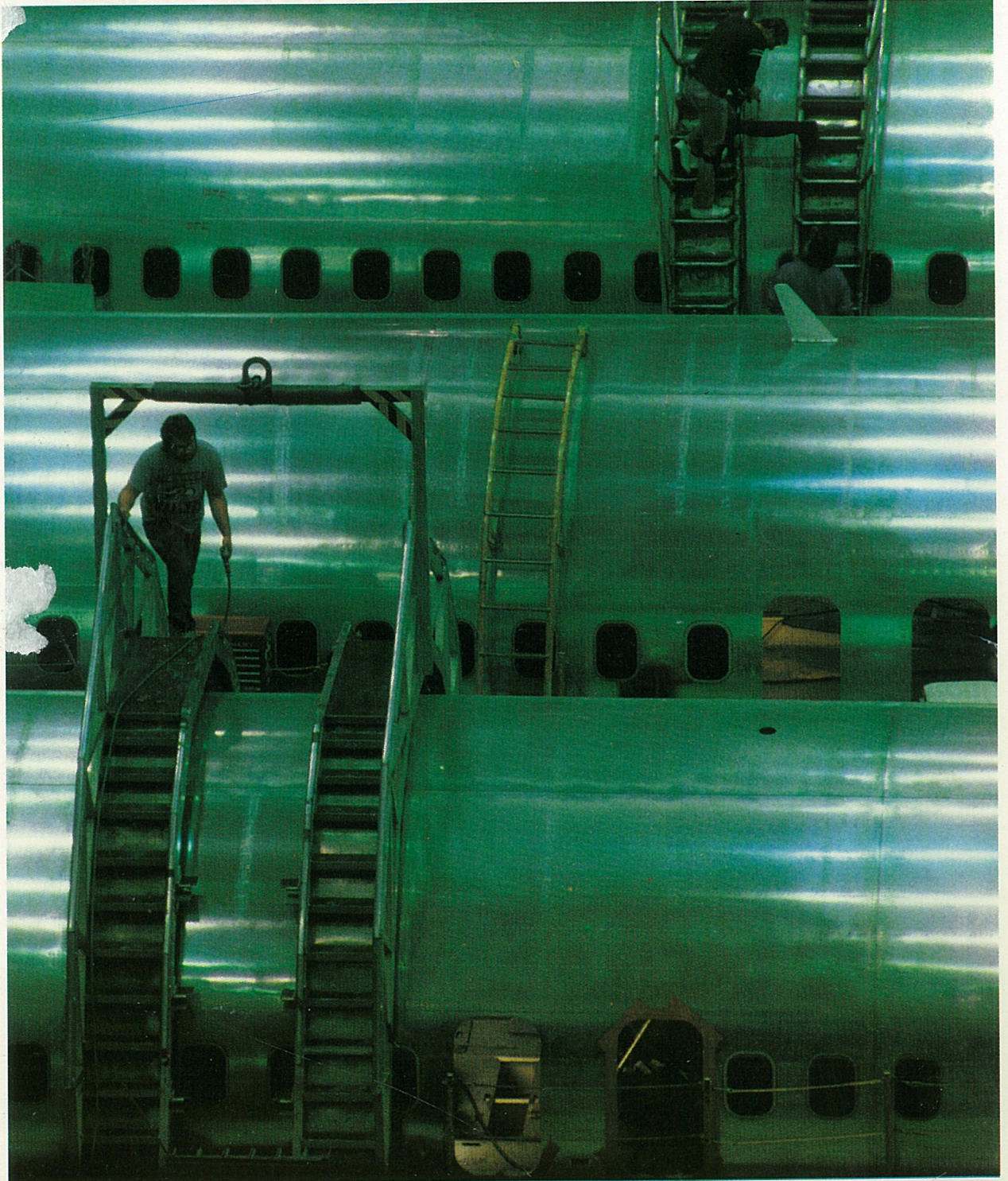


UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • EKİM 1992 OCTOBER • YOUR COMPLIMENTARY COPY



• KURUMSAL KİMLİK • FAA REPAIR STATION • ENGINE FLAME-OUTS



Istanbul Airlines

AVIATION BUSINESS IS A TEAM WORK



WE ARE A STRONG TEAM !

DOMESTIC LINES

ADANA - ANKARA - ANTALYA - DALAMAN - ISTANBUL - IZMİR - TRABZON - VAN

INTERNATIONAL LINES

GERMANY: Berlin, Bremen Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Hamburg, Münih, Münster Köln, AUSTRIA: Viena, Linz, Salzburg, Graz BELGIUM: Brussel ENGLAND: London, Manchester HOLLAND: Amsterdam ITALY: Verona, Bologna, Malpensa, Roma CYPRUS: Ercan SPAIN: Madrid, Barcelona, Bilbao FRANCE: Paris, Nante, Toulouse, Mulhouse, Marseille, Nice

RESERVATION/SALES

DOMESTIC : • ADANA Tel: (71) 13 63 80/81 - 13 90 90 • ANKARA Tel: (4) 432 22 34 - 431 09 20/21 • ANTALYA Tel: (31) 12 48 88 18 99 32 • DALAMAN Tel: (6119) 1780 - 2254 (Airport) • ISTANBUL Head Office Tel: (1) 509 21 21 (9 Lines) Bakırköy Bureau : Tel: (1) 543 62 58-59 Elmadağ Bureau Tel: (1) 231 75 26-27 Kadıköy Bureau Tel: (1) 349 46 67-68 • IZMİR Tel: (51) 19 05 41-42 • MARMARIS Tel: (612) 114 43 • TRABZON Tel: (031) 238 06 - 233 46
INTERNATIONAL : • AMSTERDAM Tel: (20) 638 00 96 • LEFKOŞE Tel: (520) 831 40-832 86 • MÜNİH Tel: (089) 55 80 23

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
ALAŞ OFSET

BAŞYAZI

14. DÖNEM TOPLU İŞ SÖZLEŞMESİ GÖRÜŞMELERİ BAŞLADI

Sayın üyelerimiz,

THY gün geçtikçe gelişen bir milli kuruluştur. Son yıllarda gerek uçak alımında, gerekse işletmecilikte yaptığı atak son derece olumludur.

Bu olumlu girişimlerin 14. Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nde personel için de yapılması, tüm THY camiasının ortak beklentisidir. Toplu sözleşmelerde tüm personelin önemli beklentileri olması son derece normaldir. Öncelikle THY ve Hava-İş bir durum değerlendirmesi yaparak neyi, nereye kadar isteyeceğini doğru olarak belirlemelidir.

Bu konuda aşırıya kaçmak da, yeterli taleplerde bulunmaktan çekinmek de tehlikelidir.

Gruplara yapılacak iyileştirmelerde, üretime olan katkı, çalışma şartlarının zorluğu, personelin şirkete olan maliyeti çok iyi incelenmeli, vicdani ve ileriye dönük kararlar alabilmenin yolları aranmalıdır.

Gelişmekte olan bir bünyenin sorunları olmadığını düşünmek mümkün değildir. Ancak bu sorunların çözümünü uzun vadede aramak, kısa vadede çözülmesi gereken ve çözülebilecek önemli sorunların birikmesine ve uzun vade programının içinden çıkılmaz duruma gelmesine sebep olacağı malumunuzdur.

Günümüzde artık herkes THY'nın var olması ve gelişmesi ile kendi çıkarlarının aynı yönde olduğu bilincine varmıştır.

Çalışırken, dinlenirken çevremizle ilişkiler kurarken, kısaca yaşamımızın her alanında bizler THY'nın çıkarlarını ön plana koyabilme olgunluğuna eriştik. Şimdi; çalışmamı ile, yöneticisi ile, sendikası ile THY'nı uluslararası bir yere getirme yolunda ortak çaba gösterme aşamasına geldik.

THY'nın UÇUŞ GÜVENLİĞİNE verdiği önem hepimizce çok iyi bilinmektedir. Malzemesinden, yedek parçasından, takım ve aparatlarından fedakârlık etmeyen bir şirketin UÇUŞ GÜVENLİĞİNİ sağlayan TEK KESİM olan sizlerin emeğinden fedakârlık etmesi ÇİFTE STANDARTI doğuracağından, düşünülemez.

Sevgili arkadaşlarımız,

TOPLU SÖZLEŞME BİR SAVAŞ DEĞİLDİR. Toplu sözleşme işçilerin ve işverenlerin karşılıklı olarak ekonomik ve sosyal durumları ile çalışma şartlarının düzenlendiği ve değerlendirildiği bir platformdur.

Toplu sözleşmelerde bir galip veya bir yenik taraf çıkması gerekmez.

Toplu sözleşmede THY'nın ve personelinin kıvançlı çıkacağı ortak bir noktada buluşabilmek gereklidir.

Herkesin bu sorumluluk ve bilinç içinde olduğuna inanarak, yeni sözleşme döneminin Milli Havayolumuz'a, Sendikamız'a ve tüm personeline hayırlı olmasını diliyor, saygılarımızı sunuyoruz.

UTED
YÖNETİM KURULU

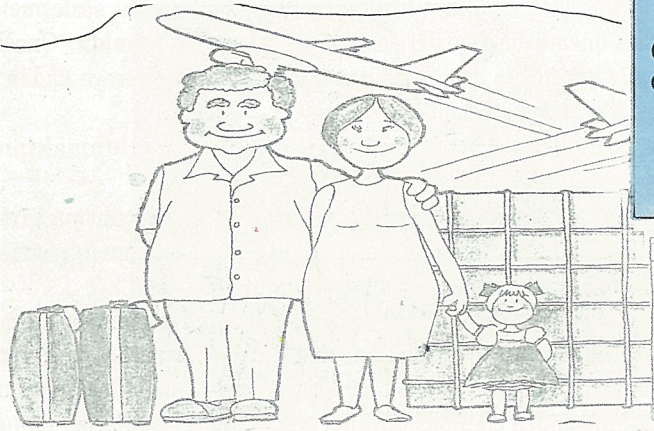
Değerli üyelerimiz

Bilindiği üzere Aircraft Engineers International'ın UTED'in üyeliğinin de gündeminde olduğu Genel Kurul'u 8-12 Ekim 1992 tarihinde, Güney Kıbrıs Larnaca Palm Beach Hotel'de yapılacak olup, bu Genel Kurul'a katılmamız, hem federasyon, hem de Güney Kıbrıs Uçak Teknisyenleri Derneği tarafından davet edilmiştir.

Genel Kurul'un, Güney Kıbrıs'ta olması nedeniyle Dış İşleri Bakanlığı'na yapmış olduğumuz müracaat sonucu bu Genel Kurul'a katılmamız, Bakanlık'ın 23.09.1992 tarih ve UKDH/1/1245 sayılı yazısı ile uygun görülmemiştir.

Bu uluslararası federasyonun 1995 yılındaki Genel Kurulu'nun İstanbul'da UTED tarafından organize edilmesi için istek de bulunmaktayız.

Saygılarımızla,
UTED
Yönetim Kurulu



BİLİYOR MUSUNUZ?

Havayolu ile uçan yolcuların seyahat edecekleri şirketi seçmelerinde rol oynayan en önemli faktörler:

Tarifiedeki saatlere riayet	%76
Uçuş emniyeti	%73
Tarifiedeki saatlerin uygunluğu	%60
Havadaki mükemmel ikram hizmeti	%59
Uçak tipinin üstünlüğü	%52
Koltukların rahatlığı	%48
Etkin rezervasyon sistemi	%44
Yolculara uygulanan indirimler/iyi fiyatlar ve tasarruf olanakları	%43
İyi bir check-in hizmeti	%43
Kabin, koltuklar ve tuvaletlerin temizliği	%38
İyi yemekler ve içki servisi	%36
Tecrübeli uçuş ekipleri	%32
Cazip Frequent Flyer imkanları	%28
Business class üstünlüğü	%26
Ünlü bir havayolu olması	%22
First Class üstünlüğü	%17
Güzel kabin memurları	%6

HABER YORUM

Michael'den sevgilerle

4 Ekim pazar günü vereceği konseri son anda iptal ederek ülkesine dönen Michael Jackson Türk hayranlarından özür dileyerek, sevgilerini yollasa da, en iyimser tahminle 2 milyar lira zarar bıraktı arkasında.

Gerçi Michael elinde Pepsi şişesi ile Osmanlı tahtına oturamadı ama, ülkemize geleceği haberi duyulduğundan beri, kamuoyunun tahtına oturmayı başardı. Bütün kapislerine göz yumulan sanatçının ülkemizde tek bir konser bile verememesi çok üzücü doğrusu. Biraz da şüphe verici tabii. Bu olay bir sürü spekülasyona yol açtı. Biz bütün iyi niyetimizle bunların yalan olduğuna inansak da, bu kadar büyük bir organizasyonun nasıl olup da tamamen iptal edilebildiğini anlayamıyoruz. Ertelenebilir, kabul. Ama iptal etmek bazı şüpheleri artırıyor doğrusu. Yoksa Michael'e hizmette kusur mu ettik? Milyarlık bir organizasyonu bir anda silmek bu kadar kolay mı? Kısacası, sevgiyle bitmiyor bu iş. Bundan sonra daha az sorunlu megastarlar seçersek, herkes için daha iyi olacak sanırız.

GÖKYÜZÜNDEKİ ELETRONİK KONFOR

"Jumbo" diye bilinen Amerikan yapımı Boeing 747 uçaklarına rakip olarak imal edilen, istendiğinde 440 yolcu koltuğu konabilen A 340 uçakları, 41 bin yükseklikte son derece az yakıtla, örneğin İstanbul'dan Sydney'e yere inmeden gidebiliyorlar. Pilotların güven duymaları nedeni ile çok sevdikleri dört motorlu uçak sınıfından olan A 340, gökyüzünde sunulabilen konforu doruğa çıkarıyor.

Pilotların uçakları bilgisayarlar aracılığı ile uçurduğu 1980'li yıllardan, pilotsuz uçakların uçurulacağı 1990'lara THY'nın beş adet sipariş verdiği A 340-300 uçakları için, Airbus uzmanları şöyle konuştu:

"Bu teknolojinin amacı, önümüzdeki yıllarda pilotu Cockpit'ten çıkartmaktadır.

Yani şu anda uçan A 320'lerle THY filosuna girecek A 340-300 uçakları izin verilse,



pilotsuz iniş kalkış yapabilecek kapasitededirler. Yolcuyu alıp pist başına geldikten sonra, pilot tarafından verilen pist başı kumandasıyla kendisini pistin ortasında ayarlar. Yerden kalktıktan 12 metre sonra, tüm kumandaları artık uçak kendisi verir."

THY'nda Toplu İş Sözleşmesi Görüşmeleri Başladı

14. Dönem Toplu İş Sözleşmesi görüşmeleri 1 Ekim'den itibaren başladı. Hava-İş ile TUIHİS arasındaki ilk toplantı da 12 Ekim'de yapılacak. Çalışmaların cami-amıza hayırlı olmasını dileriz.

ÜYELERİMİZDEN HABERLER

EVLENME

1. Üyemiz Muzaffer ERDAR, Fatma ile 09.09.1992 günü
 2. Üyemiz Samim SELİŞİK, Sevil ile 26.09.1993 günü
- evlendiler.

Kendilerine MUTLULUKLAR diliyoruz.

VEFAT

Emekli üyelerimizden İbrahim ERGÜL, 24.09.1992 günü vefat etmiştir.

Merhuma Tanrı'dan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyoruz.

THY'NDAN İŞ ADAMLARI İÇİN TARİFE AYARLAMASI

THY kendisini yenilemeye devam ediyor.

THY Genel Müdürü Tezcan Yaramancı yaptığı açıklamada, 1992-1993 kış tarifi hakkında bilgi verirken, Frankfurt, Paris ve Londra uçuşlarının işadamlarının trafiğine uygun saatlerde günde karşılıklı iki sefere çıkarıldığını bildirdi.

Türk cumhuriyetlerine yönelik seferlerin, İstanbul-Bakü-Taşken-Almaata-Taşkent-İstanbul

olarak planlandığını kaydeden Yaramancı, bu seferle, aksam Frankfurt-Paris ve Londra seferleri arasında direkt bağlantı kurulduğunu söyledi.

Yaramancı, Ankara-İzmir ve İzmir-Ankara arasında karşılıklı sabah ve akşam seferlerinin de planlandığını sözlerine ekledi.

Ayrıca İstanbul Atatürk Havalimanı'nın uluslararası bir transit merkezi haline getirileceği bildirildi.

BUGÜN YOKSULLUK
VE SALGIN
HASTALIKLAR
YÜZÜNDEN
MİLYONLARCA İNSAN
POTANSİYEL BİR
TEHLİKENİN İÇİNDE.

İNSANLIĞIN YÜZKARASI AÇLIK

Dünyanın birçok ülkelerinde milyonlarca insan açlık tehlikesiyle karşı karşıya. Başta Orta Afrika, Hindistan olmak üzere Güney-Doğu Asya ve Latin Amerika'da yaşayan milyonlarca insan kıtlık, yetersiz beslenme gibi nedenlerle çağımızın en büyük felaketlerinden biri olan açlıkla mücadele etmeye çalışıyor.

İnsanlık tarihinde daha iyi daha güzel bir dünya kurmak ideali hep var olmuştur. Bundan dolayı tarih hep bu ideal için yani barış, demokrasi, özgürlük ve adalet için ırkçılığa, köleliğe, sömürgecilığe ve diktatörlüklere karşı mücadelelerle doludur. Yoksulluğu, salgın hastalıkları ve açlığı yok etmek de yine bu ideal içindir.

İnsanlık ortak idealleri için hayli yol aldı. Duvarlar yıkıldı, gezegenimizi onlarca kez yok edebilecek güçteki nükleer silahlar ağır ağır imha ediliyor. Soğuk savaş artık sona erdi. Dünyanın dört bir yanında insan hakları, demokrasi ve barış rüzgarları esiyor. Ancak ne yazık ki henüz ne savaşlar, ne başka biçimlere bürünmüş olsa da ırkçılık ve insanın insan tarafından sömürülmesi yok edildi, ne de bütün toplumları kucaklayan kalıcı bir demokrasi ve sosyal adalet yerleştirilebildi. Bunların yanı sıra insanlık hâlâ, yoksulluk, salgın hastalıklar ve açlıkla baş edemedi.

Evet bugün yoksulluk ve salgın hastalıklar yüzünden milyonlarca potansiyel bir tehlikenin içinde. Açlık ise büyük bir felaket olarak insanlığın önünde duruyor.

Yaygın ve sürekli açlığın en büyük nedeni kıtlıktır. Aşırı ve uzun süreli gıda darlığı da diyebileceğimiz kıtlık, bölgesel ya da ülke çapında insanların aşırı ölçüde zayıflayıp güçten düşmesi-

ne ve ölüm oranlarının artışına yol açmaktadır.

Kıtlık genel olarak doğal ve beşeri nedenlerle ortaya çıkar. Kuraklık, aşırı yağmur ve taşkınlar, mevsimsiz soğuklar, tayfunlar, bitki hastalıkları ve ürünlere dadanan zararlı böcekler gibi doğal ya da fiziksel nedenler, ürünler ve gıda kaynaklarının yok olmasına yol açabilir. Kuraklık, kıtlığın en sık karşılaşılan doğal nedeni olarak çorak ya da yarı çorak yerlerde açlığa



yol açan başlıca etkidir. Sulamada yararlanılan önemli bir ırmağın kaynağında baş gösteren kuraklık, ırmağın suladığı bölgelerde kıtlığa neden olabilir.

Kıtlığın insanlardan kaynaklanan başlıca nedeni, her dönemde savaşlar olmuştur. Savaşlar sırasında ürün ve yiyecekler yok edilirken kuşatma ve abluka gibi taktiklerle yiyecek dağıtımı da büyük ölçüde engellenmiştir. Bunların yanı sıra ürün dağıtımı ve stoklanmasından doğan hatalar, kültürel alışkanlıkları ve hızlı nüfus artışı da kıtlığa, dolayısıyla açlığa yol açmaktadır.

Tarihte kayıtlara geçen doğal nedenlerle ortaya çıkan ilk kıtlık

İ.Ö 4 bin yılda Mısır ve Ortadoğu'da görülmüştür. Yine İ.Ö 436 yılında Roma'yı etkileyen kıtlık yüzünden binlerce Romalı açlıktan ölmekense Tiber Irmağı'na atlayarak boğulmayı yeğlemiştir. Ortaçağ'da Britanya adalarında en az 95, Fransa'da ise en az 75 kez kıtlık yaşamıştır. 1235'te Londra'da 20 bin kişi kıtlıktan ölmüş, pek çok Londralı ölmek için ağaç kabukları yemiştir. Macaristan'da 1505 ve 1586 yıllarında görülen kıtlıkta bazı ana babaların sağ kalabilmek için kendi çocuklarını yedikleri bilinmektedir. 1600 yılında Rusya'yı etkileyen kıtlık, yaklaşık 800 bin kişinin ölümüne yol açmıştır.

Asya'da zaman içinde kıtlığın en fazla görüldüğü ülkeler Hindistan ve Çin'dir. Örneğin 1769-70 yıllarında Hindistan ve Bengal'de yaşanan kıtlık sonucu açlıktan 3 ila 10 milyon arasında insan ölmüştür. Yine Hindistan'da 1876-78 arasında 5 milyon, 1896-97 arasında 5 milyon, 1899-1900 arasında 3 milyon 250 bin, 1943-44 arasında 1,5 milyon insan açlık ve salgın hastalıklar sonucu ölmüştür. Çin'de ise 1333-37 arasında 4 milyon, 1876-79 yıllarında 9 ila 13 milyon arasında, 1892-94 arasında 1 milyon, 1920-21 arasında 500 bin insan, 1928-29 arasında milyonlarca insan kuraklık ve salgın hastalıklar sebebiyle ölmüştür. Hindistan ve Çin dışında kıtlık sonucu yoğun ve yaygın ölümlerin görüldüğü diğer ülkeler, Rusya daha SSCB, Senegal, Moritanya, Mali, Yukarı Volta, Nijerya, Nijer, Çad, Etyopya, Somali, Kampusya ve Bangladeş'dir.

Tarih içinde Türk topluluklarında ve Anadolu'da da kıtlık sonucu ortaya çıkan açlıktan ölümler görülmüştür.



Somali'de insanlar ölümlerle iç içe yaşıyor. Herkes en azından bir yakınını, bir arkadaşını ona teslim ediyor.

Yakın tarihte 1973 yılında Etiyopya'da kuraklık yüzünden 100 bin, yine kuraklık nedeniyle 1974'de Somali'de çok sayıda insan öldü. BM'e göre, 1983 yılında Kara Afrika'da (Sahel; Afrika'nın doğusu ve güneyi) 22 ülkeden 22 milyon insan kuraklığın yol açtığı kıtlık yüzünden hayati tehlikeyle karşı karşıya kalmıştı.

Bugün dünyanın değişik bölgelerinde insanlar kuraklık, doğal bitki örtüsünün yok olması, ekilebilir alanların giderek azalması ve çölleşme, hızlı nüfus artışı, savaşlar ve iç karışıklık gibi nedenlerle açlığın pençesinde bir yaşam mücadelesi veriyorlar. Açlık tehlikesi bakımından en riskli bölge Kara Afrika da denilen kıtanın doğusu ve güneyidir. Güney Afrika Gelişme Koordinasyon Konferansı (SADCC)'nin bir yetkilisinin yaptığı açıklamaya göre, SADCC bölgesi yüzyılın en büyük kuraklığını yaşıyor. Ve bölgede yer alan 10 ülkeden yaklaşık 18 milyon insan acil yiyecek yardımına ihtiyaç duyuyor.

Bu arada Afrika'nın boynuzu

Somali'de çağımızın en büyük açlık felaketlerinden biri yaşanıyor. Kısa sürede gerekli yardım yapılmadığı takdirde ülke nüfusunun yaklaşık dörtte biri olan 2 milyon insanın açlıktan öleceği belirtiliyor.

Yüzölçümü 637 bin kilometre kare olan Somali'nin ancak %2'si ekilebilir arazi olarak değerlendiriliyor. Ülkenin nüfusu 8 milyon 415 bin, kişi başına düşen milli gelir ise 170 ABD doları. 1969'da bir darbe ile yönetimi ele geçiren diktatör Muhammed Siad Barre 1991 yılında klan şefleri tarafından koltuğundan indirildi. Bu tarihten sonra klan şeflerinin kendi aralarında savaşımaya başlamaları ve iki yıldan beri süren kuraklık sonucu Somali tam bir cehenneme döndü. Kabileler arası çatışmalar, açlık, yoksul halkın yetersiz beslenmesi sonucu ortaya çıkan salgın hastalıklar yüzbinlerce kişinin hayatına mal oldu. Geçtiğimiz Mayıs ayında ateşkes ilan edilmesine karşın henüz ülkede bir otorite tesis edilemediğinden, silahlı çeteler dehşet saçıyor. Başkent Magadişu'da bir taraf-

tan açlık yüzünden

her gün yüzlerce insan ölürken, diğer taraftan yardım kuruluşlarının gönderdiği yardım bu çeteler tarafından gasbediliyor.

Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri Butros Gali'nin, hergün yüzlerce kişinin açlık yüzünden hayatını kaybettiği Somali'nin, Yugoslavya'da süregelen iç savaş kadar ("zengin adamların savaşı" kadar) ciddiye alınması konusunda Güvenlik Konseyi üyelerini uarması üzerine, konsey üyeleri bu ülkeye acil yardım için harekete geçtiler.

Temmuz sonunda Somali'yle hava köprüsü kuruldu ve BM ekibi bölgeye ulaştı. Çeşitli yardım kuruluşlarının yanı sıra ABD de bu ülkeye acil yardım yapılması kararı aldı. Ancak süregelen siyasi iktidarsızlık, silahlı çetelerin yiyecek kamyonlarına ve BM görevlilerine saldırması, bunların ötesinde yapılan yiyecek yardımlarının oldukça yetersiz kalması ve daha fazla yardıma ihtiyaç duyulması, Somali'nin geleceğiyle ilgili karamsarlıkları artırmaktadır.

Somali'de faaliyet gösteren 135 yardım kuruluşunun oluşturduğu Interaction koalisyonunun sözcüsü Peter Davies, beş yaşın altındaki çocukların dörtte birinin öldüğünü, buna göre ölen çocukların sayısının en az 350 bin olduğunu tahmin edildiğini söylemektedir. Davies'e göre acil yardım yapılmadığı takdirde bir buçuk milyon Somalili hayatlarını kaybedecek. Ayrıca uzmanlar, Somali'deki iç karışıklığa çözüm bulunmadığı takdirde ne kadar çok yardım yapılırsa yapılsın açlığa çare bulunamayacağını belirtmektedirler. Çünkü bu iç karışıklık, yardımların gerekli yardımların gerekli bölgelere zamanında ve etkili bir şekilde ulaştırılmasını engellemektedir. 1980 ortalarına Etiyopya'da yaşanan tradejinin Somali'de de olmaması için gelen yardımların etkili bir şekilde dağıtımının sağlanması gerekiyor. Etiyopya'da bir milyon insan, gümrük kapılarında yığınlar halinde bekleyen tonlarca yiyeceğin dağıtılması yüzünden ölmüştü.

THY UÇAK BAKIM BAŞKANI

YURDAER AKSOY

TEKİNİN GELİŞİMİ, ÖNCELİKLE EĞİTİM VE PLANLAMAYA GEREKEN ÖNEMİ VERMEYİ SÜRDÜRMEK SURETİYLE, İŞ VERİMİNİ ARTTIRACAK YÖNDE OLMALIDIR

● **THY teknik olarak nereden nereye geldi? Kat edilen mesafe nedir?**

Bilindiği gibi 1933 yılında Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi olarak yola çıktık, 1956 yılında Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı adı altında yeniden yapılandırılarak bugünlere ulaştık. 1933 yılına ait teşkilat şeması tetkik edildiğinde işletmenin bir Müdürlük makamı ile buna bağlı Uçuş Kısmı, Tayyare Tamir Kısmı ve Hesap Kısmı olmak üzere 3 kısımdan müteşekkil olduğu görülür.

Çalışanlar ise (o zamanki tabiriyle) 8 makinist, 7 pilot, 1 telsizci ve 8 memur olmak üzere 24 kişiden ibaretti.

1933 yılının Tayyare Tamir Kısmı, halen muhtelif branştan 2000 civarında personelin milyarlarca lira değerindeki tesislerde, yine milyarlar değerindeki sistem, tezgah ve teçhizatı kullanarak hizmet verdiği ünitemizin nüvesini teşkil etmiştir.

● **Yurt içinde ve yurt dışında THY'nin yeri nedir?**

Yurt içinde, hepimizin bildiği gibi diğer havayolu işletmecileri, teknik kadrolarını bizden temin ederek yola çıkmışlardır.

Yurt dışı için ise, teknik bilgi ve kabiliyetlerimizin, isim yapmış hava yolu işletmecilerinininki ile kıyaslanabilir durumda olduğuna inanıyorum. Ancak biz aynı işleri aynı kalitede yapmak için biraz daha fazla zaman harcıyoruz. Bunun nedenlerine vakıfız, iyileştirmeye çalışıyoruz.

● **Tekniğin gelişimi ne yönde olmalıdır?**

Tekniğin gelişimi, öncelikle eğitime ve planlamaya gereken önemi vermeyi sürdürmek suretiyle, iş verimini arttıracak yönde olmalıdır.

Bu meyanda, çalışma şartlarımızı da ıslah etmemiz, artan uçak sayısına bağlı olarak, mesela hangar ve diğer atölye yeri ihtiyacımızı da karşılamamız mecburiyeti vardır. Eksiklerimizi tamamlarken, gelişmemizi diğer işletmecilere de daha kapsamlı teknik hizmet satmak yönünde sürdürmeliyiz.

● **Eğitim seviyemiz nedir? Nasıl olmalıdır? Neler yapılıyor?**

Eğitim Başkanlığımızın teknik öğretmen kadroları son bir kaç yıl-

dan bu yana ünitemizden yapılan personel takviyesi ile yenilenmiş durumdadır ve mevcut eğitim ihtiyacımıza cevap verilebilmektedir. 1993 yılından itibaren filomuza katılacak olan A340 uçaklarının ilk etaptaki teknik eğitimleri de programlanmış olup, elektronik ağırlıklı konularda şimdilik Mühendislik Başkanlığı'nca yoğun destek verilmesi öngörülmüştür.

● **Araç, gereç ve teçhizat durumumuz nedir?**

Bakım çalışmaları sırasında kullanılan sehpa, teçhizat ve benzeri konularda, Hangar Teçhizat Bakım Müdürlüğü Atölyesi'nde sürdürülen çalışmalar sonucu geçmiş yıllara nazaran epey mesafe alınmıştır. Adı geçen atölyemizde arkadaşlarımız çok yararlı hizmetler vermektedirler.

Karşılaştığımız bazı aksaklıklar, konulara hepimizin sahip çıkarak gereken ilgiyi göstermemiz halinde, ortadan kalkacaktır.

Apronda kullandığımız araçlar çeşitli nedenlerden ötürü maalesef iyi durumda değildirler. Bu konuda önümüzdeki günlerde yapılacak yeni bir düzenleme ile sıkıntılar önemli ölçüde azalacaktır.

● **Elektromekanik sizce nedir?**

Bu kelimeyi tek başına ele aldığımızda, içinde elektrik enerjisi kullanılmak suretiyle hareket yaratan cihazlar aklı geliyor. Elektrikli daktilo, oto foküslü fotoğraf makinesi veya uçaklardaki actuatörler gibi.

YURDAER AKSOY

1942 yılında İstanbul'da doğdu. İstanbul Erkek Lisesi'ni ve İTÜ Makina Fakültesi Uçak bölümünü bitirdi. 1969 yılında THY A.O. da çalışmaya başladı. Evli ve bir çocuk babası

THY A.O. da 1969 yılında Etüd Mühendisi olarak çalışmaya başladı. 1971'de Atölye Mühendisi, 1973'de Uçak Atölyesi Şefi, 1976'da Uçak Atölyesi Müdürü, 1977'de Uçak Etüd Müdürü, 1981'de Teknik Kontrol Müdürü, 1982'de Uçak Atölye Md., 1988'de Uçak Bakım Başkanı oldu. Halen bu görevi sürdürmektedir.

Elektromekanik kelimesi son aylarda (A340 uçaklarının filomuzda katılma tarihi yaklaşırken) popüler olmaya başladı. A340 uçağında, şu anda filomuzda bulunan uçaklara nazaran elektronik teknolojiye daha fazla ağırlık verilmiş olduğu biliniyor. Ancak bu uçakların bakım hizmetleri için mesela elektromekanik teknisyeni diye yeni bir teknik meslek icat etmeye hiç bir gerek görülüyor. Yapılması düşünülen ve planlanan A340 uçaklarına daha kolay intibaklarını sağlamak amacıyla mekanik teknisyenlerine bazı temel elektrik ve elektronik kavramlarını vermektir.

re teknik hizmet satılmasının sözkonusu olduğu hallerde FAA sertifikası önemli bir faktör. Bu türden hizmetleri başarıyla verebiliyoruz. Tabii bunun için bakım programımızın (hangarımızın ve iş gücümüzün) müsait olması lazım.

● Size bağlı birimler hangileridir? Görevleri nelerdir?

Teşkilatımız, Başkanlığa doğrudan bağlı Hat Bakım Başkan Yardımcılığı, Uçak Revizyon Başkan Yardımcılığı ve bu yardımcılıklara bağlı Müdürlükler ile yine Başkanlığa doğrudan bağlı Üretim Planlama'dır. Yurt içi istasyonlarda teknik hizmet ifa eden personel de Hat Bakım Başkan Yardımcılığı

cunda ünitemiz içinde birbirleri ile koordine ederek çalışmak üzere muhtelif seviyelerde üretim planlama ve kontrol birimleri oluşturulmuştur.

Amaç, işlerin yeni bir planlama anlayışı ile yürütülmesi suretiyle zamanı ve iş gücünü en iyi şekilde kullanıp, hizmette verimi ve kaliteyi arttırmak bu meyanda her sahada azami tasarrufu temin etmektir. Üretim Planlama Müdürlüğümüz de bu amaçla tesis edilmiştir.

Yolcumuz, uçak bakımlarını ne kadar titizlikle uyguladığımızı görmek imkanına sahip değildir. Binerken ve inerken uçağı dıştan görür, yolculuğu sırasında kabin içi ile başbaşıdır. Halısı, perdesi, koltuğu, koltuk aksamı, tavanı, yan duvarları, tuvaleti, galleyi, kısaca uçağın içinde ve dışında görebildikleri temiz ve bakımlı ise uçağın teknik yönden de bakımlı olduğuna kanaat getirirler. Böyle düşünülmesi doğaldır.

Teknik hizmetleri sürdürürken bizim de bu hususu hiç bir zaman gözden uzak tutmamamız gerekir. Kabin Kalite Müdürlüğümüz bu konularda görülen aksaklıkları ortadan kaldırarak uçaklarımızda temiz ve bakımlı görünüm sağlamak amacıyla kurulmuştur. Sözkonusu birimin çalışmaya başlaması ile olumlu gelişmeler sağlanmıştır. Ancak varılması istenen hedefler hâlâ uzaktadır. Bu konuda teşkilatlanmak sorunları bütünüyle çözmeye yetmemektedir. Çözüm her branştan Ortaklık personelinin de olayın bilincine varıp, konuya sıcak bir ilgi ile yaklaşması sayesinde mümkün olabilecektir.

● Dergimiz için düşünceleriniz?

Derginizi faydalı ve başarılı buluyorum. Yalnız tekniğin dışında kalan konuların neler olması gerektiğini üyeleriniz arasında yapacak bir nevi anket vasıtasıyla tespitte yarar var.

Bu arada üyelerin de dergiye muhtelif konularda yazı vermelerini teşvik etmenizi öneririm. Bunun çeşitli yararları olacağına inanıyorum.



Bu konuda çalışmalar sürmektedir.

● Sunexpress'ten sonra TWA uçaklarının da bakımlarına başladık. Bu gelişmeyi nasıl değerlendiriyorsunuz?

Ortaklığımızın hissedarı olduğu SUNEXPRESS Firması'nın uçaklarına, bakım hizmeti vermeyi sanırım sürdüreceğiz. TWA Firması'nın B727 uçağının bakımını yapmayı özellikle istedik. Zira bulunduğu gibi Ortaklığımızın sahip bulunduğu FAA repair Station sertifikasının devamlılığını sağlamak için USA tescilli uçaklara da bakım yapmak, en azından teknik müdahalede bulunmuş olmak şartı vardır.

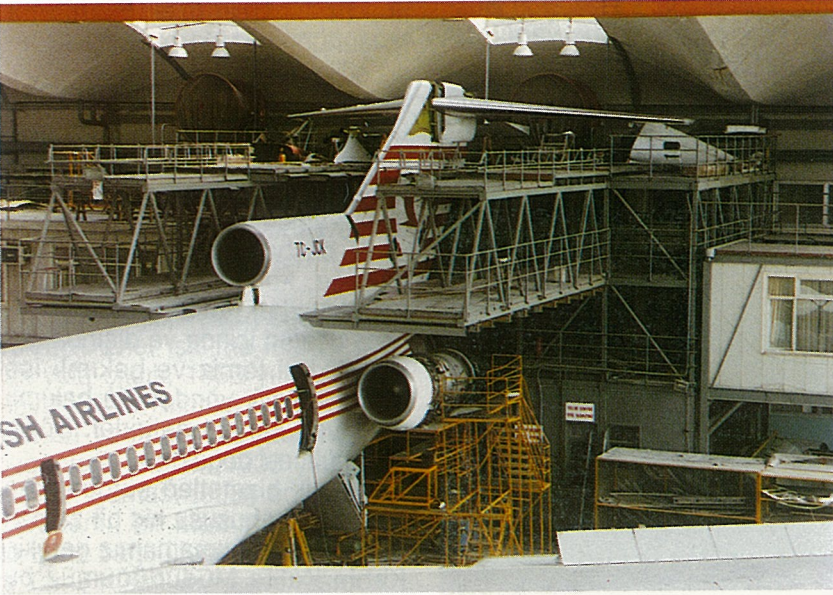
Bildiğiniz gibi yabancı işletcile-

ği vasıtasıyla Uçak Bakıma bağlıdır. Muhtelif branştan toplam sayımız Eylül 1992 tarihi itibarıyla 1016'dır.

Uçak Bakım Başkanlığı'nı teşkil eden birimlerden üretim Planlama ve Kabin Kalite Müdürlükleri duyulan ihtiyaca istinaden yakın zamanda tesis edilmiştir. Diğerleri (adlandırılışları itibarıyla yeni olmakla beraber) görevleri hepimizce bilinen birimlerdir. Bu nedenle yeni kurulan müdürlüklerin görevlerine kısaca değinmek yeterli olacaktır.

Son yıllarda artan uçak sayımıza ve iş yüküne paralel olarak üretim planlama ve kontrol konularına yeni bir anlayışla bakmak lüzumu hasil olmuş, bunun sonu-

THY UÇAK BAKIM-ONARIM MERKEZİ VE FAA-REPAIR STATION



Amerikan havacılık endüstrisinin, teknoloji, üretim, pazarlama, organizasyon gibi ana unsurlarda dünyaya önderlik ettiği bir gerçektir. Avrupa'da, bu konularda 50'li senelerde Viscount Turbo-Prop, Comet Set, Carevelle Jet gibi bazı parlamalar ve en sonunda Airbus ile devamlı bir alev yanması gibi ilerlemeler olmasına rağmen Boeing, Douglas, Lockheed gibi Amerikan devlerinin ağırlığı hâlâ mevcuttur. Organizasyonda Amerikan Sivil Havacılığı da otorite olarak tüm dünyada kabul görmüştür ve bu düşünce henüz devam etmektedir.

Bu kısa girişten sonra sizlere yazımın başlığı olan FAA ve RAPA-IR STATION'ı izah etmek isterim. FAA; Federal Aviation Administration kelimelerinin baş harflerinden türetilmiş olup, İngilizce konuşulmayan ülkelerin havacılık camialarında dahi İngilizce okunuşu ile EF-EY-EY olarak telaffuz edilir ve tanınır. Bu devlet kuruluşu, Amerika'da havacılıkla ilgili her hareketi denetler, ge-

rekiyorsa yaptırımlar uygular. Bu yaptırımlar belli bir uçak tipi ile bağlantılı ise uçağın imalatçısı tarafından, yabancı ülkelere kullanılan aynı tip uçağın kullanıcılarına derhal yazılı olarak bildirilir ve bu yolla FAA yabancı ülkelerdeki şirketleri de etki altına almış olur.

FAA'nın onayladığı havacılık işlemleri diğer ülkelerin sivil havacılık otoriteleri ve havacılık şirketleri tarafından da kabul görmektedir. Bu denetimler ve yaptırımlar sayesinde, havacılığın bir numaralı hedefi; bilinçli yolcular için de önemi ilk sırada olan UÇUŞ EMNİYETİ sağlanabilmektedir.

Uçuş emniyetinin birinci basamağı da uçakların bakım ve tamir hizmetleridir. Hemen her havayolu şirketinin bir uçak bakım merkezi ve bakım sistemi olup, ait oldukları ülkenin sivil havacılık organizasyonu tarafından onaylanmışlardır. Uçak bakım kapasitesi kendine yeterli olmayan havayolları, uçaklarının bakım hizmetleri için sivil havacılık onayı olan başka şirketlerin bakım

üslerine muhtaçtır. Uçaklarının ve/veya uçağa ait parçaların (komponentlerin) bakım, onarım, teknik tadilat işlemlerini bu tip merkezlerde yaptırarak, belgelerini arşivlerde saklarlar, talep edildiğinde sivil havacılık otoritelerinin denetimine sunarlar ve uçuş müsaadelerinin devamını sağlarlar. Bu temin edilemediği takdirde uçuş müsaadelerinin kesilmesi veya uçaklarını faal olarak satamama, kiralık uçak ise sahibi olan firmaya geri verememe durumu ile karşılaşmaları muhtemeldir.

Sivil havacılık otoriteleri tarafından, uçakların bakımlarının zamanında ve onaylanmış usulüne uygun olarak yapıldığının denetlenmemesi halinde sonuçların facia olarak noktalanacağını söylemek için kahin olmak gerekmez.

Türk Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği (SHY-21) gereği, Sivil Havacılık Gn. Md.lüğü planlı (önceden haberli) ve ani teknik denetlemeler yapma görev ve sorumluluğuna sahiptir.

Türk sivil havacılık talimat ve yönetmelikleri ise T.C. Ulaştırma Bakanlığı'nın çıkardığı Türk Sivil Havacılığı Mevzuatı kitabındadır. Bu talimat ve yönetmelikler 3348 numaralı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri hakkında kanun, 29210 numaralı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmalarına dayanmaktadır.

Amerikan Sivil Havacılık Dairesi'nin, uyulması gereken tüm talimatları ise FAR (Federal Aviation Regulations), CFR (Code of Federal Regulations) kitapları içindedir. THY'nin uçak bakım ve onarım merkezi doğal olarak Türk Sivil Havacılığı tarafından onaylanmıştır. Bunun dışında, 1974 yılından bu yana Amerikan Sivil Havacılığı tarafından da uçak bakım ve onarım

merkezi, FAA-REPAIR STATION olarak onaylanmış olup, ilgili sertifikaya numarası TQKY144F'dir. Bu sertifikaya sahip olmanın önemi kadar, devamını sağlamak da çok önemlidir. Zira, sertifika sahibi bakım-onarım merkezi her sene planlı veya ani olarak FAA teknik kontrolörleri (inspectör) tarafından 5 iş günü boyunca denetlenmektedir. Bu denetlemeler sonucu olumlu görülürse sertifika yenilenmektedir. Bu kontrolörler gördükleri aksaklıkları yazılı rapor olarak bildirirler ve yazılı olarak aksaklıkların giderildiğinin cevabını isterler. Gerek görürlerse yeniden denetleyerek tespit yaparlar.

FAA-Repair Station sertifikası alacak uçak bakım-onarım merkezi, yerini tanıtan, usullerini anlatan, uyacağı formları belirleyen bir el kitabı hazırlar ve FAA onayına sunar. Onayladıktan sonra yürürlüğe giren bu kitabın adı: INSPECTION PROCEDURES MANUAL FOR FAA APPROVED REPAIR STATION'dur. Bakım merkezinde bu el kitabına göre iş yapacak olan tüm başkanlarda, müdürlerde ve atelyelerde bu kitaptan birer nüsha olmalı ve tüm atelye şefleri (supervisörler) tarafından okunmuş ve anlaşılmış olmalıdır! Bu el kitabında yazılı olan talimatlar yalnız yabancı havayolu uçaklarına bakım yapılırken değil, kendi uçaklarımızda da uygulamakla ve bakım kalitesi yükselmektedir. FAA sertifikalı uçak bakım-onarım merkezlerinin uyacakları esas talimat FAR 145'tir. FAR 145.45 ise, bu merkezlerin denet-

lenmesini anlatır.

FAA kontrolörlerinin THY bakım-onarım merkezindeki ilk muhabatı Teknik Kontrol Başkanlığı'dır. T.Kont. Başkanlığı FAA ile olan tüm ilişkileri yürütür. Yıllık denetimlerde kontrolörlere ev sahipliğini yine bu başkanlık yapar. Inspection Procedures Manualin revizyonlarının yayınlanması, FAA'dan onay talep edilmesi ve bakım merkezinde dağıtılmış olan manuaillerin son değişiklikleri içermesini (up to date) hep bu başkanlık sağlar.

Bakım merkezimiz, 1992 yılı planlı denetlenmesini geçtiğimiz Ağustos ayının 17-21 günleri arasında geçirdi. Tüm atelyeler ve teknik eğitim, 2 kontrolör tarafından denetlendiler. Bu denetlemelere tüm atelyelerin fiziki olarak görülmesiyle başladı. Kullanılan teknik kitapların revizyonlarının işlenmiş, ölçü ve test aletlerinin (kumpas, mikrometre, torkmetre, manometre vb. gibi) kalibrelerinin yapılmış, faal ve gayrifaal (serviceable-unserviceable) malzemeler ve komponentlerin birbirinden ayrı ve etiketli, etiketlerin doğru doldurulup teknik kontrol tarafından mühürlendiği, koltuk ve ikmal depolarındaki malzemelerin uygun depolandığı, kimyasal malzemelerin (boyalar, lastikler, yapıştırıcılar vb. gibi) zaman aşımı tarihlerinin geçmemiş olduğu, bakımlarda kullanılan form ve itemlerin imza ve mühürlerinin eksiksiz olduğu ve arşivde muhafaza edildikleri, kalibre atelyesinde kullanılan master cihazlarının kalibre edildiği ve tarihlerinin

geçmemiş, kalibresi yapılan aletlerin kartotekslerinin tutulup takip edildiği, teknik kütüphanenin tekniğin tümündeki manuaillerin kartotekslerinin tutulup revizyonlarının dağıtım ve kitaba işleme işlemlerinin takip edildiği araştırıldı. Uçaklara uygulanması şart olan teknik değişikliklerin (AD: Airworthiness Directives) zamanında uygulandıklarını ve kayıtlarının muntazam tutulduklarını, teknik kontrol ve delege teknik kontrollerinin yetki ve sorumluluklarının bilincinde oldukları, teknik elemanlarının tümünün eğitimlerinin ne durumda oldukları ve kayıtları incelenerek tespit edildi.

Bakım merkezimize ait Inspection Procedures Manual'de yapılması uygun olarak değişiklik tavsiyeleri alındı.

Bu denetlemede görülen aksaklıkların düzeltilmesine ilgili kısımlara hemen başlandı. Ins. Pro. Manual'de tavsiye edilen değişiklikleri Teknik Kontrollük Başkanlığı yapmaya başladı. Atelyelerde görülen aksaklıklar düzeltilince yine Teknik Kontrol Başkanlığı bir iç denetleme yaparak tüm tavsiyelerin yerine getirildiğini tespit edecek ve yazılı olarak FAA Bölge Müdürlüğü'ne, ki Frankfurt'tadır, bildirecektir. Bu bildirim sonucu bir ara denetleme uygulanması muhtemeldir.

THY uçak bakım-onarım merkezi teknik elemanları olarak FAA sertifikasına sahip olmaktan ve devamını sağlayabilmekten dolayı onurluyuz. Bu onura devam etmenin isteğine sahibiz. Adam gücümüz yeterli olabildiği zamanlar bu sertifika sayesinde yabancı havayolu uçaklarına teknik hizmet verebildiğimiz bilincindeyiz. Vereceğimiz bu teknik hizmetlerle şirketimizin yolcu bileti satışı dışında gelir sağlanabildiğini biliyoruz.

Kazanılan bu "ün"ün ödenmiş bir bedeli vardır ve olmalıdır. THY Uçak Bakım Merkezimiz'in sertifikalı FAA REPAIR STATION olma ününün ödenen bedeli, bilgili, talimatlardan ödün vermeyen titizlik, çalışlık ve kaliteden ödün vermemektedir.

Biz uçak teknisyenleri olarak bu bedeli severek ödemeye devam etmeliyiz. Başarı ve onur bilinçli olarak çalışanın hakkıdır. ■



UÇAKLARIN KABİN İÇİ BAKIMI VE KURUMSAL KİMLİK

Dr. Oya Torum
Kabin Kalite
Müdürü



Kabin içi; bir APU, iniş takımı ya da oksijen tüpü gibi periyodik olarak uçaktan alınıp bakımı yapılacak, bakımı yapılamıyorsa yerine yenisi takılacak bir komponent değildir.

Kabin içi karmaşık bir ALT SİSTEMLER yumağıdır. Bu sistemlerin kimi birkaç saat, kimi gün, kimi ise birkaç aylık periyotlarla ve çok kere de periyod dikkate alınmaksızın bakım ve onarım gerektirmektedir.

Kabin içi bakımı, işletmelerin, bugünkü rekabet ortamında, özenle üzerine eğilmeleri, planla-

ma ve yönetimlerini bağımsız disiplinlere bağlamaları zorunlu olan bir konudur. Uçakların teknik bakımlarının A,B,C,D bakım paketlerinin bölünerek, bakım sırasında yerde kalma sürelerinin minimize edilmesinin yolları araştırılmakta, ve bakım süreleri kısaltılmaktadır. Bu durumda, kabin içinin bakımı ile uçağın teknik bakımı üstüste çakışmakta, tüm dikkat ve özene rağmen KALİTE tutturulamamaktadır.

Örneğin, içerde teknik bakım sürerken halı değiştirmek ya da silmek mümkün olamamakta, tüm

zorluklar göze alınarak değiştirilse dahi temiz tutulması sağlanamamaktadır.

Kabin içinde yaratılan çevreyi oluşturan ve sürekli bakım isteyen sistemler ana başlıklar altında şöyle sıralanabilir:

Mutfaklar (galley), tuvaletler, koltuklar, koltuk kılıfları ve halılar ile kabin oksijeni, baş üstü rafları, güneşlikler, panel kaplamaları, emergency ekipmanları, (can yeleği, koltuk süngeri, ilk yardım ve doktor çantası), kabin içi yazıları, hasta sedyesi, bebek beşiği, magazin rafı, askı, sabunluk, kolonyalık vb. dir. Kabin içi bakımını herhangi bir komponent bakımından ayıran özellik "insan"la olan doğrudan ilişkilerdir. Bu ilişkiden hareketle, kabin içi "ESTETİK, KONFOR, EMNİYET ve BAKIM"ın fonksiyonudur.

Komponent bakımında temel kriterler; fiziki performans ve kullanma süresi iken kabinde temel kriter yukarıda anılan kavramların entegrasyonudur. Kabin içi; bir başka deyişle "kurumsal kimlik"in yansımasıdır.

KURUMSAL KİMLİK

Bir havayolunun maddi manevi sahip olduğu herşeyin yansıma-





siyla oluşan kavram "KURUMSAL KİMLİK" olarak nitelenmektedir. Havayolunun uçağının iç ve dış çevresi de önce ülkenin, ardından da kurumun kimliğinin en çarpıcı ögesidir.

Kurumun kimliği ulusallık kavramı ile bütünleşmekte ise de "KURUMSAL"lık ulusallık değildir.

Yolcu seçtiği havayolunun uçağının arızalı olmadığından emindir.

Eğer yerçekimine, doğa yasalarına aykırı olan uçuş olayı yolcu da kuşku uyandırıyorsa ki bu duygu pek çok yolcudaki bastırılmış da olsa bulunmaktadır.

Dolayısıyla yolcu, çevresine daha eleştiren ve kusur arayan bir gözle bakacaktır. Ödediği para karşılığında sunulan çevre ve hizmet her yargının önüne geçecektir.

İç mekanda; renk, desen, konfor ve temizlikle sağlanan armoni, havayolunun kullandığı tüm "hardware" sistemlere uygun şekilde yansımışsa, yolcu fark etmeden yakalayacağı bu kurumsal kimlik bütünlüğü içinde huzurlu olacaktır. Halıda, koltuk kılıfında, görevlinin giysisinde, menüde, tarifiede, bagaj etiketinde, bilet aldığı ofiste, sunulan her hizmette kimlik belirleyiciler havayolunun yönetim ve disiplininin göstergesi olduğundan bir güven ortamı yaratacaktır.

KURUMSAL KİMLİK, UYGULAMASI, ZAMANLAMASI, MALİYETİ

Uçağın kabin içi, havayolu hakkındaki bilginin süflürüdür! Olgunlaşmış bir kurumsal kimlik çalışmasının uygulama alanına geçirilmesi, olayın önemli bir boyutudur. Yeniliğe yönelik her uygulama belli bir zamana ihtiyaç gösterecektir. Yenilik ve değişikliklerde teknik bakım gözardı edilmemesi gereken en önemli faktördür. Bir A310 tipi uçağın halısının değiştirilmesi 10 saat sürmekte ve en az 3 personel ile gerçekleştirilebilmektedir. Uçak üzerinde temizlik ise teknik bakım zamanı ile çakıştığından yeterli etkinlik sağlanamamaktadır. Uçuş sırasında kirle-



nen koltuk kılıflarının kontrolü ve kirlenenlerin değiştirilmesi de başlı başına çözümü son derece güç olan bir sorundur.

Kimlik değişikliğine ilişkin çalışmaların programlamasında büyük uçaklar ve küçük uçaklar ayrı ayrı ele alınarak planlama yapılabilir. Dış boyaya yansiyacak kimlik değişiklikleri, belli periyotlarda yapılması gereken boya zamanlamalarına denk getirilebilir. İç dizayn değişimleri ise daha çok tekstil malzemeleriyle ilgili olduğundan, bu malzemelerin kullanım ömrü dikkate alınarak ileriye yönelik değişiklik programları yapılabilir. Ancak; seçilen her malzeme yolcu emniyeti esastır. Bu temel şart, uluslararası bazı teknik özelliklerin tekstil malzemesinde bulunmasını zorunlu kılmaktadır. Örneğin; halı, perde, koltuk kılıfları, battaniye vb. tehlike anında, toksik duman çıkarmayacak, alev yayılmayacak, yanma ve alev alma ısıları belli limitler içinde kalacaktır. Üreticilerin bu özellikleri sağladıklarını, gerekli testleri yaptırarak, uluslararası kuruluşlardan aldıkları sertifikalarla belgelemeleri zorunludur. Ortaklığımız bu konu üzerinde titizlikle durmaktadır. Henüz ülkemizde bu özellikleri sağladığını belgeleyen üretim gerçekleştirilemediğinden, tekstil malzemesi ithal yoluyla temin edilmektedir.

Kabinde kimlik değiştirme işleminin maliyeti ise umulduğu kadar büyük paralara mal olmamaktadır. Kullanma ömrü, uygulamanın getireceği ve hesabı ölçülemeyen fayda dikkate alındığında maliyetler ihmal edilebilir boyutlara gelmektedir.

Parasal oran olarak ise, tekstil malzemesinin maliyeti genel uçak maliyetinin % 0.03 ile % 0.05 arasında değişmektedir. Bu oran A 340 için % 0.04 dür.

PROBLEM

Avionic Ventilation yetersiz olduğundan dolayı, Avionic Compt yeteri kadar soğutulmıyor, bunun sonucunda, (PPC) zaman zaman OFF, (ND) zaman zaman OFF, ATS:1, ATS:2 (OFF) oluyor, A/P:1 ve A/P:2 devreden çıkıyor. Yani özetlersek Avionic Compt.'da yeterli havalandırma (Ventilation) sağlanamadığından, Electronic Computer'lerin bazıları etkileniyor.

Söz konusu bu problemin çözülebilmesi için, herşeyden önce Avionic Compt. Ventilation System'inin incelenmesi gerekir.

AVIONIC COMPT. VENTILATION SYSTEM

Avionic Compt.'in havalandırılması cockpit'ten gelen aircondition havası ile sağlanır. (uçuşta). Yerde ise; (cockpit'ten gelen aircondition havası + çevre havası) ile sağlanır.

Söz konusu bu cockpit'ten gelen hava, basma (Blowing) Sistemi ile, Avionic Raf'lara basılarak, Avionic Compt.'daki Computer'le havalanması (soğutulması) sağlanır. Sonra bu hava emme (Extra System'i ile emilerek; yerde (Overboard Valve)'den dışarı, uçuşta (ya da motorlar çalıştığında) (Inboard Valve)'den, FWD Cargo Compt. döşemesinin altına boşaltılır.

Yukarıda da görüldüğü gibi, Avionic Compt. Ventilation'un iki ana sistem bulunur.

- Basma Sistemi (Blowing System)
- Emme Sistemi (Extraction System)

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

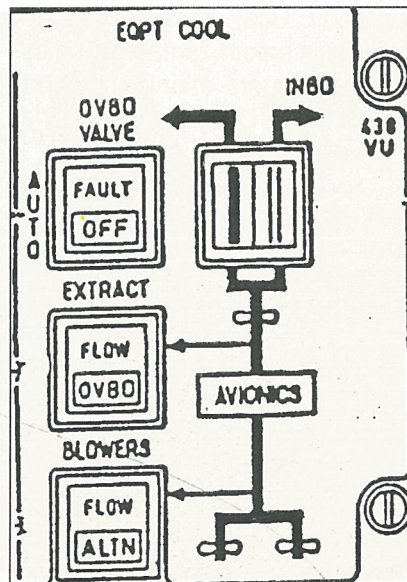
BİR A-310/200 UÇAĞINDA MEYDANA GELEN

VENTILATION ARIZASI

TROUBLE SHOOTING

BASMA SYSTEMİ (BLOWING SYSTEM)

Basma Sistemi (Blowing System), (2) adet Blower ve (1) adet (Flow Detector)'den meydana gelmiştir. Bu Blower'lerden sadece biri çalışır. Diğer Standby'da bekler. Her bacakta bir system diğerine otomatik geçiş olduğundan (SYST:1'den SYST:2'ye ya da SYST:2'den SYST:1'e) bu Blo-



AVIONIC COMPT.

wer'ların kullanılışı da otomatik olarak değişir. Blower'lardan birinin arızalanması durumunda, diğer Blower otomatik olarak devreye girer.

Basma hattındaki (Blower Line) hava akışı sürekli olarak Flow Detector tarafından izlenir.

Eğer her iki Blower arızalanırsa, bu durumda, Avionic Compt.'in Ventilation'u için gelen hava Flight Compt. (Cockpit) Ventilation Duct'ından sağlanır. Bu durumda (Cockpit Ventilation Duct)'ından gelen bu hava bir Check Value'den geçerek basma hattında (Blower Line) girer. Fakat bu durumda Blower'lar çalışmadığı için, Avionic Compt. Ventilation'u sadece emme sistemi (Extraction System) ile sağlar.

Şimdi bu ön bilgilerden sonra Basma System'inin (Blowing System)'in çalışmasını görelim.

Basma System'inin (Blowing System'in) çalışması (2) durumda incelenir:

- Normal çalışma
- Blower'ların arızalanması durumunda çalışma.

NORMAL ÇALIŞMA

Normalde (438VU) başüstü panelindeki Blower P/B SW'i basıcı konumdadır. Air Condition System'de her uçuşta (SYST1)'den (SYST2)'e (ya da tam tersi) automatic geçiş (Automatic Change-over), dolayısıyla bir Blower'dan diğerine otomatik geçiş, en az bir (ENG.) çalıştığında (Pulse Generator) ile sağlanır.

Normalde, yerde uçakta ceryan var iken ve her iki motor Shut-do iken, ilgili Blower (High Speed)'de (Yüksek Hızda) çalışır. Uçuşta ya da yerde motorlardan birinin çalışması ya da motorlardan birinin (Star) esnasında (Low Speed)'de (Düşük Hızda) çalışır.

Yani; yerde çalışan (devredeki) Blower'ın High Speed'den Low Speed'e (H1 LO) geçişi aşağıdaki (3) şarttan birinin mevcut olması durumunda mümkündür.

- En az bir Pack (Flow Control Value=Pack Value) "OPEN" konumda olacak. Yani, başka bir deyişle Apu Bleed SW "ON" konumunda olacak. Bu durumda Blower Hi-Speed'den Low-Speed'e geçer. Bu Low-Speed'de çalışmaya başlar.

- Ya da, motorlardan en az birinin çalışması halinde, Blower yerde (Low-Speed)'de çalışır.

- Ya da, motorlardan birinin Start'ı esnasında, Blower yerde (Low-Speed'de çalışmaya başlar.

BLOWER'LARIN ARIZALANMASI DURUMUNDA ÇALIŞMA

Burada konu (2) kısımda incelenir:

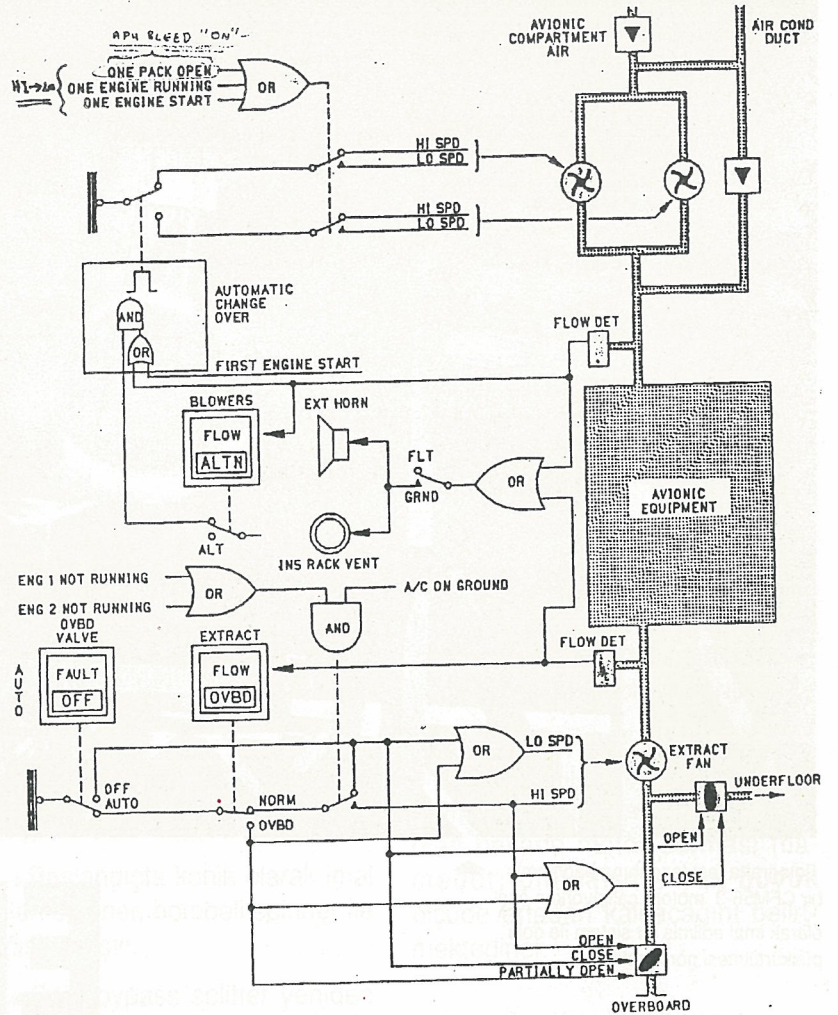
1) Çalışmakta olan Blower'ın arızalanması durumu

2) Her iki Blower'ın arızalanması durumu.

1) Çalışmakta olan Blower'ın arızalanması durumu

Çalışmakta olan Blower arızalanırsa, yan basma (Blowing)

VENTILATION LOGIC



System'ine yeterli hava sağlayamazsa, bu durumda, Air Flow Detector (3) dakikalık, ayrıca Time Delay Relayında (10 sn.)'lik bir gecikmeden sonra (yani; top. 3 dakika 10 sn.'lik bir gecikmeden sonra) aşağıdaki indikasyonlar görülür:

- Basma (Blowine) Line'da hava kesildiğinde (yeterli hava sağlanamadığından), Blowine Line'daki (Flow Detector) tetiklenerek (438VU) Blower P/B SW'i üzerindeki "Fault" ışığını yakar.

- Sol Ecam'de; Air Vent Blower Fault) ikazı çıkar.

- (WLDP)'de "AIR" ışığı yanar.

- (472VU) Maintenance panelde, Fan Monitor'de "Avncs Blower" MFA ışığı yanar.

- Yer ikazlarının aktivasyonu başlar.

Bu durumda yapılacak işlem; (söz konusu indikasyonları söndürmek için) hemen (438VU) başüstü panelindeki (Blower P/B SW)ini Klease (Out) etmektedir. Bu işlem yapıldıktan sonra;

- Söz konusu P/B SW üzerindeki "Flow" ışığı söner.

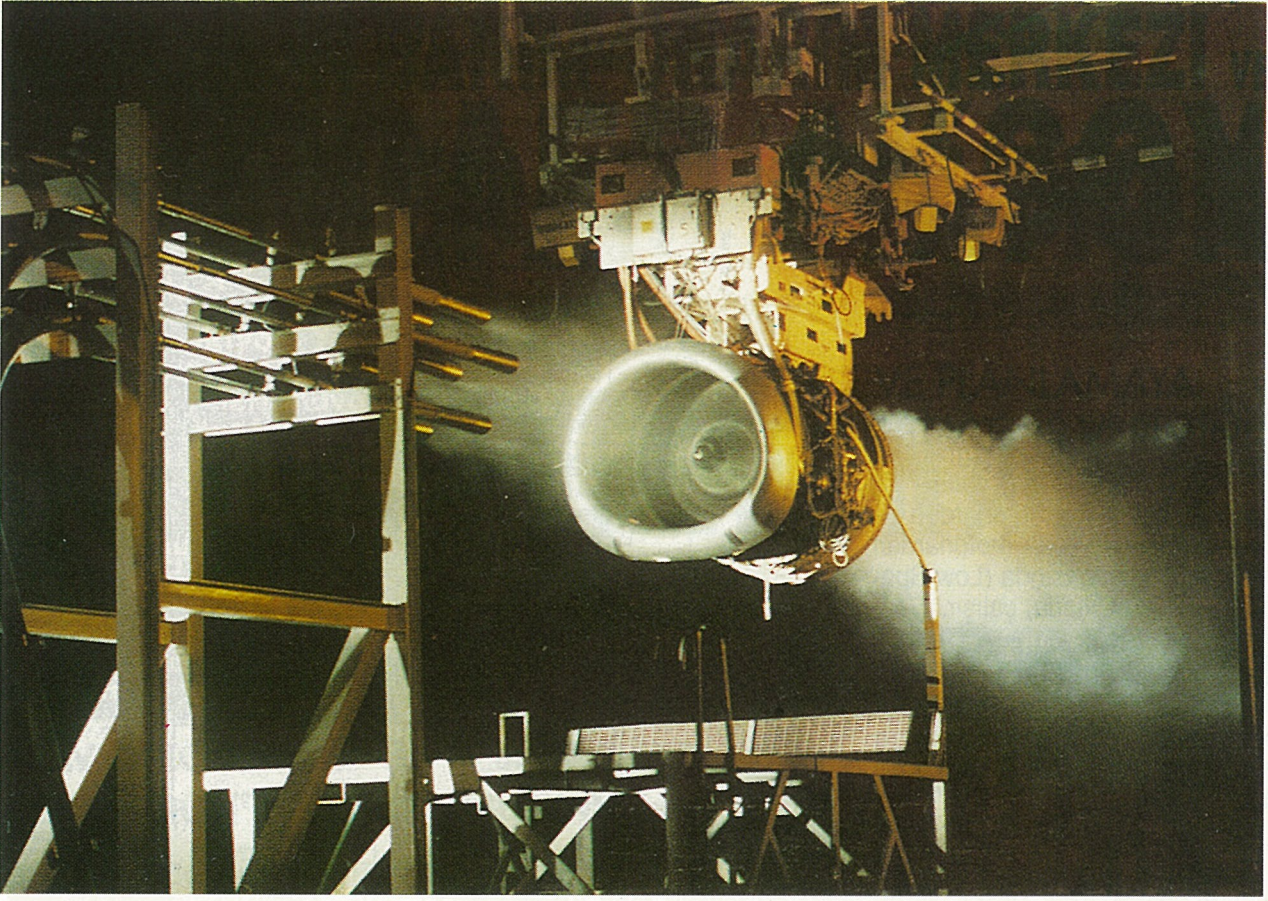
- Bu kez söz konusu P/B SW üzerindeki "ALTN" ışığı yanar.

- WLDP'de "Air" ışığı söner.

- Yer ikazları De-Active olur.

2) Her iki Blower'ın arızalanması durumu

Bu durumda Avionic Compartment'in Ventilation'u (Havalandırılması), Flight Compt. (Cockpit) Air Distribution Duct'ından gelen ve Blower'a uğramadan Check Valve'den geçen şartlandırılmış hava ile sağlanır.



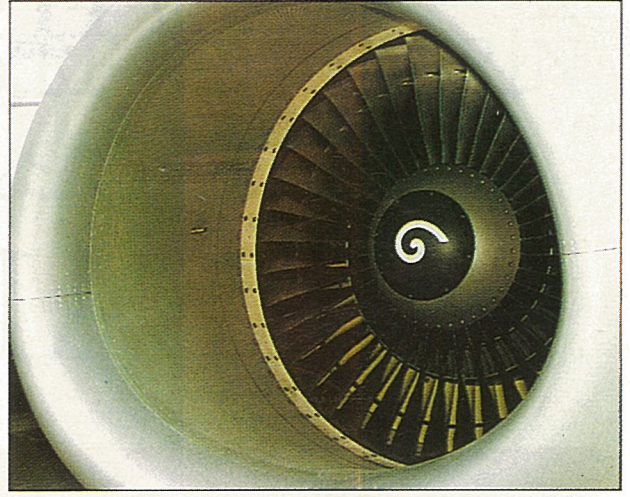
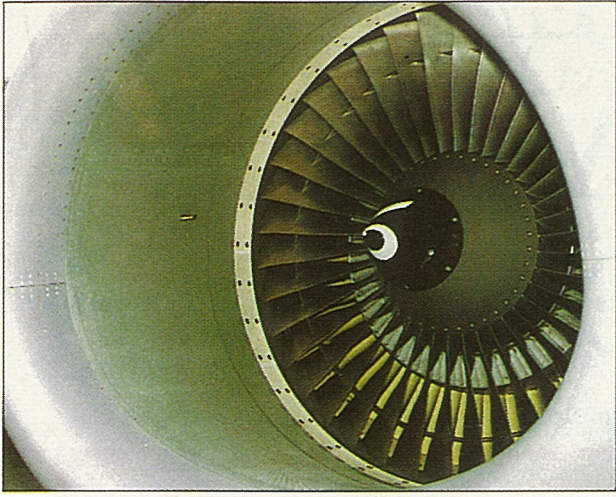
Fotoğrafta test tezgahına bağlanmış bir CFM56-3 motoru çalışırken özel olarak imal edilmiş bir sistem ile dolu püskürtülmesi görülmektedir.

ENGINE FLAMEOUTS

1 987 ve 1989 yılları arasında CFM56-3 motoru kullanan B 737 uçaklarında üç kere iki motor bir kere de tek motor durmasına rastlanmıştır. Bu yüzden 737-300, -400 ve -500 uçaklarında bazı değişiklikler ve ağır hava şartlarında uyulması gereken kısıtlamalar getirilmiştir.

Bu yazımızda CFM56-3 motorlarının şiddetli yağmur, dolu ya da sulu kar gibi ortamlarda kendiliğinden durmasını önleyecek çözüm önerileri ve talimatlar üzerinde duracağız.

FAA 14 Haziran 1988'de yayınladığı AD T88-13-51 no.lu talimatla uçuş sırasında ağır yağışla



karşılaşıldığında veya beklenildiğinde şu tedbirlerin alınmasını istemiştir.

- Her iki motor START SW.leri FLT pozisyonunda olmalı (Bujilerin sürekli çakmasını sağlamak için)
- Motor devri en az 45% N1 olmalı.
- Auto throttle devreden çıkarılmalı.

A.D. ayrıca kötü hava şartlarının beklenildiği durumlarda uçağı sefere verebilmek için radar sisteminin ve bujilerin tamamının faal olmasını istemektedir.

1 Aralık 1988'de A.D ye ilave edilen bir talimatla da uçuş kabini ne yukarıda saydığımız hava koşullarında 45%N1 altına düşülmemesini hatırlatan bu plakartın konulması istenmiştir.

BOEING şirketi B737 uçaklarına ayrıca bir de LGW IDLE indikasyon sistemi koyarak, motor devrinin gerekenden düşük olması durumunda pilotları uymayı hedeflemiştir.

İmalatçı firmalar uçak motorlarının karşılaşılabilecekleri en kötü hava şartlarında dahi verimli çalışacaklarından emin olmak için ba-

zı testler uygularlar.

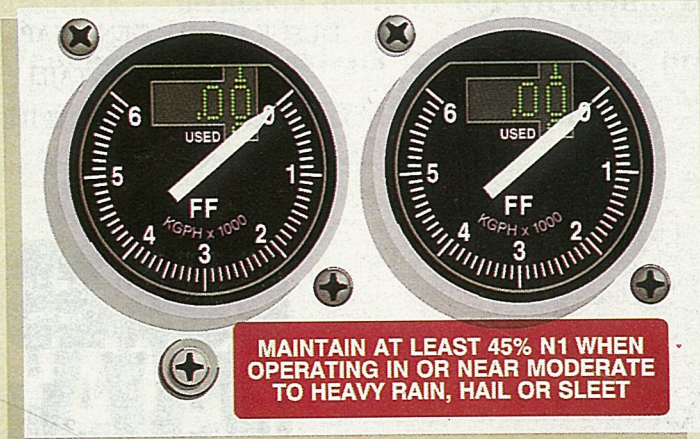
Örneğin: motor yoğun bir suni dolu yağışı altında çalıştırılır ve performans değerleri kontrol edilir.

Motorun yapısında da tecrübeler paralelinde bazı değişiklikler yapılmıştır. Bu değişikliklerin bazıları şunlardır.

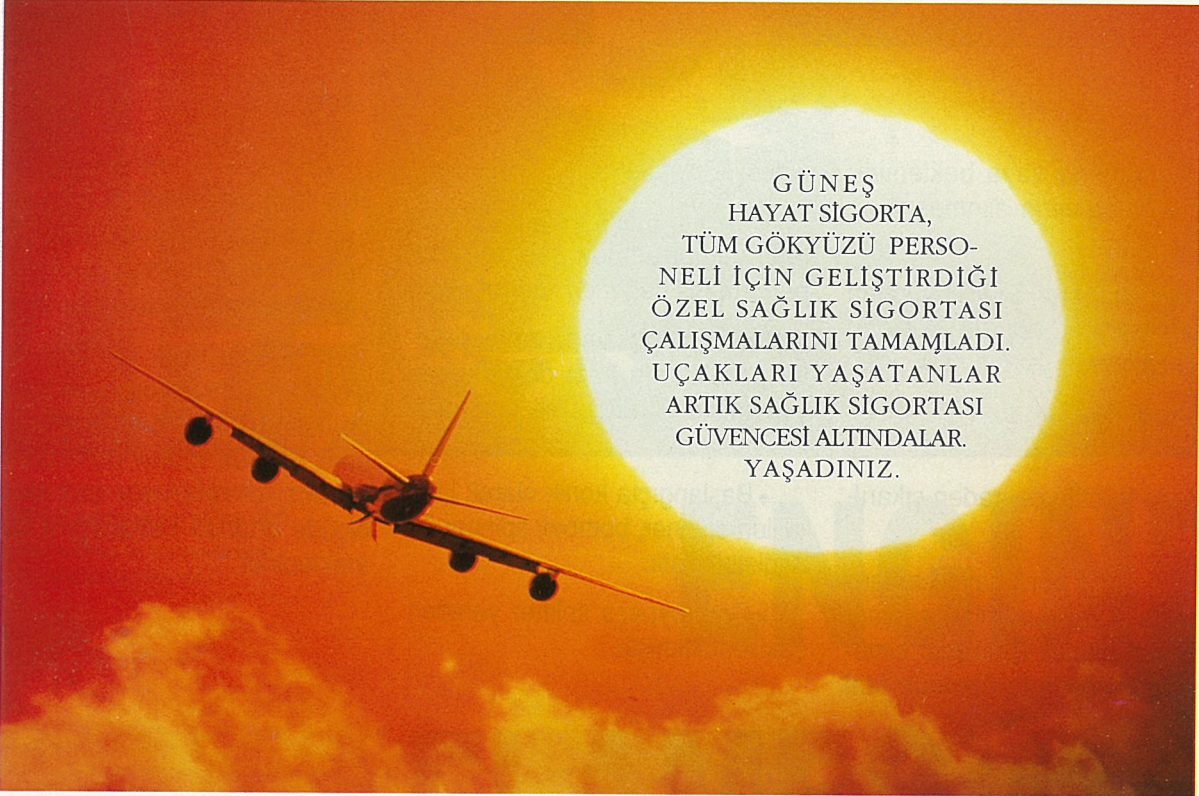
- Başlangıçta konik olarak imal edilen spinner, bombeli spinner ile değiştirilmiştir.
- Core-bypass splitter yeniden şekillendirilmiştir.

•Variable Bleed Valve'lere ilave edilen bir fairing ile dolu ya da buz parçacıklarının motorun iş bölümüne girmeden fan-bypass yoluyla atılması kolaylaştırılmıştır.

BOEING şirketi yetkilileri böyle bir dizi modifikasyonun ve havacıların en büyük korkularından biri olan havada motor durması (flameout) olaylarının çok büyük ölçüde ortadan kalkacağını belirtmektedirler.



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 Fax:(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

KÜÇÜK BİR GAYRET GÖSTERİN KAZANAN SİZ OLUN

Emeklilik Hakkı Kazanın: Enflasyon oranında artışlarla artık ülkemizde de emeklilik geliri-nizi ve teminatınızı enflasyona yenik düşürme-yen sigortayı seçerek huzur içinde emeklilik dö-nemi yaşayın. Emekli olan sigortalılarımız ara-sında sizi görmek en büyük dileğimiz. An-cak emekli olamadan hastalık ya da kaza so-nucu çalışamamazlık durumunda satın alma gücü korunmuş toplu para ya da her yıl artan



emekli maaşı olanağı da diğer bir güvenceniz.

Ailenizin Yaşam Düzeyini Koruma

Olanacağı: Sizden sonra da geride bırak-tıklarınız yaşamlarını alıştıkları gibi ve kimseye muhtaç olmadan sürdürsünler.

Çocuğunuz İçin Gelecek Güvencesi

Kazanın: İsteğinize bağlı olarak sigorta

sürenizin sonunda veya sigorta devam ederken vefat halinde çocuklarınız için çok özel bir maaş sistemi.

Üstelik Tasarruf Ederken Devlet Size

Destek Olsun: Devlet gelir vergisi ödeyen ve

bu alanda tasarruf eden herkese ve onların aile-sine çok önemli bir destek sağlamıştır. Enf-lasyona Endeksli Hayat Sigortası için ödediği-niz prim aslında o ay ait olduğunuz gelir ver-

gisi yüzdeniz oranında size daha ucuza gelir.

Emeklilik fonuna tavan prim ödeyen

gelir vergisi mükellefinin, Enflasyona

Endeksli Hayat Sigortasına sahip ol-

mamakla devletin her yıl cebine koy-

duğu yaklaşık 2.5 milyon TL. primi

reddettiğini biliyor musunuz?

GÜNES HAYAT

SİGORTA AŞ

GENEL MÜDÜRLÜK: Abdi İpekçi Cad. No.:57 Maçka 80200 İSTANBUL Tel: (1) 231 13 00 Fax:(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

I. DÜNYA SAVAŞINDA

TÜRK
HAVACILIĞI -IIVeysel
Tolun

Savaşın üçüncü yılı olan 1917'de mevcut 11 teyyare bölümüne 3 bölük daha katıldı. Bunların dışında paşa bölümü olarak adlandırılan ve Filistin'de Yıldırım Orduları emrine verilen 300, 301, 302, 303 ve 304. Alman bölüklerinde görev yerleri şöyledir:

2. Ordu emrinde 10. Bölük (Elazığ)

3. Ordu emrinde 7. Bl., 8. Bl.

4. Ordu emrinde 3. Bl., 4. Bl., 14. Bl., 300, 301, 302, 303, 304. Paşa bölükleri

5. Ordu emrinde 1. Bl., 5. Bl., 6. av Bl., 12. av Bl., 1. Dnz. Bl.

6. Ordu emrinde 2. Bl., 11. Bl., 13. Bl.

İst. savunması emrinde 9. Bl. (Yeşilköy)

Boğazlar K.lığı emrinde Alman Dnz. Tyy. müfrezeleri (Çanakkale, Kavak, Zonguldak) 2. Dnz. Bl.

Cephelerdeki hava faaliyetleri ise kısaca şöyledir:

1. Ordu bölgesine 9. Bl.'ten bir birlik gönderilmiş Edirne-İstanbul demiryolunun korunması amaçlanmıştır. Ruslar'ın Boğaz ve Zonguldak çevresine yaptıkları saldırılar başarıya ulaşmamış, bir uçak kaybetmişlerdir. 5. Ordu cephesinde Çanakkale ve İzmir çevresine İngiliz, Fransız ve Yunan uçakları tarafından gerçekleştirilen çeşitli uçuşlar bölgedeki 6. av bölümünün müdahalesiyle karşılaşmıştır. Bölgede yapılan başarılı keşif ve bombardıman uçuşları sonucu 11 düşman uçağı düşürülmüştür. 4.

Ordu cephesinde Rus ihtilaline rağmen Rus hava hareketi 18 Aralık'a kadar devam etmiştir. Filistin cephesinde görevli 3. ve 4. bölükler ikmal yolu olan demiryollarını korumakla görevliyidiler. 300 sayılı Alman hava bölükleriye 1., 2., 3. Gazze Savaşları'nda başarılı görevler yapmış ve bölgede 31 düşman uçağı düşürülmüştür. Irak cephesinde 6. Ordunun emrinde bulunan 2., 11. ve 13. tayyare bölükleri, tüm olumsuz koşullara rağmen verilen keşif ve bombardıman görevlerini yerine getirmişlerdir. Bölgede 20 düşman uçağı düşürülmüştür.

9/10 Temmuz gecesi İngiliz kaynaklarına göre 4 adet olan İngiliz uçakları İmroz'dan kalkarak İstanbul üzerine gelerek Bakırköy ve Beyazıt civarına daha sonra İstinye Koyu'nda bulunan torpidolarımıza bombalar atıldılar. Koyda bulunan "Yadigarı Millet" destroyerimiz isabet alarak battı.

Bu yılın önemli bir olayı ve ilk kez "Vekayi ve Terakkiyatı Havaiye" adıyla resmi bir aylık hava dergisinin yayınlanmasıydı. Bu yıl 8. savaş sonuna kadar da 17 sayısı yayınlanmıştır.

Yıl sonunda Almanlar'dan 50 AEG savaş uçağı, 40 Albatros D avcı uçağı ve 6 AEG bombardıman uçağı talep edilmiş, ancak Alman maliyesinin bunlar için peşin para talep etmesi üzerine bir kısmı alınabilmiştir. 1917 yılında üçü deniz uçağı olmak üzere toplam 111 yeni uçak Osmanlı hava ordusuna katılmıştır. Cephelerde de 68 düşman uçağı düşürülmüş ya da esir edilmiştir. Bu yılın sonbaharında Bnb.

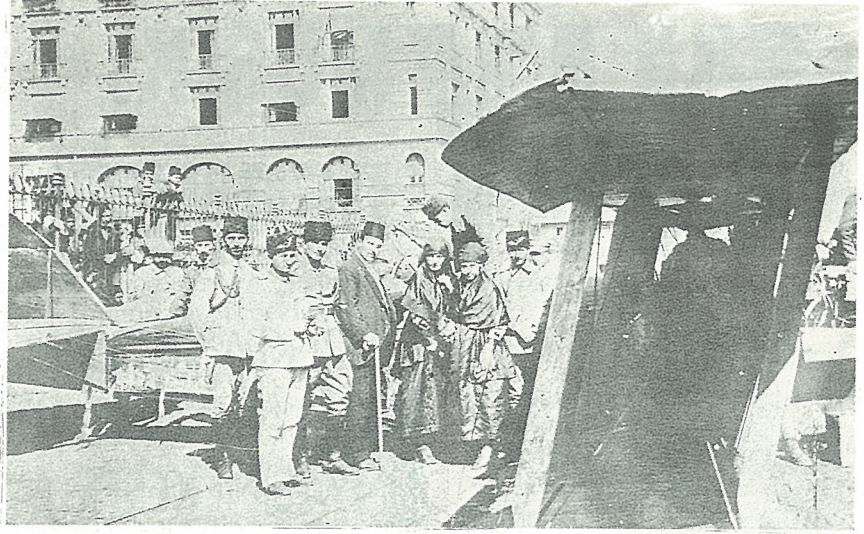


1. Dünya savaşında İstanbul Galat'daki tayyare deposu ve Türk havacıları

Serno yeni bir görev için Almanya'ya geri çağrılır. Ancak Enver Paşa'nın ısrarları üzerine 1918 yılı başında tekrar Türkiye'deki görevine dönmüştür.

1918 yılında hava teşkilatının adı "Kuvvayı Havaiye Mufettişliği" şeklinde değiştirilerek müstakil bir hava kuvvetleri hüviyeti kazandırılır. Başında yine Bnb. Serno vardır. Savaşın bu son yılında Türk hava ordusuna 6'sı deniz uçağı olmak üzere 86 uçak daha katılmıştır. Tayyare bölüklerinin konuşlandırılmasında pek az bir değişiklik olmuştur. Cephelerdeki genel durumsa şöyledir:

İmroz'da üslenen İngiliz uçakları bu yıl da İstanbul'a saldırılarını sürdürmüşlerdir. Yıl içerisinde toplam 14 saldırı olmuştur. Bu saldırılarda iki uçak düşürülmüştür. 25 Ekim 1918 günü pilot Yzb. Fazıl



İstanbul'u bombardımana gelen ve düşürülen bir İngiliz tayyaresi, halka gösteriliyor.

Cepheinde, Rus ordularının çekilmesinden sonra buradaki hava hareketi azınlık çetelerine karşı yapılan keşif ve bombardıman uçuşları şeklinde olmuştur. Bu yıl Irak ve Filistin cephelerinde hava hakimiyeti İngilizler'in eline geçmiştir. Filistin cephelerinde hava hakimiyeti İngilizler'in eline geçmiştir. Filistin cepheinde çekilen ordumuzun ikmal yollarını korumak, asi Araplara ve İngiliz ikmal bölüklerine saldırmak ve keşif hizmetleri yapmak biçiminde gerçekleşen hava hareketlerinde 29 İngiliz

vaşa karşı bir tavır başlamıştı. Savaşın istenilen sonuçlar alınamayınca ittifak devletlerinde çözümler başladı. Amerikan birliklerinin itilaf kuvvetlerine katılmasıyla, tüm cepheler de genel bir karşı taarruza geçtiler. Eylül ayında Bulgaristan, 30 Ekim'de Türkiye, 4 Kasım'da Avusturya-Macaristan, 11 Kasım'da Almanya İtilaf Devletleri'nin şartlarını kabul ederek mütareke imzaladılar. Böylece 4 yıldan fazla süren ve ardından pek çok ölü, yaralı ve maddi zarar bırakan 1. Dünya savaşı sona ermiş oldu.

Bu savaş süresince 300 kadar uçak hava kuvvetlerinin envanterine girmiş. Bunların 255'i savaşta kaybedilmiştir. Savaş sonunda pilot sayısı 100'e ulaşmıştır. Kesin olmayan rakamlara göre uçuş okulundan mezun olan pilotların %75'i savaşta kaybedilmiştir.

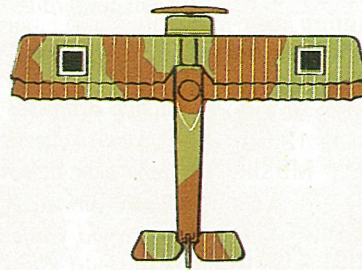


1917'de Almanya'da eğitimde olan Türk pilotlarından Salim Bey, Mithal (Tuncel) Bey

Bey bir başka yazımıza konu olacak bir hava destanı yaratarak İstanbul'a yapılan son hava saldırısında 5 İngiliz uçağına karşı tek başına mücadele etmiş ve düşmanın bomba atmadan dönmesini sağlamıştır. Edirne-İstanbul demiryoluna İngiliz uçaklarının saldırıları sürmüş, bu saldırılarda bir İngiliz uçağı düşürülmüştür. 5. Ordu cepheindeki Çanakkale ve İzmir çevresinde bir çıkartma beklentisi olduğundan, buradaki keşif uçuşları sürdürülmüştür. İmroz Adası'na denizden Yavuz ve Midilli gemileriyle yapılan baskın uçaklar tarafından havadan desteklenmiştir. Kafkas

uçağı düşürülmüştür. Bu cephede savaşan Alman pilotları ve yer personeli ateşkesten sonra memleketlerine dönmüşlerdir. Savaş süresince 190 pilot ve rasisit Türklerle birlikte çarpışmış, bunlardan 47'si birer kahraman olarak hayatını kaybetmiştir. Bu yıl tüm cephelerde 57 uçak düşürülmüş veya esir edilmiştir.

Bu yıl ülkelerin kamuoyunda sa-



FOKKER II (Avcı) hizmet süresi 1917-1918

THY MÜSİKİ DERNEĞİ



**Ayşen
Çumhur
Özkaya**
Yönetim Kurulu
Başkanı

SİZLERİ KLASİK TÜRK MÜZİĞİ'NİN GİZEMLİ DÜNYASINI KEŞFE DAVET EDİYOR

Klasik Türk Müziği'nin yaşatılması ve geniş kitlelere duyurulma, gelecek nesillere aktarılma çabalarına bir destek de THY MÜSİKİ DERNEĞİ'NDEN... Gökyüzünün o erişilmez sanılan ufuklarından sonra, THY şimdi de asırlardan bu yana değerini hiç kaybetmeden günümüze kadar yaşayan Klasik Türk Müziği'nin semalarında nazlı uçuşlar yapıyor...

Geçmişimizi, o zamanki insanlarımızın derin duygularını yansıtan güzelim asırlık eserleri, modernleşme yolunda duygusal değerleri unutmaya mahkum edilen günümüz insanlarına aktarma çabalarımıza katılmaya, izlemeye davet ediyoruz sizleri. Evet... Sizleri bu sihirli Dünyayı keşfe çağırıyoruz...

Son yıllarda yaşanan hızlı ticari aşamaların yanısıra, eğitim ve kültür faaliyetlerine de aynı önemi veren THY Yönetimi, personelinin arzuları doğrultusunda sanatsal faaliyetler açısından da önderlik vasfını eline almış ve gereken tüm desteği vererek, 12 Şubat 1988 tarihinde THY Müsiki Derneği kurulmuştur.

Devlet Sanatçısı, Kültür Bakanlığı/ İstanbul Devlet Klasik Türk Müziği Korusu Şefi Prof. Dr. Sayın Nevzat Atlığ Bey'in desteği ve denetimi, Devlet Korusu ses sanatçısı, derneğimiz koro şef

yard. Sayın Hülya Kocabalkan Hanım'ın yönetimleri altında solfej, repertuar ve nazariyat çalışmalarına devam eden Klasik Türk Müziği Korumuz, geçen süre içinde ilki 1989 yılında THY Genel Yönetim binasında, diğeri de 30.4.1990 tarihinde İstanbul Atatürk Kültür Merkezi'nde olmak

HAKAN HATAYLI

İstanbul'da doğdu. Hafız ve Mevlidhan Mahmut Hataylı'nın oğludur. Musikiye küçük yaşta babasının tesiriyle başladı. Gelişmesi için müsait olan aile ortamının yanısıra, Rüştü Eriç'ten repertuar ve tavır, udi Vecihe Engin'den ud sazını öğrenerek müzik bilgilerini ilerletti. Rumeli Türkleri Musiki Cemiyeti ile Kubbealtı Akademisi Musiki Cemiyetine devam ederek pratiğini pekiştirdi.

1986 yılında Kültür Bakanlığı İstanbul Devlet Klasik Türk Müziği Korusu'nun açtığı ses sanatçılığı sınavını kazanarak Devlet Korusu kadrosuna dahil olan Hakan Hataylı, THY A.O. Klasik Türk Müziği Korusu Şefliği'ni başarıyla yürütmektedir. Kubbealtı Akademisi Klasik Türk Müziği Koro Şef Yardımcılığı'nı da yürütmekte olan Hataylı, aynı zamanda çok iyi derecede ud çalmaktadır.



üzere müzik çevrelerinde "çok başarılı" olarak nitelendirilen ve "seviyeli" bulunan iki konser vermiş ve bu alandaki varlığını en güzel biçimde kanıtlayabilmiştir.

Derneğimizin Kurucu Başkanı olan Eğitim Başkanı Ahmet Tefik Sayıcı Bey'in desteğiyle çalışmalarını Eğitim Başkanlığı binasında sürdüren ve ulaştığı seviyeden ödün vermeden daha da ileriye gitmeyi hedefleyen Derneğimiz, personelimize konuya daha iyi vakıf olabilmelerini sağlamak açısından enstrüman (ud, kanun) dersleri de düzenlemiş ve konser-vatuar son sınıf öğrencilerini bu işle görevlendirerek, yeni ufukların kapılarını açmıştır. Ayrıca halk oyunları topluluğunun oluşması için folklor gönül vermiş arkadaşlarımıza, bünyesinde kucak açmış ve çalışmalarını desteklemiştir.

1992-1993 dönemi hedefleri arasında 1992 Kasım ayı içerisinde yapılması planlanan uluslararası bir yardım gecesinde Prof. Dr. Nevzat Atlığ ve Hakan Hataylı Beyler'in şefliklerinde iki bölümden oluşan bir konser, bilahare bir televizyon çekimi, 1993 yılı İstanbul Festivali'nde ve Atatürk Kültür Merkezi'nde birer konseri bulunan Derneğimiz, amatör bir ruhla profesyonel bir çizgiyi yakalamanın çabası ve heyecanı içindedir. Bu çizgiye ulaşmanın yolunun ciddi



ve özverili bir çalışma gerektirdiğini bilen elemanlarımız, haftada iki gün iş çıkışlarında 17:30-20:30 saatleri arasında Eğitim Başkanlığı brifing salonunda toplanarak çalışmalarını sürdürmektedir.

15 Eylül 1992 tarihinde yeni dönem çalışmalarına başlayan

Derneğimiz, bu sene nazariyat, solfej, enstrüman derslerine tekrar temelden başlayacak ve yeni katılacak olan personelimizi sıfırdan ele alarak yetiştirmeye çalışacaktır. Ayrıca kültürümüzün vazgeçilmez unsuru fasılları gündemine alarak, personelimize müziğimizi sevdirmek yolunda değişik bir çalışmaya gidilecektir. Derneğimiz'in gerçekleştirmeyi düşündüğü diğer bir projesi de belli aralıklarla korumuz elemanlarının küçük çapta konserler vererek, bizlerle birlikte çalışan konservatuar öğrencilerinin klasik ve modern tarzda enstrüman çalışmalarını sergileyerek ve aramızda bu müziğe gönül vermiş kişilere bir şans tanıyarak içimizdeki, içimizdeki güzel duygu ve düşünceleri gün ışığına çıkarmak, paylaşmaktır. Derneğimize yeni bir soluk kazandırmak ve sanatın diğer dallarında faaliyet gösteren arkadaşlarla bütünleşmek, sergiler, yarışmalar, sohbetler düzenleyerek personelimizi birbirine kaynaştırmak arzusundayız. Lütfen bizlerle temasa geçin, birlikte neler yapabiliriz, oturup düşünelim ve gerçe-

ğe dönüştürelim...

Uluslararası bir kimliğe sahip olan Milli Havayolumuzu içte ve dışta düzenlenebilecek her türlü kültürel tanıtımda başarıyla temsil edebilmek amacıyla çalışmalarına büyük titizlikle ve özveriyle devam etmekte olan Derneğimize destek olan herkese teşekkürü borç bilir, katılımlarınızı bekleriz.

**Not: Çalışmalarımız Sivil Havacılık'ta çalışan herkese a-
çıktır.**

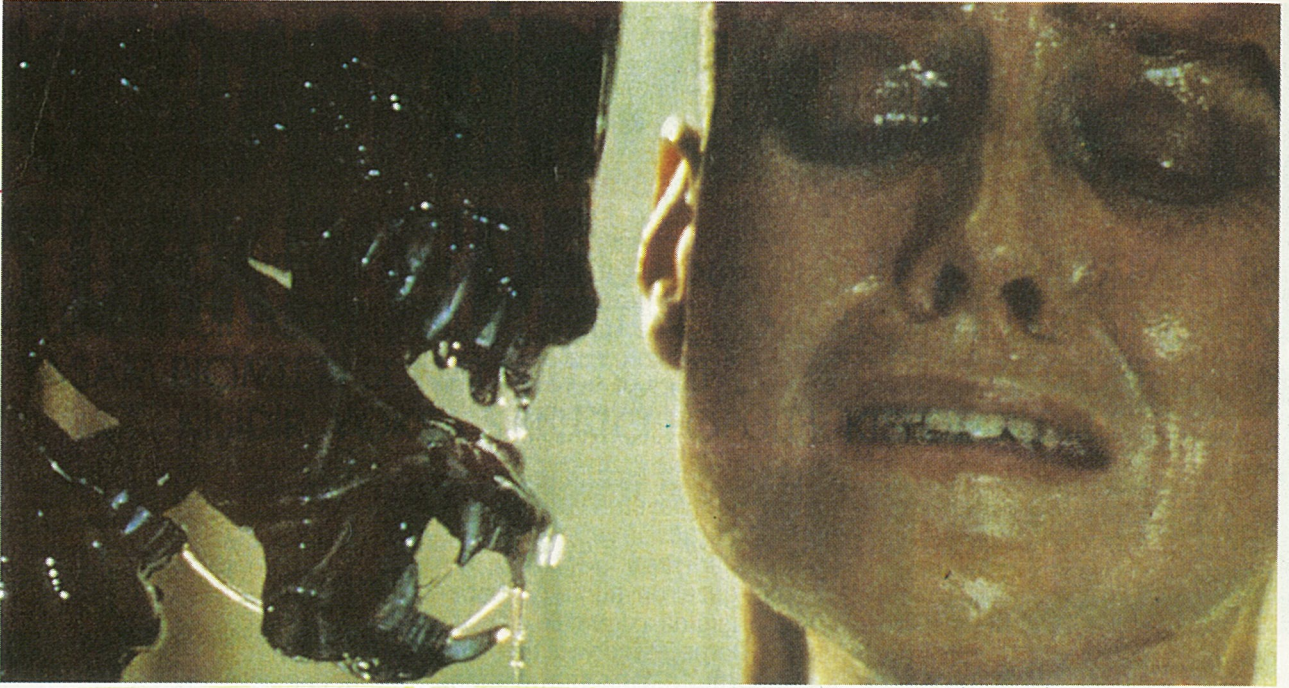
Dernek adresi:

THY Genel Yönetim Binası- Atatürk
Hava Limanı- İstanbul
(Enformasyon Müdürlüğü-2. Kat)

Danışma Telefonları:

1267-1266-1262. Başkan
Ayşen C. Özkaya
2848....II. Başkan Kenan Tavukçu
3327....Gen. Sek. Tevfik Kırmacı
2885...Yön.Krl.Üyesi Nihal Akbulut
1319... Yön. Krl. Üyesi
Semra Demirtola





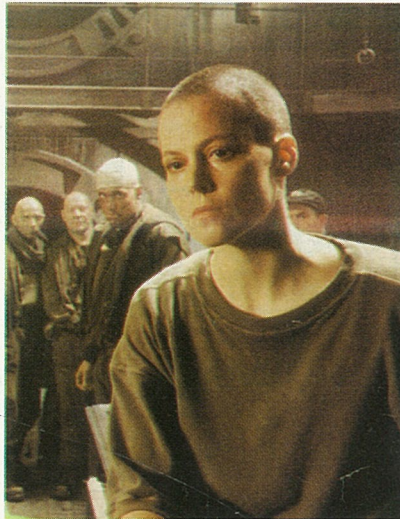
TÜRÜNÜN EN İYİ ÖRNEĞİ

A L I E N

Altı yılda üç yönetmen ve sekiz senarist. "Alien"den sonra Teğmen Ripley'in maceralarının üçü **günyüzü gördü**. Dizinin sonuncusu, en karanlığı...

Fiorina 161'de bir takım mütecavizler, paslanmış borular, şeytanın kirliliği ve bir de Teğmen Ripley var. Garip bir şanssızlıkla Ripley, bir uzay felâketinden sonra yaşamda kalan tek kişi ve cezaevi olarak kullanılan küçük bir gezegene, kutsal bir bahtsızlıkla iniş yapıyor. "Alien 3"te, saçları kazınmış Sigourney Weaver, düşman bir çevreye, tereddütlü bir senaryoya, **şehvetperest** bir hükümlü çetesine, balina başlı ve ağzın-

dan salyalar akan bir canavara karşı koymak zorunda. Söylendiği kadarıyla dizinin son filmi. Ama...



Alien 3 filminden sahneler

"Alien"de, 1979'da "Nostromo"nun mürettebatı, eterden ve Moebius ile Gigerin imgeleminden çıkmış ve galaksinin ekosistemini yıkıma uğratan bir yaratığa karşı mücadele ediyorlardı. Dizinin ikinci filmi "Alien II" (1986), daha günceldi: GI müfrezesi yukarıya, yaratıkların yumurtalarını kırmak ve ortadan kaldırmak üzere gönderilmişti. Altı yıl, üç yönetmen ve sekiz senarist sonra, işte "Alien 3", dizinin en karanlık, en melanistik filmi. Film Teğmen Ripley'in bir yüksek fırında yanarak can vermesiyle sona eriyor: Ripley yaratığa **hamile kalmış** durumda ve onun doğup yaygınlaşmasını bertaraf etmek istiyor.

Yönetmen David Fincher pek

tanınmış bir kişi değil: 29 yaşında ve bugüne dek bir kaç klipe (özellikle Madonna'nınkilere) imzasını atmış. Bu filmin kadın oyuncusu olan Sigourney Weaver'ın yardımıyla, **Fiorina 161'i çöp sepeti gibi oradan oraya savuruyor. Bilim-kurgu, burada, malzeme ve insan dışkılarını sevk ve idare etme sanatı** haline geliyor. Artık ne kahramanlık, ne de büyük kavgalar var: "Alien 3"ün ağır cezalı mahkumları, canavar tarafından parçalanmadan önce havalandırma borularından tırmanmak; çetenin maskotu, **şeytanın art bacağı** bir zavallı köpekten kuş-kulanmak; aydın bir din adamının yönetiminde gerilla mücadelesi yürütmek durumundalar. Takımın tek efendi varlığı olan bir doktor da kasaplık bir hayvan gibi parçalanıyor. Dolayısıyla sonuçta geriye bir başına Teğmen Ripley ve içerdeki ejderhalar kalıyor. Teğmen Ripley, yarattığı öldürmeye, pestilini çıkartmaya, taş haline getirmeye çaba harcayacak. Nafile çaba. Karşısındaki Karbon 1, sağlam. Ripley son sözü söylüyor: Alien yüksek fırında yakılacak.

Onüç yılda, Alien mitosu bir



Alien 1 filminden bir sahne

kaç yüz milyon dolar getirdi, 29 yaşında bir kadın oyuncuyu star durumuna getirdi. Az-çok kötü bir kaç kopyasının yapılmasına yol açtı."Alien 3" ile, Sigourney Weaver, yaratıklarla tüm ilişkisine son veriyor. "Artık, bir giysiyle, güneş

altında ve başka oyuncularla birlikte oynamak istiyorum" diyor.

Sanatçıyı daha önce Hayalet Avcıları ve Sisteki Goriller gibi önemli filmlerde de izledik. Ancak onun şöhret basamaklarını gerçek anlamda tırmanması teğmen Ripley rolü ile başladı. Ama artık yaratıklar yok, gerçek dünyaya inmek istiyorum diyor sanatçı. Alien'in dördüncüsünün çekilmemesinin bir nedeni de, onun bu kararı olabilir. Ripley sonunda baştan beri arzuladığı şeye ulaşıyor. Yaratıkların ana kaynağı bulunuyor, ve yokediliyor. Yönetmen, "sona yaklaştığını bilmenin şevki ile bu filmi bitirdik" diyor. Weaver ne söylerse söylesin, seyircilerin kafasından uzun zaman Ripley'i ve onun yaratıklarla verdiği amansız mücadeleyi silemeyecek...



ÖZDEMİR ERDOĞAN

"SANATÇI BİR ÜLKENİN YARINLARININ PLANLAMASINI YAPAN VE BUNUN İÇİN GEREKENLERİ ÜREten, İNSANLIĞA VE ÜLKESİNE YENİ YAŞAM BİÇİMLERİ SUNAN, BUNLARI İLERİKİ GÜNLERE GÖRE ÇİZEN KİŞİDİR. YOKSA SANATÇI POPÜLER KİŞİ DEĞİLDİR."

Dergimizin bu sayısında ünlü sanatçı Özdemir Erdoğan ile müzik üzerine bir söyleşi yaptık. Beğeniyle okuyacağınızı umuyoruz.

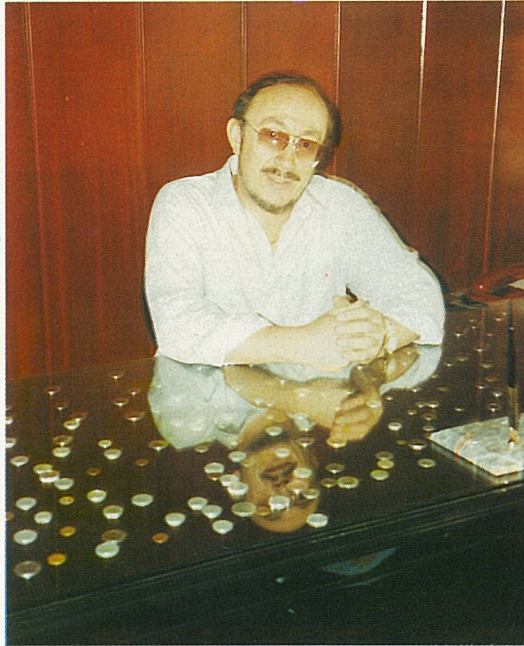
• **Özgeçmişinizi öğrenebilir miyiz?**

1940 doğumluyum. 16 yaşından beri müzikle meşgulüm. Özel derslerle yetiştim. Biraz Macar hocalardan, biraz annemden, daha sonra da Şerif Yüzbaşıoğlu, İsmet Zal. 1968'de de ilk orkestramı kurdum. 1968'de ilk plağımı yaptım. Ondan sonra da bugüne kadar geldik.

• **Size göre bir sanatçı nasıl olmalıdır?**

Bu Türkiye'de bayağı sorulması gereken bir soru. Benim inandığım bir olay var. Ben bugün biraz kabiliyetli bir kişiyim. Biraz duygusal, kitap okumuş, şiir okumuş, biraz da müzik dinlemiş bir kişi. Türk insanının genelinde var olan bir şairlik dolayısıyla güzel şiirler yazabilir. Halkın hoşuna gidebilecek bir şekilde de besteleyebilir. Kişi de popüler olabilir. Kişiler şan, şöhret sahibi olabilirler. Ama tüm bunlar uluslararası platformlarda değerlendirmeye girmez. Benim bütün ölçüm ülkenin değerlerinin uluslararası platformlarda ve o değerlerle boy ölçüşebilecek seviyeye gelmesidir.

Sanatçı, bir ülkenin yarınlarının planlamasını yapan ve bunun için gereken yolları üreten kişidir. İnsanlığa ve ülkesine yeni yaşam biçimleri sunan ve bunları ileriki günlere göre çizen kişidir sanatçı.



Yoksa sanatçı popüler kişi değildir. Sanatçı sadece aktüel bir kişi de değildir. Türkiye'de kişi popüler olunca hemen sanatçı oluyor.

Sadece gününü kurtarmak, o gün için popüler olmak ideali bir sanatçı için önemli değildir. Türkiye'deki her konu gibi tartışılması gerekli ve önemli bir konudur. Sanat ve sanatçının tarifinin iyi yapılması lazım.

• **Bestelerinizi yaparken belli bir ortam veya özel bir zaman var mı?**

Ortam sanatçının kendisiyle olan çelişkisini veya rahatlığını sağlayan tamamlayıcı bir faktördür. Ama esas önemli olan sanatçının ruhen, bedenen, rahat olmasıdır. Bu şu veya bu ortam olabilir. Önemli olan rahat olabilmesi,

kafasının başka birşeyle meşgul olmaması. Bence en önemli husus bu. Sanatçı o zaman verimli olabilir. Benim için de aynı şeyler söz konusu. İşte burası benim çalışma odam burada oturayım, beste yapayım diye bir koşullanmam yok.

Bana göre dünyada iki önemli şey var; aşk ve meşk, ikisinde de hep rahat olmak gerekli.

• **Bütün besteleriniz çocuğunuz gibi. Bunları başkalarından dinlerken eleştiriyor musunuz, yoksa hoşunuza mı gidiyor?**

Siz çocuğu doğurursunuz ve bir okula verirsiniz. Parasal nedenler, ruhsal nedenler vardır ve o çocuk o okula verilir. O okula verildikten sonra, o okula pek fazla müdahale edemezsiniz. Dersiniz ki "ben hiçbir okula güvenmiyorum. Çocuğumu kendi bildiğim gibi yetiştiririm" Ama bunu demek çok zor ve iddialıdır. Ben böyle birşey demiyorum. Ben ancak sempati duyduğum ve ruhsal açıdan inandığım kişilere beste veririm. Fazla profesyonelce beste satıp, hayatını idame ettiren bir kişi değilim. Özel olarak beste yapmıyorum.

• **Şarkılarınızın teması genellikle aşk, sevgi, yaşam vb. konular üzerine. Bu sizin özel bir seçiminiz mi?**

Benim iki türlü bestecilik tarafım var. Ben 1980'li yıllardan itibaren daha çok felsefe konuları ve sosyal konularda epey fazla beste yaptım. Bunlar da Türkiye'nin ge-

leneksel müzik ortamının biraz dışında kalıyorlar. Ama yapılması gereken şeylerdi. Ben mesela Türkiye'de ilk caz çalışmaları yapan bir sanatçıyım. Bu çalışmaları da plak ve kaset halinde çıkartan bir kişiyim. Bu 47.000 sattı. Bu satış bir kaset için hiçbir şey değildir. Ama bunların yapılması lazım. Bugün Türk cazı denince o kaseti dinleyip, çeşitli ülkelerden bana gelen konser teklifleri var. Ve pek çok caz konseri verdik.

Hep böyle aşk şarkıları yapmaya da mecbur değiliz. Bir sanatçının işlevi sadece bunların sayesinde popüler olmak değildir. Ben o bakımdan Türkiye'de yapılmamış olan bazı şeyleri elimden geldiğince yapmaya çalışıyorum ve buna da devam edeceğim. Ama halk bunu anlamayabilir vb. olabilir, ama 10 bin kişi de anlasa benim için kârdır.

• *Siz sanat için sanat yapıyorsunuz değil mi?*

Sanat için sanat yapılmaz. Ama yapılan her iş yapıldığı anda popüler olacak diye bir şart yok. Ben "İkinci Bahar" kasetimi çıkarttığımda sadece 12 bin tane satmıştı. Ve herkes birşey söylemişti. Ama şimdi klasikleşen en popüler şarkılardan biri. Demek ki bazı şeylerin zamana ihtiyacı var. Bu çarşıya böyle bir renk getirmek sanatçının görevi. Türk halkının gelenğinde çok fazla felsefik, çok fazla deruni veya gizemli kavramları anlamak için alışkanlık yok.

Yok diye yapmamazlık olmaz. Bazı şeyleri göze almak lazım. Sadece popüler olmak için değil, ülkesine, insanlarına ve hatta yanlış anlama riskini de göze alarak yeni şeyler yapmak zorundadır gerçek sanatçı.

• *Ülkemizde çok farklı müzik türleri var. Siz bu karmaşa hakkın-da ne düşünüyorsunuz?*

Ben daima çeşitlilikten yanayım. Türkiye'de çeşitli ırklardan, çeşitli dinlerden, mezheplerden yaşayan insanlar olmuştur. Bu yüzden bizim çok değişik kültürlerle dayanan bir kültürümüz var.

Bütün bu değişik müziklerden uluslararası bir boyuta çıkmayı istiyorlar. Benim yıllardan beri 70'li yıllardan beri esas idealim, bir değişik kültürlerden yola çıkarak, uluslararası boyutta bir müzik yapabilmek. Bunun denemelerini yapıyorum.

Şunu rahatlıkla söyleyebilirim, Türkiye'de müzik adına pek çok ilkleri başlatan benim. Bundan dolayı zaman zaman eleştirilere maruz kaldım. 15-20 yıl mücadelem oldu. Bir taraftan sanatçı onurumu korurken, bir taraftan da onlarla elimden geldiğince dialog kurmaya çalıştım. Bugün Türkiye'de çok seslilik olayını, türkülerle, Türk sanat müziğine ve yöresel müziğe taşıyan başlatan kişi Özdemir Erdoğan'dır. Bugün türkülerimizin bile ardında gitarlar, yaylı sazlar gibi zengin bir müzik oluşuyor. Bunun oluşmasında ben çok çaba ver-

dim. Kendi üzerime düşen görevi birincilikle yapan kişiyim. Bunu yerleştirdiğimi de şimdi görüyorum.

Şu an için kalitesi uluslararası düzeyde değildir. Uluslararası düzeyde ses getirecek bir müzik Türkiye'de daha üretilmiyor. Ama iyi bir yolda. Tabii burada sanatçılarımız çok yalnız.

Sanayi, ekonomi veya bütün yaşam boyutlarında bir ülkenin artık kendi kabuğuna çekilerek yaşaması ve kendi değerlerini orada üretip, yaşatması söz konusu değildir. O zaman da, üretilen herşeyin dış pazarlarda yer alması lazımdır.

Müziğin düzeyini yükseltmek lazım. Benim peşinde olduğum da bu. Düzeyini yükseltmek, değerli kişileri bir araya getirmek ve uluslararası ve Türkiye boyutunda izler bırakmak.

• *Elinizde sınırsız imkânlar olsaydı Türk müziği için neler yapmak istersiniz?*

Ben böyle hiç hayal kuran bir insan değilim. Hiç bir konuda hayal kurmam. Yapmış olduğum herşeyin içinde bir bilinç var. Yaptığım herşeyi dengeli bir ortam içinde götürmeye çalışıyorum.

• *Siz olayın bir de ticari yönüyle uğraşıyorsunuz. Burada ne gibi zorluklarla karşılaşıyorsunuz.*

En önemli zorluk müzikle ilgili konuların organize edilememiş olmasından doğan karmaşa. Herşeyin sebebi devletin bu konuda geri kalmış olmasından, doğan boşluk. İnsan kendi başının çaresine bakmaya çalışıyor. Kanun yok, insanlar birbirini kırıyor. Böyle bir ortamda yürütmeye çalışılıyor.

• *Muhakkak ki çok seyahat ediyorsunuz. Havayolu hakkında ne düşünüyorsunuz? Uçuş korkunuz var mı?*

Uçuş korkusu var. ama uçağa binince korkuyorum. Ama binmek zorundayım. THY'den çok memnunum.

Benim dış konserlerim için şartım vardı. Ama THY Amerika Seferleri'nin çok iyi olduğunu gördüm. Uçuş ve servis açısından THY'ni tebrik ediyorum.

• *Sayın Özdemir bu söyleşi için çok teşekkür ederiz.*



KATRIN KRABBE, yarışmalar-da madalyaları ve himaye iş-lerinde milyonları yakalayan yenilmez biri gibi görüldü. Ancak, Şubat ayında Alman Koşu ve Alan Birliği tarafından hile yaptığı iddia edildi. Bunu dünya çapında bir bildiri izledi. " Son birkaç haftadan sonra gerçek dostlarımla kimler olduğunu anladım ve şimdi biliyorum ki, düşmanlarımla var " diyor ünlü koşucu bu iddialara cevap olarak.

Katrin Krabbe ile doping kararından sonra düşündükleri, olimpiyattan vazgeçmesinin nedenleri ve gelecek hakkındaki planları üzerine ünlü Stern dergisinin yaptığı röportajı aynen yayınıyoruz.

STERN: Bayan Krabbe, kendinizi kurban olarak görüyor musunuz?

KRABBE: Kurban? Söylemesi güç. Kendimi bazı insanlar tarafından centilmen olmayan bir şekilde davranılmış hissediyorum. Fakat antrenman arkadaşlarımla ve ben nasır bağladık ve bu, bize karşı havayla başa çıkmaya çalışıyoruz.

STERN: Sizin, Grit Breuer ve Silke Möller'in idrar örneklerinin manipule edildiği tartışılmaz. Eğer siz değilseniz, kim o zaman meşhur büyük bilinmeyen?

KRABBE: Eğer bir fikrimiz olsaydı, bu kimse için istemeyeceğim davaya katlanmak zorunda kalmazdık. Büyük bilinmeyen, bu her zaman kulağa alaycı gelen bir söz. Bize sizin gibi sorular soranların bize inanmak istemediklerini düşünüyorum. Bu arada bizim örnekleri alan güney Afrikalı doktor Londra'daki davada, ona göre bizim tarafımızdan yapılmış bir manipülasyonun imkansız olduğu ifadesini verdi. Ve bir kez daha açıklığa kavuşturmak için, biz manipule etmedik.

STERN: Londra Spor Mahkemesinin Finlandiyalı Başkanı karardan sonra sizin dopingli olduğunuzdan emin olduğunu söyledi.

KRABBE: Bunu onun kendi ağzından duymak isterim. Sadece gazetede okudum ve bu geçen sürede gazetelerin her zaman güvenilir olmadığını öğrendim. Karar verildikten sonra bir hakimin böyle bir açıklama yapacağını düşünemiyorum.

KATRIN



KRABBE

STERN: Olimpiyatlardan çekilmenizi, siz ve antrenörünüz Thomas Springstein, Barselona'yı hedefleyen bir hazırlığı imkansız kılan stresle ve medyaların yaygaracılığıyla açıkladınız. Bunun üzerine "Bild" gazetesi, gazetenin kendi konunuzda sözleşmeli yazarı olduğunuz halde sizi "kaçınmak"la kınadı. Kaçındınız mı?

KRABBE: Kesinlikle hayır. Olimpiyatlara hazırlanmanın ne kadar zaman ve emek anlamına geldiğini bilen herkes bizi anlayacaktır. Geçen hafta ve aylarda antrenman yaptık, stres tam anlamıyla çok büyüktü. İnsanın kafası başka yerde olunca kendini yüksek bir kondisyona getiremez. Hayır, iptal ettiğim için vicdanım rahatsız değil.

STERN: Gelecekte sadece zamana karşı değil, aynı zamanda halkın düşüncesine de karşı koşmanız gerektiği sizin için açık. Her zayıf noktanızda şu argüman gelecektir: Görüyor musun, birşey almadığında artık hızlı değil.

KRABBE: Son derece normal bir hazırlık yapabilirsek, geçmişteki performanslarıma kısa zamanda tekrar ulaşacağımı düşünüyorum.

STERN: Sonuçta bu sezon hâlâ start almayı istiyor musunuz, örneğin olimpiyat sonrası Köln ve Zürih'deki büyük karşılaşmalarda?

KRABBE: Şu sıralar tekrar zor antrenmanlara başlıyoruz. Tatile çıkmıyorum. Antrenmanlarım sırasında uygun performansta olduğumu fark edersem, şu veya bu karşılaşmalara bu yaz bile katılmamazlık etmeyeceğim.

STERN: Geçen haftalarda hiç tümüyle bırakmayı düşündüğünüz oldu mu?

KRABBE: Hayır, hiç.

STERN: Size "Donike" dediğim de aklınıza ilk gelen ne?

KRABBE: Bize iki davada da son derece centilmen olmayan bir şekilde davrandı.

STERN: Laboratuvarında şu mahut idrar örneklerini analiz eden profesör Donike'den nefret ediyor musunuz?

KRABBE: Nefret belki de yanlış ifade olurdu. Ancak çok fazla buluştu.

STERN: Olimpiyattan vazge-

çmeniz sizin için finansal bir kayıp anlamına geliyor. Bir rakam verilebilir mi?

KRABBE: Aslında istemem. Zaten ne kadar kazanacağımı sormuyorum. Benim için beraat etmem en önemlisi. Para başta hiç düşünülmez. Para benim için öncelikli olsaydı, şimdiye kadar olimpiyat öncesi bütün karşılaşmalarda start alabilirdim. Start alma hakkına sahiptim. Ama benim kendim için bazı kriterlerim var: Ancak formda olduğumda ve üçüncü sınıf bir performans göstermeceğim durumlarda sadece para kazanmak için start almam.

STERN: Alman sporunun parlak kızı olarak başarınızı nasıl açıklıyorsunuz?

KRABBE: Ana faktör performansım olmalı.

STERN: Başka kızlar da performans gösteriyorlar, ama hiç bir zaman başlık olmuyorlar.

KRABBE: 100 metre atletizmin kral mesafesidir, bu ayrı bir şeydir.

STERN: "Sarı bukleler, yeşil gözler, seksi bacaklar" gibi sözleri kabul etmek istiyor musunuz?

KRABBE: Hayır. Uzun boyluyum. Benim yapabileceğim bir şey yok. Şansım varmış.

STERN: Birçok kişiye kibirli geliyorsunuz. Bu bir kendini koruma mekanizması mı?

KRABBE: Ben kesinlikle çekinmiyorum. Ben böyleyim. Hiçbir yarışmadan sonra sevinç çığlıkları atmam. İçimden sevinirim, dışa karşı son derece sakın dururum. Gülmem ve diğerleri gibi çocuk gibi davranmam.

STERN: Medyalar sizi soğuk bir etki bıraktığınız için sporun Grace Kelly'si olarak veya kalp yerine bir mikroçip taşıyan biri olarak tanımlıyorlar. Doğru mu?

KRABBE: Buna gülerim. Arkadaşlarım böyle olmadığımı bilirler. Ben aslında son derece eğlenceli biriyimdir. Ama herkes önünde bunu açık etmek istemem. Ne söyleyebileceğimi ve söylemek istediğimi biliyorum, ve söylüyorum da zaten.

STERN: Şahıs olarak Krabbe'nin iki odalı bir dairesi, bir mercedesi ve erkek arkadaşıyla birlikte bir spor mağazası sahibi oldu-

ğu biliniyor. Hâlâ aynı mı?

KRABBE: Yeni bir şey yok. Hâlâ daha büyük bir evimiz yok.

STERN: Reklamlarda her zaman gerilimsiz ve neşeli görünüyorsunuz. Çekimlerde aptalca sorular sorulmadığından mı?

KRABBE: Kısa bir süre için rol yapmak hoşuma gidiyor. Nasıl değiştiğini görebiliyor insan, bu çok güzel. Ve severek yapıldığından gerilimsiz olunuyor.

STERN: Röportajlar sizi sinirlendiriyor mu?

KRABBE: Hayır, doğru değil. Bazen ben de severek röportaj yapıyorum. Özellikle de tanıdığım gazetecilerle. Ne yazacaklarını ve daha sonra nelerle karşılaşacağını biliyor insan.

STERN: Almanya'daki doping tartışmasının ikiyüzlü olduğuna inanıyor musunuz? Yakalanılmadığı sürece dışarıya karşı silahlanılmalı ve el altından yürütülmeli mi?

KRABBE: Kesinlikle, bu kadar sıkı kontroller Almanya'da olduğu gibi hiç bir ülkede yok. Bizim olayımızı bu kontrol sisteminden kuşku duyulmasında kullandılar. Kuşku duymaya gerek yok. Sistem mükemmel.

STERN: Yeni Sovyet ülkeleri gibi diğer başka ülkelerde parasızlık ve organizasyon zayıflıkları nedeniyle pratik olarak doping kontrolü yapılmıyor. Olimpiyat için bu kabaca yarışma çarpıtmaca.

KRABBE: Sanırım, bazı atletler diğer yerlerde böyle olmazken Almanya'da sürekli sıkı bir kontrolden geçmeyi haksızlık olarak görüyorlar.

STERN: Diğerleri daha fazla mı kontrol edilmeli, yoksa biz mi daha az?

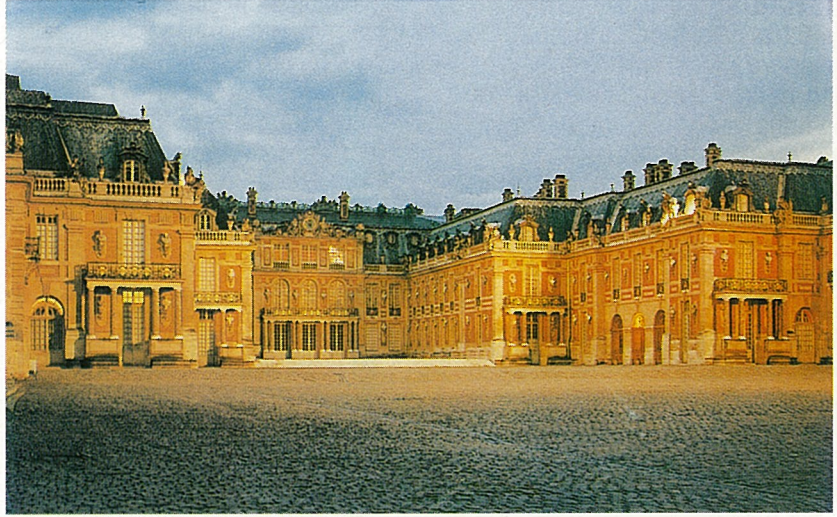
KRABBE: Diğerleri daha fazla kontrol edilmeli.

STERN: Olimpiyatlardaki 100 metre final koşusunu gözyaşları içinde mi seyredeceksiniz?

KRABBE: Televizyonun karşısına oturup burnumu çekmeyeceğim. Barcelona benim için tabii ki rüya hedefti. Altın madalya kazanmak istiyordum. Ama beş aylık stresten sonra olayları farklı bir açıdan görüyorum. Daha gencim. İnanıyorum ki, 1996 Atlanta'da kazanabilirim.

VERSAILLES SARAYI

Övgüler yağdırılan ya da anlaşılamayan Versailles Şatosu, bir miknatıs veya bir itici olarak etki yapıyor. Bir yoğun yaratıcılık çağının debdebeli imgesi, mutlak iktidarın iğrenilen simgesi, muazzam bir mobilya ve tablolar yığını... Dünyanın en büyük sarayı karşısında hiç kimse kayıtsız kalamıyor. Her yıl 4 milyon ziyaretçi sarayın avlusunda, Monark'ın at üzerindeki heykeli çevresinde birbirlerini sıkıştırıyor, tıpkı Bastille metro durağındaki kalabalık gibi Aynalar Galerisi'nde dalgalanıyor, Büyük Kanal'a kadar bahçelere dağılıyor.



Sarayın cepheden görünüşü



XIV. Louis'in heykeli

Kimileri yıldırım aşkına tutuluyor. Tıpkı, öncü filmler dünyasında meslek yaşamına yeni başlamış Kanadalı fotoğrafçı Robert Polidori gibi. Bir gün rastlantıyla, New-Yorklu sinemacı, çevrelerinden son derece uzak bu kralın malikanesine geliyor. Ve öylesine bir aşkla vuruluyor ki, Paris'e yerleşiyor ve sekiz yıldan beri Versailles'ı özel inceleme konusu olarak işliyor. " Bir odaya girer girmez, oradan yayılan tanımlanamaz kokuyu hisseden nasıl vurulmaz ki? Bu duyum fırtınası, bu mekânın tanık olduğu olayların, sessizliklerin ve duyguların anısını canlandırma izlenimi vermiyor mu? " diye kendini sorguluyor Polidri. Mermerlerin ve altın kaplamaların gerisinde, binaların mimarlığının en saf çizgilerini keşfetmeyi başarmış. Aynalar Galerisi yerine, gizli-

ce, Kral'ın 2 bin atı için öngörölmüş Büyük Ahırları, 2 000 ağaç için öngörölmüş " Roma mükemmelliğine yaraşır " limonluğu, Jansencilerce tasarımı olduğu düşünülebilecek Gabriel Opera-sı'nın çıkışlarını ve su depolarının çatılarını yeğliyor.

Versailles tarihçisi olan Jean-Marie Pérouse de Montclos, Versailles imgesini kavramanın niçin bu denli güç olduğunu açıklıyor. Gerçekten de XIII. Louis'den miras kalmış dar tuğla şatocuk ile Marie-Antoinette'in taş döşeli ve beyaz mermer kaplı bir süthanede çiftçi kadını oynadığı Hameau de Trianon arasında ne gibi bir ortak yan var? Ya Kraliçe merdiveninin İtalyan üslubu ile küçük dairelerin XVI. Louis dekoru arasında? Hele, neredeyse neogotik üsluptaki Grande Chapelle ile barok ustala-

rının müziğinin bugün de çalındığı Gabriel Operası arasında ortak bir yan bulunabilir mi? XVII. yüzyılın sonlarından Devrime kadar, Versailles sürekli bir şantiye durumundaydı. Her on yılda bir, bir bölümü yıkılıyor, yeniden yapılıyor, yeniden boyanıyor, yeniden döşeniyordu. Sonuçta devasa bir yamalı bohçaya ulaşıldı.

XIV. Louis Versailles'a yerleşmeye karar verdiğinde, bir gelecekle, göçebe geleneğiyle bağlarını koparıyor. Kralın ve çevresinin varlığı, onların bulundukları yerleri bitip tüketiyor. Bu nedenledir ki

Saray çevresi, şatoların, ormanların ve çayırların yeniden üretilebilmesine olanak vermek için sürekli yer değiştiriyorlar. Vaux-le Vicomte'ta başmabeyinci Fouquet'nin şatosunu görür görmez kıskançlıktan deliye dönen XIV. Louis, daha iyisini yapmaya karar veriyor. Haftada üç gün Versailles herkesin ziyaretine açılıyor. İnsanlar Monark'ı akşam yemeği yerken, avdan dönerken, Grandes Eaux'daki gösteriyi izlemeye giderken görebilmek için birbirlerini eziyor.

Birçok kişi Güneş-Kralı'nı taklit



Guerre Salonu. 1678 yılında yapılmış.



L'Encelade Bahçesi 1677'de hazırlanmıştır.

etmeye çalışmıştır: XVIII. yüzyılda Çarlar, XIX. yüzyılda Bavyeralı II. Louis. Yaşadığı için bu denli modern olan 1600'lü yıllarda Avrupa'nın en büyük egemeni nasıl taklit edilebilir ki? Bilinçsiz X. Charles, bakımı çok pahalı olan şatoyu ve bağlı binaları yıktırmayı başaramıyor. Deprem, bahçelerdeki ağaçların kıyısına kadar ulaşıyor. Ne var ki Versailles'ın bütünü, zamanın ve dahası anlayışsızlığın tüm yıkıcı etkilerine karşın mucizevi bir tarzda varlığını koruyor.

Françoise Monier

MEGASTARLAR TÜRKİYE'DE

Pavarotti, Bryan Adams, Shirley McLaine ve Natali Cole'nin ardından, bir megastarın daha ülkemize gelişi heyecan yarattı. Pop dünyasının kralı, tartışmasız en büyük ismi MICHAEL JACKSON. Bundan birkaç yıl önce-sine kadar Türkiye'de görmeyi hayal bile edemeyeceğimiz ünlü yıldızlar ülkemizde boy göstermeye başladığından beri, pekçok soru müzikseverlerin kafasını kurcalayıp duruyor. İnsanlar bu starları daha yakından tanıma isteği duyuyorlar. Tabii bunların başında Michael Jackson geliyor. Kimdir Michael? İdealleri neler? Onu bu derece başarılı yapan etkenler neler ve tabii en önemlisi de ülkemize gelmesi nelerle mal oluyor?

Oldukça kalabalık bir ailenin çocuğu Michael. Kardeşlerinden bir çoğu onun gibi müzik ile uğraşıyor. Ancak sadece Michael bir efsane olma yolunda kesin ve emin adımlarla ilerliyor. Bu yolda ilerlerken de sıradan insanları değil, tarihe mal olmuş, dünyayı titretmiş insanları örnek alıyor kendisine. Onun gönlünde yatan dört büyük isim var. İlk olarak Aslan Yürekli Richard'ın cesareti ve adil kişiliği onu etkilemiş. Michael dürüstlüğü Richard'a olan hayranlığına borçlu. İkinci isim Napoleon. Yükselme hırsını ve azmini örnek alarak bu günlere gelmiş. Michael'in yer yer şarkılarına yansıyan romantik ve duygusal kişiliğinde ise ünlü karakter Romeo'nun etkileri gizli. Michael'in son gözdesi ise, Romalı imparator Jules Sezar. Hayatı boyunca didinerek zirveye ulaşan ve sonra en yakın dostu Brutus tarafından arkadan bıçaklanan Sezar, Michael'da kendi sonunun da aynı olabileceği izlenimini uyandırıyor. Belki de bu nedenle insanlardan uzakta, izole bir hayat

sürüyor. Ancak bütün bunlar bir yana, ünlü yıldız bu konuda önce kendisine hayran olduğunu belirtiyor. Ve bu konudaki düşüncelerini şöyle dile getiriyor. "Önce kendime hayranım. Çünkü sorunlu bir aile içinde yetiştim. Ve küçük yaşta hedeflerimi belirleyerek bir hiçten şöhret yaptım."

Çocukları çok seven ünlü yıldız, her şarkısının kendi çocuğu gibi olduğunu, bu yüzden hepsini ayrı ayrı sevdiğini söylüyor. Aşk hakkındaki düşüncelerini ise şöyle özetliyor: "Aşk sabuna benzer, fazla sıkmadığınız sürece avucunuzun içinde durur. "Özel hayatı hakkında ise bu güne kadar çok şey yazılıp çizildi. Onun cinsiyeti hakkında hâlâ bir sonuca varılamadı. Kimilerine göre bir homoseksüel, kimilerine göre ise bir aoseksüel olan ünlü yıldızın, şu sıralar geçirdiği rahatsızlığın AIDS olabileceği konusunda da çeşitli iddialar ortaya atıldı. Her yaptığı hareket basında çalkalanmalara yol açıyor. Çünkü o bir megastar. Ve bu hiç de öyle sanıldığı kadar kolay bir olay değil. Milyonlarca hayranı olan sanatçı, oldukça yalnız ve izole bir hayat yaşıyor. Yalnızlığı konusunda duygularını şu sözlerle dile getiriyor: "Her sabah aynanın karşısına geçer ve karşımdaki insana 'dostum güzel bir müzik duyuyo-



rum. Benimle dans eder misin' derim. Yani o kadar da yalnız değilim."

Ama tabii dünyanın tek pop kralı ünvanını taşımak kolay değil. Yıllardır bu ünvanı koruyan Michael Jackson bütün dünyada konserler verdiği turneler sırasında doğal olarak diğer starlardan daha fazla kapris yapıyor ve titizleniyor. Yaptığı herşeyle olay yaratan ve adından günlerce, haftalarca söz ettiren Jackson, konser öncesi ve konser sırasında akıl almaz lüksleri de bareberinde getiriyor.

Ülkemizde Ahmet San organizasyonu ile 7 Ekim'de İzmir'de, 4 Ekim'de İstanbul'da vereceği konserleri iptal eden sanatçı, "olmazsa olmaz" kaprislerini yaptı elbette.

Bu kaprislerin hepsine "evet" denmesine rağmen, ülkemizden tek bir konser bile vermeden ayrılan sanatçının ilginç bazı yönleri daha var. Örneğin Michael zenci olmasına rağmen, beyazlara karşı müthiş bir zaafı var. Hatta derisinin rengini açtırmak için gördüğü bir takım tıbbi müdahaleler sonucu, deri kanseri olma tehlikesi ile karşı karşıya geldi. Sanatında kendisini bu derece kanıtlamış bir insanın neden böyle bir şeye ihtiyaç duyduğunu anlamak da çok zor doğrusu. Sağlık konusunda da birtakım takıntıları var yıldızımızın. Örneğin sürekli eldivenle dolaşıyor ve kimseyle el sıkışmıyor. Yüzü olduğu estetik ameliyatlara sonucu sarkmaya başladı ve cildi artık estetik kabul etmiyor. Ama bunların hiçbirisi onun "Megastar" olmasını engellemiyor. O yine en büyük, yine zirvede kalmayı başarıyor.

Megastarımızın bu kadar kaprisine evet dedikten sonra, tek bir konser bile vermeden ülkemizden ayrılması hayranlarını derin bir üzüntüye boğdu tabii. Michael'in sağlık durumunun elverişli olmayışı nedeni ile Türkiye'den ayrılışı çeşitli spekülasyonlara yol açtı. Hatta ülkemize gelen kişinin Michael değil de, onun dublörü olduğu söylentileri bile dolaşıyor ortalıkta. Ne söylenirse söylenirse, ünlü sanatçının ülkemize geleceği haberinden bu yana büyük bir heyecan yaşandı. Ve (konser vermeden de olsa) bir megastarı daha ağırladık...



SATRANÇ MELEĞİ 'CAISSA'

Sertaç Dalkıran

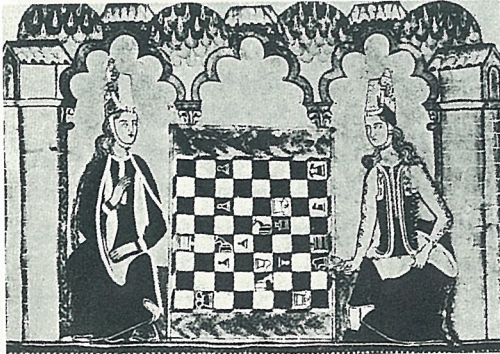
Fide Uluslararası Satranç
Hakemi ve Yazarı

Evet! Yanlış duymadınız satranç meleği! Bugün uluslararası satranç arenalarında mücadele eden pek çok ustanın inandığı bir melek "CAISSA".

Nedir bu melek, ne iş yapar diyeceksiniz?

Oynarken öylesine pozisyonlar doğar ki, sanki hiç bir kurtuluş çareniz kalmamış ve hatta oyunu terk etmek üzeresiniz, içinize kaybetmeyi sindiremiyorsunuz ve laf olsun diye oyunu iki hamle uzatıp oynuyorsunuz. Fakat oda ne! Rakibiniz düşünülmesi imkânsız kaba bir hata yapıp oyununu kayba sokuyor veya düşünülmesi sanki imkânsız olan ilginç, yaratıcı bir hamle keşfediyorsunuz, kaybı kurtarıyorsunuz. İşte oyun esnasında meydana gelebilen nadir bir tip körlük ya da yaratıcı hamlelerin bulunmasında satranççılar bunu "Caissa"ya bağlarlar. Bazen de olağanüstü güzel müthiş bir oyun sergiler, yine de hata yapmamanıza rağmen kazanamazsınız. Bunun için de o oyunda Caissa'nın size küskün olduğunu düşünür nedenini araştırırsınız. Genelde de bu o turnuvada oynayıp kazanmanız gereken bir partiyi berabere bitirdiğinizde, oynamanız için gereken mücadeleyi, oyunun hakkını ya da turnuvanın hakkını vermediğinizden kaynaklanabilir, oyun size küsmüştür.

Satranç Tanrıçası Caissa!



Peki bu ad nereden geliyor diye düşüneceksiniz. Onu da sizler için araştırdım:

Antik Yunan ve Roma'da satranç oynanmakta ve bilinmekteydi. Ve bu bayarı ilk keşfeden onlar olmuştu. Bu belki de onların o çağlarda pek çok tanrıya olan inanışlarından da kaynaklanmış olabilir. Vida (1490-1566) eserinde oyunun o çağlarda Scacchia Ludus'a adandığından bahseder. Ancak Scahis kelimesi tutmamıştır.

"Caissa"nın adı ilk kez 1763'de Sir William Jones (1744-1794)'un şiirinde geçmektedir. Bu şiirler 1772'de Oxford'da yayınlanmıştır.

Şimdi sizlere bu eserden alınmış orijinal kısa bir pasajı aynen aktarayım:

'A lovely dryad rang'd the Thracian wild,

Her air encharming, and her aspect mild:

04er hills and valleys was her beauty fam'd,

And fair Caissa was the damsel nam'd.'

Burada Mars aşık olmuş ve aşkın o güzel duygularını hissetmektedir.

'Canst thou no play, no sooting game devise,

To make thee lovely in damsel's eyes?'

Daha sonra Mars daveti kabul eder ve satranç oyununu keşfeder.

'He taught the rules that guide the pensive game,

And called it CAISSA from the dryad's name:

Whence Albion's sons, who most its praise confess

Aprov'd the play, and nam'd it thoughtful Chess.'

Eserin son kısmında satranç tarihinde yapılan etymolojik incelemelerde rastlanılan sayısız hatalardan bahsetmektedir.

Fotoğrafları aktarı	İlişik Ünlü kadın atlet	Livaneli'nin bir albümü	Yok etme İranlı	Bir tür şeker	Gezinti gemisi	Türkiye'ye gelen ünlü şarkıcı	Bir cetvel türü
Bir sayı İngiliz kadın politika romansı		Ağzın tavanı Erkek geyik		Hicap	Kamu Nazi Hücum örgütü		Kuzu sesi
							Behramoğlu (şair)
Argoda esrar G.Amerika'da bir ülke	Sahip	Sümer su tanrısı Bayağı		Rusça'da evet Ünvan		Fransa'da bir yönetim bölgesi	Yabancı hayvan barınağı
				Tavla bir sayı Bir nota	Ant		
Suudi Arabistan'ın başkenti Valide			Su		Prens Charles'ın eşi		
		Özen Dingil				Neonun simgesi	Verdi'nin bir operası
İlave		Karakter			Motorlarda gezi tutuşturan araç	Değerli bir taş Muğla'nın bir ilçesi	
İstisna							Üç silahşörler den biri
Star ... (Yıldız Savaşları) Bir hastalık					Bir Rus otomobili Avrupa'da bir ulus		
		Orta resimdeki aktrisin oynadığı film					
Su		Koyun ve keçiye verilen ortak ad			Ant içme	Yankı	Anıtkabir'in projesini çizen mimar
Ayrılrken içtenlik öleme Bir nota							
	Bir yüzölçümü birimi Mitoloji		Bir içki Nikelin simgesi	Telli bir çalıcı	Bir çeşit İngiliz birası	Garson yamağı Lütesyumun simgesi	
Bir tatlı türü				Su tavuğu			
Ele avuca sığmaz Yergi Umar				Millet Kendine inanılan kimse			Eski Mısır tanrısı
			Familiya Olağandan daha hacimli			Bir hayvan Satrançta bir hareket Çayın tava	Siyah
Satrançta bir taş	Bir bağlaç Notada durak işareti		Bir soru sözü Yabancı		Bir ilimiz Duman kiri		
Akciğer		Gerçeklik					Ünlü bir aktrisinin soyadı
Saray (Fransa'da ki saray)						Mal	



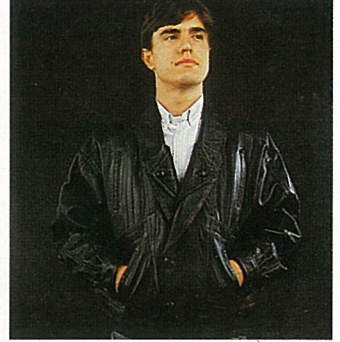
6-9-12 AY TAKSİTLERLE



*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



AKGÜN İSTANBUL

★★★★★

Turizmde 30. yıl

Bütün odalarında:

- ☐ Müstakil kumandalı
- ☐ air-condition sistemli,
- ☐ minibarlı,
- ☐ direct telefonlu,
- ☐ saç kurutma makinalı,
- ☐ uydu yayınlarını alabilen TV
- ☐ ve balkonu ile

*Adnan Menderes Bulvarı'nda
yer alan 5 yıldızla*

AKGÜN İSTANBUL OTELİ

*265 Standart oda, 8 suit 2 Kral
Dairesi ile toplam 275 odaya
sahiptir.*

ADNAN MENDERES BULVARI (VATAN CADDESİ)

34270 AKSARAY-İSTANBUL-TÜRKİYE

TEL: (1) 534 48 79 (20 LINES) FAX: (1) 534 91 26





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,
HELSINKİ, İSTANBUL, İZMİR, KAHİRE, KARAÇİ, KOPENHAG, KÖLN, KUVEYT,
LEFKOŞA, LONDRA, LYON, MADRID, MALATYA, MİLANO, MOSKOVA,
MÜNİH, NEW YORK, NİCE, NURNBERG, PARIS, 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 "