



UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • ARALIK 1993 DECEMBER • YOUR COMPLIMENTARY COPY



DERNEĞİMİZ 26 UTED DERGİ 3 YAŞINDA

6-9-12 AY TAKSİTLERLE



*Vizon * Astragan *Rönar-Arjante

*Kuyruk *Ayak Vizon

*Patastragan

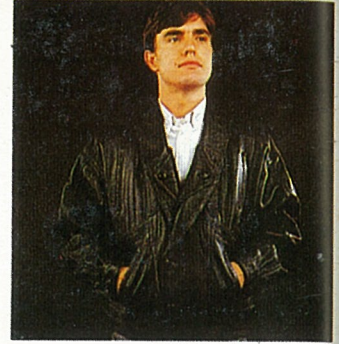
*Samur *Sansar

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

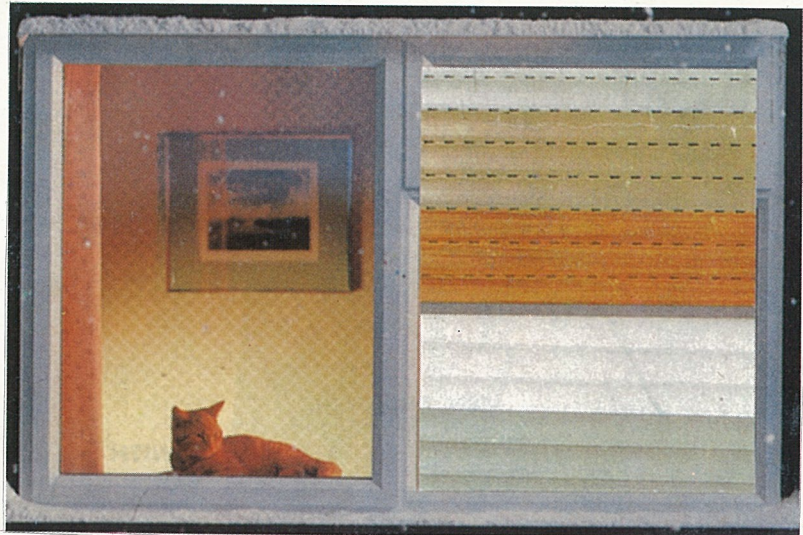
BAKIRKÖY: Türkçü Sok. No: 7



HÜDAVERDİ

ALÜMİNYUM DOĞRAMA PLASTİK PANCUR TİC. ve SAN. LTD. ŞTİ.
PLASTİK PENCERE ve KAPI SİSTEMLERİ

- Akordion Kapı
(Deri)-(Plastik)
- Stor Sineklik
- Mikro Jaluza
- ISI CAM
- Alüminyum Doğrama
- Plastik Pancur
- Plastik Doğrama



Yeni Mahalle 10 Temmuz Cad. No: 30/A Bakırköy-İST. Tel: 571 50 18 Fax: (0212) 543 28 33
Gökalp Mahallesi 49. Sokak No: 46 Zeytinburnu-İSTANBUL Tel: (0212) 546 37 31

DERNEĞİMİZİN 26. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ

UTED'in 26. Kuruluş Yıldönümü 5 Aralık 1993 günü kutlanıyor. 5 Aralık 1968'de, büyüklerimizin anlattığı çok zor şartlarda ve imkansızlıklarla kurulmuş mütevazı UTED. 5 Aralık 1993'de Kendini aştığı gibi, yurt dışındaki profesyonel çalışan derneklerle bir federasyon çatısı altında birleşmiş ve temsil ettiği üyesinin sesini ve sorunlarını amatör kadrosuna rağmen tüm dünyaya duyurmaya çalışmıştır.

Çalışmıştır dedim, çünkü; henüz tam başarılı olmuş değil. Bu koşullarda da istenilen düzeye gelebilmesinin çok zor olduğu gözüküyor.

Bir arkadaşım bana TÜSİAD'ın da bir dernek olduğunu ama ülke sorunlarına bile karışabildiğini, oysa UTED'in üyesinin sorunlarını bile çözemediğini söyledi. Aslında kendine göre haklıydı. Bende ona TÜSİAD'ın imkanları ve bağımsızlığını elde ettiğimiz an onlardan daha başarılı olacağımızı, bizleri istediğimiz düzeye getiremeyen zorlukları bir bir anlattığımda kendisinin mantıken tatmin olmuş fakat duygusal olarak yıkılmış bir halde ayrıldığını görmem, beni ne kadar üzdüğünü sizlere anlatmam inanın çok güç.

Dernekçilik; hele hele THY'da yapılıyorsa çok zor bir görev. Çünkü; bir sendika temsilcisine bile sağlanan iş güvencesinden uzak olduğu bir ortamda çalışan dernek yöneticisi arkadaşlarımız; yasaların kendilerine tanıdığı sosyal ve kültürel çalışmalarının yanısıra, toplumun beklentisi, sosyal ve kültürel faaliyetlerden ziyade ekonomi olduğundan kendilerini ister istemez **beklentiler doğrultusunda, ekonomik sorun-**



ların çözümü için arayışlar içerisinde buluyorlar. Çözüm ürettikçe de, maruz kaldıkları hem işveren hem de sendika yönetimlerinin saldırılarına güvencesiz olarak karşı çıkmaya çalışıyorlar.

Yetkisiz ve güvencesiz olarak yaptıkları bu çalışmalar neticesinde ise her iki tarafın istenmeyen insanları oldukları gibi, üyelerinin de başarısız yönetimi olmaktan kendilerini kurtaramıyorlar.

İnsanlar, Derneklerini bir çıkar aracı olarak görmeye ve onları **lafta desteklemeye** devam ettiği müddetçe, derneklerin kendi asli görevlerini bile yapmaları mümkün olamaz.

Sizlere çok karamsar bir tablo çizdiğimin farkındayım ama sizin derneğiniz UTED, bugün THY'da bulunan ve yukarıda saymaya çalıştığım tüm zor koşullara rağmen direnen 8 dernek içerisinde aktivitesini devam ettiren tek dernek desem herhalde mübalağa etmiş sayılmam.

Bu dernek, kurulduğu 1968 yılından itibaren geçen 25 sene içerisinde gerçekten üyesine çok şeyler vermiştir. Bunu anlayabilmeniz için, 25 senesini dolduran UTED üyeleri

ile bu konuda sohbetiniz yeterli olacaktır.

UTED bayrağını aldığım 1986 yılından itibaren sizler için yaptığım çalışmaların başarılı olduğunu, sizlerden aldığım oy yüzdesi ile ölçebilmekteyim. Gerçek anlamda başarılı olduğum hissini ise ancak yaptıklarımın kendimi tatmin ettiği an duyacağım.

Evet 5 Aralık 1993... Sizlere şükran borçluyuz değerli kurucu üyelerimiz. Dernek yönetimlerinde çalışan tüm arkadaşlar!... Bizlerin şu anda Dergimiz UTED sayesinde üyemizle kucaklaşabilmemizi sağlayan aslında sizlersiniz.

UTED Derginin yeni tarzıyla çıkışının 5 Aralık günü olduğunu ve ilk derginin sizlerle 5 Aralık 1991 günü Sürmeli Otelindeki gecede dağıtıldığını hatırlatıyor, 25. sayısını sizlere sunmaktan ayrı bir sevinç duyuyor ve bu anlamlı gün ve senede sizlere hitap etmenin mutluluğu ile saygılarımı sunuyorum.

Sefa İNAN

UTED

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ

AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION

UTED
AYLIK YAYIN ORGANI

SAHİBİ VE SORUMLU
YAZIŞLARI MÜDÜRÜ
Sefa İNAN

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

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

UTED

Fişekhane Cad. No: 18/5
Bakırköy-İSTANBUL
Tel: 543 29 74 - 571 39 23
Fax: 543 29 74
Lokal Tel: 542 14 26

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

YAPIM & YAYINA HAZIRLIK

ARTI

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

TASARIM & UYGULAMA
Nuran YAPRAK

FİLM ÇIKIŞ
Objektif Grafik

BASKI

Tasarım Ofset
Tel: 261 71 74 - 260 81 32

HABERLER



GÖKLERDE BÜYÜK BİRLEŞME GERÇEKLEŞEMEDİ

Avrupa'nın küçük havayolları, dev havayolları, dev havayollarıyla rekabet edebilmek için güçlerini birleştireceklerdi. Avusturya Havayolları, İskandinav Havayolları (SAS), İsviçre'den Swissair ve Hollanda'dan KLM'nin birleşmesiyle Avrupa'nın en büyük uluslararası havayolu şirketi de doğmuş oldu. Avrupa'nın aşırı kalabalık ancak fazla karlı olmayan göklerdeki birleşme konusunda yapılan açık-

lamada 4 şirketin gelecek yılbaşından itibaren yeni bir isim ve logoyla tek bir şirket çatısı altında birleşmesi düşünülmüyordu.

Yeni şirkette KLM, SAS ve Swissair'in yüzde 30'ar, Avusturya Havayolları'nın da yüzde 10 hissesi olacak. Toplam 270 uçağıyla yılda 30 milyon yolcu taşıyan ve Avrupa pazarında yüzde 20 payı olan yeni devolacaktı, fakat anlaşma sağlanamadı.



YENİ BOEING 737-X

Airbus endüstrisinin yeni A319'u, Boeing 737 ailesinin geliştirilmesini zorunlu kıldı. Boeing'in yeni geliştirdiği 737-X itip uçak artistik görünüşü, 5 metre daha uzun olan kanatları ve 2900 deniz mili uçuş menzili ile 737 700-500 serilerinden ilk bakışta ayrılmaktadır.

737-X uçağı bakım kolaylıkları, ekonomikliğı ve kilo uyumu açısından daha elverişli, bakım maliyetinin düşüklüğü, yüksek derecedeki bakım

kolaylığı diğer bir avantajıdır. Yenilenmiş dijital uçuş kompartmanı kullanım kolaylığı sağlamaktadır.

Teknik özellik olarak 0,78-0,80 mach uçuş sürati, modifikasyondan geçirilmiş kanat ucu ve iç yapısı ile yatay ve düşey kuyruk görünüşünde yapılan değişiklikleri yapılmıştır. Motorlarında düşük sesi çalışma ve yakıt ekonomisi ile yüksek gücü 737-X uçaklarına yüksek bir talep sağlayacaktır.

ARALIK

DOĞAN ÜYELERİMİZ

Harun Kale	01.12.1956
Yılmaz Adadağ	01.12.1941
Recep Altıntaş	05.12.1957
Erdoğan Özmen	27.12.1950
Yunus Nemruk	01.12.1944
Fethi Şen	19.12.1950
Erol Özın	14.12.1945
Füruzan Yorulmaz	21.12.1951
Önder Kaplantaş	15.12.1947
Güner Arıkan	10.12.1947
A. Yaşar Çolakdemirci	13.12.1952
Zeki Bıyık	17.12.1949

*Doğum günlerini kutlar,
esenlik ve mutlulukla geçecek
nice yıllar dileriz.*

Süleyman İşbil	22.12.1950
Zeki Erman	07.12.1954
Tahsin Aksu	15.12.1932
Yener Özsoy	23.12.1948
Murat Karatekin	01.12.1958
Mustafa Demirtaş	31.12.1962
Ergun Mustafa Yılmaz	13.12.1958
Tuncay Gündüz	14.12.1960
Atilla Saman	29.12.1962
K. Baki Gümüşoluk	08.12.1961
Remzi Hatay	09.12.1962
Rahmi Çetinkaya	30.12.1961
Erdal Suna	10.12.1967
Murat Kalender	23.12.1967
Selahattin Özkan	12.12.1963
Erkan Ünal	13.12.1937
Gürol Mendi	17.12.1964
Şükrü Özen	15.12.1960
Gürol Fıçı	29.12.1967
Mehmet Akif Erkul	26.12.1964
Ömer Karaş	04.12.1951
Günay Bizer	20.12.1952
Ali Taşhan	03.12.1944
Kamuran Esen	18.12.1957
Oktay Anık	17.12.1946
Nesip Tarkan Cimilli	26.12.1969
Hakan Kamil Tuğan	29.12.1970
Tarık Özkan	20.12.1970
Metin Güler	23.12.1967
Osman Buzacı	10.12.1971
Rauf Zülfikar	14.12.1968

AYI'NDA

EVLENEN ÜYELERİMİZ

Erdogan Doğan	02.12.1970
Recep Altıntaş	16.12.1984
Erdoğan Özmen	14.12.1974
Rahmi Poyraz	06.12.1974
Alişan Şar	06.12.1979
İsmail Özyayan	30.12.1974
Cevdet Boztekin	29.12.1975
Sefa İnan	26.12.1980
Mehmet Aysel	31.12.1972
Niyazi Erdinç	11.12.1976
Refik Kenan Ertürk	15.12.1975
Hasan İyi	14.12.1984
Sebahattin Türkkıyısı	11.12.1972
A. Yaşar Çolakdemirci	27.12.1985
Muhammet Kurt	15.12.1978
Gülbüz Gündüz	16.12.1982
Mahir Sert	01.12.1979
M. Metin Azder	14.12.1986
Nevaip İskender	26.12.1991
Gürsel Akyol	04.12.1986
Ertuğrul Açırgül	02.12.1989
Erol Yılmaz	28.12.1992
Ergin Esi	24.12.1987
H. Mustafa Hancı	01.12.1982
Şeref Çambel	11.12.1981
Mustafa Eren	05.12.1987
Sefa Gülcan	21.12.1991
Ejder Alyaz	20.12.1990
Teoman Yürekli	22.12.1992
M. Salih Gezgin	31.12.1971
Ali Olcay	10.12.1975
Bahtıgür Atasoy	17.12.1965
Ayten Turgut	14.12.1972
Necati Ergun	08.12.1985
Güven Acar	20.12.1991

*Evlilik yıldönümlerini kutlar,
mutluluklar dileriz.*

UTED Yönetim Kurulu

"RUDDER TRAVEL" ARIZASI

PROBLEM

Uçuşta, söz konusu arıza ile ilgili olarak aşağıdaki indikasyonlar alınmıştır.

-Başüstü Panelinde, Rud travel pib SW'leri üzerinde (her ikisinde de); "Fault ışıklarında yanmaya devam etmiştir. Ayrıca her iki sistemde reset olmamıştır.

- Ayrıca, sol ecam'de (Warning Display)

Rud Travel Syst:1 Fault

Rud Travel Syst:2 Fault ikazları çıkmıştır.

-Uçak yere indiğinde, ayıronic compartment'ta, FLC(=Feel and limitation computer)'ler üzerinden yapılan bite test'te

FLC:1 Rud Travel Power Loop

FLC:2 Rud Travel Power Loop

Arıza code'ları alınmıştır.

Olayın İzahı

Olayın izahına geçmeden önce "Rudder Travel Limiting System"i incelemek gerekir;

Rudder Travel Limiting System

Burada konu aşağıdaki başlıklar altında incelenir:

1- Rudder Travel Limiting System'de kullanılan komponentler

2- Rudder Travel Limiting System'in çalışması

3- Rudder Travel Limiting System warning ve test şimdi bunları tek tek inceleyelim.

1 RUDDER TRAVEL LIMITING SYSTEM'DE KULLANILAN KOMPONENTLER

Rudder Travel Limiting System'in görevi; Uçuk hızı (VC) ile orantılı olarak Rudder Servo Control'leri hareketini (dalıyısıyla, Rudder Serve Controllara gelen hareketi) değiştirmektir. Dolayısıyla Rudder'in hareketini uçak hızına bağlı olarak sınırlamaktır (Limitlemektir)

Bu Rudder Travel limiting System sayesinde; Rudder'in sağa-Sola maximum açılımı, Structure'a (uçak yapısına) binen yük bakımından, müsaade edilebilen limitler içinde tutulur.

Rudder Travel Limiting System aşağıdaki komponentlerden meydana gelmiştir:

- (1) adet **VARIABLE STOP UNIT**:Bu variable stop unit;

- Elektro-mekanik çalışan bir **VARIABLE STOP ACTUATOR**

- Bir **VARIABLE STOP LEVER** (ki bu Variable Stop Actuator tarafından çalıştırılır)

- Bir **VARIABLE STOP TRANSDUCER UNIT**

- Bir **RETURN SPRING**'ten

- Bir **RETENTION ROD**'undan meydana gelmiştir.

- (80VU) rafında (Avionic Compartment'ta) F(2) adet **Feel and Limitation Computer (FLC:1 ve FLC:2)**

-(428VU) başüstü panelinde; (**RUD TRAVEL**) Control Panel.

- (471VU) Maintenance Panel'inde, (**PITCH FEEL and RUD TRAVEL**) test paneli

- (21VU) sigorta panelinde (kokyit'te başüstü panelinde); (5) adet **POWER SUPPLY C/B'İ**.

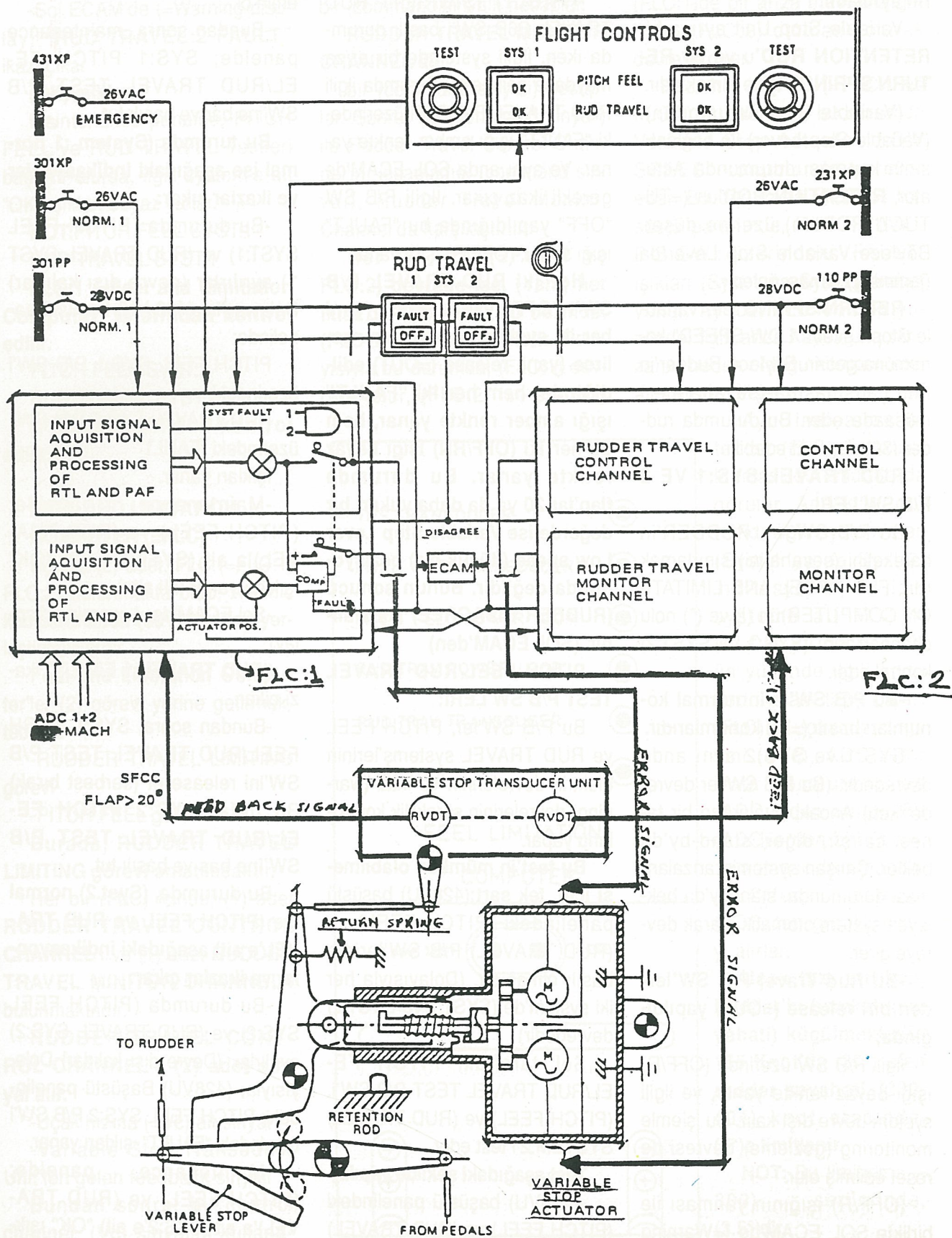
Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

VARIABLE STOP UNIT:

Variable Stop Lever, elektrikli olarak çalışan bir VARIABLE STOP ACTUATOR Variable Stop Unit, ayrıca bir **VARIABLE STOP TRANSDUCER UNIT**'i içine almaktadır.

Bu Variable Stop Transducer Unit'i, Variable Stop Lever'in hareketi ile çalışır. Dolayısıyla; **Variable Stop Transducer Unit'in görevi**; Variable Stop Actuator'un servo control'unu ve bu actuator'un izlenmesini sağlamaktır. Bu variable Stop Transducer Unit'in içinde (2) adet **RVDT (= Rotary Variable Differential Transducer)** bulunur. Bu RVDT'ler (FLC)'lere (=FLC:1 ve FLC:2) Variable Stop Lever'in hareketini (dolayısıyla Variable Stop Actuator'un o andaki konumunu) iletirler. (Başka bir deyişle; RVDT'ler, Variable Stop Lever'a ait hareket sinyalini, FLC'lere (FLC:1 ve FLC:2) gönderirler) Yani bir nevi geri besleme (=position feedback) yaparlar. Variable Stop Transducer'dan gelen bu sinyallere göre, FLC'lerde (FLC:1 ve FLC:2), Variable Stop Actuator'un hareketini (çalışmasını) ayarlarlar (kontrol ederler)

Variable Stop Transducer Unit içinde bulunan bu (RVDT)ler, spoiler control



systemde kullanılan (RVDT)lerin aynısıdır.

Variable Stop Unit ayrıca bir **RETENTION ROD**'u ve bir **RETURN SPRING**'i içine almaktadır.

(Variable Stop Actuator'ün), (Variable Stop Lever) ile bağlantısının kopması durumunda Actuator, **RETENTION ROD**'un (=TUTUCU ROD'un) üzerine düşer. Böylece Variable Stop Lever'da (jamming) olması önlenir.

RETURN SPRING ise, Variable Stop Lever'i "LOW SPEED" konumuna getirir. Böylece Rudder'in tam çalışmasına (seyahatine) müsaade eder. Bu durumda rudder (30) seyahat edebilir.

RUD TRAVEL SYS:1 VE 2 P/B SW'LERİ

Bu P/B SW'ler, RUDDER'in hareketini (seyahatini) sınırlamak için, FLC (=FEEL AND LIMITATION COMPUTER)ün (!) ve (*) nolu channel'larını (SYS:1 ve SYST:2) kontrol eder.

-Bu P/B SW'lerin normal konumları basılı (=IN) konumlarıdır.

SYS:1 ve SYS:2 aynı anda devrededir. (Bu P/B SW'ler devrede iken) Ancak, bunlardan bir tanesi çalışır, diğeri stand-by'da bekler. Çalışan systemin arızalanması durumunda, standby'da bekleyen system otomatik olarak devreye girer.

-Bu Rud Travel P/B SW'lerden biri release (=OUT) yapıldığında;

İlgili P/B SW üzerinde (OFF/R) ışığı beyaz renkte yanar, ve ilgili system devre dışı kalır. Bu işlemle monitoring (gözleme) devresi de reset edilmiş olur.

(OFF/R) ışığının yanması ile birlikte SOL ECAM'de (=Warning

Display) gerekli ikaz çıkar.

-(**FAULT**) IŞIĞI:İlgili RUD TRAVEL P6B SW'i basılı durumda iken, ilgili systemde bir arıza meydana gelirse bu durumda ilgili RUD TRAVEL P/B SW'i üzerindeki "FAULT" ışığı amber renkte yanar. Ve aynı anda SOL ECAM'de gerekli ikaz çıkar. İlgili P/B SW "OFF" yapıldığında bu "FAULT" ışığı söner. (OFFIR) ışığı yanar.

Her iki RUD TRAVEL P/B SW'i "OFF" yapıldığında (yani her iki systemde arıza meydana gelirse (yani, release (=OUT) edildiğinde) hem her iki "FAULT" ışığı amber renkte yanar, hem de her iki (OFF/RN) ışığı beyaz renkte yanar. Bu durumda flap'lar 20 ya da daha yukarı bir değerde ise Variable Stop Lever Low speed (düşük hız) pozisyonunda değildir. Bunun sonucu (RUDDER DISAGREE) ikazı alınır. (SOL ECAM'den)

PITCH FEEL/RUD TRAVEL TEST P/B SW'LERİ:

Bu P/B SW'ler, PITCH FEEL ve RUD TRAVEL sistemlerinin elektrik devrelerinin ve ikaz (warning) devrelerinin süreklilik kontrolünü yapar.

Bu test'in mümkün olabilmesi için, tek şart;(428VU) başüstü panelindeki (PITCH FEEL) ve (RUD TRAVEL) P/B SW'lerinin basılı olmasıdır. (Dolayısıyla her iki system'de (SYST:1 ve SYST:2) devrededir)

Sol taraftaki PITCH FEEL/RUD TRAVEL TEST P/B SW'i, (PITCH FEEL) ve (RUD TRAVEL) SYSTEM:2'i test eder.

Test aşağıdaki şekilde yapılır;

-(428VU) başüstü panelindeki (PITCH FEEL) ve (RUD TRAVEL)

;B SW'lerinin basılı olduklarından emin ol

-Bundan sonra, maintenance panelde; SYS:1 PITCH FEEL/RUD TRAVEL TEST P/B SW'ine bar ve basılı tut.

Bu turumda (System :1 normal ise aşağıdaki indikasyonlar ve ikazlar çıkar:

-Bu durumda (PITCH FEEL SYST:1) ve (RUD TRAVEL SYST 1) ayrılırlar (devre dışı kalırlar) Dolayısıyla, (428 VU) başüstü panelinde;

PITCH FEEL SYS:1 P/B SW'i üzerindeki

RUD TRAVEL SYS:1 P/B SW'i üzerindeki "FAULT"

ışıkları yanar.

-Maintenance panelde; (PITCH FEEL) ve (RUD TRAVEL)'a ait (SYST:1'e ait) "OK" ışıkları yanar (alt alta)

-Sol ECAM'de; (=warning display)

"RUD TRAVEL:1 FAULT" ikazı çıkar.

-Bundan sonra, SYS:1 PITCH FEEL/RUD TRAVEL TEST P/B SW'ini release et (serbest bırak) Bu defa; **SYS:2 PITCH FEEL/RUD TRAVEL TEST P/B SW'ine bas ve basılı tut.**

Bu durumda, (Syst.2) normal ise (PITCH FEEL ve RUD TRAVEL'e ait) aşağıdaki indikasyonlar ve ikazlar çıkar:

-Bu durumda (PITCH FEEL SYST:2) ve (RUD TRAVEL SYST:2) ayrılırlar. (Devre dışı kalırlar) Dolayısıyla; (428VU) Başüstü panelindeki; PITCH FEEL SYS:2 P/B SW'i üzerindeki "FAULT" ışıkları yanar.

-Maintenance panelde; (PITCH FEEL) ve (RUD TRAVEL)'a ait (SYS:2'e ait) "OK" ışık-

ları yanar (alt alta)

-Sol ECAM'de (=Warning display) "**RUD TRAVEL:2 FAULT**" ikazı çıkar

(OK) ışıkları:

Maintenance panelde, PITCH FEEL ve RUD TRAVEL Testleri başarılı olursa, ilgili system'e ait "OK" ışıkları beyaz yanar.

NOT:PITCH FEEL SYST:1

RUD TRAVEL SYST:1

FLC:1 (=Feel and Limitation Computer) tarafından kontrol edilir.

PITCH FEEL SYST:2

RUD TRAVEL SYST:2

(FLC:2)tarafından kontrol edilir.

FEEL AND LIMITATION COMPUTER (=FLC)

Uçakta (2) adet, FLC (=FLC:1, FLC:2) bulunmakta olup, Avionic kompartmanda (80VU) rafına yerleştirilmişlerdir.

Feel and Limitation Computer'ler (2) görevi yerine getirmektedirler.

-RUDDER TRAVEL LIMITING görevi

-PITCH FEEL görevi.

Burada; RUDDER TRAVEL LIMITING görevi anlatılacaktır.

Her bir (FLC) içinde; (1) adet **RUDDER TRAVEL CONTROL CHANNEL'**ı ve (1) adet **RUDDER TRAVEL MINITOR CHANNEL'**ı bulunmaktadır.

RUDDER TRAVEL CONTROL CHANNEL'I; (2) adet sinyal alır.

-Uçak hızına (=Vc) ait sinyal

-Variable Stop Transducer Unit'ten gelen feedback sinyali

Bundan sonra, bu control channel, (Vc) sinyalini kullana-

rak, Variable Stop Actuator için bir (command sinyali) hesaplar.

RUDDER TRAVEL MONITOR CHANNEL'de;

bir (command sinyali) hesaplar. Sonra, bu (command sinyali) ile Rudder Travel Control Channel'in hesapladığı (command sinyali), Rudder Travel Monitor Channel'da karşılaştırılır.

Her iki FLC (=FLC:1 ve FLC:2) devrede ise, (Yani; her ikisi de "ON" ise) bu durumda, (FLC:1) önceliğe sahiptir. Dolaşısıyla bu durumda, (FLC:1) devrede olur, (FLC:2) ise standby

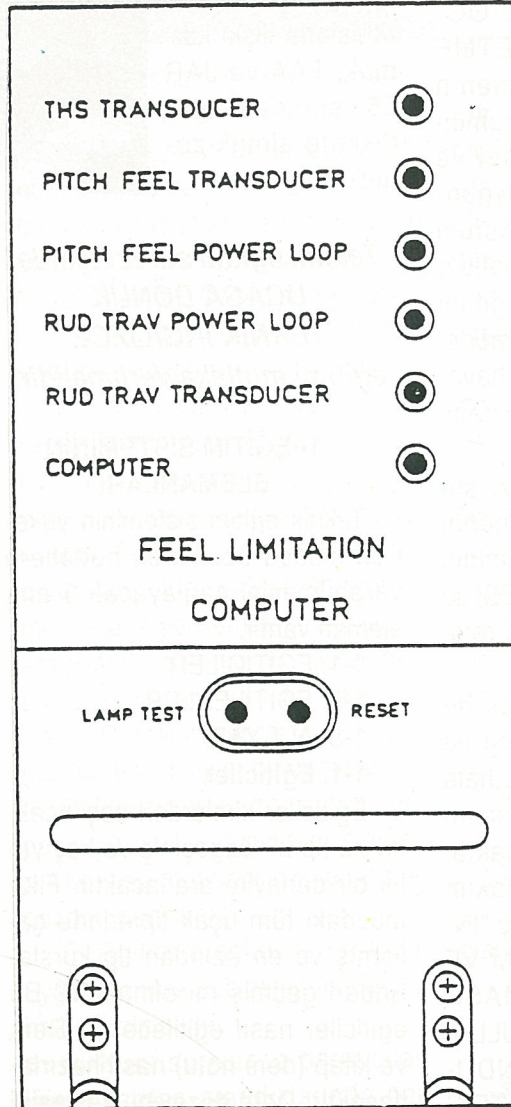
olarak bekler. Bu durumda, (FLC:1)de bir arıza meydana gelirse, (FLC:2) otomatik olarak devreye girer.

Eğer her iki FLC (=FLC:1 ve FLC:2) arızalanırsa, bu durumda Variable Stop Actuator "LOW SPEED" konumunda hareket eder. Bu durum da (428VU) başüstü panelinde, RUD TRAVEL P/B SW'i üzerindeki "FAULT" ışıkları (Syst:1 ve Syst:2) amber yanar. Ayrıca, FLC'lerin ön yüzünde, ilgili arıza kaynağına (arızanın neden olduğu komponentte) ait sarı top düşer.

Aynı indication'lar tek bir (FLC) ün arızalanması durumunda da görülür. Ancak bu durumda ilgili system'e ait (Syst:1 ya da Syst:2) indikasyonlar ve ilgili systeme ait FLC'ün (FLC:1 ya da FLC:2) ön yüzünde ilgili arıza kodu (sarı top) çıkar. (FLC)ler uçak hızı bilgisini (=Vc), ADC (=Air Data Computer):1 ve (ADC:2)den alırlar. Bu (ADC)lerden birinin arızalanması durumunda, (FLC)ler, çalışan (ADC)den gerekli bilgiyi alırlar.

Uçak hızı arttıkça, Rudder'in hareketi (seyahati) küçülmektedir. 165 Knot'da (30°) olan rudder seyahati, (330-404) knot arasında, (5°)e limitlenir.

NOT: Bu limitleme (-300) serilerinde, (3.5°)dir.



HİZMETİÇİ TEKNİK EĞİTİMDE KALİTE

Dr. Oya Torum
THY Kabin Kalite Müdürü

**Personel aldığı
EĞİTİM KALİTESİ ile doğru
orantılı olarak hizmet
üretecektir.**

Hizmetiçi eğitimde ÖĞRENME ve ÖĞRETME kalitesini sürdürmenin baş sorumlusu kurum kendisidir. Kalite çok genel ve geniş anlamıyla "amaca uygunluk" tur. O halde kuşkusuz, kurum öncelikle "Amacı" tanımlamalıdır. Örneğin konu teknisyen eğitimi ise düzey nedir, nasıl bir model ile eğitim verilmelidir, diğer havayolları teknisyen eğitimine nasıl yaklaşmaktadır.

Burada sözünü ettiğimiz, somut üç boyutlu bir malzemenin üretimi değildir. İnsan eğitimidir, ve kişi aldığı EĞİTİM KALİTESİ ile doğru orantılı olarak hizmet üretecektir.

Teknisyenlerimizin büyük bir bölümü, en yüksek teknoloji ile üretilmiş, son derece pahalı, hata affetmez uçak sistemleri ve komponentleri üzerinde çalışmakta, arıza gidermekte, büyük bakım yapmaktadırlar. Burada amaç "İNSAN EMNİYETİDİR", "BAKIM VE ARIZANIN HIZLA YAPILMASIDIR" "EN EKONOMİK KOŞULLARIN GÖZÖNÜNDE BULUNDURULMASIDIR" ARIZALARIN TEK-

RARININ ÖNLENMESİDİR" "SIFIR HATA" dır. "SIFIR STOK" tur. Bunları gerçekleştirmek söylendiği kadar kolay değildir. Saptanan hedeflere kademeli olarak geçmek ve uygun bir eğitim modeli kurmak gerekir. Uçak işletmesinde ve uçak üretiminde deneyimli kuruluşlarla ilişki kurmak, FAA ve JAR 65 standartlarını dikkate almak zorunludur.

**Teknik eğitim süreci içinde
UÇAĞA DÖNÜK
TEKNİK İNGİLİZCE
eğitimi mutlaka verilmelidir.**

1- EĞİTİM SİSTEMİNİN ELEMENLARI

Teknik eğitim sisteminin yukarıda kısaca özetlenen hedeflere varabilmesini sağlayacak 3 ana eleman vardır.

- 1-1. EĞİTİCİLER
- 1-2. EĞİTİLENLER
- 1-3. ALT YAPI

1-1. Eğitici

Eğitici kimlerden seçilecektir, ne tip bir özgeçmiş ve kaç yıllık bir deneyim aranacaktır. Filomuzdaki tüm uçak tiplerinde çalışmış ve en azından tip kurslarından geçmiş mi olmalıdır? Bu eğitici nasıl eğitilecektir. Ders ve kitap (ders notu) nasıl hazırlanacaktır. Ders düzeyini, kalitesini

kim saptayacaktır. Sınav soruları kim tarafından hazırlanacaktır. Dersler hangi araçlarla verilecektir (tepegöz video, vacbi vb.) Eğiticileri hangi mekanizmalar de-



netleyecektir.

1-2. Eğitilenler / Teknisyenler

Ülkemizde henüz yolcu uçağı tipi eğitimi veren meslek liseleri ve yüksek okulları bulunmamaktadır. Bu nedenle teknisyenlerimiz kurulumuza meslek liselerinden gelmektedir. Meslek liselerinde verilen eğitimi de kuşkusuz ülkenin genel eğitim düzeyi ile paraleldir. Öte yandan bu gençlerin ihtisas alanları da değişiktir. Türk Hava Yollarına katıldıklarında; uçak bakım, revizyon atelyeleri ve destek atelyelerinde istihdam edilmeleriyle birlikte eğitim süreci başlamaktadır. İşbaşı eğitim sürecini kimler nasıl izlemektedir. yine bu süreç içinde temel eğitim, gövde tip ve motor kursları verilmektedir. Teknik eğitim süreci içinde UÇAĞA DÖNÜK TEKNİK İNGİLİZCE eğitimi mutlaka verilmelidir.

*A.Ü. Sivil Havacılık Meslek

Yüksek Okulu hariç.

Çünkü, meslek hayatı boyunca, içinde bulunduğu sektörün tüm yayınları İngilizcedir. Temel ve tip eğitimlerinin yanısıra bir diğer önemli konu da periyodik/tazeleme eğitimleridir.

Teknisyen profili belirlenmeli, ders içeriği Ortaklık hedeflerine göre belirlenmelidir.

1-3. Alt Yapı

Alt yapı; tesis ve tesiste eğitime hizmet veren personel ve idareciler ile gerekli eğitim araçlarıdır.

Bugünkü eğitim binasını tasarlayan ve tefrişini yapan bir mimar olarak kendimi eleştirmeyi bir görev sayıyorum (1975)

Binanın projesi hiç bir sivil havacılık eğitim tesisi görülmeden, yurt içindeki mevcut yüksek öğrenim kurumlarına ilişkin bilgi birikimi ile hazırlanmıştır. İnşaası sırasında Türkiye petrol krizine ve döviz dar boğazına girdiğinden, zamanın yönetimince KLİMA ve HAVALANDIRMA tesisatı proje kapsamında çıkarılmış, tavanlar alçaltılmış ve bu suretle tasarruf sağlanmış. Dekorasyon elemanları özellikle masa ve sandalyeler için, ana kriter sağlamlık olarak kabul edilmiş ergonomi ve öğrenci konforu göz ardı edilmiştir. Bu konuda daha önceki yılların kötü deneyimleri etken faktör olmuştur. Alınan sandalyeler hemen tahrip edilmekte, ahşap masalar kazınmakta, kısacası hor bir kullanım ile karşı karşıya idi. Yapıda bu denli hatalar olmasına rağmen; hala THY'nin tek anfisini yapmayı da başardığımızı söylemeden geçemeyeceğim.

Yukarıda oluşan önemli hatalar iyi bir yönetsel işletim sistemiyle giderilebilir kanısındayım. Söz konusu yönetsel işletim sistemi ile ilgili bir dizi öneri aşağıda sıralanmıştır.



1- Eğitim için gerekli araç gereç temin edilmelidir.

2- Yıl başında binlerce, ay sonunda yüzlerce kişinin girip çıktığı bina için tesisten ve teçhizattan sorumlu bir bakım ve temizlik ekibi kurulmalıdır. Örneğin, tuvaletler daima temiz, sınıf aydınlatması eksiksiz olmalıdır.

3- Eğitim sistemine destek verecek bilgisayar network'u hızla kurulmalı, soru bankaları, teknisyenlerin ve öğretmenlerin gördüğü kurslar (yurt içi/yurt dışı), lisans durumları, şahsi bilgileri vb. görülmeli, lisans yenilemeleri bu sistem aracılığı ile izlenmelidir. Sistemde, tüm ders notları her türlü FAA, IATA, JAR, Maintenance Manuel vb. gibi kural ve bilgiler bulunmalıdır.

4- Mevcut yapı maksimum kapasite ile kullanıldığından; sınıfların boyası, mefruşat bir kez daha gözden geçirilmelidir.

5- Eğitim araçları, sınıflarda uygun şekilde sabitlenmeli, daima bakımlı olmalıdır.

6- Kurs süresince öğrenciler için dışardan arandıklarında not

alabilecek yardımcı bir ofis kurulmalı bu ofis aynı zamanda ders notlarını çoğaltmalıdır.

7- Kursiyerlere, genel bilgiler verilmeli, örneğin ders aralarında gürültü yapılmayacağı, sınıfta sigara içilmeyeceği, telefon edilecek yerler vb. kurs başlamadan anlatılmalı, bu kişiler bilgilendirilmelidir,

8- Binada tüm görevliler bu tepe noktadan başlayarak tanıtma kartı takmalı, bina içinde hiç bir suretle, tanıtma kartı olmayan kişinin dolaştırılmasına izin verilmemelidir.

9- Dersler teknik, ticari, idari hangi içerikle olursa olsun, kuruluşumuzun amacı, hedefleri tüm derslere uyarlanmalıdır.

10- Niteliği her ne olursa olsun tüm dersler, ciddi bir programa bağlanmalı, ister dışardan alınan ister içerden verilen bu tip eğitim bir kurulca içeriği açısından irdelenmelidir.

Hiç bir ders bir öncekinin aynı olmamalı, içerikler geliştirilmelidir.

11- Eğitimden geçen her kişi için çalıştığı birimle bir bilgi akışı sistemi kurulmalı, eğitimin sonuçları izlenmelidir. Uçak bakımı sırasında karşılaşılan sorunlar geriye akmalıdır.

2- SONUÇ:

- Eğitim kalitesinin değerlendirilmesi ve güvence altına alınması için yeni düzenlemelere gitme zorumluluğu vardır.

- İçi ve dış görüşlere göre ders içerikleri incelenmelidir.

- Eğitimin kalitesi kontrol edilmelidir.

- Eğitimin kalitesi niteliksel olarak değerlendirilmelidir.

*Derek Tate

(2. Ulusal Kalite Kongresinde sunulan tebliği) 11/12 Kasım 1993

HUKUKUMUZDA APARTMAN HAYATI - 2

Sayın Okurlarımız,

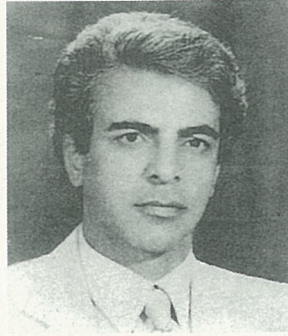
Geçen sayıda sizlere Kat Mülkiyeti Yasasından bahsetmeye başlamıştık. Bu sayıda da kaldığımız yerden devam edecek ve yasanın değişik hükümlerine değineceğiz.

1- Bazı kişiler vardır ki, sürekli sorun çıkarmaktan hoşlanır, etrafındaki insanları rahatsız etmekten haz duyarlar. Mutlaka ki, içimizden bir kısmınızın "illallah" dediğiniz komşularınız vardır. Yasa bu durumu da gözönüne alarak, 25. maddesinde diğer kat maliklerinin haklarını onlar için çekilmez hale getirecek derecede ihlal eden kat malikinin bağımsız bölümünün elinden alınmasına imkan tanımıştır. Şayet:

A- Ortak giderlerden ve avans-tan kendine düşen borçları ödemediği için hakkında iki takvim yılı içinde üç defa icra veya dava takibi yapılmasına sebep olmuşsa,

B- Anagayrimenkulün bulunduğu yerin sulh hukuk hakimi tarafından verilen emre rağmen, kanunda yazılı borç ve yükümlülükleri yerine getirmemek suretiyle öteki kat maliklerinin haklarını ihlal etmekte devamlı olarak bir yıl süre ile ısrar etmişse,

C- Kendi bağımsız bölümünü randevu evi veya kumarhane veya benzeri yer olarak kullanmak suretiyle ahlak ve adaba aykırı harekette bulunmuşsa, hakkında dava açılarak, bağımsız bölümün dava tarihindeki değeri kendisine ödenmek suretiyle mülkiyetinin diğer kat maliklerine devredilmesi istenilebilir. Bunun için de ya kat malikleri kurulunca dava açılmasına karar verilmesi, ya da (bir kısmı dava açılmasını istemezlerse) bir kısım kat ma-



Av. Kadir Ersoylu

liklerinin dava açması gerekmektedir. İkinci halde mülkiyet yalnızca dava açan maliklere arsa payları oranında devrolunur.

2- Birarada yaşarken birbirimize saygılı olmak, giderlere katılmak taşınmazı hor kullanmamak yasal zorluluktur. Ancak, bunlara uymayanlarla tek tek veya topluca uğraşmak şüphesiz ki hem zaman, hem de pratiklik bakımından zorluklar getirecektir. Bu nedenle de yasa sekiz veya daha fazla bağımsız bölümü olan yerlere yönetici seçimini mecbur kılmıştır. Daha az sayıda olan taşınmazlarda istenirse yönetici seçilir ki, sayı az da olsa sorunların çözümü bakımından her gayrimenkulün bir yöneticisi olmasında fayda bulunduğu kanaatindeyiz.

Kat Malikleri kurulu, yılda bir defadan az olmamak üzere, yönetim planında gösterilen zamanlarda, eğer böyle bir zaman gösterilmemişse sayı ve arsa payı bakımından yarısından fazlasının bulunması gereklidir. Olağan toplantının dışında, önemli bir sebep çıkması halinde yönetici, denetçi veya kat maliklerinden 1/3'ünün istemi üzerine toplantı gününden 15 gün önce tüm kat maliklerine haber vermek koşuluyla her zaman olağanüstü toplantı yapılabilir. Kat

malikleri kurulu toplantılarda yönetici ve denetçi seçimi, eski dönem hesapları, anagayrimenkulün yönetimi, bakımı, korunmasıyla ilgili hususlarda karar alırlar. Tüm kararlar oyçokluğuyla alınır.

3- Yönetici anagayrimenkulle ilgili tüm işlemleri yapmak, avansları toplamak, kat maliklerini toplantıya çağırarak, borç ve yükümlülüklerini yerine getirmeyen kat maliklerine karşı dava ve icra takipleri yapmakla görevlidir. Bunun için de karar defteri tutmak ve tüm giderlerle gelirleri belgelendirmek zorundadır. Ayrıca, (kat malikleri kurulunca kabul edilmiş bir işletme projesi yoksa) işletme projesi de yapmalıdır. Bu projede; özellikle:

A- Anagayrimenkulün bin yıllık döneminde tahmini olarak gelir ve gider tutarları,

B- Tüm giderlerden her kat malikine düşecek tahmini miktarı,

C- Tahmini giderlerle, diğer muhtemel giderleri karşılamak üzere her kat malikinin vermesi gereken avans tutarı, gösterilir...

4- Yönetici kat maliklerine karşı aynen bir vekil gibi sorumludur. Yönetim planında yazılı zamanlarda, eğer böyle bir zaman yazılmamışsa her takvim yılının 1. ayında kat malikleri kuruluna gelir ve giderlerin hesabını vermekle yükümlüdür. Ayrıca denetçilerde yönetimi denetler ve bu konuda düşüncelerini bir rapor şeklinde kat maliklerine sunarlar.

Bu sayımızdaki sohbetimizi burada noktalarken hepinize kavgasız, gürültüsüz, huzur içinde bir yaşam dileğiyle, saygılar sunuyoruz.

CAHİT KÜLEBİ'DEN ŞİİRLER

KÖY ÖĞRETMENLERİ

Yurdumuz uçsuz bucaksız
Gökte yıldız kadar köylerimiz var.
Ama uzak, ama harap, ama garipsi...
Alın Benim gönlümden de o kadar.

Uzak köylerimizde kuşlar gibi
Her sabah çocuklar size uçar.
Ama küçük, ama büyüyen, ama
güleç...
Alın benim gönlümden de o kadar!

Siz kara göklerin yıldızları
Işıtın yurdumuzu sabaha kadar!
Ama düşe kalka, ama yiğit, ama
umutlu...
Alın benim gönlümden de o kadar.

NASIL SEVMEZSİN BU DÜNYAYI

Nasıl sevmezsın bu sabaharı
Her gün kuvvet getirir işimize,
Nasıl sevmezsın gökyüzünü
Çalışanlar da muhtaçtır maviye.

Şu denizi nasıl sevmezsın
Ta uzaklara götürür bizi,
Karımızdan daha iyi şu rüzgar
Kurutur terimizi.

Ya ırmaklar ki yurdumuzda
Sahipsizdiler,
Canları istediği gibi
Alıp başlarını giderler.
Nasıl sevmezsın arkadaşları
Türkü söylerken
Nasıl sevmezsın tarlaları
Yeşerirken

RESİM

Sen bir kumuş gibi narınsın!
Öyle ince ki parmakların
Okşasan kırılır,
Öpülsen halsiz düşersin.
Sen sabahlar kadar tazesin!
Pembesin, beyazsın, yeşilsin.
Tarlalarda bulutlam gölgesi gibi
Güzelsin!



Söğüt ağaçlarının altında
Akan mavi dereler vardır,
Akşam rüzgarıyla güneş savrulur,
Sende öylesin.

Kiraz ağaçları ağzında meyva verir,
Karpuz kessem içini görürüm.
Hiç bi çiçeğe benzemiyen kokular
duysam
Hasretinden ölürüm.

Ödemişin dört yanını dağlar sarmış
İçim sıkıldı.
Böyle çizgisiz resim yaptım
Okuyucu sana karşı mahcubum.

YURDUM

1917 senesinde
Topraklarında doğmuşum,
Anamdan emdiğim süt
Çeşmenden, tarlandan gelmiş,
Emmilerim sınırlarında
Seninçin doğuşürken ölmüşler,
Kalelerinin burcunda
Uçurtma uçurmuşum.
Çimmişim derelerinde,
Bir andız fidanı gibi büyümüşüm
Topraklarının üstünde.

Koca koca kamyonlara binmişim
Daha büyük şehirlerine
Okumaya gitmişim,
Eşkiyalar yolumu kesmiş,
Alacak şey bulamamışlar.

Topraklarının üstünde
Top oynamış, aşık olmuş, düşünmüş

Ahbab edinmişim.

Kederlendiğim günler olmuş
Naçar dolaşmışım sokaklarında
Sevinçli günlerim olmuş
Başım havalarda gezmişim.

Bağrımı açıp ılgıt ılgıt
Esen serin rüzgarlarına
İlk önce kıyılarından
Denizi seyretmişim
İssız çorak ovalarında
Günlerce yolculuk etmişim.

Ağladığım senin içindir!
Güldüğüm senin için;
Öpüp başıma koyduğum
Ekmek gibisin!

YAĞMUR

Yağ hay mübarek
Şarıl şarıl,
Yıka taşları toprakları
Tarlalar yeşerinceyedek

Artık geçti hüznün taşımanın modası
Getir bize yeşillik, sevinç getir.
Sendedir bütün nafakamız
Bil ki bütün umudumuz sendedir.

Yıka taşları toprakları
Şarıl şarıl,
Tarlalar buğday bekler senden
çocuklar ekmek
Dünyanın da yüzü yıkanmak gerek,
Yağ hay mübarek.

FAZIL HÜSNÜ DAĞLARCA'DAN ŞİİRLER

YALNIZCA

Çiçeğim bu yaşamak değil
Tek tek
Ne geceler bir şeye benzer ne
yollar böyle
Tek tek

Kuzular meler mi ıssızlıklarda
Kuş uçar mı
Kavaklar sallanır ma hiç
Tek tek

İşte görüyorsun doğar yavaşça
Büyür
Çoğalır yıldızlar
Tek tek

İşte görüyorsun kıyılarda
Başlar maviden
Kaplarmor dalgalar denizleri
Tek tek

Çiçeğim olmaz ki dağlar dağ
Sular su
Ölümler ölüm karanlıklarda
Tek tek

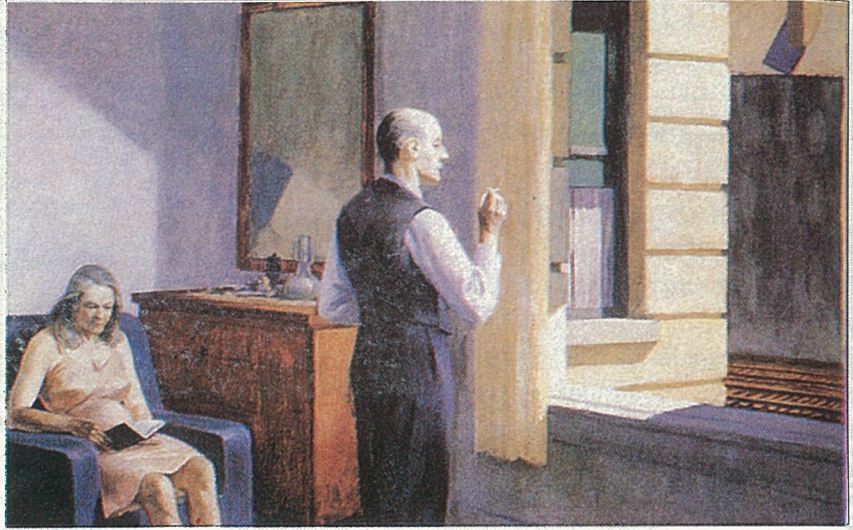
ANNE ÇOCUKLAR

Hint Okyanusuyle Kızıldeniz
birleşirken
Somali'de
Bir türkü vardı
Söylediği bütün annelerin.

Gece
İndi mi, başladı mı karanlık
Söylediği bütün annelerin.

Gidermiş çocuklar
Gelmezlermiş evlerine işte bu
Söylediği bütün annelerin.

Hint Okyanusuyle Kızıldeniz
birleşirken
Belki de kendilerinin evlerine
dönemediğidir
Söylediği Somali'de
Bütün annelerin.



YÜRÜYEN YEŞİLE YETİŞMEK

Döneceğim yurduma
Dağlarımday gül gül başak başak
orman orman
Yeryüzü açılacak.

Gecelerce çalışacağım
Varacağım bir kocaman
karanlıkta
Gün ışığına.

Soluğumla dolacak
Upuzun bozkırlarımda
Kırk sekiz bin köy benim.

Suyla ateş
Yürüyecek ellerimden
Bir yeni çağa doğru.

Yaratacağım yeniden
düşünceleri
Güzellikte
Hakta ben.

Uyanacak üstümdede
Ta bilinmeyene dek
En irisi göklerin en mavisi.

Döneceğim yurduma
Yurdumda bundan sonra daha
bir güçle yaşayacağım
Batı'yı sevgime getirmek için.

ZAMAN PARILTISI

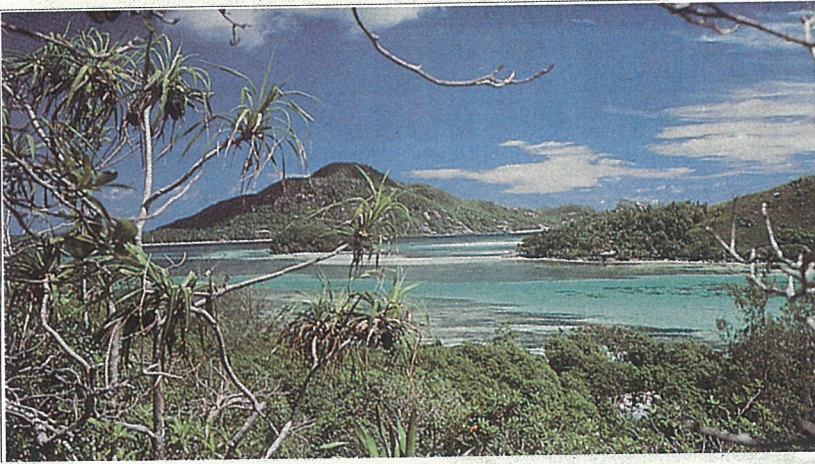
Karanlıklarda, gündüzlerin
arkasındayım,
Bitmiş ikinci dünya savaşı,
uğursuz ve kahraman,
Uzaktan esir uluslar türkü söyler,
türklüğümün farkındayım.

Bir soluk gelmekte karşı
gezegenlerden,
Vakt içinden inmektedir gölgeler.
Toprak üzerinde, atmosfer
üzerinde
Soğuyan gecemin farkındayım.

Biçimler, evlere, eşyalara
rahatça sığmış,
Var olmuş var olmayan.
Biçimler sonsuzluğa yaklaşmış,
Aklımın farkındayım.
ne ağaçlar uzanmış
mevsimlerimce,
Ne yıldızlar gerçek, aydınlığım
kadar.
Aşkla kımıldayan küçücük
ışıklar uçuşur içimde yön yön
Yaşadığımın farkındayım.

• *Ayrılıyorum,
Ayrılıyorum, ordayım.
F. H. Dağlarca*

RIFAT ILGAZ'DAN ŞİİRLER



KAHVELER GAZETELER

Kimini vurguncu yaptı bu savaş
Kimini karaborsacı
Laf olur diye dost çayı içmeyenler
Mahkemelik oldular rüşvet yüzünden
Gaz fişi ekmek karnesi derken
Kimler karışmadı ki piyasaya

“Kimini sefil etti 39 Harbi
Kimini şair etti”
Beni de gazete tiryakisi
Dadandık kahvelere haber yüzünden
Bir bardak ıhlamur karşılığı
Yeni nizamdan demvuran yazılar
okuduk
Düştük eli kalem tutupta
Eli tüfek tutmayanların peşine
Cenk meydanlarını dolaştık
Denizler geçtik dağlar aşık.

Gün oldu kırıldı kanadımız
Kaldık çöllerde
Gün oldu Urallardan vurup
Ulaşmak istedik Kızılelma'ya
Yürüdük şehir şehir
Bir de ne görelim
Arpa boyu yol gitmişiz.
Düşenin dostu mu olur
Zafer nerde biz orda
Meserret'te kurtardık Sivastopol'u
İkbal'de girdik Berlin'e
Atikali kahvesinde patladı
Atom bombası
Pes dediler bir yaz akşamı

Şehzadebaşı'nda Japonlar
Çektik zafer bayrağını kapıya.

BİLSEM Kİ

Bu ayaklar benden hesap soracak
Bir düşüncenin peşinde dolaştırdım
Sokak sokak

Bu baş bu eğilmez başta öyle
Bazı sarhoş bazı yorgun
Her zaman bir yastığa hasret

Bu ciğer de hesap soracak
Esirgedim güneşini havasını
Bu ağız bu dişler bu mide
Ne ikram edebildim ki bol keseden
Bu bilekler de hesap soracak
Göz yumdum çektikleri eziyete

Bilsem ki kimsenin parmağı yok
Bu sürüp giden işkencede
Kılım bile kıpırdamadan bir sabah
Çekerdim darağacına kendimi
Bilsem ki suç bende

MERDİVENLER

Bir düşün ne demiş Haşım Amcan
Vermiş de tatarböreğini gövdeye
Ağır ağır çıkacaksın demiş
Bu merdivenlerden
Böyle soluk soluğa değil

TAŞ MI YESİN

İş mi bu yaptığın Galata Köprüsü

Havalar yağışlımı gidiyor
Al yolcuyla bindir vapura
Düşünme sandalcı İdris'i
Çeyreğe dolmuş mu beklesin
Kürek mi çeksın akıntıya
Söyle İdris taş mı yesin
Bir gözün kırmızı bir gözün yeşil
Canavar mısın Galata Köprüsü
Şilepler bindirsin beline
Boyu devrilesi

UYUSUN DA BÜYÜSÜN

Tüketme nefesini maviş kızım
Bildğin Türkçe kıt gelir
masallarına
Sözden sazdan anlamazsın
Kuştan yapraktan haberin yok

Biz yaşlılar neler de bilmeyiz
Hele sen belle dilimizi
Biliriz de güzel güzel laf etmesini
Çekiniriz konuşmaktan
Yazmasını bilir yazamayız

Üzme beni yum gözlerini
Uyutacak ninilerim yok
Türküler mi istersin benden
Yanık memleket türküleri
Ne ararsın bende o ses
Isıkla söylenir marşlar mı istersin
Bunlar size gelmez
Uykusunu kaçırr çocukların

Sana hazır ninniler söylesem
Bahçeye kurdum desem salıncak
İnanır mısın
Ne bahçe var, ne beşik
Bir arabacak da mı istemezdi şu
asfalt

Yorganın yatağın iğreti
Doğdun doğalı ne oyun gördün
Ne oyuncak

Uyu benim maviş kızım
Dem geçecek devran geçecek
Keloğlan murada erecek
Sökülecek Hasbahçe'nin çitleri
Ağlayan nar gülecek.

KALKMAK YA DA KALKMAMAK

Tankut DEMİR

Havalanmak üzere olan bir uçağın kokpitinde kararsızlığa yer yoktur. Kalkış kararının devamı veya kalkışın başarısızlıkla bitiminin önemi büyüktür. Bunun cezası hayat kaybı ve uçağın parçalanması olabilir. 1982 Yılında Air Florida'ya ait Washington'da düşen B-737 başarısızlık ile biten bir kalkışa örnektir. Boeing şirketine göre 400'den fazla ölümle sonuçlanan kaza, kalkışa karar verilmesinin, uçak tarafından reddedilmesi sebebiyle meydana gelmiştir. Bir uçağın kalkışı reddetmesine **RTO** (Rejected Take Off) denmektedir.

RTO kazaları 3 genel yaklaşımla tartışılmaktadır. Bunlar kalkış limitinin ayarlanıp pist uzunluğuna göre pilotun kalkış için karar zamanını mümkün olduğu şekilde vermek, karar almada yardımcı olacak gelişmiş kokpit teçhizatını bulundurmak ve son olarak pilot eğitimini geliştirmektir. Fakat bu konuların hiç biri birbirinden bağımsız değildir.

YAPILAN KURAL:

Kalmış esnasında bir problem meydana gelirse, pilotlar kolaylıkla kalkıştan vazgeçebilmeli ve uçağı durdurabilmelidir. Geçen her saniyenin çok önemi vardır. Çünkü bu zaman içinde hız sürekli artmakta ve önünüzdeki pist kısalmaktadır. Sonuç olarak uçak pist bitmeden çabuk bir şekilde durdurulabilmelidir. Bütün bunları belirleyebilmek için bir kurallar dizisine ihtiyaç vardır.



Uçağın üretici firması değişen durumlar altında gerekli olan "hızlanma-durma" aralığını saptamıştır. Uçağın bu hızlanma aralığına sahip olması gerekir. Uçak operatörlerinin sorumluluğu bu aralığı mevcut pist içerisinde tutmaktır. Çünkü herhangi bir şekilde kalkışın iptalinde belli ölçülerde bir mesafeye ihtiyaç olacaktır.

RTO olaylarında, uçağın motorunda olabilecek herhangi bir problem tehlikeli bir kazaya yol açabilir. 1978 yılında meydana gelen bir olayda, pilota extra zaman tanıyacak böyle bir düzenleme yapılmamıştır. Normal şartlarda pilotlar böyle bir problem beklemezler. Fakat yapılan testlerde böyle bir problemin her an ortaya çıkabileceği farkedildi. Ve bunun üzerine yeni frenleme teknikleri geliştirildi. Sonuç olarak bu, kalkışta uçağın işletme ağırlığının azaltılması veya uçağın daha az yakıt alması anlamına gelmektedir. Bu bakımdan A-320, 747-400 ve MD-80'lerin son

modelleri RTO'dan az etkilenen uçaklardır. Boeing 757 ve 767 uçaklarında bu faktör göz önünde tutularak sertifika edilmişlerdir. Bununla birlikte gerçek standartlar göz önünde tutularak B-777 uçakları geliştirilmiştir.

Bu konuda yapılan diğer bir tartışma ise günümüzde taşımacılık yapan bütün uçaklarda, bu konuda bir inceleme yapılmasının gerekliliğidir. Ve bunun için bilinen kuralların değişmesinin gerekliliği de inceleme kapsamına alınmıştır. Ayrıca bu konuda bir takım yaptırımlarda düşünülmektedir. Örneğin, yeni satın alınacak uçaklarda RTO kurallarına uygunluk şartı aranması yada standartlara uymayan uçakları uçuran firmaların ceza ödemeleri gündeme getirildi. Boeing firmasının yaptığı inceleme sonucunda bunların uygulanmasının zor olduğu görüldü. Çünkü serviste olan uçakların standartlara uygun hale getirilmesi, teknik açıdan problem olabilecekti.

Hatta bir uçuş eğitmeni geçmişteki RTO kazalarını incelediğinde hızlanma-durma aralığının arttırılmasıyla olaylarda önemli bir azalma olmayacağını ileri sürdü.

RTO kazalarını incelemek üzere uçak endüstrisinden, işletmecilerden ve hükümetten elemanların katılımı ile oluşturulan bir komisyon eski kuralların değişimini tavsiye etmiştir. Hızlanma-durma aralığı için yeni bir standart oluşturulması gerekmektedir. bu düzenlemeye göre 1978'den önce üretilen uçaklar yeni bir biçime sokulacak yeni uçaklar ve yapılacak uçaklar bu standarda uydurulacaktır. Bu bağlamda A-320 uçakları yeniden sertifikalandırılmışlardır. Ayrıca ilgili komisyon RTO kazalarını önlemeyi amaçlayan ve diğer konulardan oluşan sekiz maddelik bir tavsiye metni hazırlamıştır. Bunların arasında yeniden sertifikalandırma ve operational kurallardan başka ıslak pistin etkileri ve fren uyarıları gibi konular da dahildir. JAA bu konuda tamamıyla birleşirken, FAA bu konuyu daha da geliştirme yolunu tercih etmiştir. Amerika Birleşik Devletlerinde Beyaz Saray İşletme ve Bütçe Komisyonu bu konuyu inceleme altına almıştır. Fakat hala herhangi bir sonuç elde edilememiştir.

Eğitim: RTO'da amaç uçağın aniden uçuşabilirliğini kaybettiğinde, uçağın yerde kalmasını sağlamaktır. Genel olarak RTO motor yetersizliği ve yangından kaynaklanır. Fakat incelenen özel raporda; görülmüştür ki motor yetersizliği veya yangın,

yüksek hız RTO'larında nadiren görülen bir olaydır. Raporda incelenen 171 RTO kazasından 49'u diğer etkenlerden (lastikler, tekerlekler veya frenler) den meydana gelmiştir. RTO kazalarını inceleyen birim de benzer sonuçlar bulmuştur. Bu birime göre kazaların yarısından fazlası pilotların hızlarını ayarlayamamasından kaynaklanmaktaydı.

Bu sebepten dolayı Boeing firma eğitim programlarını geliştirmiştir. Buna göre stres, davranış biçimi ve RTO hakkında mürettebatın bilgilendirilmesi hedeflendi ve eğitim süresince bu faktörlerin önemi özellikle belirtildi. Boeing bu eğitim öncesinde temel bir eğitim olan rüzgar kesme programını devreye koydu.

Kokpit Yardımcılığı: Pist eğitimlerinden görüldüğü üzere pilotların en çok sorunu kalkış esnasında görülmekteydi. Bu konuda pilotlara yardımcı olacak sistemlere ihtiyaç olduğu Pilotlar Derneğince farkedildi. Kokpit teçhizatı zaten pilotlara kalkıştaki hızını gösteriyordu. Fakat hızlanma

aralığı belirlenemiyordu. NASA'da bu konuda aktif çalışmalar yapıyordu. Sistemin adı Kalkış Performansı Monitör Sistemiydi. (Take off Performance Monitoring System TOPMS) Bu sistem yerdeki mesafeyi belirlemeye motor performansını yerdeki ve havadaki hızı ayarlamaya yarıyordu. Kalkmadan önce pilot pist uzunluğunun mevcut olan kısmını ve diğer durumları kontrol edebilecekti. Display üzerinde grafik edilmiş bir uçak ve pist görünüyordu. Buna göre pozisyonu belirlemek daha kolay mümkün olacaktı. Hızlanmanın yetersizliğini problem kaynağını pilot displaye bakarak görecekti. Bu sistemle herhangi bir kalkıştan vazgeçme durumunda pilot nerede durabileceğini rahatlıkla görebilir. Bu sistem NASA'nın B-737-100 uçaklarında test edildi. Display geliştirildi. Head-up display versiyonu da bu sistemle beraber geliştirildi. Sistemin geliştirilmesine, havaalanı sistemlerinin yenilenmesi ile devam edilmektedir.



TEKNİSYEN OLMAK

Bazı şeyler vardır ki, bunların kabul edilmesi veya reddedilmesi varlıklarını ve gerçekliklerini değiştirmez. Bu genellemeyi en başta yapmamın sebebi konunun işlenişinde temel bir felsefenin bulunmasını sağlayabilmektir. Peki konu ne? Konu benim, konu arkadaşım, konu herhangi bir insan. İnsanların toplum oldukları zamandan beri meslekleri olmuştur. Ve unutulmamalıdır ki bütün meslekler, sonuçta insanlar ve insanların ihtiyaçları içindir. Hiç ama hiç bir meslek, gereksiz ve önemsiz değildir.

Yıllardır THY bünyesinde her meslek grubu en önemli işi kendilerinin yaptığını en azından düşünmüştür. Bunun sonucu olarak "ben olmazsam olmaz" kanunu

Şikayetleri olan ve dile getiren teknisyenlerdir. Teknisyenlerden şikayet edilmemektedir. Öyleyse sorun, teknisyenler değildir.

yürürlüğe girmiştir. Özde bu kanun geçerlidir. Giriş katı olmayan bir binanın, ikinci katının varlığından söz edilemeyeceği gibi, teknisyensiz mühendisten, harekatçısız pilottan, ikramcısız hostesten ve hatta odacısız müdürden söz edilemez.

Bu sistem herhangi birimiz olmadan yürümez, bu bir gerçek. Her mesleğin güçlükleri ve sorunları var bu ise başka bir gerçek. Bu kadar gerçekten sonra gönül rahatlığı ile şunu söyleyebilirim. THY bünyesinde görev yapan uçak teknisyenleri en önemli işi yapmıyorlar. Ve hiçbir zaman yaptıkları iş en önemli iş olmamıştır. Fakat uçak teknisyenleri işlerini her zaman en iyi

şekilde yapmışlardır. Bence önemli olan en önemli işi yapmaktan çok, işini en iyi yapabilen bilmektir. İşini en iyi yapabilen insanlar, işlerini gerçekten çok seven ve işlerine tutku ile bağlı olan insanlardır.

Şöyle bir düşünün, THY bünyesinde çalışan teknisyenler arasında hasbelkader teknisyen olmuş bir tek teknisyen var mı? Hiçbir işte dikiş tutturamayıp "bari uçak teknisyeni olayım" diyen birtek kişiye tesadüf ettiniz mi? Bunca yıldır her canı sıkıldığında istifa edeceğini söyleyen ve sitem eden en agresif teknisyenlerin hala aynı tempo ile çalışmalarını nasıl açıklarsınız? Şu anda THY Teknik bünyesinde çalışan her teknisyen birşeylerden şikayetçi, gerçi bu şikayetlerin ne şekilde dile getirile-



bildiği ya da neden dile getirilemediği ayrı bir tartışma konusu. Buradaki dikkat çeken nokta şu; bugüne kadar teknikten ve teknisyenden şikayet edildiğini hemen hemen hiç duymadım. Özetleyecek olursak teknisyenin şikayeti dolayısı ile sorunları var fakat teknisyenden şikayet yok.

Dünyada teknisyenliğin üst sınırı, ulaştırma sektöründe uzay teknisyenliğidir. Daha sonra uçak teknisyenliği gelir. Türkiye'de Uzay teknisyenliği olmadığına göre, uçak teknisyeni üst sınırdaki teknisyendir.

Öyle ise sınırları iyi çizmek gerekir. Otomotiv sanayiinde çalışan bir teknik eleman ile havacılık sektöründe çalışan bir teknik elemanı aynı terazinin kefelerine koyarak tartmaya çalışmak, teknisyeni kandırmaktan çok kendini avutmaktır. Uçak teknisyeni yaptığı işin karşılığında attığı imzanın ne ifade ettiğini bilir. Çünkü yüz milyon doların üzerindeki değerlere sahip uçaklar için imza atar. Daha da

önemlisi yüzlerce insanın hayatına imza atar. Attığı imzanın doğru yerde ve doğru zamanda atılmasının, şirketin kârlı olabilmesi için gerekli olduğunu bilir.

Bu noktadan sonra bir paradoksun içine giriyoruz. Teknisyenin gerek ekonomik gerek sosyal ve gerekse çalışma şartları ile ilgili sorunları var. Çeşitli sebepler ile ayrılan lisanslı ve daha önemlisi tecrübeli teknisyenler var. Giderek ağırlaşan bir çalışma temposu mevcut, ve THY memnuniyet verici bir hızda büyüyor. Tüm saydığımız faktörlere rağmen bakım periyotları aksamıyor ve uçaklar azami ölçüde uçuruluyor. Eskiler teşbih de hata olmaz derlerdi, bu olay unu, şekeri, yağı azaltıp, yine de eskisinden fazla helva pişirmeye benziyor. Aslında bu paradoksun çözümü var, aradaki fark insan faktörü ile kapatıyoruz. Bunun görünmeyen faturası ise bu insanların sağlıkları ile ödeniyor.

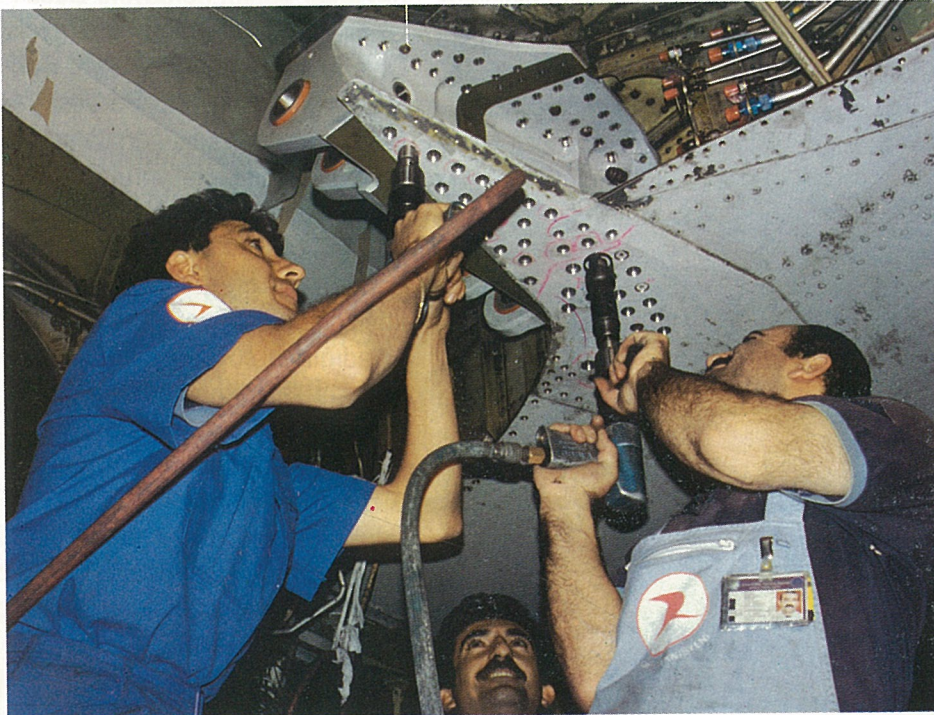
Yanlış anlaşılmasın kesinlikle mükemmellik iddiasında değiliz.

Sadece mesleğimizi çok seviyor ve bu sevgi ile işimizi olabileceğinden de iyi yapıyoruz. Dünya ile rekabet içinde olan THY, dünya havacılığı içindeki arzuladığı noktanın çok yakınında. Bu konuda bir ölçü vermek gerekirse, bugüne kadar görüştüğümüz bir çok yabancı şirketin yetkilisi şunu ifade ediyor; "İstanbul'a geldiğimizde içimiz teknik açıdan rahat, çünkü THY var." Havacılık sektöründe böylesine bir imaj oluşturabilmek küçümsenecek bir başarı değildir.

Uzun zamandır, teknisyene bir tanım getirme çabası içindeydik. Çünkü Hivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne ait yazılı kaynaklarda dahi teknisyenin bir tanımı yoktu. Yetkili kişilerle, THY yöneticileriyle ve konu ile ilgili kişiler ile görüştük, fakat sağlıklı bir tanım elde edemedik.

Bazen bunun gereksiz bir çaba olduğunu düşünüyorum. Çünkü her ne kadar böyle bir tanımın gerekliliği inkâr edilemez ise de; zorlama bir tanım ile bu boşluğu doldurmak anlamsız olacaktır. Bir tanım olsa da olmasa da bizler varız. Görevimizin başındayız. İşimize en iyi şekilde yapıyoruz. Dünya standartlarına bir göz attığımızda bu açık bir şekilde görülmektedir.

Sonuç olarak belirtmek isterim ki, THY'nın bir üyesi olmak biz uçak teknisyenlerini mutlu ediyor. Ve umuyoruz ki varlığımız ve çabalarımız başkalarının mutlulukları için ber sebeptir.



Muharrem SAVUR

UTED'E SEMPATİ DUYAN GELENEKSEL GECELERİMİZİN DAİMİ SANATÇISI

AYŞE MİNE İLE SÖYLEŞİ

Sayın Ayşe Mine'nin mütevazı, şipşirin, sıcacık evinde konuğuz. Bizi annesi karşıyor. Hemen sonra bizlere çay demliyor. Koyu bir söyleşi başlıyor, hem çaylarımızı yudumluyoruz hemde konuşuyoruz.

Ben nota bilmeden

Türk Sanat Müziği yapanlara

şasıyorum. Ben ders

almadan nota

öğrenmeden sanat müziğine

çıkmadım, hafif müziğe çıktım.

UTED : Hatırladığımız ilk 1970'li yıllarda tanınmaya başladınız. Bize, tanınmadan önceki müzik yaşamınızı, basamakları tırmanışınızı anlatır mısınız?

- 1978 yılında ilk profesyonelliğe adımımı attım. ama ilk başlangıcım amatörce oldu önce kendi kendime şarkı söyledim. Sonra Radife Erten'den ders aldım. Okulumu bırakıp konservatuara gitmem mümkün değildi. Radyoya

hiç girmedim. Zaten yaşımdan tutmadığından giremezdim. Yaşımdan tuttuğunda ise anne olmuştum bile. Ben çok erken evlendim.

Ben çocuklarıma sanat ça-

lışmalarım içinde yer

ayırımıyorum. Onlardan arta

kalan vaktimi sanat

çalışmalarına ayırıyorum.

UTED : Çocuklarınıza çok düşkün olmakla tanınıyorsunuz. Anne

- çocuk ilişkileriniz nasıl? Sanat çalışmalarınız içinde onlarla yeterince ilgilenbiliyor musunuz?

- Ben çocuklarıma sanat çalışmalarım içinde yer ayırmıyorum. Onlardan arta kalan vaktimi sanat çalışmalarına ayırıyorum. Onlar için sahneye çıkmıyorum. Ben öncelikle vaktimi çocuklarıma ayırıyorum onlar benim herşeyim. Çocuklarımla aramızda bir problem yok. Onlarla çok iyi anlaşıyorum. Baskıcı bir tutumum yok. Serbest yetiştiriyorum. Herşeyi görsünler, bilsinler, yaşasınlar istiyorum.

UTED : Bir TV programında 5 - 10 yıl araştırdıktan sonra bir zayıflama programı seçtiğinizi ve kendinizde deneyerek bir hayli zayıfladığınızı söylemişsiniz. Bu zayıflama rejiminden bahsedebilir misiniz?

- Bunu deneyerek öğrendim. Bizim evde margarin yağı vs kullanmıyoruz. Çok az zeytinyağı, gerekirse çok az tereyağ. Bunların dışında yağ kesinlikle yok. Bunlarda çok az. Kızartmayı tamamiyle kaldırdık. Kesinlikle kızartma ye-



Herkes aynı rejimi uygulayamaz. Herkes kendine uygun rejimi bulmalıdır.

Bu çok yanlıştır.

Rejim yapacaklar illa ki bir uzman hekime danışmalı, kendi yapısına en uygun rejimi uygulamalıdır.

miyoruz. Ben ekmekte yemiyorum. En fazla günde bir dilim. Şeker, un, tuz, yağ da yemiyoruz. Sebze, kızarmamış et yiyorum. Herkese aynı rejim olamaz. Herkes kendine uygun rejimi bulmalıdır. Araştıra araştıra uzman gibi birşey oldum. Bazen kalbi varmış, midesi rahatsızmış, şekeri varmış diye ayırım yapmadan rejim yapanlar var. Bu çok yanlıştır. Rejim yapacaklar illa ki bir uzman hekime danışmalı, kendi yapısına en uygun rejimi uygulamalıdır. Makarnanın en çok kilo yaptıran gıda olduğu sanılır oysa makarna kilo yaptırmaz. Makarnada kilo yaptıran özellik yağdır. Makarnayı yağsız yemenin yollarını bulmak gerekir. Haşlanıp, yoğurtla, sarımsakla yenilebilir. Ama yağ ile asla.

Artık günümüzde arabesk Türk Müziği oldu.
Bakıyorum gazetelerin en sevilen ilk on'larına, Türk Sanat Müziği sınıfına neler neler dahil edilmiş. Şaşırp kalıyorum.

UTED : Türk Sanat Müziği'nin bugünkü durumu hakkında neler düşünüyorsunuz? Gelecekte ne gibi bir aşama kaydedebilir?

Ben nota bilmeden Türk Sanat Müziği yapanlara şaşıyorum. Ben

ders almadan nota öğrenmeden sanat müziğine çıkmadım, hafif müziğe çıktım. Zamanla kendimi hazır hissedince sanat müziğine çıkmaya başladım. Bazı sanatçıların ise Allah vergisi sesleri var. Nota usul bilmeden sahneye çıkıp söylüyorlar. Doğru değil ama oluyor işte. Bazıları da Türkçe'yi bile doğru dürüst bilmiyor, ama söylüyor uyduruk kelimelerle ve kaseti milyonlarca satıyor.

Halka malolmuş sanatçılar Türk Sanat Müziğinden saparsa, benim gibi yeni jenerasyonun önünü yaptlarıyla, söyledikleriyle açmazlarsa Türk Müziği kaybolur gider.

Artık günümüzde arabesk Türk Müziği oldu. Bakıyorum gazetelerin en sevilen ilk on'larına, Türk Sanat Müziği sınıfına neler neler dahil edilmiş. Şaşırp kalıyorum. Gazetecinin tutumunda bir terslik var veya yeterli müzik kültürü yok.

Ben Türk Sanat Müziğinin geleceğini hiç iyi görmüyorum. Gelecekte kaybolup gider düşüncesindeyim. Ben yeni kuşaktan biriyim. Türk Sanat Müziğini yeni kuşaklara sevdirmenin görevi bana düşmüyor. Benden önceki sanatçılarımızın Muazzez Abacı, Bülent Ersoy, Emel Sayın yapacak ki

halk sevsin. Bu sanatçılar bu görevi yerine getirmez de biri "sefam olsun" biri "bilmem ne" derse tabii ki Türk Sanat Müziği biter. Kendi cebimizi düşündüğümüz kadar Türk Müziğini de düşünmeliyiz kanısındayım. Bu halka malolmuş sanatçılar Türk Sanat Müziğinden saparsa, benim gibi yeni jenerasyonun önünü yaptlarıyla, söyledikleriyle açmazlarsa Türk Müziği kaybolur gider.

Bende artık kafa yapımı değiştirmeliyim. Ekonomiyi de düşünmeliyim. Bende piyasa işi söylemeliyim. Artık arabeskle, Türk pop müziği başabaş gidiyor. Türk Sanat Müziği kalmadı. Ben hangi kategoriden müzik yaparsa yapsın, ben beğenmesemde hepsini takdir ediyorum, çünkü kasetlerini milyonlarca satmanın yolunu bulmuşlar. "Kıl oldum abi" dedi diye ben Tarkan' niçin kızayım. Madem beğenilmemesi gerekiyor o za-





Uçaktan da çok korkarım.

Uçağın kendisine güvenmiyorum.

Türk Pilot ve Teknisyenine güveniyorum.

man halk almasın. Halk alıyor. Hemde milyonlarca satıyor.

UTED : UTED, 05 Aralık 1993 günü 26 ncı yaşgününü kutlayacak. Sizin havacılarla ilişkileriniz nasıl? Mutlaka bir uçağa binmişsinizdir. Pilot ve hosteslerle tanışmışsınızdır. Bir de görünmeyen havacılar var. Uçak teknisyenleri. Bu görünmez personel hakkında görüşleriniz var mı?

- Uçak yolculuğunu çok sık yaşıyorum. Hemen hemen her hafta. Fakat uçaktan da çok korkarım. İlk yolculuklarımdan birinde çok hava boşluğuna düştük belki bu korku bana oradan geldi. Bir kere de Londra'dan geliyordum, sanıyorum. Gene hava boşlukları çok sarsıldık. O günlerden beri çok korkarım ama genede uçağa binirim. Uçağın kendisine güvenmiyorum. İstatistikler ne derse desin. Bütün bunları biliyorum genede korkuyorum. Uçak denilince üç gün önceden uykularım kaçıyor.

çok mu yoruldunuz?" diye.

" - Sabah 9'da uçuşa başladık." diye cevap verdi. Akşamın 9'u olmuş oradan oraya dolmuş gibi dolaşıyorlar. Biz son durakmışız.

"- İşte sizi alıp dönüyoruz ya" demez mi!

Pilot kabinine girince bu korkum ne hikmetse kayboluyor. Türk pilotlarına çok güveniyorum. Açıkçası benim havacılıkta tek favorim var: Türk pilotları. Teknisyenlere güvenmiyor muyum? Hayır, onlara da güvenim sonsuz. Ama pilotların, yani Türk pilotlarının yeri başka. Teknisyenlerden pek çok da tanıdığım var. Tabii onlara güveniyorum. Sefa (Dernek Başkanımız Sefa İnan'ı kastediyor.) benim çok eski bir arkadaşım. Ailece görüşürüz. Ama durum böyle. THY'larına güvenim tam yalnız birşey var o eski uçaklar DC'ler falan ne zaman seferden alınacak?

UTED'in 26 kuruluş yıldönümünü kutlarım. Teknisyen kardeşlerime her zaman güvenmişimdir. Çalışmalarında başarılar dilerim. Gecenizde aranızda bulunmak isterdim. Fakat turnede olduğumdan beni mazur göreceğinizi umuyorum. Derginiz aracılığıyla hepinize selamlarımı, sevgilerimi gönderiyorum.



KÜSAV

"KALİTENİN DORUK NOKTASI"

Bu ay, KÜSAV tarafından 05 - 14 Kasım 1993 tarihleri arasında düzenlenen "9. İstanbul Antika ve Dekoratif Sanat Fuarı"ndaydık... Sizler için kalitenin doruk noktalarında büyüğü bir gezi yaptık heyecanla...

KÜSAV açık anlamıyla "Kültür ve Sanat Varlıklarını Koruma ve Tanıtma Vakfı" Merkezi Beşiktaş'ta olan Vakfın, kültür ağırlıklı çok çeşitli faaliyetleri var. Katıldığımız Fuar, bu faaliyetlerden yalnızca bir tanesi... Fuar her sene Ekim sonu, Kasım başı arasında düzenleniyor. Bugüne kadar Yıldız Sarayı-Silahhane binasında düzenlenen Fuar, Kültür Bakanlığı'nın orayı bir müze haline dönüştürme projesinin yürürlüğe girmesi üzerine yer değiştirmiş. Fuar bu sene, 23 senedir restore edilen ve 1993'ün mart ayında açılan Harbiye Kültür

Merkezi'nde düzenlenmiş. Böylesine büyük bir prodüksiyon için mekan oldukça güzel ve geniş bir kullanım alanına sahip.

Harbiye Kültür Merkezi, Harbiye Ordu Evi'nin hemen yanında, güzel bir bahçe içerisinde, tarihi bir bina... Fuar Salonunun orta yerinde otağ biçimi verilmiş bir kafeterya hazırlanmış ve dörtbir yanı fuar alanı olarak kullanılmış.

İlk yıllarında sadece Antika ağırlıklı olan Fuar, bu sene 3 bölüme ayrılmış: Antikalar, Dekorasyon ve Dekoratif Sanatlar... 10 gün süre ile düzenlenen Fuar'da aşağıdaki çeşitli etkinlikler halkın beğenisine sunuluyor:

04 Kasım 1993: Açılış Kokteyli, David Cregeen'in Heykel Sergisi

05 Kasım 1993: Fuarın açılışı, Gilbert Browne'nin fırçasından İstanbul konulu Resim Ser-

gisi ve Prof. John Carswell'in Çin, İstanbul ve Venedik arasında porselen ticaretinin ele alındığı "Tanrıların Ziyafeti" başlıklı Konferans.

06 Kasım 1993: Kūsav Galerisi Açılışı

07 Kasım 1993: Etnik Kostüm Show

09 Kasım 1993: Devlet Sanatçısı Prof. Dr. Nevzad Atlı yönetiminde Kültür Bakanlığı İstanbul Devlet Klâsik Türk Müziği Kerosu'nun "İstanbul Şarkıları" Konseri.

11 Kasım 1993: Gemi Eskisi Müzayedesi

13 Kasım 1993: Eski Eserler Müzayedesi

14 Kasım 1993: "İstanbul" konulu 13. Antika Kitap Müzayedesi

Kültür Bakanlığı'nın bu yılı "İSTANBUL YILI" ilan etmesi nedeniyle Fuarda İstanbul konulu sergiler ağırlıkta. İstanbul manzaraları, İstanbul yazmaları sergileri, İstanbul konulu kitap müzayedeleri var. Devlet Korusu ise İstanbul Şarkılarını seslendiriyor. Etnik Kostüm Show'da ise Özbek kıyafetleri ve eski Bindalılarımızın günümüze modernize edilmiş hali sunuluyor. Fuarda ayrıca bu sene ilk defa Gemi eskisi ve Hollywood Afisleri müzayedesi bulunuyor. Hergün küçük kapsamlı müzayedelerin yapıldığı Fuarda ayrıca alıcılara yönelik günlük satışlar da yapılıyor.

Kalitenin sunulduğu Fuara ilgi



Sergi'de gördük ki dekorasyon ciddi iştir.

çok büyük... Her an yanınızda elit tabakadan insanlar görebilir, zamanın gerisine beraber bir yolculuk yapabilirsiniz. İlgi alanınıza göre seçeceğiniz bir bölümde, o konunun Sanatçısı ile tanışabilme fırsatını bulabilirsiniz.

Biz de özellikle iki bölüme biraz daha fazla zaman ayırmayı tercih ettik.

Bunlardan biri SITKI OLÇAR... Ünlü Seramik Sanatçımız... O kadar dost canlısı, rahat, doğal bir insan ki onunla yaptığımız sohbette Anadolu ile bütünleştiğimizi sanıyoruz. Onun turkuaz mavisini bilmeyen kaldı mı acaba? Ya da adını iştirmeyen?.. Eserlerine o kadar çok talep var ki sohbetimiz sık sık kesiliyor. Kendisiyle tanışmak için Kütahya'ya gitmeyi planlarken onunla burada karşılaşmak son derece sevindirici bir sürpriz oldu. Kütahya'ya olan sevgisini her fırsatta dile getiren OLÇAR Usta'dan yakında Japonya'ya gideceğini, Amerika'dan da Sergi açması için talep geldiğini öğreniyoruz. Kendisini gelecek sayılarımızda detaylı olarak tanıtacağımız Sıtkı OLÇAR'a veda edip ikinci durağımıza geçiyoruz.

İç Mimar Bedia ÇOLAK hanımefendinin yanındayız şimdi. Bedia ÇOLAK eserlerinde Tasavvufu oya gibi işleyen, o muhteşem duygusallığı, o sonsuz Allah Sevgisini bir mücevher titizliğinde eserlerine aktaran, yansıtın uluslararası üne sahip bir Batık Sanatçımız. Her hareketiy-



Türk mavisini bulan usta. Sıtkı OLÇAR

le, her anlamıyla tam bir hanımefendi. Tasavvufu kendi yaşantısında özümsemiş, yaşama geçirmiş, duyarlı bir Sanatçı... Tablolarındaki Batıkların renkleri görenleri şaşkınlığa uğrattıyor... Üzerinde işlenmiş yazılar, renklerle nasıl da bütünleşmiş... Muhteşem bir ahenk akıyor önümüzde... İnsan Ruhunun Yaratıcısına kavuşmasının mutluluğu içinde kalbinize sesleniyor, sözleri de o duygu dolu dünyaya çekiyorlar. Bedia ÇOLAK'ın her eserinde Tasavvufi izler görmek mümkün. Allah sevgisi, Yunus

Emre sevgisi çoğalarak dalga dalga vuruyor gönül kapılarınıza.. Her eserinde bambaşka alemlere kapılar açılıyor, eğitiliyor, bilgilendiriliyor, paylaşıyor... Saf Sevgi'den oluşan bu eserlerin sahibi Bedia ÇOLAK'ın yanından istemi-yerek ayrılıyor, ona en içten şükranlarımızı sunu-

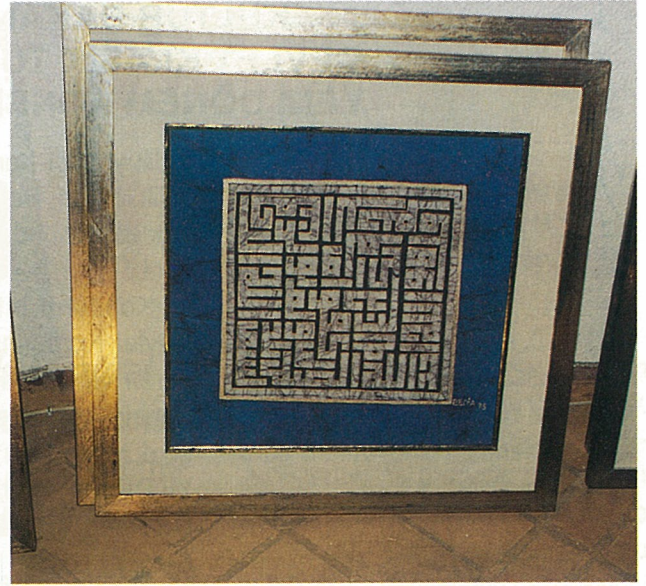
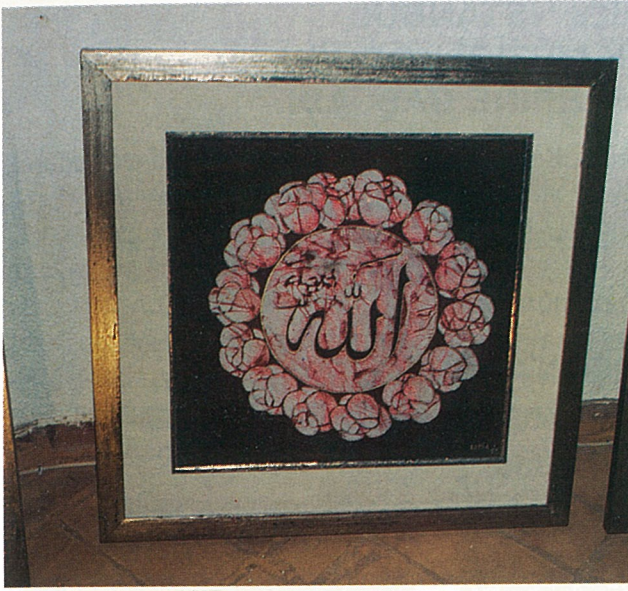
yoruz. Gelecek sayılarımızda onunla yapacağımız söyleşiyi önemle okumanızı ve onun eserlerindeki sonsuz Allah Sevgisini paylaşmanızı diliyoruz...

Fuar gezimiz devam ederken bir yandan da Kûsav Yetkililerinden Sayın Sevinç Ozandağ hanımefendiden Kûsav hakkında bilgi almaya devam ediyoruz:

“- KÜSAV, yaptığı her işi bir Kültür hizmeti olarak yapan bir Vakıf... Beşiktaş'da bulunan Vakıf binamızda birkaç tane Salonumuz bulunuyor. Bu salonların bir tanesinde Antika ve arkeoloji Konferansları yapılıyor. İs-



Bedia Hanım'ın inceliğini eserlerinde görebilirsiniz.



tanbul Üniversitesinin Profesörleri tarafından verilen ve haftada 3 gün 2'şer saatten toplam 60 saat olarak düzenlenen Intensi- ve kurslarımız var."

Saat 16-18 arası yapılan bu Kursların oldukça ilgi gördüğünü öğreniyor ve biz de tüm okuyucularımıza hararetle tavsiye ediyoruz. Verdikleri kültür hizmeti için de KÜSAV'a tüm meraklıları adına teşekkür ediyoruz.

"- Diğer bir Salonumuzda, Vakfımızın geçen sene başlattığı ve her hafta sonu Cumartesi veya Pazar günleri 40-50 parçalık küçük Müzayedeler düzenleniyor, ekspertiz işlemleri yapılıyor. KÜSAV, büyük bir tarihi geçmişe sahip insanlarımızın elinde bulunan ve "Antika mı, değil mi?" diye karar veremedikleri eserleri ücretsiz olarak sizin için değerlendiriyor, istenirse satışına yardımcı oluyor, müzayedelerde ilgililerin beğenisine sunuyor.

KÜSAV, ayrıca şu anda kendi uhdesinde bulunan ve içinde sergiler düzenlediği Topkapı Sarayındaki Alay Köşkü'nün restorasyonu gibi

önemli bir görevi de üstlenmiş durumda, Kültür Bakanlığınca KÜSAV'ın kullanımına ve bakımına verdiği Alay Köşkü'nde bu ayın sonuna doğru Kültür Bakanlığınca düzenlenen ve geçmişten günümüze Kadın'ın yaptığı el işlerini kapsayan bir Kadın Sergisi yer alacak."

Isıtma sistemi olmadığından dolayı kısıtlı zamanlarda kullanılan Alay Köşkü'nün birinci derecede tarihi eser olmasından dolayı Bakanlığın Kontrolü altında Restorasyonunun devam ettiğini ve şu sıralarda eski bir usta tarafından tavanlarındaki Kalem İşlerinin yapıldığını öğ-

reniyoruz.

Evet, her köşesinde tarihimizden bir anı sunulan ve KÜSAV tarafından son derece özenle hazırlanmış Fuar'dan ayrılırken, halkımıza sunulan böylesine anlamlı bir hizmet içinde yer alan tüm KÜSAV Yöneticilerini, Fuar'da yer alan Sanatçıları kutluyor, teşekkürü bir borç biliyoruz. Son derece cüzi bir fiyata tarihimizi, insanlarımızı, duygu, düşünce ve yaşam tarzlarını hissetmek, günümüzün modern ve aynı zamanda geleceğin antikası olabilecek değerdeki Eserlere zamanında merhaba diyebilmek ve onlarla günümüzü paylaşabilmek kaçırılmayacak bir fırsat...

Gelecek Seneki Fuarı birlikte gezebilmeyi dilerken, KÜSAV'ın kültür faaliyetlerini yakından takip etmenizi ve açılan sergilerine, konferanslarına gitmek için mutlaka bir fırsat yaratmanızı, ya da bir sevdiğiniz göndermenizi veya birlikte yeni ufuklara güzel bir yolculuk yapabilmenizi temenni ediyoruz.

Ayşen Cumhur ÖZKAYA



KÜLTÜR BAKANLIĞI / İSTANBUL DEVLET KLASİK TÜRK MÜZİĞİ KOROSU YENİ DÖNEM KONSERLERİNE BAŞLADI:

Ayşen Cumhur ÖZKAYA
THY Musiki Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

17.10.1993 tarihinde Yeni Dönem Çalışmalarına muhteşem bir konser'le başlayan Devlet Korusu, aynı zamanda 18'nci yılının gurununu da taşıyor...

Her yıl Açılış Konserlerinde hiç okunmamış veya çok az icra edilmiş eserleri takdim etmeyi gelenek haline getiren Devlet Korusu, Açılış Konserlerinde, ilk defa icra ettikleri Dellâlzâde İsmail Efendi'nin "Bûselik Makamındaki Kâr"ını halkın beğenisine sundular.

Serap Mutlu AKBULUT'un So-

listlik yaptığı Konserde, Koro, Bûselik, Hicaz, Besteniğâr ve Ferah-nâk makamından eserler seslendirdi.

Konserin bitimini müteakip, Devlet Korosuna yıllarca hizmet veren ve emekliliğini talep eden Sanatçılar için çok anlamlı ve duygulu bir tören yapıldı. "Mehfaret YILDIRIM, Dr. İrfan DOĞRUSÖZ, Gülseren GÜVENLİ, Cahit PEK-SAYAR, Haldun ERSİN ve Yurdagül EROĞLU" için yapılan bu Törende, Devlet Korusu'nda görevli genç Sanatçıların Ablalarına-Abilerine çiçek vererek sevgi ve saygılarını sunmaları, bilahare Devlet Sanatçısı ve Koro Şefi Rprof. Dr. Nevzad ATLIĞ Bey'in emekli olan

Sanatçıları Koro'ya davet ederek hep birlikte şarkı söylemeleri unutulamayacak sahnelerden biriydi. Sanat Dünyasından Müzeyyan SENAR, Safiye AYL A gibi ünlü isimlerin de hazır bulunduğu Açılış Konseri, Sanatçılarla Halkın kaynaştığı, karşılıklı sevgilerini sunduğu bir Duygu Konseri haline dönüştü.

Devlet Korusu elemanlarına ve Koro Şefi Sayın Nevzad ATLIĞ Bey'e örnek çalışmalarından ötürü teşekkür eder, başarılarının devamını dileriz.

Her pazar saat 11.30'da Taksim/Atatürk Kültür Merkezinde yapılan Klâsik Türk Müziği Konserlerinde görüşmek üzere...

DEMOLITION MAN (CEZALANDIRICI)

Yapım: A Silver pictures Production, Yapımcı: Joel Silver, Michael Levy, Howard Kazanjian, Yönetmen: Marco Brambilla, Oyuncular: Sylvester Stallone, Wesley Snipes, Sandra Bullock, Nigel Hawthorne

Konusu: Tehlikeli ve psikopat bir suçlu olan Simon Phoenix (Wesley Snipes), bölgesinden izinsiz geçtiği gerekçesi ile içinde 30 yolcu bulunan bir otobüsü ele geçirerek, yolcuları rehin alır.

10 Aralık'tan itibaren sinemalarda...



DAVE (BİR GÜNLÜK CUMHURBAŞKANI)

Yapım: A Northern Lights Entertainment / Donner / Shuler-Donner Production, Yapımcı: Lauren Shuler - Donner, Yönetmen: Ivan Reitman, Oyuncular: Kevin Kline, Sigourney Weaver, Ben Kingsley, Frank Langella, Kevin Dunn.

Konusu: Dave insanlara geçici işler ayarlayan bir büro işletmektedir. Mütevazı bir hayat süren Dave, fiziksel olarak ABD'nin 44. Başkanı William Harrison Mitchell'a çok benzemektedir.

24 Aralık'tan itibaren sinemalarda...



RISING SUN (YÜKSELEN GÜNEŞ)

Yönetmeni: Philip Kaufman, Yapımcısı: Peter Kaufman, Oyuncular: sean Connery - Wesley Snipes - Harvey Keitel - Kevin Anderson - Cary - Riroyuki Tagawa

Konusu: Bir irtibat subayı teğmen Web Smith (Wesley Snipes) Los Anglese'daki küçük bir kasabada bir Japon anonim şirketindeki cinayeti araştırmak üzere gönderilir. Soruşturma boyunca geleceğin teknolojik sırlarını geçmişin yıllanmış tozlu yolları ve sadakati arasında bulacaktır.

3 Aralık'tan itibaren sinemalarda...

ÜLKEMİZDE PROFESYONEL VEYA AMATÖR BALIKADAMLIK TUTKUSU YAYILIYOR.

DEĞİŞİK BİR DÜNYA

Cem Gökçe
Bilgisayar Operatörü

Balıkları, sualtı canlılarını akvaryumlardan seyretmek yerine, onları doğal ortamlarında ziyaret etmeye ne dersiniz?

Su altını onlarla paylaşmak, onlarla arkadaş olmak, onların güzelliğini, şahsiyetini kendi evlerinde keşfetmek! Onlarla aynı şeyleri hissetmek ve şu ana kadar diğer canlılardan üstün olduğumuz imajını silip onlarla bir olduğumuz ve bu dünyayı onlarla birlikte paylaştığımızı düşünmek.

Trafikten, gürültüden, stresten uzak olduğumuz bu ortamı sessiz, hiç konuşmayan, sizi rahatsız etmeyen, sadece eşsiz renkleriyle, hareketleriyle sizi büyüleyen bu canlılarla paylaşmak. Bir an dünyadan uzaklaşıp ayrı bir gezegende veya boyutta olduğunuzu düşünmek... Bu duyguları yaşamak istiyor-sanız, su altı sizleri bekliyor.

Su altında canlı güzelliklerin yanında cansız fakat bir zamanların canlılığını, karmaşasını, felaketlerini hala üzerinde taşıyan batık bir kent, bir gemi iskeleti, pilotuyla birlikt hala derinliklerde yatan bir uçak

***Su altında fotoğraf
çekmek istiyor musunuz?
Ama önce balık adam
brövesi almalısınız!***

enkazıyla da karşılaşabilirsiniz. Fakat sizi korkutabilecek, bir zamanlar çevresine dehşet yaşatmış bu batıklar, derinliklerin güzelliğine yakışmadığı için oranın sakinleri tarafından, en kısa sürede, mercanlarla, yosunlarla, midyelerle süslenip, rengarenk balıklar tarafından bale gösterilerinin düzenlendiği bir alana dönüştürülür. Bu batık artık derinlerde bir bahçe olmuş ve bir zamanlar su üstünde yaşattığı dehet ve savaşlarla tezat oluşturur. Siz bu tarihe el sürebilir, (belki uzun bir süreden beri ilk defa siz.) fotoğraflarını veya filmini çekebilirsiniz.

Su altı fotoğrafçılığı sualtı sporlarında önemli bir yer tutar. Su altı fotoğrafçısının derinlerde yaşadığı konu çeşitliliği karşısında yapabileceği

tek şey deklanşöre basmaktır. Bütün canlılar size poz vermek için yarışır. Su altı fotoğrafları, bu dünyanın güzelliklerini, esrarengiz yaşantısını görmemiş olanlar için çok yabancı o anda da şaşırtıcı ve çekicidir. Bu fotoğraflarla derinliklerin güzelliklerini başkalarına aktarabilir, anılarınızı ve duygularınızı başkaları ile paylaşma olanağı bulursunuz.

Türkiye'de su altı sporlarını yürüten pek çok klüp ve kuruluş vardır. Bu kuluplerde belirli dönemlerde kurslar düzenlenmektedir. Bu kurslar ilk dalış için pratik ve teorik eğitim verirler. Bu eğitimler sonunda aldığınız bröveye göre dalış yaparsınız.

Su altı dalıcılığına "tek yıldız balıkadam brövesi" ile başlanır. Bu bröve ile dünyanın her tarafındaki amatör klüplerde dalışlar yapabilirsiniz. Tek yıldız balık adam 20 metrenin altına dalamaz. Yanında mutlaka bir eğitmen ya da üç yıldız brövesine sahip balıkadam olmalıdır. İki yıldızlı bröveye sahip balık adam 40 metrenin altına inemez ve kendisi gibi iki yıldızlı, ya da üç yıldızlı bröveye sahip balıkadamlarla dalabilir. Üç yıldızlı bröveye sahip balıkadam ise her türlü dalışı, her derinliğe yapabilir. Bu hiyerarşi edindiğimiz kurslara ve yaptığımız dalışlara göredir.



"İÇİNDEKİ AHENGİ, SESİ İLE DIŞINA YANSITAN BİR YORUMCU" FATİH ÖZNUR

Ayşen Cumhuri ÖZKAYA
THY Musiki Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

Bu sayımızda sizlere özel bir insanı, duygu ve düşüncenin ses ile müthiş ahengini yakalamış ve özünde, kişiliğinde pekiştirerek inanılmaz bir bütünlük sağlamış bir "Ses Yorumcusu"nu, Sayın Fatih ÖZNUR'u tanıtmak istiyorum.

THY Musiki Derneğince Aralık Ayı içerisinde başlatılacak "DİKSİYON Kursu"nu yürütecek olan Fatih ÖZNUR, 1964 Antalya doğumlu. Babasının Ataşe olması nedeniyle ilkokulu Avusturya'nın Viyana şehrinde okumuş, orta öğretimini ise Ankara'da tamamlamış. 1983 yılında büyük ilgi duyduğu Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesine ve Kadıköy Belediye Konservatuarı-Türk Sanat Müziği bölümüne başlayan ÖZNUR, 1989 yılında Fakülteyi bitirmiş fakat Konservatu-

arı (3)ncü sınıfta bırakmak zorunda kalmış. Sebebinin sorduğumuzda ÖZNUR'un, 1985-1988 yılları arasında Devlet Tiyatroları Opera ve Balesi'nde "Yardımcı Sanatçı" olarak çalışmaya başladığını ve aynı anda üç işi birarada sürdürmenin onu zorladığını, bu nedenle tercihini "Tiyatro" yönünde kullandığını öğreniyoruz. "Jül Sezar, Uyuyan Güzel, Karyağdı Hatun, Carmen" gibi oyunlarda görev alan ÖZNUR, 1988 yılında da TRT'nin açmış olduğu (5) aşamalı Spikerlik sınavını kazanarak Radyo'da "KONUŞMAYA" başlamış. Van, Diyarbakır, Erzurum, Trabzon Radyolarında görev almış. Halen TRT İstanbul Radyosu'nda Spikerlik yapan ÖZNUR, ayrıca çeşitli Film'lerde Seslendirme Sanatçılığı (Dublaj) yapmakta, Sunucu olarak da çeşitli etkinliklerde görev almaktadır.

Reklamcılık ve Radyo-TV-Sinema dalında da ihtisas yapmakta olan Fatih ÖZNUR, THY Musiki Derneği Onur Üyesi aynı zaman-



da. Klasik Türk Müziği Korumuzun verdiği ilk iki Konserin Sunuculuk görevini başarıyla üstlenen ve her çağrısına gönüllü olarak koşan ve fakâr bir Dost, bir Sanat Aşığı...

Olgun, sakin, düşünceli, duygulu görüntüsünün altında aynı ölçüde hayat dolu, zeka pırıltılarını etrafına saçtığı muzip konuşmalarıyla insana müthiş bir keyif veren bir dost Fatih ÖZNUR... Kelimelere can vererek, onlara birer ruh katan, anlam kazandıran bir Konuşma Üstadı... Öylesine akıcı bir anlatım gücüne sahip ki, onunla konuşurken çok zevkli, eğlenceli ve bir o kadar da eğitici bir yolculuğa çıkabilirsiniz... Dinleyenlere hayat veren, huzur veren, olabildiğince saf, temiz bir Ses Rengi var ÖZNUR özündeki canlılığını hissettiren renkli bir tınıya sahip... Allah vergisi olduğuna inandığımız Sesini nasıl bu kadar mükemmel yorumlayabildiğini sorduğumuzda: "Alev SEZER, Çetin TEKİNDOR, Ejder AKIŞIK, Halit KIVANÇ, Hulusi ÖZUDURU" gibi Ustalardan "Diksiyon-Fonetik-Vurgulama-Tonlama" dersleri aldığını öğreniyoruz. Türkçe'nin halka en temiz, en mükemmel, en doğru biçimde duyurulabilmesi için TRT Radyolarında görev yapan Spikerlerin son derece mükemmel bir eğitime tabi tutulduklarını söylüyor ÖZNUR. Düşünce ve duyguların doğru bir Türkçe ile, an-



Fatih ÖZNUR makamında

lamlı bir şekilde anlatılabilmesi için Diksiyon'un çok önemli olduğunu vurguluyor ÖZNUR.

Sohbetimiz ilerledikçe, Tasavvuf, Yunus EMRE'ye, Metafiziğe karşı duyduğu büyük ilginin İlahiyat'ı seçme nedeni olduğunu öğreniyoruz. Tasavvufu öz benliğinde özümseyerek her davranışını, yaşantısını ona göre düzenlediğini anlıyoruz. Güzel Sanatlardan da kendini alamadığını söyleyen ÖZNUR'un tek gayesi gerçek anlamda Din'in Hoşgörü, Barış, Sevgi ve Sanat olduğu bilincini geliştirmek... Bu yüzden ileride Siyasete atılmayı da düşündüğünü söylüyor... "Bugün ölecekmiş gibi Ötelere, hiç ölmeyecekmiş gibi Dünya'ya çalışmak" felsefesini benimseyen ÖZNUR'u tanıdığınızda onun son derece verici bir insan olduğunu, hoşgörülü, modern bir düşünceye sahip olduğunu; insanlara şefkatle, sabırla yaklaşan, sevgi ile bakmasını bilen bir yapıda olduğunu anlıyorsunuz.

Kubbealtı Kültür ve Sanat Vakfı'na üye olan ÖZNUR, fırsat buldukça Çarşıkapı'daki Vakıf binasına giderek Müziğe olan tutkunluğunu bir parça olsun gidermeye çalıştığını, özel zevkleri arasında Hat Sanatı, Ciltçilik ve Pul Koleksiyonculuğunun bulunduğunu söylüyor. Güzelliklerle dolu İstanbul ve Türkiye'ye vurgun olduğunu her zaman söyleyen ÖZNUR'un seyahat etmeyi sevdiğini söylemeye bilmem gerek var mı!

Siz de iç ve dış güzelliğinizi, ruh güzelliğinizi sesinizde bütünleştirmek, sesinizle yansıtmak isterse-
niz, THY Musiki Derneği'nce Aralık Ayı içerisinde başlatılacak olan "DİKSİYON" Kursuna katılabilir ve Fatih ÖZNUR'la da tanışma fırsatı bulabilirsiniz.

Kursumuzda görüşmek üzere...

THY MUSİKİ DERNEĞİ YENİ DÖNEM ÇALIŞMALARINA BAŞLADI, HALA KATILMADINIZ MI? **AÇIK DAVET**

Ayşen Cumhuri ÖZKAYA
THY Musiki Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

Evet... Sizler için kurulmuş olan ve Devlet Korosu'nun değerli hocaları eşliğinde eğitim veren THY Musiki Derneği Yeni dönem çalışmalarına Ekim ayı içerisinde başlamış bulunmaktadır.

Derneğin en önemli faaliyeti THY Klasik Türk Müziği Korosu... 1988 yılında kuruluşundan bu yana ikisi Genel Müdürlük Brifing Salonunda, biri Atatürk Kültür Merkezi'nde olmak üzere (3) Konser veren THY Klasik Türk Müziği Korosu'nun bu sene oldukça sorumluluk taşıyan önemli bir görevi var: THY uçaklarında Yolculara dinlettirmek ve Reklam amacıyla kullanılmak üzere Kaset hazırlamak... Ayrıca Atatürk Kültür Merkezinde yeni bir Konser vermek ve İstanbul Festivaline katılmak da yeni dönem planları arasında...

Bu sene yeni katılımların da kabul edildiği Koro'da çalışmalar titizlikle sürdürülmekte. Koro üyeleri çalışmalarına Devlet Korosu Ses Sanatçısı ve Derneğimiz Koro Şefi Sayın Hakan HATAYLI Bey'in denetiminde devam etmekte, yeni üyeler ise Devlet Korosu Se Sanatçısı ve Derneğimiz Koro Şef Yardımcısı Sayın Hülya KOCABALKAN'ın nezaretinde Solfej, Nazariyat derslerine katılmakta ve bilahare Koro Çalışmalarına dahil edilerek Koro'ya adapte olmaları



sağlanmaktadır. Yeni katılan arkadaşlarımızdan uyum sağlayanların Koro'ya dahil edilerek Koro'nun genişletilmesi ve güçlendirilmesi planlanmaktadır.

HALA GEÇ KALMIŞ SAYILMAZSINIZ...

Eğer Klasik Türk Müziğimizi seviyor ve öğrenmek istiyorsanız, hayatınızdan iki saat ayırıp bir Salı veya Cuma günü iş çıkışı Eğitim Başkanlığı binasına gelin, Çalışmalarımızı izleyin, ondan sonra kararınızı verin... En azından dersimizin bitimini müteakip aramızda yaptığımız 10-15 dakikalık fasıla katılır, stresinizi atarsınız. Ayrıca bizleri tanır, bu işe nasıl emek verdiğimizizi görürsünüz. HAYDİ: iki saatlik bir kazanç için canlanın biraz, sonraya ertelemeyin... (Ayrıca: hernekadar Müziğimiz için "çok ağır" dense de biz iddia ediyoruz ki bizler gayet canlı, duyarlı bir toplumun duygularını yansıtan bu eserleri çok seviyor ve onları "ağır" olarak nitelendirmiyoruz. Elbetteki o duygu dolu, sevgi dolu, romantizm dolu eserleri, o eserleri yazanların-besteleyenlerin duygu-

larına saygı duyarak, o duyguları yansıtarak okumak gerekir. Aralarında hüznü olanları var, neşe dolu, kıpır kıpır olanları var... Eğer bestelerin içindeki yoğun duygular yüzünden eserler ağır olarak ele alınıyorsa, varsın, müziğimize ağır densin, zira günümüzde pek (hatta hiç!) rastlanılmayan yoğun duyguları bugüne kadar unutulmadan ulaştıran bu güzelim eserlerin hakkını vermeye ve o duyguları içimizde duyarak okumaya, onları yaşatmaya bizler kararlıyız...)

Derneğimizin bir diğer faaliyeti de Enstrüman çalışmaları... Müzi-

lama" gibi diğer müzik enstrümanları da bulunmakta. Çalışmalarımız tüm Sivil Havacılık Teşkilatında çalışan personele ve ailelerine açıktır. Önümüzdeki süre içerisinde bu çalışmaları, Eğitim Başkanlığı binasında, hocalarımızın uygun göreceği bir zamanda tüm personele sergilemeyi düşünüyoruz. Bu konuda sizlere önceden haber verilecektir.

Ayrıca, Türkçe'yi düzgün, anlamlı ve bilinçli bir şekilde konuşabilmek için Aralık Ayı içerisinde İstanbul Radyosu



Koro

ğimizde bir Enstrümanın bir hoca kadar önemli olduğuna inanan ve her zaman bir enstrüman çalabilmenin birçok kapının anahtarı olabileceğini söyleyen Koro Şefimiz Sayın Hakan HATAYLI'nın, Koro elemanlarının "saz" dersleri almasını teşvik etmesi neticesinde başlatılan "Enstrüman Dersleri" bilahare tüm personelin hizmetine sunulmuştur.

Haftada (1) gün Çarşamba günleri iş çıkışı 18-23 arasında Enstrüman çalışmalarının arasında "Ud, Kanun, Kemençe" gibi Klâsik Türk Müziği enstrümanlarının yanı sıra "Gitar, Org, Bağ-

Spikeri Sayın Fatih ÖZNUR'un denetiminde "DİKSİYON" Kursu açılması planlanmıştır.

Evet... Türk Hava Yolları'nın kültürümüzde duyduğu sorumluluğu, Dernek olarak aynı titizlik ve doğrultuda taşıyor ve tutturduğumuz Sanat çizgisinin iyi olduğuna inancımızın tam olmasının verdiği güvenle her türlü sosyal, tanıtım, yardım amaçlı faaliyette yer almaya hazır olduğumuzu bir kere daha hatırlatmak istiyoruz.

Çalışmalarımızda sizleri de aramızda görmek umuduyla, hepinize müzik dolu günler dileriz.

YARENLİK

Günümüzü gün etmek için
Şöyle bir demlenelim deriz
Dert olur meyhanecinin kazanç
vergisi

Garson Nuri'nin nüfustaki işi
Tatlı tarafından açmak isteriz
Söz döner, dolaşır
İşten el çektirilmesine dayanır
Dokuz nüfuslu gümrükçünün
İkinci şişede

Kızını başgöz etmek için
Hayırlı kısmetler araştırır
Heybeli'de yatan oğluna
Çıkar çıkmaz iş buluruz
Bir dikimevinde

En küçük kızını
Bizim kahvenin gediklisi
Bir arkadaş tavsiyesiyle yazdırırız
Yatılıya
Hep tanırız Maarifteki Mürteza'yı
Her kalem dönüşü orta şekerli kahve
içer
Bir de nargile

Şişeler irili ufaklı şişeler
Boy boy dizildikçe karşımıza

Sen boşa gezen Ali beye
Tekelde iş bulursun
Ya da şeker fabrikasında
Bense kızının yaşını düzeltir
Çıkarırım kâğıtlarını askıya
Bir gün içinde kıydırırım mikâhını
Belediye tahsildarı Ahmet'le
Temiz çocuktur doğrusu
Bir miras işinden sonra
Bir basımevi açtırır
Başlarız gazete çıkarmaya
Vakıflar'dan ayrılan Niyazi'ye
Kalemi güçlüdür Niyazi'nin
Başyazı döktürebilir
Sen gönül işleriyle uğraşır
Bense sütun sahibi olurum
Dünyanın gidişine boşverip
Havadan sudan konuşurum
Girmişken işler yoluna
Bırakmaya gelmez arkasını
Hele sen garsona seslen
Bir şişe daha getirsin
Kapatsın şu radyoyu
Sırası mı şimdi ajansın

Rıfat ILGAZ

Dünya Kadınlar Arası

İlk Güzellik Yarışmasının Yapıldığı Antik Bir Kent

AFRODİSYAS

Arkeologların tükenmez inancı, imrenilesi sabır ve çabasıyla gitgide güzelleşen ve ayağa kalkan kent, Aydın - Denizli karayolundan 38 km. içeride. Her yanı dağlarla çevrilmiş, yer yanı kaynar sularla bezenmiş, tütün tarlaları ve her tür yeşillik içindeki bir yöremizdir.

Dörder koldan oluşan dört ayaklı anıtsal bir kapı olan Tetrapulon'dan içeri girer girmez, dikkatli gözler, küçük, sade, doğaya gizlenmiş modern bir anıt mezarla karşılaşılır. Bu belki de gelmiş geçmiş aşkların en büyüğü ile Afrodit ve Afrodisyas tutkun Profösör Kenan Erım'in kabridir. Ömrünün 30 yılını buradaki kazı çalışmalarında harcamış bir bilim adamımızdı Profesör Kenan Erım.

Afrodisyas'ın geçmişteki renkli,

*Afrodisyas,
Adını Güzellik Tanrıçası
Afrodit'ten
Alıyor*

hareketli yaşamı bugün tabii ki yok. Ama bugün bilhassa yaz aylarında cıvı cıvı kuşlar, susmak bilmez ağustos böcekleri korusu eşliğinde oradan oraya koşturan işçiler, ellerinde fotoğraf makineleri ile oraya buraya dağılmış yerli yabancı turistler yöreye yeniden canlılık kazandırmaktadır.

Milattan önce Afrodisyas'a iki önemli göç olmuştur. Bunlardan birincisi MÖ.3.binde gelen Asurlular, ikincisi ise MÖ. 1. binde gelen Yunanlı topluluklar. Asurlular, bugün Irakta helen nüfusun %40'ını oluşturuyor. Görülüyor ki tarihin derin-

liklerine inince iddia edildiği gibi Batı Anadolu'da yaşayan ilk topluluklar Yunanlı değil, buranın yerlilerine önce Asurlular gelip egemen olmuşlar. Yunanlı topluluklar 2000 yıl sonra geliyor. M.Ö.1. yüzyılda kenti yönetmekte olan Zoilos, Sezar'ın arkadaşı olması dolayısıyla öyle ticari ayrıcalıklar elde eder ki, kentin yükseliş dönemi başlar. Zaten günümüze kadar gelebilen kalıntıların hemen tümü bu döneme aittir.

Aşağı yukarı antik kenti ortala-
yan 20m. kadar yükseklikteki tepe-

*Prof. Kenan Erım
hala büyüleyici
bu kentin kazı çalışmaları
için ömrünün 30 yılını
vermiş.*



Dünyanın bilinen en büyük antik stadı burada

ciğe çıkarsanız, önünüzde dünyanın bilinen en büyük antik stadı ile karşılaşacaksınız. 30 bin kişilik bir seyirci kapasitesi için düşünülen stad dev, boş bir havuzu anımsatır. Çevre kentlerinde katıldığı, at ve araba yarışları için yapılmıştır. Mimari bir planlamanın izlerini taşımaktadır. Yer seçimi şehrin zamanla genişleyeceği düşünüülerek, şehrin dışına surlara bitişik inşa edilmiştir.

Modern şehirciliği çağdaştıran başka bir düşünce de merkezi sistem; agora veya forum adı verilen alışveriş merkezleri, tiyatro, hamamlar, konser salonu, tapınak, heykeltraş yetiştirilen bir okul gibi bir çok kamu yapısı kentin ortasında yeralıyor. Halk tüm gereksinimlerini buradan karşılayabiliyormuş. Çevresi ise meskun bölge, yani halkın oturduğu kesimler. Bu kesimlerin kazısı henüz yapılmamış bulunmaktadır.

Kentin önemli yapıtlarından biri de tanrıça afrodite adanan Roma dönemi tapınağı. Bu tapınağın bazı kolonları halen ayakta duruyor. Bizans döneminde hristiyanlık yayılmaya başlayınca bu tapınakta kiliseye çevrilmiş. Böylece tanrıçanın evini ziyarete alışmış halk, bir anda inanış değişikliğine uğramış. Şehrin adı da haç şehri anlamına gelen "Stavropolis'e" çevrilmiş.

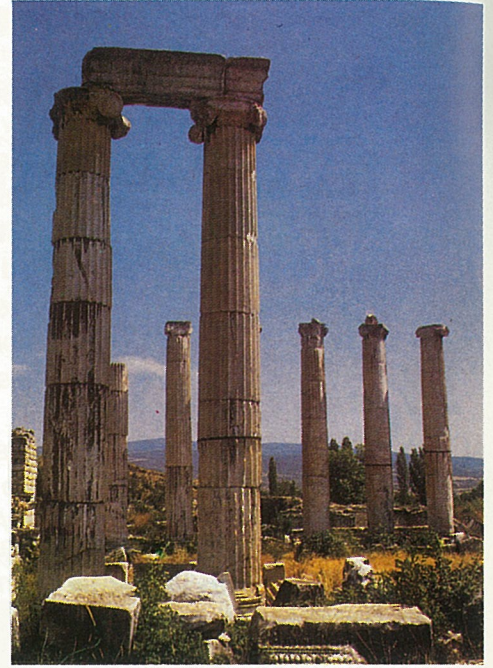
Konser salonunu diğer bir önemli yapı

bu kentte. "Odeon" adı verilen bu antik konser salonunun mermerlerinin parlaklığı, beyazlığı, saflığı kusursuz biçimi ile dikkati çekiyor. Yaklaşık 1500 kişilik salonun üstü ahşap kaplamalı imiş. Kazılarda çıkan ahşap parçalarından bu sonuca varılmış. Arkeologlar, akustiğinde mükemmel olduğunu belirtiyorlar. Protokolun oturtulduğu koltuklara oyulan yunus figürleri canlılığını halen koruyor.

Şehrin ticari merkezi, hadriyan hamamları, büyük agora, kolonlu caddelerin kenarındaki mozaikli kaldırımlar şehrin dikkat çeken diğer yerleri.

M.S.1. yüzyılda yapılan tiyatronun durumu ise diğer yapılardan farklı değil. Mermerden yapılmış üstü açık bu tiyatroda insanların sıcaktan ve güneşten nasıl korun-

**Güneşin
Afrodit kadar
yakıcı olduğu kent,
Roma ve Bizans dönemlerinin
kültür ve sanat
merkezi imiş.**



dukları düşüncesi geliyor aklara. Sıcaktan nasıl korundukları bugün için bilinmiyor ama güneşten korunmak için güneşlikler kullandıkları açıkça belli. Mermerlere açılmış delikler bunun en iyi belirtisi. Bu tiyatroda tragedyalar, komedya oynandığı gibi gladyatörlerin dövüşleri de yapılıyor. Müzedeki yüzlerce heykel ve heykelciğin içinde gladyatör heykelleri de var. Bu gladyatör heykellerinde dikkat çeken yüzlerindeki dehşet, korku ve nefret ifadesi ile ölüme ne kadar yakın olduklarının ortaya konulabilmiş olması.

Bu antik kentteki geziniz bittiği anda gördüğünüz güzellikleri, hoş anıları tekrarlamak, yeniden gezmek isteyebilirsiniz, gezinizde. Ama unutmayınız tepenizde afroditten daha yakıcı ısı ile güneş var.



BUNLARI BİLİYOR MUYDUNUZ?

KİTALARARASI İLK HAVA YOLU SERVİSİ

Kıtalararası ilk hava yolu servisi, Lignes Aeriennes Latecore kuruluşu başlattı. Yolcuları, Breguet-14 tipi uçaklar ile taşıyan şirket, ilk seferini 1 Eylül 1919 günü Toulouse-Barcelona-Tanca arasında yaptı.

15 Ağustos 1914... Havada, iki uçak arasında geçen ilk savaşı, Reuters's ajansı, şu satırlar ile dünyaya duyuruyordu:

"Dün bir Fransız uçağı, bir Alman uçağı ile karşılaştı. Fransız pilotu Browning'ini çekerek ateş etmeye başladı ve Alman'ı kovaladı. Alman havacı, karşı koymak yerine kaçmayı tercih etti. Havada ilk akrobatik manevra Rus İmparatorluk Hava

Kuvvetlerinden Teğmen Peter Nikolayeviç Nesserov'un Rusya'nın Kiev kentinde 27 Ağustos 1913'te bir Nieuport IV tipi uçakla yaptığı havada dikey dönüş kabul edilir...

En uzun süre başaşağı uçuş rekorunu 3 Ağustos 1980'de, Teksas'daki Houston Uluslararası Yarış Alanı'nın üstünde bir Swick Taylorcraft'le Uçan Jhon McClain 4 saat 9 dakika 5 saniye ile kırdı.

25 Temmuz 1944...

Bir düşman uçağı ile savaşa tutuşan ilk jet bir Me-262'dir. Münih üzerinde, İngiliz 544 RDF birliğine ait bir Mosquito ile kapıştı. İngiliz uçağının pilotu Teğmen Wall, Me-262'nin beş kez açtığı ateşten kurtulmayı başardı ve bulutların arasında kayboldu.

EN KÜÇÜK MODEL UÇAK

Amerikalı böcek bilimci Don Emmick yaptığı 0.1 gram ağırlığındaki model uçağını, 24 Temmuz 1979 günü bir at sineğine bağlayarak uçurdu.

TÜRK SEMALARINDA İLK UÇAK

2 Aralık 1909'da Baron De Catters'in pilotluğunu yaptığı Voisin uçağıdır.

ATLANTİK'İ İLK GEÇEN TÜRKLER

26 Kasım 1966'da 5F5 jet uçağı ile Yüzbaşı Tulga Çeltekin, Yzb. Haydar, Yzb. Zeki Kıyak ilk Türk pilotları olarak 29-37 bin ft. irtifadan 2.1 saatte uçtular.

TÜRK HAVA KURUMU 1925 YILINDA KURULDU.

AKLINIZDA OLSUN

Sofrayı kurmaya ve kaldırmaya yardım etmek senin için büyük bir iş değildir. Ama anneniz veya eşiniz için büyük kolaylıktır.



Konuşurken heceleri yeme, kelimeleri geveleme. Açık ve temiz konuş ki,, herkes seni kolayca anlayabilsin!



"Rica ederim", "Lütfen", "Teşekkür ederim", "Zahmet olmazsa", "Eksik olmayın" gibi sözler, hem çok kıymetlidirler,

hem de bedavadırlar. Onun için onları bol bol kullanalım.



Kasetlerin kopmuş şeritlerini birbirine eklemek için yapıştırıcı yerine aseton kullanmak daha iyi sonuç verebilir.



Çocuğunuz diş çıkarırken diş etlerini zeytinyağı ile ovarsanız, acısının azaldığını ve sakinleştiğini göreceksiniz.

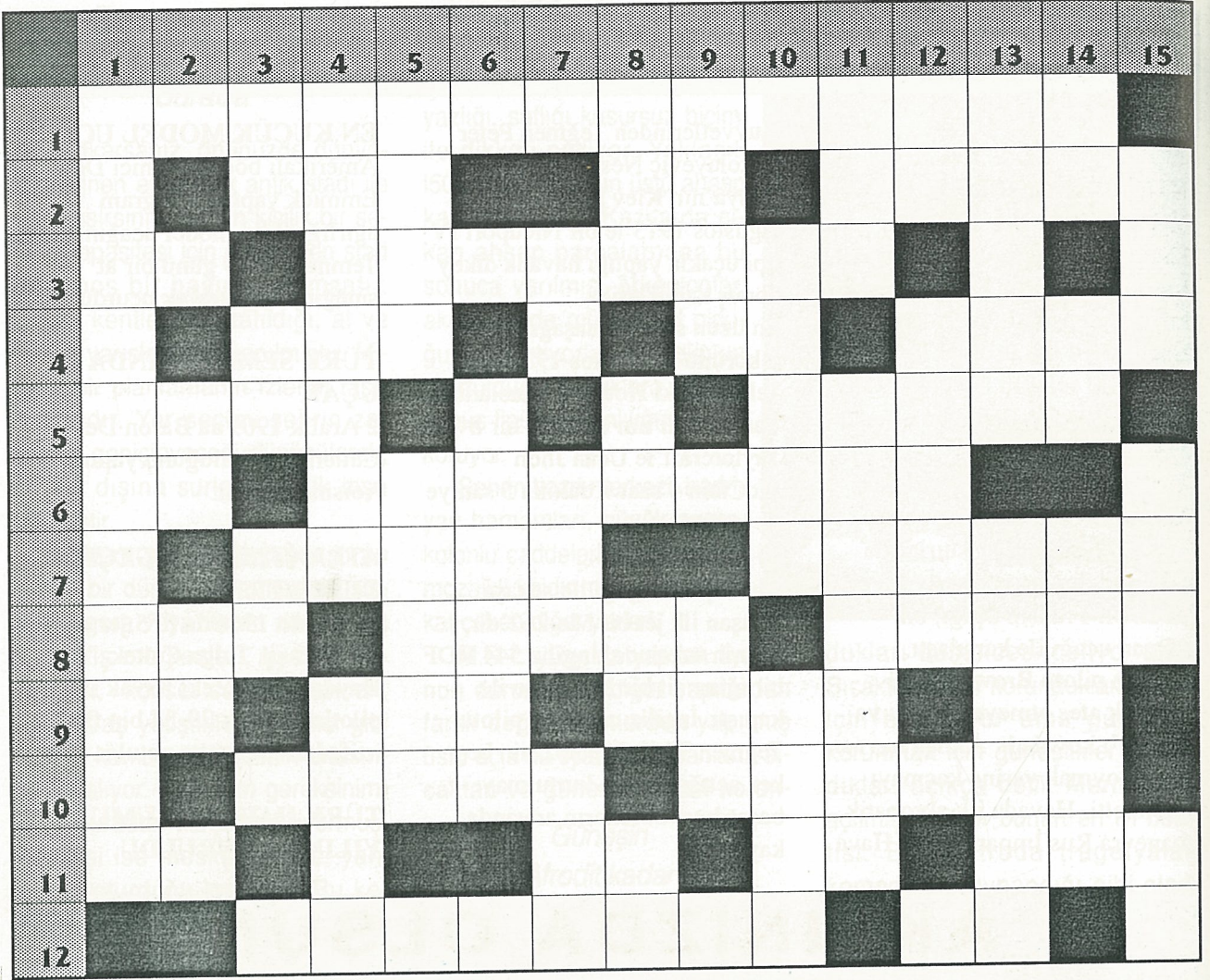


Çocuğunuzun hiçkırık tuttuğu zaman ne yapıyorsunuz? Korkutuyor musunuz? Limon suyu mu içiriyorsunuz? İşte size tatlı bir çare! Bir tatlı kaşığı bal verin. Bakalım bu tatlı çare sonuç verecek mi?



Tavada yumurta mı yapıyorsunuz? Yumurta illa ki tavaya yapışacaktır. Pekiyi, çaresi? Yumurtayı kırmadan önce tavaya koyduğunuz yağın üstüne çok az miktarda un serperseniz artık yumurtanız tavaya yapışmaz.





Soldan Sağa : 1. Mevlana

2. Kaba kumaş. - Akıl. - Kongo'da yaşayan bir hayvan. 3. Numaranın kısa yazılışı. Yüzü asık. 4. Uluslararası imdat işareti. - İlave. - Öpücük. 5. Kiraya vermek. - Bir yerde yaşayanların tümü. 6. Kimyada zirkonyumun sembolü. - UTED'in kuruluş günü. 7. Karşıtlık. - Adli işlerin yürütüldüğü yer. - 8. Bir bayan ismi. - KKTC'nde bir havaalanı. - Gözlem. 9. Eski dilde ayak. - Bir deyim (..... yazdım). - Kahire'nin ICAO kodu. - TERSİ Hale'nin ünsüzleri. -10. Ünlü bir müzikal. - Birinin yanında olan. 11. Kimyada lutesyumun sembolü. - TERSİ kimyada bakırın sembolü. - Köpek. - Tarih öncesine dayanan ef-sane. 12. Donanmış, hazırlıklı. - Kimyada lityumun sembolü.

Yukarıdan Aşağıya : 1. Kıbrıs'ta şehit olan bir pilotumuz. 2. Kimyada kromun sembolü. - Bir ünlem. 3. Müzikte bir nota. - Nazi hücum kıtası. - uzaklık belirten sözcük. 4. Soğurma. - Methiye. 5. Güneydoğu Asya'da bir ülke. - Öncesiz, ilksiz, başlangıcı olmayan. 6. İm. 7. Tümör. - Hava Trafik Kontrolörleri'nin İngilizce kısa yazılışı. - Abu Dabi'nin İATA kodu. 8. "Hareketsiz kal emri. - Kimyada argonun sembolü. - Beddua. - İsviçre'nin uluslararası plaka sembolü. 9. "Gerekli olanı talep et" emri. - Bir nefesli çalgı. 10. Bilgiçlik taslayan. - Sakıncasız, yakışık alan. 11. Satrançta özel bir hamle. - Uçaklarda yakıt ikmal sistemi. 12. İngiltere'nin uluslararası kısa yazılışı. - Bir sebze. 13. Büyük yapraklı salata yapılan bir bit-

ki. - Müslümanlığa ait. 14. Kalın si-cim. - Müzikte bir nota. - İyi, Güzel. 15. Bir ABD Başkanı'nın lakabı. - Engel olma. - Uzak belirten sözcük.

Geçen Sayımızın Çözümleri

Soldan Sağa: 1. Başarılı olmak. 2. Üveyik, Ru, Ali. 3. Yanı, Taabaver. 4. Üre, Nil, Alim, Be. 5. Kal, Ayar, Bey. 6. Misak-ı Milli. 7. UTED, Taziz, Erte. 8. Tokat, Dk, Leh. 9. Uy, Rota, Epope. 10. Kamer, Rasat, Şan. 11. Ka, Ti, Yat, Di. 12. Makbule Atadan.

Yukarıdan Aşağıya: 1. Büyük Nutuk, 2. Avara, Toyaka. 3. Şenelmek, Mak. 4. Ayı, İdare. 5. ri, Nas, Tortu. 6. İktiyat, İl. 7. Alakadar. 8. Ira, Rızık, Aya. 9. Ouba, Mi, Esat. 10. Al, İz, Pata. 11. Mavi, Pot. 12. Alem, Le, Da. 13. Kir, Birleşin. 14. Be, Te. 15. Zübeyde Hanım.

DÜNYADA 1 NUMARA

Türkiye Distribütörü:
ŞARK T.A.Ş.

Rıhtım Cad. 207 Karaköy, 80030
İSTANBUL

Tel : (1) 151 41 03 - 152 57 91

Fax : (1) 145 07 93

Telex : 24073 mkmk tr



Snap-on®

ŞARK BİR
KAVALA
KURULUŞUDUR



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

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

QUOVADIS?

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



TÜRK HAVA YOLLARI

" G ö k l e r d e k i e v i n i z "