



UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ ● ARALIK 1992 DECEMBER ● YOUR COMPLIMENTARY COPY



KUZEY KIBRIS'A YAPACAĞINIZ BİRKAÇ GÜNLÜK
TATİL İLE; TARİH VE TABİATIN İÇ İÇE BÜTÜNLEŞTİĞİ
BU SAKİN BELDEDE UNUTAMIYACAĞINIZ GÜNLER
YAŞAYABİLİR, FİYATLARDAKİ ŞAŞIRTICI
UCUZLUKTAN SİZ DE YARARLANABİLİRSİNİZ.



Kıbrıs Türk Hava Yolları

Cyprus Turkish Airlines



Lefkoşa: (520) 73820, 71240, 71479, 71706, 71536 Londra: 01-930 4851 İstanbul:
1670973/4/5 Ankara: 118 04 25, 118 0445 İzmir: 21 44 72, 22 21 46 Adana: 122852

UTED

UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ

AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION

UTED
Aylık Yayın Organı

SAHİBİ
Sefa İNAN

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ekmel PAKİŞ

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

YAZI KURULU
Hidayet KAPKAÇ
Fahrettin KORKUT
Murat ERKUŞ
İhsan GÜRELİ
Sinan BOYLU
Recep GÜL
Hilal KIRÇIK
Tevfik GÜRPINAR
Mustafa DOĞANCI
Samim SELİŞİK

FOTOĞRAFLAR
Mustafa EREN
Erdoğan TAŞHAN
Cemal KÖYBAŞI

UTED-Fişekhane Cd.
No:18/5 Bakırköy-İSTANBUL
Tel - Fax: 543 29 74

TASARIM & YAPIM
ARTI YAYINCILIK & TANITIM LTD.
İnönü Caddesi Dümen Sokak
No: 7/15 80900
Gümüşsuyu - İSTANBUL
Tel.: 251 52 43 - 44
Fax : 243 31 63
BASKI
YAZIR MATBAACILIK

Başyazı

25. YILA GİRERKEN

Sayın Üyelerimiz,

Derneğimizin 25. Kuruluş Yıldönümü Geleneksel Kutlama Gecesi büyük bir coşku ile Biges Müzikholü'nde kutlandı. 1968'den itibaren 24 yılı geride bırakırken acı tatlı anıları hep beraber yaşadık. Bu geçen 24 sene içerisinde UTED Yönetim Kurulu olarak en hareketli ve rizikolu günleri hepimizin bildiği gibi geçen ay yaşadık. THY Yönetimi'nin aldığı ve gerekçesi bildirilmeyen bir karar gereği, üyelerimizin isteği doğrultusunda maaşlarından kesilen üyelik aidatları 14.11.1992 tarihinden itibaren kesintilerine son verilmiş ve bize bir çözüm bulmaya zaman bırakmaksızın uygulamaya geçmiştir.

Kasım ayında Tüzüğümüz gereği alınması gereken maaş + ikramiye kesintileri için Yönetim Kurulumuz tüm üyelerine yazdığı yazıyla aidatların elden toplanacağını bildirdi. Aidatlar, bizlerin bile ummadığı bir sürat ve ciddiyetle senelik izinde olanların haricinde toplanmış bulunmaktadır.

Yapı Kredi Bankası ile yaptığımız anlaşma sonucu bundan sonraki üyelik aidatları, üyelerimizin bankaya verdikleri talimat doğrultusunda, banka tarafından kesilerek hesabımıza yatırılacaktır.



Sevgili arkadaşlarım,

800 civarında üye kapasitesi olan bir derneğin, üye aidatlarını ve banka talimatlarını 15 gün gibi kısa bir sürede tüm teşkilatından toplayabil-

mesi üyelerin derneğine ne kadar sahip çıktığı açısından çok önemli bir göstergedir sanıyorum.

Hükümetlerin gelir vergisini, apartman yöneticilerinin, yönetim giderlerini toplamakta zorlandığı bir düzende, Toplu Sözleşme aşamasında ücretlerin en düşük olduğu bir ayda, bir derneğin aidatlarını eksiksiz toplayabilmesi, yönetimin başarısını değil, üyelerinin duyarlılığını ve derneklerine olan güvenini göstermektedir.

BU DUYARLILIK VE GÜVEN OLDUKTAN SONRA UTED'İ DEĞİL YIKMAK, SARSMAK BİLE MÜMKÜN DEĞİLDİR.

Değerli Meslektaşlarım,

UTED artık uluslararası bir platformda Türk Uçak Teknisyeninin sesini tüm dünyaya duyurmaya başlamış, Aircraft Engineers International'a üye olma yolunda 15 ülkenin 13'ünün oyunu almış bulunmaktadır.

Dünyadaki meslek gelişmeleri, lisans sorunlarını üyelerine derhal haber verebilecek, Türk Teknisyeninin önerilerini de tüm dünyaya taşıyabilecektir. Bu Uluslararası Federasyonla ilgili tüm yazışmalar ve gelişmeler sizlere her ay bildirilecek olup 1995 yılında yapılması gereken Genel Kurul UTED'in organizasyonu ile İstanbul'da bu Federasyon'a bağlı 16 ülkenin katılımı ile yapılacaktır.

24 seneyi geride bıraktığımız bu günlerde üyesinden aldığı güven tazelemesinden sonra daha da güçlenen UTED tüm sorunlarınızı zaman süreci içerisinde mutlaka çözeceklerdir.

UTED Yönetimi'ne bu gücü veren tüm meslektaşlarıma sonsuz sevgi ve saygılar.

Sefa İNAN
Başkan



TEKNOLOJİ HARİKASI A-340 İLK UÇUŞUNU YAPTI

Airbus endüstrisinin son teknolojiyle 4 ülkede ürettiği Airbus 340'ların ilk, yol-

cularıyla birlikte, İstanbul-Münih arasındaki test uçuşunu dün gerçekleştirdi. 150 Alman gazeteciyle İstanbul'a gelen dev uçak, THY yetkililerine tanıtıldıktan sonra bir grup Türk gazeteciyle Münih'e uçtu. Airbus yetkilileri uçağın ilk siparişi veren Lufthansa'ya teslim edildiğini ve seferlere 1993 Ocağında başlayacağını-

nı, 3 siparişi bulunan THY'nin ise, ilk 340'ı Haziran 1993'de alacağını bildirdi.

İstanbul-Münih seferini yapan Lufthansa'ya ait 63 metre 66 santim boyundaki 288 kişilik Airbus 340'ın pilotları uçak hakkında bilgi verirken, bilgisayarlara Münih Koordinatlarının verildiğini ve uçağın otomatik pilotla uçağını söylediler. Uçuşun büyük bölümünü kendi yapan uçağın kullandığı sistemin en az beş yedeği olduğu ve her bilgisayarın milyarca kez denendiği belirtildi. 11 bin ile 13 bin feet yükseklikte yol alan uçak 240 ton ağırlık kaldırabiliyor.

TÜRK HAVA SAHASI RADARLA DONATILIYOR

Ulaştırma Bakanı Yaşar Topçu, Türk hava sahasını radarla kontrolünü amaçlayan "Türkiye Hava Trafik Kontrolü Radar Kaplama Projesi"nin önemli bir bölümünün tamamlanarak hizmete girdiğini bildirdi. Sistemin bütünüyle devreye girmesinin hava trafiğindeki kaza riskini en alt düzeye çekeceğini vurgulayan topçu "Böylece Türkiye bütün uçakların iniş-kalkış ve Uçuşları için güvenli, kaza yapma ihtimali en aza indirilmiş ülkeler arasında ilk sıralarda yer alacaktır." dedi. İki ana merkez ve dört yardımcı merkezden oluşan hava trafik kontrol istasyonlarının kredi desteği alınarak İtalyan Alenia firmasına yaptırıldığı bildirildi.

UÇAK KAZALARININ SIRRI

Yeni geliştirilmekte olan bir yöntemle uçak kazalarını, olay anından birkaç saat sonra bilgisayar ekranından izlemek mümkün olacak.

ABD'de yayımlanan ve Yunanistan'da da satışa sunulan New Scientist Dergisi'nde yer alan habere göre, Kanada Uzay ve Havacılık Araştırma Enstitüsü tarafından geliştirilen bir bilgisayar sistemi, sefer halindeki uçaklarda uçuş verilerini toplayan kara kutudaki bilgileri değerlendirirken, birkaç saat içinde araştırmacıların kazayı seyretmelerini sağlayacak.

THY MUSİKİ DERNEĞİ'NİN ANLAMLI KONSERİ

11 Kasım 1992 tarihinde TALPA "Pilotlar Derneği" ile Türkiye Spastik Çocuklar Vakfı ve Derneği'nin Dayanışma Gecesinde, Devlet sanatçısı ve Kültür Bakanlığı/İstanbul Devlet Klasik Türk Müziği Korosu Şefi Prof. Dr. Sayın Nevzad ATLIĞ, Türkiye Spastik Çocuklar Vakfı ve Derneği Başkanı Prof. Dr. Sayın Hıfzı ÖZCAN, THY Üst Yönetimi, Protokol ve Basın Mensuplarının huzurunda yarım saatlik bir Konser veren THY Musiki Derneği/Klasik Türk Müziği Korosu büyük beğeni kazandı.

Derneklerin birbirlerini Kardeş Dernek

ilan etmelerini müteakip söz alan THY Musiki Derneği Başkanı AYŞEN CUMHUR ÖZKAYA, duygulu bir konuşma yaparak, gecenin anlam ve önemini belirtmiş, Nevzad ATLIĞ, Hıfzı ÖZCAN gibi idealleri uğruna savaşan insanları kendilerine örnek aldıklarını, bu yolda ilerlerken Derneğin kuruluşundan beri Nevzad ATLIĞ'ın izinden yürüyen ve hiçbir maddi karşılık kabul etmeyerek son derece fedekâr bir biçimde Korunun Şefliğini üstlenen Devlet Korosu Ses Sanatçısı Sayın Hakan HATAYLI ve 1990 yılından bu yana aynı amaçla Derneğe hizmet veren Devlet Korosu Ses Sanatçısı, Derneğin Koro Şef Yar-

dımcısı Sayın Hülya KOCABALKAN'ın değerli yönetimlerinde Klasik Türk Müziğini öğrenerek, öğretmek gelecek nesillere değerli bir hazine aktarmayı amaç edindiklerini, insanların en değerli hazinesi olan çocuklar için içlerindeki sevgiyi paylaşmayı aslı görevleri saydıklarını açıkladı. Bu çocuklar arasında bizlerin özel ilgi ve sevgisine ihtiyaç duyan yavruların olduğunu, onların mücadeleden vazgeçmediklerini, bizlerin de onlardan vazgeçmememiz gerektiğini, ama sevgimizle, ilgisimizle, ama maddi yardımlarımızla ama müziğimizle destek vermemiz gerektiği belirtildi.

BOSNA-HERSEK'TE SIRP VAHŞETİ DEVAM EDİYOR

Bosna-Hersek'teki insanlık dramı tüm dünyanın gözü önünde devam ediyor. Binlerce çocuk, kadın, yaşlı ve erkeğin ölümüne neden olan Sırplar, katliamlarına dur diyen bir yer çıkmadığı sürece durmayacağına benziyorlar.

Hem soykırım hem de açlığa alabildiğince sahne olan Bosna-Hersek'e müdahale konusunda Birleşmiş Milletler'in ileri bir adım atmaması tartışma konusu. Türkiye'nin uzun bir süreden beri is-



rarla üzerinde durduğu sınırlı askeri müdahale önerisi halen devam et-

mekte. Türkiye buna ilaveten Bosna-Hersek'e yönelik silah ambargosunun kaldırılması ve güvenlik bölgelerinin kurulmasını içeren üç maddelik paketi için harekete geçmiş durumda. Bu arada Bosna-Hersek için İslam Zirvesi önerisi gündemde.

Bütün bu çalışmalar devam ediyor. Ancak Bosna-Hersek'te akan kanlar bir türlü durmuyor. Şimdi hep bir ağızdan YETER ARTIK demenin zamanı.

ÇEVRECİ HAVAYOLU

İsviçre Havayolları (Swissair) Zürih Havalimanı'ndaki yer terminaline yanaşan uçakların havalandırma ve gerekli enstrümanları çalıştırmak için ihtiyacı olan enerji verme sistemini değiştirdi. Uçak yakıtı ile çalışan eski sistemin devreden çıkarılmasıyla 12 milyon ton yakıt tasarrufu sağlanırken, havaya karışan nitrojenoksit oranında da yüzde 90 azalma sağlanacak. Swissair yeni sistem için 130 milyar liralık bir yatırım gerçekleştirdi.

TÜRK-İŞ'TE YÖNETİM DEĞİŞİKLİĞİ

Türk-İş'in 16. Genel Kurulu yapıldı. Oldukça tartışmalı ve hareketli bir ortamda gerçekleşen genel kurul sonucunda yönetim kurulu da değişti. Yirminin üzerinde sendikanın desteklediği "Değişim Grubu"nun çıkardığı listenin tamamı yeni yönetim kurulunu

oluşturdu. 10 yıldır genel başkanlık görevini sürdüren Şevket Yılmaz ve listesi seçimi kaybederken, Bayram Meral Genel Başkan, Şemsi Denizler, Enver Toroğlu, Salih Kılıç ve Hüseyin Karakaç Türk-İş'in yeni yönetim kurulu üyeleri oldu.

ÜYELERİMİZDEN HABERLER

EVLENENLER

Üyelerimizden Namık Gedik 15.11.1992 günü Ayşe ile; Aşır Demirel, 28.11.1992 günü Nuray ile; Şahin Atadeğer 30.11.1992 günü Lerzan ile evlenmişlerdir.

HASTALANANLAR

Üyelerimizden Oktay Anık, Muzaffer Başaytaç, Mustafa Üstündağ, hastalanarak ameliyat olmuşlardır.

SOMALİ'YE ASKER YARDIMI

Birleşmiş Milletler'in insani yardım amacıyla Somali'ye gerçekleştireceği askeri müdahaleye Türkiye de katılıyor. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde alınan karar uyarınca Türk birliği 300 askerden oluştu.

Somali'ye "umut operasyonu" açlık, anarşi ve ölümün kol gezdiği iç kesimlerdeki Baidoa kentine ulaştı. TV istasyonlarının spot ışıkları altında canlı yayınla başlayan operasyonu, başkent Mogadişu'da geçirilen hazırlık ve uyum sürecinden sonra dün hayat kurtarma aşamasına girdi.

Somali'de yaşanan acı olayların biran önce bir daha yaşanmamak üzere son bulması tüm dünya kamuoyunun en büyük dileği.





UTED Yönetim Kurulu ve kurucu üyelerimiz (Ayakta soldan sağa) Ayhan Yanık, İlhan Acar, Erhan İnanc, Fahrettin Uçarlar, Kadir Ural, Şükrü Ak, (Oturular soldan sağa) Ekmel Paki, Hüseyin Karalar, Sefa İnanc, Zekeriya Keçeli, Alişan Şar

UTED 25 YAŞINDA

GELENEKSEL KURULUŞ GECESİ COŞKUyla KUTLANDI

Basında "havacılar gecesi" olarak çıkan haberde de belirtildiği gibi yaşamını havacılığa adanmış topluluğumuz 25. yılını doldurdu.

BİGES müzikholünde kutlanan gece ağırbaşlı bir şekilde başladı ve değerli sanatçılarımızın büyük katkısıyla bir şölene dönüştü. Coşkun Sabah, komedyen Ercan Akişık, ses sanatçısı Nesrin'e şükranlarımızı sunuyoruz. Konuğumuz değerli sanatçı Ayşe Mine gecemize ayrı bir renk kattı.

İlerleyen saatlerde gecemize gelen mesajlar okundu. Meclis Başkanımız Hüsamet Cindoruk, Başbakan Demirel ve Sivil Havacılık Dairesi Başkanı Atilla 6 UTED

Parla'nın mesajları büyük sempati topladı.

25. yılımızda gecemizin en önemli anlarından biri kurucu üyelerimize şilt verilmesiydi. Ağabeylerimiz Erhan İnanc, İlhan Acar, Ayhan Yanık, Fahrettin Uçarlar ve Necati Yüce yönetim kurulundan şiltlerini aldılar. Ancak bu vefa borcumuzu ödemeye yetmeyecektir.

Konuklarımız Hava-İş Sendikası Genel Başkanı Atıl Ayçin, Hava-İş Genel Sekreteri Şafak Kurnaz, THY Genel Müdür Muavinleri Sevgi Gümüştekin, Yusuf Bolayırli Revizyon Atölyeleri Başkanı Cemil Kayahan, Teknik

Kontrol Başkanı Fikret Geçkili, Satın Alma Başkanı Ruşen Ölçer, Genel Müdür Teknik Yardımcılığı Personel Müdürü Yavuz Suyolcu, THY Mühendisler Derneği, THY Teknisyenler Derneği, THY Muhabereciler Derneği, Beden İşçileri Derneği yöneticileri gecemizde bizi yalnız bırakmadılar, coşku ve sevincimizi paylaştılar.

Sıcak, coşkulu, dostça geçen güzel bir gece yaşadık. Ardımızda koskoca bir 25 yıl önümüzde mutlu bir gelecek...

Bütün camiamıza nice yıllar diliyoruz.



Hava-İş Genel Başkanı Atılay Ayçin ve Hava-İş Genel Sekreteri Şafak Kurnaz konuklarımızdı.



UTED'İN KURULUŞ YILI

Fahrettin Uçarlar
Uçak Revizyon
Müdür Yardımcısı

Yönetim Kurulunun amacı olduğuna inandığım, kendi mülkü olan bir yerde "Uçak Teknisyenleri Derneği" yazılı tabelamızın asılı olduğu günü görmek bizleri daha da mutlu kılacaktır.



Kısa adıyla UTEd olan Derneğimiz 5 Aralık 1965 yılında 10 teknisyen arkadaşımızın dolap aralarında, veya çalışma ortamı içinde görüşmeleri sonunda nasıl bir tepki alırız endişeleri ile beraber nihayet yukarıdaki tarihte resmen kurulmuş oldu.

İşimiz bitmiş değildi. Derneğimiz yaşama geçmişti ancak idamesi için o günün şartlarında büyük çabaları gerektirmekte idi. Şimdi bu günlere gelmiş olması biz kurucu üyeleri fazlasıyla mutlu etmektedir.

Bu gün 10 kurucu üyesinden halen çalışma hayatına THY da devam eden 4 üyesi kalmış olup maalesef 3 arkadaşımızı kaybetmiş bulunmaktayız. Bu arkadaşlarımızı saygı ile anıyoruz. Bu arada Derneğimizin kuruluşunun 25. yılında tertip edilen geceye Emekli olan kuruculu arkadaşlarımızın Derneğimizin sayın Yöneticilerinin bu geceye davet edilmiş olması emekli olan bu abilerimize en büyük mutluluğu vermiş olduğumuzu düşünmekteyim. Bu nedenle böyle bir mutluluğu emekli olan

bu kurucularımızdan esirgemeyen dernek yönetimize teşekkür etmek istiyorum ve bu yaptığı güzel hizmetle beraber her ay çıkarmış olduğumuz mecmuayı onların adresine postalanması belkide onlara bir mutluluk daha vermiş olacaktıdır.

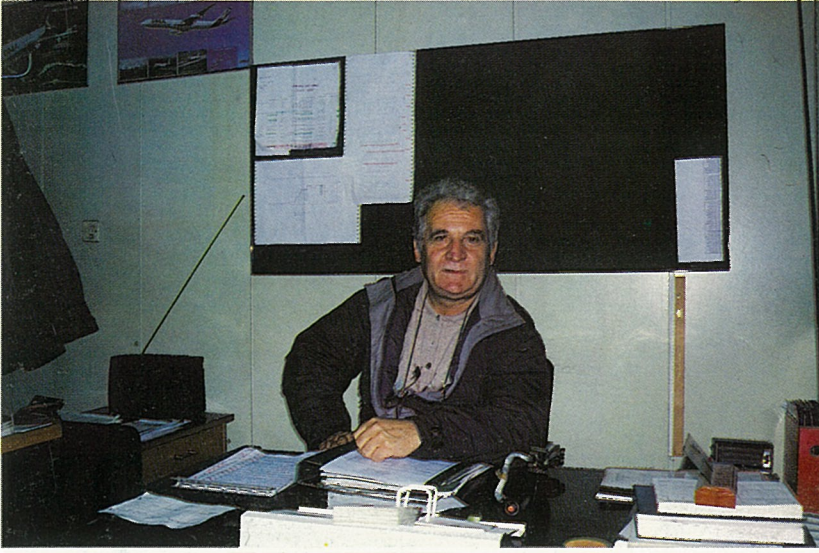


Sevgili arkadaşlarım, Derneğimizin kurulduğu yıllarda biz teknisyenlerin Hangar içinde çalışma şartları genç arkadaşlarımızın tahmin edemeyeceği bir durumda idi. Buna bir örnek vermemiz gerekirse: Sayak diye tanımlanan bir kumaştan kışlık, pijama gibi yazlık iş elbisesi giymekte idik. Bu iki basit

örnek o zamanki şartlarımızı her halde biraz olsun tasavvur edilmesini kolaylaştıracaktır. İşte derneğimiz bir çok başarılarının yanında bunu da aşmış ve bu gün daha medeni ve daha olumlu çalışma şartlarının yaratılmasında mücadele vermiştir. Ve bu mücadele ve çalışmanın devam edeceğine ve etmesine inanmaktayım. Yine biraz geriye dönüp bakarsak o zamanlar dernek yönetim kurulu iş yerinden sağladığı ufak bir oda içinde çalışmalarını sürdürmeye çalışırken bugünlere gelinmiş ve arkadaşlarımızın güzel çalışmaları ile Derneğimize yakışır bir lokal ile hizmetlerini sürdürmektedir. Bu durumdan derneğin bir kurucu üyesi olarak gurur duyduğumu da belirtmek isterim. Ve diyorum ki Yönetim Kurulunun amacı olduğuna inandığım kendi mülkü olan bir yerde "Uçak Teknisyenleri Derneği" yazılı tabelamızın asılı olduğu günü görmek bizleri daha da mutlu kılacaktır.

Nice 25 yıllar diliyorum.

Saygılarımızla



25. YILI KUTLARKEN

İlhan Acar
Kurucu Üye

Önümüzdeki günlerde büyük bir bayramı, kuruluşumuzun 25. yılını kutlamaya hazırlanıyoruz.

UTED'in kurucusu olan bizler ilk günkü heyecanımızı ve inancımızı aynen muhafaza ederken, bugünün gençlerinde de aynı coşku ve inancı görmenin mutluluğunu yaşıyoruz.

THY teknik camiası bugünlere gelinceye kadar uzun yıllar dev gibi sorunlarla mücadele etmek zorunda kalmış, en olumsuz şartlarda dahi görevinden taviz vermezsiniz büyük bir titizlikle en doğruyu, en mükemmeli yakalamaya ve yaratmaya çalışmıştır.

Toplumumuzun her kesiminde olduğu gibi teknik personelin de muhakkak ki halledilmesi gereken pek çok sorunları ve ivedilikle varılması gereken büyük hedefleri

vardır.

Bugün artık iyice anlaşılmıştır ki uygarlığın ana yapısı bilim ve tekniktir.

Havacılığın günümüzde aklın sınırlarını zorlayacak boyutlara ulaşmış olduğunu görüyoruz.

THY filosofunun çağdaş düzeyde hizmet verdiği bilinen bir gerçektir. Bu güçlenmede en büyük katkının teknik personelden kaynaklandığı inkar edilemez bir gerçektir.

Teknik bugün havacılığın bel kemiğidir.

Sorunların başında gelen ve birinci sıraya yerleşen hiç tartışmasız uçuş güvenliğidir. Hal böyle iken bu güvenliğe en büyük katkıyı sağlayan teknik personel niçin istediği ve hak ettiği noktaya gelemiyor? Çok çalışmak ancak daima geri planda kalmak kuşkusuz ki kader değildir.

Bugün ülkemizde insanlarımız; dış görünüşleri, ve maddi güçleri ile değerlendiriliyor. Kafa yapısı, tecrübe ve beceri gibi hasletler maalesef unutulmuş duruma gelmiştir.

Kişinin kendini kabul ettirebilmesi vitrin medeniyetinden geçmemelidir.

Gençlerimiz; özellikle yaptıkları işin onuruna yakışır davranışları sergilemeli, kendinden emin bir çizgide yürümelidir.

Geçmiş yıllar gözönüne alınırsa; çalışma şartlarında araç ve gereç temininde ve eğitimde belirli bir iyileşme göze çarpmaktadır.

Verilen ücretler teknik personelin bugünkü hayat standartlarına uyum sağlaması mümkün değildir.

Yetkililerin acilen bu konuya eğilmelerini ve önemle üzerinde duracaklarına inanıyorum.

Teknik; görevleri bakımından havacılığın en zor ve hayati bölümü olduğunu hiç kimsenin şüphesi olmasın. Başarılar tekniğin başarısıyla mümkündür. Amaçlanan hedef; çağdaş havacılığı daima daha geniş daha büyük ufuklara taşımaktadır.

Bu uğurda çalışanların inançla, devamlı çalışarak literatürü yakalamaktır.

25. yılda bu camianın dünya havacılığındaki taşımacılığına boy ölçüşecek duruma geldiğimizi görüyor ve gurur duyuyorum.

Bu büyük başarıya katkıları olan siz teknisyenleri en içten duygularımla. Selamlıyor ve sevgilerimi sunuyorum.





Erhan İnang

UTED'İN KURULUŞ AMAÇLARI

UTED, üyelerinin onurlu ve önemli mesleğini her kademedeki insana anlatabilmeli, inandırabilmelidir. Yüksek kaliteyi tutturabilmek ne kadar önemli ise bu kalitenin kalıcı olmasını sağlamak ondan daha da önemlidir.

10 UTED

1- UTED hangi tarihte kuruldu? Amacı neydi? Hangilerini gerçekleştirdi?

Bugün UTED kısa adıyla anılan Uçak Teknisyenleri Derneği 5 Aralık 1968 tarihinde THY Uçak Teknisyenleri Derneği adı ile Yeşilköy Hava Limanı THY eski bakım hangarı çatısı adı ile Yeşilköy Hava Limanı THY eski bakım hangarı çatısı altında kuruldu. Bir avuç inanmış uçak teknisyeni başlamanın ve inandırmanın zorluklarını göğüsleyerek, hukuki gerekleri yerine getirerek temelini atıp hızla binayı inşa ettiler. Bu mücadeleci arkadaş ve ağabeylerimizin bir kısmı ebediyen aramızdan ayrıldılar. Bunlar: Hakkı ÇOKER- Süleyman PİŞKİNOĞLU, Aykut GÜNTEKİN olup kendilerini bu fırsattan faydalanarak şükran ve rahmetle anıyorum.

Topluluğumuzun unutulması imkansız hizmetleri olmuştur. Bir Yılmaz ÇELİK'in ilk lokalimize taşınmamız sırasındaki maddi ve manevi yardımlarını hala unutamam.

Derneğimizin amacı; üyeleri olan uçak teknisyenlerinin mesleki ve sosyal yaşantılarını çağdaş seviyeye ulaştırmak, Türkiye çapında sayıca küçük olan varlıklarını her kesime duyurarak gerçek yerlerine oturabilmelerini sağlamaktır. Bu amaçlarının çoğuna ulaşmış, uçak teknisyeni artık belli bir yere oturmuş, saygın bir meslek olmuştur. Kazanımların artması için çalışmalar ara vermeden devam etmek durumundadır.

2- Kurulduğu tarihten bu yana hangi aşamalardan geçti?

Kuruluş tarihlerinde siyah şa-
yak giyen Tayyare Makinistlerin-
den Uçak Teknisyenliğine geçil-
miştir. İsmi değiştirmedeki değişikli-
ğe uygun olarak görünüm ve mes-
leki hizmetlerde çağa ayak uydur-
muştur. THY dışında olan özel ha-
va yollarının, THY de meslek ka-
zanan üye arkadaşlarımızı bünye-
lerine transfer etmeleri ile dernek
adındaki THY ibaresi kalkarak şir-
ket içi durumdan çıkarak ulusal
hale gelmiş, yakında da ulusla-
rarası konuma gelinecektir. Yine
eski hangar arkasında 5 m2 lik bir
yönetim odasından kendi adına
kiraladığı, (şimdi yıkılmış bulunan)
Bakırköy Bakır Saray'daki dairesi-
ne oradan da şimdiki lokaline ta-
şındı. Maddi imkanlar hazırlandı-
ktan sonra kendi malı olan bir loka-
le de sahip olacaktır.

3. Bugün Türk uçak teknisyeninin günah ve sevabı ile yeri nedir?

Derneğimiz bu Aralık ayında
24 yaşını tamamlayıp 25'e basa-
cak. Bu süre içinde Türk uçak tek-
nisyeni çağa ayak uydurmuş ve
en modern uçaklarımızın her türlü
bakım-onarım hizmetlerini dünya-
daki diğer meslektaşlarımızdan geri
kalmadan yapabilir durumda oldu-
ğunu göstermiştir. Mesleğimizle il-
gili bilgilerin hemen hepsi İngilizce
yazılmıştır. Bu nedenle uçak tek-
nisyeninin bir ayağı beceri ve ça-
lışkanlığı ile ikinci bir ayağı da in-
gilizce yayınları okuyup anlayabil-

mesidir. İki ayak üzerine sağlam
basamak durumunda olduğumuz-
dan hemen her uçak teknisyeni
imkanlar yaratarak İngilizce öğ-
renmek durumundadır. Türkiye
genelinde hissedilen okuma ek-
sikliğinin uçak teknisyeninde de
var olduğunu gözlüyorum. Der-
nek, muhtelif yöntemler geliştire-
rek üyelerine okuma sevgisini aşı-
layabilmelidir. Uçak Teknisyenliği
canlı, yaşayan bir olgudur. Dura-
rak, oturarak bir yaşam düşünüle-
mez. Gelişen havacılık teknoloji-
ne ayak uydurmak için sıkça oku-
mak, yeni bilgilerle dolu olmak ve
meslektaşlarımızla bunu payla-
şmamız gerekmektedir. Yerimiz ev-
renseldir ve bu yeri kaybetmemek
durumundayız.

4- THY ve Türkiye çapında teknisyenin önemi nedir?

Türkiye'nin gelişen sanayi or-
tamında teknisyenin yeri önemini
artırarak devam etmektedir. Yakın
gelecekte ihraç edilecek sanayi
mamüllerinde şart olan ISO 9000
serisi standartların getireceği kalite
güvencesini imalat safhasında
temin edecek eleman, eğitimi ye-
terli ve nitelikli teknik eleman, yani
teknisyendir.

THY'de bu önem daha da faz-
ladır. Daha ISO 9000'e girmeden
zaten emniyet ve üstün teknoloji
nedeniyle belli bir kalite güvence-

si, mevcut sistem içinde vardır.
ISO-9000, daha çok okuyan ve
yazan, nitelikli kalifiye teknisyene
ihtiyaç duyacaktır. ISO 9000'in kısa
tarifi uzmanlarca "Yaptığını yaz-
mak, yazdığını yapmak" olarak
yapılmaktadır. Bu nedenle uçak
teknisyeni bir işi yapmadan önce
yazılı olanı (Bakım kartı, Mainte-
nance Manual, Talimatlar vb. gibi)
okuyup anlayacak, aynen uygula-
yacak ve sonra ne yaptığını refe-
ransları ile yazacaktır. Teknisyen,
sanayide vaz geçilmesi mümkün
olmayan önemde bir konumda
kalmaya devam edecektir.

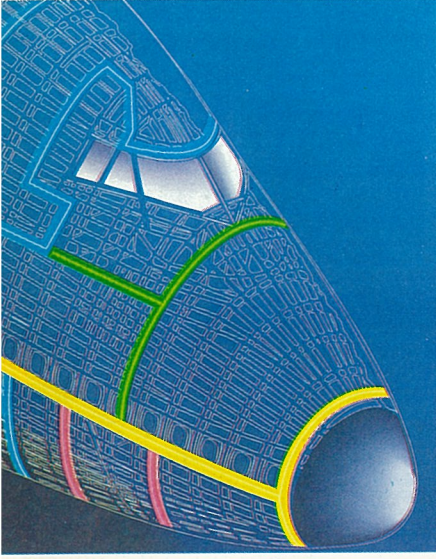
5- UTED bu andan sonra hangi hedeflere yönelmelidir? Yeri ne olmalıdır?

UTED, üyelerinin onurlu ve
önemli mesleğini her kademede ki
insana anlatabilmeli, inandırabil-
melidir. Yüksek kaliteyi tutturabil-
mek ne kadar önemli ise bu kalite-
nin kalıcı olmasını sağlamak on-
dan daha da önemlidir. Bunu sağ-
lamakla görevli olan uçak teknis-
yenlerinin ilgili her sahada eğitim-
lerini almalarını ve motive olma-
larını temin etmelidir. Bir uçağın uç-
uşa elverişli olduğunu yalnızca bu
uçak teknisyenleri imzalarını ata-
rak garanti etmektedirler.

6- Son söz

Derneğimiz üyesi uçak teknis-
yenleri, dernek faaliyetlerine aktif
olarak katılmakla istekli olarak
mecburiyetindedirler. Böyle olma-
yanlar, "başkaları getirsin ben yi-
yeyim" düşüncesinde olanlardır.
Her uçak teknisyeni mevcut im-
kanların azamisinden faydalana-
rak mesleğinde profesyonel olma-
lıdır. Her lisanslı teknisyen kendi-
sini bir danışmanlık uzmanı gibi
görmeli, kendini öyle yetiştirmeli-
dir. Çok okumak, çok öğrenmek
ve çok çalışmak devamlı hedef
olarak görülmeli, ısrarla bu yolda
devam edilmelidir. Edinilecek
tecrübelerin para ile satın alına-
mayacağı, okulda öğretilmeyeceği
akıldan çıkarılmamalıdır.





Derneğimiz UTED 25. kuruluş yıldönümünde oturmuş yapısı, gelenekleri ve 1000'e yaklaşan üye sayısı ile belli bir olgunluğa erişmiştir. Uluslararası bir kuruluşla üye olma gereksinimi bunun bir ifadesidir. AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL'ın Kıbrıs'ta yapılan bu yılki kongresinde Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesiminin red oyuna karşı, 13 Avrupa ülkesinin oyu ile üyeliğe kabul edildik. Şu an tüm üyelik gerekli belge ve materyalleri hazırlıyoruz. Bu aşamadan sonra elimize geçecek dökümanlar üzerinde araştırmalar yaparak size bu kuruluş hakkında detaylı bilgiler vereceğiz. Ancak bundan önce AEI üyeliğinin ne anlama geldiği konusunda söylenmesi gereken önemli şeyleri belirtmeliyiz.

Uluslararası bir bağlantı kurmak, diğer ülkelerdeki meslektaşlarımızla bilgi alışverişi ve işbirliği yapmak bizlere önemli kazanımlar getirecektir. Ama bununla birlikte bir anlayış, bir kimlik değişimi anlamında önemli özveriler gerektirecek, sorumluluklar yükleyecektir.

Artık saygın bir meslek olan uçak teknisyeni üyelerimiz, bir AIRCRAFT ENGINEER olma mücadelesi verecekler. Evet, bu sözcüklere artık kendimizi alıştırmalıyız. Bütün ülkelerde bizim yaptığımız görevi üstlenen kişilere AIRCRAFT ENGINEER adı veriliyor. Bu tanımlı için kolayına kaçarak, bir isim değişikliği olarak ele almak büyük yanılgı olur. AIRCRAFT ENGINEER kavramının uluslararası ortalama düzeyini bir şekilde yakalamak zorundayız. Bunun için eksik yanımız eğitimse, ingilizce ise, mesleki deneyimse o konularda çabalara girişmek zorundayız. Bugün artık uluslararası platformda Türk Uçak Teknisyenini temsil etmeye hazırlanıyoruz. Bu işin çok önemli ve üzerinde durulması gereken yanı.

UTED üyelerinin çoğunluğunun THY bünyesinde çalışması nedeni ile, THY içinde ağırlıklı bir çalışma yapıyordu. AEI üyeliği ile bu sınırlı ortamdaki çıkarak yurt düzeyine yönelmek gibi bir zorunluluk da gündeme geliyor. Kuşkusuz bu ulusal havayolumuzla tüm bağları koparmak gibi bir anlam taşıyor. UTED artık bulunması gereken gerçek yere yönelmek, anlayış ve görüşlerini yeni duruma göre uyar-

lamak zorundadır. Bu zamana bağlı olarak işin çok önemli bir diğer yanındır.

Bilindiği gibi UTED yönetim kurulu bundan sonra düzenli olarak uluslararası kongrelere katılacak. Bu kongrelere raporlar hazırlayacak ve konuşmalar yapacak. Buradaki ikili ilişkiler kuracak. Daha da önemlisi 1996 yılında büyük bir olasılıkla AEI üyelerine İstanbul'da ev sahipliği yapacak. Bunun ekonomik ve kültürel yükümlülükleri vardır. Bu UTED yönetim kurulunun bu hedefe yönelik çalışmalar yapmasını, çok daha titizlikle seçilmesini, bir program çerçevesinde 1996 için ciddi hazırlıklar yapmasını gerektiriyor. Dernek anlayışı, çalışma biçimi artık profesyonel bir nitelik kazanmak zorundadır. Bu işin çok ciddi başka yanı.

UTED'in şimdiye dek uğraştığı konular, kimi derneklerle kısır çekişmeler, tartışılan gündemler bu açıdan bakılınca son derece kısır, son derece sıradan gelecektir. UTED artık bu tür girişimleri bırakarak ciddi olarak mesleki grubunu tanımlamak, sorunlarını ortaya koymak ve bunlara çözüm aramak için hazırlıklara başlamalıdır. Hergünkünden daha çok araştırmaya bilimsel ve tutarlı olmaya mecburuz. Bu işin başka yanı.

Değerli meslektaşlarım, sizlere biraz da AEI'nin savunduğu görüşler üzerine bilgiler vermek istiyorum. Çok ana hatları ile söz edeceğim bu konular, ilerde günlerde gündemimizde yer alacak ve bizle-



UTED "AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL" ÜYESİ

1992 yılına kadar makinistlikten başlayarak, uçak teknisyeni olabilmenin mücadelesini veren UTED artık bunu aşmıştır. AEI üyeliği ile, bir meslek grubu olmayı başaran uçak teknisyenleri uluslararası olma yolunda adımlar atmaya başlayacaklardır.

ri oldukça düşündürecek konulardır. Burada yorum yapmaktan çok konuları ortaya koymak ve tartışmaya açmayı amaçladım.

AEI bize yolladığı ilk yayında FAA olgusuna karşı çıkıyor. FAA'nin Amerika'ya uyarlanmış ve bu konuda tekelleşmiş bir kuruluş olduğunu belirterek onun yerine, Avrupa'ya özgür bir kuruluşun kurulup geliştirilmesini savunuyor. JAA ve JAR'ı FAA ve FAR yerine koyuyor. Gelecek sayılarımızda JAR'da yer alan lisanslarla ilgili maddeleri sizlere yayınlayacağız.

AEI lisansların özel havacılık kuruluşlarınca verilmesine karşı da bir tavır yürütüyor. İşletmeci firmaların verdiği lisansların (company licence) bizim meslek grubumuzun zararına olduğu belirtiliyor. Kimi zaman keyfi olarak istediğine lisans verme gibi bir tutuma yol açtığı gibi, lisanslı teknisyen enflasyonuna da yol açabiliyor. Her şirketin kendi politika ve çıkarına uygun lisans yerine, tek bir ulusal otoriteden verilen lisansı ön plana çıkarıyorlar. Bu kuruluş her ülkenin ulusal Sivil Havacılık Dairesidir. Bu kuruluş tarafından verilecek lisanslarla, hem uçak teknisyeninin lisans almasının belli standartları ortaya çıkacak, hem de ortalama bir lisanslı teknisyen seviyesi belirlenebilecektir. Bu anlamda eğer bir

mekanik için elektrik bilgisi de gerekiyorsa, lisanslı teknisyende bu olacaktır. Yoksa bu, işletmeci firmanın tercih ve isteğine bırakılırsa, sonuç bugün yaşadığımız hale gelir.



Bir diğer konu da bakım saat limitlerinin 24 saatten 72 saate çıkarılmasıdır. AEI buna da karşı çıkıyor. Bu konu tam olarak açık olmakla birlikte, biz AEI'nın görevleri uçuş emniyetine sağlamak olan meslek grubunun temsilcilerinin bu konuda hassas davranmasını olumlu görüyoruz. Bizim de kafamızda soru işaretleri yok değil. Örneğin bakım limitinin 72 saatte çekilmesi bir A-310 ya da B-737 gibi yeni uçaklar için olumludur. Ama B-727 veya DC-9 gibi uçaklarda uygulanırsa ortaya neler çıkar? Ya da bakım sürelerinin uzatılması teknik eleman gereksiniminde bir azaltmaya mı yol açacaktır? Bilindiği gibi bu konuda çok klasik bir çözüm de var. Uçak teknisyeninin eğitimini hızlandırmak, onları gerekli araç ve gereçle güçlendirerek bakım sürelerini aşağı çekmek. Bu konunun tartışılması giderek artan

koltuk başına maliyetin aşağı çekilmesi için, uçak üreticisi firmaların bakım kolaylıklarına ağırlık vermesinin yeterli olmadığını gösteriyor.

Değerli arkadaşlarım, yukarıda birkaç maddede toplanan sorunlar gerçekte tartışmamız ve belli sonuçlara ulaşmamızı gerektiren, meslek grubumuzun gerçek sorunlarıdır. Bir AEI üyesi olarak bu tür temel sorunlarla ilişki kurmamız, bunları bilmemiz ve araştırmamız gerekiyor. AIRCRAFT ENGINEER olma yolundaki ilk adımlar belki buradan başlayacak.

Artık yalnız değiliz. Konuşacak, tartışacak, bilgi alışverişi yapacak uluslararası meslektaşlarımız olacak. Pek çok konuda onların yaşanmış deneylerini öğrenerek, ateşi yeniden keşfetmek zorunda kalmayacağız. Bizim bugün yaşadığımız sorunların kimini, onlar çözmüş bile olabilirler. Uluslararası planda uçak teknisyenleri topluluğunun bir parçası olmaya hazırlanırken, bu saygın mesleğin, yakın gelecekte saygınlığının çok daha fazla artacağına inanıyorum. Yeni kuşak uçaklar ne kadar komputeriye olursa olsun, uçak teknisyeni olmadan güvenli uçuş mümkün değildir. 25. yılımızı yürekten kutluyorum.

Saygılarımla



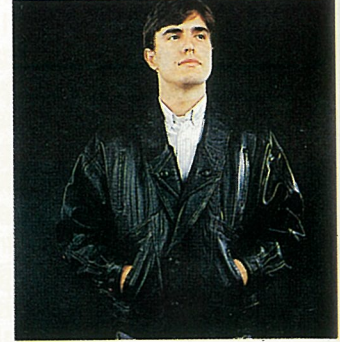
6-9-12 AY TAKSİTLERLE



*Vizon * Astragan *Rönar-Arjante
*Kuyruk *Ayak Vizon
*Patastragan
*Samur *Sansar
KÜRK MANTOLAR, TURVAKARLAR

6-8-10 AY TAKSİTLERLE

*DERİ *NAPALAN *NUBUK *SÜET *GÜDERİ
MONTLAR - KABANLAR - ETEKLER - TAKIMLAR
Toptan-Perakende



OSMANBEY: Halaskargazi cad. 309/49 Lale Pasajı Üst kat

TEL: 233 00 33 - 233 00 34

TEL: 572 53 71

BAKIRKÖY: Türkçü Sok. No: 7



**PERSONEL GİYİM
SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.**

İ.M.Ç. 5. Blok 5558 Unkapanı 34470 İSTANBUL

Tel: (1) 520 96 88 - 519 28 39 - 527 72 77 - 527 72 93

Fax: (1) 513 28 43

Personelinizin

İşbaşı elbiseleri,

Tulumları,

Laboratuvar

önlükleri,

Aşçı, Garson,

Komi ceketleri

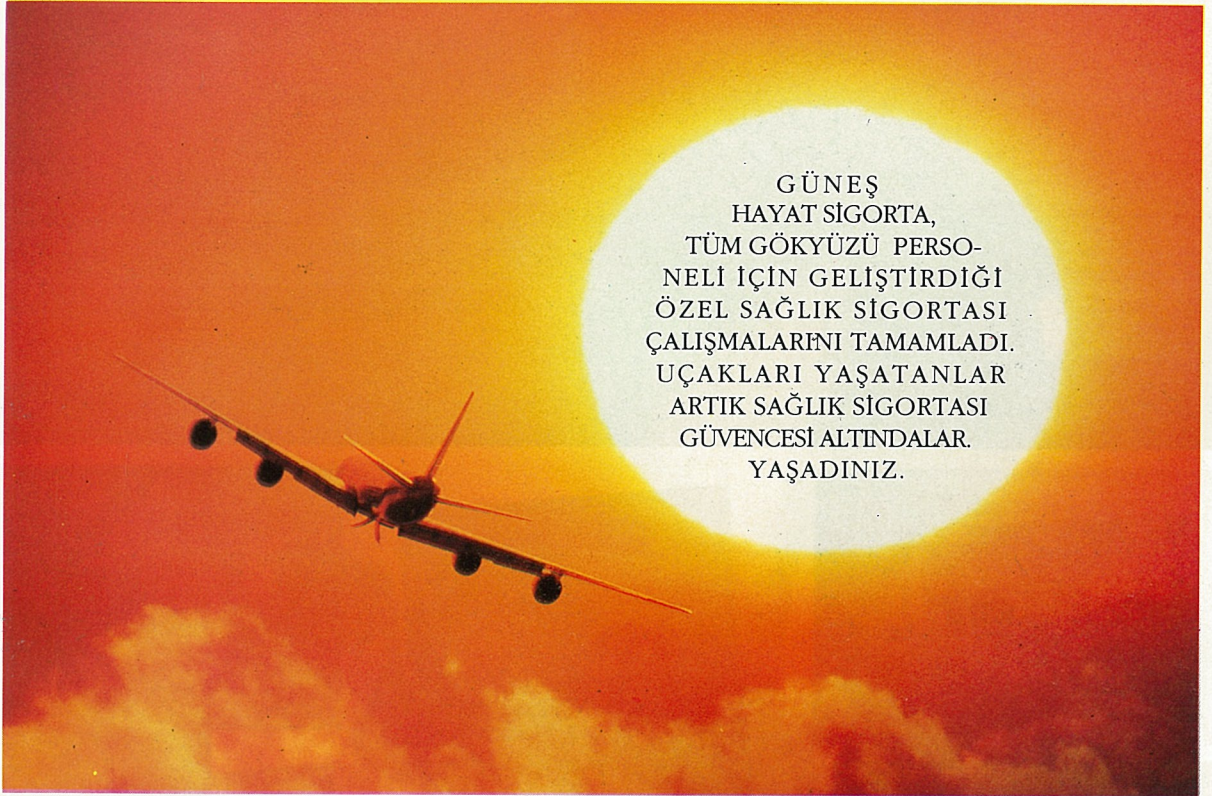
için

Emrinizdeyiz...



Bütün modellerimizin stokları mevcuttur.

UÇAKLARI YAŞATANLAR YAŞADILAR



GÜNEŞ
HAYAT SİGORTA,
TÜM GÖKYÜZÜ PERSO-
NELİ İÇİN GELİŞTİRDİĞİ
ÖZEL SAĞLIK SİGORTASI
ÇALIŞMALARINI TAMAMLADI.
UÇAKLARI YAŞATANLAR
ARTIK SAĞLIK SİGORTASI
GÜVENCESİ ALTINDALAR.
YAŞADINIZ.

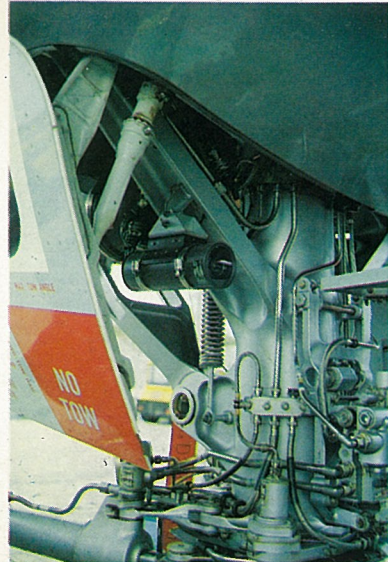
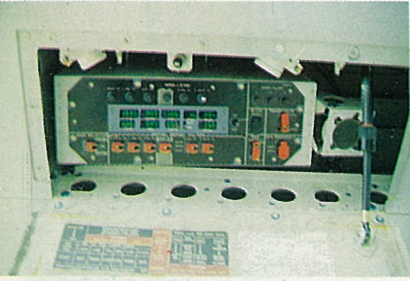
DÜŞÜK PRİMLİ, GENİŞ KAPSAMLI
VE ÇOK AVANTAJLI
ÖZEL SAĞLIK SİGORTANIZ İLE İLGİLİ
GENİŞ BİLGİ İÇİN:

GÜNEŞ
HAYAT
SİGORTA AŞ

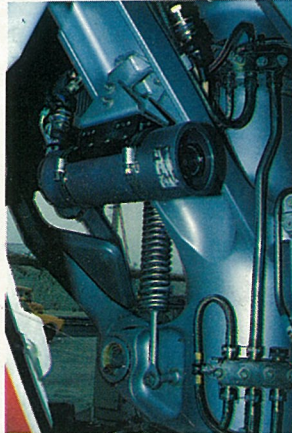
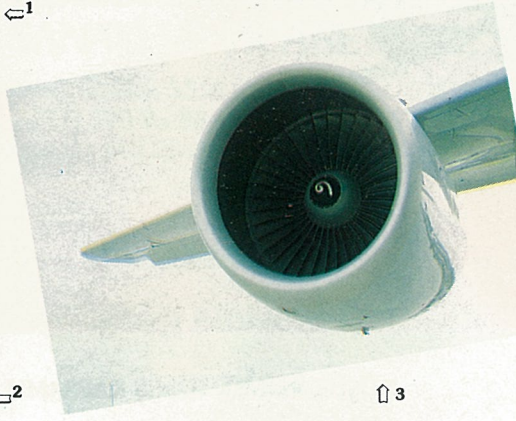
GENEL MÜDÜRLÜK: Abdi İpekçi Cad. No.:57 Maçka 80200 İSTANBUL Tel: (1) 231 13 00 Faks:(1) 231 80 86
BÖLGELER: ANKARA:(4) 418 55 67 İZMİR:(51) 84 64 16 ADANA:(71) 11 34 62 SAMSUN:(36)11 33 68

A-340

Kasım 1992 sonları
A-340/200 tipi bir uçağın
İstanbul Atatürk Havaalanı'nda
Merakla 1993 yılında



UTED



10 İSTANBUL'DA

2 sonlarında Lufthansa'ya ait
i bi uçak test uçuşu sırasında
atürk Hava Limanı'na uğradı.
23 yılında gelecek A-340'ları

bekleyen THY çalışanları uçağı görmek için
heyecanla toplandılar. UTED Dergi objektifleri
bu uçağı ve ilginç bölmlerini sizler için
fotoğrafladı.



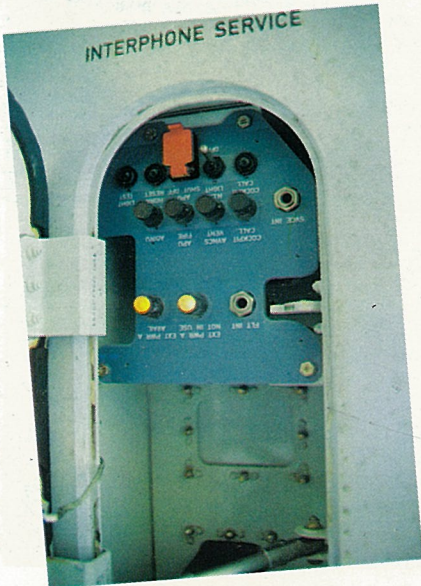
7 →



10 →



8 →



1. Yakıt ikmal paneli
2. Test uçuşu yapan uçakta test cihazları kuyruk tarafında bulunuyor.
3. A-340-200 CFM motorları ile donatılmış
4. Burun iniş takımında bir kamera görülüyor.
5. Ana iniş takımı
6. İniş takımları
7. Uçağın alt ortasındaki üçüncü ana iniş takımı
8. Burun iniş takımı arkasındaki external power receptacle'da değişiklikler içeriyor.
9. A-340 kolaylıklar ve konfor kadar, ağır iş ve sorumluluk da getiriyor
10. Lufthansa kabin ekibi



12

11



16



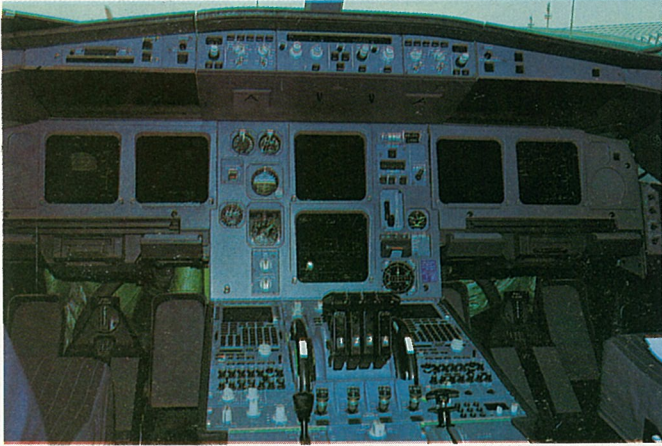
13

11. Economy class'ta yer alan video ekranı
12-13 Recent koltuklarda konfor ve rahatlık sunuluyor
14-17. Geliştirilmiş ve FbW için uyarlanmış cock-pit
18 Genel Müdür Yardımcısı Sayın Yusuf Bolayır ve Uçak Bakım Başkanı Sayın Yurdaer Aksoy da yüzlerce ziyaretçi arasındaydı.

17



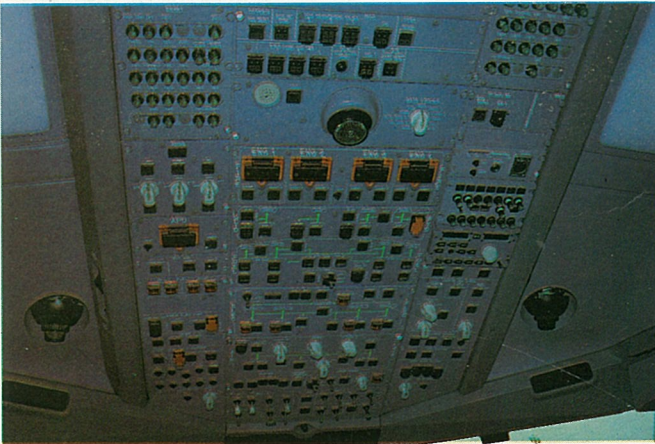
18

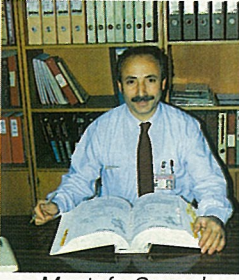


14



15





Mustafa Soysal

JT8D. FCU, REMOTE TRIMMER UZAKTAN KUMANDA İLE MOTOR AYARI

(Geçen sayıdan devam)

TAKIMI

POWER SUPPLY (1) galley veya cockpit giriş bölgesinde bulunan 115 V AC kaynağına takılır. POWER SUPPLY'den çıkan kablo fişi REMOTE CONTROLLER'in IN Plug'una takılır. Power Supply'den gelen bu kablo REMOTE CONTROLLER'i 26 V DC İLE besler. REMOTE CONTROLLER'in yedi pinli pluguna bağlanan kumanda kablosu, kabin koridorundan geçirilerek arka yolcu merdiveninden dışarıya çıkarılır. Motor altına yerleştirilen TRIM MOTOR'un plug'ına takılır. TRIM MOTOR'undan çıkan iki flex kablo (IDLE.MAX.) bir adaptör vasıtası ile aşağıdaki gibi FCU'ye bağlanır. (Şekil 2)

Adaptörün yan yüzünde bulunan düğmeye basılarak MAX ayar kısmı ileriye doğru uzatılır.

NOT: Adaptörün MAX. kısmını uzatmadan takmak mümkün değildir.

Adaptör boyunu uzattıktan sonra MAX. kısmı, FCU'in MAX. musluk kanalına oturtulur. Emniyet kancası takılarak hafifçe boşluğu alınır. Daha sonra FCU IDLE musluğu ile adaptörün IDLE kanalı karşılaştırılarak, adaptör FCU'ye doğru bastırılır. Adaptörün emniyetli bir şekilde kilitlenmesi yan yüzündeki düğmenin dışarı çıkması ile belli olur. Emniyet kancası el torku ile sıkılır.

KULLANIMI

POWER SUPPLY'daki sw ON yapılır. Bu durumda kırmızı lambası yanar.

REMOTE CONTROLLER'in sağ yanındaki ROTARY SW (isteye göre) IDLE veya MIL/MAX=P/P konumuna çevrilir.

REMOTE CONTROLLER'in sol yanındaki ROTARY SW sadece 1 konumunda kalmalıdır.

NOT: ROTARY SW'in diğer konumlar değişik model FCU'ler içindir. (Bizde kullanılmaz.)

REMOTE TRIMMER çalışmaya hazırdır. Motor çalıştırılıp ısınma zamanı beklendikten sonra IDLE veya P/P gazı verilerek değerler kaydedilir. MM 71-00'daki TRIM değerleriyle karşılaştırılır. IDLE veya P/P'daki gerekli düzeltme REMOTE CONTROLLER in INCREASE veya DECREASE TRIM kumanda sw'i ile yapılır. SW'e kumanda verildiğinde REMOTE CONTROLLER'in yeşil ışığı yanar. IDLE için N2. P/P için EPR indikatörleri dikkatlice izlenerek istenilen trim değerlerine getirilir.

ÖNEMLİ

TRIM SW'e kumanda verildiğinde FLEX KABLOLARDA burkulma meydana gelebilmektedir. TRIM SW'e kumanda verdikten sonra motor devrinin alçalması veya yükselmesi bir kaç saniye gecikebilir.

ADAPTÖR TAKIMI

a) Butona basılır ve kayar mil uzatılır.

b) MIL. (MAX) bağlantı yerini, FCU.'in MIL. (MAX) ayar musluğu ile karşılaştır ve yerine oturt.

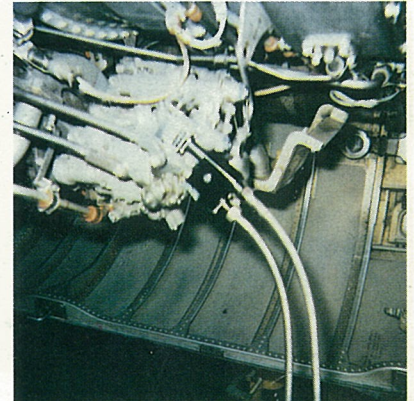
NOT: Eğer adaptör ile FCU. musluk kertikleri birbirini hizalamıyor ise adaptör üzerinden flex kabloları sök. Önce adaptörü FCU.e tak. Adaptör FCU. bağlandıktan sonra flex kabloları adaptöre tak.

c) Emniyet kancasını FCU.'in MIL. ayar musluğu alt tarafındaki yuvarlak yapıya tak.

d) Kancayı sıkarak boşluğunu al.

e) Adaptörün IDLE bağlantı yerini, FCU.'in IDLE ayar musluğu ile karşılaştır ve adaptörü FCU. IDLE musluğuna doğru it. Kilit butonunun dışarı doğru çıktığını gör. Buton dışarı çıkmıyorsa adaptör yerine oturmamıştır.

f) Adaptör kilidi kilitlendikten sonra kanca emniyetini el torku ile sık.





R.T.O REJEKTED TAKE OFF

R.T.O (Rejected Take Off)
Uçak kalkış için pistte koşarken pilotun herhangi bir nedenle kalkıştan vazgeçmesi ve havalanmayıp uçağı pistte durdurmasıdır.

Bu oldukça riskli bir olaydır. Bu yüzden pilotlar çok mecbur kalmadıkça buna başvuramazlar.

Son 30 yılda Dünya havacılığında R.T.O. sırasında 46 kaza ve 28 kayda değer olay meydana gelmiştir. Bu kazalar 400 civarında hayat kaybıyla sonuçlanmıştır. Bu denli önemli sonuçları dikkate alan havacılık endüstrisi yetkilileri biraraya gelerek R.T.O kazalarını azaltmak amacıyla Take off Safety Training Aid (Kalkış Emniyeti Eğitim Yardımı) adı altında bir proje hazırlamışlardır.

İstatistiklere göre her 3000 kalkışın bir tanesinden vazgeçilmektedir. Ve bu vazgeçilen kalkışların binde birinde bir kaza ya da ciddi bir olay meydana gelmektedir.

Havacılık Dünyasında 1991 yılı sonuna kadar batı teknolojisi yapımı jet yolcu uçakları ile yaklaşık 230 milyon kalkış gerçekleştirilmiştir. Bu süre içinde 74 R.T.O kazası veya olayı meydana gelmiştir.

1992 yılında yaklaşık 15 milyon kalkış tahmin edilmektedir. Bu, günün her dakikasında 34 kalkış demektir. Eğer istatistiksel oranlara göre konuşursak bu kalkışların 5 tanesinde R.T.O kazası beklemeliyiz.

- High Speed Callout (Yüksek sürat) çağırısı olmalı

- V1 Callout (Kalkış için karar verme sürati çağırısı) yapılmalı.

- R.T.O.'ya karar verilirse manevranın başladığı ekibe anons edilmeli.

- Auto brake sistemi kalkıştan önce R.T.O pozisyonuna set edilmelidir.

- Her kalkıştan önce pilotlar eğer R.T.O'ya karar verirlerse nasıl hareket edeceklerini konuşmalıdırlar.

- Uçuş ekibinin eğitim programlarında; kaygan pist performansı, reverse thrust performansı, balansın önemi, uçak yüksek süratle pistte koşarken birden durmaya karar verince meydana gelebilecek lastik patlamalarında nasıl davranılacağı, uçağı maksimum performansta durdurabilmek için fren teknikleri, R.T.O sı-

rasında uçağın kontrolünün gerektiğinde pilotlar arasında el değiştirmesi gibi konulara ağırlıklı olarak yer verilmelidir.

Konuyla ilgili olarak görüştüğümüz bazı T.H.Y pilotları da R.T.O için zamanında karar vermenin çok önemli olduğunu, V1 süratine ulaşılmış ise ve eğer pilotun o anda tercih hakkı varsa tercihinin kalkıştan yana kullanmasının daha yararlı olacağını belirtmişlerdir.

Teknisyenler olarak bir R.T.O

sonrası bize düşen ilk görev muhtemelen çok yüksek sıcaklıklara erişmiş olan fren ünitelerini ve lastikleri soğutmak, uçağın gövde ve sistemlerini de hızlı bir şekilde gözden geçirmektir.

Uçak lastik patlatarak pistte ya da taksi yolunda kaldıysa gerekli ekipmanları uygun ve süratli bir biçimde kullanma becerisi de teknisyenlere gerek eğitim programları ve gerekse pratik çalışmalarıyla kazandırılmalıdır.

Hidayet Kapkaç



UÇAK BAKIMINDA İNSAN FAKTÖRÜ



Yavuz Sarıçam
Uçak Mühendisi



Uygarlığın başlangıcına doğru gerilere gidersek, insanlığın sadece iletişim yeteneğini geliştirdikten sonra, çevresini fethettiğini görürüz. Bilginin miktarı olağanüstü artmıştır. Özellikle son yüzyılda. Çağımızda kullanılabilir bilgi miktarı ile bunu anlayabilecek, insan beyninin kapasitesi arasındaki fark büyük bir hızla açılmaktadır. Bu olay, son on yılda digital teknolojideki patlamayla daha da ivmelenmiştir.

Analog kontrol sistemlerinin 80 yıllık bir geçmişi vardır ve bu sistemlere çalışanlar uyum sağlamışlardır. Burada bile, gün geçtikçe uzmanlaşmaya giden gelişmeler yaşanmaktadır. Fakat bugün özel bir uzmanlaşma isteyen digital kontrollü sistemlerin büyük ölçüde uygulamaya geçirilmesiyle, sistem teknolojisinde temelden bir değişimle yüzyüze yiz.

İmalatçı ve kullanıcı arasındaki temel iletişim aracı, geçmişte olduğu bugün de teknik dökümantasyondur. Bilgi hacmi eksponansiyel olarak artmaktadır ve bilgi bugün disklerde saklanabilir hale gelmiştir. Ancak hala en güvenilir kaynak yazılı metindir. Manualler, bir klavuzu gerektirecek teknolojik bir labirente dönüşmüştür.

Tecrübe Birikimi

Örnek olarak bir analog uçağın Trouble Shooting Manual'ini, tecrübeli bir hat bakım teknisyeninin bilgi birikimi de göz önüne alınırsa, bir cep kitabı boyutlarına küçültülebilir. En son teknolojiyle donatılmış uçaklarda, hat teknisyenine, uçağı mümkün olan en kısa sürede servise verebilmesi için yardımcı olma gereği artmaktadır. Şimdilerde bakım yapacak elemanın anlayış yeteneği ve dökümanların karmaşıklığı arasındaki ilişki

kiyle karşı karşıyayız. Ayrıca bu bilgiler, dünyanın her yerindeki, kültürü ve eğitimi farklı, ana dili İngilizce olmayan pekçok insana hitap ettiği için, yeteri kadar anlaşılır hazırlanmalıdır.

Uçakla Diyalog

Built-in Test (BITE) sistemi, Centralised Fault Display ve uçuş ekibi ve bakım personeline bütün bilgileri veren katod ışıklı tüpler (CRT) vasıtasıyla, uçak büyük miktarda bilgi üretir. Bütün teknik elemanlar bu bilgi yığınına anlayabilmeli ve yönetebilmelidir.

Anlamak; mesajları tanımak ve bunları uçağın operasyonu ile irtibatlandırmak demektir. Yönetmek ise, bir sonraki aşamaya geçebilmek için bilgileri ayıklayabilmek demektir. (Uçuşa devam etmek veya uçuşa hazırlamak)

Eski kuşak uçaklarda tecrübe birikimi, üzerinde çalışanlarda işe yarayan reflex- alışkanlıklar yaratmıştır. Yeni kuşak entegre sistemlerde, çok daha zor değildir. Ancak refleksler çok farklıdır. Örneğin; küçük bir zaman aralığında pek çok bilgi üretebilen Centralised Fault Computer, trouble shooting işlemlerinin bir parçasıdır ve herhangi bir işleme başlanmadan önce bu komputer kontrol edilmelidir. Komputer arıza ararken bir yardımcı olarak görülmeli ve gözüde edilecek ek bir yük olarak düşünülmemelidir.

Titiz bir bakım, uçağın teknik performansına ve operasyonuna yansır. Uçuş ekibi, bakım personeli, mühendislik departmanı ve imalatçı arasındaki bilgi akışının sürekliliği esastır.

İmalatçının Desteği

İmalatçı kendisinin de sistemin bir parçası olduğunu bilmeli ve problemin sadece havayolunun problemi değil, ürünün gerçek kullanıcısı olan ve diğer kriterlerin dışında, uçağın zamanında kalkışına en büyük önemi veren yolcunun da problemi olduğunu anlamalıdır. İmalatçı çok geniş bir yelpaze oluşturan müşteri, kültür ve operasyon ortamına hizmet edebilecek esnek bir yapıda olmalıdır. Bunun için;

- Havayollarındaki REP'ler ve mühendislik vasıtasıyla sürekli bilgi alışverişi olmalıdır.

- Her iki tarafın da, problemlerin çözülebilmesi için açık davranması gerekir.

- İmalatçı, havayollarından gelen yetersiz bilgileri bile değerlendirebilmelidir.

- Karşılıklı güven geliştirilmelidir.

Eğitim ve Öğretim

Bugüne kadar, yeni bir durum veya uçak tipi ile karşılaşıldığında, genel eğilim ekstra ÖĞRETİM (training) idi. Bu öğretim sistemi genellikle sadece bu yeni durum veya materyal üzerinde odaklanıyor ve hazır bir kalıp içinde sunuluyordu.

Tecrübeler göstermiştir ki, asıl gerekli olan, insanların sadece NASIL'ı değil, NİÇİN'i de öğrenebileceği bir EĞİTİM'dir. Buna ulaşabilmek için bir yol gösterici olarak aşağıdakileri sayabiliriz;

1- Yeni bir uçak değişiktir, zor değil...

2- Bakım gerekleri yerine geti-



rilmeli, asla gözardı edilmemelidir.

3- Sistem entegrasyonu ve bunun centralized fault display ile olan ilişkilerinin önemi üzerinde titizlikle durulmalıdır.

4- Havayolu (işletmeci) uçağın arızalarını teşhis eden sistemleri kullanmalı ve bunlara hakim olmalıdır.

5) İmalatçı kullanıcıya kolay gelen (user-friendly) troubleshooting teknikleri geliştirilmelidir.

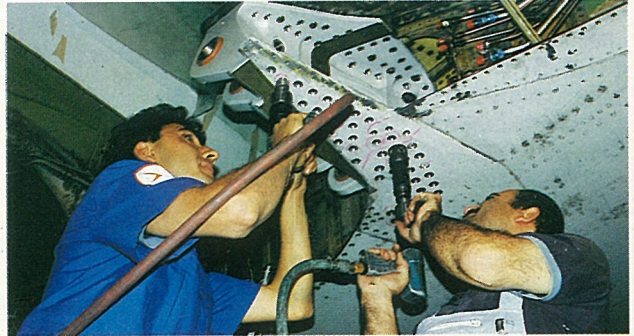
Bugün, hiç bir sistem digitalleştirilmekten kurtulamıyor. Artık tuvaletler bile, eski sistemler yerine, pek çok parametreye karşı daha hassas Flush Control Computer tarafından yönetiliyor. Artık hiçkimse tek bir konuda uzman olmayacaktır. Her uzmanın diğerinin işi konusunda bir bilgisi olmalıdır. Motor teknisyenlerinin artık bir Full Authority Digital Engine Control (FADEC) kompüteri, ayar yapan bir teknisyenin Slat-Flap kompüteri, Avionics teknisyenlerinin iniş takımlarında uğraşmak

zorunda oldukları çamurlu proximity dedektörleri vardır.

Artık temel eğitimlerde özel ihtiyaçlara cevap verecek bazı yenilikler yapılması gerekiyor. Bütün bilgileri ATA CHAPTER sistemine göre düzenlemeye devam etmeli miyiz? Yeni ve karma Chapter'lar geliştirmek zorunda değil miyiz? Bütün bunlar cevaplandırılması gereken sorunlardır.

Basit İngilizce Kullanmak

Son olarak yeniden başa dönelim; bütün eğitim, öğretim yanlış anlamalara yer kalmayacak sözlü ve yazılı dile, tercüme gereksiz kalmadan herkesin anlayabileceği basit bir İngilizce ile verilebilir. Bütün elementler (uçak, manual'ler, teknik ekip) arasında iletişimin kolayca anlaşılabilir olması için büyük gayretler sarfedilmelidir. Bu emniyetli ve etkin bir uçak bakımına ulaşabilmenin tek yoludur.



PROBLEM

Uçuşta zaman zaman olmak üzere;

✓ Gerek, başüstü paneldeki indicator'de (=Yellow RSVS quantity indicator'de)

✓ Gerekse, sağ ecam "HYD" page'de, yellow systeme ait hidrolik miktarında (=rezervuar miktarı) ani bir düşüş meydana gelmektedir. Yellow system rezervuarında, bu ani düşüş meydana geldiğinde; sol ECAM'da;

✓ HYD

YELLOW RSVR LO LEVEL

YELLOW PUMP....OFF ikazı çıkmaktadır.

✓ Söz konusu bu ikaz çıktığında, ikazın gereği olarak pilot; (YELLOW PUMP)'u "OFF" etmektedir. Pilot, (Yellow pump)'u "OFF" ettikten sonra;

✓ Başüstü panelde, (Yellow pump P/B sw)'i üzerinde "OFF" ışığı yanmakta

✓ Başüstü panelde, (Yellow servo P/B sw'i) üzerinde, "LO PR" ışığı yanmakta

✓ Sağ ecam "HYD" page'de, Yellow "LO" ikazı görünmekte,

✓ Başüstü panelde, spoiler; (1+4) ve (6) nolu spoker P/B SW'leri üzerindeki "Fault" ışıkları yanmaktadır.

✓ "Master Caution" ışığı yanmakta ve tek bir chime sesi duyulmaktadır.

✓ Maintenance panel'de (Yellow HYD fire shut-off valve)'e ait MFA button'unda "shut" ışığı yandı (Sol ECAM'a "Yellow RSVR LO LEVEL" ikazı gelir yani; (Yellow HYD. FIRE SHUT-OFF VALVE) kapanmış.

Ancak, yellow rezervuarındaki hidrolik miktarı bir müddet sonra normal dönmekte, rezervuardaki hidrolik miktarı normal döndüğünde, yellow pump P/B sw'ine basılınca (=IN="ON" yapılıncı), yani; yellow hidrolik pump çalıştırılınca herşey normal olmakta, bu durumda; maintenance panelde (Yellow HYD. FIRE SHUT-OFF VALVE)'e ait MFA button'u üzerinde "OPEN" ışığı yanmakta, yani; (yellow hyd fire shut-off valve) açılmaktadır.

Fakat bir müddet sonra; (Yellow system rezervuar) miktarında ani düşme (indikasyon olarak tekrar meydana gelmekte, bunun sonucunda, yukarıdaki indikasyonlar tekrar çıkmaktadır.

BİR A-310/300 UÇAĞINDA MEYDANA GELEN YELLOW SYSTEM REZERVUAR "LO LEVEL" ARIZASI

TROUBLE SHOOTING

OLAYIN İZAHİ

Bilindiği gibi, (Yellow system rezervuarı)'ndaki hidrolik miktarı kokpit'te (2) yerden görülebilir:

✓ Başüstü panelindeki, (Yellow RSVR HYD QUANTITY INDICATOR)'ünden

✓ Ya da; sağ ecam "HYD" page'den söz konusu bu her iki yere de signal, (yellow rezervuar) üzerinde bulunan (Yellow RSVR HYD? QTY TRANSMITTER)'dan gider. Yani; söz konusu bu (Yellow RSVR HYD QTY XMTR)'da giden signal'lerden;

✓ Biri, başüstü panelinde bulunan (yellow RSVR HYD. QUANTITY INDICATOR)'üne giderek, bu indikatörde, (yellow rezervuardaki) Hidrolik miktarı gösterir.

✓ Diğeri ise; SDAC (=SYSTEM DATA ANALOG CONVERT'tan geçerek sağ ecam'a gider ve sağ ecam "HYD" page'de yellow rezervardaki hidrolik miktarını gösterir. Böylece, kokpit'ten, yellow system rezervuarındaki hidrolik miktarını görebiliriz.

Rezervuar'daki hidrolik miktarı, (2) nedenle düşer:

1- Ya (Yellow system) de meydana gelen hidrolik kaçağı

2- Ya da, (yellow rezervuar) üzerindeki (YELLOW RSVR HYD. QTY. TRANSMITTER)'inde meydana gelen arıza nedeni ile, bu söz konusu transmitter'den yanlış signal gitmesi sonucu meydana gelene indikasyon arızası

(Madde:2) de belirtilen arıza tipidir. Yani indikasyon arızasıdır.

Çünkü; gerçek bir hidrolik kaçağı söz konusu olsa; olay zaman zaman meydana gelmez, üstelikte (YELLOW PUMP) bir müddet sonra "ON" yapıldığında, yellow system tekrar normale dönmeyiz. Gerek, yellow system'de meydana gelen gerçek bir hydr kaçağından dolayı, gerekse;

(Yellow RSVR HYD QTY TRANSMITTER) arızalı olmasından dolayı, (YELLOW RSVR)'daki hydraulic miktar (=HYDRAULIC QUANTITY) <5 litre olması durumunda (yani; ister gerçek hidrolik kaçağı olsun, isterse indikasyon arızası olsun) aşağıdaki olaylar meydana gelir

✓ Bu durumda, (YELLOW RSVR HYD QTY TRANSMITTER)'inden bir signal başüstü panelindeki (YELLOW RSVR HYD QTY INDICATOR) üne gider. Böylece yellow rezervuarda, o andaki hidrolik miktarı bu indicator'de görülür.

✓ (YELLOW RSVR HYD QTY TRANSMITTER)'den diğer bir signal, SDAC(=SYSTEM DATA ANALOG CONVERTER)'tan geçerek, sağ ecam "HYD" page'e gider. Böylece, sağ ecam "HYD". page'de, Yellow rezervuar'da, o anda hidrolik miktarı görülür.

✓ (YELLOW RSVR HYD. QTY TRANSMITTER)'dan diğer bir signal, FWC:2 (=FLIGHT WARNING COMPUTER:2)'den geçerek, sol ECAM'a gider. Böylece sol ECAM'da (=WARNING DISPLAY'DE):

HYD

YELLOW RSVR LO LEVEL

YELLOW PUMP.....OFF ikazı çıkar.

Aynı zamanda (Yani; söz konusu bu ikaz çıkar çıkmaz) "Master Caution" ışığı yanar ve tek bir (chime) sesi duyulur.

✓ Sadece ve sadece Yellow sistemde olmak üzere;

Bilindiği gibi, RAT (=RAM AIR TURBINE), yellow system tarafından çalıştırılmaktadır. Bu nedenle, yellow rezervardaki hidrolik miktarı (5 litre)'nin altına düştüğünde (gerek hidrolik kaçağından dolayı, gerekse

transmitter'in arızasından (indikasyon arızasından) , söz konusu bu kalan hidrolik miktarın (RAT) in çalışması için bırakmak amacı ile, (YELLOW RSYR HYD QTY TRANSMITTER) dan giden bir signal, (30 sn)lik bir gecikmeden (Time delay) sonra, (YELLOW PUMP FIRE VALVE RELAY)'ı enerjiler. Söz konusu bu (RELAY)'in enerjilenmesi sonucu yellow pump fire valve (= YELLOW HYD FIRE SHUT-OFF VALVE) devresi tamamlanarak söz konusu bu (YELLOW HYD FIRE SHUT-OFF VALVE) kapanır.

Söz konusu bu (YELLOW HYD FIRE SHUT-OFF VALVE)'in kapandığı, kokpit'te, maintenance Panelde, (YELLOW HYD FIRE SHUT-OFF VALVE) 'e ait MFA BUTTON'unda "SHUT" ışığı yanmasıyla görülebilir.

Buraya kadar çıkan indikasyonlar, yellow rezervuardaki hidrolik miktarı ≤5 litre olduğunda otomatik olarak çıkan indikasyonlardır. Ancak; Sol ECAM'da (=WARNING DISPLAY);

HYD

YELLOW RSVR LO LEVEL

YELLOW PUMP.....OFF ikazı

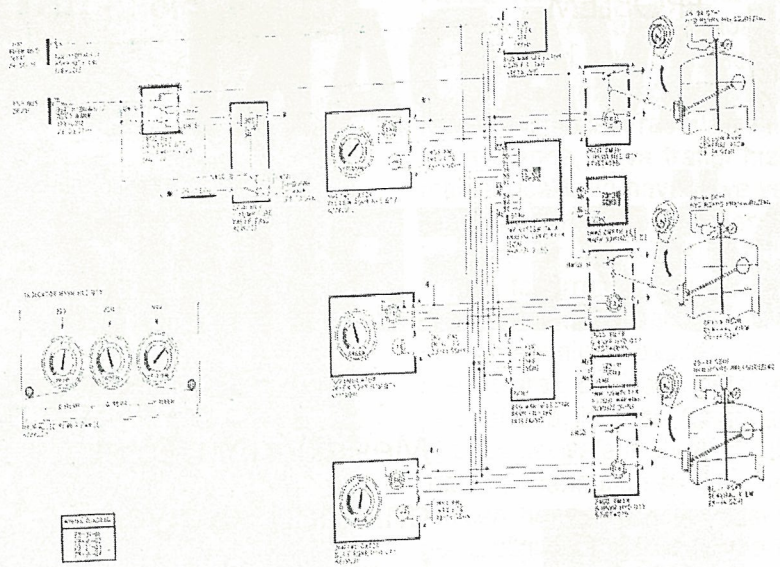
çıktıktan sonra,

Pilot doğal olarak, bu ikaza uyararak (YELLOW PUMP)'u "OFF" edecektir. Bunun sonucunda (yani; YELLOW PUMP'un "OFF" edilmesinden sonra) aşağıdaki indikasyonlar çıkar

✓ Yellow Pump P/B SW'i pilot tarafından "OFF" edildiğinde (=RELEASE= OUT), başüstü panelinde bu (YELLOW PUMP P/B SW)'i üzerinde "OFF" ışığı yanar. Sağ ECAM, "HYD" page'de yellow system "AMBER" olur.

✓ Başüstü panelinde, (YELLOW SERVO P/B SW)'i üzerinde "LO PR" ışığı yanar ve sol ECAM'da; (YELLOW SERVO LO PR) ikazı çıkar.

(*) Bu özellik, sadece Yellow System'de mevcuttur. (Blue) ve (Green) System'lerde bu özellik yoktur.



✓ Başüstü panelinde, spoiler: (1+4) ve (6) P/B SW'leri üzerinde "FAULT" ışıkları yanar ve sol ECAM'da

FLT CTL

SPOILER 1+4 FAULT

SPOILER 6 FAULT ikazları çıkar.

Ayrıca, sağ ECAM "FLT CTL" page ve "WHEEL" page'de, söz konusu 1,4,6 nolu spoilerlerin "KAPALI" ve amber oldukları görülür.

✓ Başüstü panelinde, (FLAP SYST:1) yellow system'den beslendiğinden; FLAP SYS:1 "FAULT" ışığı yanacaktır. Bunun sonucunda Flap yarı hızda (=HALF SPEED) çalışacaktır. Yani; sadece Green System (=sys:2) tarafından çalıştırılacaktır.

NOT: Herşey normal olduğu halde, yani;

✓ Yellow system rezervuarındaki hidrolik miktarı normal seviyede

✓ Ve (YELLOW RSYR HYD QTY TRANSMITTER) arızalı değil (normal) iken,

za nedeni ile tetiklenmiştir. Yani relay arızalıdır.

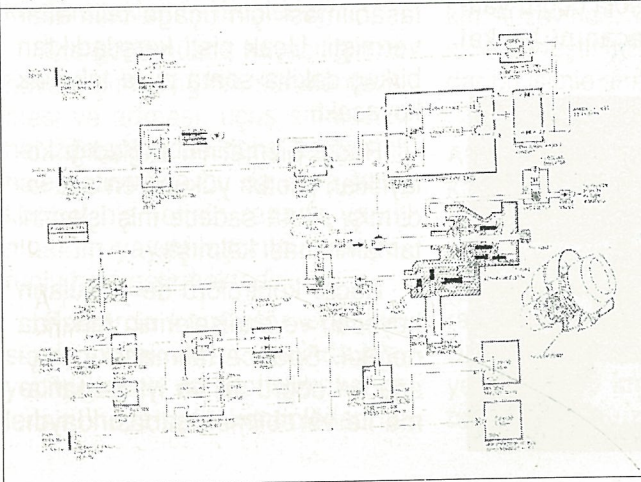
Söz konusu bu (YELLOW PUMP FIRE RELAY)'ın arızası nedeni ile, yellow pump fire valve (= YELLOW HYD. FIRE SHUT-OFF VALVE) 'in kapandığı, kokpit'te, maintenance panelde, (YELLOW HYD. FIRE SHUT-OFF VALVE)'e ait MFA BUTTON'u üzerinde "SHUT" ışığının yanmasıyla görülür. Fakat, böyle bir durumda, yellow rezervuarındaki hidrolik miktarı ≤5 litre, durumunda yukarıda çıkan indikasyon ve ikazların hiçbirini görülmeyecektir. Çünkü böyle bir durumda, yellow system normaldir. Yani ne yellow systemde bir (HYDRAULIC) kaçağı söz konusudur, ne de (YELLOW RSYR HYD QTY TRANSMITTER) arızalıdır.

Söz konusu bu olay, sadece ve sadece yellow system için geçerlidir. Çünkü; (27GQ) Relay'ı sadece yellow system'de mevcuttur.

SONUÇ

Bütün bu incelemeden sonra; görülüyor ki; uçakta meydana gelen arızanın nedeni; (YELLOW RSVR HYD QTY TRANSMITTER)'in, yellow rezervuardaki hidrolik miktarı (=HYDRAULIC QUANTITY) normal olduğu halde, sanki; rezervuardaki yakıt miktarı ≤5 litreymiş gibi signal göndermektedir. (Hatalı Signal) Bunun sonucunda yukarıda Arıza indikasyonları ortaya çıkmaktadır. Yani; (YELLOW RSVR HYD QTY TRANSMITTER)'in kendisi arızalıdır. Nitekim, söz konusu transmitter değiştirildikten sonra arıza bir daha tekrar etmemiştir.

Eğer, YELLOW PUMP FIRE VALVE (= YELLOW HYD. FIRE SHUT-OFF VALVE) yine otomatik olarak kapanıyorsa; bu kez bunun nedeni: (27 GQ) (YELLOW PUMP FIRE RELAY)'ıdır. Herşey normal olduğu halde bu (RELAY) bir arı-



HAVADAKİ GÖZLERİMİZ



Hikmet Nükhet Sınar
Hava trafik kontrolörü

Mesleklerini gerçek anlamda sevgiye bağlı olarak yürüten hava trafik kontrolörlerinin hava trafiğinin beyni olduğu

konusunda tüm otoriteler, kişiler fikir birliği içindedirler.

Saatlerce süren yolculuk az sonra tamamlanacaktı. Uçağın içinde hummalı bir faaliyet göze çarpıyordu. Yapılan anonsta İstanbul ATATÜRK Hava Limanı için, alçalışın başladığı bildirilmişti. Yolcuların bir kısmı uykudan uyanıyor, bir kısmı kemerlerini bağlamaya çalışıyordu. Sürekli alçaldığı hissedilen uçak

gecenin karanlığında, sanki boşlukta belirsiz bir yere gidiyor gibiydi. Yolcuların bazılarının endişeleri yüzlerinden okunuyordu; şu anda neredeyiz, nereye gidiyoruz. Pencereden görülen koskoca karanlık acaba deniz mi?

Uçağın aniden sola doğru yatışı yolcuların heyecanını bir kat

daha arttırmıştı. Fakat büyük bir çoğunluğu bu manevranın aşağıda radar ekranından dikkatle izleyen radar kontrolörünün talimatı üzerine yapıldığını bilmiyordu. Radar kontrolörü, iniş pistini karşılaması ve piste belirli bir açıyla yaklaşabilmesi için uçağa talimatlar vermişti. Uçak pisti karşıladıktan birkaç dakika sonra piste tekerlek koyacaktı.

Radar hizmetinin sağladığı kolaylıklar, pilotun yükünü en aza indirmiş, pilota sadece iniş işlemini tamamlaması kalmıştı.

Radar kontrolörü de yolcuların heyecan ve endişelerinin farkında değildi. Sadece talimatlarını uçağa en doğru ve en iyi zamanlama ile verebilmek çabasındaydı.





Radar ekranında daha birçok uçak çeşitli yönlerde doğru hareket halindeydiler. Bir pilot sadece kendi uçağından ve uçağındaki yolcularından sorumluydu, bir kontrolörse kendi kontrol sahasındaki tüm uçaklardan. (Askeri-sivil, özel küçük uçaklar, helikopterler).

İşte günümüzde havacılığın ve hava taşımacılığının süratle gelişmesi ve artması, uçuş emniyetini her zamankinden daha da önemli hale getirmekte bu da hava trafik kontrol hizmetinin radarla yapılmasının yaygınlaştırılmasını zorunlu hale getirmektedir.

Radarda kontrolör uçakları sürekli olarak ekran üzerinde izleyebildiğinden ve pilotlarda kendilerinin, hava trafik kontrolörleri ta-

rafından, izlendiklerini bildiklerinden, her türlü kötü hava şartlarında, büyük bir güven içerisinde seyriseferlerini sürdürürler.

İstanbul radar sistemi 1975 yılında tesis edilmiştir. Radar anteni ATATÜRK HAVA LİMANININ 3,5 km. kuzeyinde, Yeni Bosna mevkinde yerleştirilmiş olduğundan radar bu isimle anılmaktadır.

Bu radar sistemi ile, hem Atatürk Hava Limanına inen-kalkan trafiğe, hem İstanbul saha kontrol merkezinin sorumluluk bölgesi olan uçuş bilgi bölgesi (PTR) içinde transit geçen tüm uçaklara radar hizmeti verilmektedir. Yeni Bosna radarının tarama sahası yaklaşık 256 km Denizi (500km) bulmaktadır. Kuzeyde Bulgaristan,

batıda Yunanistan sınırına kadar, doğuda ise Ankara'ya kadar olan saha içindeki hava trafiğine, radar hizmeti sağlamaktadır. Hava trafik kontrol hizmetinin radarla verilmesi sayesinde, hava trafiği hızlanmakta, uçakların havada ve yerde gereksiz beklemeleri önlenerek, her zaman, hem yakıt hem de işgücü tasarrufu sağlanmaktadır. Bu işlem İstanbul'daki modern radar sisteminin kapasitesi ile otomatik olarak, uçakların radar ekranı üzerinde; isimleri (çağrı adları), uçuş seviyeleri, süratleri, alçalma ve tırmanmaları esnasında kat ettikleri her bin feetlik yükseklik, geçiş bilgilerini sağlaması ile hızlı ve daha güvenli bir şekilde yerine getirilmektedir.

Hava trafiğinde önemli rolü olan radar 1975 yılında DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından hizmete başlatılmıştır. 1975 yılında İstanbul bölgesini kaplayan radarlı hava trafik kontrol hizmeti, halen tüm yurdumuzu kapsayacak şekilde genişletilerek 1990 yılında Ankara Esenboğa-İzmir Adnan Menderes, Antalya Dalaman ve Ercan Kuzey Kıbrıs Cumhuriyetinde de 1990 yılından beri radar hava trafik kontrol hizmeti sürdürülmeye başlanmıştır. Böylece tüm Türkiye Hava sahasındaki uçuşlar radarla kontrol edilerek, uçuş güvenliğinin en üst seviyeye ulaştırılması sağlanmaktadır.

Mesleklerini gerçek anlamda sevgiye bağlı olarak yürüten hava trafik kontrolörlerinin hava trafiğinin beyni olduğu konusunda tüm otoriteler, kişiler fikir birliği içindedirler.

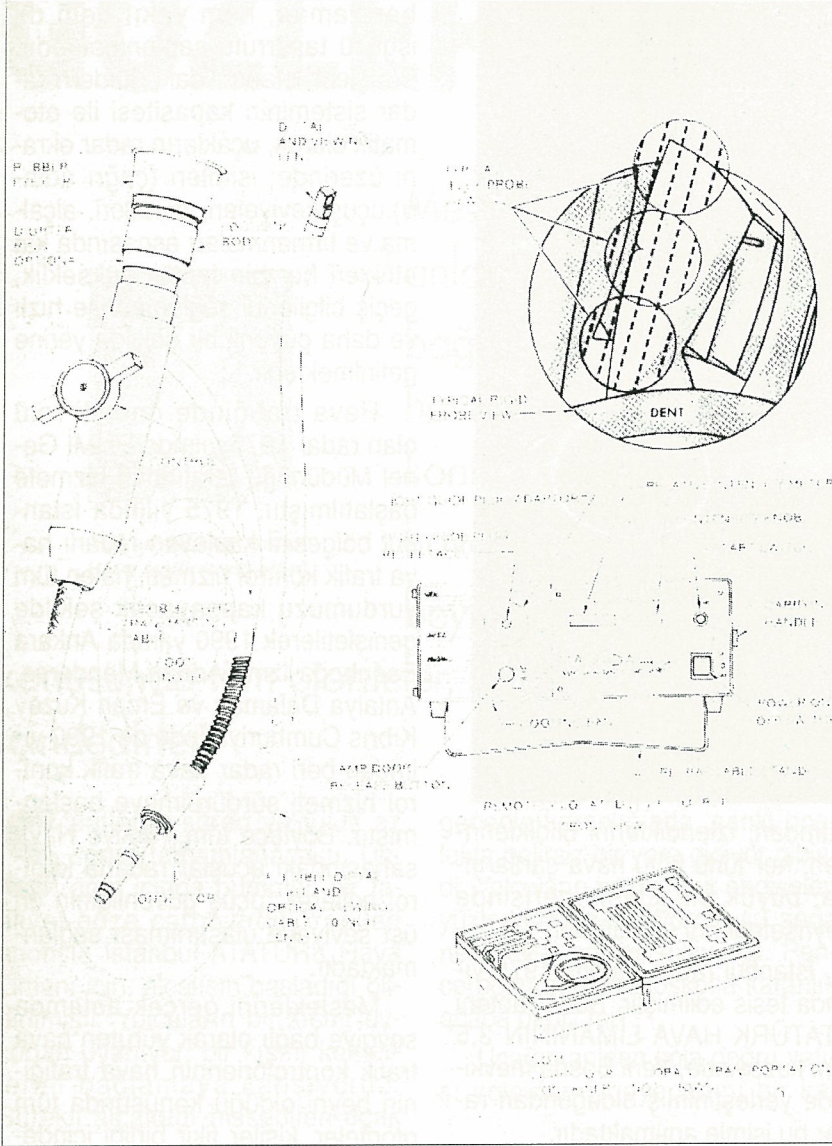
Hava sahasındaki tüm trafiğin sorumluluğunu üstlenen H.T.kontrolörleri, pilotların yanısına hizmetin gölgede kalmış mimarları, gökyüzünün güvenli gözleridir.

Emniyetli bir uçuş için 24 saat gece gündüz görevlerini büyük bir dikkat ve titizlikle sürdürmektedirler.

BOREScope



Fethi Şen



daki problemler.

JT8D-9 ve 15 motorlarında ise, daha ince çaplı rigid problemlerin yanında, flexible problemler kullanılmaktadır.

Borescope kontrolünde amaç nedir?

Yazımızın başında da belirttiğimiz gibi, bu kontrol tahribatsız muayeneyi amaçlamaktadır. Konuyu bir örnekle açıklayacak olursak daha iyi anlaşılacaktır.

Motorun, uçuşa elverişlilik kontrolünün yapılabilmesi için uçaktan sökülerek ilgili atölyesinde parçalara ayrılması, her bir parçanın tek tek kontrolünün yapılması gerekirdi. Bu hem çok uzun bir zamanı alır hem de pahalı bir çalışma olurdu. Oysa borescope kontrolü ile bu işlem iki ya da üç saat süre içinde yapılmakta, böylelikle zamandan ve paradan tasarruf edilmektedir.

Borescope kontrolü, imalatçı firmanın istediği kontrol zaman aralıklarında yapıldığı gibi, işletici firmanın da belirlediği zaman aralıklarında yapılmaktadır.

Bunların yanında, motorda görülen yüksek ısı (EGT), motor fan bladelerinde FOD (Yabancı cisimlerin meydana getirdiği hasar) görülmesi gibi hallerde de borescope kontrolü yapılmaktadır. Borescope kontrolü sonucunda bulunan hasarlar Maintenance Manuel dediğimiz uçağın bakım kitabında belirtilen hasar limitleri içinde ise, yine MM da verilen kontrol süreleri içinde tekrar kontrol edilmek üzere motor servise verilmekte, hasar bu limitleri aşmış ise motorun uçaktan sökülmesi, kararını vererek, hem güvenli ve emniyetli olarak uçağın servis-

Borescope, tahribatsız muayene yöntemlerinden birisi olup, kısaca motorun içindeki sabit ve dönen parçaların uçuşa elverişlilik kontrolü şeklinde tanımlayabiliriz.

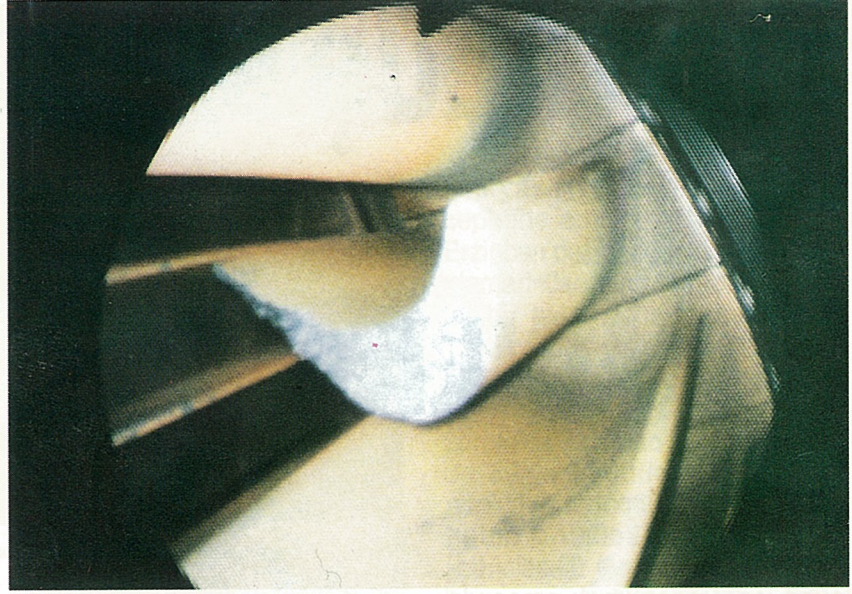
Borescope kontrolünde birtakım özel teçhizatlar kullanılmaktadır. Bunlar kontrolü yapılacak sahaların özelliklerine göre değişirler.

Bu kontrollerde ortak olarak:
-IŞIK KAYNAĞI
-Kontrolü istenen bölgeyi aydınlatacak FIBER IŞIK TAŞIYICI gibi teçhizatlar kullanılır.
-THY Filosunda bulunan uçaklarda takılı bulunan,
CF6-80 A3 ve C2 motorları ile, CFM 56-3 motorlarında genellikle rigid prop dediğimiz düz çubuğu andıran, değişik boyut ve açılar-

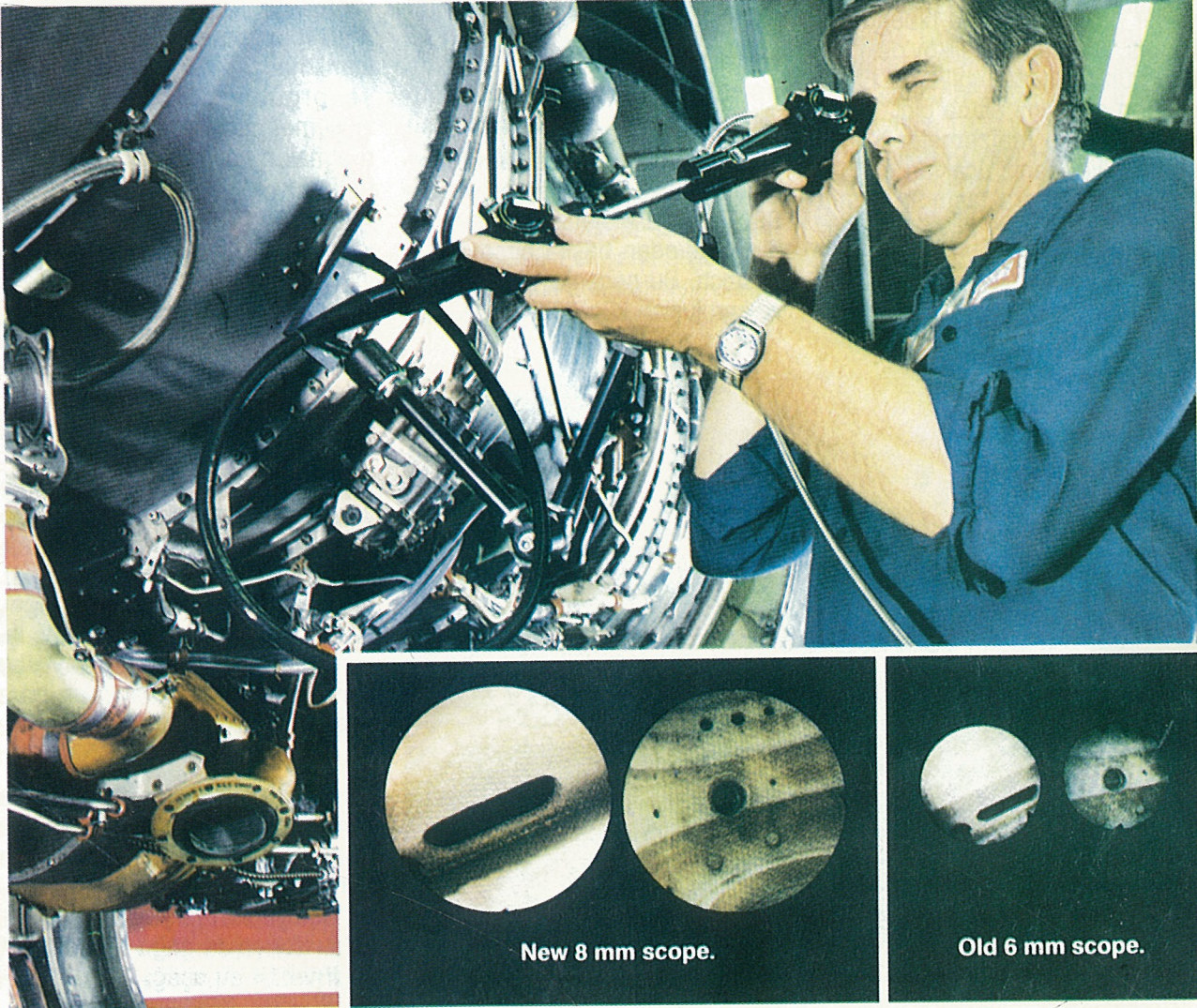
te kalmasını sağlamakta, hem de hasarların daha da büyümesini engelleyerek daha kısa zamanda ve ucuza tamir edilmesi sağlanmış olmaktadır.

Kontrol edilmesi istenilen parçaların hasar nitelikleri oldukça farklıdır. Bu hasarlar moturun verimini etkileyen önemli hasarlardır. Bu nedenle erken tesbiti çok önemlidir.

THY AO da Borescope kontrolü, Teknik Kontrol Başkanlığına bağlı, bazı özel eğitimleri de alan Borescope teknik kontrolleri tarafından yapılmaktadır. Borescope kontrolü tüm THY uçaklarının yanında, ülkemizde faaliyetlerini sürdüren özel hava yollarının uçaklarına da uygulanarak, şirketimize önemli bir gelir de sağlamaktadır. ■



JT8D-9 motoru HPT bladelinde görülen Blade kınığı.
Motor uçaktan sökülerek atölyeye verildi.



KURTULUŞ SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI-1

Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri gücünü ortadan kaldırmak ve ülkesini kolayca işgal edebilmek amacıyla imzalatılan Mondros Anlaşması'na göre askerler terhis edilip, silahlara el konulacak ve önemli yerler gözetim altında bulundurulacaktı. Bu arada Yeşilköy'deki askeri kuruluşlarda İngiliz ve Fransızların gözetimi altına gidi. Buradaki uçak ve malzemeler Kartal Maltepe'ye, deniz uçakları da Haliç'teki ambarlara taşındı. Filistin ve Irak'tan çekilen hava birliklerinin kalıntıları da Konya ve Elazığ'a getirildi.



Konya tayyare istasyonu personelinin bir grup-1921

Alman personel ve teknisyenlerinin ülkelerine dönmesiyle de Büyük Hava Müfettişliği Umumiliği'nin adından başka birşeyi kalmamıştı. Bu nedenle 1919'da hava kuruluşları küçültüldü. 1. Dünya

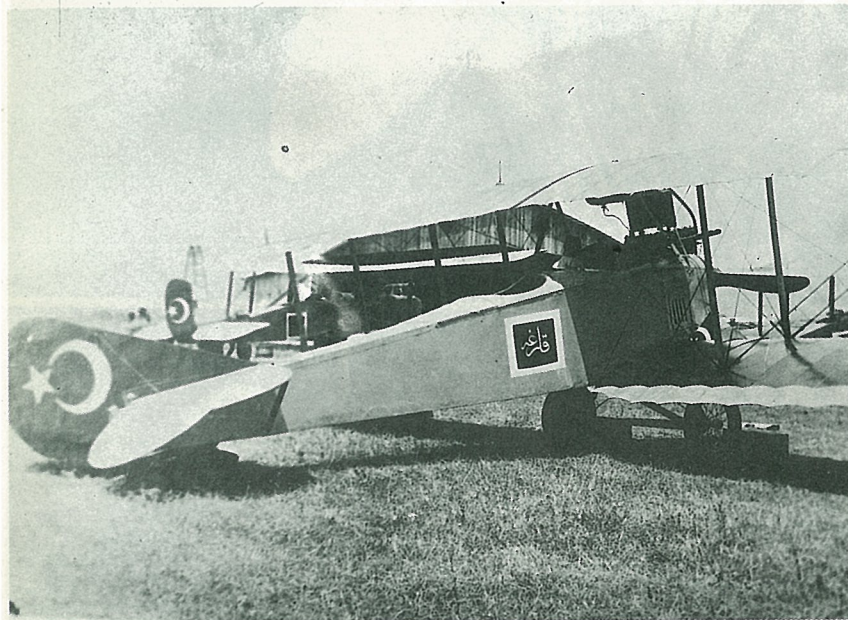


Veysel Tolun

Savaşı'ndan kalan uçak döküntüleriyle İstanbul, İzmir, Konya ve Erzincan'da birer "Tayyare İstasyonu" kuruldu.

Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğindeki Türk halkı kurtuluş savaşına girerken bu girişimi önlemek için İstanbul Hükümeti'nde kendi halkına karşı Kuvai İnzibatiye örgütünü kurdu. İstanbul Hükümeti, uçakları havadan bildiri atmak amacı ile kullanmak istediğinden Maltepe'deki uçakların onarımına başlandı. Bu olanaktan yararlanarak başta birlik komutanı Yzb. Fazıl Bey olmak üzere Maltepe'deki havacılar Anadolu'ya kaçma düşüncesindeydiler. Bu amaçla gizlice çalışılarak dört uçak uçuşa hazırlandı. Ancak bir tanesi 17 Haziran 1920'de Anadolu'ya kaçırılabildi. Diğerleri kırıldı. Uçaklarıyla kaçmayı başaramayan pilotlardan Yzb. Fazıl, tğm. Şakir Hazım (Ergökmen), tğm. Avni (Okar), ütg. Muhsin (Alpagut), atğm. Emin Nihat (Sözeri), ütg. Rafet, sivil pilotlar Hayri Hoca, İhya, Vecihi, makinist Eşref ve bir kısım astsubay istasyonun para kasasını da alarak kaçmayı başarmışlardır.

İzmir'deki uçakların anlaşma gereği sağlam olarak Yunanlılara teslim edilmesinden sonra Türkler'in elinde Erzurum'da, çoğu Rus yapısı işe yaramaz 13 uçakla, Konya'da çoğu uçmayan 4 keşif ve 14 av uçağı kaldı. 23 Ni-



Kurtuluş savaşında kullanılan uçaklarımızdan Nieuport



Brege XIV uçağı önünde 2. ty bölüğü personeli Akşehir-1922

san 1920'de TBMM Hükümeti kurulduktan sonra İstanbul'dan Anadolu'ya kaçıp gelen havacı personelden ve eldeki kırık dökük uçaklardan yararlanma düşüncesiyle Harbiye Dairesine bağlı bir Kuva-i Havaiye şubesi kuruldu.

1920 yılında Erzurumlu tüccar Nafiz Bey İtalyanlardan dört adet Fiat-1 uçağı satın aldı ve birinci bölgeye gönderildiler. Anadolu'ya kaçan havacılar Konya'da toplanmış, buradaki hurda uçakları çalışabilir hale sokmaya başlamışlardır.

Malzeme yokluğundan 17 uçaktan ancak 4'ü çalışabilir hale getirilmişti. Bütün dış ikmal yolları kapalı olduğundan malzeme sıkıntısı had safhadaydı. Uçakların bez kısımlarının kaygınlığını sağlayan emayit maddesi bulunmayınca havacılarımız patates koyun ve sığır parçalarının kaynatılmasıyla elde edilen bir maddeyi üreterek kullanmışlar bu sayede 9 uçağı daha kullanılabilir hale getirmişlerdir.

Alman Paşa bölüklerinden kalma üç sağlam uçakla kurulan müfrezeye "Kartal Müfrezesi" adı verilmişti. Bu adını uçaklara çizilen kartal resimlerinden alıyordu. Pilotları da mevcut pilotların en iyileriydi. Komutan Yzb. Fazıl

Bey'di. Diğer pilotlarsa Halil, Vecihi, İhya, tğm. Avni ve Bahattin Beyler'di. 23. Tümen emrinde görev yapan bu müfrezeye Alaşehir, Demirci ve Simav bölgelerinde keşif uçuşları yanında taşıdıkları onar kiloluk bombaları düşman üzerine atarak bombardıman uçağı görevlerini de yapıyorlardı.

Konya Tayyare İstasyonu'nda onarılan beş uçaktan oluşturulan hava bölüğü Eskişehir'e gönderilerek 1. Bölük adını almıştı. Kartal Müfrezesi de daha sonra 2. Bölük

adını alacaktır. 29 Ağustos 1920'de Uşak düşman eline geçince burada bulunan 2. Bölük'te Afyon'a çekilir.

Malzeme yokluğu özellikle akaryakıt yokluğu uçuşları her cephede engelliyordu. Elazığ ve Erzincan'da bulunan uçaklar onarılamadıklarından buradaki uçucular bir eylem gösteremiyorlardı. 15. Kolordu Komutanlığı emriyle bir ekip Elazığ'a gönderilmiş burada iki av uçağı onarılabildi. Erzurum'da onarılan bir keşif uçağı da bunlara katılarak 15. Bölük adını alan bir birlik oluşturulmuştu. Bu birlik 1920 Eylül'ünden Aralık ayına kadar Sarıkamış ve Kars'a ilerleyen ordu ile birlikte yer değiştirerek keşif görevlerini başarıyla yerine getirmiştir.

Konya'da çıkan bir ayaklanma sonucu Tayyare İstasyonu'nun yağmalanması üzerine istasyon 1920 sonlarında Eskişehir'e taşındı. Böylece 1920 yılı boyunca yeni oluşturulan Kuvayı Havaiye Şubesi tüm yokluklarına karşı Doğu ve Batı cephelerinde harekate katılarak üzerine düşen görevleri başarıyla yerine getirmiştir.



Düşmandan ele geçirilen Aviatik uçağı, Kuğu adı verilerek savaş boyunca kullanılmıştır.

Sharon
Stone

GEÇ GELEN YILDIZ...

Altı kardeşli bir ailenin çocuğu olarak, ABD'nin Pennsylvania eyaletinin küçük bir kasabasında doğan Stone'nun yaşamı çok sayıda macera ile dolu.

Hollywood bir başka alem. Büyük umut ve düşlerle gelenleri çoğunlukla hayal kırıklığı ile uğurluyor. Bazılarınıysa hem milyarder ediyor, hem de dünya çapında meşhur. Sharon Stone'da bu büyülü dünyanın kapılarını tam 34 yaşında "Basic Instinct" filmiyle açmayı beceren şanslılardan biri.

Altı kardeşli bir ailenin çocuğu olarak, ABD'nin Pennsylvania eyaletinin küçük bir kasabasında doğan Stone'nun yaşamı çok sayıda macera ile dolu. Doğduğu kasabanın kendisine küçük geldiğini hissederek bu güzel sarışın liseden sonra New York'ta fotomodelliğe başlamış. Fotomodellikte hatırı sayılır bir mesafe alan Stone'a Hollywood yolları açılmış.

Aslında Hollywood'un gediklilerinden sayılabilecek olan Sharon Stone 1980 yılında Woody Allen'in "Stardust Memories" filmi ile sinemaya ilk adımını attı. Daha sonra "Deadly Blessing" Cybill Shepherd ile "King Solomon's Mines" Richard Chamberlain ile, "Polis Akademisi IV", "Year Of The Gun" ve Arnold Schwarzenegger ile "Total Recall" filmlerinde rol aldı.

Özellikle, Arnold Schwarze-





negger'le çevirdikleri "Total Recall" filminin beğenilmemesi üzerine oyunculuk dersleri almaya başlayan Stone güçlü karakterleri canlandırmaya karar verdi.

Bu dönüşüm alışlagelmiş "aptal sarışın" imajını da yıkarak, Sharon Stone'u farklı kıldı. Kendinden memnun biri olarak, çevresindekileri ciddiye alan, suni ilişkilerinden çok uzak bir yapıya sahip güzel sarışın.

Woody Allen hariç çalıştığı yönetmenlerden pek memnun kalmayan Sharon Stone'nun favori

yönetmenlerinden biri Paul Verhoeven. Çevirdikleri "Basic Instinct" ile tüm dünyanın ve belli kesimlerin tepkisini üzerinde toplayan Stone bu filmde birlikte çalıştığı yönetmen Paul Verhoeven için şunları söylüyor. "Hiç bir şey bilmeyen yönetmenlerle çalışmak bana, onlara asla bel bağlamamayı öğretmişti. Fakat Paul ile çalışırken sette kendimi fuzuli biri gibi hissettim. Çünkü ilk kez bir yönetmen bana ne yapacağımı harfi harfine söylüyordu ve ben buna alışkın değildim. Bütün bunlar bana başlangıçta zor gözüktü, fakat o en iyi sinemacılardan biri."

Boynunda neden olduğu bilinmeyen ince bir yarası, güzel fiziği ve oyunculuk yeteneğiyle geç de olsa hak ettiği yeri bulan sanatçının şimdi en büyük kavgası Hollywood'u yalnızca "bir sarışın" olmadığına ikna etmek. ■



UÇAK'TA KAHKAHA TUFANI

Sinema salonlarına, havalanlarından yankılanan kahkahalar hakim bugünlerde. Çünkü kısaca ZAZ olarak anılan Jerry Zucker, Tim Abrahams ve David Zucker'den oluşan yönetmenler ekibi bu kez "Uçak" filmiyle güldürüyor izleyenleri.

Beyazperde ile ilk buluşmalarını "Polis Dosyası" isimli TV dizisiyle başlayan ekip, ilk filmi Kentucky Fried Movie'nin ardın-



dan yaptıkları "Uçak"la güldürü tarzının ustaları arasına girmeyi başardılar. Gişelerde yaptıkları yüksek hasılatlar ve sinema eleştirmenlerinden aldığı olumlu puanlarla hızlı bir yükselişe geçen ZAZ grubu özellikle "Çok Gizli"yle sinema dünyasında sağlam bir yere oturdular. Komedî türüne kattıkları farklı tonlarmalarıyla izleyiciyi kendilerine bağlamayı başaran ekip elamanları tek tek de oldukça başarılı ürünler veriyor.

Bunlardan David Zucker, üçüncüsü önümüzdeki aylarda vizyona girecek olan ve Türk sinema izleyicisinde yakından tanıdığı "Çıplak Silah" filmlerini yönetti. Tim Abrahams "Hot Shot's" ve bizde henüz gösterilmeyen "Welcome Home, Mary-Casmoyall"ı, Jerry Zucker ise diğer filmlerle pek ilgisi olmayan "Hayalet-Ghost" u yönetti.

Mel Brooks'ta gördüğümüz Hollywood filmlerini ti'ye alma tarzı ekibin yapıtlarının karakteristik özelliği "Hot Shot's"ı izleyenlerin yapıt boyunca "Hayalet'ten," Rocky'ye bir dizi popüler film'e göndermeler yapılmasıdır. "Uçak"ta da bir dönem hayli yaygınlaşan felaket filmlerinin temel kalıplarının yanı sıra "Köpekbalığı," "Cumartesi Gecesi Ateşi" ve "İnsanlar Yaşadıkça" adlı filmlerle dalga geçiliyor. Özellikle bu sahneler son derece ince bir mizahi unsuru barındırıyor.

Uçağımız Kalkışa hazırdır. "Lütfen kemerlerinizi bağlayın"

Fırtına bulutlarıyla Sarmalanmış 4 motorlu bir yolcu uçağındayız... Bir kaç saat sürecek serüven yolcular ve görevliler açısından son derece heyecanlı bir hal alır. Çünkü Uçak'ta yenilen balıklar zehirlidir ve pilotlarda dahil hemen herkes bu zehirli balıkla tanışmışlardır. Bu tanış-



manın sonunda yorgan döşek olan yolcuların tek ümidi uçağı kullanacak birinin bulunmasıdır.

Öyle biri gerçekten vardır. Yıllar önce savaş uçağı kullanan yaşadığı kötü deneylerden sonra uçakları bırakmış kendine güvensiz bir emekli pilot.

Evet yolcuların yaşamı bu emekli pilot ile şişme bir pilotun ellerinde kalmıştır.

Bütün bunlar son derece hızlı ve komik bir sinema diliyle sunulmuş. Hareketli çekimlerin arasına yerleştirilen espriler hem geçmiş Hollywood filmleriyle dalga geçiyor, hem de izleyenleri bir kahkaha tufanına boğuyor. Görüntü yönetmenliğini Joseph Broc'un yaptığı filmde rolleri diğer ZAZ filmlerinden de tanıyabileceğimiz Robert Stack, Lloyd Bridges, Leslie Nielsen ve ünlü basketbolcu AbdülCabbar paylaşmışlar.

Eğer günlük sıkıntılarınızdan biraz uzaklaşmak istiyorsanız. Size "Uçak" filmini öneririz. En azından geçici olarak bu dertlerinizden uzaklaşma olanağına kavuşacaksınız.

Hareketli çekimlerin
arasına yerleştirilen
espriler hem
geçmiş Hollywood
filmleriyle dalga
geçiyor, hem de
izleyenleri bir
kahkaha tufanına
boğuyor.

SRI LANKA

DÜŞ VE GERÇEKLER



Diğerleri gibi bir öğle sonrası Kolombo'da bir otel olan Galle Face'nin verandasında ağaç koltuklarda bir kaç kişi oturuyor. Sütlü veya sütsüz kakuleli sıcak çaylarını içerek denizi seydediyorlar. Garsonlar oturan gruplar ve mutfak arasında sessizce gidip geliyordu. Bunlar oldukça koyu tenli, çıplak ayaklı, yaşlıca adamlar; beyaz önlükleri ayak bileklerine kadar uzanıyor. Siparişleri dinlerken yumuşak ve bilmişçesine gülümsüyorlar, aynı şekilde sipariş edilenleri gümüş tepside servis yaparken de gülümsüyorlar, haki elbiseli centilmene cin-toniğini ve küçük beyaz şapkalı bayana kum pastasını 3 veya dört vantilatör başlarının üzerinde miymıntılı ve etkisiz bir şekilde dönüyor. Arada sırada bir korna sesi veya herhangi başka bir ses dış dünyayı, sıcak şehrin gürültülü ve pis kokusunu anımsatıyor.

Palmiyelerin arkasındaki gökyüzü, her öğleden sonra oldu-

ğu gibi, gerçek değilmişçesine sonsuz ve koyu mavi.

Ufukta dünyanın eğiminin görüldüğü yerde sarı, neredeyse kırmızı bulutlardan bir zincir resmi tamamlıyor. Bahçede kargalar bağırişiyor ve son olarak, beş buçuğa doğru palmiyelerin yelpazeleri arasından taze bir rüzgar geçiyor. Birdenbire teras, kendilerine birer içki almak ve güneşin batışını seyretmek isteyen gruplarla doluyor. Çay saati bitmiştir. Her zaman olduğu gibi olaysız ve unutulmaz.

1864'te kurulan "Galle Face", Süveyş'in doğusundaki koloni otelleri arasındaki en eski misafirhane. ada daha Seylan adındayken ve dört bucakta cennet olarak ünlenirken, burada ve "Mount Lavinia'da", "Grand Oriental'de kâşifler, hükümdarlar ve maceraperestler oturuyordu. Meskenlerinden her zaman memnun değillerdi. Örneğin, neredeyse 60 yıldan da fazla bir süre önce bir prenses, Seylan ve Güney Hindistan'a yaptığı gezinin notlarında şöyle diyor-

du: "Doğu'nun en iyi oteli olmasıyla tanınan otelin, dünyanın bütün dillerinin iştirilebildiği bir salonu var, ancak odalarının konforu konusunda bizim anlayışımıza göre oldukça geri. Tavan boyunca küçük kertenkeleler dolaşıyor, kargalar pencerelerden içeri-dışarı uçuşup duruyorlar ve begendikleri şeyleri de beraberinde götürüyorlar... "Kargalar henüz burada ve Gecko'lar, küçük kertenkeleler eskisi gibi duvarlara tırmanıp, sinekleri yakalıyorlar. Odalar çok büyük ve sade, koridorlarda geçmişe uzanan tüneller gibi uzun ve karanlık. Şimdi, üzerinde denizden gelen taze bir hava bulunan ve sonda da sevgi dolu bir akşam yemeğinin hazırlıkları yapılıyor ve fiyatlar da gerçekten ucuz.

Bana önce balık, sonra da pirincin üzerinde K.C. Kuttan, zamanında Ağa Han'a, Pandit Nehru'ya, Yuri Gagarin ve Gregory Peck'e hizmet etmiş, 80'lerine yaklaşıyor, yapacak çok iş olduğundan dolayı yönetici onu emeklilikten almış. İki senedir turistler



ve tüccarlar büyük gruplar halinde Sri Lanka'ya geri geliyorlar. Bundan önce, 1983-1990 yılları arasında tek bir kişi bile Kolombo'daki eski ve yeni lüks otellerin teraslarında oturmadı. Kıyılarda da, hindistan cevizi satıcıları ve cam tabanlı tekneleri kiralayanlar yapacak iş bulamıyorlardı. Bental'daki Rabinson Club'da da zaman zaman animatörler, konuklardan daha fazla sıkılıyorlardı. Tporik adada uzun zamandır cehennem hüküm sürdüğünden, yalnızca tur düzenleyicilerini kataloglarında cennetten bahsediyordu.

Eski zamanlardan beri, bölgede çoğunluğu oluşturan budist Seylanlılar ile Hindu Tamiller Cennet Bahçesi'nin paylaşımı için birbirlerine karşı savaşıyorlar. Ama ilk olarak, 1983 yazında Seylanlılar'ın bir hafta boyunca Tamil komşularının evlerini ve kulübelelerini yakmaları ve yakalayıp öldürmeleri, kaba kuvvetin, karşı kaba kuvvetle beraber daima daha acımasız, daha hızlı büyümesi ile dünya sarsıldı.



Devam eden çarpışmalar sonucu bir gecede iç savaş başladı. Tamil gerillaları kendi devletlerini kuzeyde ve doğuda bombalamaya kalktılar, ordu buna karşı koydu. Hintliler bir barış birliği gönderdiler, ancak bu hiç işe yaramadı.

O zamandan beri Jafina bölgesinde şiddetli, küçük bir savaş sürüyor, ufukta barış ta görünmüyor. Hemen her gün İngilizce yazan gazeteler cengeldaki karakol muharebelerinden, polis ve ordu istasyonlarına yapılan baskınlardaki ölü ve yaralılarından haberler veriyor. Bu çatışmalar Tamil bölgesinde kuzeyde ve doğu kuyusunun bir bölümünde, dokuz eyaletin ikisiyle sınırlı. Ve hayat devam ediyor.

Adanın güneybatısında Bental'da bir otel olan "Riverina"da, konuklar bahçede son kez güneşin sütüyle sıvanırlarken, zengin bir büfe kuruluyor. Biraz ileride Robinson Club'da "neşeli saatler"de bir kafa oyunu sürüyor ve dışarıda, deniz dalgalarının sahile vurduğu yerde, hamam suyu sıcaklığındaki denizde tatile gelenler dalıyor, yüzüyor ve sörf yapıyorlar. Kıyı satıcılarından bir kral, Lalith, sigaralar, batık kumaşlar ve bilgi satıyor: "Güneş iyi, konuklar neşeli, satışlar iyi..."

Başkent Kolombo'da süpermarketlerin rafları özellikle Avrupa ve Amerika'dan gelen mallarla do-

lu. Bir parça lüks sabun satıcı kızın haftalığına bedel ve televizyonda her gece videoların, bilgisayar oyunlarının reklamı yapılıyor. Sabahları ve akşamları işe giriş-çıkış saatlerinde küçük Japon arabaları ile minibüsler tampon tampona duruyorlar. Banka ve otellerin bulunduğu semtler daima daha fazla birkaç katlı bina, koloni döneminden kalma beyaz köşkle- rin önünde yükseliyor.

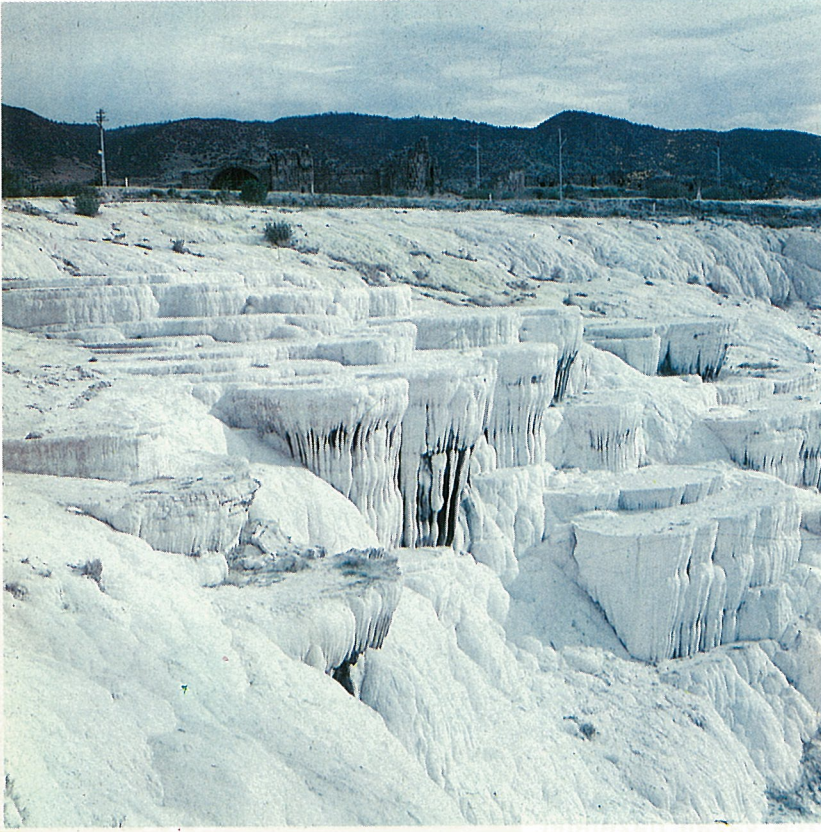
Ülke kuzeydeki küçük savaşı ve bütün "sıkıntıları" unutmaya çalışıyor. Parlayan -güzel ülkenin Sri Lanka'nın anlamı bu- görüşümünü yıllarca karartan her şeyi böyle adlandırıyorlar. Kolombo'nun göz-



de diskoteklerinden "Blauen Elefanten"da ve "My Kind of Place"de şık DJ'ler her gece en yeni dünya hitlerini pikaba koyuyor ve Şubat'ta dolunayla beraber hokkabazların, meşalecilerin kırbaç şaklatan cücelerin yüzlerce, hatta binlercesi şeytan maskeleri ve hayalet suratlarıyla metropolün caddelerinde dansediyor. Yarım milyon insan, davulların tok sesleri, gözalcı bir şekilde bezenmiş dansçıların önünde ve arkasında yürüyen 160 filden büyülenmiş bir halde saatlerce süren bu gizem dolu, harika budist alayı, Perahera'yı seyrediyorlar.

* Bernd Schiller'in, Sri Lanka'ya yaptığı yolculuğu kendi anlatımı ile aktarıyoruz.

(Sürecek)



PAMUKKALE

BEYAZ CENNET

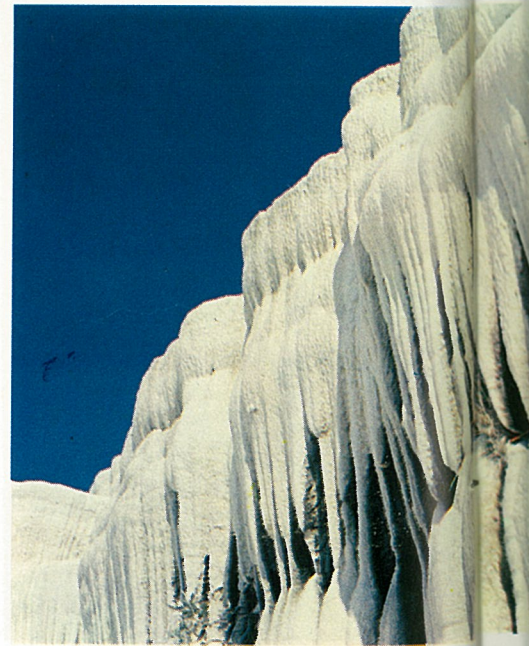


Hazırlayan:
Dr. Temuçin AYGİN
Jeoloji Yük. Mühendisi

Pamukkale, yurdumuzun, dünya çapındaki doğal değerlerinden biridir. Uluslararası önemdeki kültürel ve doğal varlıklar, yalnızca onlara bugün sahip olan ülkelerin malı olmayıp, onların bütün insanlık aleminin ortak mirası olduğu benimsenmiş ve UNESCO'nun (Dünya kültürel ve doğal mirasının korunması sözleşmesi) uyarınca oluşturulan ve dünyanın olağandışı, evrensel değerlere sahip kültürel ve doğal varlıklarını içeren Dünya miras listesinde, ülkemizden de 7 değer bulunmaktadır. Bunların en önemlilerinden birisi de Pamukkale'dir.

Pamukkale ile ilgili şimdiye kadar yapılmış çok kapsamlı çalışmalar, yalnızca kağıt üzerinde kalmış, uygulamaya konulamamıştır. Şimdi, ben burada evvelce yapılmış önemli çalışmalar ile, bugün Pamukkale ne durumda bunlardan bahsetmek istiyorum. Çünkü, ben bilfiil, Pamukkale ile ilgili çalışmalarda 35 yıldan beri görev aldım. 1964 yılında, "Memleketimizin 1 no.lu-tabiat güzelliklerinden Pamukkale traverten taraçaları mahvolmak üzere" adı altında hazırladığım ve o yıllardaki Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'na sunduğum raporum, sanki bugün yazılmış gibi geçerliliğini muhafaza etmektedir.

1966 yılında, Başbakanlıkta, müsteşar Munis Faik Gönensoy başkanlığında, Maliye, Bayındırlık, Tarım İmar ve İskân, Enerji ve Tabii Kaynak-



lar, Köy İşleri, Devlet Su İşleri, Karayolları Genel Müdürlüklerinin temsilcilerinin de iştirakiyle Pamukkale travertenlerinin kararı ve buna mani olma meselesiyle Pamukkale'nin Milli bir park haline getirilmesi konuları görüşülmüştü. Ben bu toplantıya DSİ temsilcisi olarak katılmışım. Netice'de, bu toplantıya iştirak eden temsilciler, Pamukkale'nin Milli bir park haline getirilmesi fikrini benimsemişler, böylece İmar ve İskân Bakanlığı'nın Pamukkale'nin Milli Park plânını hazırlaması, DSİ'nin de Pamukkale travertenleri ve bunları meydana getiren su ile travertenlerin kararına mani olunması konusunda bir hidrojeolojik rapor hazırlaması karara bağlanmıştı. O yıllarda DSİ yeraltı suları dairesinde uzman olarak çalıştığım-dan bu raporun hazırlanması görevi bana verilmişti. Benim, kısaca tavsiyelerim şunlar olmuştu:

1- Traverten taraçaların tam içinden geçirilen karayolu güzergahının değiştirilmesi,

2- Bir fay hattı boyunca çıkan ve beyaz traverten oluşumlarını meydana getiren termal suyu, taraçalar üzerinde mümkün olduğu kadar geniş alana yaymak,

3- Ecirli (Pamukkale) köyü ile, termal suyun alâkasının tamamen kesilmesi, çünkü köylüler, kademeli taraçalar üzerinden dökülen ve bol miktarda CO2 gazı ihtiva eden suyu, falezin dibindeki ovaya vardığı zaman, nor-

mal bir sulama suyu gibi kullanıyorlardı, halbuki, aşağıdaki büyük Menderes Ovası, yeraltı suyu bakımından oldukça zengin olduğu için, köylülerin ihtiyacı olan suyun sondaj ve artezyen kuyularından temin edilmesi mümkündü. Nitekim, sonradan bu kuyular açıldı ve miktarca Pamukkale suyundan çok daha fazlası sulama suyu olarak Pamukkale köylülerine verildi,

4- Pamukkale düzlüğündeki 4-5 kadar turistik tesis, Milli Park işlerlik kazandıktan sonra kamulaştırılmalı ve böylece, faydan çıkan su, yalnızca travertenlerin beyazlaşmasında kullanılmalı, demiştim.



Pamukkale ile ilgili en kapsamlı etüd, 1969 yılı Aralık ayında, Türk ve Amerikan Milli Park Uzmanlarının hazırladıkları "Pamukkale Milli Parkı, Uzun Devreli İnkişaf Plânı" adlı Türkçe ve İngilizce hazırladıkları küçük kitapçıktır. Bundan sonra, 1991 tarihinde Kültür Bakanlığı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü, Denizli Valiliği ve UNESCO'nun birlikte hazırladıkları "Pamukkale (Hierapolis) Koruma Amaçlı İmar Planı" ile 30 Haziran-3 Temmuz 1991 Uluslararası Pamukkale çalışma grubu toplantısında ele alınan konu, görüş eleştiri ve tavsiyeleri içeren çok kıymetli bir eser neşredildi.

Yukarda, yazımın başında belirttiğim gibi, Pamukkale de yapılacak işler artık bellidir, biran evvel uygulama-

ya geçilmesi lazımdır.

Gelelim, bugünkü duruma; Televizyonda, Başbakan Süleyman Demirel ve Başbakan Yardımcısı Erdal İnönü'nün "Pamukkale beyaz kalacak... sonsuza kadar" sloganını dinledik, değişik ülkelerden çocukların resimlerinin bulunduğu konuşma balonları üzerinde:

- "Uzaklardayım... ama Pamukkale'yi çok seviyorum",
- "Pamukkale'yi beyaz bırakın",
- "Pamukkale'yi büyükler korumuyorsa, bırakın biz koruyalım",
- "Dünya'da başka Pamukkale yok!"
- "Pamukkale'yi gördüm, o kadar beğendim ki arkadaşlarıma da göstermek istiyorum",

yazılarını okuduktan sonra: "İnşallah artık bu kez Pamukkale ciddi şekilde ele alınır" dedim. Bu konuda somut ilk adım 29 Haziran 1992'de atıldı. 20 milyar TL'lik proje bütçesinde 10 milyar TL Kamulaştırma, 5 milyar lira uygulama, 3 milyar lira plan ve proje harcamaları, 2 milyar TL de yeni yol yapımına ayrılıyor, şimdilik sadece 2 yıl içinde tamamlanması planlanan yeni yolun inşasına başlandı. Bu yol mevzuunda, 1988 yılında IBM firmasının 50'nci yılı münasebetiyle neşrettiği kitabımın Pamukkale ile ilgili bölümü şöyle başlıyor: "Ülkemizin en önde gelen Uluslararası önemdeki doğal değerlerinden Pamukkale, bugün birçok özelliğini kaybetmiş durumdadır. Pamuk gibi beyaz şaheser güzellikteki traverten havuzları ortasından bölen karayolu, bu en nadide doğal değerimize ilk hançeri vurmuştur. Gelişigüzel inşa edilmiş 5 motel, her ne kadar bugünkü turistik gelişmeyi sağlıyorlarsa da, uzun vadede Pamuk beyazlığındaki traverten havuzların korunması ve geliştirilmesi yönünden Milli Parka zarar vereceklerdir. En büyük kalem harcamayı gerektiren, Pamukkale'deki otel ve motellerin kamulaştırılması için ilk ağızda harcanacak 10 milyar TL. siyle diğer uygulamalar için gereken meblağların nereden, nasıl ve ne kadar zaman içinde karşılanacağı ise henüz belirsiz. Herhalde, Pamukkale Milli Parkının tam işlerlik kazanmasının, 2000'li yılların başlarına sarkacağını söylemek için kâhin olmaya gerek yok. (Sürecek)

NEREDE NE VAR?

İSTANBUL DEVLET
OPERA VE BALESİ

Charles François
Gounod
Faust
opera 5 perde

★

Gaetano Danizetti
Don Pasquale
komik opera 3 perde

★

Richard Wagner
**Uçan
Hollandalı**
romantik opera 3
perde

★

Umberto Giordano
**Andrea
Chenier**
opera 4 perde

Wolfgang Amadeus
Mozart
**Figaro'nun
Düğünü**
opera 4 perde

★

Giuseppe Verdi
Nabucco
opera 3 perde

★

Richard Rogers
Neşeli Günler
müzikal 2 perde

★

Piyotr İlyiç
Çaykovski
Fındıkkıran
bale 3 perde

İSTANBUL DEVLET
TİYATROSU

Büyük Sahne

W. Shekaspere
Macbeth
Yön.: Kenan Işık

★

Aziz Nesin
**Yaşar Ne Yaşar
Ne Yaşamaz**
Yön.: Kenan Işık

Taksim Sahnesi

Ümit Denizler
Uçan Şemsiye
(Çocuk Oyunu)
Yön.: Turgut Denizler

Oda Tiyatrosu

İstvan Örkény
Kedi Oyunu
Yön.: Can Gürzap

Taksim Sahnesi

Sabahattin Kudret
Aksal
**Kahvede
Şenlik Var**
Yön.: Turgay Kantürk

★

Patrick Süskind
Kontrabas
Yön.: Metin Belgin

İSTANBUL BELEDİYESİ
ŞEHİR TİYATROLARI

Üsküdar Musahipzade Celal Sahnesi

Laleh Bellon
Öyle Bir Sevgi Ki
Yön.: Engin Gürmen

Gaziosmanpaşa Sahnesi

Refik Erduran
Deli
Yön.: Çetin İpekkaya

Kadıköy Haldun Taner Sahnesi

John Guare
Altı Derece Uzak
Yön.: Tunç Yalman

★

Savaş Dinçel
Meraklısı İçin Öyle Bir Hikaye
Yön.: Macit Koper

ÖZEL TİYATROLAR

ANKARA BİRLİK TİYATROSU
Ana

Yön.: Zeki Göker

★

ORTAOYUNCULAR
Ferhangi Şeyler
Yön.: Ferhan Şensoy

★

KENT OYUNCULARI
Konken Partisi
Komedi 2 bölüm

★

BİZİM TİYATRO
Boğulma
Yön.: Zafer Diper

★

DORMEN TİYATROSU
Şahane Züğürtler
Komedi 2 bölüm



SATRANÇ
DERGİSİ

ARALIK 1992

SAYI 2

20.000.- TL

YOU ARE HERE!



GERÇEKTE NEREDEYİZ?

Sizlere bu ay ki köşemizde kısaca satrancın yararları, önemi, ülkemizin bu konuda bulunduğu noktayı anlatmaya çalışacağım.

H. Sertaç Dalkıran
FİDE Uluslararası Satranç
Hakemi ve Yazarı

Satranç, kişiye doğru ve yaratıcı düşünmesini, analiz ve sentez yapmasını, muhakeme gücünü, özgüvenini, karar verme yeteneğinin artmasını, kısa bir zaman içinde konuyu anlamasını tehlikeyi göze almasını, soğukkanlı ve sabırlı olmasını kazandırır. Kendini ve başkalarını eleştirmeye alıştıırır. Tüm bu özellikler erken yaşta satranç öğrenildiği takdirde o kişide olumlu etkisini kısa sürede gösterir ve o kişinin seçmiş olduğu herhangi bir branşta daha çok başarılı olmasını sağlar.

Dünyanın çeşitli ülkelerinde düzenlenen çeşitli eğitim seminerlerinde satranç tüm ülkelere okullarda ders olarak okutulması yolunda tavsiye kararları alınmasına neden olmuştur. Ülkemizde 6 Haziran 1983 tarihli Tebliğler Dergisi'nde (Cilt: 46, Sayı: 2140, Sayı: 226) faydalı bir zihin sporu olarak okullarımıza tavsiye edilmiştir. Okullarımızın eğitsel kol çalışmalarına girmiştir.

Satranç bir beyin sporu olarak tüm dünyada büyük bir ilgi ile takip edilmektedir. 1924 yılında kurulan FİDE'nin (Dünya Satranç Federasyonu) bugün 134 üye ülkesi vardır ve bu sayı FİFA'nın üye ülke sayısını bir hayli fazla aşmıştır. UNESCO ile işbirliği ya-

pan tek spor federasyonudur. Dağıtılan SSCB ve ABD işbirliği bugün bu konuda en ileri iki ülkedir. Bunları Almanya, İngiltere, Macaristan ve Hollanda takip etmektedir. Bu konuda en ilginç çalışmalardan birisi Venezuela'da gerçekleşmiştir. "Zeka Geliştirme Bakanlığı" kurulmuş ve bu bakanlık kendisine seçtiği 10 temel konudan birisi olarak satranç ele almıştır.

Satrancın tarihi binlerce sene öncesine dayanmakla beraber İslamiyetle birlikte dünyaya yayılmıştır. Bunda sanıyoruz gerekçe satranç oynayan beynin olumlu yönde çalışacağı kumar oynamayacağıdır. Ülkemizde satranç Selçuklu döneminden itibaren görülmektedir. Ancak daha da eskilere dayandığı sanılmaktadır. Cumhuriyetten sonra 1942'de Ankara Satranç Derneği kurulmuş ancak yaşamamıştır. 1943'te kurulan İstanbul Satranç Derneği yaşamını kesintisiz sürdürmüştür. 1954'de Dernekler Yasasına göre Türkiye Satranç Federasyonu kurulmuştur. 1962'de FİDE'ye kabul edilen Federasyonumuz 1991 yılında düzenlenen Uluslararası Kuşadası 1. Altın Piyon Açık Satranç Turnuvası neticesinde ortaya çıkan somut nedenler ötürü Devlet Bakanlığı, Gençlik ve İl Spor Müdürlüğü'nce onaylanarak resmi

spor federasyonu haline gelmiştir. Bugün tüm illerimizde satranç sporu yapılmaktadır. Özellikle 8 büyük şehrimizde oldukça yaygındır. Ülkemizin ilk ve tek satranç okulu Satranç Geliştirme Merkezi 1982 yılında Kadıköy'de kurulmuş ve halen yaşamını geliştirerek sürdürmektedir.

Ülkemizde yayınlanan satranç kitapları açısından son derece fakirdir. İnkılap ve Bilgi Yayınları bu konuda bir seri kitap hazırlamışlarsa da bu ileri ülkelerle mukayese edildiğinde son derece düşük bir sayı olarak gözükmemektedir.

Şu anda ülkemizin satrançta ilerleyebilmesi için en büyük ihtiyaçlarından birisi aylık dergidir. Derginin çeşitli işlevleri vardır. Birincisi haberlerle gelişmeleri duyurmak, teorik bilgilerle konuyu aydınlatmak, turnuvalar düzenlenebilmesi için sponsorlara teşvik sağlamak.

Oldukça büyük özveri gerektiren satranç dergisinin yaşaması ve gelişmesi ülkemizde çağdaş düşünen insan sayısının çoğalmasına neden olacak önemli bir unsurdur. Satranç dergisinin ilginç diğer bir yanı da eskimemesidir. Ansiklopedi fasikülü gibi biriktirilir ve defalarca okunur.

Hepinize tavsiye ederim.

Orta resimdeki aktör	Glysi Üzerinde hamur açılan tahta	Aktinyumun simgesi	Japon imparatoru Uç silahlarından biri	Fas'ın plakası Bir harfin okunuşu	Bir hükümdarın yönetimi altındaki halk	Resimdeki aktörün oynadığı bir film	Bir gıda maddesi Telli bir çalğı
Resimdeki aktörün yeni filmi		Aktarma				Bir peygamber Türkiye'nin plakası	
Marlon Brando'nun bir filmi Antlaşma			Akoğer		Ön çalışma Bir içecek türü		Küthaya'nın bir ilçesi
			Beddua	Betondan dört köşe döşeme taşı			Nigâr ... (şarkıcı)
Briçte sanzatunun kısa yazılışı	Bilimsel Bir şarkıcı			Rey Alâmet		Optik kaydırma	
Pink Floyd'un bir albümü Ceviz içi			Yükselme, yücelme			Bir İngiliz birası Fransa'da bir bölge	
		Baht açıklığı	Manisa'nın bir ilçesi		İnatçı İstanbul'un bir ilçesi		
Parlayan, parlak Aşağılık, hain							Çevik
					Haykırma		
Bir müzik ve dans türü	Niobyumun simgesi Shakespeare' in bir kralı				... Alışık (aktör)	Kabül etmeme Alanya'nın eski adı	
Anlam					Vietnam'da hüküm süren bir hanedan	Haldun ... (yazar)	
Çöden esen rüzgar		Seslenme			Geri, peş		Mitolojide bir çalgı
Magnezyu mun simgesi	Dünür	Neşeli	Derince çanak	Çok katlı ev Unutma	Bitiş Hayvan yiyeceği		
						Kullanılma mış	
Hülasa			Göğüs			Şayet Basık, loş nemli yer	
Güzel, hoş			İsimler Micheal Jackson'un bir şarkısı			İridyumun simgesi Üst karşıtı	Bir ağaç türü
Bütün		Kurşunun simgesi Su	Asırın kısa yazılışı Soru eki		G.Afrika'nın plakası Eski Fenike'de bir kent	Tahıl unu Kiloamperin kıs.	
Saydam bir madde			Fakat		Kuşatma		
Resimdeki aktörün bir film							



ÇAĞDAŞ ÇİZGİ

VAZGEÇİLMEZ ÜSTÜNLÜĞÜN ADI





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

BAHREYN, BAKÜ, BANGKOK, BASEL, BELGRAD, BERLİN, BEYRUT, BOMBAY,
BRÜKSEL, CENEVRE, CİDDE, DALAMAN, DENİZLİ, DIYARBAKIR, DUBAİ,
DÜSSELDORF, ERZURUM, FRANKFURT, GAZİANTEP, HAMBURG, HANNOVER,
HELSINKİ, 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

QUOVADIS?

Nereye dilerseniz 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 "