyük pramit mezarlara koydular. Genel olarak pramitlerin içinde ölünün uyuduğu bir oda, ziyaretçilerin geldiği bir kaç oda vardır. Aşağı Nil vadisi boyunca yayılan bugün keşfedilmiş 130'dan fazla büyüklü - küçüklü pramit vardır. Bunların en büyüğü 146 m. yükseklikteki Keops'un pramididir. Kefren ve Mikerinos Piramitleride diğer yüksek piramitlerdir.

Piramitlerin dışında önemli

eserler, Karnak'ta, Amon mabedi, Cize'deki büyük Sfenks, Sakkarah'da Şeyhülbeled Heykeli, İpsambul'da Abu Simbel mabedinin önündeki kayaya oyulmuş II. Ramses heykeli, tuncdan yapılmış bugün Louvre Müzesinde bulunan oturmuş insan heykeli, Kraliçe Nefertiti'nin Berlin Müzesi'nde bulunan heykeli, altın saç süsü (III.Tutmosis'in karısına ait) New York Müzesi'nde, Firavun Mikerinos ve kraliçe II.Hamernernebti'nin arduvaz heykeli Boston Güzel Sanatlar Müzesinde, Firavun Tutankamon'un altından ölü maskesi Mısır Müzesinde teşhir edilmektedir.

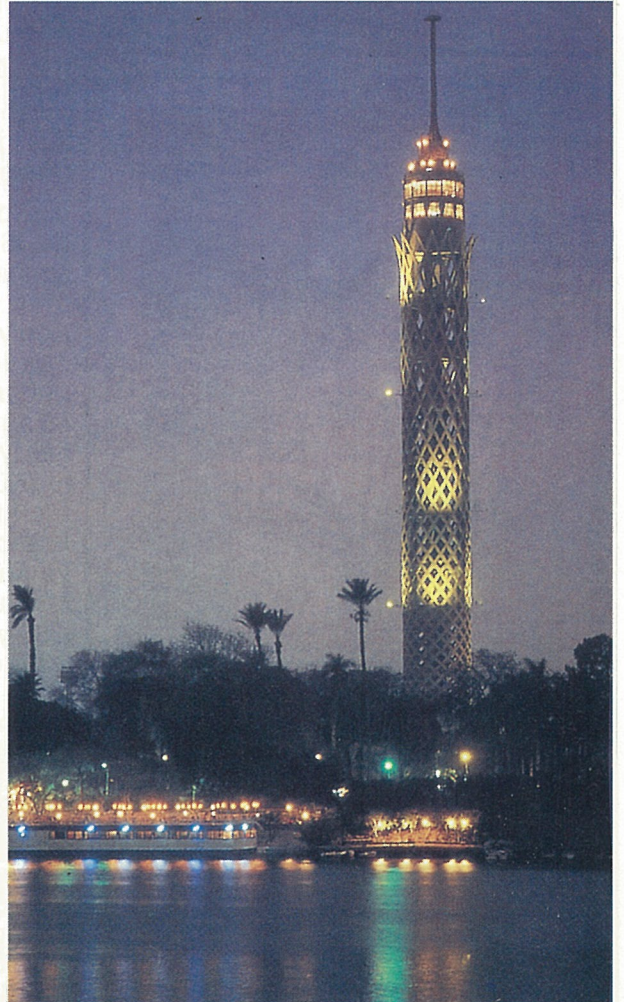
Cize'deki büyük sfenks bugün hemen herkesin tanıdığı bir eser olup 20 m. yüksekliğindeki bir kayaya yontulmuş, yaklaşık 5 bin yıl önce yapıldığı tahmin edilen, 19.80 m. yüksekliğinde, kulağı 1.79 m. ağız 2.32 m.dir. Pramitlerin bugün gizemleri çözülmüş, mezar duvarlarında yazılı bedduaların esrarengiz bir yanı olmadığı, asıl mezara giden yollarda zehirli gazlardan oluşan bir engel yapıldığı anlaşılmıştır. Ama bu gazların nasıl imal edildiği ve nasıl taşındığı konusunda bilim adamları kesin bir şey söyleyememektedirler.

Karnak'taki Amon mabedi ilginç eserlerden

biridir. Eserin bütünü 365 m. uzunluğunda, 113 m. genişliğindedir. Mabedin yalnız ipostil salonu 102 m. uzunluğunda, 51 m. genişliğindedir. Binanın yapımına İsa'dan 20 asır önce başlanmıştır. Bu salonun yapımı ise 14 ncü asra aittir.

Mısır'ın tarihten gelen kültürel varlıklarıda diğer Orta Doğu ve Afrika ülkeleri gibi "Batının uygar devletleri tarafından yağmalanmıştır" diyebiliriz.

Tarihte Büyük İskender'in ve Oktavyanus'un istilalarından sonra belkide en önemli istila kültür alanında olmuştur. Yukarıda söz konusu ettiğimiz önemli eserlerden başka pek çok Mısırlılar'a ait eser bugün başka ülkelerde teşhir edilmektedir.



İSTANBUL Büyükşehir Belediyesi KARİKATÜR VE MİZAH MÜZESİ

İstanbul Atatürk Bulvarı üzerinde, Saraçhanebaşı'nda Bozdoğan Su Kemerinin hemen dibinde Gazanferâğa Külliyesi'nde yer alan yeni sayılabilecek bir müzemizdir.

Müze'nin ilk kuruluşu Karikatürcüler Derneği'nin girişimi ile 1975 yılında, İstanbul Belediyesi tarafından Tepebaşı'nda açıldı. 1980 yılında kapatıldı ve binası istimlak edildi. Karikatüristler, müzelerine kavuşmak için yeniden kolları sıvadılar. Sonuçta müze, "İstanbul Büyükşehir Belediyesi Karikatür Ve Mizah Müzesi" adıyla 27 Şubat 1989 tarihinde yeniden açıldı.

Müzenin amacı:

1870'lerden beri ülkemizde

karikatür çizilmektedir. Bu sanatın basılı ve özgün belgelerinin bir araya toplanıp saklanması ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu ise kalıcı müze binası temini ve müze kuruluşu ile mümkündür. Müze, sosyal tarihimizin en açık belgeleri niteliğinde olan bu karikatür birikimini yok olmaktan kurtaracaktır. Yüzyıllık kültür birikimini gün ışığına çıkarmak, korumak ve tanıtmak amacını taşıyan Karikatür Müzesi, ayrıca tüm dünya ülkelerinin karikatürlerini toplamak ve genç kuşaklara tanıtmak görevinde üstlenmiş bulunmaktadır.

Müze binası

Karikatür Müzesi'nin kurulu bulunduğu bina daha önce de sözünü ettiğimiz gibi Gazanferâğa Külliyesi'dir. Bu külliye; medrese, türbe ve sebilden oluşmaktadır. 16 ncı yüzyıl sonlarında mimar Davut Ağa'ya, Darüssaade Ağalarından, Gazanferâğa tarafından yaptırılmıştır. Külliye onarıldıktan sonra İstanbul Belediye Müzesi olarak kullanılmış, 1988 yılında Belediye Yıldız Sarayı'ndaki yeni yerine taşınması ile boşalmıştır. Yeniden onarılan külliye Karikatür Müzesi olarak düzenlenmiştir.

Müzenin bölümleri:

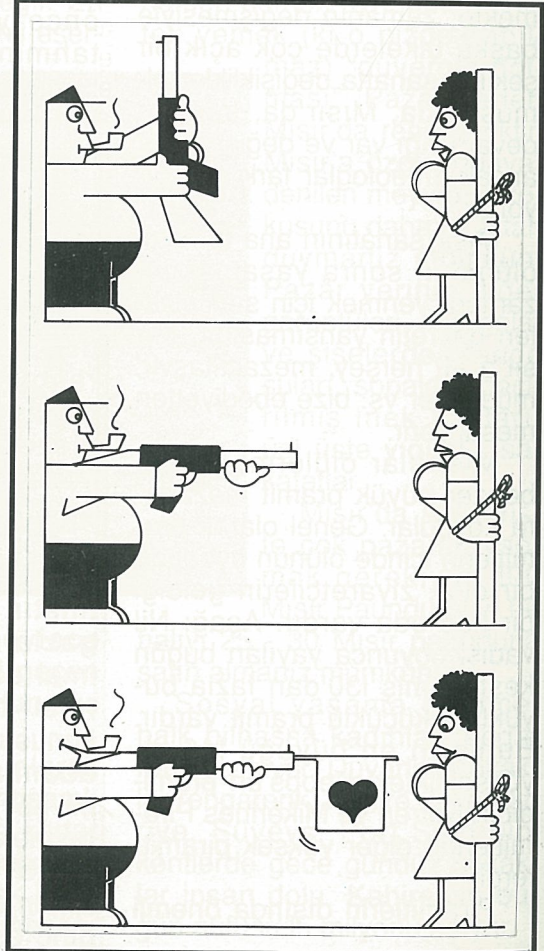
Müze, arşiv, kitaplık, sergileme salonu, baskı atölyesi ve kafe'den oluşmaktadır.

Arşiv

Müzenin konusuna uygun olarak her türlü belge ile yerli - yabancı bütün eski ve çağdaş karikatürcülerin özgün ya da çoğaltılmış yapıtlarının toplandığı, kişilere, ülkelere, konulara vb. göre sınıflandırıldığı, saklandığı bölümdür.

Kitaplık

Türkiye'de ve Dünya'da çıkmış veya çıkmakta olan karikatür, mizah ve bu konulara ilişkin süreli ve kültürel yayınların bir araya getirildiği bölümdür. Bu bölümden meraklı izleyiciler kolaylıkla yararlanabilirler.



Sergileme Salonu:

Müze'de birbirini bütünleyen iki çeşit sergileme yapılır. Bu sergilemelerden biri periyodik, diğeri ise sürekli.

* Sürekli Sergi :

Türk Karikatürü'nün başlangıcından günümüze geçirdiği evrelerin örnekler ve belgelerle sunulduğu bölümdür.

* Periyodik Sergi:

Yurt ve Dünya çizerlerinin yapıtlarının sergilenip tanıtıldığı bölümdür.

Baskı Atölyesi

Bu atölyerde dileyen herkeşe bir uzman tarafından gravür ve serigrafi baskı teknikleri öğretilmektedir. Üretilen yapıtlarla toplu sergiler açılmaktadır.

Cafe: Konukların ağırlanabileceği, izleyicilerin dinlenebileceği, çay, meşrubat içebileceği, hatta acıkanların hafif birşeyler yiyebileceği bölümdür.

İstanbul Büyükşehir Karikatür ve Mizah Müzesi, sürekli değişen, bu nedenle sürekli izlenebilen yaşayan bir müzedir. Ulaşımının da kolay olması Müzeye ilgiyi giderek arttırmaktadır.

Bu müzeden başka Karika-

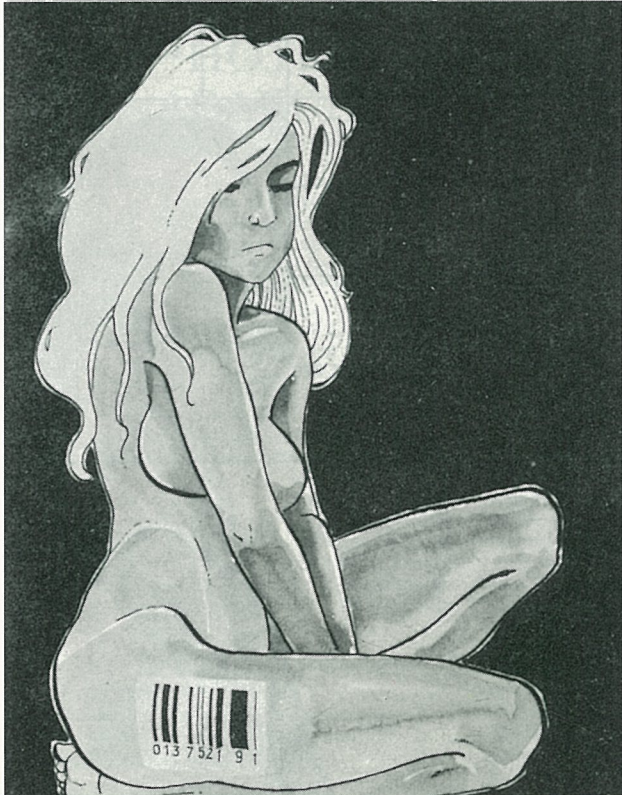
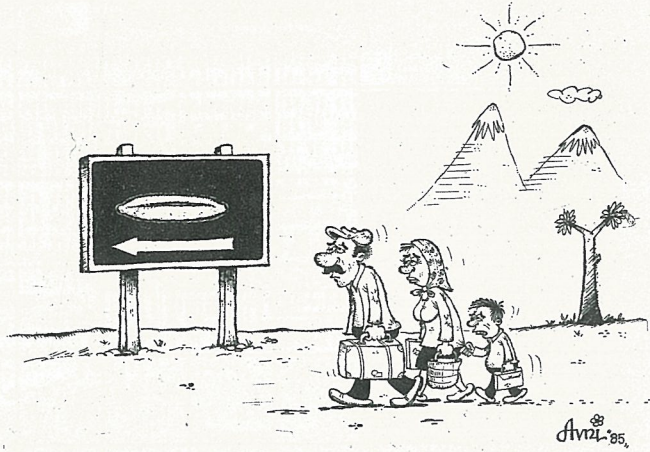
türçüler Derneği'nin sürekli bir sergisi de Yerebatan Sarayı'nın çıkışında bulunmaktadır. Bu sergi de güncel olarak sürekli değişmekte olduğundan her gidişte farklı karikatür sergileriyle karşılaşmanız mümkündür.

Müzenin verdiği başka hizmetlerde vardır. Oda müziği konserleri, konferanslar, paneler, happening ve video gösterileri izleyicilerin ilgisini toplamaktadır. Karikatür meraklıları için

albüm, kartpostal satınalmakta mümkündür.

Bu şirin Müzemiz, yaklaşık 400 yıllık binası ile Dünya ve Türk karikatürünü bir arada bulabileceğiniz çağdaş bir müze örneğidir. Sizlerinde bir saatinizi ayırıp bu müzeyi gezmesini öneririz.

Başka bir yazımızda Kitaplık bölümünü ve Mizah Müzesini daha geniş tanıtmaya çalışacağız.



Bir ajansımız Türk mali	Osmiyum	Mısır Tanrısı Bir nota Bir ülke	Bir Lakap Bir ırk İşaret	Çıplak resim Sodyum Bir ulus Haritadaki çizgi	Bir gübre Altınak resim Kemik ucu			
1			Gemi hizmetlisi Molipten	10				
Gaz küre Bir hayvan Kağıt olmayan		Yardımlaşma İran'da anka kuşunun adı			Bir tembih sözü			
			Bir master eki	Bal yapan verimsiz toprak	7	Sahip		
		Nazi polis örgütü İşaret Uyduruk bir varlık		Elektronikte bir parça		Uzak		
Türkiye Cumhuriyeti Bir sayı					Kırmızı	Aşevi		
	Sokak Bir hikayecimiz	İngiltere Bahtsız talihli	İki yüzölçüm Kayak	3	Dahil Amaç			
İlk kadın savaş plotumuz	 Derek	Mister Hayret ünlemi	Nazi Hücum Kit'ası	Elemek işi Sağlıklı				
		2		9	İyeliğimizde olan Damarda akan			
			Bir nota	Bağışlama	Lityum	Defa Tartı aleti		
Seksi Yoketme	11	Hale'nin ünsüzleri	Sınır nişanı	8	Dopdolu Karşık renkli	15		
						Boru sesi		
Bir isim Hayvan barnığı		6		Bir ağaç	Bir gölümüz	Eski bir kavim	12	
		Bir çalgımız						Nihayet
Bakır				Su yolu	Bir elektrik üretici			14

1 2 3 4 6 4

3 15 4 6

8 9 11 10 5 11 13 7

10 8 1 5 8

14 5 12 8 4





(1) Hafta (7 gece - 8 gün) • Y.P Açık Büfe • Peşin: 2.750.000.- Taksitle: 3.000.000.-

HOTEL ADAKULE

Kuşadası'nda Ege denizine hakim manzarasıyla, zeytin ve çam ağaçları arasında Selçuklu mimarisinden esinlenmiş modern ve büyüleyici bir otel... 12 ay hizmetinizde Kuşadası yat limanından sadece 1800 m uzaklıkta. 9'u suit ve 1 kral dairesi ile toplam 275 odası var.

Tüm odalarda;

- Air condition
- Direkt telefon
- 3 kanal müzik yayını
- 8 kanal TV yayını
- Renkli TV (kiralabilir)
- 24 saat oda

servisi mevcuttur.

Aktiviteler;

- 120 m'lik plaj - 3 adet eğlence ve yüzme havuzu, çocuk havuzu - Açık hava spor alanları - Water-ski / Wind-surf - Uluslar arası balık adam okulu-sualtı spor klübü - Squash, jakuzzi, Masa tenisi - Bilardo ve oyun odası - Çocuk oyun sahası - Toplantı salonu

Çevredeki tarihi merkezler;

- Meryem ana tapınağı - Selçuk - Efes harebeleri - Didim-Apollon Tapınağı - Milet harebeleri - Pamukkale, Antik Nekropole - İzmir-Agora

Restaurant-Cafe;

- ANADOLU RESTAURANT-zengin çeşitli büfesi ve servisi ile sabah kahvaltısı ve akşam yemeklerinizde hizmetinizdedir.

- Egzotik bir kule tarzında düzenlenmiş KULE TAVERNA-BAR, canlı müzik, oryantal dans ve show programları ile akşam yemeklerinizi renklendirir. Öğle yemeklerinde ise, size Kuşadası'nın panoramik manzarası eşlik etmektedir.

- LOBBY CAFE'de kahveci güzeli tarafından sunulan geleneksel Türk Kahvesini içerken, Osmanlı-Türk kültürünün mistik havasını hissedersiniz.

- Mavi ve turkuaz renkli FİRÜZE BAR'ın eşsiz manzarası ile içkinizi yudumlayabilir ve canlı müzik dinleyebilirsiniz.

- HAVUZ BAR'ın neşeli atmosferi ve hafif içkileri ile sıcak Ege güneşinden doya doya istifade edebilirsiniz.

- DİSKOTEK MEHTER'de sabaha kadar dans... dans... ve eğlence...



İrtibat Bürosu:
Halaskargazi Cad. 309/49 Lale Pasajı
OSMANBEY/İSTANBUL
Tel: (1) 233 00 33-34
Fax: (1) 248 06 60

Bayraklıdede Mevkii
09400 Kuşadası-TÜRKİYE
TELEFON: (636) 43 640/43 740
(636) 49 270 (10 Hat)
TELEFAX: (636) 45 085
TELEX: 58638 Syk tr





ABU DABİ, ADANA, ALMA ATA, AMMAN, AMSTERDAM, ANKARA, ANTALYA, ATİNA,

BAHREYN, BAKÜ, BANGKOK, BASEL, BELGRAD, BERLİN, BEYRUT, BOMBAY,
BRÜKSEL, CENEVRE, CİDDE, DALAMAN, DENİZLİ, DİYARBAKIR, DUBAİ,
DÜSSELDORF, ERZURUM, FRANKFURT, GAZİANTEP, HAMBURG, HANNOVER,
HELSİNKİ, İSTANBUL, İZMİR, KAHİRE, KARAÇİ, KOPENHAG, KÖLN, KUVEYT,
LEFKOŞA, LONDRA, LYON, MADRİD, MALATYA, MİLANO, MOSKOVA,
MÜNİH, NEW YORK, NİCE, NURNBERG, PARİS, RİYAD, ROMA, SİNGAPUR,
STOCKHOLM, STRASBOURG, STUTTGARD, ŞAM,
TAHRAN, TAŞKENT, TEL AVİV, TOKYO, TRABZON
TRİPOLİ, TUNUS, VAN, VİYANA, ZÜRİH

QUOVADİS?

Nereye derseniz gidin, 5 kıtadaki 66 uçuş merkezine Türk Hava Yolları'yla ulaşabilirsiniz.
"Business Class" servisimizdeki, genellikle "First Class" servislerde rastlayabileceğiniz düzeydeki konfor ve
ilginin keyfini yaşayarak. Elbette bu, geleneksel Türk konukseverliğinin bir gereği...
Quo vadis? Nereye gidiyorsunuz? Yolunuz nereye olursa olsun, sizinleyiz...



TÜRK HAVA YOLLARI

" G ö k l e r d e k i e v i n i z "