

UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

ARALIK 1991 DECEMBER



● YENİ YÖNETİM KURULU SECİLDİ ● A 340 UÇAKLARI SİPARİŞ EDİLDİ

ÇİNDEKİLER

CONTENTS

İBERLER	4
ENİDEN İRLİKTEYİZ	5
ORUM	6
OMPUTER	9
IRBUS A-340	10
LL SYSTEMS GO	12
IAVACILIK TARİHİ	14

UTED

**UÇAK TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ**

**AIRCRAFT TECHNICIANS
ASSOCIATION**

**Aylık Yayın Organı adına
Sahibi**

SEFA İNAN

Yazı İşleri Müdürü
Ekmel PAKİŞ

Koordinatör
Muharrem SAVUR

Yazı Kurulu
Hidayet KAPKAÇ
Fehmi ARI
Tevfik GÜRPINAR
Mustafa DOĞANCI

Fotoğraf
Mustafa EREN
Erdoğan TAŞHAN

**Tasarım, Yapım, Baskı,
Renk Ayırımı/Design, Production,
Printing and Colour Separation**



APA OFSET BASIMEVİ

Tel: 164 64 20
Faks: 164 42 92



SAYIN ÜYELERİMİZ

Bilindiği üzere derneğimizin 2. Olağanüstü Genel Kurulu ile 17. döneme başlamış bulunuyoruz.

Bu dönemde daha önceki dönemlerin çalışmaları eşliğinde tüm üyelerimizin sosyal, kültürel ve ekonomik düzeylerinin yükseltilmesi konusunda her türlü koşullarda, her türlü platformda mücadele edilecektir.

Değerli Arkadaşlarım,

UTED gücünü üyelerinin sayısal potansiyelinden çok, duyarlılığından almaktadır. UTED bir mesleki dernek olma itibarı ile sendika ile işveren arasında bir tampon, bir subap görevi yapacaktır. UTED üyelerinin menfaatini düşünürken, diğer meslek kuruluşlarının hak ve menfaatine saygılı olacak ve aynı saygıyı da bekleyecektir. UTED üyelerinin mesleki, sosyal, kültürel seviyelerini arttıracak, ekonomik sorunların çözülmesine kolaylık sağlayacaktır.

UTED işvereni bir öcü, sendikayı bir aracı olarak görmeyip, mesleklerini her platformda götürebilmeyi bilecek, hiçbir siyasi görüşün etkisinde kalmayarak ülkenin ve şirketin menfaatlerini kendi menfaati gibi göre-

rek, şirketin ve personelin ekonomik sorunlarının çözümüne katkıda bulunacaktır.

UTED gerekirse, şirketi ve sendikayı da yapıcı bir şekilde eleştirecek, üyelerin mesleki kariyerlerinin koruyucusu olacaktır. UTED amatör olarak çalışacak fakat bir profesyonel gibi düşünecektir.

Sevgili Meslektaşlarım,

UTED, Türkiye'deki mesleki dernekler arasında en saygın durumda olan bir kaç tane dernekten biridir. Derneğimizin daha iyiye gidebilmesi, siz üyelerin yönetimlere yapıcı eleştiri getirmenize ve bizleri duyarlılığınızla devamlı desteklemenize bağlıdır.

UTED dergi ise bizlerle sizlerin yazılı olarak iletişim kuracağı mesleki, sosyal, kültürel bir dergi olmakla beraber, içimize kapanıklılığı, ayrı ayrı düşünmeyi durdurup, sesli ve ortak düşünmeyi getirecektir.

Saygılarımla.

Sefa İNAN
UTED GENEL BAŞKANI



İSTİKBAL GÖKLERDEDİR!

U TED DERGİ yeni bir döneme başlıyor. Bu dönemde olmamız gerektiği gibi olabilmemizin çabasında olacağız. Birer havacı olmak, havacılığı anlatmak, tanımak, yaygınlaştırmak ve sevdirmek.

HAVACILIK; uzaya çıkmak, sonsuzlukları katetmek, gezegenler arası yolculuklar yapmak, bilinmeyene ulaşmak, yaşamın gizemlerini çözebilmek... Bu yolda öğrenecek, görecek, araştırarak ve yapacak çok şeylerimiz vardır.

ATATÜRKÇÜ'lüğün Kurtuluş Savaşı ve genç Cumhuriyetimizin içinde Türk Havacılığına getirdiği ruh ile çalışmak istiyoruz. Her türlü yoklara karşın Türk havacılığını var eden, pek çok ilk'lere ve dünya rekoruna adını yazdıran ulusal Türk havacılığı ruhunu diri tutmaya çalışacağız.

Sabiha Gökçen'lerin, Vecihi Hürkuş'ların ruhunu yaşatmaya çalışacağız.

O ruhla 10'un üzerinde uçak fabrikası kuran, dünya standartları üzerinde uçaklar üreten, ödüller kazanan Türk havacılarının yaratıcı, atılgımcı, öncü ruhu.

Biz **UÇAK TEKNİSYENLERİ** dünya üzerinde ilk uçağın varlığı ile var olduk. Her zaman var olacağız. Uçak teknisyeni olmadan havacılık olabilir mi?

Bir uçak teknisyenini karşılaştırmak gerekirse, bir uzay sanayii teknik elemanı ele alınmalıdır. Diğer her türlü karşılaştırma bizce yanlış olacaktır. Öyleyse, bir uçak teknisyeni de gerçekten önemli değerlere sahip olmalı, profesyonelliğin hakkını vermelidir.

UTED DERGİ amatör bir ruhla, Türk uçak teknisyenini ve onun gelişkinlik seviyesinin bir ifadesi olarak çıkıyor. Onu geliştirmeyi ve tanıtmayı amaçlıyor. Biliyoruz ki, bizim uçaklarımıza en sağlıklı hizmeti ancak Türk teknik elemanları verebilir. Bu bilinç ve geleceğin göklerde olduğu inancı ile yola çıkıyoruz. Kararlı ve inançlıyız. Kanatlarımız gökyüzünden hiç bir zaman eksilmeyecektir.

SAYGILARIMIZLA

UTED DERGİ
YAZI KURULU

UTED OLAĞANÜSTÜ KONGRESİ YAPILDI

i kinci Olağanüstü Kongremiz 13 Ekim Pazar günü, Eğitim Salonlarında toplandı. Kongremiz başarılı geçmiş, özveri ile görev yapan eski yönetim aklanmış ve yeni başkan ve yönetim kurulu seçimleri yapılmıştır.

Kongremiz olağanüstü olduğu için ne yazık ki hiçbir konuk davet edemedik. Ancak Hava-İş Sendikası başkanı sayın Atılay Ayçin kongremize bir ziyaret yaptı. Kısa bir konuşma da yapan Ayçin, kongreye sendika başkanı olarak değil, bir uçak teknisyeni olarak geldiğini vurguladı.

Kongremizin bir diğer ilginç kişisi, geçtiğimiz aylarda görevine son verilen UTED eski Başkan Vekili Necdet Kürtül idi. Sayın Kürtül görevini bir sonraki yönetime devretmek için kongreye katıldı. Arkadaşımızın derneğine bağlılığı ve davranışı büyük sempati topladı.

Eski UTED Başkanı Zeki Türker yaptığı açılış konuşmasında, görevi aldıkları dönemle şu an arasında çok önemli farklılıklar çıktığını belirtti. Yeni koşullara uygun yeni bir yönetimin derneğin ve teknisyenle camiasına çok daha yararlı olacağına inandığı için genel kurul kararı aldıklarını vurguladı.

Olağanüstü kongrelerde tüzük tadili yapılamadığından yapılan çalışmalar öneri şeklinde verilen dilek ve temenniler ile kapandı. Verilen sekiz civarında öneri yönetim tarafından önümüzdeki olağan kongreye getirilecektir.

Önerilerden biri UTED YK içinde görev yaparken işten çıkarılacak üyelerin ücret ve sosyal haklarının derneğimiz tarafından ödenmesi idi.

Bir diğer öneri sendikal planda yerli ilgiyi görmememiz durumunda, dernek üyelerinin topluca tavır alabilmesine yöneliktir.

Başka bir öneri de, UTED uzun ve kısa vadeli çalışma programının yapılması ve kongrede tartışılmasına yöneliktir. Böylelikle her yönetim yapacağı işleri hazır bulacak ve sorunların üzerine gitmede zaman kazancaktır.

Yeni dönemde ağır sorunlarla karşı karşıya olan yeni yönetimimize çalışmalarında başarılar diliyoruz. ●

UTED YÖNETİM KURULU GÖREV BÖLÜŞÜMÜ YAPTI

Kongreden sonra bir toplantı yapan yeni yönetim kurulu, başkan Sefa İNAN yönetiminde görev bölümü yaptı.

Yapılan seçimlerden sonra oluşan yeni kurul şöyledir:

Başkan Vekili *Atilla Fırat*
Genel Sekreter *Mehmet Tutumlu*
Mali Sekreter *Hüseyin Karalar*
Teşk. ve Eğitim
Sekreteri *Süleyman Hanilci*
Üye *Ekmel Pakiş*
Üye *Fehmi Ar*
Üye *Serdar Özsoy*
Üye *Cumhur Gök*
Üye *Mustafa Eren*
Üye *Gürkan Coşkun*

UTED GELENEKSEL KURULUŞ GÜNÜ ÇALIŞMALARI VE HAZIRLIKLARI SÜRÜYOR

B ilindiği gibi UTED 5 Aralık 1968'de kurulmuştur. O yıldan bu yana, her sene kuruluş günümüzü bir gece ile kutlamak bir gelenek olmuştur. Bu sene Sürmeli Otel'de yapılmak üzere çalışmalar başlanmış, bir planlama için görev bölümü yapılmıştır. Yönetim Kurulumuz çok az bir süre kalmasına karşın gecede başka etkinlikler de yapma çabasıdadır. Gecemizin güzel ve beraberliğimizi arttırıcı bir niteliğe dönüşmesi için tüm arkadaşlarımızın katkılarını bekliyoruz. ●



UTED YK, GENEL MÜDÜR VEKİLİMİZ SAYIN BOLAYIRLI VE GENEL MÜDÜR İDARİ YARDIMCISI SAYIN YURDAGÜL'E ZİYARETLER YAPTI

Bir nezaket ve tanışma ziyareti dizisine başlayan yönetim kurulumuz Sayın Yusuf Bolayırli'ye ilk ziyaretini yaptı. Genel Müdür Teknik Yardımcılığı görevini yaparken genel müdürlüğe vekaleten atanan sayın Bolayırli bizleri yakından tanıyan ve iyi bilen bir kişidir. Kendisine yaptığımız ziyarette başarılar diledik ve yönetim kurulumuzun

karşı karşıya olduğu acil bazı sorunları da ilettik.

Sayın Yurdağül'e de yaptığımız ziyaret bir nezaket ve tanışma ziyareti anlamını taşıyordu. ancak her iki yöneticimize de uçak revizyon atelyesinin sorunlarını ve mesleki diğer sorunlarımızı ilettik. Bizleri anlayış ve ilgi ile karşıladılar. Elllerinden gelen yardımda bulunmayı vaat ettiler. ●

YENİDEN BİRLİKTEYİZ

Vardığımız noktada bir durum saptaması yapmak, ek-silerle artıları bir sıraya dizmek en tutarlı yol gözüküyor. Yoksa politikamızı ve çalışma biçimlerimizi günün koşullarına uydurmakta geç kalmanın ağır ve çok boyutlu tehlikeleri ile yüz yüze kalabiliriz. Her olay hem olumlu ve hem de olumsuz özellikleri bir arada barındırır. Bu noktada bize düşen olumlu gelişmeleri hızlandırmak ve olumsuzları ise olumlu yapabilmek için bir rota çizmektir.

Grev THY içinde bir zihniyet değişikliği getirmiş, bu değişiklik şirketimizin çehresini kısa sürede değiştirebilmiştir. Artık klasik bir devlet sektörü mantığı yerine, yöneticisinden çalışanına kadar herkes "THY kâr etmedikçe, bizler için daha iyi yaşam koşullarına ulaşma şansı yoktur" felsefesi ile çalışıyorlar. Grev bize THY'nın bir şekilde ortadan kalkma şansının her zaman olduğunu gösterdi. THY çalışanı artık, daha iyi çalışıp, rekabet ortamında önemli başarılar elde edemez ise, THY'nın devlet gibi sonsuzca yaşayamayacağını gördü.

İşte UTED bu gerçeklerin de ışığında önemli bir rota değişikliğini gündeme getirmelidir. Bizler bu bilinçle yola çıkmak, derneğimizi artık kısır gelişmeler içine hapsedmemek gibi önemli bir görevle yüz yüzeyiz. Daha önce yapılanlar gibi sıradan bir çok mesele ile uğraşmak yalnızca zaman kaybıdır. UTED'in önünde duran yol, çok daha ağır ve karmaşıktır. Bu yoldan gidilmedikçe, bir yolunu bulup işin kolayına kaçıldığı süreçte UTED eski UTED olacak ve bizler de yerimizde sayacağız. Oysa gelişen koşullarda yerinde saymak, aslında gerilemenin en güzel tanımıdır.

Bir topluluğun değeri bünyesinde bulunan üyelerinin nitel ve nicel seviyesi ve onların yaptığı katkılarla ölçülür. UTED gibi mesleki kuruluşlar öncelikle mesleklerinde otorite olmak durumundadır. Bir kurucu üyemizin kongremizde vurguladığı, gerçek önemli ve can alıcı küçük bir

nokta vardır: bizler profesyoneliz. Profesyonel olmanın hemen her şeyi ile ortada olan belli özellikleri vardır. İşte UTED üyelerinin profesyonel havacılar olması yolunda elinden gelen katkıda bulunmak zorundadır. Profesyonel ve başarılı bir uçak teknisyeninin sahip olması gereken özellikler vardır. İyi bir İngilizce bilgisi, geniş ve araştırmacı mesleki bilgi. Bilim, sanat ve kültürel olaylara geniş bir ilgi ve katılım.

Hemen hepimizi biliyoruz ki UTED üyeleri, uçakçılıkla mesleki ve kültürel olarak THY bünyesinde tanışmışlardır. Çok yeni olan ve Eskişehir'den mezun olarak aramıza katılan genç arkadaşlarımız dışında, teorik ve pratik uçakçılık bilgisini biz THY içinde aldık. Bunun ne denli yeterli olduğu tartışılır. Havacılık tarihi ve aerodinamik gibi temel bilgilerimiz ne yazık ki yetersizdir. UTED YK uzun erimde bu temel sorunu gündeme getirip çözümlemek zorundadır. Hiç kuşku yok ki, iyi bir İngilizce bilgisi de eksikliklerimiz içindedir. Bu konularda THY ile ortak noktalarda buluşabileceğimiz ortadadır. UTED YK tüm olanakları bu yönde kullanırken, THY'den de uygun bir mesleki ve yabancı dil eğitimi için yardım görecektir. Şirketimizin yöneticileri eğitim için hiç bir masraftan kaçınmayacakların defalarca ortaya koymuşlardır.

Düşünme yeteneğine sahip herkes, sanat ve kültürün insanın ufuklarını genişleten özelliklerini bilirler. İnsanları kaynaştıran, insani özelliklerini geliştiren sanatsal etkinlikler yaşantımızda yer almak zorundadır. Çevrenize bir bakınız. Konuşmaların 15 dakika ile sınırlı kaldığını göreceksiniz. Çünkü 15 dakikada konuşulacak her şey biter ve konu havacılığa dönüşür. İşte UTED camiasını böylesi tekdüze ve tek yönlülükten kurtaracak şey de sanatsal ve kültürel etkinlikler, onlara karşı ilgi ve katılımıdır.

Değerli UTED üyeleri, yeni bir döneme girdiğimiz şu günlerde UTED

YK'nın en azından bir başlangıç için elinde geçen dönemlerden kalan önemli bir silah vardır. UTED DERGİ. UTED DERGİ şu andan itibaren bir yazı kurulu oluşturularak, elden geldiği kadar kendi topluluğuna bazı yararlar sağlama yollarını arayacaktır.

UTED DERGİ bir kabuk değişimine girdi. İyi bir yazı kurulu oluşturdu. Ancak derneğimizin tanıtılması ve UTED üyelerinin gerçek seviyesinin dost, düşmana gösterilebilmesi için, eli kalem tutan her arkadaşımızın bu çalışmalara katılımı zorunludur.

Güçlü bir UTED ancak bu kahırlı ve uzun yoldan geçerek, bir bütün olarak gelişmeler sağlanarak gerçekleşebilir. Yoksa kısa erimde elde edilen küçük başarılar, yine çok kısa sürede elimizden kayıp gider, yok olur.

Biz UTED DERGİ yazı kurulu, sıradan bir magazin dergisi çıkarabilir, para ile tutulan bir profesyonele dergi çıkarma görevi verebilirdik. Ancak bizler UTED DERGİ'nin bizim ürünümüz olmasını istiyoruz. Her üyemiz için UTED DERGİ'de yazma ve kendini ifade etme hakkı olmalıdır. Başlangıçta çok amatör de olsa, süreç içinde, giderek, UTED üyelerini tanıtan, onların sorun ve özelliklerini ortaya koyan, renkli, çekici ve güler yüzlü bir dergiye ulaşmayı hedefliyoruz.

Bu başlangıcımız tüm üyelerimizce desteklenmeden, onların istekli ve aktif katılmaları olmadan başarılı olmaz. Dergiye bizzat UTED üyeleri biçim vermeli, istekleri ve ELEŞTİRLERİ İLE BU ÇABALARIMIZI yönlendirmelidirler.

Değerli UTED üyeleri, biz THY içindeki en uyumlu ve en birlik içinde davranabilen grubuz. Bu özelliğimiz her türlü takdirin üzerindedir. Ancak şimdi bunu, en bilinçli, en bilgili ve en kültürlü gibi kavramlarla bütünleştirmeliyiz. Bu hem güçlü bir UTED'in hem de değişen koşullara uyum göstererek gelişmenin yolu.

Değişim gelişmedir. Gelişme ise iki yönlü olabilir. Değişmeyi iyiye doğru gelişme haline getirmek, ancak hepimizin ortak çabaları ile sağlanabilir. Bu konuda camiamıza inancımız tamdır.

Saygılarımızla
UTED DERGİ
YAZI KURULU

FORUM

Değerli UTED üyeleri, Bir topluluk olarak önemli sorunlarımız vardır. Bu yadsınamaz. Ancak bu sorunları saptamak, hangisinin daha yakıcı olduğunu belirlemek, bu sorunlar üzerine araştırmalar yapmak ve çözümler aramak yalnızca bizlerin yapacağı işlerdir. THY içinde 47 ayrı uzmanlık dalından biriyiz. Ön bakım, uçak revizyon, uçak elektrik, uçak elektronik, yapısal tamir, gövde içi işlemler, boya, lastik gibi aklımıza hemen geliveren bölümler halinde çalışıyoruz. UTED yönetim kurulu ancak topluluğun bütününe ilgilendiren sorunları yakalayıp çözümler getirebilir. Hem genel sorunlar ve hem de her bölümün özgün sorunları ancak biz UTED üyelerinin çabaları ile ortaya konabilir. Bir başkasının sorunlarımızı görmesini, onları bizler gibi yaşayıp dile getirmesini bekliyorsak, bu bekleme uzun yıllar alacaktır.

Bu kuşkusuz işin bir bölümüdür. Her üye bölümü ile veya genel olarak bizleri ilgilendiren sorunları bu köşede dile getirebilir veya tartışabilir. FORUM köşesinin AMAÇLARINDAN biri işte budur.

Özellikle eski arkadaşlar dernek yönetimlerimizin hâlâ en temel sorunlarda tartışmakta olduklarını bilirler. Pek çok konuda bir yönetim bir tavır alırken, diğer yönetim tam tersine bir tavır almakta sakınca görmez. Bizler böyleli koşullarda ortam ve güçler dengesine göre bir oraya bir buraya sürüklenip dururuz.

Kişilikli ve her yönetimin uygulamak zorunda olduğu ana politika ve prensip-

lerini saptamış bir UTED, inanıyoruz ki çok daha başarılı olacaktır. Ne yapacağımız ve nasıl yapacağımız belli olduğu sürece, hangi araçlar ve yollarla hedefe ulaşacağımızı saptamak daha kolaylaşacaktır.

Bunlar saptandıktan ve bir program haline getirildikten sonra oyunu akılcı ve doğru kurallara göre oynamayı daha iyi başaracağız. Birkaç ana başlık altında özetlersek:

- Uçak teknisyeninin uçucu olması ve uçuş sorunu ile ilgili sorunlar nasıl çözümlenebilir?

- Sendika ve işverenle ilgili ilişkilerimizin boyutları ne olmalı? UTED in ana çalışma konuları ne olmalıdır? Uzun orta ve kısa erimde varmayı hedeflediği noktalar nedir?

- UTED ekonomik sorunlarla nereye kadar uğraşmalıdır?

- Derneğimiz bir kulüp havasına bürünmeli midir?

- UTED hangi yöntemlerle uçak teknisyenini tanıtmalıdır?

- Kardeş derneklerle ilişkilerimiz hangi seviyede olmalıdır?

Bu ilişkilerde bir konfederasyonlaşma için hazırlık yapılmalıdır?

- Yönetim ve yürütme organları hangi esaslara ve ne şekilde seçilmelidir.

- Kongrede hangi maddelerde tüzük değişikliği yapılmalıdır?

Forum köşesinde işte kimi zaman böylesi temel ve ortak sorunlar da tartışılacaktır. Gerek üyelerimizden gelen yazılar, gerekse de yönetim kurumumuzun yapacağı açıklama ve bilgilendirmeler yer ala-

caktır. Bu sorunları tartışmak ve çözümler üretmeye çalışmak bizlere yalnızca kişilikli bir dernek politikası ve geleneği sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda da çalışmalarımızın daha hızlanmasını da sağlayacaktır. Programın ve yapılacak işlerin belli olması, yönetim seçimlerinde kimin iyi kimin kötü olduğu esasına göre değil, o işi en iyi kimin yapacağı esasına göre yapılacaktır. Bu bizlere önemli gelişmeler sağlar.

Daha önce de belirttiğimiz gibi UTED üyeleri mesleki özelliklerine yakışmayan eylem biçimlerine kalkışmamalıdır. Bu bizlere yalnızca zarar getirir. UTED tek bir yöntemle, ikna ve iyi ilişkiler yöntemiyle çalışma yapabilir. Bu tür çalışmanın ana esasları da, bir konuyu öne atarken titiz ve kapsamlı bir hazırlık, bıkıp usanmadan, değişik ikna yöntemleri ile sorunları anlatmaktır. Bu amaçla uçak teknisyeninin durmaksızın tanıtılması ve özelliklerinin kamu oyuna duyurulması gerekmektedir.

Güçlü bir UTED bilinçli davranan, akıllı bir çalışma ve politika uygulayabilen bir UTED olacaktır. Elinde program ve planı olan, olumlu sonuçlar elde edebilmek için sistemli bir çalışma yapan UTED güçlü olabilir. Her yeni yönetimin işlere yeni baştan başladığı bir UTED asla sonuçlara ulaşamaz. Güçlü UTED bir yönetimin bıraktığı yerden başlayıp daha ileri gitmeyi bilen bir UTED olabilir.

Değerli UTED üyeleri,

Başka her ne söylersek söyleyelim, üyelerinin tam destek ve katılımı olmadan güçlü olabilmenin yolu yoktur. Gerek UTED DERGİ çalışmalarına ve gerek derneğimizin çalışmalarına aktif bir katılım ve sahip çıkma olmadan UTED asla güçlü bir UTED olamaz. Ancak hep birlikte ve kendi sorunlarımıza sahip çıkarak bir noktaya ulaşma şansımız vardır. Gerçek çözümler bu noktadadır. ●

Bu sayımızda uçuşa katılan teknisyenin tanımı, özellikleri, görev ve sorumlulukları ile ilgili THY AO Ortaklık El Ki tabından ilgili bölümleri yayımlıyoruz. Bu konunun özellikle uçucu arkadaşlarımız tarafından ilginç bulunacağı ve inceleneyeceği inancındayız. Gelecek sayımız için uçuş ve uçuşla ilgili sorunlarımız üzerine yazılarınızı bekliyoruz...

TÜRK HAVA YOLLARI AO. TEKNİK PERSONELİN UÇUŞA KATILMA YÖNETMELİĞİ

01 AMAÇ:

Bu yönetmelikten amaç, THY A.O.'nda uçuşa katılan II. sınıf Uçak Bakım Teknisyeni lisansına sahip

Teknik Personelin, Ortaklığımız ile diğer Hava Yolları arasında Handling Anlaşması bulunmayan istasyonlara yapılan her türlü tarifeli ve charter uçuşları sırasında izlemeleri gereken yöntemleri saptamaktır.

02 KAPSAM:

Bu yönetmelik hükümleri; Teknik Başkanlık Hat Bakım, Uçak Bakım, Teknik Kontrol Müdürlükleri ilgili teknik personeli ile Uçuş İşletme Baş-

kanlığı, Baş Pilotluk, Uçuş Ekibi Plan ve Koordinasyon Müdürlüğü teknik personeli kapsar.

03 SORUMLULUK:

Bu yönetmeliğin uygulanmasından Uçuş İşletme Başkanı ve Teknik Başkan, Teknik ve İşletme Genel Müdür Muavinliği kanalı ile Genel Müdüre karşı sorumludurlar.

04 TANIMLAR:

Bu yönetmelikte geçen bazı terimlerin tanımları aşağıda yapılmıştır:

UÇUŞA KATILAN TEKNİK

PERSONEL: Ulaştırma Bakanlığı SHD-T-35 Talimatına göre II. Sınıf Uçak Bakım Sertifikası olan tüm teknik personeldir.

LOG BOOK: Uçağın, her türlü



teknik işlemlerinin yazıldığı özel defterdir.

II. SINIF UÇAK BAKIM TEKNİSYENİ LİSANSINA

SAHİP PERSONEL: Geçerli lisan bilgisine ve uçuş yaptığı yabancı meydanlardaki teknik bakım hakkında gerekli bilgiye sahip, teleks çekmesini bilen, uçuşun iptalini gerektiren çeşitli sistemler üzerinde arızayı teşhis yeteneği olacak derecede yetişmiş SHD-T-35'e göre lisans sahibi personeldir.

FEO: Uçuş Mühendisi. (Flight Engineer Officer)

WALK AROUND CHECK: Uçağın gözle yapılan genel dış kontrolü.

LANDİNG KARTI: Uçuş ekibine dahil personelin döviz tahsis edilmeden yurtdışına çıkışını sağlayan pasaport gibi geçerli kart.

AIRWORTHINESS RELEASE: Uçağın uçuşa elverişli ve teknik bakımdan güvenilir olması.

05 GENEL ESASLAR:

1. Teknisyen uçuşa resmi elbise ile katılacaktır.

2. Tarifeli ve charter uçuşlarında uçacak teknisyenlerin isimleri ve uçacakları seferler önceden Hat Bakım Müdürlüğü tarafından hazırlanıp Uçuş İşletme Başkanlığı/Baş Pilotluğa bildirilecektir.

3. Bu yönetmeliğe göre, görevi süresince uçuş ekibinden sayılacak II. sınıf Uçak Bakım Teknisyeni lisansına sahip Teknik Personelin uçuş programı (EK: 1) ve planlaması Uçuş Ekibi Plan ve Koordinasyon Müdürlüğü tarafından yürütülecektir.

4. Uçuş ekibine katılan görevli teknisyen, bağlı bulunduğu istasyona dönüşüne kadar uçuş ekibinin yararlandığı bütün haklardan yararlanacaktır.

5. Uçuş ekibine katılan teknik personel, 07-029 Uçuş Vazife ve Uçuş Saatleri Yönetmeliği gereğince kokpit mürettebatından sayılacak ve bu yönetmelikte Kabin Görevlileri personeline tanınan bütün haklardan yararlanacaktır.

6. Görev süresince Teknik Personelin Amiri uçağın Sorumlu Kaptan'ı olacaktır.

7. Teknik Personel; lisans sahibi değilse, lisansının vize süresi geçmiş ve/veya sahip olduğu lisansla ilgili uçağın tip ve modeli belirtilmemiş ise, hiç bir şekilde göreve katılamaz.

06 UYGULAMA:

1. Teknisyen uçuşa katılırken içinde her türlü takım ve malzeme bulunan standart teknisyen takım çantası içinde uçakla ilgili evraklar ve teknik kitaplar, teknisyen tulumu bulunan uçuş ekibi çantası, landing kartı, pasaport, lisans ve gerekli dökümanları (bakım formları gibi) yanında bulunduruacaktır.

2. Uçağın teknisyeni, katılacağı uçuşun başlama saatinden bir saat önce, Ekip Tahsis Amirliğine başvurarak uçuş programında isminin bulunup bulunmadığını kontrol edip isminin hizasını parafe edecektir.

Kaptan brifingine katılan ekiple gümrük deklarasyonuna başvuracak ve yarım saat önce uçağın başına gelecek uçağın dış kontrolünü (Walk

Around Check) yapacaktır. Uçağın defterini inceleyerek kaptana ve FEO'ya uçağın hakkında bilgi verecektir.

3. Uçuş ekibinde görevli II. Sınıf Uçak Bakım Teknisyeni lisansına sahip Teknik Personelin görevleri aşağıda belirtilmiştir:

a. Varış meydanında uçağın transit ve/veya konaklama bakımını yapmak,

b. Yakıt ikmalini denetlemek,

c. Yağ ikmalini yapmak,

d. Hidrolik ve hava ikmallerini, bulunduğu meydandaki teknik otoritelerden yararlanarak yapmak,

e. Uçağın seferden alıkonmasını gerektiren arızaların nedenini teşhis etmek ve İstasyon Müdürlüğü kanalı ile ilgili yerlere teleks raporları ile bilgi vermek. Arızanın o meydandaki olanaklarla giderilip giderilmeyeceği hususunda araştırma yapmak,

f. Uçak arızalarının giderilmesi sağlanınca, Log Book (EK:II) ile gerekli açıklamayı yapmak, sayfanın AirWorthiness Release bölümünü imzalamak ve uçağın uçuşa hazır olduğunu sorumlu kaptana rapor etmektir.

4. Teknik personel, sefer dönüşü Log Book'da yazılmış arızalar hakkında Uçak Atelyesi Vardiya Şefliğine ayrıntılı rapor verecektir.

5. Uçuş ekibine katılan teknik personelin, bu yönetmeliğe göre yapacağı mesaisi 07-029 THYA.O. Uçuş Vazife ve Uçuş Saatleri Yönetmeliğinin hükümlerine göre tesbit edilir.

6. Sefer dönüşlerinde teknik per-

sonelin evine gidebilmesi için İstanbul'da Teknik Başkanlık, İstanbul dışı İstasyonlarda Nöbetçi Müdürlükçe sağlanan ekip araçlarından istifade edilecektir.

07 YÜRÜRLÜK:

Bu yönetmelik İdare Meclisinin 16.01.1978 gün ve 21 sayılı kararı ile karar tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

5. Yıllık azami uçuş süresi Kokpit Ekibi için 1000 saat, Kabin Ekibi için 1100 saattir.

6. 8 saatten fazla süren tek inişli uçuşlarda;

a. Kokpit için;

Normal Ekip + 1 Mesul Kaptan + 1 FEO (gereken uçak tipleri için)

b Kabin için;

Normal Ekip +1 Kabin Amiri +1 Kabin Memuru olarak plânlanır.

Bu durumda Uçuş Ekibinin dinlenme süresi, uçuş görev süresinin iki katından az olamaz. Bu dinlenme süresi en az 24 saattir.

7. Uçuş Ekibine, 21.00 GMT (UTC) ile 02.00 UTC arası periyodu tamamen kapsayacak şekilde plânlanan bir uçuş görevini takip eden 24 saatlik sürede aynı periyoda girecek şekilde uçuş plânlanmaz.

8. Bir takvim ayı içinde yapılan uçuş ve yer görev süreleri toplamı 180 saattir.

B. DİNLENME SÜRESİNE İLİŞKİN ESASLAR:

1. Her uçuş görev süresi bir dinlenme süresi ile sona erer.

2. Uçuş Ekibine sağlanacak kesin dinlenme süresi en az 8 saattir.

3. Dinlenme süresi, bir uçuş günü içindeki uçuş görev süresinin bir veya bu uçuş görev süresi içinde yapılan toplam uçuş süresinin iki katından az olamaz.

4. Ana üs'de dinlenme süresi, ana üs'den son ayrılıştan itibaren yapılan uçuş süresi toplamının iki katından az olamaz.

5. Uçuş görev süreleri ile konaklama süreleri toplamı kesintisiz olarak 6 takvim gününü geçen görevlerde ana üs'te dinlenme süresi ana üs'ten uzakta geçen sürede yapılan uçuş süreleri toplamının iki katından az olamaz. Bu dinlenme süresi en az 48 saattir.

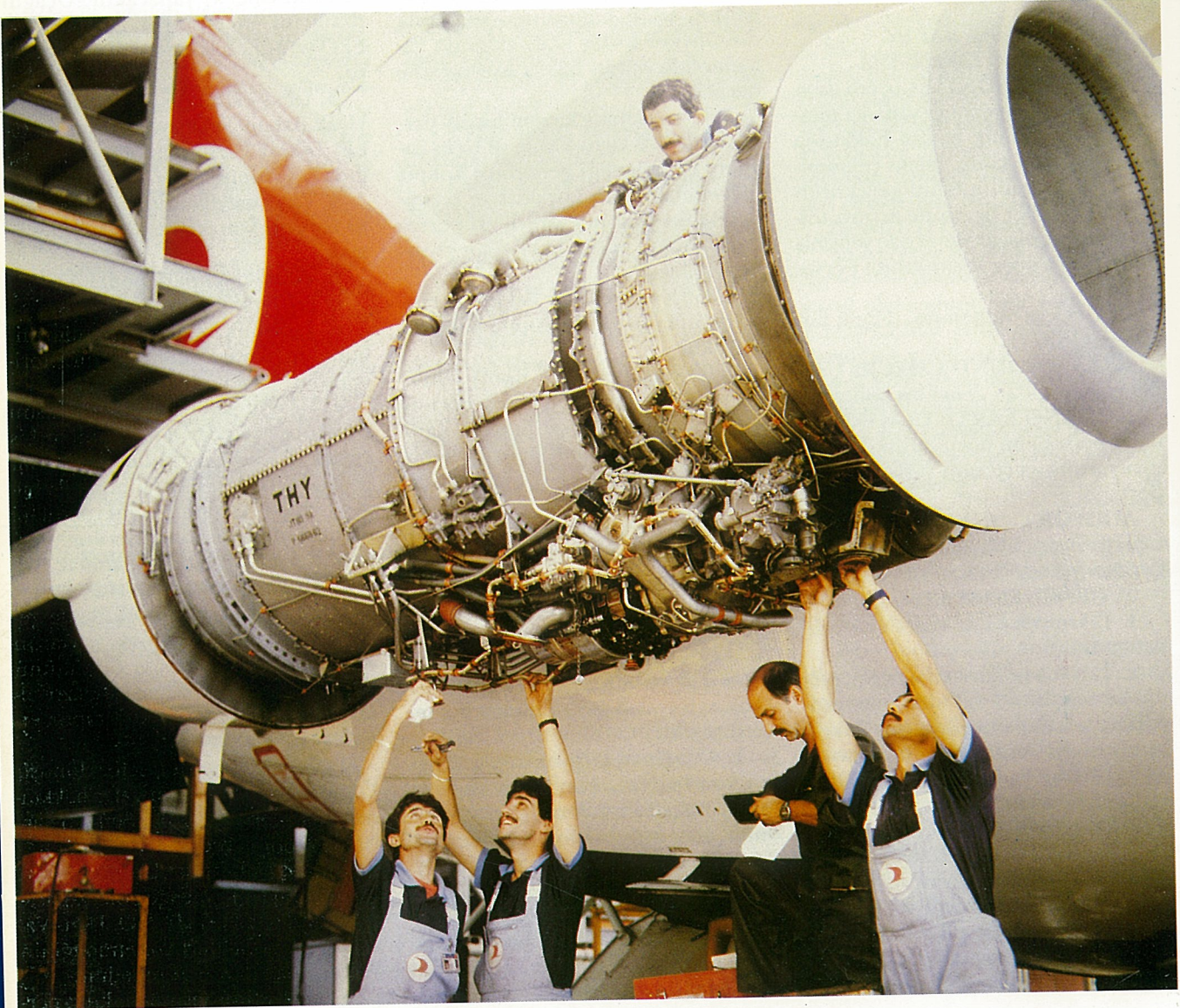
6. Bir ay içinde ana üs'den uzakta geçen gece adedi 15'den fazla olamaz. (Özel görevler hariç)

7. Bir takvim ayı içinde uçucu personel en az 6 takvim günü görev verilmeyen aralıklarla çalışır. Görev plânlaması aralıksız en fazla 6 takvim gününü kapsar. Görev verilmeyecek olan 6 takvim gününden 4'ü bitişik ikişer takvim günü şeklindedir. Görev verilmeyecek takvim günlerinin hepsi programda gösterilir.

ORTAKLIK EL KİTABI

05-026 Sh. 1-2-3-4

SAYGILARIMIZLA YAZI KURULU



COMPUTER

Mustafa DOĞANCI

Yaptığımız, büyük sorumluluk yükleyen, hata affetmeyen, stresi çok, yorucu bir iş. İnsan özel hayatında düzenli ve rahat olamazsa, üstündeki stresi ve yorgunluğu atamazsa iş hayatında o kadar kötü olacaktır. İşte bu stresi, yorgunluğu üzerimizden atabilmek için çoğumuzun çeşitli hobileri ve uğraşları var. Kimimiz hayvan besler, kimi koleksiyon, kimi model uçak yapar, kimi müzik aleti çalar, kimi evde çocukları ile ilgilenir, kimi balık tutar, kimi de bir arayış içinde oraya buraya koşar durur. İşte bu yararlı uğraşlar arasına bilgisayarı da katabiliriz.

Çağımız bilgisayar devri. Kendi çalıştığımız kısımlarda bile birer ikişer çoğalan Airbus'larda kullanılan bu aletlere yavaş yavaş hepimiz ısınmaya başladık. Hatta çoğumuzun evinde bile, bilgisayarlar yerlerini almaya başladı. Ama bilgisayar alırken dikkat etmeli:

1- Hardware ve Software: Donanım ve program zenginliği

2- Ucuz olması ve isteklerimize cevap verebilmesi

3- Kullanımı kolay olması. Basic, Assembler, Foltran C vb. dilleri kullanabilmesi

4- Hızlı olması veya olabilmesi

Bu konudayaptığım araştırmalar, beni Amiga'ya yöneltti. Amiga bir IBM MACINTOSH bilgisayar olabiliyor. Bir ek birimle onlarla yarışabiliyordu. AMIGA 500'ü seçmemin bir diğer sebebi değişik iç yapıyla, muhteşem grafik ve ses kabiliyeti ile benzerlerinden kat kat ucuz olması ve verdiğiniz paranın hakkını vermesi.

AMIGA 500 bilgisayar fabrika çıkışı 3,5 inç drive (880 kbyte formaalma kapasitesi) 512 KB çalışma hafızası, çalışma sys.'i kickstart 1,3 çıkış ve girişleri anlatmadan önce bir tavsiye olacak. Elektronik bir alet vb. alırken giriş ve çıkışlarının çok olmasına bakın.

Paralel Port: Yazıcı (Printer) ve dıgıtizer vb.

Serial Port: Modem ve mıdı vb.

Mouse, joystick girişleri: Paddle ve analog joystick

Ses Çıkışları: Bu çıkışları stereo müzik setinize bağlayın ve dinleyin. Komşunuz evinizde bir müzik topluluğu olduğuna inanacak. Siz bu muhteşem sese çok şaşıracaksınız.

Drive Çıkışları: 3 adet 3,5 yada 5,25 drive bağlanabilir.

Elektrik Bağlantısı: Daha geniş Hardware arttırmak için (Harddisk için) Ext. Port bilgisayarın solunda yerini almıştır.

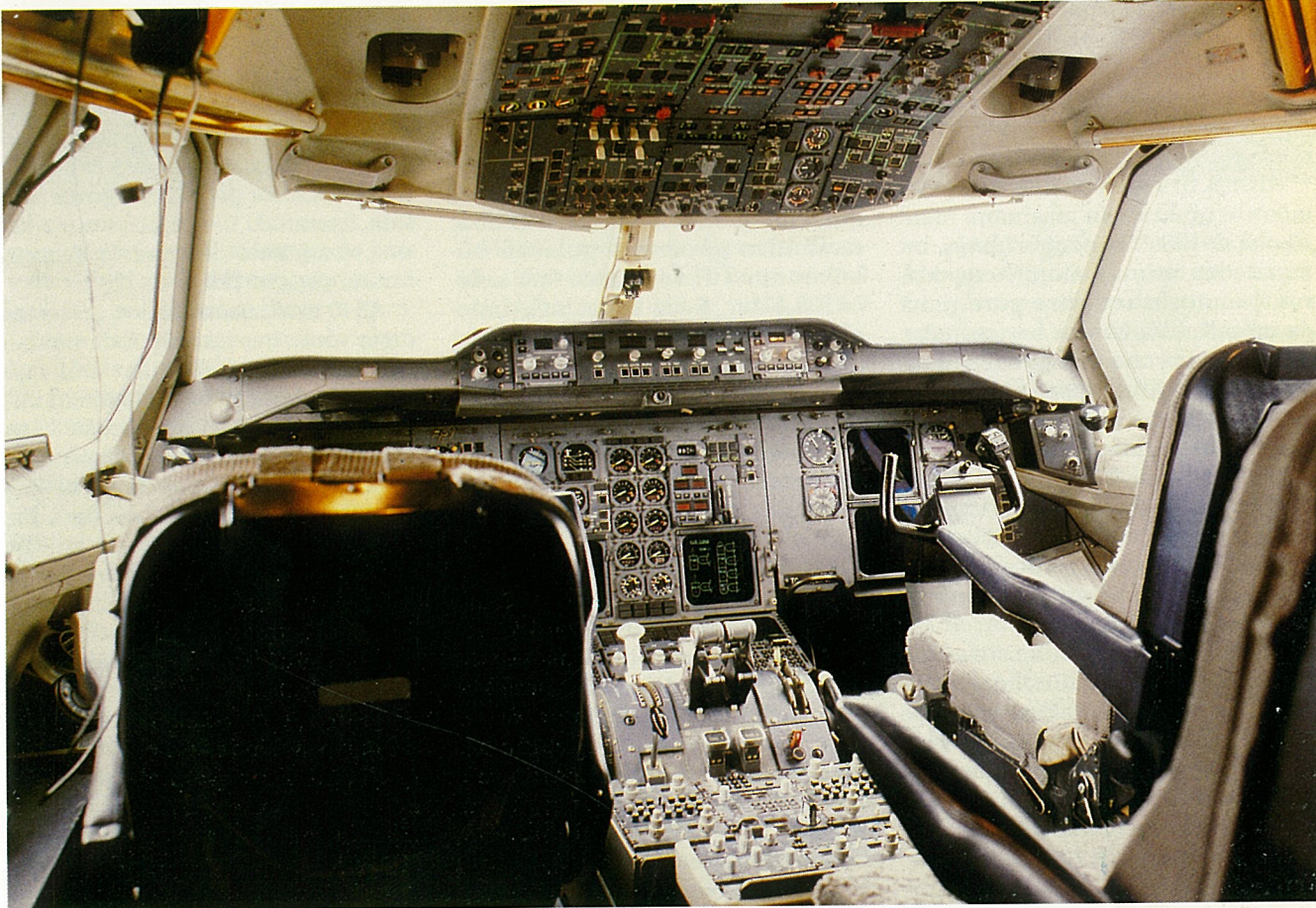
Harddiskler 20 ile 400 MB'a kadar hem hızlanır hem kapasitesi artar. Internal ram ile 2 ile 8 MB kadar kapasite arttırılabilir.

- Bilgisayar konusunda tenkitlerinizi ve sorularınız bekliyorum.

- A.B.D. ULUSAL HAVACILIK UZAY DAİRESİ (NASA7 Cape Canoveral Kennedy Uzay Merkezi'nde Amiga bilgisayarlar kullanılıyor.

- AMIGA 500'ü bir oyun aracı olarak düşünenler yanıldıklarını ilerde anlayacaklar.

* Bu yazının hazırlanmasında Gold Box hizmetlerinden Amiga Professional News'den yararlanılmıştır.



AIRBUS INDUSTRIE VE A-340

Muharrem SAVUR

Dört avrupa ülkesinin katılımı ile oluşan bir Konsorsiyum olan Airbus Industrie, son 20 yıl içinde tek tip uçak üreten küçük bir ortalıktan, Boeing firması ile dünya pazarında yarışan 7 değişik tip ve amaçlı uçak üreten bir uçak üreticisi durumuna gelmiştir.

1991 yılı Ekim ayında uçuşa başlanan A340 modeli Avrupada 225 ton maksimum kalkış ağırlığını aşabilen ilk taşıma uçağı olacaktır. Boeing firmasının 747 uçağı ile tekelinde tuttuğu ultra uzun menzil uçuş piyasasına giren ilk 4 motorlu Avrupa uçağı A340'tur. A340-300 modelinin menzili first-class, business class ve economy-class olmak üzere üç tip koltuk ve 295 yolcu ile 12500 km veya 6700 deniz milidir. Bu menzil B747-300 uçağından fazla olmakla beraber, B747-400'lerin 13500 km'lik menzillerinden daha azdır. A340-200 uçağı 262 yolcu ile 14000 km menzile ulaşabilmektedir. A340-200 düşük kapasiteli olarak değerlendirilmemelidir. Konsorsiyum ilk olarak ürettiği A340-200 üzerinde modifikasyonlar yaparak A340-300 uçağını piyasaya sunmuştur.

Airbus firması yetkililerince, çift motorlu uçaklar için maximum menzil olarak 10000 km öngörülmüş, bu mesafeden sonra 4 motorlu uçakların 2 motorlu uçaklara göre daha ekonomik olduğunun araştırmalar sonucunda ortaya çıktığı belirtilmiştir. A340 uçağında yapılan deneylerde, kanat ucuna yakın olan motorların meydana getirdiği kanat bükülmesinin 8 tonluk bir ağırlık tasarrufu elde ettiği görüldü. Bu da A340 ve A330 uçaklarının tasarım maliyeti 3.5 milyar dolardır. Her iki uçaktada aynı gövde yapısı kullanılarak 1 milyar dolar tasarruf sağlanmıştır.

A340 ve A330 uçağının tasarımları kullanıcı firmalar tarafından yönlendirilerek, ideale en yakın uçakların dizayn edilmesine çalışılmıştır. Her iki uçaktada A300'ün 5.64 m çaplı gövde bölmeleri kullanıldı. Gövde ve kanat uzunlukları farklı, A330 çift ve A340 dört motorlu olarak tasarımılandı. International Aero Engines fir-

masınca büyük çaplı fan kullanılarak geliştirilen V2500 turbofan projesinin başarısız olması sonucunda, motor üretim programı CFM International tarafından yürütülerek bugün A340 uçağında kullanılmakta olan CFM56 motorları üretildi. A340 ve A330 uçaklarında daha fazla kompozit malzeme ile metal yorgunluğuna maruz kalmayan bölgelerde yeni bir malzeme olan aliminyumlithium kullanıldı.

A340 uçaklarının kanatları hem iki, hem dört motor taşıyabilme özelliği ile jet uçakları için üretilen bir aerodinamik harikası sıfatını hak etmiştir. Şimdiye kadar British Aerospace tarafından üretilen en büyük kanat olan A340 kanatları, aynı zamanda Airbus uçakları için üretilen kanatlar içinde en fazla ok açısına sahip kanatlar olma özelliğini taşır. 30 derecelik ok açısı, uzun menzilli uçakların 0.80 mach olan seyir süratini 0.82-0.84 mach'a çıkardı. Kanat açıklıkları eşit olmakla beraber, kanat alanı B747'nin %65'i kadardır. Kalkış ve seyir esnasında sürüklenme kuvvetini minimuma indirmek amacı ile yüksek görüş oranı (Aspect Ratio) kullanılmıştır. A330 ve A340 uçaklarının bükülme moment değerleri (Kanat tarafından gövdeye uygulanan bükülme kuvveti) arasındaki fark sadece %1,5'dur. Buda kanat birleşimlerinde aynı destekleyici ve birleştirici yapının kullanılmasını mümkün kılar. Dış taraftaki motorların yarattığı ağırlık, kanatların gövdeye uyguladığı bükülme momentini büyük ölçüde ortadan kaldırır. Böyle uçağın 30 ton ekstra yakıt kapasitesine sahip olması sağlanır.

A340 kanatları genelde, A300 kanatlarında kullanılan arka kanat sparlarının çapraz nervurları ile birleştirilmesi sonucu oluşturulan ve kanadın alt, üst kaplamalarını destekleyen, torsion box'lara sahiptir. Bu sayede hasar toleransının azaltılması sağlanmıştır. A340 kanatlarının hücum kenarındaki slatlar, firar kenarındaki flap spoiler ve eleronlar, ana hatları ile diğer Airbus uçaklarına benzemekle beraber, ek motorlar se-

bebi ile detayları daha farklıdır. A320 uçaklarında ilk kez kullanılan kısaltılmış slatlar, A340 uçaklarında kullanıldı. Yediser adet slatın mevcut olduğu kanatlarda dış motor paylonlarının yerleştirilebilmesi için, dördüncü ve beşinci slatların arası boş bıraktıldı.

Diğer uçaklardan farklı olarak kullanılan iki parçalı eleronlar, Fly-by-wire uçuş kontrol sistemi ile iniş ve kalkış sırasında kullanılarak kanadın firar kenarı boyunca flap etkisi yaratmaktadır. İnişten sonra eleronlar yukarı kaldırılarak fren etkisi oluşturulur. Eleronların yukarı kaldırılması ile uçağın kendi eksen etrafında dönüşü kontrol edildiği gibi ground-spoiler'ler açıldığında kanatta oluşan momentte dengelenir. Görüş oranı 8.8 değerinden, 9.3 değerine ulaştırılarak, kanat uçları yaklaşık 45 derece eğildi ve bunun sonucu olarak uçuş sırasında %11.5'lik yakıt tasarrufu sağlandı.

İki yıllık çalışma sonucunda, iç ve dış motorların pozisyonları hesaplanarak, içteki motorların paylonlarına ekstra kuvvetlendiriciler konuldu. Ayrıca içteki motorların paylonları, ekstra paylonlar kullanılarak 400 mm ileri alındı. Bu sayede kanat kökü ile gövde arasındaki kritik bölgenin aerodinamiği mükemmel hale getirildi. Bir diğer avantajda A340'ın kanat-gövde ara tesir sürüklenmesinin minimuma indirilmiş olmasıdır. A340 kanatlarının hasar toleransının azaltılması için yakıt sistemindeki kollektör depolar yeniden düzenlenerek iç motor paylonu ile gövde arasına, içtaraftaki motor hizasının arkasına ve dış motor kompresör hattının önüne yerleştirildi.

A340 uçaklarının dikkat çekici bir diğer yönü, iniş takımlarında yapılan değişiklikler ve kullanılan yeni yapı malzemesidir. A340 uçaklarının iniş takımları, bir Kanada firması olan Dowty Aerospace Gloucester firması tarafından üretilmektedir. A340 iniş takımları anadikmesi, daha önce hiç kullanılmamış bir teknikte yüksek mukavemetli çelikten yekpare olarak üretilmiştir. Mafsallı iniş takımları ve dikme kısaltma mekanizması, kanat içindeki sınırlı boşluğun kullanılması için geliştirilmiş yeniliklerdir.

A340 uçaklarında mafsallı iniş takımları sayesinde dikmenin efektif uzunluğu artmış ve inişte ilk temas anı ile kalkış rulesi sonunda arka iniş takımlarının yalnız arka lastiklerinin yer ile temas etmesi sağlanmıştır. İlk etapta Bogie dikmede süspansiyon



vazifesi görür ve dört lastiğinde yere temas ettiği anda iniş takımlarının teleskobik şok emicileri devreye girer. Uçağın kalkışından sonra iniş takımları gövde altındaki yuvalarına çekilir. Bu esnada in-Flight breake sistemi kullanılarak lastiklerin dönüşü durdurulur ve iniş takımlarının toplanması esnasında uygun bir yörünge izlemesi için mekanik bir sistem yardımıyla (mechanical shortening system) iniş takımlarının pozisyonu değiştirilerek gövde içine alınır.

A340 uçaklarının ana iniş takımları uçağın ekstra ağırlığı sebebiyle son derece mukavim olmalıdır. Bu sebep ile özel bir dizayn ve özel malzemeler kullanılarak Dowty firması tarafından üretilmektedir. Burun iniş takımları ise diğer Airbus uçakları ile aynı olup, airbus'ların iniş takımlarını üreten Meisser-Bugatti tarafından üretilir.

A340 uçaklarında, General Electric / Snecma ve CFM International ortaklığınca üretilen ve yaklaşık 15.5 ton 5151 kNveya 34000lb) itki sağlayan, 1.82 m çaplı turbofan CFM56-5C motorlar kullanılmaktadır.

CFM56'ların-5 tipi motorlarında gözlenen fan verimliliği (fan efficiency) 0.91 ile bütün "unshrouded" motorlar içinde ulaşılan en yüksek verimlilik değeridir. -5C modeli için 4kademeli yeni bir alçak basınç kompresörü dizayn edildi. Kompresör pallerinin diske birleşim noklarında kullanılan geçme (dovetail) yapı yerine oluklu (groove) yapı ve disk üzerinde, slotlu paller kullanılmaya başlandı.

CFM56-5C tipi motorlarda olan yağmur emme özelliği fan/core spilter yüzeyinin daha geriye alınması ile yağmur suları by-pass bölmesinden atılarak bir miktar giderildi. Buna ila-

ve olarak alçak ve yüksek basınç kompresörleri arasındaki hava kanalları yüzeyine shallow scop ismi verilen yeni bir mekanizma eklendi. Bu sistem yardımıyla emilen yağmur suları, değişken by-pass valfleri yardımıyla dışarı atılabildi.

Motorun yanma odalarında değişiklik yapılmamakla beraber, emisyonu azaltmak amacıyla kademeli yanma kullanıldı. Tam ve yarı güçte bütün enjektörler aktif iken, düşük güçlerde yalnız yarısı kullanılarak, eksoz gazlarındaki nitrojen-oksijen oranı müsaade edilen değer %40 altına indirilebildi. -5C motorlarındaki diğer bir yenilik CFM serisindeki ilk karışık akımlı motor olmasıdır. Bu olay (mixed flow) ana motordan geçen hava ile fandan geçen havanın motor çıkışından evvel karışmasının sağlanmasıyla motor veriminin artmasını sağlamıştır.

ALL SYSTEMS GO

Tevfik GURPINAR

A310 MASTER MINIMUM EQUIPMENT LIST	AUTOMATIC FLIGHT SYSTEM	01-22 Pg 2 SEQ 001
Code : 0122B		REV 05

ITEM	2. NUMBER INSTALLED		3. NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH	4. REMARKS OR EXCEPTIONS
7 - "AP OFF" lt.	2	1	*	a) One may be inoperative provided corresponding aural warning is operative - or -
8 - Flight mode annunciator (FMA on PFD)	2	0	*	b) Except for "ER" operations both may be inoperative provided no AP is engaged
a) ATS modes	2	1	*	a) One or more indications may be inoperative on one FMA - or -
b) LAND capability (CAT 1, CAT 2, CAT 3 indications)	2	1	*	b) One or more indications may be inoperative on both FMA provided the ATS is not used. (For "ER" operations, dispatch is allowed for one flight to an airport where repairs or replacements can be made). a) One or more indications may be inoperative on one FMA

Minimum Equipment List'in kullanımı ve arızalı komponent veya cihazlardan uçuşa engel olmayanların HOLD'a alınarak uçuşa verilmesi için bir procedure vardır. Aşağıdaki kısa bilgiler bu işlemin nasıl yapılacağı üzerine temel noktaları işaret etmektedir. Özellikle genç arkadaşlarımıza yararlı olacağı inancındayız.

Türk Sivil Havacılık Dairesi tarafından onaylanan MEL ticari uçuşlarda, belli sistem veya komponentler arızalı iken uçağın uçuşa verilmesini sağlamak için hazırlanmıştır. MEL içinde uygun operasyon için kabul edilebilir bir güvenlik seviyesini sağlamak bir sistem veya komponentin fonksiyonunu bir diğerine aktarmak ya da bir arıza durumunda etkilenen komponentler için referanslar bulunur. Birden çok komponent veya sistem arızasında bu sistemler için MEL bir kısıtlama getirmese de, uçak uçuşa verilemez.

MEL ilgili arızanın ana üste veya diğer uçuş noktalarında olması gibi bir ayırım yapmaz. MEL içindeki hükümlere göre uçuşa verilen uçak, asla belirli olmayan bir süre için inoperatif item'lerle uçulabilir anlamına gelmez.

- MEL herhangi bir istasyondan planlanmış uçuş için uçağın kaldırıl-

ması çabalarında uçuş ve bakım ekiplerine yardım sağlar.

- MEL yolcuların konforunu ciddi olarak etkilemeden ve uçuş emniyetini riske sokmadan hangi sistem ve komponentlerin tam olarak faal, tamamen veya kısmen gayrıfaal olabileceğini gösterir.

- Eğitim amaçlı veya ferry uçuşlarda MEL de belirtilenden daha çok komponent veya sistem inoperatif iken uçuşa izin verilebilir. Ancak uçuş için zorunlu olan ekipmanlar bunun dışındadır. Bu uçuş izni uçuş ekibi ve bakım ekibi arasında karşılıklı anlaşma ve bunun yazılı ve imzalı belge haline getirilmesi ile yapılabilir.

- MEL içinde yer almayan ve uçuş için gerekli tüm sistem ve komponentlerin operatif olması gerekliliği

kabul edilir.

- MEL içinde uçağın uçabilirliğini etkilemeyen sistem ve komponentler yer almaz.

UYGULAMA: Genel bir kural olarak inoperatif sistemlerin tamir veya onarımı uçuşun gecikmesini engelleyecek şekilde yapılamıyor ise MEL kullanılmalıdır.

SİSTEM VE SIRALAMA

NUMARASI: Sayfanın sol üst köşesinde yer alır. Air Transportation Association (ATA) 100'e göre sıralandırılmıştır.

(1) **ITEM:** İlgili chapter içinde yer alan ekipman, sistem, komponent veya fonksiyonlar sıralanır.

(2) **NUMBER INSTALLED:** İlgili sistem, komponent ve ekipmandan uçak üzerinde kaç tane monte edilmiş olduğunu gösterir

(3) **NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH:** Remarks and expectation'ın yer aldığı sütun (4) dışında normal uçuş için kaç adet gerektiğini gösterir.

(4) REMARKS OR

EXPECTATIONS: Bu kolon koşullar ve limitlerin ne olduğunu, nelere izin verildiğini, nelerin yasaklandığını gösterir. Bu kolon içinde yer alan bazı özel işaret ve notlar vardır.

(*) **ASTERIX:** Cockpit'e uyarıcı ve bilgi verici bir plakart arızalı komponent yakınına asılır.

(-) **DASH:** Uçağa monte edilen komponent sayısının değişken olduğunu gösterir.

("ER") EXTENDED

RANGE: Uzun mesafe uçuşlarını belirtir.

(M) **MAINTENANCE:** Özel bir bakım operasyonu gerektiğini bildirir.

(O) **OPERATIONS:** Özel bir kullanım operasyonunu pilotun uygulayacağını gösterir.

Öncelikle NOT REQUIRED olarak görünen sistem veya komponentin arızasını gidermek için elden gelen herşey yapılmalıdır. Ancak sonuç alınmazsa uçak MEL'e basvurarak

TÜRK HAVA YOLLARI A.Ş.				CONTINUED ITEMS		AIRCRAFT NO.	PAGE
				AIRCRAFT MAINTENANCE LOG		TC-	
FLIGHT OR GROUND ENTRIES				CORRECTIVE ACTION TAKEN			
ITEM NO	COMPONENT CODE NO.	POSITION	SER. NO. OFF	SER. NO. ON	POOL AIRL.		
FLT. LEG/STA							
TRIP							
DATE							
ENTERED BY (PRINT)				STATION	DATE	DONE BY (SIGN)	



HAVACILIK TARİHİ ÜZERİNE

Hidayet KAPKAÇ

Havacılık tarihi ve özelde Türk havacılık tarihi üzerine son aylar boyunca yaptığımız kısıtlı da olsa bir araştırma, bizlere hemen hiç bir yerde yeterli kaynağın olmadığını gösterdi. Bu acı sonuç düşündürücüdür. Birer uçak teknisyeni olarak, uluslararası planda nereden nereye geldiğimizi, yurdumuzda ilk teknis-

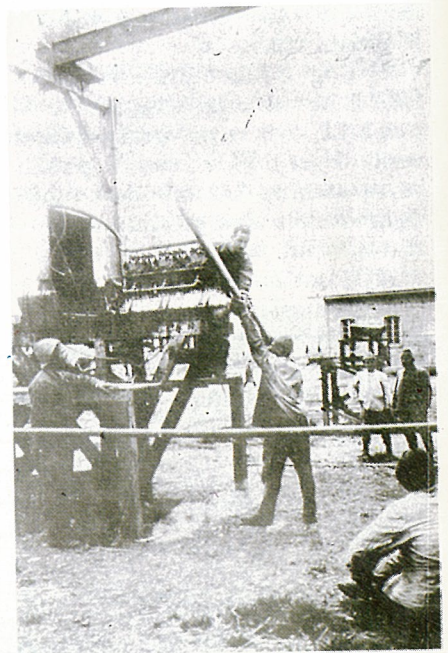
yenin ne zaman görev yaptığını bilmek istememiz doğal değil midir? Türk Havayolları içinde ne koşullarda ve ne sayıda var olduğumuzu, bu seviyeye nasıl geldiğimizi en azından bilmek zorundayız. Birer havacı olarak ve görevimiz gereği havacılığın ayrılmaz bir parçası olarak herbirimizin yeterli tarih bilinci almamızda yararlar vardır. Havacılık tarihi köşe-

miz işte bu amaçla başladı ve biz teknisyenler arasında araştırmacı ve gözlemcilerin ortaya çıkabilmesini dilemektedir.

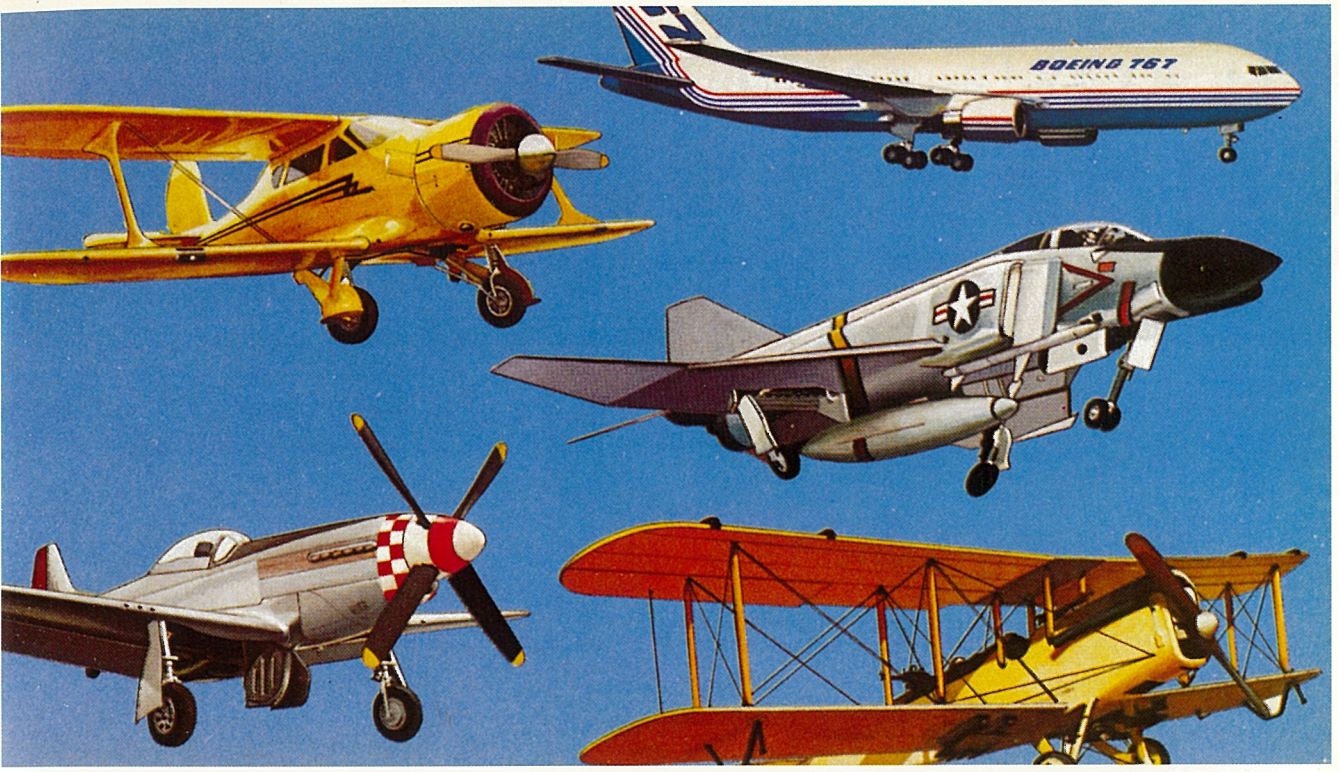
Değerli arkadaşlar, havacılık tarihi çok eskilere dayanır. İnsanın uçmakla özgürlüğü özdeş saydığını söylesek yanlış olmaz. Uçmak, yüzyıllar boyu insanın en büyük düşü oldu. Nasıl bugün gezegenler arası seyahat bir özlemse öyle.

Ülkemizde havacılık da benzer bir gelişme göstermiştir. Galata kulesinden Üsküdar'a uçan Hazerfen Ahmet Çelebi, bir top mermisi ile fırlatılan Lagari Hasan 17 nci yüzyıldan gelmektedir.

Türkiyede havacılığa ilk ciddi başlangıç, Osmanlı İmparatorluğu son dönemlerinde, 1911 de atılmıştır. Mahmut Şevket Paşa'nın desteği ile havacılık çalışmaları başlatıldı. 1912 yılında REP uçak fabrikasında eğitim görmek üzere yollanan havacılar arasında 5 makinist ve bir marangoz vardı. Fransa'ya giden 5 makinist ve bir marangoz daha sonra neler yaptılar? Onlar belki de ilk Türk uçak teknisyeni olarak tarihe geçmişlerdir. Gerek Kurtuluş Savaşımızda ve gerekse de genç Cumhuriyet tarihimizde havacılık var olduğu sürece uçak teknisyeni ve makinistler de olmuştur. Bizlerin dedeleri İstanbul'dan gizlice uçakları Anadolu'ya kaçırarak arasında idi. Kuva-i Hava'ye içinde Kurtuluş Savaşının kazanılmasında önemli görevler üstlenen havacılar arasında idi. Ancak ne yazık ki bu dönem üzerine bilgiler sınırlıdır.



Motor Bremzesi Yeşiköy 1911

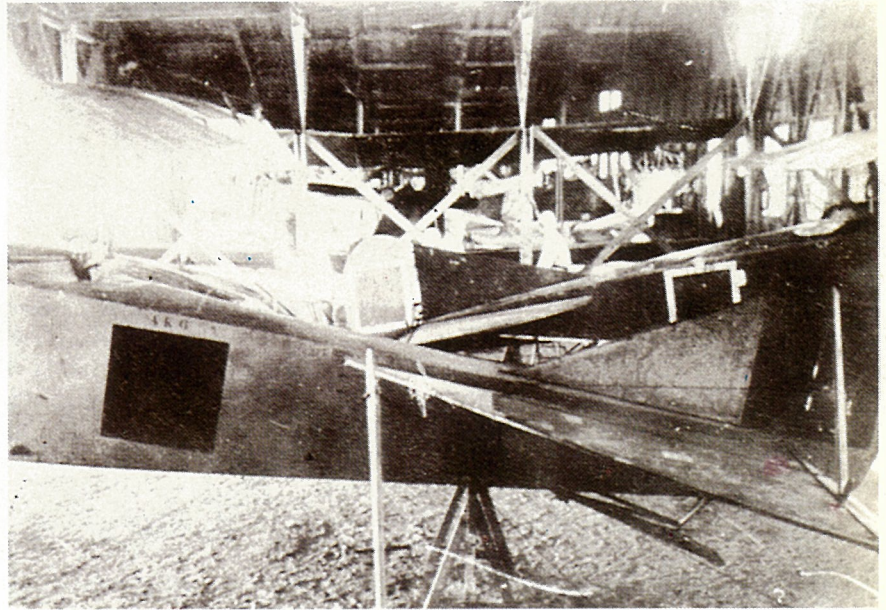


Türk havacıları Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra da var oldular. Hemde Atatürk'ün verdiği büyük önemle. Türk sivil havacılığı bu dönemlerde dev atılımlar yaptı. Sayısı 10 civarında uçak fabrikaları kuruldu. Türk yapısı uçaklar dünyanın en başarılı uçakları arasında yer aldı. Sayısız başarılar elde edildi, rekorlar kırıldı. Üzülerek söyleyelim, bu sivil uçak fabrikaları varlıklarını sürdürmemişler, çeşitli nedenlerle kapanmışlardır. Eğer başarılı olsalar, belki THY bugün Türk yapısı uçaklarla hizmet veriyor olacaktı.

Türk Havayolları 20 Mayıs 1933 yılında kurulmuştur. O dönemde adı Havayolları Devlet İşletme İdaresi idi. İlk müdürü Feza Evrensev'di. İlk kurulduğunda personel sayısı 7 pilot, 1 telsizci 8 makinist ve 8 memur toplam 24 kişiydi. İşte sivil hava taşımacılığı içinde ilk uçak teknisyenleri 1933 yılında bu 8 makinist ile temsil edilmekteydi. O dönem filomuzda 2 adet Junkers F-13, 2 adet King-Bird ve bir adet ATH-9 uçağı vardı ve toplam kol-tuk sayımız 24 kişiydi.

Aradan geçen 60 yılı yakın bir sürede THY ortaya çıkmış, Türk sivil hava taşımacılığı dev adımlarla büyümüştür.

Tarih yapraklarında dolaştıkça bir topluluğun gerçek kimliğini ve gerçek değerini bulması da giderek kolaylaşmaktadır. Bizler bugün Türk uçak teknisyenleri olarak gerek Türk silahlı kuvvetleri içinde gerekse de



Ön planda Albatros tipi A 6 tamirde Yeşilköy

Türk sivil havacılığı içinde bir temel taşıyız. Uçak teknisyeni olmadan havacılık düşünülemez. Dün vardık, bugün varız ve yarın da var olacağız. Türk havacılığına yaptığımız hizmetler ve onun gelişmesi için çalışan isimsiz tüm teknisyenleri saygı ile anıyoruz. Bir topluluk olarak bu değerli tarihe sahip çıkmak gereğini duyuyoruz. İşte havacılık tarihi köşemiz böylesi bir amaca hizmet etmeyi tarihimize sahip çıkmayı ve üyelerimizde bir tarih kültürü ve bilinci yaratmayı amaçlıyor.

Gelecek sayımızdan itibaren Havacılık Müzesi'nden bize gelecek olan, "Havacılık Tarihi" adlı bir yazı, düzenli olarak yayınlanacaktır. Yine önümüzdeki sayılarda bir başka başlık altında, Türk Sivil Havacılığı, THY Tarihi, Türk ve dünya havacılığından önemli olayları ve kişileri de yayınlamak istiyoruz. Amacımız; bu konuda camiamızı gücümüz yettiğince aydınlatmaktır.

Saygılarımızla

Sizi uçakla yolculuğa davet ediyoruz.

SÜPER EKONOMİK UÇUŞLAR



	Gidiş:	Gidiş / Dönüş:
İstanbul/Ankara/İstanbul	295.000 TL	500.000 TL
İstanbul/İzmir/İstanbul	295.000 TL	500.000 TL
Ankara/İzmir/Ankara	310.000 TL	525.000 TL
Ankara/Adana/Ankara	250.000 TL	425.000 TL

Günümüzde zaman çok değerli. Her yerde... Özellikle yolculuklarda. Artık bütün günü ya da geceyi yollarda geçirmek istemiyorsunuz. Hızlı ve konforlu bir seyahat tabii ki tercihiniz. Ama nasıl? Size harika bir önerimiz var. Türk Hava Yolları sizi uçakla yolculuğa davet ediyor. Üstelik çok özel koşullarda...

Artık İstanbul'dan Ankara ve İzmir'e, Ankara'dan İzmir ve Adana'ya "Süper Ekonomik Uçuşlar"ımızdan yararlanarak çok hesaplı seyahat edebilirsiniz. Bu özel programımızdan yararlanabilmeniz için yerinizi uçuştan 4 gün önce ayırtmanız ve biletinizi aynı gün almanız yeterli.

"Süper Ekonomik Uçuşlar"ımız şimdilik yalnızca yukarıda belirttiğimiz hatlardaki bazı uçuşlarda karşılıklı olarak uygulanmaktadır. Bu yeni hizmetimiz hakkında Türk Hava Yolları Acente ve Bürolarından ayrıntılı bilgi alabilirsiniz.

"Süper Ekonomik Uçuşlar"ımızda buluşmak dileğiyle...

TÜRK HAVA YOLLARI

