

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • EKİM 1993 OCTOBER • YOUR COMPLIMENTARY COPY



- SİNEMALARDA YENİ SEZONDA NELER VAR?
- ENGINE TEST CELL • DOUGLAS'TAN YENİ BİR SÜPER: MD-90
- MACARİSTAN

6-9-12 AY TAKSİTLERLE



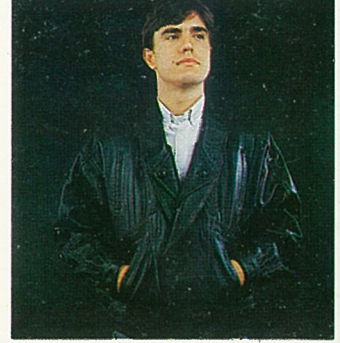
*Vizon * Astragan *Rönar-Arjante
*Kuyruk *Ayak Vizon
*Patastragan
*Samur *Sansar
KÜRK MANTOLAR, TURVAKARLAR

6-8-10 AY TAKSİTLERLE

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



İZMİRLİ
kürk sarayı



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



26. Yıla Hep Birlikte Merhaba...

*Derneğimizin kuruluşunun 26. yıldönümü ve UTED Dergisinin yayın hayatının 3. yılı BIGES Müzikholü'nde kutlanacaktır.
Sizleri de aramızda görmek istiyoruz*

Adres : Biges Müzikholü
Çalığışu Sk. No: 1
İ. Levent İstanbul
Tarih : 5 Aralık 1993
Saat : 20³⁰

OLAĞANÜSTÜ GENEL KURULA DOĞRU



ilindiği üzere UTED Dergi'nin Temmuz sayısında "SUÇLU ARANIYOR" başlıklı yazımda, yapılmasının gerektiğine inandığım ve gerekçeleriyle savunduğum Olağanüstü Genel Kurul 13-14 Kasım 1993'de toplanıyor.

20. Genel Kurulda 400 olan delege sayısı emeklilik ve işten çıkarmalarla 343'e düşmüş bulunmaktadır. 343'e düşen delegasyon, ayrılan delegelerin temsil ettiği üye sayısının da paylaşarak ortalama 10.000. işçinin ve ailesinin geleceğini ve istikbalini yönlendirecektir.

Bu çok önemli Genel Kurulda seçilecek yönetimin büyük bir ihtimalle 4 sene bu göreve devam edeceği düşünülmektedir;

Son derece zevkli ve heyecanlı geçeceğini sandığım Genel Kurulda, delege arkadaşlarımla oylarını kendi düşünce ve görüşleri doğrultusunda değil temsil ettikleri tüm Hava-İş üyelerinin görüş ve düşünceleri doğrultusunda kullanmaları VİCDANİ bir sorumluluktur.

Seçime giren yönetim adaylarının da, birbirlerininve şimdiye kadar yapmış oldukları yanlışların sergilenmesi yerine (delegasyon bunları çok iyi biliyor), zaten kısa olan konuşma süresince bundan sonraki sendikal stratejinin nasıl olması gerektiği hususunda, delegasyonu doyurucu, seviyeli bir fikir savaşı vermeleri, temsil ettikleri Hava-İş üyelerinin sosyal seviyesine uygun düşmektedir.

Delegasyonu teşkil eden delegelerin takım tutar gibi önceden bir tarafa kanalizasyon olmaları;

Temsil ettikleri kitlenin tesirinde kalmayıp, kendi siyasi düşünce yapısı ve etnik kökenlerine göre yönetim belirlemeye çalışması; kendilerine, bizlere, dolayısıyla Hava-İş'in tarafsızlığına saygısızlık olacaktır.

SEVGİLİ DELEGE ARKADAŞLARIM

Amatör olarak çalışan dernek yönetimlerinin, genel kurullarında yönetime aday bulmaya zorlandığı bir ortamda, PROFESYONEL Sendika yönetimlerine yönelik bu talep fazlalığını ve iktidarda kalma hirsını, hatta seçilebilmek için aranan maddi kaynakları -ki bunlar sonunda bizim cebimizden çıkacaktır- toplumu ve toplumculuğu çok seviyor olarak almak, sanırım KOMEDİNİN ta kendisidir.

Delegasyon şunu aklından hiçbir zaman çıkarmamalıdır ki, "SENDİKACILIK BİR MESLEK DEĞİLDİR VE OLMAMALIDIR DA." Sendikacılığı meslek olarak gören Yönetim Adaylarının, topluma verecekleri hiçbirşey olmaz.

Sendikaların amatör ruhla PROFESYONEL çalışma yapması gerekirken, PROFESYONEL ruhla amatör



çalışma yapması, geçmişteki ve şu andaki sendikacılığa bir örnek teşkil etmektedir.

Sendika yönetimlerinin GREV aşmasında bile hiçbir üyeye ücret dağıtmaması hatta şu anki aidatlarla bile tatmin edici bir rakkam dağıtmayaçak durumda olması gözönüne alınarak:

Aidatların % oranı ile değil, üyelere eşit muamele felsefesiyle, genel kurul tarafından karar verilecek, tatminkar eşit bir rakkama çekilmesi için mücadele edilmesi,

Sendika yöneticilerinin maaşlarının, harcırahlarının, temsil giderlerinin THY ve HAVAŞ'ın ortalama ücret politikasına çekilmesi

Biriken paraların, üyelerin sosyal tesis ihtiyacına aktarılması için yapılacak çalışmalar ve İCRAAT gerçek toplumculuğu ve s on zamanlarda gittikçe yıpranan SENDİKAL yapıyı üyelerinin ve kamu oyunun gözünde yükselterek,

KOMEDİ olarak adlandırdığım talep fazlalığını ve koltuk hirsını azaltarak, SENDİKA AĞALARINI safdışı edecek, gerçek toplumcuların ortaya çıkmasına, seviyeli bir sendikacılık anlayışı sağlanmasına ve sendikacılığın saygınlığının tekrar kazanılmasına olanak sağlayacaktır.

Olağanüstü Genel Kurulda, sizlerin sağduyusuna güveniyor, aldığınız kararları şimdiden alkışlayarak, bu Genel Kurulun Hava-İş'e, MİLLİ HAVACILIK KURULUŞLARIMIZA VE ÜLKEMİZE hayırlı olmasını diliyor, saygılarımı sunuyorum.

Sefa İNAN

Ozon Deliğindeki Büyüme Hızlandı SÜPERSONİK UÇAKLAR ÇEVREYİ KİRLİYİYOR

Süpersonik uçak adı verilen sestten hızlı giden uçakların çıkardığı egzost gazının ozon tabakasına yaptıkları tahribat çok büyük. Ayrıca bu uçakların çok hızlı olmaları ve ses duvarını aşmaları nedeniyle çıkardıkları gürültüde çok. Çevreye yaptıkları bu zararları asgariye indirmek için NASA'da bu uçakların yakıt şeklinin değiştirilmesi için yapılan çalışmalarda önemli gelişmeler kaydedildiği NASA yetkililerince açıklandı. Yürütülen bir diğer çalışmada uçak yapımında kullanılacak yeni bir alaşım. Üzerinde çalışmaların sürdürüldüğü bu alaşımın bugün kullanılandan daha hafif ve sürtünmeye daha çok dayanıklı olduğu belirtiliyor.

Fransız yapımı Concorde uçaklarının çıkardıkları egzost gazının ozon tabakasının delinmesinde oynadıkları rol itibarıyla I. sıra yer aldıkları tesbit edildi. Beş yıldır NASA'nın sürdürdüğü bu çalışmalar 1990 yılından itibaren sonuç vermeye başlamış bulunuyor. 36 milyon \$ harcanan bu çalışmaların önümüzdeki iki yıl sonuna kadar ozon tabakasını hiç delmeyecek ve etkilemeyecek sistemlerin bulunabileceği öngörülüyor.

Bu uçakların sağlığa zarar vermesinin yanında gürültüsünü de yok edici çalışmalar sürdürülüyor. 2000'li yıllar-

da kullanılacak uçakların kesinlikle bu sorunu ortadan kaldıracak bir maden alaşımından yapılacağına kesin gözüyle bakılıyor. Bu alaşımın bugünkünden çok daha hafif, çok daha dayanıklı ve hava sürtünmelerinden dolayı oluşan uçak kazalarını en asgariye indirebileceği konusunda NASA yetkilileri iddialı.

Günümüzden 15 yıl öncesine kadar yalnızca kuzey kutup dairesinde görülen ozon deliğinin giderek büyüdüğü tesbit edilmiş bulunuyor. Bilim adamlarının yaptığı son araştırmalar sonucu özellikle Kuzey Avrupa Ülkeleri'nde deri kanseri olaylarının hızla arttığı doğrultusunda ki tesbitlerden oluşuyor.

Yeni tesbitlerden biri de Güney Kutbu ve Avusturalya üzerinde de ozon deliklerinin olduğu doğrultusunda. Bu deliklerin açılmasına en büyük etken olarak kurşun ağırlıklı egzost gazlarını ve dünya çapında üretim yapan dev fabrika bacalarından çıkan karbon ağırlıklı gazları gösteriyorlar.

İnsanlık çok ciddi tedbirler almazsa önümüzdeki 6-7 sene içinde çok ciddi sorunlarla karşı karşıya kalacağını aynı bilim adamları belirtiyorlar. "Ya bu sorun önümüzdeki yıllarda çözülecek ya da dünyayı ve atmosferi aynı hızla kirletmeye devam edip intihar edecek" deniliyor.

ARAMIZA KATILANLAR

UTED Camiası aramıza yeni katılan arkadaşlarımız ile her geçen gün daha çok büyümekte ve daha çok güçlenmektedir. Her geçen gün, sadece T.H.Y'nin değil tüm sivil havacılık sektörünün teknisyenleri üzerinde, bir UTED çatısı bulunduğu gerçeği netleşmektedir. Yeni katılan arkadaşlarımızı yürekten hoşgeldin diyor ve katılımlarının hayırlı olmasını diliyoruz.

Bekir Yağlı • Kemal Uzunoglu
Recep Şimşek • Mustafa Çakır • Hüseyin Saka • Ersoy Bozurt • Ziya Güler • Ogün Evcil • İlkey Bıyık • Engin Bekce • Esabil Özunal • Sabri Şengül • Handan Uyanık • Engin Yılmaz Durulgan • Osman Erkanat • Engin Yılmaz • Nevzat Ayaz

EVLENENLER

Üyelerimizden Abidin KARAGÖZ, 16.09.1993 günü NERMİN Hanım'la,
Üyelerimizden Kemal ÖZER, 18.09.1993 günü MERAL Hanım'la,
Üyelerimizden Haluk GÜRSER, 30.09.1993 günü AYŞE Hanım'la,
Üyelerimizden Şükrü BUHARA, 16.10.1993 günü NURAY Hanım'la,
Üyelerimizden Orhan BELEN, 23.10.1993 günü ELİF Hanım'la evlenmişlerdir. Yeni evlileri kutlar, birlikte esenlik ve mutluluk dolu günler dileriz.

RJ 100 EĞİTİMİNİ TAMAMLAYAN TEKNİSYEN ARKADAŞLARIMIZ GELDİLER

2 Ağustos - 11 Eylül 1993 tarihleri arasında British Aerospace Hatfield tesislerinde eğitimlerini tamamlayan ilk grup RJ 100 teknisyenleri ülkemize döndüler. Kendilerine ve THY'ye başarılar dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU



İstikbal göklerde dir.

K. Atatürk

UTED

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

**UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ**

**AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION**

**UTED
AYLIK YAYIN ORGANI**

**SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞ-
LERİ MÜDÜRÜ**
Sefa İNAN

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

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

Ayşen Cumhur ÖZKAYA

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

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

YAPIM

ARTI
YAYINCILIK & TANITIM LTD.

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

BASKI
Özdemir Ofset

1000 NCİ JUMBO

Günümüzde, dünyanın en büyük uçakları olarak "jumbo" adıyla tanınan Amerikan Boeing firmasının Boeing 747 modellerinin binincisi törenle Singapur havayollarına teslim edilmiştir.

25. yıl önce ilk yapılan Boeing 747 hizmete girmişti. Bu bin adetten üretici firma 148 milyar dolar kazanmış bulunmaktadır. Halen çeşitli ülkelerden, bir çok havayolu şirketi Boeing 747-400 uçaklarından almak için 177 adet siparişlerini almak için sıra beklemektedirler.

BRITISH AIR WAYS'İN HAREMLİK SELAMLIK UÇUŞLARI

İngiliz havayolları, Suudi Arabistan'a haremlik-selamlık uçuşlarbaşılatma kararı aldı. Londra - Dahrn - Cidde - Riyad güzergahlarında kadın ve çocuklar ayrı kabinde erkekler ise diğer bir kabinde uçacak. "Uygar" diye geçinenlerin bu tutumları ve Türkiyemiz'e karşı takındıkları tavırlar düşünülecek olursa, samimiyezsizlikleri ve para kazanmak, ekonomik tahakküm kurmak için yapılmış olduklarının olmadığı bu minik haberden bile anlaşılıyor.

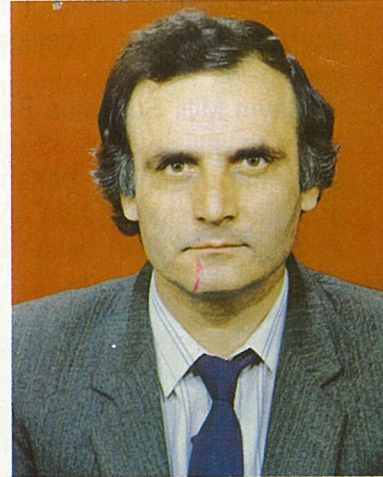
ÜYELERİMİZDEN ABDULLAH YÜCE'NİN ÖRNEK DAVRANIŞI

Hat Bakım Müdürlüğü'nde, hat bakım teknisyeni olarak görev yapmakta olan arkadaşımız Sn. Abdullah Yüce, 23 Eylül 1993 günü TK-908 seferini yapan B737 tipi TC-JOT uçağı İstanbul'a geldiğinde uçağı karşılamış ve uçağın içini kontrolü sırasında, uçağın First Class ön koltuğunda bir cüzdan bulmuştur.

Bulduğu bu cüzdanı apron nöbetçi müdürlüğüne teslim etmiştir. İçinde bir miktar para, hüviyet ve kredi kartları bulunan cüzdanın İsviçreli bir yolcuya ait olduğu tesbit edilmiş ve yolcunun dönüşünde cüzdan kendisine teslim edilmiştir.

Bu örnek davranışından dolayı, THY Genel müdür Teknik Yardımcısı Sayın Yusuf Bolayırli tarafından bir teşekkür yazısı ile onore edilen Sayın Abdullah Yüce'yi, Uted Yönetim ve Dergi Yazı Kurulları olarak tebrik ediyoruz.

Ayrıca Uted camiası olarak kendisine teşekkür ediyor, başarılarının devamını diliyoruz.



VEFAT

Üyelerimizden Nail KAYA'nın babası 21.09.1993 günü vefat etmiştir. Ailesine sabır, mevtaya Allah'tan rahmet dileriz.

İDEF TÜRKİYE 1993 FUARI

DEF TÜRKİYE 1993 I. Uluslararası Savunma Sanayii ve Sivil Havacılık Fuarı'nı, T.C. Milli Savunma Bakanı ve Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Başkanı Sayın Nevzat AYAZ'ın ev sahipliğinde 14 Eylül 1993 saat 11:00'de Cumhurbaşkanı Sayın Süleyman Demirel, Etimesgut Türk Hava Kurumu "Türk Kuşu" Tesisleri - Ankara'da açtı.

Bu fuar T.C. Milli Savunma Bakanlığı'nın himaye ve desteğinde Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı tarafından gerçekleştirilmiştir. TÜYAP Tüm Fuarcılık Yapım A.Ş. bu fuarı hazırlamakla sorumlu kılınmıştır.

Fuar 22 ülkeden 192 firmanın katılımı ile 30.000 m²'lik alanda hazırlanmıştır. Katılımcı firmaları temsilen 800 kişilik bir delegasyon fuara geldi.

Sayın Milli Savunma Bakanımızın davetlisi olarak 33 ülkenin savunma bakanları, bakan yardımcılarını başkanlığında sivil ve askeri heyetler fuarı ziyaret etmiş-

lerdir.

Jane's Defence News Publication, Mönch Publishing Group, Turkish Aviation Magazine, Turkish Daily News, Defense News, Armada, UAE Air Force Magazine ve Gulf Defence olmak üzere toplam 8 mesleki basın kuruluşu fuara katılmıştır.

14 Eylül 1993 saat 11:00'de Cumhurbaşkanı Sayın Süleyman Demirel, Milli Savunma Bakanı Nevzat Ayaz'ın konuşmalarından sonra yapılan açılışı takiben 28 kişilik bir ekiple İtalya Hava Kuvvetleri Akrobasi takımının ve Türk Kuşu paraşütçülerinin bir gösterisi yer aldı.

ÜLKELERE GÖRE FUARA KATILAN FİRMA ADETLERİ ; A.B.D. 45, TÜRKİYE 36, İNGİLTERE 26, ALMANYA 15, FRANSA 15, RUSYA FEDERASYONU 15, İSPANYA 11, KANADA 8, HOLLANDA 6, İSVİÇRE 3, AVUSTURYA 2, NORVEÇ 2, BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ 1 BULGARİSTAN 1, ÇEK CUMHURİYETİ 1, İSRAİL 1, İTAL-

YA 1, PAKİSTAN 1, POLONYA 1, ROMANYA 1, SLOVAK CUMHURİYETİ 1, SLOVENYA 1 şeklinde bir dağılım oluşmuştur.

İDEF TÜRKİYE 1993 I. Uluslararası Savunma Sanayii ve Sivil Havacılık Fuarı bizim için öncelikle mutluluk vericiydi. Gerçi geçmiş yıllarda Türkiye'de aynı amaç ile bir kaç kez fuar düzenlenmiş idi. Fakat uluslararası olması ve yabancı delegasyonların katılım yoğunluğu ile ilk olma özelliğini taşıyordu. Dileriz bu fuar bir gelenek haline dönüşür.

Fuara **UTED DERGİ** olarak, ilk iki gün **TURKISH AVIATION DERGİSİ**'nin standında katıldık. Dergimize; gerek askeri, gerek sivil ve özellikle yabancı ziyaretçilerin ilgisi gerçekten memnunluk verici idi. Organizasyondaki ufak aksaklıklar olmasa idi daha da memnun olacaktık.

Daha çok askeri amaçlı firmaların katıldığı fuarda bulabildiğimiz tüm sivil havacılık firmaları ile görüşmeler yaptık. Bilgi alışverişi ve ortak çalışmalar ile ilgili bağlantılarımız oldu. Sivil havacılığın fuarda sadece üretici firmalar ile sınırlı kalmasının sebebini ise öğrenmek mümkün olmadı.

Oysa ki gözlerimiz T.H.Y. ve diğer tüm Türk sivil havacılık kurum ve kuruluşlarını aradı. İnaniyoruz ki bu kaçırılmış olan bir fırsattır.

Ankara'ya gidip, oradaki arkadaşlarımız ile sohbet etmemek olmazdı. Kontrol kulesi altında yeni ve daha büyük bir odaya taşınan arkadaşlarımız ile bir süre sohbet ettik.

Yeni dinlenme odaları için "hayırlı olsun" diyor ve kendilerine çalışmalarında başarılar diliyoruz.



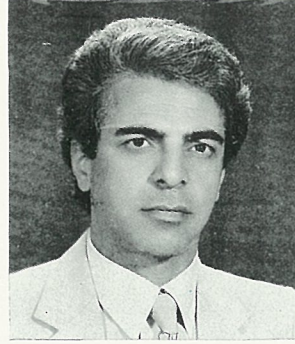
HUKUKUMUZDA KİRACILIK -III-

Sayın Okurlarımız,

Günlük gazetelerde hergün, hepimiz mal sahibi - kiracı uyumsuzluklarının son raddeye ulaştığını ve özellikle İstanbul'da açılan tahliye ve kira tesbiti davalarının sayısının 40 binleri bulduğunu okumaktayız. Hal böyle olunca, ister kiracı olalım, ister mal sahibi, hepimizin biraz yasa maddelerini bilmemiz gerektiği ortaya çıkıyor. Geçen iki sayımızda sizleri bu konuda aydınlatmaya çalıştık. Bu sayımızda da son bilgileri aktarıp, gelecek sayıda yeni bir hukuki konuya geçeceğiz.

1- Kiracının en dikkat etmesi gereken hususlardan birisi de kira parasını süresinde ödemektir. Aksi halde kendi aleyhine davranmış ve yasal yolların kapısını açmış olur. Kira kontratlarında genellikle kira parasının ayın kaçınıcı günü yatırılacağı karşılıklı karara bağlanır, ancak sözleşmede yazılı olmadığı hallerde teamül ve Yargıtay içtihatları gereğince *her ayın en geç üçüncü günü akşamına kadar* yatırılması zorunludur. Şayet kiracı bir kira dönemi içinde iki kez haklı ihtarnameye (ihtarlar farklı ayların kirasının yatırılması hususunda olmalıdır) sebebiyet vermişse mal sahibi kira döneminin bitiminden sonra 1 ay içinde "iki haklı ihtar sebebiyle tahliye" davası açabilir. Kira parasının ihtarnameden sonra yatırılmasının önemi olmayıp, bu durum ihtarın geçerliliğini ortadan kaldırmaz.

2- Şayet kiracının aynı şehir veya belediye hudutları içinde kendisi veya eşi adına, oturabi-



Av. Kadir Ersoylu

leceği başka bir meskeni varsa 6570 sayılı kununun 7/son fıkrasına göre tahliye davası açabilir. Bu davanın süresi yoktur. Mal sahibi durumu öğrendiğinde her zaman dava açabilir. Bu takdirde hakim:

A- Varlığı öne sürülen evin kiralananla aynı şehir veya belediye hudutları içinde olup olmadığını,

B- Bu evin tapuda kiracı veya eşi adına kayıtlı bulunup, bulunmadığını,

C- Evin sıhhi ve sosyal bakımından kiracı ve ailesinin oturabileceği vasıflara haiz olup, olmadığını, araştırarak ve kanaat getirdiğinde tahliyeye karar verecektir...

3- Bir diğer tahliye nedeni de "akde muhalefet"tir. Kira sözleşmesinde kiralananın ne olarak kullanılacağı yazılıdır. Bu kullanma biçimini değiştiren veya buna uymayan kiracı hakkında tahliye davası açılabilir. Ancak bu durumda önceden bir ihtarname çektilirerek kiracıyı kiralananı kullanma biçimine dönüştürülmesinin ihtar edilmesi ve makul bir süre tanınarak, bunu

yapmadığında dava açılacağı'nın belirtilmesi uygun olacaktır.

Keza kira sözleşmelerinde (aksi kararlaştırılmamışsa) kiralananın başkasına kiralanamayacağı, devredilemeyeceği ve üçüncü şahısların istifadesine sunulamayacağı kabul edilmektedir. Bunlara uymayanlarda akde muhalif hareket etmiş sayılır.

4- Mal sahibinin tahliye istemeksizin, kira parasının günün koşullarına göre düşük olduğundan bahisle "Kira Tesbiti Davası" açması da mümkündür. Bu davalarda davalının ikametgahı ve sözleşmenin icra mahalli Sulh Hukuk Mahkemelerinde açılabilir. Bu halde hakim bilirkişi marifetiyle yeni kiranın saptanması yoluna gider, kararını verirken hak ve nesafet kurallarıyla ekonomik koşulları da nazara alır.

Son günlerde kira bedelleri konusunda Yargıtay Hukuk Dairelerinden çelişik kararlar çıkmakta, bir daire enflasyonu esas alırken, diğeri rayiç bedelleri ön planda tutmaktadır. Bu durum yüce meclisin de dikkatini çekmiş olmalı ki, kira paralarının belli bir orana bağlanması yolunda kanun teklifleri hazırlanmaktadır.

Bizler bir an önce, her iki tarafıda mağdur etmeyecek çözümlerin getirilmesini ümit ediyor, gelecek günlerde herkesin bir ev sahibi olabileceği ekonomik koşullara ulaşmanızı diliyoruz.

Saygılarımla...

ENGINE TEST CELL

Engine Test Cell, Motor Revizyon Atelyesi Müdürlüğü'nün bünyesinde 1979 yılında kurulmuştur. THY Motor Revizyon Atölyesinde bakımı yapılan motorların, motor tipine uygun olarak test prosedürleri içinde komple testini gerçekleştirir ve faal olarak servise hazır hale getirir. Motor hazırlama ve deneme şefliği kadrosu, 6 teknisyen, 1 başteknisyen, 2 teknik kontrol ve 1 mühendisten oluşmaktadır.

Engine Test Cell, test işlemini üç aşamalı olarak gerçekleştirir:

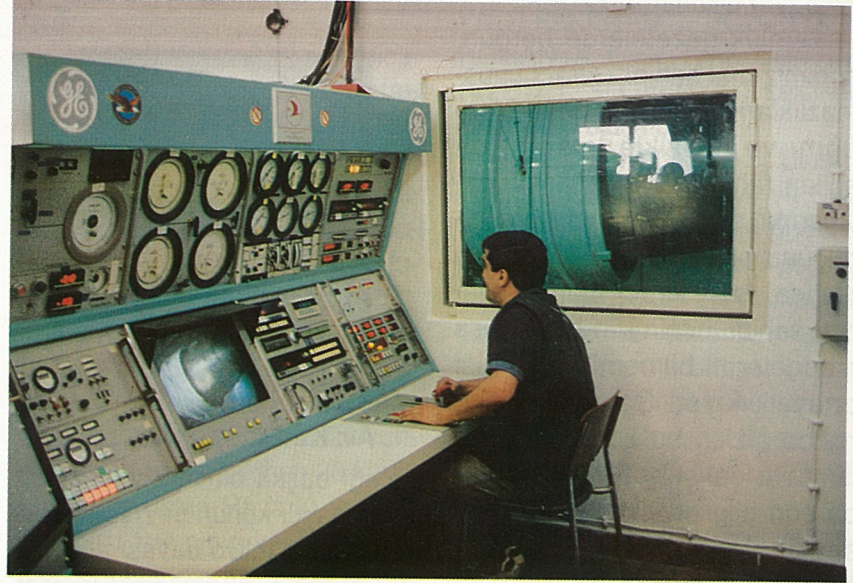
1) Motor Hazırlama:

Bu motorun Test Cell'e girdiği ilk aşamadır. Motor ilk defa görsel olarak burada kontrol edilir ve teste engel hergengi bir eksikliğin olup olmadığı belirlenir. Eğer herhangi bir eksiklik görülmez ise; motor test için gerekli olan test aksesuarları ve cihazları ile donatılır.

2) Motor Test Kanalı:

Motor testin yapıldığı test standına (Thrust Frame'e) takılır. Thrust Frame, çelik konstrüksiyondan özel imal edilmiş ve test kanalı tavanına emniyetli bir şekilde monte edilmiştir. Thrust Frame ile test kontrol odasında bulunan test paneli arasında; hidrolik, pnömatik ve elektrikli sens hatları bağlantısı vardır. Bütün bağlantılar tavana asılı bir taşıyıcı hazne içinde toplanmış ve buradan test kontrol odasına aktarılmıştır.

Motorun çalıştırılması için ihtiyaç duyulan yakıt, emniyet



amacı ile bina dışındaki bir tankta depolanmıştır ve pompa odası da bina dışındadır.

Motor test kanalı önden hava emiş ağız ve arkadan da egzost konisi ile irtibatlıdır. Testin gerçekleştirildiği test kanalının ağızında özel imal edilmiş bir filitre bulunur. Bu filitre sayesinde testin gerçekleştiği bölüme toprak, dal parçaları, yaprak vb. yabancı maddelerin girmesi engellenir. Ayrıca 1986 yılında motor hazırlık bölümü ile test bölümü arasına yapılan vakumlu bir kapı ile motorun tümüyle tecriti sağlanmıştır. Böylece motorun sağlıklı test edilebilmesi için gerekli olan yapay ortam temin edilmiştir olur.

3) Test Kontrol Odası:

Testin idare edildiği, test kumanda panelinin içinde bulunduğu odadır. Motorun çalıştırılması ve çeşitli komutlar verilmesi ile test parametrelerinin tesbit edilmesi gibi testin ana fonksiyonlarının yerine getiril-

diği bu oda, test kanalından kalın camlı bir pencere ile ayrılır. Motoru test esnasında hem pencereden, hemde bir video monitöründen izlemek mümkündür. Şu anda THY filosunda bulunan DC9-31, Boeing 727-2F2 tipi uçaklarda kullanılan JT8D-9A, JT8D-15 tipi motorların, A310-304, A310-203 tipi uçaklarda kullanılan, CF6-80A3, CF6-80C2 tipi motorların bakımını ve testini yapmaktadır. CF6-80A3 tipi motorlar için 1986 yılında ve CF6-80C2 tipi motorlar için 1989 yılında gerekli modifikasyonlar yapılmış ve bu tip motorların da testleri yapılmaya başlanmıştır. (B737-400/500 tipi uçaklarda kullanılan, CFM56 tipi motorlar henüz garanti kapsamında olduklarından test işlemlerine henüz başlanmamıştır.)

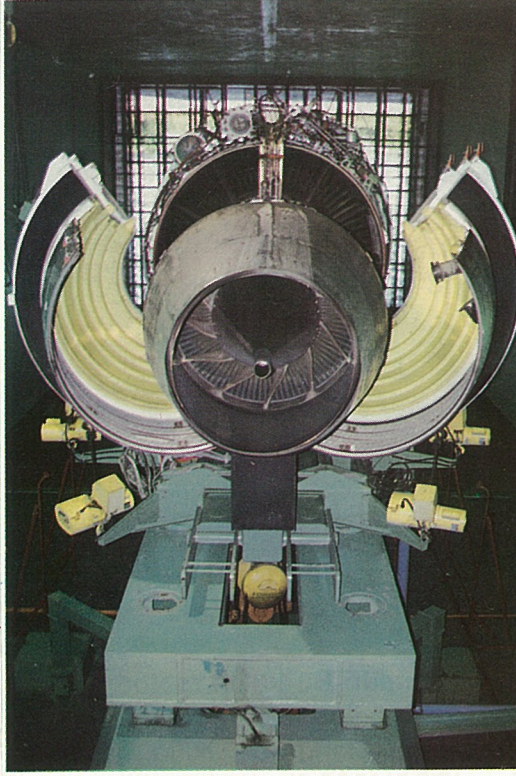
Engine Test Cell'de 1979 yılından bu güne kadar 432 adet JT8D-9A, JT8D-15, 33 adet CF6-80A3 ve 11 adet

CF6-80C2 tipi motor test edilmiştir.

Motor test işlemi genel olarak iki aşamada gerçekleştirilir. Motorun fonksiyonel testi ve motorun performans testi.

Motorun Fonksiyonel Testi:

Motor fonksiyonel testinin amacı öncelikle motoru performans testine hazırlamaktır. Bu amaçla motor çalışırken üzerindeki yardımcı elemanların, aksesuarların ve sistemlerin işlevlerini yerine getirip getirmediklerigözlenir, kaçak kontrolü yapılır, vibrasyon, ivmelenme gibi motorun fonksiyonel çalışmasının limitler dahilinde olup olmadığı belirlenir. Elde edilen sonuçların tümü standartlar dahilinde ise performans testi-ne geçilir.



Performans Testi:

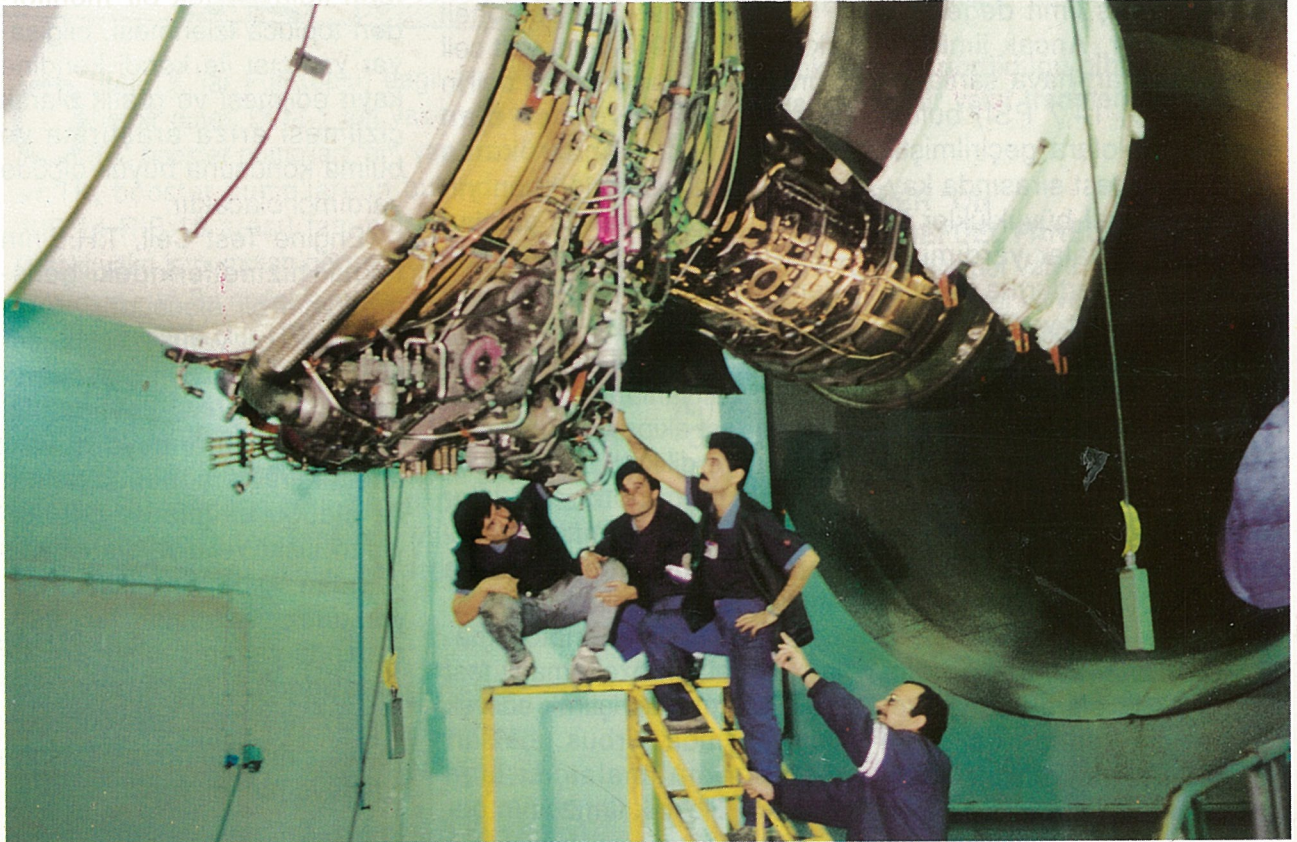
Motor performans testinin amacı motoru belirli güç kade-

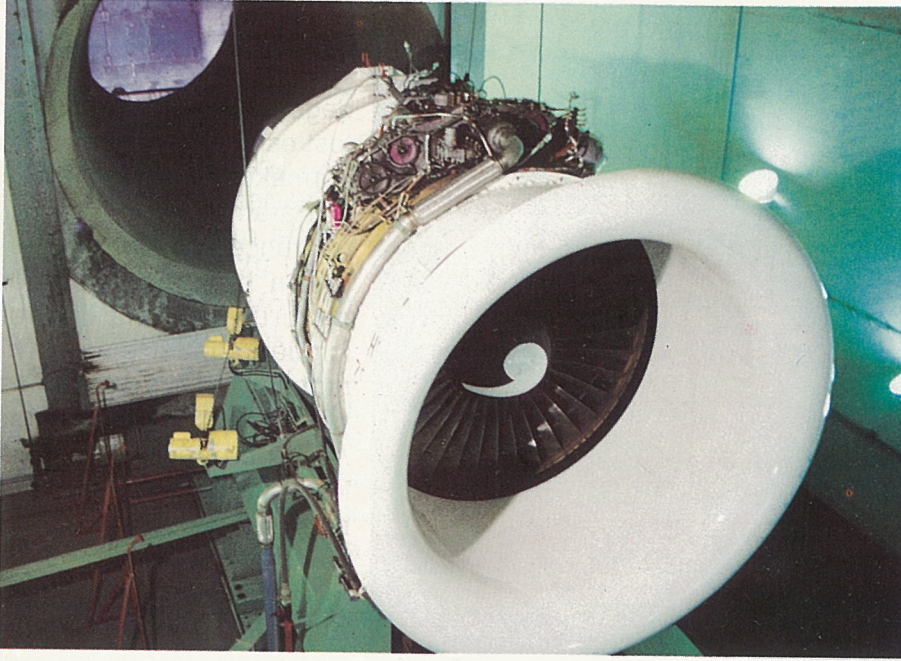
melerinde çalıştırarak, üretici firma tarafından belirlenmiş olan nominal fiziksel değerlerin motor tarafından test esnasında sağlandığını görmektir.

Parametrelerin test operatörünce sürekli izlenmesi, testin her kademesinde motorun çalışma limitleri içinde kalması dolayısıyla motora zarar verilmemesi yönünden çok önemlidir. Ayrıca bu değerlerde görülen limit dışı sapmalar motordaki arızanın ilk belirtileri olarak kabul edilir.

Performans testi, motorun uçak üzerinde serviste iken istenen Idle, Approach Idle, Maksimun Continuous, Take off gibi tüm güç kademelerinde çalıştırılması ile gerçekleştirilir.

Bu güç kademelerinde Basınç (EPR), Sıcaklık (EGT), Al-





çak basınç (N1) ve Yüksek basınç (N2) kompresörü devirleri, thrust (Fn), Yakıt sarfiyatı (F/F) gibi motorun kalitesini ve durumunu gösteren ana fiziksel büyüklükler kayıt edilir. Bu değerler imalatçı firma tarafından tesbit edilmiş limit değerlerle karşılaştırılır. Ancak limit değerler standart hava şartlarına göre (15°C, 14,7 PSI) bulunmuş ve tablolara geçirilmiştir. Bu nedenle test sırasında kaydedilen fiziksel büyüklükler bir dizi hesaplamalar yardımı ile standart gün şartlarına indirgenir. Böylece test verileri mukayese tabloları ile aynı baza getirilmiş olur. Bundan sonra yapılacak işlem standart gün şartlarına indirgenmiş değerlerle ilgili tablolara girmek ve karşılaştırmaları yaparak motorun servise verilmesinin uygun olup olmadığını anlamaktır.

Motor testi yalnızca motorun güvenilir olarak servis verilmesi için yapılan bir işlem değildir. Bakımı yapılan motorun bakım kalitesinin de bir öl-

çüsüdür. Bu kalite motor test verileri ile tablo değerleri arasındaki farkın büyüklüğü veya küçüklüğü ile tayin edilir ve teknik olarak o fiziksel büyüklüğün MARGIN değeri şeklinde tanımlanır.

Engine Test Cell personeli ilk olarak 1979 yılında, test cell kuruluşu sırasında, test cell'in kuruluşuna yardımcı olan SWISSAIR tarafından kursa tabii tutulmuşlardır. Geçen yıllar içinde sistemlerde yapılan değişiklikler sırasında kısa dönemli kurslar görmüş ve tecrübeleri artmıştır.

Motor test cell tecrübeli ve kalifiye çalışanları ve sahip oldukları test ekipmanları ile titiz, hassas ve dikkatli bir çalışmayı gerektiren motor test işleminde, hava taşımacılığı yapan özel Türk firmalarına da hizmet vermektedir.

Bunun yanı sıra motor imalatçı firmaların özel amaçlı test çalışmalarına da iştirak ederek yılın başında Airbus uçakları motorlarının imalatçısı olan General Elektrik firmasının ge-

liştirdiği yeni bir yatık manifoldu braketinin CF6-80C2A2 tipi motor üzerinde denenmesi çalışmasını gerçekleştirmiştir.

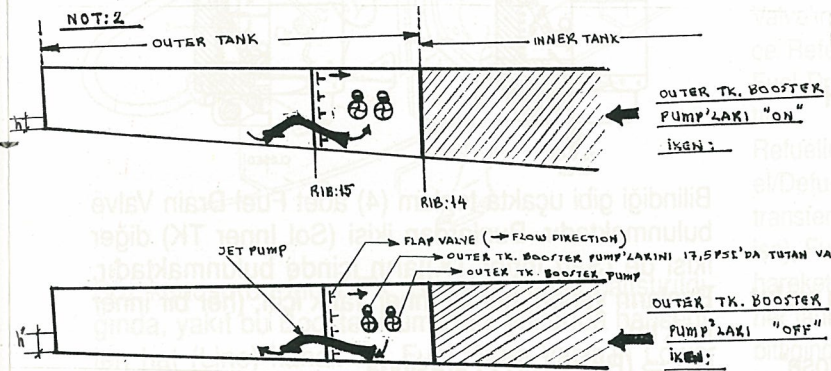
Motor Test Cell, havacılık sanayinde çağın gerektirdiği standartlara uygun nitelikte gelişimini devam ettirmek ve yakın bir gelecekte CFM 56-3/5 motorlarının da testi için gerekli alt yapıyı kurmak amacıyla 1994 yılı itibariyle kompitüze edilmiş test kontrol paneli sistemine geçmeyi planlamaktadır. Bu sistemin ilk aşaması olarak vibrasyon testi siteme ilave edilmiştir. Bu sistem ile

tüm motor testinin, bilgisayar yardımı ile hesaplanan veriler kullanılarak daha hassas ve hızlı bir şekilde yürütülmesi amaçlanmıştır. Bu yeni sistemde ana parametrelere ait verilerin kolayca tek bir monitörden topluca izlenmesi, bilgisayar yazıcısı ile kendi kendine kayıt edilmesi ve grafik olarak çizilmesi arıza araştırma ve bulma konusuna büyük ölçüde yardımcı olacaktır.

Engine Test Cell, T.H.Y'nin teknik hizmetlerindeki gelişmişliğinin bir ölçüsüdür. Kuruluşundan bu yana sürekli kendisini yenileyen birim, personelinin sıcaklığı ve sevecenliği gelişimini sürdürmeye devam edecektir. Personel sayısının az olduğu birimlerde görülen yakın ilişki ve diyalgları daha kapıdan girerken hissedebiliyorsunuz. Yazımızın hazırlanmasında yardımcı olan tüm arkadaşlarımıza Sn. İbrahim ES-KİKÖY nezdinde teşekkür ediyor ve çalışmalarındaki başarının devamını diliyoruz.

BÜTÜN BOOSTER PUMPLAR "OFF" VE TRANSFER VALVE AÇIK İKEN RH OUTER TK.'TAN DİĞER TK.'LARA YAKIT TRANSFERİ OLAYI

TRIM TK. İLE İLGİLİ NOT: Uçuşta, (20500 FT)in üzerinde, trim TK. Booster pump'larından birinin arızalanması halinde, (CGCC) system'i (AUTO) mode'dan ayrılır. Yani (CGCC) devre dışı kalır. Böyle bir durumda, eğer trim TK.'ta yakıt varsa, otomatik olarak öne transfer (FWD. transfer) mümkün olmaz çünkü, (CGCC) sistemi, "Fault mode" una geçmiştir. Dolayısıyla öne transfer manual olarak gerçekleştirilir. (Yani; başüstü panelindeki FWD P/B SW'ine basılarak)



Outer TK.'lar Full (dolu) değil iken, (Mesela; herbir outer TK'ta 1 ton yakıt varken), Outer TK. booster pump'ları "on" yapılırsa önce, outer TK. booster pump'larının bulunduğu bölme (RIB:14-RIB:15 arası) tam olarak dolar. (Outer TK'taki yakıt jetpumptan geçerek bu söz konusu bölmeyi doldurur) Bu nedenle, outer Tk.'taki yakıt miktarında bir azalma olur. (RIB:14-RIB:15 arasındaki bölmenin hacmi kadar)

Outer TK. booster pump'ları "Off" yapıldığında ise; (RIB:14-RIB:15) arasındaki tam dolu olan yakıt jet pump içinden geçerek, outer TK.'a geçer. (Girer) Böylece Outer TK'taki yakıt miktarında bir artma olur. Bu durumda, Outer Tank'taki yakıt seviyesi ile (RIB:14-RIB:15) arasındaki bölmede bulunan yakıt seviyesi eşitlenmiş olur.

A/310-200

- EXTERNAL POWER "ON"

- (110VU) REFUEL/DEFUEL PANEL'DE:

- LH Outer TK Refuel /Defuel Valve ⇒ "Open"

- RH Outer TK Refuel /Defuel Valve ⇒ "Open"

- Selector SW ⇒ "Defuel" konumda

- Transfer Valve ⇒ "Open" konumda (sarı ışık yanıyor)

- Diğer bütün tank'lara ait Refuel/Defuel Valve'ler ⇒ "Shut" konumda.

- (430VU) BAŞÜSTÜ PANELİNDE;

- Bütün Booster Pump P/B SW'leri "Off" konumunda

- X-Feed Valve kapalı konumda.

- TANK'LARDAKİ YAKIT MİKTARLARI:

LH Outer	RH Outer	
2.9	2.9	
Center		
0.11		Total: 6.6
LH Inner	RH Inner	
0.16	0.46	

- Bekleme Süresi: 20 dakika

- Bekleme süresinin bitiminden sonra tanklardaki yakıt miktarları:

LH Outer	RH Outer	
2.9	2.9	
Center		Total: 6.6
0.11		
LH Inner	RH Inner	
0.16	0.46	

SONUÇ: Yukarıda da görüldüğü gibi, bir tank'tan diğer bir tanka hiç bir yakıt transferi söz konusu değildir.

A/310-300

- EXTERNAL POWER "ON"

- (110VU) REFUEL/DEFUEL PANEL'DE:

- LH Outer TK Refuel /Defuel Valve ⇒ "Open"

- RH Outer TK Refuel /Defuel Valve ⇒ "Open"

- Selector SW ⇒ "Defuel" konumda

- Transfer Valve ⇒ "Open" konumda (sarı ışık yanıyor)

- Diğer bütün tank'lara ait Refuel/Defuel Valve'ler ⇒ "Shut" konumda.

- (430VU) BAŞÜSTÜ PANELİNDE:

- Bütün Booster Pump P/B SW'leri "Off" konumunda

- X-Feed Valve kapalı konumda.

- TANK'LARDAKİ YAKIT MİKTARLARI:

LH Outer	RH Outer	
2.85	2.88	
Center		Total: 7.2
0.22		
LH Inner	RH Inner	
0.61	0.65	

- Bekleme Süresi: 20 dakika
- Bekleme süresinin bitiminden sonra tanklardaki yakıt miktarları:

LH Outer	RH Outer	} Total: 7.2
2.85	2.61	
Center		
0.22		
LH Inner	RH Inner	
0.71	0.75	

SONUÇ: Yukarıda da görüldüğü gibi, yukarıdaki şartların mevcut olması halinde, (RH Outer TK)'tan (LH Inner) ve (RH Inner) tanklara yakıt transfer olmaktadır.

Yukarıdaki şartlar mevcut iken, yapılan diğer işlemler: (-300 uçaklarında)

1. (Transfer Valve) ⇒ "Close" konuma alındığında; (RH Outer TK)'tan, (LH Inner) ve (RH Inner) tanklara yakıt transferi durmaktadır.

2. Transfer Valve ⇒ "Open"

RH Outer TK Isolation Valve ⇒ "Close"

iken, (RH Outer TK)'tan, (LH Inner) ve (RH Inner) tanklara yakıt transferi durmaktadır.

3. (RH Inner + Center) TK Isolation Valve ⇒ "Close"

RH Outer TK. Isolation Valve ⇒ "Open"

Transfer Valve ⇒ "Open"

iken, (RH Outer TK)'tan (LH Inner TK) a yakıt transfer olmaktadır.

4. (RH Inner+Center) TK Isolation Valve ⇒ "Close"

(LH Inner + Center) TK Isolation Valve ⇒ "Close"

Transfer Valve ⇒ "Open"

RH Outer Isolation Valve ⇒ "Open"

iken, (RH Outer TK)'tan (LH Inner) ve (RH Inner) TK'lara yakıt transferi olmaktadır.

5. LH Outer TK Isolation Valve ⇒ "Close"

Diğer (3) Isolation Valve ⇒ "Open"

Transfer Valve ⇒ "Open"

iken, (RH Outer TK)'tan (LH Inner) ve (RH Inner) tanklara yakıt transferi olmaktadır.

6. Refuel/Defuel Valve'lerin hepsi ⇒ "Shut" konumda

Transfer Valve ⇒ "Open"

Selector SW ⇒ "Defuel" konumda

(4) Isolation Valve ⇒ "Open"

iken, (RH Outer TK)'tan, (LH Inner) ve (RH Inner) tanklara yakıt transferi olmaktadır.

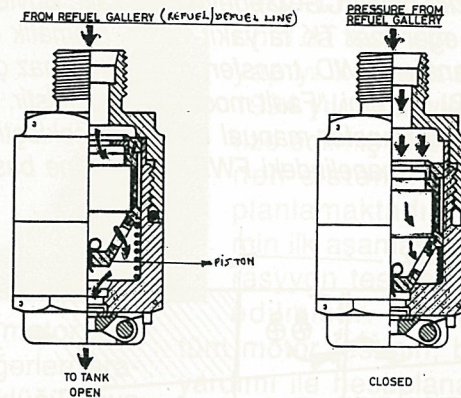
Yukarıda da görüldüğü gibi; bütün tankların Booster Pump'ları "Off" ve Transfer Valve "Açık" iken, (RH Outer TK)'tan, sadece (LH Inner) ve (RH Inner) tanklara yakıt transferi;

(-200) uçaklarında meydana gelmemekte, fakat (-300) uçaklarında bu söz konusu transfer meydana gelmektedir. Bunun nedeni ise, her bir inner tankta (2) adet bulunan (Fuel Drain Valve)'lerdir.

Söz konusu (Fuel Drain Valve)'ler hem (-200) uçaklarında, hem de (-300) uçaklarında bulunmaktadır. Fakat çalışma şekilleri, tipleri ve bağlantıları (bağlandığı yerler) birbirinden tamamen farklıdır. Bu nedenle, konunun daha iyi anlaşılabilmesi için, Fuel Drain Valve'lerin çalışmasının (-200) ve (-300) uçakları için ayrı ayrı incelenmesi gerekir.

Şimdi; Fuel Drain Valve'lerin çalışmasını (-200) ve (-300) uçakları için ayrı ayrı inceleyelim.

(-200) UÇAKLARINDA FUEL DRAIN VALVE'LER

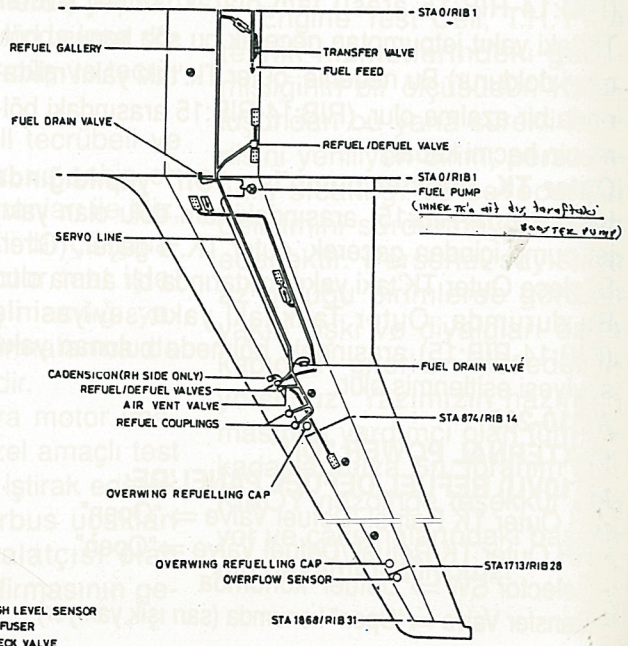


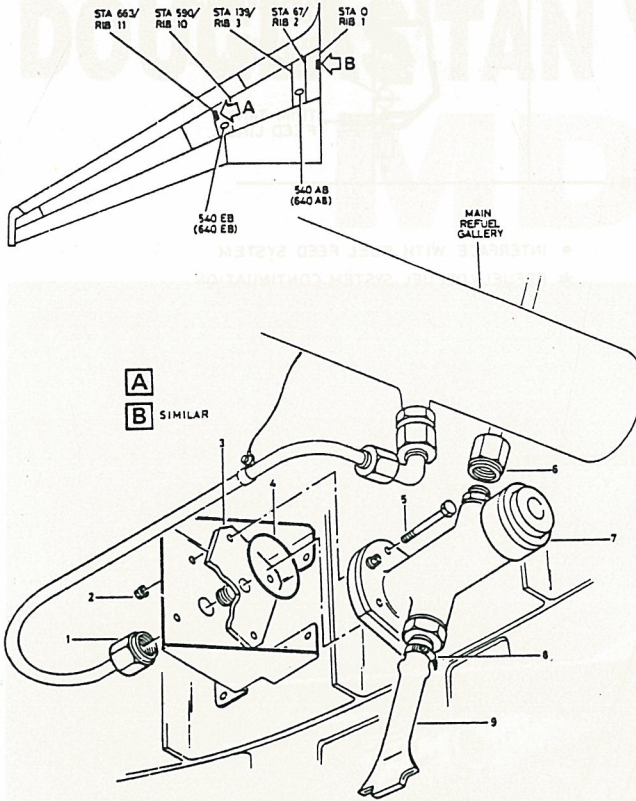
Bilindiği gibi uçakta toplam (4) adet Fuel Drain Valve bulunmaktadır. Bunlardan ikisi (Sol Inner TK) diğer ikisi de (Sağ Inner TK)'ların içinde bulunmaktadır. Bunların yerleri; her iki Inner Tank için; (her bir inner tank'ta)

Biri ⇒ (RIB:1-RIB:2) arasında

Diğeri ⇒ (RIB:10-RIB:11) arasında bulunmaktadır.

Her bir Inner TK'ta, bulunan iki adet Booster Pump'tan (Inner TK Booster Pump'ları) dış taraftaki Booster Pump bir hat ile, bu iki adet Drain Valve'e bağlanmıştır.





Söz konusu bu Inner TK. Booster Pum'u çalıştırıldığında, yakıt bu Booster Pump'tan, yukarıda bahsedilen hat (Line) kanalı ile, Fuel Drain Valve'in Lower Chamber'ına gelecektir. Bir müddet sonra söz konusu Lower Chamber'da basınç artacak ve bu söz konusu basınç piston'u yay yüküne karşı aşağı doğru hareket ettirecektir. Bu durumda, Fuel Drain Valve'in, Refuel/Defuel Line'ına (hattına) bağlı olan Port açılacak ve (Refuel/Defuel line)'ındaki yakıt, fuel drain valve'in upper chamber'ına dolacak ve buradan da rubber check valve'den geçerek inner TK'nın içine akacaktır. Söz konusu inner TK. Booster Pump "Off" edildiğinde, Lower Chamber'daki yakıt basıncı (Pump yakıt basıncı) ortadan kalkacağından, piston yay yükü ile yukarı doğru hareket edecek ve Fuel Drain Valve'in Refuel/Defuel Line'ına (hattına) açılan Port'unu kapayacaktır.

Burada bulunan (rubber Check Valve)'in görevi; Drain Valve Upper Chamber'dan Inner Tk.'a giden (akan) yakıtın geri dönmesini önlemektir. (Yani, yakıtın Fuel Drain Valve'e tekrar dönmesini önlemektir)

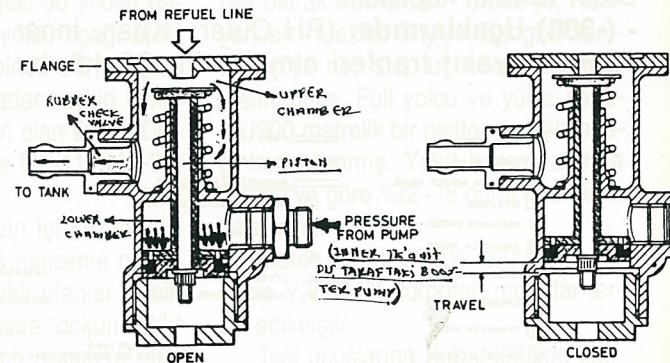
Yukarıda da görüldüğü gibi; (-200) uçaklarında, Refuel/Defuel Line'ındaki yakıt, sadece Inner TK'lara ve yukarıda adı geçen Inner TK. Booster Pump'lar (Inner TK'lara ait dış taraftaki Booster Pump'lar çalıştırılarak boşaltılmaktadır.)

(-300) UÇAKLARINDA FUEL DRAIN VALVE'LER:

Uçakta her bir Inner TK'ta (2) adet olmak üzere toplam (4) adet Fuel Drain Valve bulunmaktadır. Bu valve'lerin görevi; Refuel/Defuel Line'daki yakıtı Inner TK'lara Drain etmektir. Bu Fuel Drain Valve'ler, (-200) uçaklarında olduğu gibi Inner TK'ların dış tarafındaki Booster Pump'a bağlı hat üzerinde olmayıp, doğrudan doğruya, Refuel/Defuel Line'ın, Inner TK'lar içinde kalan kısımları üzerinde bulunurlar. Her bir Inner Tank'ta; söz konusu Fuel Drain valve'lerden; Biri $\Rightarrow$ RIB:1-RIB:2 arasında

Diğeri $\Rightarrow$ RIB:10-RIB:11 arasında bulunmaktadır. Refueling esnasında; Refuel/Defuel Line içinde bulunan basınç, söz konusu Fuel Drain Valve'in Refuel/Defuel Line'ına bağlanan portundan girecek ve söz konusu Fuel Drain Valve'in Piston'unu yay yüküne karşı aşağı doğru hareket ettirecek ve bu hareket sonucu piston, Fuel Drain Valve'in Inner Tank'a açılan Port'unu kapayacaktır. Böylece Refueling esnasında, Refuel/Defuel Line'ındaki yakıt, Fuel Drain Valve'den geçerek Inner Tanka boşalmayacaktır.

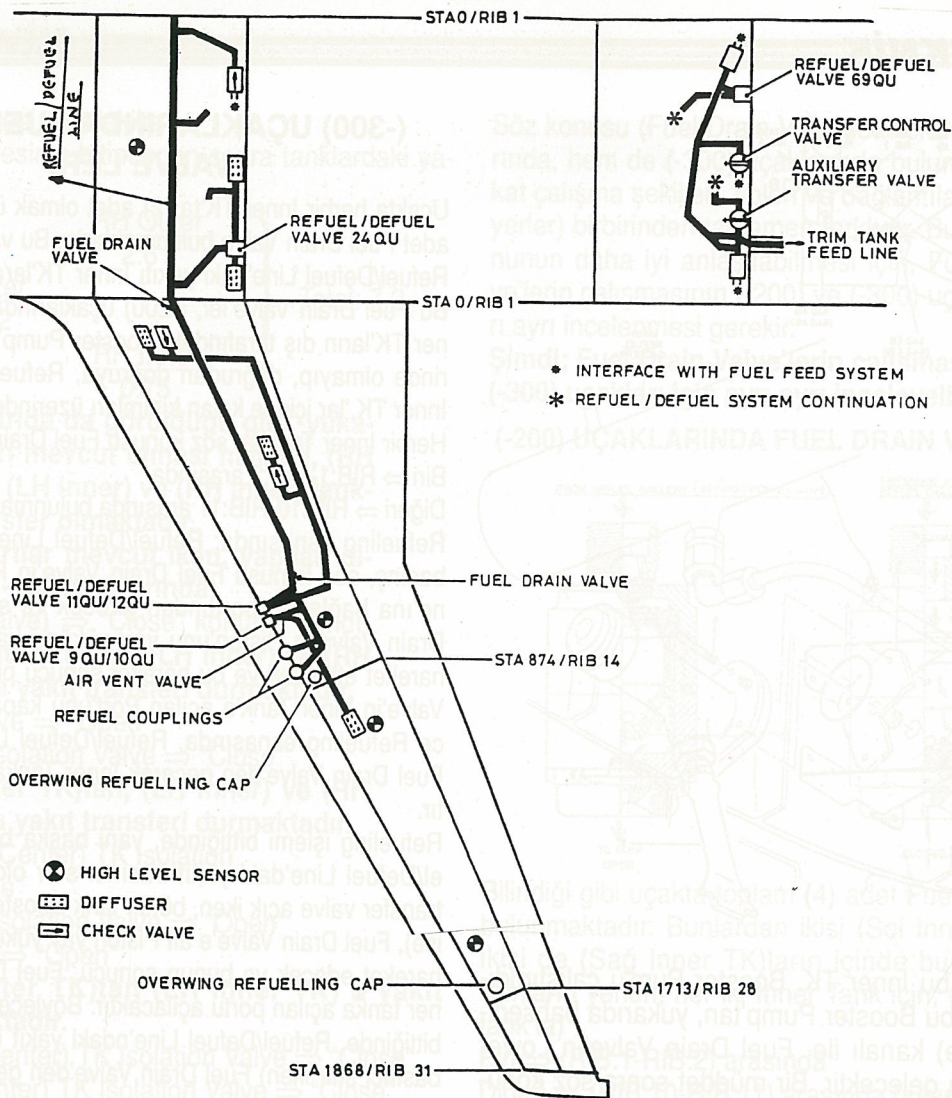
Refueling işlemi bittiğinde, yani başka bir deyişle, Refuel/Defuel Line'daki yakıt basıncı sıfır olduğunda (ya da, transfer valve açık iken, bütün tank Booster Pump'ları "Off" ise), Fuel Drain Valve'e ait Piston yay yükü ile yukarı doğru hareket edecek ve bunun sonucu, Fuel Drain Valve'in Inner tanka açılan portu açılacaktır. Böylece Refueling işlemi bittiğinde, Refuel/Defuel Line'ındaki yakıt (Bu Line'da yakıt basıncı sıfır iken) Fuel Drain Valve'den geçerek Inner Tanka boşalacaktır)



Yukarıda da görüldüğü gibi (-300) uçaklarında, Refuel/Defuel Line'ındaki yakıt sadece Inner TK'lara ve Refuel/Defuel Line'ındaki yakıt basıncı sıfır olduğunda (transfer valve açık iken, bütün booster pump'lar "Of" olduğunda) boşalmaktadır.

SONUÇ: Transfer Valve "Açık" iken ve bütün Booster Pump'lar "Off" iken;

- (-200) Uçaklarında; (RH Outer TK)tan, Inner Tank'lara

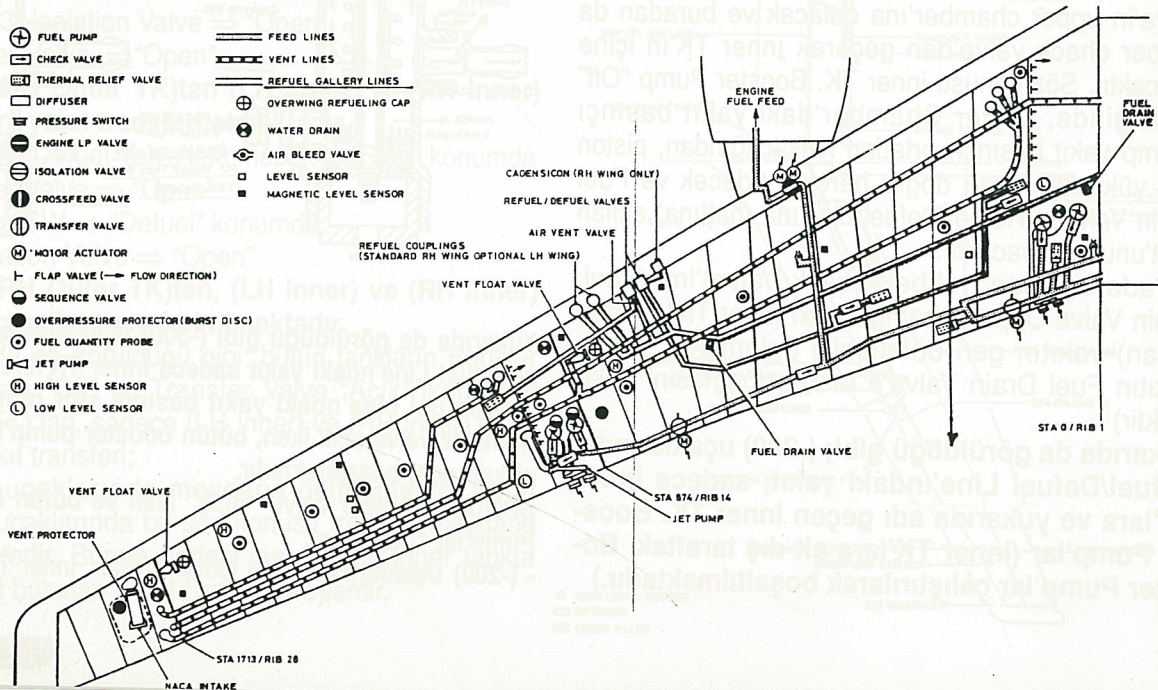


yakıt transferi olmaz. Çünkü; bu durumda; Fuel Drain Valveler kapalıdır.

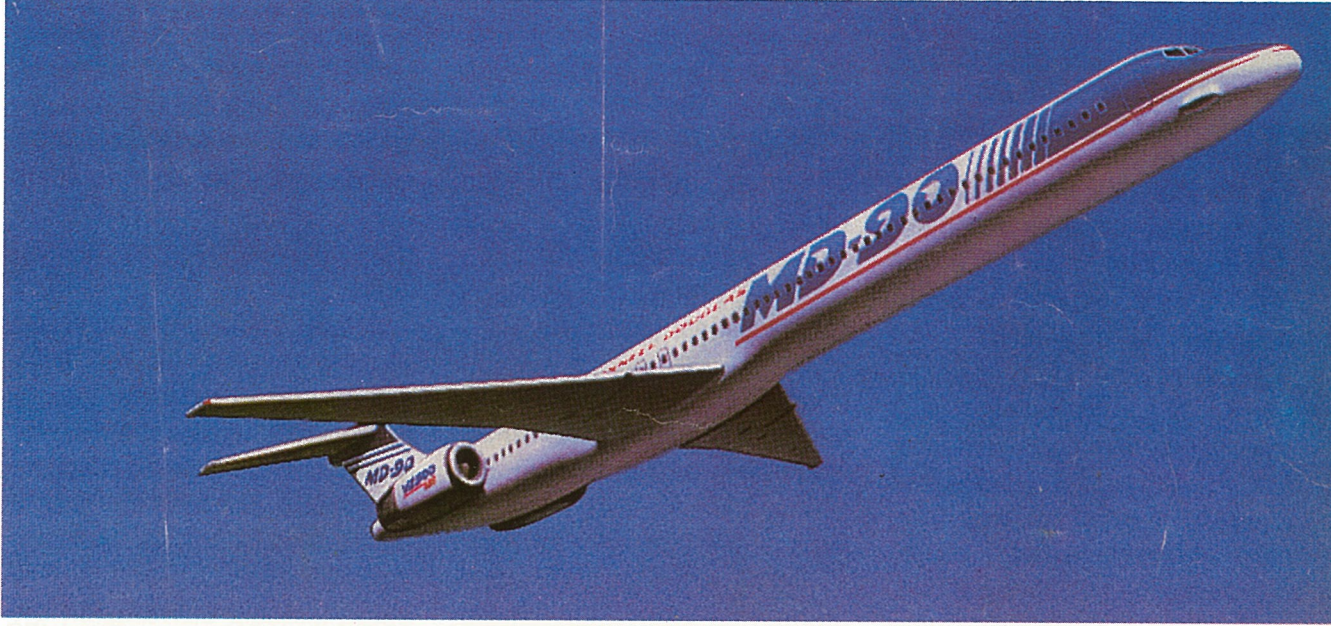
- (-300) Uçaklarında; (RH Outer TK)tan, Inner Tanklara yakıt tranferi olmaktadır. Çünkü; bu

durumda, Refuel/Defuel Line'daki yakıt basıncı sıfır olduğundan Fuel Drain Valve'ler açıktır. RH Outer TK.taki yakıt Gravity ile Inner TK.'lara boşalacaktır.

YAZAN : Cavit ALTINSOY



DOUGLAS'TAN YENİ BİR SUPER MD-90



Hidayet Kapkaç

Havacılık dünyasına damgasını vuran en büyük uçak imalat şirketlerinden biri olan Mc Donnell Douglas Company yeni uçağı MD-90 için çok iddialı.

Şirket yetkilileri uçağın 21. yüzyıl için geliştirildiğini, yolcu konforunun ve dispatch güvenilirlik oranının yüksek, bakım masraflarının ise düşük olduğunu belirtiyorlar. Ve peşinden şunu hatırlatıyorlar; Dünya'da kullanılmış uçak olarak satıldığında en yüksek değerle Douglas uçakları satılmaktadır. Yani uçağınızı bir süre kullanıp daha sonra satmak isterseniz çok iyi bir fiyata satma şansınız her zaman vardır.

MD-90'ın kabin iç ve dış gürültüsü oldukça azaltılmış ve FAA limitlerinin epey altına çekilmiş. Gövde olarak korozyon önleyici ve ileri teknoloji ile üretilmiş kompozit malzeme takviyeli MD-80 gövdesi kullanılmış. Elektrik sistemi

yenilenmiş, FADEC APU, karbon frenler ve digital anti-skid frenleme kullanılmış.

Mc Donnell Douglas 50 yıldan daha fazla bir süredir yolcu uçağı üretmektedir. Şirket tarihinde MD-90 seviyesine ulaşıncaya kadar herbiri kendi devrinin süperlerinden olan DC-3, DC-4, DC-6, 7, 8, 9, 10 ve MD-11, MD-80, modeli uçaklar üretti.

MD-90'larda kabin içi konforuna büyük ağırlık verilmiş malzeme olarak daha hafif ve dayanıklı olanlar tercih edilmiş lambaların yerine "dokunmatik" diyebileceğimiz "touch realease" sistemli daha küçük floresanslar kullanılmış. Kabindeki başüstü bagajları MD-80'lerden %12 daha büyük tutulmuş, bagajların içi tıpkı bir buzdolabı gibi kapak açıldığında iç kısmını otomatik olarak aydınlatan ışık sistemi ile donatılmış.

Kabin camlarının dizaynında yolcu konforunun yanında, kolay takılıp sökülme özelliğide düşünülmüş. Koltuk

ya da yan panel sökülmeden cam değiştirilebilecek şekilde dizayn edilmiş.

153 yolcu kapasiteli olan uçak örnek olarak Roma'dan - Cidde'ye, New-york'an - Mexico City'ye, Bangkok'tan - Karaçi'ye non-stop uçabilecek şekilde tasarlanmış. Full yolcu ve yükü sadece 1900 metrelik bir pistten kalkabileceği hesaplanmış. Yakıt harcamasında MD-82'ye göre %12 - 18 daha ekonomik hale getirilmiş.

Motor olarak 28000 lb/thrust güce sahip V2500-D5 turbofan motorlar tercih edilmiştir.

Test uçuşlarına Şubat 1993'de başlayan MD-90'lar ilk olarak 1994 Ekim Ayı'ndan itibaren DELTA Havayollarına teslim edilecek. Havacılıkta rekabetin iyice arttığı günümüzde MC DONNELL DOUGLAS, MD-90'ları ile orta menzil uçaklarda çok iddialı bir çıkış yapmaya hazırlanıyor. Bakalım DC-9 ve MD-80 serilerinde elde ettiği başarıyı tekrarlayabilecek mi? Önümüzdeki yıllarda hep birlikte göreceğiz.

DÜNYA KENTİNİN ATATÜRK HAVALİMANI

Dr. Oya TORUM

THY Kabin Kalite Müdürü.

Istanbul çok önemli tarihi, coğrafik, jeopolitik ve stratejik özellikler taşıyan, çeşitli kültürleri, uygarlıkları barındıran çok eski bir kenttir.

Tarih boyunca; tüm ticaret ve ulaşım yollarını denetlemiş uluslararası koordinasyon sağlamış, kültür mozayığı ile sanatın her dalına, şiire, şarkıya kaynak vermiştir. Mevcut yapısı, konumu ve nitelikleriyle Türkiye'nin dünya ile bütünleşmesinde yani "globalleşmesinde" çok önemli bir rolü bulunmaktadır. Dolayısıyla bu süreç içerisinde çok cesaretle atılımlarla kentimize sahip çıkmak gerekmektedir. Ve "yeniden yapılaşma sürecini" gerçekleştirmek zorunluluğu ile karşı karşıya gelindiği açıktır.

Yazık ki İstanbul'un yapısal gelişimi, son 40 yıl içinde demokratik rejim dengeleri içinde kendisine sağlam bir yer bulamamış ve çıkar kargaşası önlenememiştir. Ancak, çeşitli boyuttaki kentsel sorunları Türkiye'nin temel sorunlarından soyutlamak olası değildir.

Dolayısıyla bu düzeyde, kent hizmetlerinin asıl ihtiyaç duyulan alanlarda üretilmemesi nedeniyle, yoğun nüfus artışının ve iç göçlerin taleplerinin mevcut koşullar, araçlar ve yönetim biçim-

leriyle karşılanması mümkün gözükmemektedir.

Oysa, İstanbul, Türkiye'nin kalkınmasında bir araçtır. Yeni yapılanma süreci içinde yeni kurumlar, yeni otoriteler yaratılması gereğine artık tüm yetkililer ve sorumlular inanmıştır.

Gereken alt yapıya kavuşturulamayan metropolitenin bir megapol ölçeğinde ele alınıp, ekonomide istihdam yaratacak alternatiflerle kentsel ulaşım ve kentin diğer merkezler ile ulaşımının bir sisteme, idari olarak otonom bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir.

Kuşkusuz, sistemin iyi çalışması, alt yapı sistemlerinin çalışmasıyla mümkündür. İstanbul'un bıkırtıcı, çözümsüz gibi gözüken ulaşım sorunları ümitsiz ve karamsar bir tablo sergilemektedir. Ne yazık ki Atatürk Havalimanı da bu tablo içinde kendine düşen yeri almıştır.

Atatürk Havalimanı gerek master planı ile gerekse yapılaşma süreci ile Türkiye'nin içinde bulunduğu gelişme ve değişim sürecinin çok gerisinde kalmıştır. Bugün, Atatürk Havalimanı *satüre* olmuştur. Yanlışlık limanda verilen çok çeşitli hizmetlerin birbirinden bağımsız olarak düşünülüp ele alınmasından kaynaklanmaktadır.

Kargo terminalleri, gümrük depoları, yolcu terminalleri, ca-

tering hizmetleri, sivil havacılık kuruluşları, uçak bakım ve hareket işlemleri gibi fonksiyonlar çaresizlik içinde, kendilerine adeta gündelik çözümler üreterek limanı çözümsüzlüğe sürüklemişlerdir.

Master plan, limanın kapasite ve ihtiyaçlarına cevap veremediğinden oluşan manzara vahimdir. Limanda uçak trafiği tıkanıp gibi yer trafiğide arap saçına dönmüştür. Bu durumda süratle uçaklara ve limana hizmet veren tüm fonksiyonların ayrı ayrı ve bütün içindeki davranışları ele alınmalı, master plan revize edilmelidir. Öncelikle hava trafiği irdelenmeli, Hava Kuvvetleri'nin eğitim uçuşları mümkünse Samandıra'ya kaydırılmalı, Pendik, Kurtköy'de kurulacak limanın mevcut sistemle entegrasyonu ele alınmalıdır. Ve limanımızın sınırlarının askeri havalimanı doğrultusunda gelişmesinin hususu tartışmaya açılmalıdır.

Atatürk Havalimanı'nda üretilmekte olan "hizmetler pastasının" en büyük dilimini oluşturan Ortaklığımız'ın kendi yolcu terminallerine kavuşturularak, THY hizmetleri için santralizasyon, diğer özel yerli ve yabancı taşıyıcılar için desantralizasyona gidilmesi hava limanının dengesi ve işlerliği artık vazgeçilmez hale gelmiştir.

VIDEO-SİNEMA REKABETİ!..

Ayşen Cumhuri ÖZKAYA

Ersin EMRE...Aramızdan biri... Sakin; olgun görünümü altında, sınırsız düş gücünü teknik ve sanatsal anlamda yorumlamaya çalışan bir "amatör yönetmen"... Ortaklığımızın Uçak Bakım Başkanlığı-Yardımcı Atölyeler Müdür Yardımcısı. SONY 1992 Kısa Film Yarışması üçüncüsü...

Kendisini yakından tanımaya çalıştığımızda, Onun sinema'ya olan ilgisinin ilkokul yıllarında başladığını öğreniyoruz. Okul haricindeki zamanlarını, sinema makinistlerinden topladığı kopuk film parçalarını, evde, kendisinin yaptığı tahta projeksiyon aygıtlarında oynatarak değerlendirdiğini belirten EMRE, gittikçe güçlenen bu ilgi sonucu 8mm.lik film çekimleri yaptı. 1982'den beri de video çekim denemelerini sürdüren EMRE'nin, Sinema ve Video rekabeti hakkında aşağıdaki görüşleri sizlere ilgi çekici gelebilir:

"- Bir dönem Sinema'nın başarısı Tiyatroların gölgede kalmasına neden olmuştu. Ancak bir süre sonra Televizyonun icadıyla bu kez Sinema gölgede kaldı. Özellikle de Amerika'da dev Film Şirketleri, endüstri ile ortaklaşa çok ileri çekim teknikleri kullanmak suretiyle yeniden seyirciyi Salonlara çekebildiler. "Ben-Hur, On Emir, Spartaküs" bu dönemin ürünleridir...

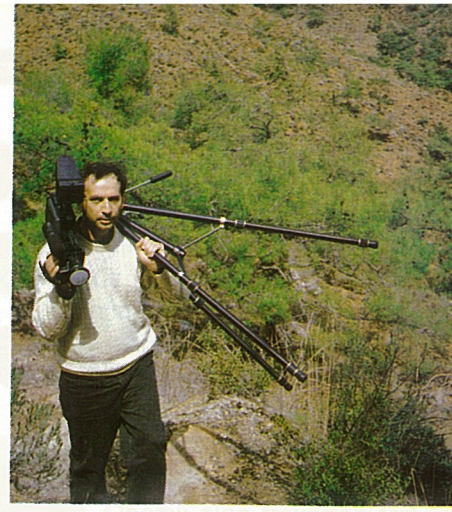
Ancak bir süre sonra Televizyon yayın kanallarının artması seyirciyi daha rahat koşullarda, daha nitelikli filmleri izleme imkanlarına kavuşturdu. Buna karşı, Sinema, 1970'li yıllarda endüstriyel bir reform daha gerçekleştirerek "Excorsist, Jaws, Havaalanı" türünde filmleri ile seyirciyi yeniden salonlara çekmeyi denedi. Üç boyutlu filmler yeniden gündeme geldi ve başarılı da olundu. Ancak 1980'li yıllarda Sinemanın karşısına

tarihinin en ciddi rakibi olan Video'nun yaygınlaşacağına da asla inanmıyorlardı. Video filmlerin 1980'den 1990'a tüm Dünya'ya yayılması büyük bir hızla gerçekleşti. Geleneksel maliyet çok düşük, izleyici kitlesi de çok büyüktü. Radikal sinemacılar Video'yu "rakip" gibi görme yerine ondan istifade ederek maliyeti düşük, kalitesi çok yüksek prodüksiyonlar denediler. (Sonuçta bugünkü kliplere kadar gelinecekti.) Bu sayede sinema endüstrisinin yetişmiş ve deneyimli, eğitilmiş personeli bu kez işlerini kaybetmeksizin üretim katkılarını sürdürdüler.

Ancak özellikle "Film, sinemada seyredilir" görüşünü yayan muhafazakar yönetmenler özellikle sinemadan başka bir yerde izlenmesi zor olan çok geniş perde (ileri sinemaskop) tekniklerle film çektiler. Bu arada göz kamaştıran görüntü efektleri ve sinema için geliştirilmiş çok kuşaklı stereo ses teknikleri kullanarak seyirciyi hem görsel hem de işitsel açıdan esir almayı denediler. Ve "Superman, Batman, E.T., The Wall, Jaws 3" gibi filmlerle bunda başarılı da oldular. Sonuçta sinemanın ve video'nun geleceği ve de rekabeti ayrı ayrı tartışılır olmaktan çıktı. Film şirketlerinin neredeyse tamamı; video film üreten ve hızla zengin olan, isimleri bile yeni duyulan şirketlerce satın alındı. Bu yolla; film, sinemada izlenmek için çekiliyor ancak aynı filmin video kasetleri de piyasaya sürüldüğü için belirli bir süre sonra video seyircisine de ulaşıyordu.

Bu gelişmeler sinema ve video çekimlerinde müşterek bir dil'in kullanılmasına neden oldu. Klasik çekim ölçekleri ve usupları daha modernize edilerek televizyon seyircisinin rahatlıkla anlayabileceği bir dizi anlatım denemeleri geliştirildi. Bunlar seyirci tarafından da benimsendi.

Televizyon, medya sektörünü de arkasına alınca bugünkü uydu yayın-



larıyla tüm dünyada izlenebilen evrensel bir yapıya büründü ve filmcilere, sinema seyircisinden toplayacakları kazançtan çok daha fazlasını, neredeyse filmin daha çekim aşamasında öder hale geldi... Ayrıca televizyonun gücüne inanan pek çok programcı da Deprem, Savaş naklen yayını dahil pek çok sinema konusu olabilecek olayı insanlara anında ve gerçek olarak sundular. Sinemacıların buna verebilecekleri cevap kalmamıştı.

Gelecekte sinemanın korunmaya muhtaç akademik değerler arasına gireceği kuşkusunu taşıyorum. Kişisel olarak görüşüm "Film sinemada izlenir" kalıbından biraz taviz vererek ve elektronığın yarattığı son görsel tekniklerle sanat'ı birleştirerek görkemli video yapımlarına ve kliplere yönelmesinin uygun olacağıdır.

BURADA UNUTULMAMASI GEREKEN, HER İKİ SAFTA DA SİNEMANIN KENDİ İLE REKABET ETTİĞİ VE KAZANANIN DA SONUÇTA SİNEMA ANLATIM TEKNİĞİ VE SİNEMA DİLİ OLACAĞI, KAYBEDEN TARAFIN İİSE SADECE SİNEMA SALONLARI OLACAĞIDIR... YOKSA SİNEMA ANLATIM TEKNİĞİNİN, EVREN VAROLDUKÇA KENDİNİ YENİLEYEREK SÜRECEĞİ VE ORTADAN KALKMAYACAĞI KESİNDİR... Esasen televizyonda izlemeye alıştığımız programların tümü sinema anlatım diliyle sunulmaktadır."

Evet... Araştıran, sorgulayan, sanatsal üslubundan taviz vermek istemeyen Ersin EMRE'ye ileriki sanat çalışmalarında başarılar diliyoruz.

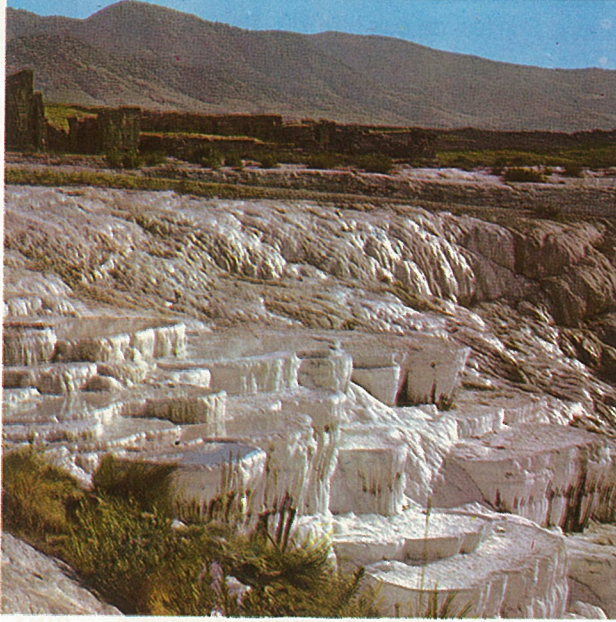
ÇEVRE SORUNLARI, YAŞAM ve PAMUKKALE'DE TRAVERTENLERİ KORUMA ÇALIŞMALARI

Çevre Sorunları ve Yaşam

Şüphesiz çevre sorunlarının yoğunlaştığı alanlar kentler. Sorunun asıl nedenini ise sanayi tesislerinin kentlerin yakınında yapılması ve iç göç nedeniyle zamanla şehrin içinde kalmış olması. Bu yazımızda sanayi tesislerinin çevreyi kirletmesini ele almayacağız. Biz bu sorunu teknik imkanlarla çözülebilir görüyoruz. Bu yazımızın bel kemiğini iç göç dolayısıyla oluşan çevre kirliliğini oluşturuyor.

İç göç için pilot bir bölge seçilecek olursa şüphesiz bu İstanbul'dur. 50'li yılların sonuna doğru hızlanmaya başlayan iç göç en çok bu güzide şehrimizi tahrip etmiştir. Çevre kirliliği konusunda ilk adımlar belediye zabıtasının kurulması ve bununla birlikte çıkarılan yönetmeliklerle başlar.

O günlerin belediye başkanı kentin temizliği, asayışı, gürültüsü, ulaşımı, kanalizasyonu vb. tüm alt yapı sorunlarıyla yakından ilgiliydi, gerektiğinde sert, tatlı sert veya yumuşak yaklaşımlarla sorunların üstesinden geliyordu. İstanbul'un en büyük talihsizliği sonraki belediye başkanlarının -herhalde oy kapmak için olsa gerek- bırakınız sorunları çözmemeyi, iç göçü teşvik ettikleri gibi en basitinden belediye zabıta yönetmeliğini bile uygulamadılar, bugün hepimizin içinde yaşadığı sorunları çözmek için daha yüksek



maliyetlere ve İstanbul'un gerçek yerli hemşehrilerinin mağdur olup hatta bu kaosda ezilmesine neden oldular. Bu hal böyle sürüp gidiyor, gidecek de, görünen bu.

Belediye Zabıta Yönetmeliği'nde neler var?

27 Şubat 1987 tarihli belediye zabıta yönetmeliğine göre aşağıda alıntı yaptığımız maddelerdeki eylemleri yapanların çarptırılacağı ceza bugün komik; 4.500.-TL... İlk belediye zabıta yönetmeliği yapıldığında ceza 5 TL. idi ve İKG et karşılığını aşırıyordu.

Madde: 1-a) Halkın huzurunu ve rahatını bozmak,

d) Yüksek sesle konuşmak,

s) Apartmanlarda başkalarını rahatsız edici şekilde gece 22.00'dan sonra sessizliği bozmak, plak vs. çalmak,

u) Apartmanda veya bahçesin-

de kümes hayvanı yetiştirmek.

Madde: 2-a) Her ne surette olursa olsun yerleri kirletmek,

j) Kapı, pencere, balkon, teras gibi yerlerden sokağa, arsaya, bitişik evin bahçesine, terasına, damına çöp, süpürntü, yemek artıkları, bulaşık ve çamaşır suyu atmak, dökmek; suları caddeye akacak şekilde terası yıkamak; pencere, balkon ve terastan halı silkelemek. Ancak herhangi bir kimseyi rahatsız etmemek şartıyla yalnız Pazartesi

günleri 09.00 - 12.00 arasında halı ve kilim silkelenbilir.

o) Kapı, pencere, duvar, saçak gibi dışarıdan görülen yerlere tente

PAMUKKALE TRAVERTENLERİ NİÇİN ÖNEMLİDİR?

Pamukkale, Denizli'nin 20 Km. kuzeyinde dik bir yamaçtır. Ovanın bu yamaca bakıldığında bembeyaz bir kaleyi andırıldığından adına "**Pamukkale**" denilmiştir. Pamukkale'nin eşsiz güzellikteki travertenleri dünyanın bugüne kadar bulunan en güzel travertenleri olarak bilinmektedir. Dünyanın hemen her yerinden gelen turistlerin öncelikle görmek istedikleri bu yerimiz doğal güzelliklerinin yanında Roma ve Bizans kalıntıları antik Hierapo-

olarak hasır, çuval, bez vs gibi çirkin şeyleri asmak,

ö) Binaların cadde ve meydanlara bakan yüzlerindeki kapı, pencere ve balkona çamaşır, kilim, yatak, yorgan, sucuk, pastırma asmak.

p) Ön balkon ve pencerelere kurutmak ve havalandırmak için çamaşır vs. asmak,

Bu yönetmelik hükümlerini okuduktan sonra acı acı tebessüm ediyor olmalısınız. Başka bir duygu içinde iseniz o zaman her halde bu sorunları bizler, o kentin hemşehri-leri çözmeye, yani "üzerimize düşeni yapmaya niyetli değiliz" demektir. Ne mi yapmalıyız? Yönetmelik, **çöp atma, pis suları dökme, yerlere tükürme, sigara izmariti atma** diyor. Bize de olumlu uygulaması kalıyor.

Bu uygulaması kolay çevre temizliği kurallarına uyamayanların, bu uyumsuzları takipedip, caydırıcı olamayanların daha büyük çevre sorunlarını halledebileceklerine inanıyor musunuz? Fabrika, apartman bacalarına, egzost borularına, atık su deşarjlarına filtre taktırabilirler mi? Bugün güncel olan Pamukkale'nin kurtarılması için kaç milimet-

lis kenti ve termal suları ile de meşhurdur.

Bu önemli turizm merkezimiz yurtdışında bir bakıma Türkiye'nin turizm sembolü olarak tanınmaktadır. UNESCO, 1990 yılında Pamukkale yöresini "**Dünya Miras Listesi**" ne almıştır. UNESCO'nun bu envanterinden amaç, doğal güzelliklerin ve arkeolojik değerlerin bozulmadan, olduğu gibi korunarak gelecek kuşaklara aktarılmasıdır.

Pamukkale travertenlerinin yaşı konusunda yapılan araştırmalar sonucu çeşitli bölgelerinden alınan örnekler ilk oluşumların 400.000 yıl öncesine dayandığını göstermekte ve oluşum halen devam etmektedir.

re yolalandı acaba?

Pamukkale'de Travertenleri Etkileyen Çevre Sorunları ve Koruma Çalışmaları

Pamukkale'de, turizm amaçlı otel, motel, yüzme havuzu gibi tesislerin kurulmasıyla yaklaşık 30 yıl önce başlayan yapılaşma, önce arkeolojik sit alanları ve travertenlerin çevresini kaplamış, daha sonra Karahayıt Köyü yönünde ve ova kenarında Pamukkale (Ecirli Köyü) çevresinde sürdürülmüştür. Yörede plansız, alt yapısız ve kontrolsüz olarak sürdürülen bu hızlı yapılaşma, kısa sürede aşırı nüfus yoğunlaşmasını getirmiştir.

Önceleri termal kaynaklardan çıkarak dağıtım kanallarıyla doğrudan Pamukkale travertenleri üzerine temiz olarak ulaşan termal suların, daha sonra yüzme havuzları ve motel havuzlarından geçirilip kirlenerek travertenler üzerine verilmeye başlanması, traverten oluşumunu olumsuz yönde etkilemiştir.

Nüfus yoğunluğuna ve turistik tesislerin çoğalmasına bağlı olarak hızla artan termal su kullanımı, travertenlerin ağırtılması için gerekli olan temiz suyun gün geçtikçe azalmasına neden olmaktadır. Turizm mevsimi dışında ise termal suların çoğu tarımda kullanılmaktadır. Bu olumsuz gelişme sonucu, her yıl artan bir şekilde traverten yüzeyleri kararmaya terk edilmektedir.

Bugün büyük bir bölümü kararmakta olan Pamukkale'de, yanlış su kullanımı nedeniyle çok dar bir alanda sürdürülebilen güncel traverten oluşumu, Pamukkale'nin eski görkemli görünümünü ancak bir ölçüde yansıtabilmektedir.

Travertenler, yeterli ve temiz su sağlanamayışının dışında çok sayıda kirlenici faktörün etkisindedir. Bunlardan en önemlisi travertenleri keşerek Hierapolis'e ulaşan karayolundaki yoğun trafiğin verdiği zararlarıdır. Travertenlerin üzerine ya-

pılmış olan moteller ve yüzme havuzlarından suya karışan kozmetik türü (güneş yağı, krem vs.) kimyasal atıklar, kararmanın önemli bir nedenidir.

Günümüzde önlem olarak kararmayı önlemek için travertenlerin üstünde ayakkabı ile yürümek yasaklanmıştır. Uzmanların belirttiklerine göre çıplak ayakla veya ayakkabı ile yürümenin hiçbir farkı yoktur. Önemli olan travertenlerin üzerine basılmaması ve herhangi bir basınç uygulamasının yapılmamasıdır. Travertenlerin üzerine uygulanan her basınç oluşumları çok uzun zaman alan, güzel görüntüyü veren yüzeydeki küçük gölcüklerin yok olmasına neden oluyor. Bu da kararmanın bir nedeni.

Pamukkale'nin giderek hızlanan bir şekilde eski doğal güzelliğini yitirmesine karşı ilk tepkiler, yöredeki olumsuz gelişmeyi yakından izleyen Denizli halkından gelmiş, koruma amaçlı planların yapılması yönünde kamuoyu oluşturulmuştur.

Son yıllarda çevre kuruluşları ve bakanlıklar düzeyinde yapılan çalışmalar hız kazanmış; elde edilen bilimsel veriler ışığında Pamukkale'yi kurtaracak yeni bir plan hazırlanmıştır. Bu plan, Pamukkale için zararlı olduğu saptanan tüm kirlenici faktörleri yoketmeyi amaçlamakta, travertenler üzerinde yer alan karayolu, otel, motel gibi sonradan yapılmış yapıların kaldırılması, sit alanlarının yaya bölgesine dönüştürülerek trafik yükünün giderilmesi gibi yenilikler içermektedir.

Plan uygulandığında, yurdumuzun gözbebeği sayılacak nitelikte bu eşsiz turizm beldesinin geleceği güvence altına alınmış olacaktır. Tabii ki bu plan da benzerleri gibi, zabıta yönetmeliği gibi raflarda tozlanıp sararmaya terk edilmezse...

PARÇA PARÇA

Gittin
Terkedip beni benliğine
Bir kor bırakıp yüreğime
Gittin
Uyandım sabahın ilk ışıklarıyla
Doyumsuz bir rüyanın sonu gibiydin
Gittin
Baharın hayat veren esintisiydin
Okşadın yüzümü, ürperdim
Gittin
Okşamaya kıyamadığım serçeydin,
Avuçlarımı açtım
Göremeden nazlı duruşunu, uçuverdin
Gittin
Geliyorsun bazen
Görüyorum, seviyorum seni
Gülüyorsun bazen
Gidiyorsun, parça parça alarak
Benden beni
Biliyorsun, her gidişinde
Biraz daha tükeniyorum.
Her gidişinde daha fazla
Seninle geliyorum.

Muharrem SAVUR

DÜŞÜNCEM

İnsan düşünürse yaşar ömrünü,
Yürüyerek ayaklarıyla
Görerek gözleriyle
Bir kara tren uzanır ovalarda
Bir uçak kalkar durmadan
Bir karaca iner doruklardan
Gün çekilir ağaçların ucundan
Belli ki herşey yollarda
Ya sen neredesin?
Başım mı dönüyor yoksa
Yoksa Dünya mı hızlandı
Durun be , durdurun herşeyi
Karar verin dursun zaman
Dursun bütün düşünceler
Tutalım bütün yürüyenleri.
Ya sen nesin şimdi?

Rüya mı bu, düş mü gördün yoksa
Gün mü, anlamadan bitmek üzere olan
Kopan neydi içimden söyle gel dilince
Bulut mu kararan, yaprak mı dalından
kopan
İstekler mi, arzular mı, sevgiler mi gözde
kalan
Söyle de gel, anlat da gel,
Bundan öte hangi doğruya ulaşır ki,
Sesim şimdi.

Recep GÜL

BİR KELEBEK OLSAM

Bir kelebek olsam
Ve uçabilsem
Rengarenk gökyüzünde
*
Sonsuza dek kanat çırpısam
Özgürce ve mutlu
Ve kimseye hesap vermesem
*
Sormasalar bana
Uçmayı neden sevdiğimi
Hiç bilmeseler
*
Söylemesem onlara
Sizden kaçıyorum diye
Üzülmeseler

Berna KIRAC

SON AŞKIM

Bugün öyle uzak ki bana
Öylesine karanlık ve dert dolu
Çıkmaz bir sokağın sonundayım
Belki ilk, hayır son aşkımdayım.

Muharrem SAVUR

İSTERİM

Bir dünya isterim, sen ve ben için,
Bir bahçem olmalı güllerle dolu,
Sarmaşıklar donanmış havuz başında,
Bir de sen olmalısın karşımda...
Mehtaplı gecelerin ışığında,
Kızıl dudaklarınla yudumlarken şarabı,
Görmeliyim , gözlerinin derinliklerinde AŞKI...
Sulara akseden rengarenk ışıklar altında,
Ateş böceklerinin dansını seyretmeliyiz,

Sonra sen o ilahe güzelliğinle,
İspanyol rakkaseleri gibi dansetmelisin,
Vücudunun tüm kıvraklığıyla,
Mehtabı bile dize getirmelisin...
Bahçemizi surlarla çevirmeliyim,
Ağaçtaki bülbüllerden, çimendeki böceklerden,
Rengarenk açan güllerden,
Seni kıskanmalıyım...

Av.Kadir ERSOYLU

SİNEMALARDA YENİ SEZONDA

NELER VAR?

SONUN BAŞLANGICI

(Falling Down) - Yapımcısı: Arnold Kopelson, Yönetmen: Joel Schumacher, Oyuncular: Michael Douglas, Robert Duvall, Barbara Hershey. Konusu: Öfkeli bir adamın, etrafa dehşet saçarak evine doğru yaptığı yolculuğu ve emekli olmak üzere olan bir dedektifin onu durdurmak için yaptığı çabalar. (Gösterime girdi.)

SARI TEBESSÜM

Yapımcı: Yusuf Küpeli, Yönetmen: Seçkin Yaşar, Oyuncular: Şahika Tekand, Mahir Günşiray, Levent Özdilek, Zuhal Gencer.

5. Ankara Uluslararası Film Şenliği'nde "jüri özel ödülü- Şahika Tekand"a, ayrıca "umut veren senaryo" "en iyi kurgu" ve "en iyi laboratuvar" ödülleri verilmiştir. Konusu: İki evli çiftin aralarındaki ilişkiler, bunalımlar, tanıtım broşürüne göre "aşk, ihanet, tutku ve erotizmin doruk noktası" bize göre ise yeni moda, modern bir seks filmi. (Gösterime girmiştir.)

BUGÜN ASLINDA DÜNDÜ

(Groundhog Day) -Yapımcısı: Trover Albert, Yönetmen: Harold Ramis, Oyuncular: Bill Murray, Andie Mac Dowell, Chris Elliot, Stephen Tobolowsky. Konusu: bir muhabir, zamana saplanıp kal-

mıştır. Hep aynı günü yaşamakta, yarın endişesi olmamaktadır. Bir süre sonra kendini bırakır ve bulunduğu anı yaşamaya başlar.

SOMMERSBY

Yapımcı: Arnon Milchan - Steven Reuther, Yönetmen: Jon Amiel, Oyuncular: Richard Gere, Jodie Foster. Konusu: Bir çiftçi bir gün iç savaşa katılmak üzere çiftliğinden ve kasabasından ayrılır.

Ailesi çiftlikte zorlu bir yaşam mücadelesi vermektedir. Çiftçinin dönüşü çok değişik olur.

PUERTO ESCONDIDO (Gizli Liman)

Yapımcı: Mario ve Vittorio Cecchi Gori - Maurizio Totti. Yönetmen: Gabriele Salvatores, Oyuncular: Diego Asatantuono, Valeria Golino, Claudio Bisio, Renato Carpentieri, Antonio Catania. Konusu: Bankada çalışan genç bir adam, gözlerini hastahanede açar. Bir cinayete kurban gitmiştir. Ama hiçbir şey hatırlamamaktadır.

KAYBOLMUŞ 20 EYLÜL

(The Vanishing) - Yapımcı: Larry Brezner - Paul Schiff, Yönetmen: George Sluizer, Oyuncular: Jeff Bridges, Kiefer Sutherland, Nancy Travis, Sandra Bul-

lock. Konusu: Esrarengiz bir şekilde ortadan kaybolan kız arkadaşını bulmak isteyen adamın yaşadığı korku ve şüphe dolu dakikalar.

SON MUHTEŞEM KAHRAMAN (Last Action Hero)

Yapımcı: Steve Roth, John McTiernan, Yönetmen: Shane Bylack, David Arnott, Oyuncular: Arnold Schwarzenegger, Austin O'Brien, F.Murray Abraham, Anthony Quinn, Mercedes Ruehl, Konusu: Suçlularla giriştiği mücadelelerde, hiç kaybetmemiş bir çavuş olan Jack Slater bir film kahramanıdır. İl yaşındaki Danny Madigan, sihirli bir bilet sayesinde, sinemadaki koltuğundan bir anda kendini hayranı olduğu çavuşun yanında, fantastik bir dünyada bulur.

SUİKASTÇI (Assansin)

Yapımcı: Art Linson, Yönetmen: John Badham, Oyuncular: Briget Fonda, Gabriel Byrne, Dermot Mulroney, Anne Bancroft, Harvey Keitel. Konusu: Serseri ve uyuşturucu bağımlısı bir kadın cinayetten idama mahkum olur. Bu ara hayatına giren gizli servis ajanı hükümet yararına onu kullanmak için olumlu yönde etkilemeye çalışmaktadır.

AMERİKALI

Yapımcı: Mine Vargın, Yönetmen: Şerif Gören, Oyuncular: Şener Şen, Lale Mansur, Taner Barlas, Eray Özbal, İhsan Bilsev, İlteray İlker. Konusu: Amerika'da yaşayan Şeref'in Türkiye'ye döndükten sonra yaşadıkları anlatılıyor.

SEVGİNİN BAĞLADIKLARI

(Sleepless in Seattle)

Yapımcı: Gary Foster, Yönetmen: Nora Ephron, Oyuncular: Tom Hanks, Meg Ryan, Ross Malinger. Konusu: Bir radyo programında dinleyicilere yaklaşımakta olan yeni yıldan ne dilek ve beklentileri olduğu sorulmaktadır. Dinleyiciler arasındaki küçük bir çocukta dul olan babası için bir eş ister.

ATEŞ HATTINDA
(In The Line Of Fire)

Yapımcı: Jeff Apple, Yönetmen: Wolfgang Petersen, Oyuncular: Clint Eastwood, Rene Russo, Dylan McDermott, John Mahoney. Konusu: Sert, uzlaşılması zor, dik başlı, kendini işine adanmış gizli servis ajanı, bu meziyetlerinin karşılığını ailesi ve arkadaşlarından uzak bir yaşam sürerek ağır bir şekilde ödemektedir.

HELENA'YI SARMAK
(Boxing Helena)

Yapımcı: Carl Mazzocone, Phillippe Caland, Yönetmeni: Jennifer Chambers Lynch. Oyuncular: Julian Sands, Sherilyn Fenn, Bill Paxton, Kurtwood Smith. Konusu: Yetenekli çalışkan ve bekar bir

operatör, annesinin ölümünden sonra rüyalarını süsleyen kadının peşine düşer.

KADIN İSTEMESE DE
(Man Trouble)

Yapımcı: XBruce Gilbert, Carole Eastman, Yönetmen: Bob Rafelson, Oyuncular: Jack Nicholson, Ellen Barkin, Harry Dean Stanton, Beverly D'Angelo. Konusu: Bir şarkıcı başına gelen belalardan kurtulmak için bir polis köpeği eğitim merkezi sahibinden yardım ister. Bu kişinin sorunları vardır.

HOT SHOTS PART
DEUX

Yapımcı: Bill Badalato, Yönetmeni: Jim Abrahams, Oyuncular: Charlie Sheen, Lloyd Bridges, Valeria Golino, Richard Crenna. Konusu: Başarısız üç görevden sonra ordu, Topper'e acil görev çağırısı yapar. Topper, birbirini kurtarmaya gidipte, kurtarılmak için S.O.S. veren grupları kurtarmak üzere iş başı yapar.

NATIONAL
LAMPOON LOADED
WEAPON -1-

Yönetmen: Gene Quintano, Oyuncular: Emilio Estevez, Samuel L. Jackson, Jon Lovitz, Tim Curry, Kathy Ireland, Frank McRae, William Shatner, Whoppy Goldberg, Charlie Sheen, F. Murray Abraham, Corey Feldman. Konusu: Los Angeles şehrinde asayiş çığından çıkmıştır. Kurtarıcılar gelmeden önce her köşebaşında 2-3 polis öldürülmektedir.

NİNJA
KAPLUMBAĞALAR III

Teenage Mutant Ninja Turtles III) - Yapımcı: Thomas K. Gray, Kim Dawson, David Chan, Yönetmen: Stuart Gillard, Oyuncular: Elias Koteas, Paige Turco, Stuart Wilson, Sab Shimono, Vivian Wu, Mark Caso, Matt Hill, Jim Raposo, David Fraser, James Murray. Konusu: 17. YY. Japonya'sında, bir prens, babasını komşu köylere saldıran acımasız bir istilacı olmakla suçlar. Olaylar bu tema üzerine gelişir.

KAÇAK (The Fugitive)

Yapımcı: Arnold Kopelson. Yönetmen: Andrew Davis. Oyuncular: Harrison Ford, Tommy Lee Jones, Sela Ward, Joe Pantoliano, Andreas Katsulas. Konusu: Bir zamanlar televizyon izleyicilerinin merakla takip ettikleri Dr. Richard Kimble şimdi beyaz perdede, tek kollu adamın peşinde. 5 Kasımdan itibaren.

MADE IN AMERICA
(Amerikan Yapımı)

Yapımcı: Armon Milchan. Yönetmen: Richard Benjamin. Oyuncular: Whoopi Goldberg, Ted Danson, Nia Long, Will Smith, Paul Rodriguez. Konusu: Kendi işini kurmuş bir zenci kadının kocası ölmüştür. Bir çocuk istemektedir. Sperm bankasından isteklerine uygun bir koca bulur. Güzeller güzeli bir zenci kızı olur. Kız kolej çağında durumu öğrenir. Bankanın bilgi sayarından babasının kim olduğunu saptar. Bu aptal tipli bir araba satıcısıdır. Üstelik de beyazdır.

Gerisi 26 Kasım'dan itibaren sinemalarda.

1886'dan BERİ ÇÖZÜLEMİYEN SİR

COCA COLA'NIN GİZLİ FORMÜLÜ

Dünyaca tanınan bu ünlü içkinin insanlar üzerindeki "canlandırıcı" etkisi, kafein ve şeker dozunun yüksek tutulmasından kaynaklanıyor!

Coca Cola gibi yaygın bir biçimde tüketilen bir içeceğin "gizlisi-saklısı kalmamıştır" diye düşünürseniz yanılırsınız. Çünkü, ilk Coca Cola kasasının Atalanta'lı bir eczacı olan John S. Pemberton tarafından piyasaya sürüldüğü 1886 yılından bu yana, bu içecekteki maddelerin terkihi ve oranları tam bir "askeri sır" gibi saklanıyor. Yapılan laboratuvar tahlilleri ise sonuçsuz kalıyor.

Coca Cola neyin nesidir? Ham maddesi nedir? Bu hammaddeler hangi oranda terkip edilir? İşte herkesin yanıt aradığı, ama arayışlarının boşa çıktığı sorulardır bunlar... Arayış 100 yıldır sürüyor, beklenmedik bir gelişme olmasa da süreceğe benziyor.

Dünya'daki ülkelerin hemen tümünde satılan Coca Cola'nın imalatının ilginç yanı, özünün Amerika'da yapılması ve şişeleme yapıldığı ülkelere ihraç edilerek o ülkenin sularıya karıştırılması...

Bu özün ne olduğunu merkezde çalışan 10 kişi biliyor. Babadan oğula geçen ve ancak çok güvenilir kişilerle paylaşılan bir sır olarak kalmasında böylece sağlanıyor. Coca Cola firmasının en büyük hissedarları arasında bulunan Georgia Trust Company'nin özel kâsalarından birinde, formül 1980'li yılların ortasında kilit altına da alındı. Ancak kasanın açılabilmesi için Müdürler kurulunun oybirliği ile karar alması gerek...

Coca Cola'nın bu formülü gizli tutabilmek için nelere katlanacağı-

nın, ne gibi fedakarlıklar yapabileceğinin somut örneklerinden biri 1977 yılında verildi. O tarihte Coca Cola, Hindistan'da çok satmaktaydı. Komünist işgalinden sonra Hindistana kaçan Tibet Dalai Lama'sının bir şişe Coca Cola'yı höpürdetirken çekilmiş bir fotoğrafı da büyük reklam olmuş, satışlar birden bire astronomik rakamlara ulaşmıştı. İçecek piya-

Coca Cola'nın adını duymayan, hiç değilse bir kere tadına bakmamış olan kimse kalmış mıdır acaba?

sasını millileştirme mücadelesine giren Hindistan Hükümeti, Coca Cola firmasından özgün formülünü istedi. Şirket bu formülü vermektense, Hindistan'da bulunan 22 şişeleme tesisini kapatmayı tercih etti. Bugün Hindistan'da Coca Cola içmek istiyorsanız, karaborsaya başvurmak zorundasınız. Yalnızca karaborsada bulunuyor ama ateş bahası. Tabii uluslararası bir tekele boyun eğmeyen Hindistan'ın o günkü Hükümeti'ni herşeye rağmen kutlamak lazım.

Coca Cola şirketinin formülü gizli tutmakta gösterdiği çaba ve özen, çoklarıncı yadırganabilir.

Gerçekten de, aslına yakın taklitlerinin her ülkede yapıldığı bir içeceğin formülünü gizli tutma çabalarının böyle doruğa çıkması anlaşılmaz görülmektedir. Bütün kolalı içkilerde olduğu gibi, Coca Cola'da şeker, su ve kafeinden meydana gelmekte, rengini de karmeladan almaktadır. Tek farkı, tutkunlarının ve yapımcılarının "bağzı gerekli yağ, koku ve tadlar" olarak nitelendirdikleri maddelerdir. Kola tutkunlarına bakılırsa bu ünlü içeceği Pepsi, RC, Shasta ve öteki kolalardan ayıran en önemli özellikte budur. Coca Cola reklamcılarının anlatmaktan bıkmadıkları bir fıkraya göre, kadın gebeliği önlemek için bir yıl seksten sonra organlarını Coca Cola ile yıkamış. Çocuk yapmaya karar verince de Pepsiye çevirmiş ve bir ay sonra gebe kaldığını görmüş...

Coca Cola'nın bir gebelik önleme yöntemi olup olmadığı tartışmaya açıktır ama piyasaya ilk çıktığı yıllarda başağrıları, yorgunluğu, hazımsızlığı ve sarhoşluk sonrası kafadavulluğunu yok eden bir "mucize ilaç" olarak tanıtılmıştı. Yirminci yüzyılın başlarında bu ilaç etkisini, koka yapraklarından elde edilen kokainin küçük miktarlarda içeceğe katılmasından alıyordu. Gerçi içeceğin içindeki kokain miktarı önemsenmeyecek kadar azdı ama eroin bulamayan bazı keşlerin Coca Cola içerek kafayı buldukları, duman altı oldukları, ondan sonra da kıstırdıkları kadınların ırzına geçtikleri söylentileri yayılmaya başladı. 1903 yılın-

da New York Tribune gazetesi, Caco Cola'ya savaş açtı. Söylentileri Coca Cola'nın rakipleri mi yoksa bu gazeteye ilan vermediği için New York Tribune'un mu bu kampanyayı başlattığı halen anlaşılabilmiş değil. Fakat o tarihte bu kampanyanın etkili olduğu da gerçeğin ta kendisi. O kadar ki şirketin merkezinin bulunduğu Virginia Eyalet Meclisi'nin gündemine yapımın yasaklanmasına ilişkin bir önerenin geldiğide biliniyor. Sonunda firma işlenmemiş koka yapraklarının yerine işlenmiş - tüketilmiş koka yaprakları kullanarak bu badireyi atlattı.

Coca Cola'nın insanlar üstündeki "**canlandırıcı**" etkisi, kafein ve şeker dozunun yüksek tutulmasından kaynaklanmaktadır. Aile boyu bir Coca Cola şişesindeki kafein miktarı, 200 gr. Nescafe'deki kafein miktarına eşittir. Kafein çok acı bir madde olduğu için, Coca Cola'yı "içilebilir" duruma getirmek amacıyla içine yüksek miktarda şeker konulması gerekmektedir. O kadar ki istatistiklere göre Amerika'da işlenmiş şekerin yüzde 10'unu Coca Cola firması satın almaktadır.

Coca Cola Üzerinde Yapılan Araştırmalar

Rakip firmalar, yapılan laboratuvar deneylerinde, bir bardak Cola'ya fare dişlerinin atıldığını ve altı ay sonra bu dişlerin tamamen eridiğini ve yok olduğunu anlatırlar. Coca Cola savunucularının buna verdikleri yanıt, 6 ay süreyle dişlerini Coca cola ile fırçalamayanların, diş çürümelerine "müsta-hak" olduklarıdır.

Coca Cola'nın hikmetleri ve suçları ne

olursa olsun, hem rakiplerinin, hem de meraklı kimyacıların ara-maktan bıkmadıkları özelliği, terki-bidir. Bu konuda bilinen Coca Co-la'da 14 ayrı şurup özünün bulun-duğudur. Bu özler rakkamlarla ta-nımlanmakta ve rakkamlardan ba-zılarının hangi maddeyi tanıtmak için kullanıldığı bilinmektedir. 1 no şeker, 2 no karamel, 3 no kafein, 4 no fosforik asit, 5 no dekokaini-ze edilmiş koka yaprağı ve kola meyvesi özüdür. Laboratuvar tahlil-leri sonucunda kimyacılar, Coca Cola'nın içinde değişik miktarlarda kimyon, vanilya gliserin, lavanta, limon ve başka narenciye suları-nın da bulunduğunu saptamışlar-dır.

Madde 7X nedir?

Neyin nesi olduğunu kimsenin bugüne kadar çözemediği bir maddedir. Ürünün en önemli sırrıdır. Coca Cola terkinin %'inden biraz azını oluşturan ama bu içe-ceğede ayırt edici özelliğini ka-zandıran madde 7X konusunda şirketin kurucularından Asa Chantler'in oğlu Charles Howard Chandler şöyle söz ediyor.

"Hayatımın en mutlu ve gurur dolu anını, babam bana Coca Co-la'nın sırrını açıkladığı gün yaşa-dım. Laboratuara girerken tıpkı bir tapınağa giriyormuş gibi hissettim

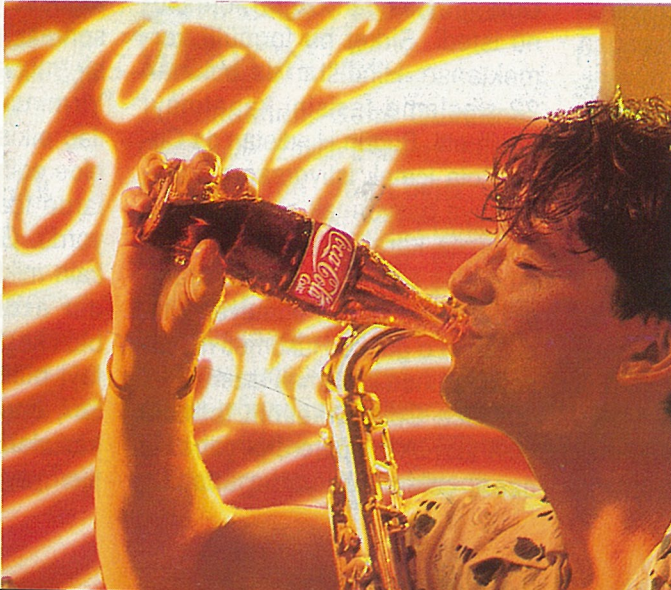
kendimi. Ortada yazılı bir formül yoktu. Neyin ne olduğunu göz kararıyla kokuyla saptıyorduk. Şişeleri boşalttıktan sonra al-dığımız yere koymaya özen gös-teriyorduk. Babamın yol gös-tericiliğinde ve belli bir katma sırası gözeterek ilk kez ogün madde 7X'i o gün ilk kez terkip et-tim. "

Madde 7X'in gizli tutulmasının çeşitli söylentilere yolaçtığına daha önce değinmiştik. İlginç bir başka yıpratma örneği 1954 yılın-da Fas'ta yaşandı. Müslüman Fas Halkı arasında Coca Cola'nın için-de **domuz kanı** bulunduğu söy-lentisi yayıldı. Bu söylentiler kralın oğlunun herkesin ortasında bir şişe Coca Cola içmesine kadar gitti. Şirket, müslüman ülkelerde Coca Cola'nın içindeki gliserinin domuzdan değil sebzelerden çıkarıldığını özellikle vurguluyor. Neden ise 1954 yılında Fas'ta baş-larına gelenler.

Sonuç Ne?

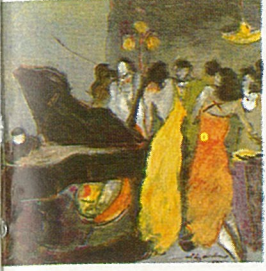
Belli bir yiyeceğe ya da içeceğe bilinmeyen bir maddenin katılması ve bununda belirtil-memesi ilk bakışta, birçok ülkenin gıda maddeleri üretim ve tüketimini düzenleyen yasa ve yönetmeliklere aykırı görülüyor esrarengiz madde 7X yüzünden...

Coca Cola firmasının bir kaç ülkede ve özellikle Amerika'da başının der-de girdiği mahkemelik olduğuda biliniyor. Bu davaların en ünlüsü Federal Hükümet'in 1909 yılında "**kırk varil ve 20 fiçı Coca Cola'ya karşı açtığı dava ...**" tas-taman 9 yıl sürmüştür davanın görülüp sonuç-landırılması... Sonunda hükümet bıkmış ve fir-manın yakasını bırak-mıştır.



ALP BARTU

Manisa 1947 doğumlu. İstanbul Atatürk Eğitim Fakültesi Resim-İş Bölümü mezunu öğretmenliğinin yanı sıra resim çalışmalarını sergilerde değerlendiriyor. Kendi başına ve karma birçok sergi açmış.



Çalışmaları şöyle nitelendiriliyor: "Sanatçı bize insanları yansıtıyor hep, gruplar ve çeşitli birlikler halinde... Bunu yaparken

de bütünü amaçlıyor daima... ayrıntılar onu ilgilendirmiyor... Tıpkı çizginin değil, renk ve lekelerin peşinde olması gibi...

GÜLER HAŞIMOĞLU

Bursalı ressamımız 1957'de Akademi'nin Halil Dikmen ve Cemal Tollu atelyesinden mezun olmuş. 1959'da iç mimari bölümünü bitirmiş. 1980'de Geleneksel Türk Sanatları Fakültesi'nde minyatür dalında yüksek lisansını tamamlamış. Yurt içinde ve dışında sergiler açmış. Eserleri birçok koleksiyonda yer almış. Bu koleksiyonların en önemlidesi UNİCEF koleksiyonu.

"Derinlemesine eğitimini sonsuz sevgisi ile birleştirerek Türk sanatını tüm özgünlüğü içinde resmine aktarırken yöreselliği evrensele ulaştıran bir resim dili geliştirdiği" sözcükleriyle tanımlanıyor ürünleri.



ÜNSAL TOKER

1958'de Akademi'nin, Ali Avni Çelebi Atölyesinden mezun oldu. Sonra ki yaşamı hep resimle dolu geçiyor. Resimli yılları 40'ı, sergi sayısı 50'yi, eserleri 1000'i geçti. Bugün tabloları bir çok evin duvarlarını süslüyor.

Ressam Ünsal Toker'i şöyle tanımlıyorlar: "Denizler, gemiler... Zaman zaman doğa ve çiçekler... Coşkulu, çarpıcı renkleri ile, hızlı, içtenlikli anlatımıyla kendine özgü bir dünyanın sahibi. Spontanlığında nice deneyimlerin, birikimlerin izleri saklı.

SALİH ZEKİ



1931'de İstanbul'da doğdu. Şeref Akdik'in öğrencisidir. Geçimini ressamlıkla sağlamaktadır. Sanatı "Biryerlerin resimini mi yapar, bir yerleri yeniden var mı eder? Spatülü elinde, allar, morlar en cartından en pastelene renkleri onun tuvalinde. O izleyicinin, izleyici onun sevgisinde.

BERNA TÜREMEN

1945'de İstanbul'da doğan ressamımız 1968'de Devlet Tatbiki Güzel Sanatlar Yüksek Okulu'nu bitirdi. Günümüze değin pek çok sergi açtı, pek çok sergiye katıldı, pek çok da ödül kazandı. Yurt

içinde ve dışında pek çok koleksiyonda eserleri bulunuyor. Çalışmaları şöyle tanıtılıyor: "İçtenlikli sevecen yaklaşımı, kedilerinde ve şıman kadınlarında kendine özgü bir nitelik çıkıyor karşımıza. O sevgi dolu yüreği izleyicisinin de resmiyle bütünleşmesini sağlıyor.



GÜNER ENER

Sanatçı kökenli bir aileden gelen ressamımız 1958 ve 1973'de iki kez Bedri Rahmi Eyüboğlu Atölyesi'nden mezun oldu. Arada,

1965'de Cambridge'de İngiliz dili ve edebiyatı eğitimi gördü. Resmin dışında çocuk kitapları yazdı. İlk sergisini 1974'de, son sergisini 1991'de İstanbul'da açtı. 1986'dan bu yana Kopenhag'da

yaşıyor. "Değişik konularda sınıyor kendini. Doğa görünümlerinden natüremortlara değin. Ve kuşlar, kediler... Hepsisi de, anlatımından tekniğine değin kendine özgü." diye tanıtılıyor.

NİYAZİ TOPTOPRAK

1950'de İstanbul'da doğdu, İstanbul Üniversitesi, Sosyoloji Fakültesini bitirdi. 1969'dan bu yana



bir çok sergi açtı. Çalışmaları şöyle tanıtılıyor: "Herşey ama herşey resimdir onun için... Sosyal olaylardan öykülere kadar neleri resmetmedi ki... Düşüncelerini, varsa övgülerini hep resim diliyle anlattı ve daha nice yıllar yansıtacak tuvallerine."

İBRAHİM ÇALLI

12 Ekim - 12 Kasım 1993 tarihleri arasında Yapı Kredi Kazım Taşkent Sanat Galerisi'nde çeşitli kişi ve kurumların koleksiyonlarından derlenmiş İbrahim Çallı'nın resimleri sergileniyor.

İbrahim Çallı 1882 - 1960 yılları arasında yaşamını sürdürmüş, özgün yorumuyla Türk resminde izlenimci akımın ilk ve en önemli temsilcilerinden biridir. İlk ve orta öğrenimini Çal'da ve İzmir'de tamamladı. Bu yıllarda desenler çizmeye başlamıştı. 1899'da gittiği İstanbul'da resim çalışmalarına devam etti. Sanayi-i Nefise Mektebi Resim Bölümü'ne yazıldı. Dört yıl sonra Avrupa sınavını kazandı ve okuldan 1.likle mezun olarak Fransa'ya gönderildi. I.Dünya Savaşının başla-

masıyla 1914'te Türkiye'ye döndü. Aynı yıl Sanayi-i Nefise mektebi'nde, Valaury'nin yardımcılığına atandı; kısa bir süre sonra da atölye öğretmenliğine getirildi. Güzel Sanatlar Birliğinin kuruluşuna katıldı. 1947'ye değin Akademi'deki görevini sürdürerek sanatçıların yetişmesine katkıda bulundu.

Çallı 1914 - 23 arasında toplumsal yaşamla ilgili konuların yanı sıra, ada ve boğaz manzaraları, kadın portreleri ve Türk resminde ilk kez çıplak figürler de yaptı. Sanat yaşamının son yıllarında büyük boyutlu kompozisyonlardan uzaklaşarak portreler ve daha çok çiçekleri konu aldığı ölüdoğalar gerçekleştirdi.

ŞEYMA OKTUĞ

15 Ekim - 15 Kasım 1993 tarihleri arasında Yapı Kredi Beyoğlu Sanat Galerisinde eserlerini sergiliyor. Nevin Çokay ve Orhan Taylan Atölyelerine devam eden ressamımız bu sergisindeki tüm yapıtlarının gelirini Mehmetçik Vakfına bağışlamış bulunuyor.

Orhan Taylan Atölyesi'nden bir sanatçının bu bağışı daha da bir anlamlı.

Şeyma Oktuğ, kendini şöyle tanıtıyor: "Hayatta ailemden sonra en çok sevdiğim şey resim yapmaktır. Bu hobimin gelirinin şehit ailelerine yardım olarak gitmesi beni yüreklendirdi."

Oktuğ sözlerini şöyle sürdürüyor; "Resimlerimde açık koyu dengesi ve plastik öğelere bağlı kalırım. Doğa ve insan resimlerimin kaynağıdır."

Not: Bu yazı hazırlandığı sıra resimlerinin büyük çoğunluğu satılmış bulunmaktaydı.

Sergilerden haberler

• 4'lü grup sergisi

Opera Sanat Galerisi'nde 4 -23 Ekim 1993 tarihleri arasında Alp Bartu, Güler Haşimoğlu, Ünsal Toker, Salih Zeki'nin karma sergisi gerçekleşti.

• 3'lü grup sergisi

Opera Sanat Galerisi'nde 25 Ekim - 13 Kasım 1993 tarihleri arasında Berna Türemen, Güner Ener ve Niyazi Toprak'ın karma sergisinin konusu "*kediler*".

• Şeyma Oktuğ Resim Sergisi

Yapı Kredi Beyoğlu Sanat Galerisinde 15 Ekim - 15 Kasım 1993 arasında gezilebilir.

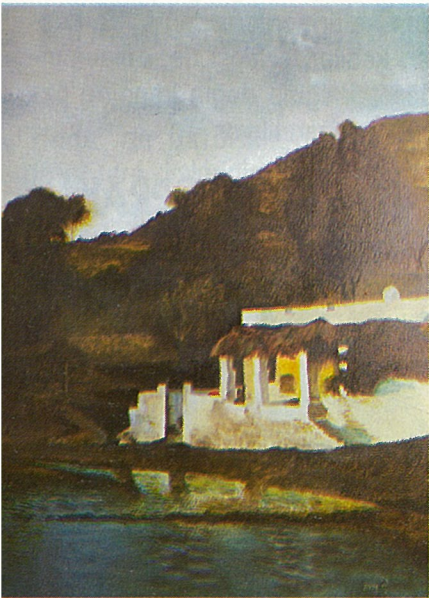
• Yücel Tekbaş Resim Sergisi

Vakıfbank Taksim Sanat galerisinde 4-16 Ekim 1993 tarihleri arasında gerçekleşti.

• Eski Cumhurbaşkanlarımızdan **Kenan Evren**'in resim sergisi Ak Sanat Galerisinde gezilebilir. (Basında çok yer verildiğinden serginin içeriğine değinmiyoruz.)

• **İbrahim Çallı**'nın resimlerinden derlenen Sergi 12 Ekim - 12 Kasım 1993 tarihleri arasında Yapı Kredi Kazım Taşkent Sanat Galerisi'nde.

• Olgunlaşma Enstitüsü'nün sanat galerisinde karma el sanatları sergisi devam ediyor.



TUNA BOYU DEVLETLERİNDEN MACARİSTAN

Türk - Macar ilişkilerinin tarihi 700 yılı aşıyor

Biz, Türkler için Tuna Nehri Avrupa ile ilişkilerimiz başladığından beri önemli olmuş şarkılarımıza, türkülerimize yer etmiştir. Bugün Macaristan için Tuna Nehri fazla bir önem taşıyor. Üzerinde ticaret yok gibi. Kuraklık pek olmadığından yakın kesim hariç Tuna'nın sularını kullanan da yok. Taşkınlarına karşı önlem de alınmış.

Macarların yaşamında Tuna, kanalla Baltık ve Kuzey Denizleri'ne bağlandığında bugünden daha önemli olacak şüphesiz. Günümüzdeki önemi ise turistik görünümü. Başkenti ikiye ayırıyor, bir yanı Buda, diğer yanı Peşte. Güzel manzaralar yakalamanız mümkün.

Bugün Türk - Macar ilişkileri ticari hayatta IKARUS otobüsleri ile sürmekte. Türkiye'de satılan Opel - Astra'lar da Macaristan'da yapılıyor. Otobüs, ihracatın %50'sini karşılıyor. Otobüs alıcıları arasında az olmakla birlikte Amerika bile var. İran, Taiwan, Arap Ülkeleri, ve eski sosyalist ülkeler başlıca otobüs alıcıları.

Diğer ihraç ürünleri arasında kimyasal maddeler, çelik sac, alüminyum profil, canlı hayvan, damızlık tohum ve hayvan, ayçiçeği, süt ürünleri, uygun mevsimlerde buğday var.

Çalışan nüfusun %20'si tarımda, %40'ı sanayide, %40'ı hizmet sektöründe çalışıyor. Kadın nüfusun %80'i aktif ve iç ticarete, dükkanlarda, bankalarda kısacası hizmet sektöründe çalışıyorlar. Sanayi kesimin-



de erkek nüfus daha fazla.

Sağlık hizmetleri çalışan nüfus için bedavadır. Herhangi bir sigorta primi ödemeleri gerekmez. (Eski rejimde sağlık hizmetleri ayırısız herkese bedava imiş.) Bebeklerde ölüm oranı 5 yaşına kadar binde 17 dir. (Türkiye'de ise 1 yaşına kadar bebek ölüm oranı binde 33 tür.)

Devlet doğumu teşvik etmektedir. Doğumdan sonra çocuğun anne veya babası 3 yıl ücretli olarak ona bakabilir. İsteyen istediği kadar çocuk sahibi olabilir ama genel eğilim 2 çocuktur. Özel sigorta sistemleri yeni kurulmaktadır.

Bugün Macaristan'da konut sorunu vardır. Eski rejim döneminde



konutların %40'ı devlete aitmiş. Çok cüz'i bir kira ile bu konutlarda oturuyormuş. Bu kira binaların bakım - onarım giderlerini bile karşılamıyormuş. Bugün devlet bu konutları az bir bedelle ve 20 - 30 yıllık kredilerle içinde oturanlara satmaktadır.

Konut sorunu büyük kentlerde var. Küçük yerleşim birimlerinde herkes (bizde olduğu gibi) kendi ko-

nutunu yapmaktadır. Sorunun çıkış nedeni 50 yıl önce yapılmaya başlanan ve yakın zamana kadar devam

eden 45 m2'lik konutlar. Bugün bir Macar Ailesi her çocuğu için bir oda istemekte ve eğilim 3 odalı evlere

MACAR MUTFAĞINDAN BİR ÖRNEK YUMURTALI, BİBERLİ, DANA SOTE

5 kişilik malzeme listesi:

1000 gr. dana eti, 1 dilim yağ, 100 gr soğan, 10 gr karabiber, 50 gr yeşil biber, bezelye, 100 gr domates, 20 gr un, 20 gr salça,

Tarifi:

Küçük doğranmış soğanları yağda sararınca kadar kavurun, doğranmış biberleri ilave edin, biraz kavurun ve hemen su ilave edin. Soğanlar pembeleşinceye kadar suyunu çekirin ve buna iri parçalara bölünmüş etleri ilave edin. Salçayı da ilave edip iyice karıştırın. Et yumuşamaya başlayınca doğran-

mış biberleri ve domatesi ilave edin. Krema ve unu iyice karıştırıp etin üstüne dökelim iyice karıştıralım.

Birkaç dakika pişmeye bırakın. Un ve iki yumurtayı biraz tuz ve su ile çirpin, bu karışımdan baş parmak büyüklüğündeki parçalar elde edin ve orta sıcaklıktaki suyun içine atın pişmeye yüz tuttuğunda, süzgülü alın ve süzölmeye bırakın. Biraz yağ eritip ve yağın içine atın. Hepsini kızartınca, etin yanına koyup servis edin.

(NOT: Krema bildiğimiz klasik krema olup kendimiz hazırlıyoruz.)



doğrudur. Çünkü yukarıda da belirttik eğilim 2 çocuk üzerinedir.

Konut yapımında özel girişim halen yoktur. Nedeni ise halkın alım gücünün olmaması. Bir aile ancak emekli olana kadar bir birikim yapabilmişse ev sahibi olur. Macaristan'da, bizdeki gibi emekli ikramiyesi, kıdem tazminatı gibi emeklilikte ödenen toplu bir para yoktur. Ancak, aileden bir yardım gelebilir veya miras yoluyla toplu bir birikim oluşabilir.

Eğitimin ilk 8 yılı mecburidir. Lise öğrenimi 4 yıldır. Liseye sınavla girilir. Böylece öğrencinin yaklaşık %50'si elenir. Bugün meslek okulları, dini okullar ve özel okullar vardır. Yüksek öğrenim 4 - 5 yıldır. Tıp öğrenimi bizdeki gibidir. 6 yıl ve sonra 4 yıl uzmanlık.

Bir ailenin günlük yaşamı bizdekinden pek farklı değildir. Günlük çalışma 8 saattir. Çocuklar genellikle okulda veya kreştedir. Mesai sonrasında aileler evde veya başka yerlerde değerlendirebilirler.

Macaristan halkı genel olarak konukseverdir. Ekonomisinde turiz-



min pek yeri olmamakla birlikte başını dinlemek isteyenlere kırsal kesimde çok temiz ve fazla pahalı olmayan kaliteli oteller mevcuttur. Kırsal kesim deyince bizdeki gibi düşünülmemelidir. Ülkenin yüzölçümü küçük olduğundan kentler ve belgeler arası uzak değildir. İstenildiğinde hemen kente gidilebilir. Kentlerde de modern oteller vardır. Günlük yaşam canlı ve hareketlidir.

Yüzme havuzları, modern saunalar, konser salonları, gazinolar, gece klüpleri, cafe'ler, lokantalar kentlerinde sıkça rastlanan öğelerdir.

Macar mutfağı çeşit ve kalite yönünden tanınmıştır. Macarlar'da mutfaklarının tanıtımına özel bir önem vermektedirler. Bu yüzden boğazına düşkün turist aç kalmaz. Kendine uygun yemeği bulabilir. Kentlerde klasik müzik konserine,

operaya gidebilmeniz her zaman mümkündür. Genel olarak güzel sanatların bütün dallarında Macarlar ileridir. Sinema, tiyatro, opera, klasik müzik, resim ve heykel önde gelen kollarıdır. Kentler genellikle heykellerle süslüdür.

Bu yazının hazırlanmasında bizlere yardımcı olan Macaristan'ın İstanbul Konsolosluğu görevlilerine ve Konsolos Dr. Tibor GAÁL, Konsolos Csaba PETYKQ, Konsolos Miklós EMRJ ve Malev Müdürü Endre SZIGETI'ye teşekkür ederiz.

MACARİSTAN HAVAYOLLARI

MALEV

Macaristanın ulusal havacılık kuruluşu **Malev**'dir. Dış hatlarda uçuşlar tümüyle Malev tarafından yapılır. Özel havacılık şirketleri iç hatlarda kısa mesafe uçmaktadır. Hava taksileri ve özel reklam şirketlerinin uçakları da vardır. Tabii bunlar Malev'in dışındadır.

Uçak teknisyenleri de Malev'e bağlı değildir. Yaklaşık bir yıl önce yapılan bir anlaşma ile uçaklara her türlü teknik hizmet, Malev ve Lockheed'in ortaklığı olan Aeroflag isimli şirket tarafından yapılmaktadır. İleride bu şirket Doğu Avrupa ve Orta Doğu'nun teknik bakım üssü olmayı hedefliyor. Her çeşit uçağa, ister boeing, ister rus olsun teknik bakım ve onarım yapıyor, boyuyor kısacası tekrar uçuruyor. Teknisyenler de tabii bu şirketin bünyesinde.

Uçak teknisyenlerinin ücret seviyesi genel ücret ortalamasının %50 üstünde ama hostes ve pilotlardan daha geri. Hostes ve pilotlar ortalamının iki, üç kat üzerinde ücret alıyorlar. Teknisyenlerin derneği ve sendikası var. Ücretler genellikle uluslararası düşünülürse geri. Fakat bir kaç yıla kadar ücretler diğer ülkelerin seviyesine çıkarılacak. Bu planlanıyor.

Malev'in de uçaklarında uçan teknisyenler vardır. Bunlara "flight engineer" denir. Uçağın kadrosundadırlar. Eğitimleri, diğer uçak teknisyenlerinden farklı değildir. Hem yerde çalışırlar, hemde uçucudurlar. Bu düzenleme pratiklerini kaybetmelerini için böyle yapılmıştır.

Malev, ileriye doğru filosunu



gençleştirmeyi hedefliyor. Eldeki rus uçakları ömürlerini doldurdukça yerine diğer uçaklar alınacak. Rus uçakları yalnızca kargo ve charter uçuşlarında kullanılacakmış. Şu an programları bu.

Malev, %35 hissesini 31.12.1992 de İtalyan Alitalia Şirketine satmış. Bu tarihten sonra da Roma - Newyork hattını açmış. İleride dünyanın pekçok merkezine uçuş yapmayı programına almış.

Macaristan'ın büyük bir sivil havaalanı var. Başkent Budepeşte yakınlarında. Adı **Ferihegy**. Uluslararası

olarak tek. Eskiden büyük rus uçaklarının inip kalktığı askeri havaalanı **Debrasan**'ın uluslararası havaalanı yapılması için çalışmalar sürüyor.

Ferihegy havaalanı iki terminallidir. 1. terminalden yabancı havayolları yararlanır ve yılda 1 milyon yolcuya hizmet verir. 2. terminal Malev'in uçuşlarına açıktır ve yılda 1 milyon 200 bin yolcuya hizmet vermektedir. Şu sıralar ek terminal inşaatları sürmektedir. Ek terminal iki bölüm olacaktır. A ve B terminalleri olarak isimlendirilmiştir. İnşaat muhtemelen 1995 yazında bitirilecektir. 1996 yılında EXPO 96 Dünya Fuarı Macaristan'da açılacaktır. Bu ek inşaatlar bu fuara hazırlık kapsamındadır.

Bu bilgileri almak için kendisiyle görüştüğümüz Malev Havayolları Türkiye Müdürü Mr.Endre Szige-ti'nin sözleri ile yazımızı bitiriyoruz: "Malev, Türkiye'de 27 yıldır çalışıyor. Bu süre içinde zor dönemlerimiz de oldu. **Biz yalnızca teknisyenlerin değil, ulusların, tüm ulusların birbirine yaklaşmasını istiyoruz.**"

MALEV Macaristan Havayolları'nın Uçak Parkı

- 6 Adet Boeing 737
 - 2 Adet Boeing 767
 - 10 Adet Tupolev 154
 - 6 Adet Tupolev 134
 - 3 Adet YAK 40
 - 1 Adet Tupolev 154 Cargo
 - 1 Adet Bae 146 QT Cargo
- Cargo uçakları TNT Şirketi ile ortaktır.
- Macaristan ICAO üyesidir.

ANADOLU ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK YÜKSEKOKULU'NA BİR ZİYARETİN ARDINDAN

Sivil Havacılık Yüksekokulu Müdürlüğü'nün daveti üzerine, pilotaj bölümü öğrencilerinin diploma alma aşamasında son kontrol uçuşlarına katılmak, izlemek ve okulu tanımak üzere Eskişehir'e gidiyoruz.

Okulun Kuruluşu, Tarihçesi

Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, 1983 yılında yürürlüğe giren 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun etkisi ile hızlı bir gelişim içine giren Türk Sivil Havacılık sektöründe, sektörün gelişim hızına paralel olarak artan, uluslararası sivil havacılık standartlarına uygun olarak yetiştirilmiş, kalifiye ara eleman ihtiyacını karşılamak üzere, 1986 yılında "Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu" adı ile kurulmuştur.

Kurulduğu ilk yılda: 1. Uçak Gövde, 2. Uçak Motor, 3. Uçak Elektrik, 4. Uçak Elektronik, 5. Hava Trafik Kontrol, 6. Kargo, 7. İkram, 8. Yer Hizmetleri bölümlerinden oluşmakta idi ve öğrenim süresi 2 yıldır.

1987 yılında, gerek yüksek okul yönetimi, gerekse Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün girişimleri sonucunda, sivil havacılık sektöründe en çok kullanılan yabancı dil olan "İngilizce"nin en iyi bir şekilde öğrenilebilmesi için 1987-88 öğretim yılından başlamak üzere, eğitim süresi 3 yıla çıkarılarak, öğrencilerin hazırlık sınıfında toplam 750 saat "İngilizce" eğitimi görerek



daha iyi yetiştirilmeleri sağlanmıştır.

Aynı yıl içinde Türk Hava Yolları'nın pilot açığını kapatmak amacıyla, yüksek okul mezunu bir grup öğrenciyi, **pilot olarak yetiştirilmek üzere Yugoslavya'ya göndermesi**, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün de önermesi ve ileriye dönük olarak önemli ölçüde döviz tasarrufu da sağlanabilmesi için, hepsinden de önemlisi **Türkiye'nin kendi kendine yeterlilik olanaklarının geliştirilebilmesi için 1988-89 öğretim yılından başlamak üzere "pilotaj" bölümünün açılması** sağlanmıştır.

Sivil Havacılık Yüksekokulu'na 1987 yılında sağlanan bütçenin, pahalı yatırımlar gerektiren sektöre yetersizliği nedeniyle, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı'ndan "TUR/86/013 - Anadolu Üniversitesi'ne Bağlı Bir Sivil Havacılık Okulu Kurulması" projesinden

750.000.-\$ yardım sağlanarak, Meslek Yüksek okulu ile Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın işbirliği sağlanmış ve bu yardımla 1987- 1989 yılları arasında Temel Elektrik - Elektronik Laboratuvarı kurulmuş ve aynı yardım çerçevesinde altı öğretim elemanı yurtdışında çeşitli eğitimler görmüş, ayrıca yurtdışından beş yabancı uzman da 1987-90 yılları arasında okulda görev almış, okulun gelişmesine ve mevcut öğretim kadrosunun yetişmesine katkıda bulunmuştur.

Uygulamalı eğitimde, eğitimin verimliliğini artıran en önemli faktörlerden birinin iş ortamında eğitim olması ve pilotaj eğitimi içinde bir havaalanına ihtiyaç duyulması. Meslek Yüksekokulu için bir hava alanı inşa edilmesini gerektirmiştir. Bu amaçla 1988 yılında, Hava Kuvvetleri tarafından Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek

Yüksekokulu'na devredilen, Eskişehir'in Muttalıp mevkiindeki araziye havaalanı tesisleri ve pist yapılmış, böylece okul 1989 yılından itibaren uçuş eğitimlerini kendi tesislerinde yaptırabilme imkanlarına kavuşmuştur.

1990 yılında T.C. Hükümeti ve Fransa Cumhuriyeti Hükümeti arasında imzalanan "Eskişehir Sivil Havacılık Okulu'nun Geliştirilmesine İlişkin Özel Mali Protokol" ile okula sağlanan 115 milyon Fransız Frankı tutarındaki kredinin 1990 - 1996 yılları arasındaki kullanımı ile yüksekokulun olanaklarının Ortadoğu ve Doğu Avrupa Bölgeleri'nde mevcut eğitim tesislerinin en üst seviyesine çıkarılması planlanarak, okulun uluslararası alanda da etkili bir eğitim kuruluşu haline getirilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca, halen çalışmaları yürütülen bu proje ile yüksekokulda bulunan 66 eğitim personeli ile, Fransa'da çeşitli eğitimlere tabi tutulmuş ve kurulun tesisler ile Türk Sivil Havacılık sektörüne yönelik temel eğitimlerin merkezileşmesi, dolayısıyla dublikasyonlardan kaçınılarak, sektörün eğitim giderlerinde ekonomi sağlanması amaçlanmıştır.

1992 yılında Yüksek Öğrenim Kanunu'nda yapılan bir değişiklik ile Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu, "Sivil Havacılık Yüksekokulu"na dönüştürülerek, okuldaki eğitim süresi, bir yılı "İngilizce" hazırlık sınıfı olmak üzere 5 yıla çıkarılmıştır. Ayrıca, eğitim programlarında da değişiklik yapılarak, 1993 - 94 öğretim yılından itibaren yüksekokulun:

1. Uçak Motor Bakım,
2. Uçak Gövde Bakım,
3. Uçak Teçhizat Bakım,
4. Yer Teçhizat Bakım,
5. Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği,
6. Hava Trafik Kontrol,
7. Pilotaj

programlarından meydana gelmesi sağlanmıştır.

1991 yılında Sivil Havacılık Yüksekokulu ve Ulaştırma Bakanlığı arasında imzalanan bir protokol uyarınca, Sivil Havacılık Yümsekokulu bünyesinde "Sivil Havacılık Uygulama ve Araştırma Merkezi" kurulması kararlaştırılmış ve 1992 yılında merkezin inşaatına başlanarak, 1993 yılında bitirilmesi planlanmıştır. Bu merkezde, Türk Sivil Havacılık sektörünün geliştirilmesine yönelik planlamalara ve çalış-

SİVİL HAVACILIK YÜKSEKOKULU LABORATUAR VE ATELYELERİ

1. UÇUŞ SİMÜLATÖRLERİ
AST300 İKİ MOTORLU (2 adet.)
TB20 TİP (3 adet.)
2. UÇAK KAPLAMA-ONARIM
3. PİSTONLU MOTOR BAKIM
4. AVİYONİK SİSTEMLER BAKIM
5. HAVA TRAFİK - MEYDAN KONTROL
6. TEMEL ELEKTRİK - ELEKTRONİK

ANADOLU ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK YÜKSEKOKULU 1994 YILINDA FAALİYETE GEÇECEK LABORATUAR VE ATELYELER

1. UÇAK TEÇHİZATI
2. UÇAK YAPILARI
3. HİPERFREKANSLAR
4. HİDROLİK VE PNÖMATİK SİSTEMLER
5. BİLGİİŞLEM
6. MALZEME (METAL KOMPOZİT)
7. YAKLAŞMA PROSEDÜRLERİ
8. AERODİNAMİK - HAVA TÜNELLERİ
9. VHF HABERLEŞME SİSTEMLERİ
10. OTOMATİK TEST
11. OTOMATİK KONTROL
12. VACBI (AIRBUS A310, A340)
13. CAD CAM (CATIA)
14. LİSAN LABORATUARI
15. GAZ TÜRBİNLİ MOTOR - BREMZE
16. KABİN PERSONELİ

UNDP/TCDC KAPSAMINDA GERÇEKLEŞTİRİLECEK ULUSLARARASI EĞİTİMLER

KURSUM ADI	KATILIMCI ÜLKE	KATILIMCI SAYISI	SÜRE	TARİH
ADVANCED AIRPORT MANAGEMENT	INDONEZYA	5	1 AY	1994
	SUDAN	5		
	YEMEN	2		
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES	GHANA	5	1 AY	1994
AERONAUTICAL CARTOGRAPHY	GHANA	5	1 AY	1994
AIR TRANSPORT PLANNING	GHANA	5	1 AY	1994
ATC-APPROACH AREA (PROGEDURAL)	BOTSWANA	5	1 AY	1994
ATC-AERODROME APPROACH AREA	GHANA	5	1 AY	1994
ATC-APPROACH AREA (RADAR)	GHANA	5	1 AY	1994
	SUDAN	5		
AVIATION MANAGEMENT	GHANA	5	1 AY	1994
	YEMEN	2		
COMPOSITE MATERIALS REPAIRMENT	ZAMBIA	5	1 AY	1994
DANGEROUS GOODS	ÇİN	5	1 AY	1994
ILS381 MAINTENANCE	ÜRDÜN	4	1 AY	1994
NAVAIDS MAINTENANCE	GHANA	3	1 AY	1994
AVIATION MANAGEMENT	YEMEN	2	1 AY	1995
ADVANCED AIRPORT MANAGEMENT	YEMEN	2	1 AY	1995

malara destek olacak veya ışık tutacak araştırma faaliyetlerinin, sektörteki kamu veya özel kuruluşların da katılımları ile ortaklaşa yürütülmesi amaçlanmaktadır.

Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu 1992 yılında Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı tarafından Pakistan'da düzenlenen "Gelişmekte Olan Ülkeler Arasında Teknik İşbirliği - Hava Taşımacılığı" toplantısında Türkiye'yi temsil etmiş ve bu toplantı sonucunda 1994 - 95 yıllarında sekiz ülkeden 75 öğrencinin okulda kısa süreli kurslara katılmaları konusunda anlaşmalar imzalanmıştır. Böylece, Sivil Havacılık Yüksekokulu 1994 yılından itibaren uluslararası alanda da eğitim yapan bir kuruluş haline gelecektir.

Sivil Havacılık Yüksekokulu

lu'nda üniversite seviyesindeki eğitim imkanlarının yanında, 1993 yılında Emniyet Genel Müdürlüğü ile yapılan protokoller uyarınca, bu kuruluşun özel taleplerine uygun olarak helikopter pilotları ve teknisyenleri de yetiştirilmektedir. Ayrıca, DHMİ Genel Müdürlüğü ile yapılan bir başka protokol ile de, Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya ve Dalaman uluslararası havalimanları'nın daha da iyileştirilmesine yönelik olarak yapılan yolcu anketleri çalışması da, Sivil Havacılık Yüksekokulu tarafından yürütülmektedir.

Okulun sorunları ve sonuç

Bu güzide okulumuzun sorunları iki grupta toplanabilir. Birincisi

mevzuattan doğan sorun ki, bu Katma Değer Vergisi Kanunu ile ilgili. Yurt dışından ithal edilen havacılık malzemeleri katma değer vergisinden muaf tutulmuşken sınırların kanunda unutulmuş bir "eğitim" sözcüğü şu an gümrüğe gelmiş olan ve uzun süredir beklemekte olan değeri çok yüksek ve eğitim için **acele gerekli** olan malzemenin katma değer vergisini ödemek için ödenek yokluğundan gümrük depolarında bekliyor olması. İkinci ve en önemli sorun ise Milli Havayolumuz'un ve diğer sivil havayolu şirketlerimizin bu okulumuza yeterince ilgi göstermemeleri. Bu okulumuzun verdiği sertifikalar, uluslararası planda geçerli ve okula uluslararası planda ilgi daha fazla. Plotaj Bölümü'nden mezun olan pilotların işe alınmaları ve işe alınca da uçuş tecrübesi kazandırılmaları problem olmaktadır. Tecrübeli pilotlar "sürekli uçuşa çıkarılmasalar bile bir 3. pilot olarak zaman zaman uçuş görevi verilmesi ve böylece tecrübe kazandırılması zorunludur, çünkü emekli olmaları yaklaşan 60'dan fazla pilot var ve bunların yerinin bir anda Türk Hava Kuvvetleri tarafından doldurulması mümkün olmadığı gibi şu an da birçok yabancı pilot uçuşa çıkmaktadır." deniliyor. Ayrıca, Okul Müdürü Prof. Dr. Fevzi Sürmeli ile yaptığımız sohbetlerde "okulumuzda şu an küçük uçakların her tür bakım ve onarımı, hosteslerin her tür kursları ve sivil havacılığın talep edeceği her tür eğitimi verebilecek kapasitemiz ve yetişmiş kadromuz vardır" demektedir. Bizden duyurması.

Sonuç olarak, "Sivil Havacılık Yüksekokulu belli bir plan ve programla Türkiye'nin ve bir çok ülkenin yarınlarına havacılık alanında damgasını vurmaya hazırdır" diyebiliriz.

ANADOLU ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK YÜKSEKOKULU HAVAALANI

ICAO TANITICISI : LTBY

KOORDİNATLARI: 394339N - 303116E

PİST BOYUTLARI 2800 x 30m (1994'te 2600 x 30 m. olacak.)

PİST KAPLAMASI: ASFALT

PİST MUKAVEMETİ LCN 40

PİST IŞIKLANDIRMASI: 1994'te Faaliyete geçecek.

APRON EBADI: 60 x 100 m. (beton)

TAKSİ YOLU: 150 x 30 m. (asfalt)

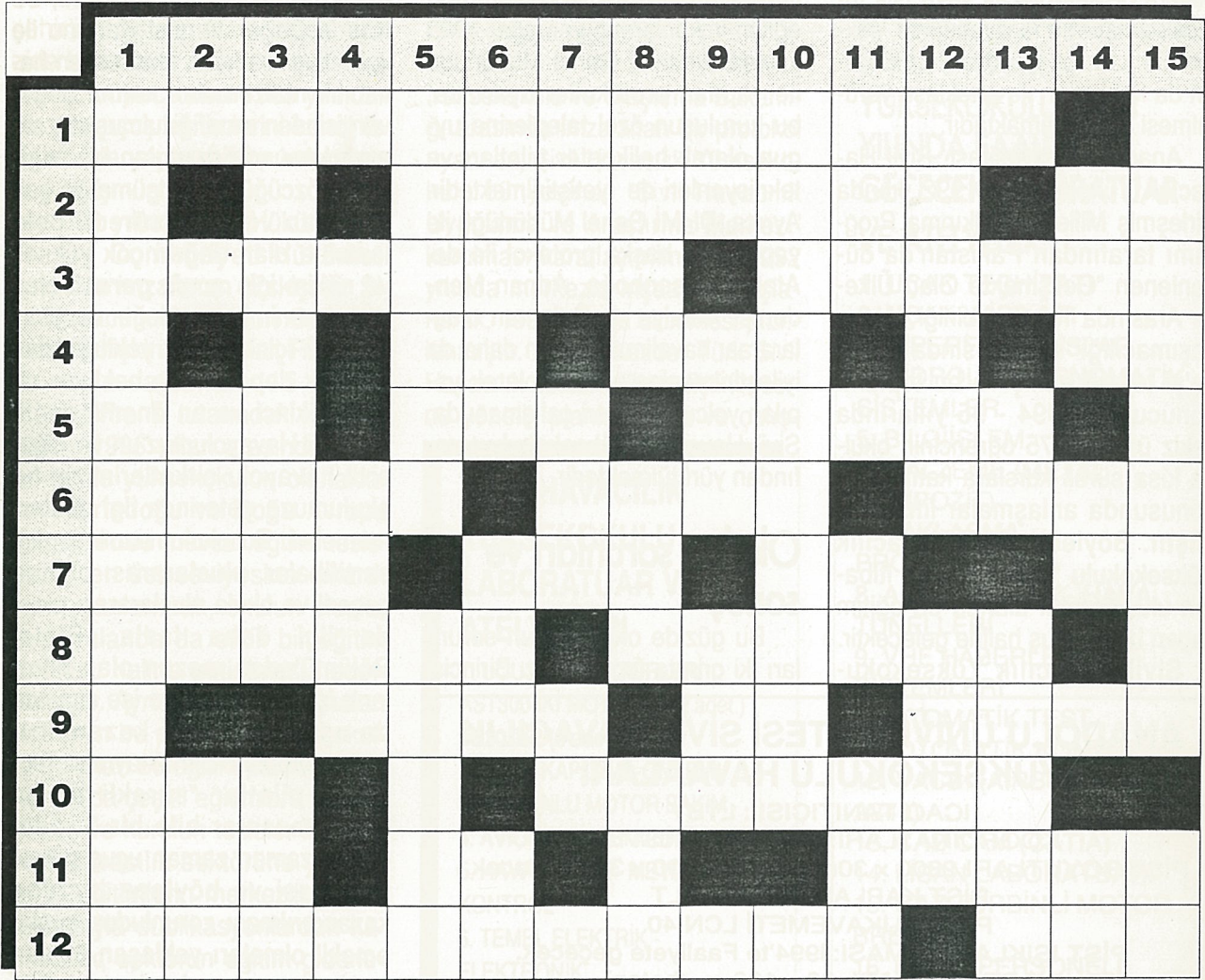
SEYRÜSEFER YARDIMCISI: NDB

ANADIOLU ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK YÜKSEKOKULU HAVA ARACI FİLOSU

- PEPER PA 18 SUPER CUP : 4 Ad.
- PZL-MIELEC AN 2P : 1 Ad.
- BELL 206L LONGRANGER : 1 Ad.
- GRUMMAN AA-5B TIGER : 3 Ad.
- AGAC AG-5B TIGER : 3 Ad.
- SOCATA TB20 TRINIDAD : 6 Ad.
- BEECH KING AIR C90 : 2 Ad. (1993 yılı Sonunda)
- BEECH SUPER KING AIR 200 : 1 Ad. (1993 yılı sonunda)

ANADOLU ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK YÜKSEKOKULU 1993 YILINDA FAALİYETE GEÇECEK LABORATUAR VE ATELYELER

1. HAVA TRAFİK RADAR SİMÜLATÖRÜ
2. VOR BAKIM VE ONARIM
3. ILS BAKIM VE ONARIM
4. DME BAKIM VE ONARIM



Soldan, sağa

1. Gazi Mustafa Kemal'in devrimci Milli Eğitim Bakanı. 2. Süngü. - Çin ve Japonya'da oynanan bir tür satranç. 3. Hazan mevsimi. - Bin kere bin. 4. Stronsyumun remzi. - Abu Dabi'nin IATA kodu. Bir nota. 5. Yiğit, kahraman. - Namludaki ince oyuk yollar. - Kapalı çıkma balkon. 6. Bir ilçemiz. - Atılğan, gözüpek. - Gösterişli, uzun omuz atkısı. 7. Sözleşme. - Stokholm'un IATA kodu. - İridyumun remzi. - Su. 8. Turistik bir beldemiz. - Çalışma bitimi. 9. Moloz taşlarla yapılan kaplama. - Bir cetvel. - Bir yassı elmas taşı. - 10. Sesiz tiyatro. - Teselli etmek. 11. Soy. - Bir nota. - Kerestesi parlak, öz odunu mor, dış odunu pembe rengli bir ağaç. 12. İstanbul'un ünlü bir valisi. -

Direksiyondan, tekerleklerle hareketi taşıyan demir çubuk.

Yukarıdan aşağıya

1. Bugün özlemle aradığımız Önderimiz. 2. Bir cila. - Bir üniversitemiz. 3. A-310 uçaklarında sağ camda görülen şekillerin genel adı. - Donuk renk. 4. Stop. 5. Bir ağaç. - Bir iletken. 6. Onursal. - Fırdolayı kaplamak emri. - Yön işareti. 7. Baston. - Bir güç birimi. - Sümerler'de su tanrısı. 8. Çanakkale Boğazında bir burun. - Polis sopası. - Başkasına erişirme emri. 9. Bir besin. - Pöç. - İskambilde koz. 10. Türkiyemiz'in yönetim biçimi. 11. Bir ırk. - Radarın kısa yazılışı. - Bir renk. 12. Öğrenci. - Ekin biçme aleti. 13. Satrançta bir taş. -

Kötebek. 14. Kaleye atılır. - Kemiklerin yuvarlak ucu. - Molipten'in remzi. 15. Geceleyen uçaklara yapılan bakımın adı. - Bir bilim kurgu film kahramanı.

Geçen Sayımızdaki bulmacanın çözümü

Soldan sağa :

1. Mirat'ül Memalik. 2. Eta - Lebalep. 3. Ameliye - ASO. 4. Gedik - Remil. 5. Rh - Yay - Ra. 6. Lut - İlasos. 7. Anday - Yankı. 8. Ki - UE - Ev - Go. 9. Kenz - Asan. 10. Hü - Oltan. 11. Cindoruk - Ge. 12. Uçkurutan - Stall.

Yukarıdan aşağıya:

1. Mutallaka - Cu. 2. Hiç. 3. Ta - Künk. 4. Nue - Du. 5. Teagarden - Or. 6. Ütme - Zoru. 7. Laedriye - Lut. 8. Liha - Votka. 9. Elik - Sf - Sa. 10. Mey - Yo - Gang. 11. Aberasyon - Es. 12. La - Ey. 13. İlam - Vn. 14. Kesir. 15. Bolayırılı.

BUNLARI BİLİYOR MUYDUNUZ?

DÜNYA'DA KAÇ ÇEŞİT DİL KONULUŞULUR?

- Günümüzde, dünyada konuşulan dillerin sayısı 2796'yı bulmaktadır. Bunlara artık kul-
lanılmayan dilleri de eklersek, bu sayı 6760'a çıkıyor.

EN UZUN VE EN KISA ABC'LER

- Havaiyen dilinde sadece 12, tatar dilinde ise 202 harf vardır.

UZAY'DAN (UZAY'DA YERÇEKİMİ)

- AĞIRLIK, Yerçekiminden ileri gelir. Yerçekimi olmasıydı, ağırlık olmazdı, tabii ki düşmek-
te söz konusu olmazdı. Dünyamızda yerçekimi vardır. Tıpkı bunun gibi ayda, ay çekimi, mer-
ih (Mars) 'ta Merih çekimi, Müşteri (Jüpiter)'de Müşteri çekimi vs. vardır.

Cekim gücü kitlenin büyüklüğü ile arttığı için dünyadan küçük olan uydumuz ayda dünyadakinden az, dünyadan çok büyük olan Müşteride ise çok daha fazladır. Dünyaya yakın büyüklükte olan Zühre (Venüs)'de dünyadakine yakın bir hızdadır.

Bu duruma göre ağırlığı DÜNYA'da 50 Kg. olan bir kişi;

Utarid (Merkür)'de		15 Kg.
Zühre (Venüs)'de		45 Kg.
Merih (Mars)'de		20 Kg.
Müşteri (Jüpiter)'de		130 Kg.
Zuhal (Satürn)'de		60 Kg.
Uranus'ta		50 Kg.
Neptün'de		50 Kg.
Uydumuz Ay'da ise		8,5 Kg.

ÖRÜMCEK AĞI

- Örümcek ağı deyip de geçmeyin. Bazen en basit gördüğümüz, hiç kıymet vermediğimiz nesnelerin öyle özellikleri oluyor ki, insanı hayrete düşürüyor.

Bir dokunuşta bozulan, elinize yapışıp kalan o yumuşacık örümcek ağı, inceliği ve ağırlığı gözönüne alınırsa çelikten daha sağlamdır. Telleri son derece incedir. Yarım kilo kadar örüm-
cek ağının telleri teker teker açılıp uzatılsaydı, ekvator üzerinden dünyayı kuşatabilirdi.

Örümcek ağı önemli bir maddedir. Sanayide, mikroskop gibi diğer bazı hassas optik aletlerde kullanılır.



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

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

QUOVADIS?

Nereye dilerseñiz 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 "