

UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • EYLÜL 1992 SEPTEMBER • YOUR COMPLIMENTARY COPY



• COCKPIT'TEKİ SEKRETER • GÖVDE SACI DİZAYNI • YER ÇARPIŞMALARI

TÜRK HAVA TAŞIMACILIĞI



YENİ HAVAYOLUNUZLA İLDEN İLE YOLCULUK ARTIK DAKİKALARLA..

TÜRK HAVA YOLLARI'nın deneyimi ve teknik güvencesiyle bütünleşen THT'nin yeni nesil Turbo-prop uçaklarıyla şehirlerarası yolculuk hem **konforlu**, hem **çabuk**, hemde **ekonomik** olacak.

ÜSTELİK:

İZMİR / ADANA / İZMİR ve BURSA-ANKARA / ANKARA-BURSA hatlarımızda çok daha ekonomik uçuşmanızı sağlayacak, "SÜPER EKONOMİK UÇUŞLAR"ımızla sizlere yeni olanaklar sunuyoruz.

İLDEN İLE DAKİKALARLA...

UTED

UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ

AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION

UTED
Aylık Yayın Organı

SAHİBİ
Sefa İNAN

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ekmelel PAKİŞ

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

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

FOTOĞRAFLAR
Mustafa EREN
Erdoğan TAŞHAN
Cemal KÖYBAŞI

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

TASARIM&YAPIM
ARTI YAYINCILIK&TANITIM LTD.
İnönü Caddesi Dümen Sokak
No: 7/15 80090
Gümüşsuyu - İSTANBUL
Tel.: 251 52 43 - 44
Fax.: 243 31 63
BASKI
ALAS OFSET



BAS YAZI

Sevgili Arkadaşlarım,

Hiçbir yolcu yoktur ki körükte veya pen-
de, pırl pırl duran uçağa bakıp da ne güzel
flapları var, ne güzel motorları var desin.

Halbuki siz gizli kahramanların o uçağın
oraya gelene kadar yaptığı işleri, sarfettiği eforu anlata-
bilmeleri mümkün değildir.

Araba yarışçıları düşünün; o yarışçının başarısı san-
ki ayaklarının yardımıyla kazanılmış gibi TV'de, gazete-
lerde manşet olurken, o arabanın performansını sağlayan,
bakımını, arızasını yapan hangi teknisyenin ismi duyul-
muştur? Onlar da bizim gibi kendi branşlarının isimsiz
kahramanlarıdır.

Sizlere aya ilk giden astronotun ismini sorsam hepiniz
söylersiniz, ama teknisyenlerinden birinin bile ismini bile-
mezsiniz.

Tekniğe yapılan bu haksızlık neden? Neden teknik per-
sonel ikinci plandadır? Neden teknik ve uçuş güvenliği ke-
limelerini dillerinden düşürmeyenler aynı hassasiyeti de-
ğerlendirmelerde ve sorunların çözümünde göstermezler?

Neden uçuş güvenliği bir numaradır diyenler, uçuş
güvenliğini kimlerin sağladığını bilmemezlikten gelirler?

Bu soruların cevabı çok derinlerde yatmaktadır.
Çünkü teknik eleman, dış görünüm (kıyafet) olarak göste-
rişsizdir. Çalıştığı müddetçe temizliğine dikkat etmesi ol-
dukça zordur. Kafasındaki bilgisini, tecrübesini, becerisini
bu kıyafetle kabul ettirmek, insanların dış görünümüne
göre sınıflandırıldığı bir dünyada mümkün değildir.

Onun içindir ki gerçekten tekniğin temsil şekline
kaynaklanan toplumsal kuralları yüzünden ellerinde ol-
maksızın çifte standart uygulamasına maruz kalmakta-
dırlar.

Arkadaşlarım!..

Gelin bundan sonra toplumsal kuralları değiştireceği-
mize, biz onlara uyalım. O tulumların içeri-
sinde hapis kalan değerlerimizi herkes gibi
biz de ortaya çıkaralım.

Gelin! Hangarın kapılarını sonuna kadar
açalım. Açalım ki bizlerin dışarıya açılma-
sından çok, içeriye girmenin zor olduğu anla-

şılınsın!..

Anlaşılsın ki...

Uçuş güvenliğini temin eden uçak teknisyenleri ile ifti-
har edenler, değerlendirmelerde aynı hassasiyeti göster-
sinler.

Sefa İNAN
UTED BAŞKANI



AVRUPA'DA "TEK

Uçak seferlerindeki gecikmeler Avrupa Hava Yolları Birliği'nin çalışmaları ile şekillenen "Avrupa Birleşik Gökyüzü" sistemi uygulaması Brüksel'de başlayan toplantı ile kamuoyuna tanıtılmaya başlandı. THY yeni bir düzenleme ile Avrupa Birleşik Gökyüzü sistemini desteklemek amacıyla hazırlanan broşürleri yurtdışına sefer yapan uçaklarda yolculara dağıtıyor. Amaç ise Avrupa'da tek bir gökyüzü yaratmak ve bunu sağlayacak sistemi kurmak. Bunun sağlanması ile gecikmelerin büyük oranda azalacağı bekleniyor.

GENEL MÜDÜR TEZCAN M. YARAMANCI'NIN BASIN TOPLANTISI



Türk Hava Yolları A.O.'nın 1992 yılı başlarında görev üstlenen yeni yönetiminin, 6 aylık hizmet süresini geride bırakması nedeni ile Genel Müdür Tezcan M. Yaramancı bu süreye ait faaliyetlerin bir özeti veren bir basın toplantısı düzenledi. 4 Ağustos'ta THY Genel Yönetim Binası'nda yapılan toplantıda bu 6 aylık döneme ilişkin faaliyetler şöyle özetlendi:

- Şirketimizin 6. ayın sonu itibariyle personel adedi geçen yıla nazaran 720 kişilik bir azalmayla, 8164 kişi olmuştur. Trafik hacmindeki çok büyük artışa rağmen, bu sonucun sağlanabilmesi, uygulamaya konulan randıman artırıcı tedbirlerin etkinliğini göstermektedir.

- Yukarıda da kısaca değinildiği gibi, uçuş noktaları artırılmış ve Strasbourg, Almaata, Taşkent, Nice, Kuveyt, Bahreyn, Barcelona uçuş ağıımıza dahil edilmiştir.

- 5 adet yeni B-737 uçağı kiralanmış ve şirketin 10 yıllık gelişme perspektifiyle ilgili filo planı çalışmasına başlanmıştır.

- Uçakların kabin tanzim ve tefrişi, Hostes kıyafetleri, İkram, mönü ve teçhizatı, gibi unsurlar bir bütünlük içinde planlanarak, Ekim ayından itibaren uygulan-

cak tarzda hazırlıklara geçilmiştir.

- Atatürk Havalimanı'ndaki check-in kontuar sayısı artırılmış ve ayrıca toplu check-in ve otomatik bagaj etiketi uygulamasına geçilerek check-in hizmetlerinin süratlenmesi sağlanmıştır.

- Atatürk Havalimanı'nda boş duran Karo terminali binasının THY'na devri sağlanmış ve THY tarafından işletilmesine yönelik çalışmalar başlatılmıştır.

- Yoğun rekabette ayakta kalabilmek için, yolcu tercihlerine öncelik verilmesi. Geçmişte olduğu gibi, teknik imkanlara göre tarife yapıp, yolcunun buna uymasını istemek yerine, "yolcu ihtiyaçlarına göre tarife yapıp" teknik imkanların buna göre geliştirilmesi.

- Bu felsefeyle yapılacak tarifelerde, yolcu tercihinde uygun saatlerde direkt uçuş ve sık frekans uygulamasıyla, yolcu sayısının, doluluk oranının, dolayısıyla gelirin artırılması.

- Sık frekans ve direkt sefer uygulamasının güç olduğu yerlerde ise, uçulan noktalardan itibaren güçlü havayolu şirketlerinin uçuşlarına bağlantı sağlayabilecek "tarife birleştirme" yoluna gidilmesi.

- Bu anlayışa en uygun filo yapısını oluşturmak bakımından, geniş ve orta gövdeli uçak sayısındaki dengenin sağlanması ve böylece işletme maliyetlerinin de düşürülmesi.

- İstanbul Havalimanı'nın uluslararası bir transit merkezi haline getirilmesi ve burada THY için özel bir terminalin tahsisi.

- Kargo taşımacılığı için özel kargo uçaklarının filoya dahil edilmesi. Kargo taşımacılığında atılım yapılarak toplam gelirdeki kargo payının %8'den %15'e yükseltilmesi.

Bütün bu faaliyetler hakkında bilgi veren Yaramancı, THY'nı teknolojik ve yönetim seviyesi açısından yükseltmek için, dünya pazarında lider konumundaki havayollarından birini seçerek, onunla işbirliği hazırlıklarına başladığını da belirtti...

KİT'LERDE TASVİYE HIZLANDI

Hükümet, KİT'lerde başlattığı "zorunlu emeklilik" uygulamasını hızlandırdı. Bu yolla personel fazlası eritilerek, KİT'lerin rahatlatılması amaçlanıyor. Hükümet bu konudaki sorumluluğu, kuruluşların yönetim kurullarına bıraktı.

Devlet Bakanı Tansu Çiller, zorunlu emeklilik uygulamasını doğruladı. Çiller, "Dünya Bankası'nın finanse edeceği bir programın parçası olarak, bu uygulama için finans sağlanabilir. ABD'de bunun ön görüşmelerini yaptık. Eylül'de tekrar görüşeceğiz" dedi.

Hükümet, KİT yönetimlerinden emeklilik yaşı gelenlerin listesini istedi. Operasyonun maliyetinin çok yüksek olmadığı ileri sürülüyor. Zorunlu emeklilikle gelen ek yük, personelin 10-14 aylık maaşı olarak hesaplandı.

THY'NDA TÜRK MUTFAĞI

THY'nın bazı dış hat uçuşlarında Ağustos ayından itibaren, iki ay süreyle, Türk mutfağı tanıtılacak. Bu süre içinde yolculara, enginarlı sakı kebap, domatesli pilav, pazı yaprağından levrek, domates içinde pilaki, patlıcan salata, cevizli tulum peyniri ve yeşil salata gibi çok çeşitli yemekler sunulacak. İznik tabakları içinde ıspanaklı börek, baklama, tel kadayıfı, hanım göbeği, şöbiyet gibi tatlılardan sonra meyve çeşitleri, yeni rakı ve Türk likörleri ile lokum da ikram edilecek. Böylece dünyaca ünlü zengin Türk mutfağının tanıtımına THY büyük katkıda bulunacak.

BİR GÖKYÜZÜNE" DOĞRU



1992-1993 YILI TİYATRO SEZONU BAŞLIYOR

Devlet tiyatroları, 1992-1993 yılı tiyatro sezonunda 27 yabancı, 27 yerli ve 30 devam eden olmak üzere toplam 86 oyun sahneye koyacak.

Yeni sezonun ilk tur yerli ve yabancı oyunları arasında dünyaca ünlü yazarların eserleri sunulacak. Tiyatroseverler, yerli yazarlardan Aziz Nesin, Necati Cumali, Nazım Hikmet, Melih Cevdet Anday, Firuzan, Başar Sabuncu ve Tülin Tınaz Tankut, çeviri oyunlarda ise Tolstoy, Ibsen, Gogol, Çehov ve Shakespeare gibi dünyaca ünlü yazarların eserlerinden seçmeleri ilk kez izleyecekler. Bu arada, devlet tiyatroları ilk kez Türk cumhuriyetlerine turne düzenlerken, turneler Almanya ve KKTC'de de devam ettirilecek. Öte yandan, yeni sezonda çocuklar için her ilde 1 çocuk tiyatrosu temsili verilecek. Bunun yanı sıra 15 günde bir "Tiyatro ve Toplum" başlığı altında gençlik sohbetleri düzenlenecek. Geleneksel tiyatro şenliği ise bu yıl Bursa'da Ahmet Vefik Paşa tiyatrosunda yapılacak.

Yeni sezonda tiyatroseverler birbirinden güzel oyunları izleme imkanı bulacaklar...

SANATÇIYA ÖDÜL YAĞMURU

Ağustos ayı içerisinde Açıkha-va Tiyatrosu sahne sanatçı-larının büyük şölenine tanık oldu. İlk kez bu kadar sanatçının biraraya geldiği SODER'in "Dünden Bugüne Türk Sinemasına Saygı" adıyla düzenlediği gecede, 35 yılını dolduran 60 sanatçı plakette ödüllendirildi. Kültür Bakanı Fikri Sağlar'ın yanı sıra sahne, iş ve sosyete dünyasından pekçok ünlü isimde bu gecede bulundu. Sanatçıları başta Başbakan olmak üzere hükümet ve Büyükşehir Belediye Başkanı da yalnız bıraktı. Gecede İbrahim Tatlıses ve Emel Sayın konser verdiler. Organizasyon bozukluğu içinde geçen gecede, sunuculuğu Halit Kıvanç yaptı. Gecede Türk Sinemasına 35 yıl ve daha fazla hizmet veren oyuncu, figüran, kostümcü ve yönetmen tam 60 sanatçı plakette ödüllendirildi. Sanatçıların onur gecesine Vali Hayri Kozakçıoğlu, Emniyet Müdürü Necdet Menzir, Sarıyer Belediye Başkanı İhsan Yalçın, SHP Şişli İlçe Başkanı Mustafa Sarıgül, Kadıköy Belediye Başkanı Cengiz Özyalçın, ANAP Milletvekili Melike Hasefe'nin yanı sıra birçok ünlü ile kalabalık bir halk topluluğu katıldı. Konuklar sinemanın kralı Ay-

han Işık ve kuzucuklarının masalcı teyzesi Adile Naşit'i çığgınca alkışlarla andılar. Sinemanın unutulmayan isimleri arasında yer alan turist Ömer tiplmesiyle milyonların kalbinde taht kuran Sadri Alışık, plaketi gelini Sibel Tur-nagöl'ün elinden aldı. Müjde Ar, Şener Şen, Erol Taş, Kadir Savun, Hulusi Kentmen'de gecenin unutulmaz konukları arasındaydı...

TURİZMDE BÜYÜK ORTAKLIK

THY ile AMR arasında imzalanan genel satış acenteliği anlaşması ile THY Amerika'da halen yılda 7-8 milyon dolar olan satış hasılatını iki yılda 24-25 milyon dolara yükseltmeyi hedefliyor. Ayrıca bu anlaşma ile THY hiçbir masraf yapmadan New York, Miami, Chicago, Los Angeles, Dallas, San Francisco ve Toronto'da satış ofisi sahibi olacak. AMR'nin bölgedeki 300 satış ve rezervasyon bürosunda THY biletleri satılacak. THY'nin ABD'de halen ulaşabildiği 3700 acenta sayısı 35.000'e çıkacak. Ve bu teşkilat sayesinde THY, Los Angeles'ta bulunan bürosunu kapatıp, tasarruf edebilecek. 26 Ekim'de yürürlüğe girecek olan anlaşmaya göre, THY'nin Amerika ve Kanada'da biletlerini belli bir komisyon üzerinden AMRServices pazarlayacak ve bu komisyonun genel olarak kabul görmüş oranı, yüzde üçten de daha aşağı olacak.

İmza töreninde konuşan THY Genel Müdürü Tezcan Yaramancı, "THY, uluslar arası bir havayolu şirketi olmanın gereklerini yerine getirmeye başlıyor" dedi...

"BUNDAN SONRA HEDEFİMİZ,
YAPTIĞIMIZ BÜTÜN İŞLERİ
BUGÜNKÜNDEN DAHA KISA
SÜREDE VE ÇOK
DAHA EKONOMİK
OLARAK
GERÇEKLEŞTİRMEK
OLMALIDIR."

YUSUF BOLAYIRLI



**THY Genel Müdür
Teknik Yardımcısı ve
Yönetim Kurulu
Üyesi Sayın Yusuf
Bolayırlı ile UTED
Dergisi olarak bir
görüşme yaptık.**

●THY'nda size bağlı bölümleri kısaca tanıtır mısınız?

Bölümler, ana başlıkları ile başkan düzeyinde. Genel Müdür Teknik Yardımcılığı'na doğrudan bağlı beş başkanlık ve bir müdürlük bulunmaktadır. Bunlar: 1- Uçak Bakım Bşk.lığı 2- Revizyon Atölyeleri Bşk.lığı 3- Mühendislik Bşk.lığı 4- Tek. Kontrol Bşk.lığı 5- Tek. İkmal Bşk.lığı ve İdari İşler Müdürlüğü'dür.

●Teknik bölümün THY için önemi nedir? THY içinde teknik nerededir?

Teknik, THY'nın sorumluluğu ve yaptığı görevi en zor olan kısımlardan biridir. Ortaklığın başarılı noktalara gelmesinde en önemli görevlerden birini yüklenmiştir. Ortaklığımız içindeki teknik, diğer havayollarında olduğu gibi önemli bir konumdadır.

●THY'nda görev aldığınız dönemden bugüne tekniğin gelişimi ne yoldadır?

THY'nda göreve başladığım 1974 ile 1992 yılları arasında çok büyük gelişmeler oldu. Eski B.707 yolcu uçaklarından sonra modern A.310 uçaklarına çok

Türk Hava Yolları Genel Müdür Teknik Yardımcısı

Yusuf Bolayırılı

THY Genel Müdür Teknik Yardımcısı Yusuf Bolayırılı, 1945 yılında Bolayır'da doğdu. 1969 yılında İTÜ Makina Fakültesi Uçak Bölümü'nü bitirdi. 2 yıl uçak kürsüsünde asistan olarak ve askerlikten sonra da 1,5 yıl gıda maddesi üreten özel bir fabrikada bakım mühendisi olarak çalıştı.

1974 yılında THY'na etüd/bakım mühendisi olarak girdi. 1978 yılında Bakım

Usülleri Müdürü, 1980 yılında Uçak Bakım Başkanı oldu. 1982-85 yılları arasında Teknik Kontrol Müdürü, 1985-88 yılları arasında Uçak Bakım Başkanı olarak çalıştı. 1 Nisan 1988'de Genel Müdür Teknik Yardımcısı, 24 Temmuz 1991 tarihinde de Yönetim Kurulu Üyesi oldu. Bu görevleri halen devam etmekte olup, 4 Eylül 1991 ile 8 Ocak 1992 tarihleri arasında da THY A.O. Genel Müdür ve Yönetim Kurulu Başkanlığı'na vekalet etmiştir.

sürede adapte olmak, her türlü teknik işlemi yapabilecek kapasiteye erişmek bunun çarpıcı örneğidir.

●Gelecekte teknik nereye yönelmektedir?

Teknik kısmımız bugüne kadar her türlü işlemi tesislerimizde gerçekleştirebileceğini göstermiştir. Bundan sonra hedefimiz yaptığımız bütün işleri bugünkünden daha kısa sürede ve çok daha ekonomik olarak gerçekleştirmek olmalıdır. Bunun için elemanlarımızın bilgi ve becerilerinin artırılması yolundaki çalışmalar devam edecektir.

●Elektro-mekanik ve teknisyenlerin yapısında olası gelişmeler nedir? Bunlar THY'na nasıl yansıtılacak?

A.310 ve B. 737 uçaklarında kompütörlerin artması, bunlar üzerinde çalışan elemanlarda bir takım kavramları öğrenme zorunluluğunu gündeme getirdi.

A.340 uçakları ise modern teknolojinin son ürünü uçaklar. Elektrik ve elektronik bilgilerden bazı temel noktaların mekanik teknisyenlere de verilmesi, A.340 uçaklarındaki çalışmalarında kendilerine yardımcı olacaktır. Bu durum A.340 eğitimlerinde gözönünde tutulacaktır.

●Eksik ve fazlamızla teknik olarak uluslararası düzeyde yerimiz nerede?

Bu konuya cevap vermeden önce bir prensibimi söylemek istiyorum. Ben yaptığım her işte kendimi ne hiçbir kimseden altta ne de herkesin üstünde görürüm. Dünyadaki yerimize gelince; gazetelere manşet olan büyük şirketlerden hiçbir zaman aşağıda

değiliz ve onlardan fazla eksiklerimiz de yok.

●Başarılı bir teknik için teknisyenlere önerileriniz nelerdir?

Çalıştığı kurumu kendi işyeri gibi gören ve malına sahip çıkan, verilen bilgilerle yetinmeyip, kendini devamlı yenileyen teknisyenlerden kurulu bir teknolojinin, tahminlerin çok üzerinde başarılı olacağına inanıyorum.

●B.737'ler THY'nda temel uçak olacak mı?Bu konuya teknik nasıl uyum sağlıyor?

-B. 737 uçakları THY'nın ana uçağı olacaktır. Teknik kısım çok kısa sürede bu uçaklara uyum sağlamaya başladı. Ancak biz bunu yeterli görmüyoruz. Eğitimlere aralıksız devam edeceğiz.

●A.340 için teknik nasıl hazırlanıyor? Bu modern uçak için teknisyen ne yapmalı?

A.340 uçaklarının öncelikle teknik tarafından belirlenmesi gereken parçaları Mühendislik Başkanlığı'na ilgili kısımlarla koordineli olarak belirlendi. Uçakların ortaklığımızda pürüzsüz bir şekilde işletmeye verilebilmesi için gerekli koordinasyonları sağlamak üzere bir yönetici arkadaşımız görevlendirildi. Eğitim konusunda gerekli anlaşmalar imzalandı. Yakında yedek malzemeler için gerekli toplantılar Airbus ile yapılarak yedekler de tespit edilecek.

Teknisyenlerimizin bu uçağa tam uyum sağlayabilmeleri için temel elektronik konusunda bir miktar bilgilendirilmeleri gerekmektedir. Bu işlem kurslardan önce sağlanacaktır Bu uçaklar uzun menzilli olduklarından yer-

de kalış süreleri az olacaktır. Bu nedenle kısa sürede arıza gidermek ve bakım yapmak için hepimizin çok okuması ve yeni teknikler geliştirmesi gerekecektir.

●Revizyon sorununa çözüm?

Revizyon kısmının çalışmalarından memnunum. Bu çalışmaların daha da iyi olacağından kanaatindeyim. Bu kısmın maddi sorunlarının çözümü için ilgili yerlerle çalışmalarımız sürüyor. Toplu iş sözleşmesinde kesin çözüm bulunacaktır.

●Eğitim önümüzdeki günlerde nereye yönelecek? (yurtdışı kurs, similatör vagbi vb.gibi)

Teknik eğitime yeni genç arkadaşlarımızı verdik. Çalışmaları devam ediyor. A.340 ile ilgili ilk kurslar yurt dışında olacaktır. Ancak vagbi sisteminin genişletilerek A.340, A.310, B.737 uçaklarına adapte edilmesi çalışmalarını da sürüyor.

●Dergimiz için düşündükleriniz nelerdir?Daha yararlı olması için önerileriniz neler olabilir?

Derginizi çok beğeniyorum. Güzel konular işleniyor. Bilhassa arızalar ile ilgili güzel bilgiler var. İyi takip edildiği takdirde güzel bir eğitim aracı. Bilhassa genç arkadaşlarıma dikkatle okumalarını öneririm.

Benim teknisyen kardeşlerime son olarak söyleyeceğim, işlerini çok sevmeleri ve yaptıkları her işte uçuş emmiyeti ön planda tutmalarıdır.

Bana bu fırsatı verdiğiniz için çok teşekkür eder,başarılar dilerim. ■

AIRBUS INDUSTRIE son yıllarda ürettiği uçaklarla önemli başarılar kazanarak, dünyanın en büyük üç uçak üreticisi arasına girdi. A-300, A-310, A-320, A-330 gibi modeller kanattan motorludur. Kanattan iki motorlu olan bu uçaklar hem ekip sayısını üçten ikiye düşürüyor, hem de pilotlara önemli kullanım kolaylıkları sağlıyordu.

MCDONNELL DOUGLAS son derece başarılı ve çok satılan uçağı DC-9'u kuyruktan motorlu olarak üretti. Bu başarılı uçağın devamı sayılabilecek MD-80 ve MD-82 tipi uçaklar da kuyruktan çift motorludur. Yine aynı firma tarafından geniş gövdeli ve orta-uzun menzilli olarak üretilen DC-10 serisi uçaklar kanatta iki motor ve kuyrukta bir motor olarak kuyruk ve kanat karışımı bir biçimde dizayn edildi. Bugün MCDONNELL DOUGLAS yeni modeli olarak tasarladığı MD-12 ile üç motorlu dizayna son vermiştir.

BOEING firması DC-9'lardan sonra en popüler olan uçağı üretti. Bu uçak kuyruktan 3 motorlu B-727 idi. Ancak B-727'den sonra gelen B-737, B-747, B-757, B-767 ve B-777 gibi uçaklar kanattan motorludur.

Gelişmeler gösteriyor ki, son yıllarda uçak üreticisi firmalar yeni biçimlere yönelmişlerdir. Artık havacılık "Üç motorlu uçaklara ve kuyruktan motorlu uçaklara elveda" diyor.

Uçak tasarımının ana felsefesi, uçağın istenen görevlere en uygun biçime getirilmesidir. B-727 tipinde bir uçak için 3 motor gereklidir. İki motor B-727'nin piyasa beklentilerine ve performansına karşılık veremezdi. Titi bir dizi araştırma sonucunda 727 3 motor dizaynına en uygun biçimde getirildi. "3 Motor" dizaynında motorlardan birinin uçağın gövdesinin orta çizgisine yerleştirilme zorunluluğu vardır.

Buna karşılık B-737 kanattan çift motorludur. Saatte 850 mile kadar hız yapabilir. 5000 feet altındaki pistlere inip kalkabilir. Yakıt ikmal yapılmaksızın orta menzilli uçuşlar yapabilir. Ama B-737 asıl kısa mesafelerde son derece ekonomik uçuşlar yapmak için tasarlanmıştır.

Ekonomi için iki motor uygundur. Ancak kanattan iki motora karar vermek için BOEING firması birçok tasarım incelemiştir. Mühendisler ön tasarım için iki gruba ayrılmışlar ve büyük bir rekabete girişmişlerdir. Bir grup gövde arkasına monte edilmiş motor tasarımları, diğer grup ise kanata

NEDEN KANATTAN MOTORLU UÇAKLAR?



monte edilmiş motorlar üzerinde yoğunlaştı. Her iki tasarım için de yapılan tam seri rüzgar tüneli testleri sonucunda, kanattan motorlu tasarım daha başarılı oldu.

737 motorlarının kanat üzerinde olmasının temel nedeni, aslında ekonomidir. Kısa mesafe için tasarlanmış herhangi bir uçak ekonomik problem ile karşı karşıyadır. Böyle bir uçak için, marjinal olarak kârlı olmak ve hatta kârsız olmak olağandır. Boeing'in amacı, mil başına düşük bir masrafla ve yüksek bir yolcu kapasitesi yolu ile, kârlı olarak uçabilecek bir uçak tasarlamaktır. Görüldü ki, ekonomik açıdan gerçekten üstün bir uçak diğer alanları tehlikeye atmadan, 737 konfigürasyonunda yapılabilir. Bu ekonomik avantajları kanıtlayan maddeler şunlardır:

GENİŞ GÖVDE: Kârlılık konusunda çarpıcı, ayrıntılı bir operasyonu sağlamak için, bir Convair 340 veya bir Fokker F-27'den daha büyük olmayan 737, uzun mesafeli kıtalararası jet uçaklarının, gövdesine benzer bir gövde genişliğine sahiptir. Küçük

bir uçakta, geniş bir gövde kullanımı, uçak gövdesinin arka ucunda kaplama problemlerini içerir. Arka gövdeye monte edilmiş motorlar ile bu problemler oldukça komplikedir. Motor yerleşimini gövdeden ayırarak, kaplama sorunu, geniş gövdenin ağırlık ve aerodinamik sorunları büyük ölçüde azaltılır. Geniş gövdenin kullanımı, şu avantajları sağlar:

- * Daha geniş bir yer sağlar ve bu yolcuya çekici gelir.

- * Yolcu kapasitesini artırır.

- * Yurt içi taşımacılık için uygun olduğu gibi uluslar ve kıtalar arası uçuşlarda da kullanılabilir.

- * Uçak düzenlenmesinde büyük esneklik sağlar.

AYNI UZUNLUK İÇİN DAHA ÇOK YOLCU

Motorlu herhangi bir uçakta, arka gövdede yan motorlar arasında, yolcu taşımak için kullanılamayan bir alan vardır. Caravell'de bu alan, üst bagaj kargo kompartımanı olarak kullanılmaktadır. 727'de, bu alan tuvaletler ve büyük, karın merdiven kompar-



nadın aerodinamik merkezi üzerindeki kabinin ağırlık merkezi ile daha kolaydır. Ayrıca, yükleme ve denge bakımından optimum koşulun sağlanması için, motorlar uçağın yerçekimi merkezine yakın, kanat üzerine yerleştirilmiştir.

ÖN VE ARKA YAN KAPILAR

Küçük bir uçak gövdesinde çok sayıda yolcu taşımak uygun kolaylıklar gerektirir. Motorların, kanada monte edilmesi ile yolcu kabinin her köşesine bir kapı yerleştirilebilir. Ayrıca, iç kısım düzenlenmesinde optimum yolcu çıkış tesisleri ve daha büyük bir esneklik sağlanır.

AZALTILMIŞ AĞIRLIK

Uçağın boşken ağırlığı, motorlar arka gövdeye yerleştirildiğinde artar. Gövde iskeletleri, motor yüklemesini desteklemeleri için güçlendirmek ve bölme duvarlarını motorun monte edildiği noktaya yerleştirmek gerekir. Buna ek olarak, motor ağırlığını dengelemek için gövdenin ileri doğru hareketi (kanat arkası), kuyruğun moment kolunu düşürdü. Sonuç olarak, daha büyük yatay kuyruk gerekir. Öte yandan, kanada monte edilmiş motorlar, hafif kanat yapısına izin verir, torsiyon yüklemelerine neden olmaz.

737'de, motor yerleştirilmesinden tasarruf edilen toplam ağırlık, 1500 pound civarında idi. Bu tasarrufun büyük bir çoğunluğu, geniş gövde,

daha büyük, faydalı yük alanı ve daha büyük iniş ağırlığı gibi diğer avantajlar sağlamak için kullanıldı. Motorların kanat altında kullanılmasıyla, motor bakımı ve minimum gecikme ile hızlı motor değiştirmek için gerçek bir kolaylık olan sehpa yardımı olmadan motorlara erişim sağlandı. Bakım kolaylığı getiren "göz seviyesi" bakım felsefesi 737'lerde uygulandı.

Motorların yere yakın görüntüsü, piste çarpıp parçalanması gibi bir endişe uyandırabilir. Bu durumda, görüntü yanıltıcıdır. Aslında, 737'deki motor girişi 720-B uçaklarındaki sabit motorlardan daha yüksektir. Arka gövdeye monte edilmiş motorlu uçaklar için doğal bir gelişim olan "T-Kuyruk" tasarımı, kuyruk yüzeyini küçültür ve birçok uçuş rejimi için yararlı sayılabilir. Ancak, düşük hava hızlarında ve yüksek açılı ataklarda, yatay stabilize, kanadı ve yan motorları izler, kuyruk etkisi azalır. Yatay kuyruk büyüklüğü ve tırmanma gücü artırılır, ancak bu değişiklikler uçağın ağırlığını artırır ve esasen ağır olan arka gövdeye monte edilmiş tasarımı daha da ağırlaştırır. 727, ekstrem dönüş açıları, pozitif stall iyileşmesi göstermiştir. Ancak, daha küçük iki motorlu uçaklarda, yan motorların büyüklüğü gövdeye, kanada ve kuyruğa oranla daha büyük olur. Ayrıca, iki motorlu daha küçük bir uçakta 727 özelliklerini elde etmek, arka gövdeye monte edilmiş iki motora ve bir "T" kuyruğa sahip olmak epeyce güçtür. Motorları kanat üzerine monte etmek ve kısa kuyruk kullanmak büyük problemlerin hepsini birden önler.

727 motor yerleşimi tek motor elden çıktığında en uygun şekilde istikamet kontrolüne izin verir. Duteh rdoll hareketlerinde önemli azalmalar sağlar.

Ön yarıdaki kabin gürültüsü, genel olarak arkaya monte edilmiş motorların kabul edilmesini sağladı. Ancak, iyi akustik tasarım ile birleşmiş 737'lerde kullanılan sessiz motor, arka gövdeye monte edilmiş motorlu uçakları aynı veya daha düşük seviyede olan normal gürültüye yol açar. Ayrıca, 737 kabin gürültü düzeyi aynı derecede düşüktür.

Ekonomik olmasının yanı sıra B-737 önemli uçuş özelliklerine de sahip bir uçaktır.

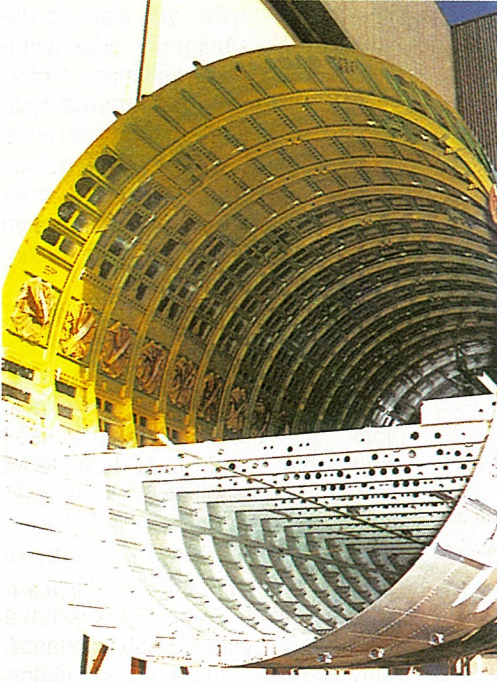
tırmanı ve onun iki taraflı bakım alanı içindir.

Bu durum, uçak küçüldükçe ve iki motorlu durumuna gelince daha kritik bir hal alır. Çünkü yan motorların rölatif büyüklüğü artar. Motorlar, kanatlarda olduğunda, yolcu koltukları, kabinin daralan genişliği ile sınırlanana kadar, gövdenin kuyruk konisine yerleştirilebilir. Bunun sonucu olarak, aynı uzunluktaki gövdeye üç sıra koltuk daha konabilir.

DÜZELTİLMİŞ DENGE

Her uçakta, kanat uymayı sağlar ve gövde, kuyruk, motorlar gibi diğer büyük bütün parçalar kanada göre dengelenmelidir. Eğer motorlar arka gövdeye yerleştirilirse, kanadın ön tarafındaki kütlelerin arka taraftakiyle dengede olabilmesi için, tüm gövde öne doğru kaydırılmalıdır. Bu nedenle, tüm "arka motorlu" uçaklar aslında "ön gövdeli" uçaklardır.

Geniş gövde ve uzun kabinin kullanılması taşınabilir yolcu sayısını artırırken, bir denge problemi çıkarmıştır. Bu denge problemini çözmek, ka-



GÖVDE SACI

DOĞRU PLANLANARAK İMAL EDİLMİŞ UÇAK YAPISI PEK ÇOK İSTEKLERE CEVAP VERİR. YALNIZ YAPININ DIŞI, AERODİNAMİĞİN İSTEĞİ OLAN PÜRÜZSÜZLÜĞÜN DEVAMLILIK OLMASI ŞARTTIR

SEMI-MONOKOK YAPI

Bir uçak yapısı (0.032 inç kalınlığında) ince kaplama sacı, dairesel olarak framelerle ve boylam olarak stringerlerle kuvvetlendirilmiştir. Bu yapı kuvvetli, ağırlık olarak hafif ve iç mekanda büyük boşluk sağlar.

Uçak gövde kaplama sacında görülen dalgalanmalar (ondülasyon) pek çok uçak teknisyeninin dikkatini çekiyor ve nedenini öğrenmek istiyorlar. Bilhassa THY filosuna yeni katılan B-737-400 uçaklarının ana iniş takım arka taraf sol ve sağ alt-yan kısımlardaki ondülasyonun neden olduğunu sıklıkla bana sordular. Görüntüye göre sanki "uçak burkulma geçirerek ondülasyon meydana gelmiş" intibalı uyandırıyor. Ancak bu ondülasyonun tüm B-737-400 uçaklarında ve aynı bölgelerde olması, bunun bir imalat hatası ve/veya burkulma sonucu oluşmadığı, imalatın özelliği sonucu meydana geldiğine inanıyordum. Boeing firmasının 3 ayda bir çıkardığı AIRLINER isimli derginin Nisan-Haziran 1992 tarihli nüshasında yine Boeing'in yapısal mühendisliği elemanlarından Ronald A. Hawthorne'un bu olayla ilgili bir makalesi yayımlandı. Bu makalenin içeriğini meslekdaşlarım için ilgi çekici ve tecrübe artırıcı bulduğum için tercüme ederek bilgilerinize sunuyorum. Lütfen sabırla sonuna kadar okuyunuz.

Doğru planlanarak imal edilmiş uçak yapısı pek çok isteklere cevap verir. Yapının dışı, aerodinamiğin isteği olan pürüzsüzlüğün devamlılığı şarttır. Aerodinamiğin güçlerinden birisi olan geri sürüklemeyi (drag) artıracak için yüzeyel bozuklukların meydana gelmesini önlemeye dikkat edilmelidir.

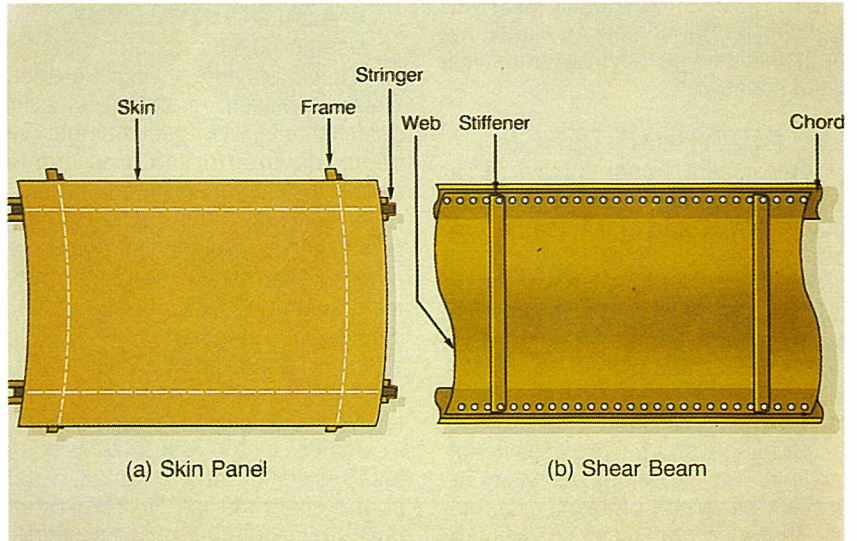
Uçağın yapısı, uçuş esnasında

meydana gelebilecek aşırı yükleri emniyet sahası içinde taşıyacak şekilde, dayanıklı olmalıdır. Ayrıca bu dayanıklılık, binlerce uçuş sonrasında da azalmadan devam edebilmelidir.

Yerde, boş olarak park etmiş uçağın kaplama yüzeylerinde görülebilecek bir bozulma, bükülme hali insana uçağın yapısının istenenleri karşılayıp karşılayamayacağı sorularını getirir. Bu nedenle insanlar, uçağın gövde kaplama saclarında dalgalanmaya benzer ondülasyon görünce şüpheye uğrarlar. Ama, bu ondülasyonlar yapısal performans hedeflerine uygun olup, ince sactan yapılmışlığın tipik görünümüdür. Bu yazı sizlere, bu ondülasyonun sebebini ve ince sactan imal edilmiş yapının yük altındaki doğal davranışlarını izah edecektir.

Modern jet yolcu uçaklarının gövde yapıları; 1. Kabin basıncı, 2. Gövde bükülmeleri, 3. Dönme, burkulma ve statik yükleri taşıyabilmek zorundadır. Tecrübeler göstermiştir ki, bu yükleri taşıyabilen ve iç mekanın geniş kalmasını sağlayan en randımanlı yapı usulü SEMI-MONOKOK (semi-monocoque) tur. Semi-monokok gövde; dışarda ince bir kaplama sacı ve içerden boydan boya stringer, çevresel olarak frame'lerle kuvvetlendirilmiş yapı demektir. Basınç yükleri öncelikle kaplama sacı tarafından ve bükülme yükleri kaplama sacının stringerlere bağlı olması yolu ile taşınırlar ve frame'ler tarafından stabil olmaları sağlanır. Burkulma ve statik yükleri ise kaplama sacı, stringer ve frame'lerin bir ahenk içinde SHEAR-BEAM olarak çalışmaları ile taşınırlar. Shear-Beam; web, boylamasına kordlar ve dikey kuvvetlendiriciler (stiffener) den (3 ana komponent) meydana gelmiş bir kiriş (beam) tir.

Kavisli olmasına rağmen, semi-monokok gövde yapısı; kaplama sacı web olarak, stringerler boylamasına kord



Sağdaki şekil bir semi-monokok yapıyı gösteriyor. Bu parçanın SHEAR-BEAM olarak isimlendirilmesinde (soldaki şekil) Frame=Stiffener, Stringer=Chord ve skin=web olarak düşünülür.

DİZAYNI

rak basit bir Shear-Beam'e idealize edilebilir. (Bak. Resim 1)

Gelen yükler, web içinde makaslama-kesme (shear) olarak taşındıklarından buna Shear-Beam adı verilmiştir. Shear, web'te çapraz ve sıkıştırma gerginliği (stress) yaratır. Shear-Beam'ler genelde ya kesmeye dayanıklı veya orta seviyede çapraz gerilme kırışları olarak sınıflandırılırlar. Kesmeye dayanıklı Beam'lerde sacın kalınlığı, çapraz sıkıştırma yüklerini bükülmeden, ondüle olmadan taşıyabilecek kadar fazladır. Esasen, web'in yapıldığı malzemenin dayanıklılığı ile limitli olarak shear'ın %100'ü web tarafından taşınır. Çapraz gerilme kırışlarının olduğu yerdeki web (yani kaplama sacı) statik çapraz gerilimin tesiriyle bel verir (ondülasyon meydana gelir) ancak, malzemesinin dayanıklılığının halâ var olması ile kendisinden istenen görevi emniyet sahası içinde yerine getirebilmektedir. Kiriş, yükü taşımaya devam eder ve bu yük bel vermenin yarattığı yükten defalarca daha büyüktür ve gerçekte tam, yük taşıyıcı bir ana kiriş olarak görevini yapar. Web, gerilim bağlayıcı olarak görev yaparken stiffenerler sıkıştırma ile yüklenirler. (Bak. Resim 2)

Bu cins bir yapı usulünde, makaslama (shear) yükünün gerçekte (yüzde olarak) çok azı kesme olarak web tarafından taşınır. Arta kalan yük, web'in çapraz gerilimi ve stiffenerlerin sıkışması tarafından taşınırlar. Bütün yapı elemanları yük taşımada ortak olduklarından, çapraz gerilim kırışları yük azaltmada çok etkilidir. Pek çok yapı elemanları, ki bunlara gövde kaplama sacı dahildir, orta seviye çapraz gerilim kırışları olarak dizayn edilirler. Ondülasyona sebep olan yük ile hasar meydana getirecek yük tahlil (analitik olarak) yolu ile önceden hesaplanabilir. İnce bir gövde kaplama sacı için yapılan analizler hasar meydana getirecek yükün, ondülasyona sebep olan yükten 7 ila 10 katı daha fazla olduğunu gösterir.

Gövde kaplama sacı, emniyet sahası içinde kalarak limit yük taşımak için dizayn edildiğinden, oldukça az yük altında kaldıklarında ondülasyonun oluşması kabul edilebilir.

Uçakların tüm gövde yapılarında, karşılaşılabilecek stresin uzun süre çatlak meydana getirmemesi (crack-free

Üstteki şekil: Çapraz köşelerden zıt istikametlerde gelen makaslama yükleri (shear load) kaplama sacında içe doğru sıkıştırma ve dışa doğru gerilme (yine çapraz köşelerde) yaratır.

Alt soldaki şekil:

Gerilme yükleri kaplama sacında (skin veya web) ondülasyon (wrinkles) yaratır.

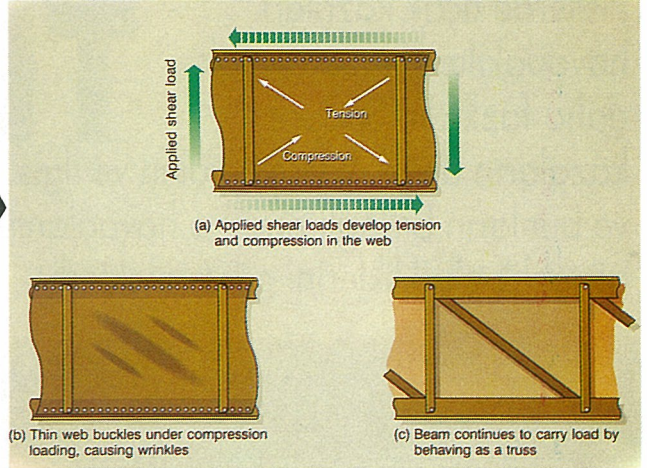
Alt sağdaki şekil: Beam, bir kiriş gibi yükü taşımaya devam eder.

life) için kontrol edilmesi mecburidir. Bu kontrollara ilave olarak kesme (shear) çapraz gerilme (diagonal tension), stiffenerlerin sıkışması (compression of the stiffeners) ve weblerle kıvrılma stresi (bending stresses in the web) de kontrol edilmelidir. Kıvrılma, bükülmenin sebep olduğu stress'in önceden hesaplanması zor olduğundan burada tecrübeye dayanarak yaklaşım gerekir.

Tahlil yolu ile kararlaştırılan kesme gerilmesinin kontrol edilmesi ile bu bükülme stresi kontrol altında tutulabilir. Bükülme stresi uçuş başına 1 defa olarak sınırlı kalmaktadır. Her uçuşta bir bükülme stresi oluşması normaldir ama bunun normal çalışma stresinden büyük olmaması gerekir.

Uçuş başına bir bükülme stresi oluşması yolu ile ondülasyon kontrol altında tutulur. İmalatçı ayrıca yapının diğer detaylarına da ilgi göstererek mukavemetin devamlılığını sağlar. Mesela, ondülasyon olayı gövde sacında delik bulunan yerde müsaade edilemez. Yine bu ondülasyonun keskin köşeli olmasına müsaade edilemez. Genel olarak, ondülasyonların stress birikimi etkisini büyütmesine ve detayların da ondülasyon etkisini büyütmesine müsaade edilmez. Mukavemetin sürekli oluşunun değerlendirilmesi tecrübeye dayandığı için daha önceleri dizayn edilmiş uçak gövdelerinin gösterdiği performans göz önüne alınır. Bu tecrübeler, yani uçan uçakların performansları ve testlerin sonuçları ile elde edilen tecrübeler daha iyiye gitmeyi sağlamaktadır.

Ondülasyonlar görenlerin ilgisini üzerine toplarlar. Şayet bu ondülasyon yeni bir bölgede oluşmuşsa veya normalden daha büyükse, mesela perçin sırasını veya stiffeneri aşır devam ediyorsa bu, yapının normalden aşırı yük altında kaldığını (overloaded) belli



eder. Bu durumda kaplama sacının arkasındaki diğer yapı elemanlarının kontrolü (inspection) gerekir. Stringerlerde, framerlerde herhangi bir deformasyon veya gevşek, eksik perçin bulunduğu anda tamir edilmeli veya değiştirilmelidir.

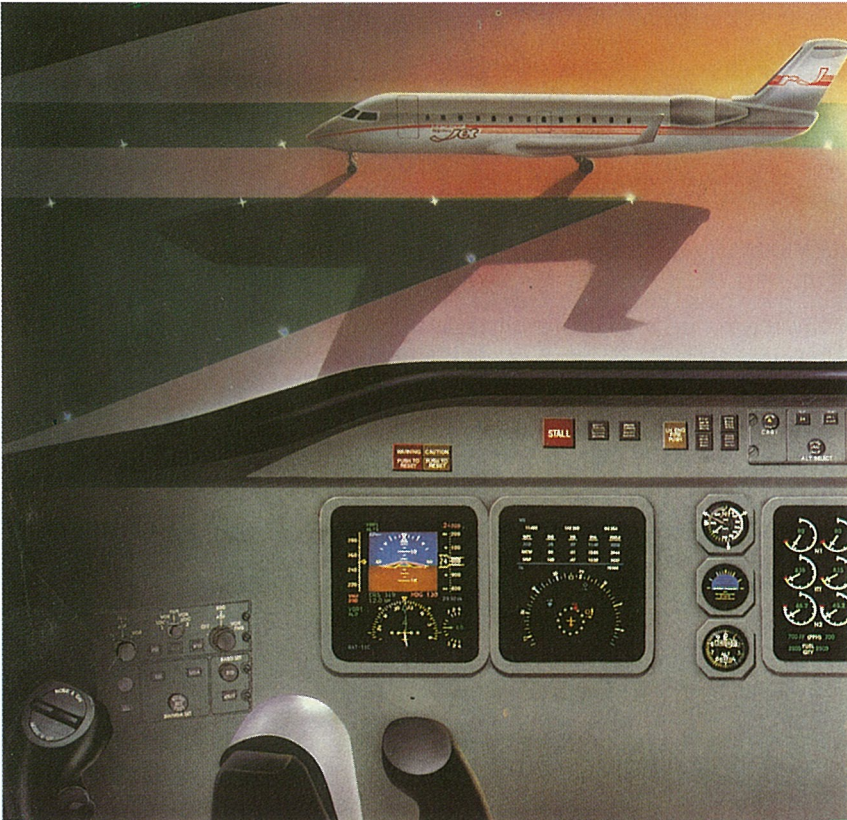
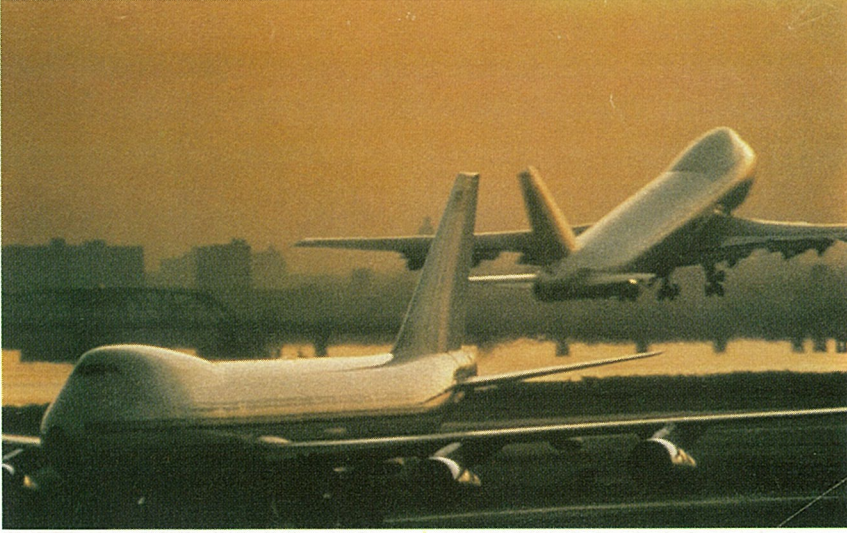
Mukavemet ve devamlılık, uçak gövde kaplama sacı için 2 ana unsurdur. Buna ilave olarak aerodinamik düzgünlükte ilave edilmelidir.

Kaplama sacındaki bu düşük yüklerde meydana gelen ondülasyonun geri sürüklemeyi (DRAG) artıracığı düşünülebilir, ancak gerçekte etkisi olmaz. Yukarıda anlatıldığı gibi bu ondülasyon, kaplama sacındaki çapraz basınç nedeniyle meydana gelmektedir. Bu çapraz yükün karşılığı olarak gövde basıncı mevcuttur. Gövde basıncı olduğu anda bu ondülasyonlar yok olurlar. Uçağın iniş ve taxi yapması sırasında, kabin basıncı sifir civarında olduğunda, ondülasyonların görüldüğü yerler makaslama yükünün en yüksek olduğu yerlerdir. Bu nedenle yerde, kabin basıncı olmayan uçaklarda görülen ondülasyon uçuş halinde yoktur ve drag söz konusu değildir. Drag'ın en önemsendiği uçuş hali seyahat uçuşu periyodu olup, kabin basınçlandırıldığı için ondülasyon ve drag yoktur. Çok hafif ağırlıklı semi-monokok gövde yapımı şartlarının tümü imalatı yerine getirilmiştir. Bu yapı şeklinde yükler, ince sacın web gerilmeleri ve stiffenerlerin boylam ve dairesel basınçları ile taşınırlar. Makaslama yükü sonucu meydana gelen ondülasyon drag yükseltmezler ve yapıda bir eksiklik, kusur değildir. Bu ince yapı, güçlü, dayanıklılıkta sürekli ve ağırlıkta çok etkilidir.

Erhan İNANÇ

Pistlerde uçak kazaları havadakilere nazaran çok daha fazladır. Sadece kazaların değil, kazaya yakın ve ilgisi olan herşey ve bunların birleşik oranı o havaalanındaki güvenlik eksikliklerini göstermektedir.

TEHLİKELİ YER



Teneriff Atlantik Okyanusu'nda bir İspanyol adasıdır. Kanarya Adaları'nın en büyüğüdür. Okyanusun her iki yakasından binlerce turist her yıl bu adaya gelirler. Özellikle Kuzey Avrupalı turistlerin en çok tercih ettiği yerlerden biridir. 200 yıllık dev bir botanik bahçesi, üzerindeki dağın unutulmaz manzarası ve çok renkli bir kıyı kasabası görünümü ile nefis bir tatil beldesidir.

Ancak havacılık camiasında Teneriff adı korku ve dehşetle anımsanır. 27 Mart 1977'de KLM'e ait bir B-747 yine PanAm'a ait bir B-747 ile çarpıştı. KLM'in 747'si take-off'a geçtiğinde, taksi yapmakta olan PanAm'in 747'si önüne çıktı. Takside bulunan uçağın bütün ikinci katı parçalandı. Her iki uçak da büyük kırım geçirmişti. Olay sonunda her iki uçaktan 583 kişi yaşamını yitirdi. Bu olay havacılık tarihinde en büyük uçak kazası olarak anımsanmaktadır.

Atalanta, Detroit, Los Angeles, Teneriff gibi bir dizi isim ve kaza göstermektedir ki, yerde ortaya çıkan kazalar havadakinden tam üç kat da-



arasındaki süre için yaptığı analizler de bu gerçeği doğrulamaktadır. Pistte çarpışma oranları 100 bin uçuş saat için %5'dir. Ancak buna pist çarpışmalarından başka, park yerlerindeki ve yakın mesafelerdeki uçakların çarpışmaları da eklenecek olursa, sayı ciddi olarak artmaktadır. Yalnızca kazaların bizzat kendisi değil, aynı zamanda ucuz atlatılan kazalar ve önlenemeyen kazalar da ciddi bir tehlikeye potansiyeli olduğunu bize gösteriyor. Bütün bunlar bir araya geldiğinde ortaya çıkan sayı havaalanlarının güvenlik eksikliklerini göstermektedir.

FAA "pist tecavüzleri" diye tanımlanan yer çarpışma olaylarını şöyle tanımlamaktadır:

"Bir havaalanında bir uçakla, bir kişiyle, bir araç veya yerdeki bir nesne ile bağlantılı olarak çarpışma tehlikesi yaratan, inen, inmeye çalışan, kalkan veya kalkmaya çalışan bir uçağın kırımına neden olan olaydır. FAA 1988 yılında bu tanıma uyan 186 olay saptamıştır. 1989 yılında bu sayı 224'e, 1990 yılında ise 282'ye ulaşmıştır. Görülmektedir ki, uçak

sayısı arttıkça pist tecavüzlerinin sayısı da doğru oranda artmaktadır. Günümüzde ise bu sayı korkutucu boyutlara tırmanıyor.

Atalanta'da Eastern Havayolları'na ait bir B-727 iniş sırasında bir Beach King Air uçağına çarptı. Beach King Air'in pilotu kaza yerinde yaşamını yitirdi. İkinci pilot ise ağır yaralandı.

Detroit'te Northwest'e ait bir DC-9 yolunu şaşırarak, kalkıştaki aynı şirkete ait bir B-727'nin önüne çıktı. DC-9'daki 8 yolcu yaşamını yitirdi.

Los Angeles'e inen US Air'in B-737'si, Sky West'e ait bir Fairchild Metro 3 uçağına çarptı. Her iki uçakta ölen yolcu sayısı 34'tür.

Ulusal Taşımacılık Güvenlik Kurulu (NTSB) kazaların nedeni olarak hem pilotlardan ve hem de yer kontrolörlerinden kaynaklanan insan hatalarını baş sıraya koymaktadır. Detroit'teki kazada DC-9 pilotları yoğun sis içinde yollarını bulmaya çalışırken, ekip olarak kusursuz bir performans ortaya koyuyorlardı. Ancak

küçük bir noktayı, kuleyi ikaz etmeyi unuttular.

Pilotların ikazı olmadan, yer kontroleri DC-9'un piste doğru yaklaşabileceğini anlamışlardı. Ancak onlar da gerekli güvenlik önlemlerini almakta geciktir.

NTSB'nin araştırmalarında ikinci sırayı taksi yollarda ve pistlerdeki ışıklandırma ve işaretlerin yeterli olmaması almıştır. Kontrolörler tarafından kullanılan yer cihazları da son derece yetersizdir. Yeterli güçte bir yer radarı bu kazaların hepsini önleyebilirdi.

Sonuç olarak FAA tarafından yapılan açıklamada pist tecavüzleri ve bunların sonucu ortaya çıkan kazaların pilot-kontrolörler iletişimsizliği, yer trafik araçlarının eksikliğine bağlı olarak, temelde İNSAN FAKTÖRÜNE bağlı olduğu ortaya konmuştur.

Tehlikenin genel boyut ve nedenleri ortaya konduktan sonra günümüzde artık çalışmalar, bu kazaların önlenmesi için alınacak tedbirlerle yöneltildi. Bir dizi araştırma ve projenin hayata geçirilmesine çalışılıyor.

Projelerden biri YER RADARLARI'dır. Yer radarları pistlerdeki ve taksi yollarındaki uçakların konum ve hareketlerinin her türlü koşulda ortaya koyabilmektedir. Radar fikri aslında hiç de yeni değildir. İlk örnekleri 30 yıl önce üretilen radarlar 13 Amerikan havaalanında kullanılmaktadır. Ancak güç olarak yetersiz kalan bu eski tip radarlar, yoğun yağmur gibi olaylarda, en gerekli durumlarda işe yaramamaktadırlar.

Radarlardaki bazı teknik sorunlar hâlâ çözüm bekliyor. Örneğin; uçakların gövdelerinin orta kısımları radar ışınlarını tam yansıtmamaktadır. Böylece radar ekranında sanki ortada iki ayrı uçak varmış gibi görünmektedirler. Bu tür geliştirilmiş radarlar için son derece geliştirilmiş ve çok geniş bilgisayar programları gereklidir.

Bütün eldeki veriler yer çarpışmalarının veya pist tecavüzlerinin havadaki uçak kazalarından en az 3 kat daha tehlikeli olduğunu ortaya çıkarmıştır. Bu konuda yapılan çalışmalar bu nedenle gerçek bir ağırlık almıştır. Tüm zorlukların aşılması, çok pahalı olan yeni tip yer radarlarının 1993 yılında kullanıma girmesine çalışılıyor.

Fahrettin Korkut

PROBLEM

Uçuşta,
Sol Inner Tank'a,
Tank Boşaldıktan
Sonra 45 Dakika
İçinde 5220 kg.
Yakıt Transferi Oldu.

BİR A-310/300
UÇAĞINDA
MEYDANA
GELEN

YAKIT
KAÇAGI

TROUBLE SHOOTING

YAPILAN İŞLEM

Öncelikle, sözkonusu sol Inner Tank'a yakıtın hangi tank'tan geldiğini tesbit etmek gerekir. Bu nedenle; yerde bütün booster Pump'lar "off" konumunda iken, aşağıdaki yakıt miktarları alındı: (Apu çalışmıyor)

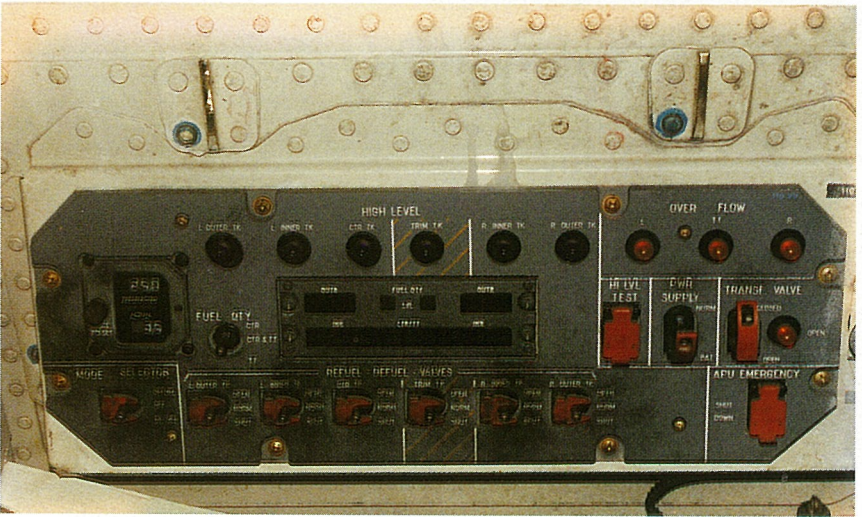
SOL OUTER (*)2.36	CENTER 0.20	SAĞ OUTER 2.34
----------------------	----------------	-------------------

SOL INNER (*)0.18	T/T 0.00	SAĞ INNER 0.000
----------------------	-------------	--------------------

Yarım saat beklemeden sonra, tekrar kontrol edildiğinde; aşağıdaki değerler alındı:

SOL OUTER (*)2.31	CENTER 0.20	SAĞ OUTER 2.34
----------------------	----------------	-------------------

SOL INNER (*)0.23	T/T 0.00	SAĞ INNER 0.00
----------------------	-------------	-------------------



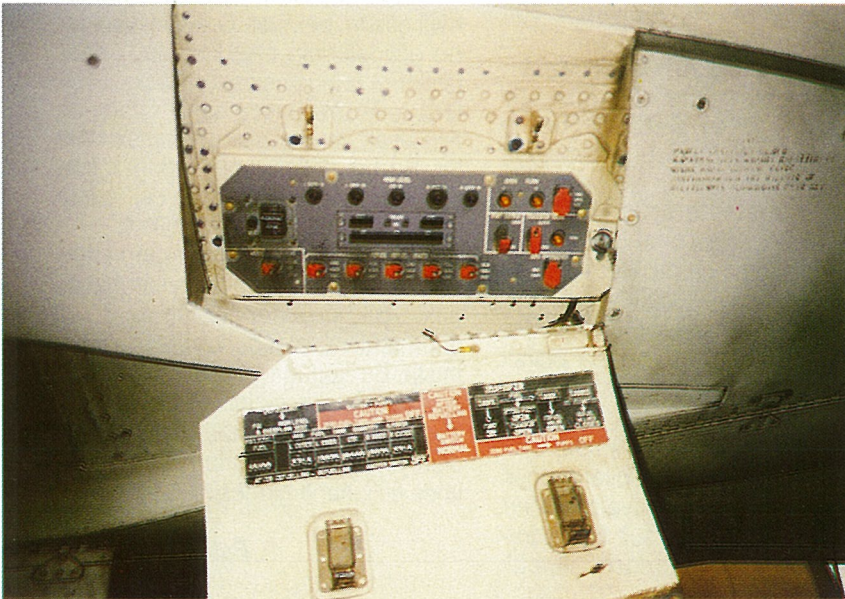
Görülüyor ki; (Sol outer tk)'tan (Sol inner tk)'a yakıt transferi Booster pumplar "off" yakıt basıncı sıfırken, kendi ağırlığı ile olmaktadır.

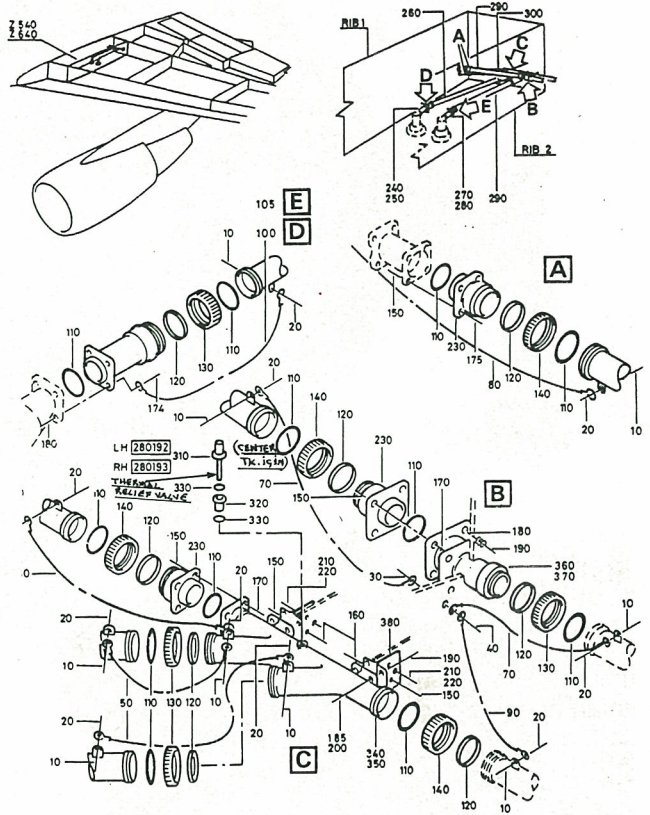
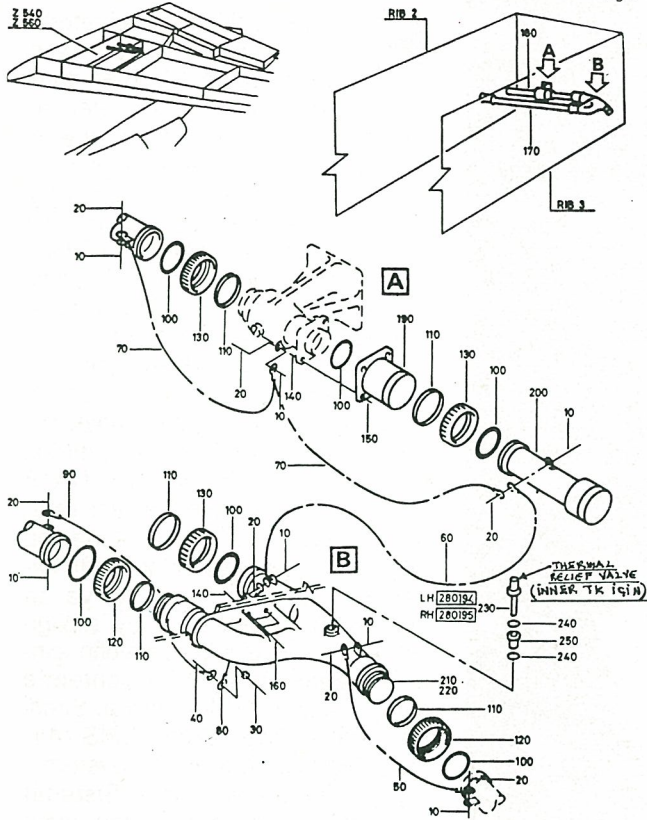
- Bundan sonra, sol inner tk'taki yakıt kaçağının yerini (bölgesini) belirlemek gerekir. Bunun içinde aşağıdaki işlem yapıldı:

- Önce, sol outer tk. isolation valve kapatıldı ve bu durumda sol outer tk'tan sol inner tk'a yakıt transferinin devam edip etmediği bir müddet beklenerek kontrol edildi. Sonuçta, söz konusu yakıt transferinin devam etmediği veya durduğu görüldü.

O halde, (RIB: 14) ile (sol outer tk. isolation valve) arasındaki yakıt besleme hattında (=Fuel Feedline) yakıt kaçağı yoktur.

- Bundan sonra, sol outer tk isolation valve açıldı, sol inner tk isolation valve kapatıldı. Ve bu durumda (sol outer tk)'tan (sol inner tk)'a yakıt transferinin devam edip etmediği bir müddet beklenerek kontrol edildi. Sonuç-





ta, söz konusu yakıt transferinin devam ettiği görüldü.

O halde, yakıt kaçağı, (sol outer tk. isolation valve) ve sol inner tk. isolation valve) arasında kalan yakıt besleme hattında (=Fuel Feed Line)'dir.

• Söz konusu (Sol outer tk isolation valve) ve (sol inner tk isolation valve) arasındaki besleme hattında (=Fuel Feed Line), sadece hattın kendisi (=Duct'lar ve inner tk. Thermal relief valve) bulunur.

O halde, yakıt kaçağı ya söz konusu Duct'ların birindedir (yani; Duct'lardan birinde çatlak vardır), ya da inner tk. thermal relief valve "Açık" kalmaktadır Bu Thermal Relief valve içindeki yayın özelliğini kaybetmesi ya da kırılması sonucu olabilir.

• Bundan sonra, (sol inner tk) içindeki yakıt, (sol outer tk)'a transfer edildi ve gövdeye en yakın olan sol inner tk yakıt kapağı (Access Door) açılarak tank içinde, söz konusu bölgeye ulaşıldı. Bundan sonra, sol outer tk Booster Pump'taki "on" yapıldı

(yakıt kaçağının nereden geldiğini anlamak için). Bu durumda, yakıtın (sol inner tk thermal relief valve)'den fışkırdığı görüldü.

• Söz konusu (inner tk. thermal relief valve) söküldü ve yapılan kontrolde, thermal relief valve'in yayının kırılmış olduğu görüldü. Söz konusu (inner tk. thermal relief valve) yenisi ile değiştirildi. (P/N: 365A01)

OLAYIN İZAHİ

Bilindiği gibi, inner tk içinde, besleme hattı (=Fuel Feed Line) üzerinde iki adet thermal relief valve)'dir. Diğeri (Center Tk. thermal relief valve)'dir. Yani başka bir deyişle, hem inner tk'a ait thermal relief valve, hem de center tk'a ait thermal relief valve, inner tk içinde bulunurlar.

Bilindiği gibi, sıcaklık basınç ile doğru orantılıdır. Yani sıcaklık arttıkça basınç artmakta, sıcaklık azaldıkça basınç azalmaktadır.

İşte söz konusu Thermal relief valve'in görevi; ilgili tank'a ait besleme hattındaki (=Fuel Feed

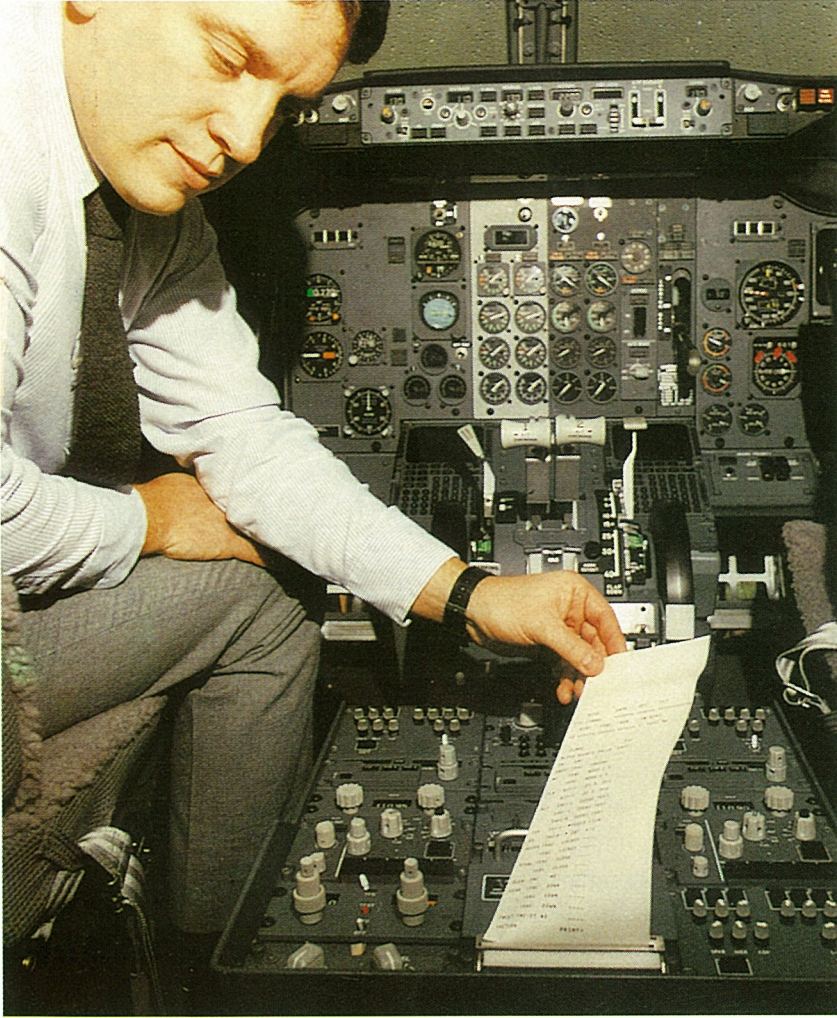
Line) yakıtta bir ısınma meydana geldiğinde, sıcaklık, basınç ile doğru orantılı olduğundan, yakıtın ısınması ile birlikte, yakıt basıncında da artma meydana gelecektir.

Diğer taraftan, thermal relief valve yay yüklü olup, söz konusu bu yay yükü ile "kapalı" konumda tutulur. İşe, yukarıda bahsedilen Fuel feed line'daki yakıtta meydana gelen ısınma sonucu, yakıt basıncındaki artış belli bir değere ulaştığında, söz konusu (Thermal relief valve) açılır ve besleme hattındaki (=Fuel Feed Line)'daki yakıtın ısınması önlenmiş olur. Bu thermal relief valve'in normal çalışmasıdır.

Halbuki, yukarıda meydana gelen olayda, (Inner tk. thermal relief valve)'in yayı kırılmıştır. Dolayısıyla thermal relief valve devamlı olarak "Açık" kalmaktadır. Bu da outer tk'taki yakıtın devamlı olarak inner tk'a transfer olmasına neden olmaktadır.

Cavit ALTINSOY

UTED 15



Evet artık uçaklarında sekreterleri var. Pilotun bir bilgiye ihtiyacı mı var? Uçağın o andaki durumunu kağıt üzerinde görmeleri mi gerekiyor? Söylüyor sekreterine ve yazılı olarak alıyor istediği bilgileri.

Ancak bu sekreter istenilen bilgiyi içeren kağıdı size uzatırken tatlı bir şekilde gülümseyip "Başka bir isteğiniz var mı efendim" demiyor. İstediginizi tuşlarına basarak bildirmenizi bekliyor ve hafif elektromekanik sesler çıkararak yazıp size sunuyor.

Günümüzde hemen hemen bütün uçaklarda uçuş sırasındaki bilgiler (konum, yükseklik, sürat, motor, performansları vb.) FLIGHT DATA RECORDER dediğimiz aletler tarafından kaydedilir. Şimdiye kadar bu bilgiler ya uçak kazası olduğunda kazanın sebebini bulmak için ya da herhangi bir nedenden dolayı o bilgilere ihtiyaç duyulduğunda aletin içindeki magazin özel bir yöntemle okunması suretiyle kullanılırdı. Şimdi ise sisteme ilave edilen ACMS (Aircraft Condition Monitoring System - Uçağın Durumunu İzleme Sistemi) sayesinde istediğimiz bilgileri yazılı olarak elde etmek mümkün.

İşte bizim marifetli sekreterimiz ACMS sistemindeki pek çok Unit'ten aldığı bilgileri havada pilot yerde ise teknisyen istediğinde yazarak veren PRINTER'dır.

Printer Cockpit'te pedestal üzerine monte edilmiştir. Verebileceği bilgilerden bazıları şunlardır:

- Time (Zaman)
- Altitude (Yükseklik)
- Air Speed (Sürat)
- Vertical acceleration (Tarama hızı)

COCKPIT'TEKİ SEKRETER

COCKPIT'TEKİ MARİFETLİ SEKRETER ACMS SİSTEMİNDEKİ PEK ÇOK UNIT'TEN ALDIĞI BİLGİLERİ HAVADA PİLOT YERDE İSE TEKNİSYEN İSTEDİĞİNDE YAZARAK VEREN PRINTER'DIR



Roll attitude (Uçağın sağa sola yatış konumu)

- Control column or elevator position (Kumanda levyesinin veya elevatorun pozisyonu)

- Control wheel or aileron position (Kumanda simidi veya aileron)

- Rudder pedal or rudder position (Rudder pedallarının veya rudderin pozisyonu)

- Thrust of each engine (Her bir motorun performansı)

- Trailing edge flap or flap handle position (Fırar kenarı flaplarının ya da flap kolunun pozisyonu)

- Spoilers or speed brake lever position (spolilerin veya spoiler kumanda kolunun pozisyonu)

- Auto-pilot engagement (oto pilotun devrede olup olmadığı)

- Glide-slope deviation (süzülüş açısından sapmalar)

- Automatic flight control system modes and engagement status (Otomatik uçuş kontrol sistemi modları ve devrede olup olmama durumu)

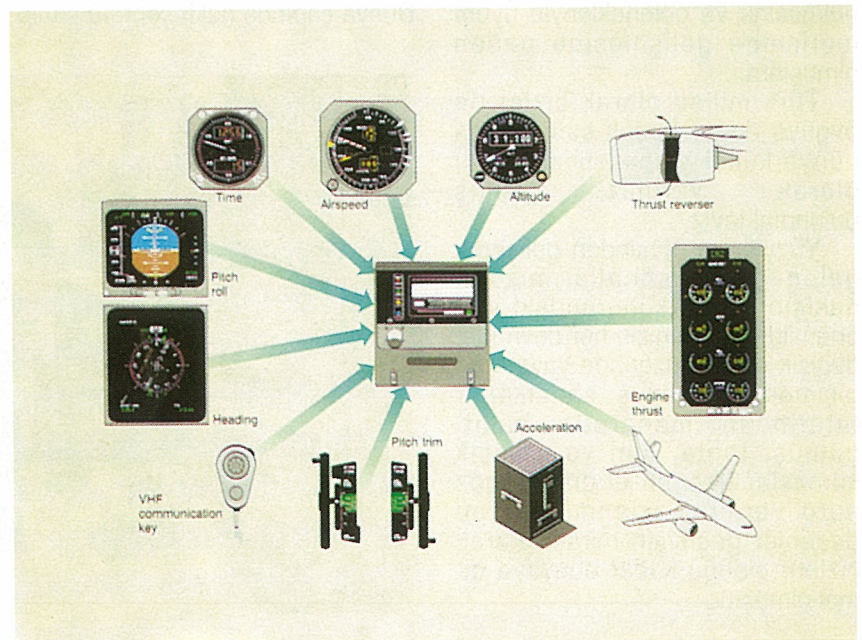
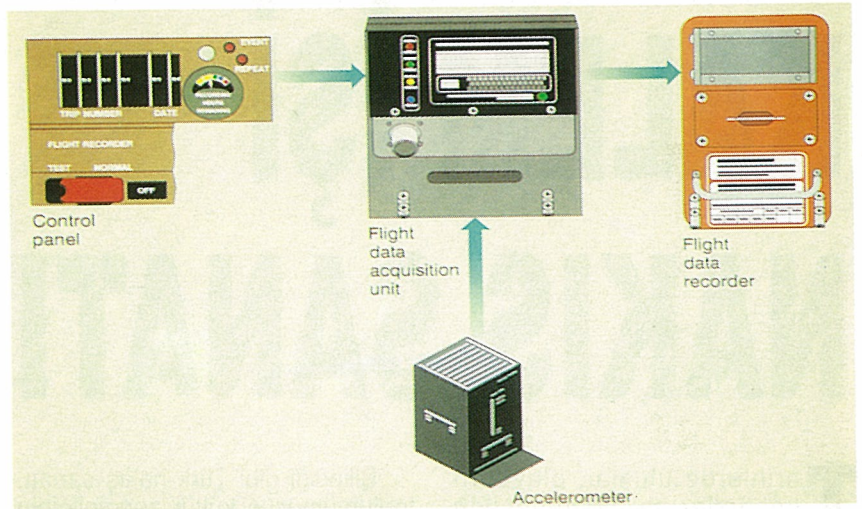
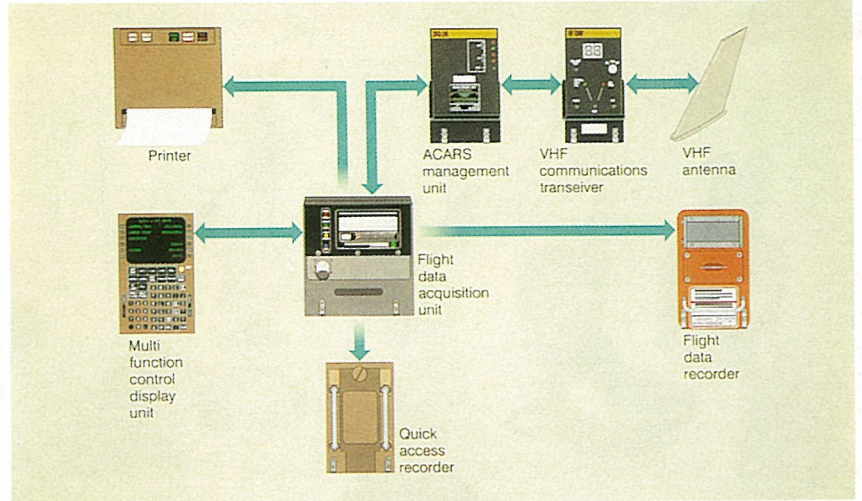
- Radio altitude (Uçakla üzerinde geçmekte olduğu yer arasındaki yükseklik)

- Angle of attack (Hücum açısı)

- Outside air temperature (Dış ortam sıcaklığı)

Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür. Boeing şirketinin şimdilik bazı 737, 757 ve 767 modellerinde kullandığı bu sekreter belki de yakın gelecekteki tüm modern uçaklarda yerini alacaktır.

Hidayet Kapkaç





KALEM İŞİ NAKİŞ SANATI

Tarihlerde uluslar, olayların yaşamlarına aksetmesiyle anlayışlarına uygun olarak değişik sanatların meydana gelmesine ve gelenekleriyle uyum içerisinde gelişmesine neden olmuşlardır.

Türk milleti olarak bizler de övgüye değer birçok sanatımızla dünya kültür yelpazesinde haklı olarak yerimizi almış bulunmaktayız.

Yüzyılların ötesinden gelişerek gelen güzel sanatlarımızdan nakışın dünya kültüründeki yeri önemlidir. Tarihimizin her devrinde, değişik objeler üzerinde yaygın bir biçimde kullanılmış, sanatkârlar tarafından maharetle bakır, gümüş, tahta, çini ve değişik kumaşlar üzerine el emeği, göz nuru verilerek işlenmiş ve bu desenler geçmişin mirası olarak bizlere olduğu kadar dünyaya da mal olmuştur.

Bilindiği gibi Türk nakış sanatı, toplumumuzun kültür zenginliğinin yetenek ve gücünün en üst düzeyde yansıdığı bir çalışmadır. Dünya çapında haklı şöhrete sahip

olan Dr. Süheyl Ünver hocanın "Bizim Batı sanatına aşırı ilğimiz karşısında, onların da bizim sanatımıza hayranlıkları vardır."

Bugün Anadolumuz'un birçok yöresindeki sandıklarda özenle saklanan çeyizlerde, bu kültürümüzün izlerini görebiliriz. Nakış sanatındaki motifler yöreye ve yaşam tarzına göre bazı değişiklikler göstermekte, ancak hepsinde ayrı zerafet ve güzellik bulunmaktadır. Onun için bu ata sanatımızı menşei itibariyle bir bütün olarak değerlendirmekte yarar vardır.

Desenler, kumaşların yanı sıra metal eşyalarda da görülmekte olup, mermer işlerinde de değişik bir anlayışla karşımıza çıkar. Yurt adı verilen çadırlardaki kalu





(halı)'lardan yayılan bu güzellikler çağımız yaşamında da hak ettiği yeri bulmuştur.

Ulusların, yeryüzündeki itibar ve şerefleri, bilim ve sanat alanlarındaki güçleriyle anlaşılmakta, dolayısıyla bu kaynakları canlandırmak da bizim hedefimiz olmalıdır.

Orta Asya'da yaşamlarını sürdüren göçer Türk kavimlerinden Uygurlar günümüze kadar gelmiş pek çok etnografik eser bırakmışlardır. M. VIII. yy.da gerçekleştirdikleri duvar resimlerinde soyluları zengin işlemeli elbise, müzisyenleri de daha değişik kıyafetlerle göstermişlerdir ki bunlara da Nakış duvar denmektedir.

Altay dağları (Pazırık) da yapılan kazılardan çıkartılan kumaş parçaları, bu kadim nakış kültürünün ilk örneklerini gözler önüne sermiştir.

Lion (Fransa) şehir müzesinde bulunan Selçuklu Hükümdarı Alaaddin Keykubad'a ait altın simlerle işlenmiş kumaş da nakış sanatımızın hem eski hem de nadide eserlerinden biridir.

Zamanımızda bu sanatın mimariye olduğu kadar, değişik objelere de uygulayanlar bulunmaktadır. İnsanın varolduğu günden itibaren sanat eserlerine ait olduğunu vurgulayan Önal C. Akbaş, geleneksel kültürel değerlerimize yeniden etkinlik kazandırmak, onları yeniden düzenlemek ve onlara yeniden sahip çıkmak gayesiyle Nakış abi

tabir edilen çalışmalarını aklaştırılmış (sablaj) cam objeler üzerine değişik boyalarla, XVIII.yy. İstanbul'u'na has "Boğaziçi Medeniyeti"nin doğayla uyum halindeki güzelliklerini yansıtan nostaljik tablolarıyla kalem işi, bezeme çalışmalarını tanıtmaya çalışan bir sanatkârımız.

Cerrahpaşa Tıp Fakültesi, Tıp Tarih Enstitüsü'nde yetişmiş olan nakkaşımız, Türk kültürünün engin vadilerinde yıllar süren çalışmalarının ürünlerini, açmış olduğu muhtelif sergilerinde, zengin olan kültürümüze ait nakışlı antik kumaş örtüleriyle teşhir ederek tanıtmaktadır

Münakkaş camlarında fon olarak ayva sarısı, çay, karanfil, tarçın renklerini, turkuaz ve bakır kırmızısını da kullandığı, desen çalışmalarında daima göz alıcı renkleri tercih eden Akbaş, Anadolu'da "Her yağış bir nakış" sözünü yorumlayarak, her nakış bir süstür ve bizim kültürümüz de nakışlardan meydana gelmiştir demek ve eserlerini içten bir duyarlılıkla gerçekleştirmektedir.

Transparan kağıt üzerine çizmiş olduğu desenleri fon verilmiş camların üzerine oturtmakta ve füzden denilen kömür kalemler ile motifin iğne ile delinmiş kenarlarından sürme ile camın üzerine aktarılmasından sonra, ince samurdan ve kedi boynunda bulunan çok ince tüylerden yapılmış, kalim tabir edilen değişik ince fırçalarla da çalışmalarını sürdürmekte ve

birbirinden güzel eserlerini meydana çıkarmaktadır.

Önal C. Akbaş, sanatkârın öncelikle bilimsel uyumsuzlukları ve çirkinlikleri aşması gerektiğini belirterek, nakış sanatının yaşamımızın çeşitli aşamalarında geçerliliğini muhafaza ettiğini ve yüzyıllardan beri elden düşürmeksizin taşıdığımız bu kültür bayrağını yeni nesillere devretmekle yükümlü olduğumuzu, kendisi de bu gönüllü sefere katılmaktan mutluluk duyduğunu söylemektedir.

Sanatkârımıza bu müstesna kültür yaşamında başarılarının devamını diler ve nice güzel sergiler açmasını dileriz.

Nakış duvar: Zamk ve boya ile yapılan fresk

Nakış âbi: Guaj resim

ÜYELERİMİZDEN HABERLER

VEFAT

1- Üyemiz Tamer ÖKE'nin babası 06.08.1992 günü,

2- Üyemiz Yılmaz ADADAĞ'ın annesi 31.08.1992 günü vefat etmiştir.

Merhum ve merhumelere Tanrı'dan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyoruz.

SÜNNET

1- Üyemiz Alişan ŞAR'ın oğulları Alper ve Alpay 18.08.1992,

2- Üyemiz Hasan ÖZTÜRK'ün oğulları 12.08.1992,

3- Üyemiz Ahmet MEYDANER'in oğlu Sezer 03.08.1992 günü

4- Üyemiz Rıdvan AYKURK'un oğulları Celal Emre ve Kerem 29.08.1992 günü sünnet olmuştur. *Geçmiş olsun diliyoruz.*

DÜĞÜN

1- Üyemiz Hüseyin BİLİR'in oğlu Gökhan, Fatmagül ile 9.08.1992 günü evlendiler.

Kendilerine mutluluklar diliyoruz.

I. DÜNYA SAVAŞINDA TÜRK HAVACILIĞI



Veysel
Tolun



Geçen yazımızda havacılığın I. Dünya Savaşı'ndaki gelişiminden bahsetmiş ancak Türk havacılığını konunun dışında tutmuştuk. Bu yazımızda ise I. Dünya Savaşı'nda Türk havacılığından bahsedeceğiz.

Kasım 1914'te bir oldu bitti karşısında kalan Osmanlı Devleti savaşa üçlü ittifak kanadında katılmak zorunda kalmıştı. Bu sırada Türk havacılığı henüz emekleme aşamasındaydı. Ordu da havacılık teşkilatının oluşturulmasının üzerinden henüz üç yıl geçmişti. Pilot sayımız 10 kadardı. Uçak sayımızda ikisi deniz uçağı olmak üzere 7 taneydi. Savaştan önce Fransa'ya verilen uçak siparişleri parası ödenmiş olmasına rağmen yerine getirilmemiş daha sonra

bu uçaklar Kanal Harekatı'nda bize karşı kullanılmıştır.

Seferberlik ilanıyla birlikte Yeşilköy'de Hava Okulu'ndaki Uçak Bölüğü harekete hazır bir duru-

ma getirildi. Uçaklardan iki tanesi "Edremi" ve "Tarıkbinziyad" adlı uçaklar Doğu Cephesi'nde 3.Ordu emrine gönderilmek üzere ayrılmışlar, Yzb. Salim (İlkuçan) ve Yzb. Fesa (Evrensev) Bey'ler de bu uçakların pilotu olarak görevlendirilmişlerdi. Bu müfrezeyi Trabzon Limanı'na götürecek olan vapur 6-7 Kasım 1914 gecesi Rus gemileri tarafından batırıldı. Fesa ve Salim Bey'ler kurtarılarak savaşın sonuna kadar Rusya'da esir edildiler. Böylece Türk havacılığı savaş boyunca bu iki değerli havacısından yoksun kaldı.

Çanakkale cephesine seferberliğin ilk günlerinde Ütgm. Fazıl Bey bir Nieuport uçağı ile gönderildi. Bir süre sonra da Yzb. Savmi (Uçan) idaresinde bir Nieuport uçağı daha gönderildi. Bu uçaklar yaptıkları hava keşiflerinde İngiliz kuvvetlerinin Çanakkale'ye karşı bir saldırı yapmakta olduklarını meydana çıkarmada yardımcı oldular.

Savaşın başlangıcında Alman-

ya'dan uçak ve pilot isteklerinde bulunmuş, bunun üzerine Yzb. Serno başkanlığında bir heyet hava kuvvetlerini geliştirmek amacıyla gönderilmişti. Savaş boyunca 150 Alman pilotla 1500 Alman teknisyen Türk Hava Kuvvetleri'nde görev yapacaklardır. 3 Şubat 1915'te Hava Okulu'nda göreve başlayan heyet, ihtiyaçları tespit ederek Almanya'dan daha fazla uçak ve malzeme temin etme girişimlerine başlamıştı. Bunun üzerine bir miktar daha uçak gönderildi. Ancak uçakların Türkiye'ye getirilmesi, tarafsızlığını koruyan ülkelerin askeri malzemelerin topraklarından geçişlerine izin vermemeleri nedeniyle oldukça problemli oluyordu. Bu arada bilgilerini artırmak amacıyla Almanya'ya dört Türk pilotu gönderildi. Bunlar Yzb. Tahsin, Ütgm. Alirıza, Ütgm. Abdullah ve Ütgm. Mehmet Ali (Kurçer) di. 1915 yılında Almanya'dan alınan üç adet deniz uçağını getirmek üzere Yzb. Savmi, Yzb. Sami ve Ütgm. İsmail'den oluşan bir heyet Almanya'ya gönderildi. Orada uçakların teslimine hazır olmaması üzerine pilotlarımız teslimat yapılınca kadar uçuş okuluna devam ettiler ve eğitimlerini tamamlayarak diplomalarını aldılar. Üç adet Gotha deniz uçağı pilotlarımızı Türkiye'ye getirilmek üzere teslim edildi.

1915 yılında 13. Umuru Havaiye şubesine bağlı, Hava Okul Komutanlığı ve Balon Müfrezesi dışında 7 yerde uçak bölükleri oluşturuldu. Bu bölüklerin yerleri şöyleydi:

- 1 nolu Uçak bölüğü - Çanakkale
- 2 nolu Uçak bölüğü - Irak
- 3 nolu Uçak bölüğü - Uzunköprü
- 4 nolu Uçak bölüğü - Adana
- 5 nolu Uçak bölüğü - İzmir
- 6 nolu Fokker uçak



Yüzbaşı Ali Rıza Bey



Serno



Mülazım Orhan Bey



Birinci Umumi Harbi 4 müfettiş subayı tayyareci

bölüğü - Çanakkale

7 nolu Uçak bölümü - Kafkas cephesi

Ayrıca bir bölük Şam'da bir bölük Keşan'da konuşlandırılmıştı. Bu bölüklerin mürettebatının bir kısmı Türk, bir kısmı Almanlar'dan oluşuyordu. Bu yıl bir meteoroloji şubesi ile bir hava rasat şubesi kurulmuştu. 1915 yılının sonlarına doğru pilot sayımız henüz 12 kişi olabiliyordu. Almanya'da eğitim gören pilotlarımızdan da öğretmen olarak yararlanılıyordu.

1915 yılında Çanakkale Cephesi'ne üç uçak gönderilmişti. 18 Mart sabahı Çanakkale'de bulunan Yzb. Serno ve rasatı Kurmay Yzb. Shneider keşif uçuşuna çıktılar. Bu arada düşman gemilerinden oluşan gemi topluluğunu fark ettiler. Bunların taarruz etmek üzere olduğunu anlamakta gecikmediler ve derhal dönerek durumu Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na bildirdiler. Böyle bir taarruzu bekleyen bütün birlikler de gerekli düzeni aldılar ve düşmanın deniz kuvvetleri o gün mağlup edildi. Çanakkale civarındaki uçuşlar bazen kesintiye uğrasa da savaş boyunca devam edecektir. Bu uçuşlarda keşif görevlerinin yanında bombardıman görevleri de yerine getiriliyordu. 30 Kasım 1915'te Ütgm. Ali Rıza, rasatı Tgm. Orhan'la birlikte Çanakkale



LVG B.II eğitim uçağı.

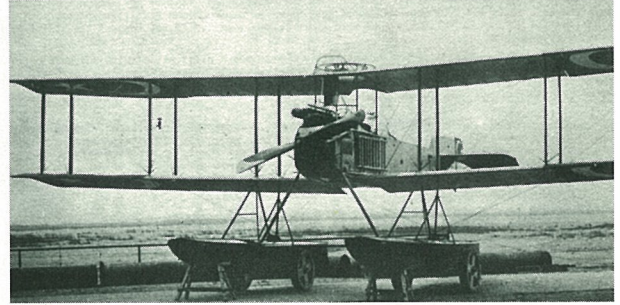
girişinde karaya oturmuş bulunan bir düşman kruvazörüne taarruz etmek üzere görevlendirildi. Bu kruvazör ile bunu tahliye gelen gemiye bomba ve makinalı tüfekle taarruz etti. Tahliye gelen gemi oradan uzaklaşmak zorunda kalmıştı. Tam bu sırada gemilerini Türk uçağının taarruzundan kurtarmak üzere bir düşman uçağının yaklaşmakta olduğu görüldü. Yapılan hava savaşında Ütgm. Ali Rıza makinalı tüfek ateşi ile Fransız uçağının benzin deposuna isabet kaydederek düşürmeyi başardı. İncepe Helles arasında düşürdüğü bu uçakla Ali Rıza Bey ilk düşman uçağı düşüren Türk pilotu ünvanını kazandı.

Savaşın diğer cephelerinde 1915 yılındaki durum da şöyledir. Kafkas cephesinde Türk hava faaliyeti yoktur. Irak cephesinde Aralık ayında 2. tayyare bölümü buraya gelmeden önce Ütgm. Fazıl ve Ütgm. Mehmet Ali başarılı keşif görevlerinde bulunmuşlardır.

1916 yılında havacılık teşkilatı geliştirilerek "Umuru Havaiye Müfettişliği"

kurulmuş, başına da binbaşılığa yükseltile Serno getirilmişti. Müfettişlik Başkomutanlık karargahının lüzum gördüğü cephelerdeki komutanlıklar emrine ve önemli bölgelere birer uçak bölümü teşhis etmişti. Ayrıca meteoroloji teşkilatı geliştirilerek 13 şube açılmıştı.

1916 yılında üçü deniz uçağı olmak üzere 72 uçak Türk ordusuna katıldı. Türk pilotlarının sayısıysa yılın sonunda 30'a ulaşmıştı. Yılın ikinci yarısında Ka-



Gotha WD 2 deniz uçağı

radeniz'de Rus donanması Türk uçakları tarafından bombalandı. 14-15 Nisan 1916 gecesi Gökçeada'dan kalkan iki İngiliz uçağı İstanbul üzerinde ilk hava taarruzunu gerçekleştirdiler. Çanakkale cephesinde çekilen düşman birlikleri takip edilmiş, keşifler insanüstü bir gayretle yapılmıştır. Kafkas cephesinde 3. Ordu emrine verilen hava bölümü Erzincan ve Erzurum arasında, 2. Ordu emrindeki hava bölümü Diyarbakır, Bitlis ve Van çevresinde başarılı keşif uçuşları yapmıştır. 4. Ordu emrine İskenderun-Küçük bölgesinin keşfi amacıyla 3. Bölük, 4. Bölük ve 300. Alman hava bölümü görevlendirilmiştir. Kafkas cephesindeyse 3. Bl. görev yapmış Kutül Amare savaşlarında önemli görevleri yerine getirmiştir. Bu yıl içerisinde tüm cephelerde keşif ve bombardıman görevi yapan Türk uçakları toplam olarak 73 düşman uçağını düşürmüş veya esir etmiştir.

Bu yıl cephelerde görev yapan hava birliklerinin yerlerini personel ve uçak durumlarını gösterir çizelge aşağıdadır.

(Devam edecek)

1916 Yılı Kasım ve Aralık Ayında Hava Birliklerinin Yerleri, Personel ve Uçakları

Birlik adı Tayyare istasyonu bölüğü ve hava okulu	Bulunduğu Yer Yeşilköy	Pilot 26	Rasat 16	Uçak 26	Açıklama Tamerde ve bölüklerde bulunan uçaklarla ek uçaklar bir arada gösterilmiştir.
300. Paşa Tayyare Bölüğü	Filistin	12	10	12	
1. Bölük	Gelibolu	5	2	3	(Albatros-C.III)
2. Bölük	Irak (Tikrit)	4	4	13	Uçak tipleri karışık ve bir kısmı düşmandan ele geçirilmiştir.
3. Bölük	Maan	4	2	10	Albatros-B. (4) Rumler-13. III (4)
4. Bölük	Adana	3	2	2	Biri B. ve diğeri C. III Albatros
5. Bölük	İzmir (Seydiköy)	4	5	2	Albatros - C. III
6. Bölük	Çanakkale	7	0	2	Fokker - E. I ve Halberstadt - D. IV av uçakları
7. Bölük	Suşehri	2	2	3	iki Albatros - C. III diğeri Godron olup düşmandan ele geçirilmiştir.
8. Bölük	Yeşilköy'de Süşeh- ri'ne gönderilmek için hazırlanmakta	2	3	2	(Albatros - C. III)
9. Bölük	Yeşilköy	1	1	5	Birisi Albatros D. III, diğeri Fokker'dir.
10. Bölük	Elazığ	6	5	5	(Albatros - C. III)
Deniz Tayyare Bölüğü	Çanakkale	5	5	5	
TOPLAM		81	57	90	

JOSE CARRERAS



DÜNYANIN EN ROMANTİK TENORU OLARAK NİTELENDİRİLEN CARRERAS; "İNSAN OLARAK GÜNLÜK YAŞAMDA BİRŞEYLER HİSSETMEYİ BAŞARAMAZSANIZ, BUNLARI SAHNEDE CANLANDIRMANIZ DA MÜMKÜN OLMAYACAKTIR" DİYEREK BU YÖNÜNÜ ORTAYA KOYUYOR

1 953'te Carreras zamanı müzik sınıfları, bir çocuk dehasının gösterileri ve lise arasında geçirmişti. Üniversitede kimya eğitiminden 2 yıl sonra herşeyi bir tarafa bırakarak, kendini müziğe adamaya karar verdi. İlk sahneye çıkışını 1970'te tenor olarak Bellini'nin "Norma" operası ile yaptı. Sesi ile hemen ilgi gördü ve Montserrat Cabella onun en büyük desteği oldu. Parma'daki



likle ödüllendirildikten sonra, dünyanın en büyük opera salonlarında baş tenor olarak sahneye çıkmaya başladı. Verdi'nin "Don Carlo"s'u ve Herbert Von Karajan onu başarı ve üne götürdü.

Carreras'ın repertuarında da ima Verdi ve romantik operalar yer alıyor. Arşivi kapsamında 30'dan fazla tam opera, Amerikan "West side Story" tarzı popüler müzikaller ile popüler İspanyol ve Katalan müziği var. 1987'de kendisine lenflere bağlı lösemi teşhisi kondu. Uzun bir yaşam mücadelesinden sonra ölümü yendi ve hastalığından kurtuldu. 21 Haziran 1988'de sahneye dönüşünü Barcelona'da yapılan açık hava konserinde 30.000 insana Olimpiyat Oyunları için müzik organizasyonu ile sorumluydu.

Müziğe olan tutkusu ona ikinci bir yaşama şansı verdi. Bu tutkuya ayakta durdu, yine aynı hislerle sahneler döndü. Tüm heybeti ve müziğindeki romantizmi ile canlandırdığı karakterlere getirdiği yeni yorum ile...

Bir bakıma onun lösemi karşı-

sında kazandığı zafer, aynı zamanda milyonlarca hayranının zaferidir. "Eğer hayatımın bu parçası, benzer bir sıkıntıyı yaşayan insanlara umut verirse çok mutlu olurum." diyor Carreras. Gerçekten de hastalığı süresince hastalığının hiçbir ayrıntısını konuşmaktan kaçınmadı. Bu yönü ile pek çok hasta insana umut verdi.

Kuşkusuz sanat hayatında onu en çok cezbeden kişi Karajan'dı. Kendisi bu konuda şunları söylüyor. "Çok duyurlu bir insandı. İnsan ona doğru çekildiğini hissedirdi. Ölümüyle birlikte, 20.yy'ın müzik tarihinde önemli bir sayfa kapandı."

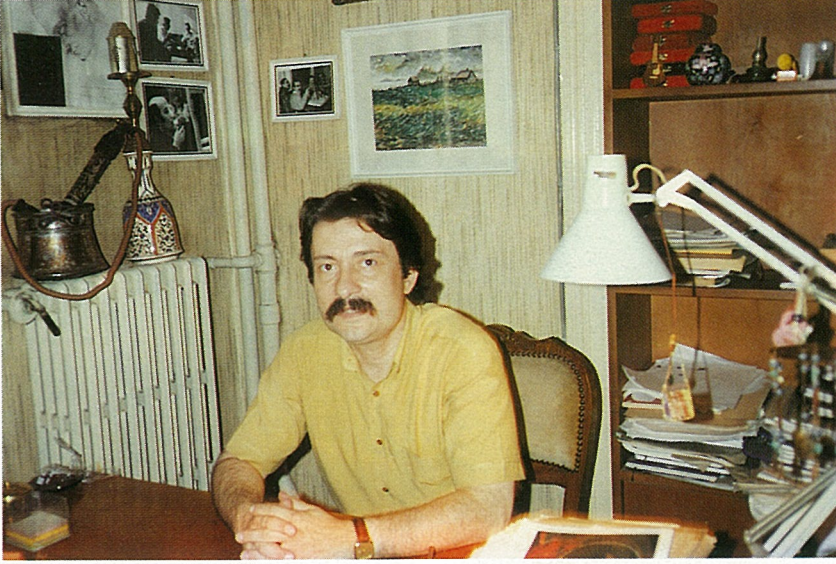
Onun sesindeki içgüdüsel zarafet, sıcak, renkli titreşimler, duru söyleyiş milyonları büyüledi. O, operanın artık yavaş yavaş halkla bütünleştiğine inanıyor. Operaya giden gençlerin sayısının gittikçe arttığını ve bundan dolayı artık 20.000 kişilik geniş salonlara ihtiyaç olduğunu belirtiyor.

Jose Carreras'ın insan ve artist kişilikleri daima elele. İki ayrı kişilik değil ve birbirini tamamlayıcı

durumda "Bir sanatçı ile insanı ayıramıyorum. Eğer siz birşeyleri hissetmeyi bir insan olarak günlük yaşamda başaramazsanız, bunları sahnede canlandırmanız da mümkün olmayacaktır." diyerek, kendisi de bu yönünü ortaya koyuyor. Tartışmalı konular üzerinde konuşmaktan nefret ediyor. Ancak sanatçı ve insan üzerine detayların ışığında konuşulmasının gerekliliğine inanıyor.

Onu bu derece uzak ve erişilmez gösteren şey, belki de etrafına yaydığı etkileyici doğallık. Kendinden emin bir şekilde, insanlarla günlük, sıradan konulardan konuşuyor. Cazibenin perde arkasında değil, sahnede olması gerektiğine inanıyor. Koyu bir Kim Novak tutkunu olan Carreras hâlâ onun filmlerinden birini gördüğünde o eski melankoliyi hissettiğini ve onu hâlâ çok çekici bulduğunu söylüyor.

Kuşkusuz bütün bunlar, onun yaşamından alınan bazı kesitler. Milyonların sevgilisi olan birini bir kaç sayfaya sığdırmak imkansız. Jose Carreras dünyanın en büyük tenorlarından biri. Ve çoğu kişiye göre de dünyanın en romantik tenoru...



BESTECİ,
ŞARKICI,
ORKESTRA
ŞEFİ,
ÖĞRETMEN

TİMUR SELÇUK

Dergimizin bu sayısında 25. sanat yılını kutlayan değerli sanatçı Timur Selçuk ile sanatı ve kişiliği üzerine bir söyleşi yaptık. Beğeniyle okuyacağınızı umuyoruz.

● **Bize kısaca özgeçmişinizden söz eder misiniz?**

1945 İstanbul Arnavutköy doğumluyum. Münir Nurettin Selçuk'la tiyatro oyuncusu, şehir tiyatrosu sanatçısı Şehime Ertol'un çocuğuyum. İlk, orta ve liseyi Galatasaray'da okudum. İlkokul yıllarında İstanbul Belediye Konservatuvarı'na da devam ettim. 1964 yılında Paris'e gittim. 75 yılında yurda döndüm. Ankara Sanat Tiyatrosu müzik direktörlüğünü yaptım 10 yıl kadar. 1977'de İstanbul Oda Orkestrası'nı kurdum. Halen devam ediyor. 20'ye yakın oyun müziği, Ankara Sanat ve onun dışındaki tiyatrolara, hatta 21-22 olmuştu son çalışmalarımın birlikte, 3 bale müziği, çok sayıda oda müziği besteledim. Onun dışında 87 civarında hafif müzik şarkısı besteledim. 1977'de Çağdaş Müzik Merkezi'ni kurdum. 15 yılını tamamladı. İki kızım var. Kısaca özetlemek istersek, özgeçmişim bu.

● **Peki, ailenizin müziği seçmenizdeki rolü nedir? Özellikle babanızın bu konudaki rolünü**

öğrenebilir miyiz?

Şimdi, babamdan ziyade anem daha çok yardımcı oldu. Babamın yoğun çalışma temposu ve konserleri nedeni ile pek fazla benimle ilgilenme olanağı olmuyordu haklı olarak. Bir de insanlar kendi mesleklerini, çocuklarının yapmasını pek istemezler. Çünkü herkes kendi mesleğini en zor, en zahmetli, en az para kazanan meslek olarak görür her zaman. Babam da o yüzden mutlaka bir mesleğim olsun ve onun yanında müzikle uğraşayım istedi. Ama benim isteğim bu doğrultudaymış, Demek ki son söz çocuklar söylüyor.

● **Babanızın seçtiği müzik türünün dışında, çok sesliliğe yönelerek farklı bir yol seçtiniz. Bunda sizi en çok yönlendiren nedir?**

Babam da klasik kalıplar içinde besteler yapmakla birlikte, şarkılarında Batı formunu da çok işlemiş bir insan. O bakımdan birçok konserinde ben ona piyanoyla eşlik etmişimdir. Korosuyla çok sesli olarak yorumlamıştır, ben ona piyano ile eşlik ederken. Kendisi, Türk Müziği'nin geleceğinin çok sesli de olduğunu bilen bir insandı. Sonra ben müziği seçtikten sonra, müzik eğitimimi özellikle

Batı müziği şeklinde yönlendirmem için beni destekledi.

● **Türk müziği şu anda bir tür kargaşası yaşıyor. Siz müziğinizi hangi tür içinde görüyorsunuz?**

Şimdi bakın, bestecinin imzasına bağlıdır müziğin türü belli bir yere gelmiş insanlar için. Ama bunun dışında da, satışı olan tür isimleri vardır. Bir de kişilerin markaları vardır Dolayısıyla benim yaptığım müzik türü, benim ismimle söylenen bir türdür. Sanıyorum bu o kişiyle bütünleşen bir şeydir. Timur Selçuk demek yeterli oluyor. O insanın müziği anlaşılıyor.

● **25. sanat yılınızda, yeni çalışmalarınız var mı?**

Şu anda yazmakta olduğum bir müzikal var. Ankara Devlet Tiyatrosu için. Ocak 93'te sanırım sahnelenecek. Onun dışında Hazal'ın 93 baharında çıkacak olan ilk kaseti var. Şu anda Viyana'da olduğu için, büyük bir bölümünü Nisan'da gerçekleştireceğiz. Oda orkestramızın önemli gelişmeleri olacak, 15. yılını tamamlıyor, yeni bir kaseti sözkonusu. Benim kendi sesimle yapacağım çalışmalar 93 sonu, 94 başında çıkacak. Bu bir şairin şiirlerini içeren bir kaset olacak. Yani tek tek şarkılar şeklinde olmayacak. Konserler ocaktan



sonra devreye girecek.

● **Müzik okulunuz hakkında biraz daha bilgi alabilir miyiz?**

15. yılını doldurdu bu okul. Amaç da boş vakitlerini bir hoby, (ama disiplinli ve ilkeli bir şekilde bir hoby) olarak değerlendiren insanlarla bir araya gelip, bu zevki paylaşmak. Orta birden başlamak üzere, 65-70 yaşına kadar öğren-cimiz var. Şan, solfej, piyano, gitar, flüt, bir sürü şey var. Şan eğiti-mi almak isteyenlerin 17 yaşın üzerinde olması gerekir, sesin gelişimini tamamlaması için.

● **Kendinizi nasıl tanımlarsınız, besteci, solist ve orkestra şefi olarak?**

Ben evvela müzik yapan bir insanım. Beste yapmak vazgeçemeyeceğim bir şey. Ondan sonra tabii şarkı söylemek, bildiklerini öğretmek ve orkestra yönetmek. Ama sanıyorum başta gelen müzik üretmek, yani bestecilik. Hemen onunla birlikte şarkı söylemek. O da çok mutlu olduğum, keyif aldığım bir şey. Yanına onu da koyabilirim. Ama tabii dönem dönem ders vermek birinci plana geçebiliyor. Çünkü o yılın ders programı ağır oluyor. O yıl öğretmen Timur daha çok çalışıyor. Yani bu tür paslaşmalar olabiliyor. Bütün bu dört iş, benim kendi bünyemde toplandığı için bazen böyle şeyler olabiliyor. Bazen 1-1.5 yıl sadece besteyle uğraştığım olabiliyor. Bu o yılki, programa bağlı. Ama bu dört mesele de eşit şekilde gitsin

istiyorum. Ama birini seçmek gerektiğinde bestecilik diyorum. Onu birinci planda görüyorum.

● **Türkiye’de ciddi olarak müziğe yönelen genç müzisyen arkadaşlarımız için neler söyleyebilirsiniz?**

Müziğe ilgi duymak, hoby olarak ilgilenmek hoş birşey. Ama meslek olarak yapmak, üst düzeyde bir yetenek ve azim gerektiriyor. Doğanın o insanı yaratırken, sırtını okşayıp, alnından öptüğü insanlar bunu yapabiliyor. Bu özelliği, ayrıcalığı bilmek lazım ve kabul etmek lazım. Bu bir ukalalık değil, bir gerçek. Herkes yapamaz. Gerçi herkes bir yerde söyler, çalar, ama her ay bir yerden maaş alan bir insan olur. Yani bir müzik memuru olabilir. Sanatçı olmak çok farklı bir şeydir, o da nadir insanlara nasip olmuştur. Kişinin kendisini çok iyi tartması lazım. Bu işi yapıp yapamayacağını çok iyi bilmesi lazım. Yani bu mesleğe şöyle atılmaz. Eğer cevabını vermem gereken soru sanatçılıksa, o ancak doğanın yaratırken sırtını okşadığı, adeta peygamberlik gibi birşeydir. Bu kavramları çok iyi ayırmak lazım. Böylece gerçek sanatçılarla değerli olan, ama gerçek sanatçı olmayan insanların kavram karmaşası da önlemiş olur.

● **Yıllardır başarıyla belli bir çizgide yürüyorsunuz. Bu yolda da prensiplerinizden ve müziğinizden hiç taviz vermiyorsunuz. Bunu nasıl başarıyorsunuz?**

Bir kere yaptığınız işi çok iyi bilmek lazım. Ben bu konuda çok donanımlıyım. Daha önceden alırsak, genler aracılığıyla bana geçen bir şey. Doğa beni öpüp, omzumu okşayıp öyle yollamış. Anne ve babanın kültürlerinden, ahlakından, sosyal çevreleri bakımından size verdikleri de inkar edilemez.

Timur Selçuk da özel bir insan. Tüm bunları hak edip, üstüne inşa edecek kadar inatçı, gayretli ve başını eğmeyen bir insan. Bu iki şey biraraya gelince hem kişinin kendi kumaşı, kendi sanatçı kişiliği, kendi iradesi ve insan ahlakı, hem de aileden gelen genler vb. öğeler birleşince, o zaman nadir de olsa böyle bin insan ya da insanlar çıkabiliyor.

Ben Türk halkının müzik ahlakını oluşturuyorum. Benim yaptıklarım şimdi değil, belki 50 ya da 100 sene sonra kavranacak. Ben bunun bilincindeyim. Bunu alçak gönüllülük içerisinde de söylemiyorum. Bu gerçekse ve ben bunu kavramışsam bunu saklamanın anlamı yok. Benim 21 yaşında bestelediğim şarkılar hâlâ dinleniyorsa, bu bir gerçektir. Ben de buna sahip çıkmışım, layık olmuşum ve bugüne gelmişim.

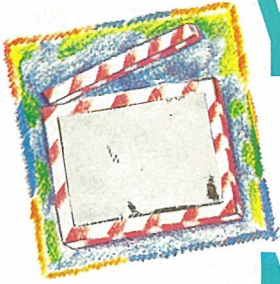
● **Söyleşimizin sonunda havacılıkla ilgili bir soru sorsak: Mesleğiniz icabı çok seyahat ediyorsunuz. Bu seyahatlerde uçağı tercih ediyor musunuz? Uçak yolculuğundan memnun musunuz?**

Mümkün olsa ben bakkala bile uçakla giderim. Lise yıllarımda deniz tutkum vardı, ama yine lise yıllarında boş zamanlarımda Yeşilköy havaalanına gider uçakların iniş ve kalkışlarını seyrederdim. Uçaklarla birlikte kendimi daha güzel yerlere, daha mutlu ülkelere gider gibi hissederdim.

Bugün imkanım olsa özel pilot olmak istiyorum. Deniz merakım gökyüzüne doğru ilerledi. Yeryüzünün pisliklerinden ya denize dalarak ya da gökyüzüne çıkarak kurtulmak istiyorum. Bu bir kaçış oluyor.

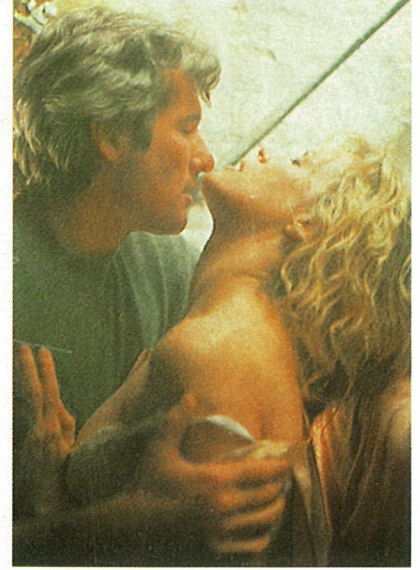
● **Sayın Selçuk, bu söyleşi için bize vakit ayırdığınız için size çok teşekkür ediyoruz.**

Ben teşekkür ederim. ■



YENİ SEZONUN FİMLERİ NEFES KESİYOR

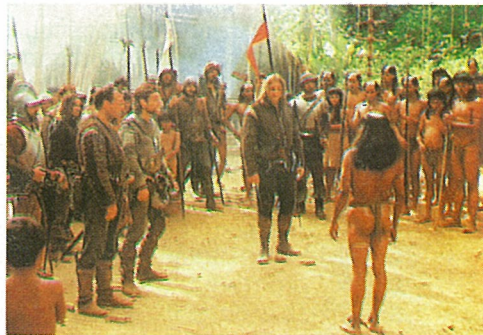
YENİ SEZONUN İLGİYLE
İZLEYECEĞİMİZ FİMLERİ, SÖNÜK GEÇEN
91-92 SEZONUNU UNUTTURACAK



Final Analysis'de Richard Gere ve Kim Basinger güzel bir ikili oluşturuyor.



Bu sezon iki Colomb uyarlaması ile Amerika'nın keşfini yeniden yaşayacağız. Bunlardan birinde Marlon Brando, diğesinde ise Gerard Dipardieu başrolde...



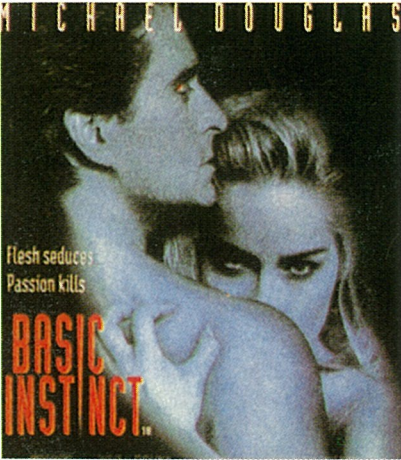
Sönük geçen 91-92 sezonunun ardından, yeni dönemde Batı'nın gündemini işgal eden bütün filmler uğrayacak sinemalarımıza. Gündelik ve haftalık basında hafiften tanışmaya başladığımız sezon filmleri arasında tartışmasız Amerikan filmleri ağırlıkta. Ayrıca bu filmlerin içinde salon bulmayı düşleyen oldukça başarılı çalışmalarımız var. Çoğu yakın tarihte "motor" diyen "Mavi Sürgün", "Berlin in Berlin", "Çıplak Çocukluğum", "Kurşun Adres Sormaz" gibi filmlerimiz bunlardan bazıları.

Bu sezon filmler adeta hasılat için yarışacak. Bunların arasında kısa bir tanıtım yapmak istersek, ilk önce geçen dönem adından en çok söz ettiren "Batman" filminin devamı niteliğinde olan, "Batman Returns", "Batman'ın Dönüşü" filmini ele almalıyız sanırım. Amerikan Boxoffice'lerini 19 Hazi-

ran'dan beri işgal eden filmi, ilki gibi Tim Burton yönetmiş. Kadroda yeni transfer olarak, "Catwomen" rolünde Michelle Pfeiffer var ve rolünü oldukça başarılı bir şekilde oynuyor.

Alien III ise, Ridley Scott'un, bilim-kurgu sinemasındaki en başarılı yapıtlarından biri, David Fincher'in çektiği film, korkutmak gibi olmasın, ama seyretmek için biraz yürek istiyor. Bu kez kahramanımız hapisane olarak kullanılan bir gezegende, "kadim dostuyla" savaşıyor.

Bu sezonun en çok merakla beklenen filmlerinden birisi de hiç kuşkusuz "Basic Instinct", "Temel Dürtü". Başrollerini Michael Douglas ve Sharon Stone'un paylaştıkları bu film, Amerika'da bile 42 sa-



Basic Instinct sezonun en çok tepki toplayan filmlerinden biri olmaya aday...

niyelik bir sansürle gösterime girdi. Daha senaryo aşamasındayken ABD'deki bütün eşcinsel ve lezbiyen grupları ayağa kaldırdı. Kadınlar Birliği seks sahnelerini en kaba sahneler olarak niteledi. Film, sapık bir fahişenin öyküsünü anlatıyor. Bakalım Temel Dürtü de Paris'te Son Tango gibi sansürden geçip, kesintisiz olarak gösterime girebilecek mi?

Catherine Deneuve hayranları, bu sezon onu Uzakdoğu yollarında, Çinhindin'de, tatlı bir aşk hikayesinde izleyecekler. Bütün güzelliği ve yeteneği ile. Indochine, orta yaşın son demlerinde gezinen



İnsanın hayal dünyasının ve yaratıcılığının sonsuzluğunu gösteren bilim kurgu filmlerinin en beğenilenlerinden biri... Alien III

soylu bir kadınla, bir subay arasındaki aşkı konu alıyor.

Final Analysis. Bu filmi izlemek için iki büyük sebep var. Kim Basinger ve Richard Gere. İki kadın arasında gidip gelen bir doktor ve fazlasıyla esrarlı bir öykü. Ama yukarıda da belirttiğimiz gibi, bu filmin izlenmek için iki güzel ve çekici sebebi var.

Close My Eyes, ayrı aileler tarafından yetiştirilen iki kardeşin, yıllar sonra karşılaşarak, aşk ilişkisine girmelerini konu alıyor. Klasik bir konuyu işlemesine rağmen yönetmen Stephan Poliakoff, enest ve post-AIDS gibi önemli konulara ışık tutuyor.

Madicine Man, Sean Connery ve Lorraine Bracco gibi, biri tanınmış, diğeri ise yeni parlayan iki oyuncuyu bir araya getiriyor. İnsanlardan kaçan ve Güney Amerika ormanlarında mucize peşinde koşan, yeşilci bir bilim adamının öyküsü. Başdöndürücü şiddet filmlerinin yönetmeni John McTiernan bu filmde hız kesmiş görünüyor.

Bu sezon Amerika'nın keşfinin 500. yıldönümü. Ve iki Colomb filmi izleyeceğiz. Bunlardan ilki Christopher Columbus The Discovery. Film, beyaz perdenin önemli simalarından biri Marlon Brando ile Amerika'nın sert erkek imajı

aktörünü, Tom Selleck'i bir araya getiriyor. Yönetmen John Glen, büyük kaşifin hayatını unutulmayacak bir film haline getirmiş.

1492: Conquest of Paradise. Colomb filmlerinin ikincisi. Ridley Scott'un yönettiği filmde Gerard Depardieu, Sigourney Weaver ve Angela Molina ile Hollywood dışından Hollywood'u etkileyecek bir film olarak nitelenen 1492: Cennetin Keşfi'nde yeteneğini bir kez daha kanıtlıyor.

Bu filmler 92-93 sezonundan bizim seçtiğimiz bazı isimler. Saymakla bitiremeyeceğimiz ve sinema tutkunlarının seyretmeye doyamayacağı bir sürü isim yeni sezonda ülkemizde gösterime girecek. 92-93 sezonu geçen sezonun acısını çıkaracak. Sinema severlerin dikkatine...



Catherine Deneuve güzellik, zerafet ve sanatını bu sezon Indochine ile sergiliyor

30 YILIN ARDINDAN



Tahına göz diken yüzlerce sarışına rağmen, imgesi kuşaktan kuşağa aktarılan, zihinlerdeki yerini hâlâ koruyan bir efsane: Marilyn Monroe. Ölümünün üzerinden 30 sene geçmesine rağmen, yüzünde o masum ve davetkar gülümseyişle hala zirvedeki yerini koruyor. Bütün dünya ölümünün 30. yılında M.M.'yi anıyor.

60'lı yılların insanların kullaklarından hâlâ silinmeyen Elton John'un puslu şarkısı "Candle in the Wind" eşliğinde Chanel reklamlarına gizlice karışan teninin kokusu. Bir T-Shirt'ün üzerinden bakan davetkar gözler, başka bir gün bir soğutucunun tanıtımında havalanan etekleri, 70'li yılların çocuklarına bir gelenek gibi aktarılmış.

Asıl adı Norma Jeane. Sanılanın aksine "sarışın, aptal güzel" değildi o. Güzelliğinin zirvesindeyken, bütün dünyanın gözü üzerindeyken yaşamına son vermesiyle aslında bunu çok güzel kanıtladı. Hiç kimse onu yüzündeki kırışıklıklarla, sarkık göğüsleriyle ya da dökük saçları ile hatırlamıyor. İnsanların gözünde o hep aynı M.M. vücudunun her yanından doğal bir cinsellik fışkıran davetkar, cüretkar M.M.

Akıllı olduğu kadar hassas ve duygulu. Hem de hayatın pisliklerine dayanamayacak kadar duyarlı. Dinlenmeyi, durup büyümeyi, hayatın çarpık terazi-

ARADAN GEÇEN 30 SENE BİLE ONU TAHTINDAN İNDİREMEDİ. O BİZİM İÇİN, HEP GENÇ, GÜZEL, ÇEKİCİ M.M. VE KUŞAKTAN KUŞAĞA AKTARILAN BİR GELENEK.

sini bir türlü öğrenemediği için yorgun düştü yaşamda. Bu yorgunlukla boş ölçüştü içindeki hareket güdüsü. Hayatın frenine kendi basacak kadar cesurdu. Genç yaşta "buraya kadar" dedi. Alışılmış düzene bir başkaldırıydı bu aslında.

Ama unutmadı onu insanlar. Ölümü dünyanın hiçbir ülkesinde kabul edilmedi. Hep yaşadı, kuşaktan kuşağa hep yaşatıldı. M.M. yorulsa da, insanlar hiç yorulmadı onu yaşatmaktan.

Marilyn'i yakından tanıyan birkaç ünlü onun için şunları söylüyor:



Tony CURTIS

Marilyn'le öpüşmek, Hitler'le öpüşmek gibidir.

Sophia LOREN

Sıradışı bir oyuncu ve çok renkli bir kişiydi. Sanırım şanslı bir yaşamı yoktu ama, o daima mutlu ve neşeli gözüküyordu.





Sammy DAVIS

Birlikte olduğu erkekler, onu hala aklından çıkaramıyordu. Onu kimse unutamayacak.



Fritz LANG

Çekingenlikle, güvensizlik arasında gidip geliyordu. Onda starlara özgü davranışlardan eser yoktu. Ama erkekler üzerindeki etkisini çok iyi biliyordu.

Andy WARHOL

Makyajsız yüz insanda öpme isteği yaratır. Genelde Marilyn'in dudakları öpmeye değil, fotoğraf çekmeye davet ederdi.

Bu kadar farklı bir kişiliğin elbette alışılmış bir sonu olamazdı. M.M. salıncaklı bir sandalyede, eski bir sinema sanatçıları yurdunda ya da bir memurla evli olarak düşünmek çok zor. Ölümüyle bile bir şekilde alışılmışın dışına çıkmayı başardı.

M.M 30 sene önce aramızdan ayrıldı. Arkasında onu seven bir dünya ve kuşaktan kuşağa aktarılan bir efsane bıraktı.

*SENİ HIÇ UNUTMADIK
MARILYN...*





OLİMPİYATLARIN ARDINDAN

92'DE BARCELONA'DA YANAN
OLİMPİYAT ATEŞİ 96'DA ATLANTA'DA
YANMAK ÜZERE SÖNDÜ.

Spor dünyasının 15 gün süreyle kalbinin attığı Barcelona olimpiyatları sona erdi. Kapanış töreninde 1996 Atlanta Belediyesi Olimpiyat bayrağını devraldı.

Olimpiyatların ardından genel bir değerlendirme yapacak olursak; İspanya, olimpiyatları yapan ülke olmanın geleneksel avantajını yakalayarak, 13 altın, 7 gümüş, 2 bronz olmak üzere toplam 22 madalya aldı.

Avrupa'da değişen dengeler, birleşen Almanya bir anlamda sporda madalya terazisini oynattıysa da, Sovyetler Birliği dağılmasına rağmen BDT adı altında yarışarak tek güç olduğunu Barcelona'da kanıtladı. Barcelona'da birleşen Almanya'nın BDT'yi ve Amerika'yı zorlayacağı yönündeki görüşler bu anlamda yerini bulmuş olsa da, birçok dalda BDT-Amerika çekişmesi devam etti. Ancak BDT'nin son kez Barcelona'da Birleşik Takımla yarışması ve bundan sonraki olimpiyatlara ayrı cumhuriyetler adı altında katılması madalyaları bölecek. Sporda süper güç son kez Barcelona'da bir şov yaparak, sessizce kaydı gitti. BDT'nin ortaya koyduğu bu başarılı performans, yıllarca süren sistemli çabaların bir sonucuydu herhalde. Sosyalist ülkelerin ekonomideki çıkmazlarına kar-

şın, sporda başarılı olduklarını kanıtlayan bir başka ülke de, toplam 31 madalya ile olimpiyatlardan ayrılan Küba idi kuşkusuz.

Barcelona'da patlama yapan bir diğer ülke de, 2000 yılının olimpiyatlarına talip Çin oldu. 16'sı altın olmak üzere toplam 54 madalya kazanan Çin, ilerisi için olumlu sinyaller verirken, 2000 yılı olimpiyatları için iyi bir propagan-

Barcelona'da İspanya'nın gururu olan Daniel Plaza...



da yaptı.

Türkiye ise, 2 altın, 2 gümüş ve 2 bronz olmak üzere toplam 6 madalya ile yurda buruk döndü. 2000 yılı olimpiyatlarına aday olan ülkemiz için hiç de iyi bir sonuç olmamasına rağmen, sporcularımız yurda dönüşlerinde büyük bir coşkuyla karşılandılar.

Oyunlara katılan ülke sayısının ilk kez 162'yi bulması, eski Sovyetler Birliği'ni ya da Yugoslav-

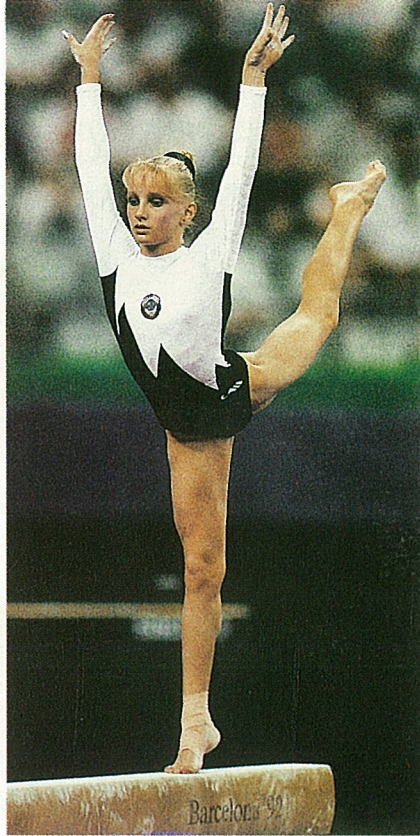


ya'yı oluşturan cumhuriyetlerin, Barcelona oyunlarının açılış töreninde kendi bayrakları ile katılmaları ve şeref kürsüsünde kendi marşlarını çaldırmaları, Güney Afrika'nın yıllar sonra olimpiyat oyunlarında yer alması, buna karşılık Yugoslavya adını kullanmak isteyen Sırp'lara bu izin verilmemesi, günümüzün politik ortamından olimpiyatlara yansıyan ilginç görüntülerdi.

Sırıla atlamada 30 kez dünya rekoru kıran Sergei Bubka, büyük favorisi olduğu yarışmada dereceye bile girememesi ile bir başka ilginç görüntüyü.

ABD basketbol takımının yıldızı Michael Jordan, madalya kürsüsüne Reebok markasını taşıyan formasıyla çıkamayacağını açıklayınca konu Nike ve Reebok firmaları arasında dava konusu oldu. Bu arada İngiliz bisikletçi Boardman'ın yeni teknolojinin sporda da başarıyı belirleyen en önemli faktörlerden biri haline geldiğini gösteriyordu.

2000'li yıllarda olimpiyatlara aday olan ülkemiz böylesine bir organizasyonu eksiksiz yerine getirmek zorunda. Bu konudaki en büyük rakibimiz Barcelona'da olumlu puanlar alan Çin sanırım.



► Olimpiyat oyunlarının en çok ilgi çeken dallarından birisi de hiç kuşkusuz, estetik ve fiziksel performansın birleştirildiği jimnastikti.

1992 Olimpiyat oyunlarının kapanış gecesi, Barcelona Olimpic stadı

MADALYA DURUMU

Ülkeler	Altın	Gümüş	Bronz	Toplam
1. BDT	45	38	29	112
2. ABD	37	34	37	98
3. Almanya	33	21	28	82
4. Çin	16	22	16	54
5. Küba	14	6	11	31
6. İspanya	13	7	2	22
7. G.Kore	12	5	12	27
8. Macaristan	11	12	7	30
9. Fransa	8	5	26	29
10. Avustralya	7	9	11	27
11. İtalya	6	5	8	19
12. Kanada	6	5	7	18
13. İngiltere	5	3	12	20
14. Romanya	4	6	8	18
15. Çek.	4	2	1	7
16. K.Kore	4	-	5	9
17. Japonya	3	8	11	22
18. Bulgaristan	3	7	6	16
19. Polonya	3	6	10	19
20. Hollanda	2	6	7	17
21. Kenya	2	4	2	8
22. Norveç	2	4	1	7
23. Türkiye	2	2	2	6
24. Endonezya	2	2	1	5
25. Brezilya	2	1	0	3
26. Yunanistan	2	-	-	2
27. İsveç	1	7	4	12
28. Y. Zelanda	1	4	5	10
29. Finlandiya	1	2	2	5
30. Danimarka	1	1	4	6
31. Fas	1	1	1	3
32. İzlanda	1	1	-	2
33. Etiyopya	1	-	2	3
34. Cezayir	1	-	1	2
35. Estonya	1	-	1	2
36. Litvanya	1	-	1	2
37. İsviçre	1	-	-	1
38. Jamaika	-	3	1	4
39. Nijerya	-	3	1	4

BARCELONA'DAN İLGİNÇ RAKAMLAR

Katılan sporcu sayısı 11.200'den fazla.

Katılan ülke sayısı 172

Akredite kişi sayısı 113.402

Spor dalı 28

TV naklen yayın 2.400 saat

TV seyircisi (günde)

3.500.000.000

Naklen yayın yapan TV'ler 150

Gönüllü yardımcı sayısı 102.000

Her öğün çıkan yemek porsiyonu

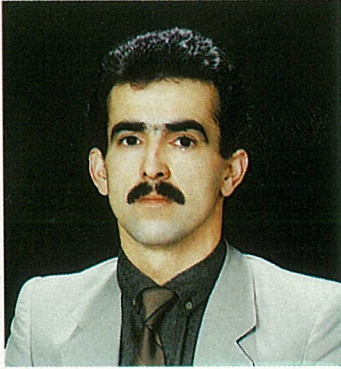
2.021.300

Barcelona'daki olimpiyat ateşi Atlanta'da yanmak üzere söndü. Kısa bir dinlenme sonrası, yeni bir olimpiyat, yeni bir maraton için hazırlıklar başlayacak.

HER ŞEYİN İYİSİNİ YAPMAK UĞRUNA

YİRMİDÖRT SAAT ARALIKSIZ HİZMET VEREN BİRİSİ, UÇAKLARI

SAĞLIKLI VE
GÜVENLİ
UÇURMAK İÇİN
TÜM GÜCÜYLE
ÇALIŞMAKTADIR.



Mehmet Ozcan

Uçak Teknisyeni

Türk Hava Yolları A.O.İl-
ğl Uçak Bakım Baş-
kanlığına bağlı Uçak
Atl. Hat Bakım, Hat
Arıza, revizyon
bölümünde çalışan teknisyenler
ikinci sınıf lisansa sahip, uçak
üzerinde bilfiil çalışan en azbir uç-
ak tipi olan meslek lisesi mezunu
kişilerden oluşmuş bir gruptur.
Eğitimleri tamamen Türk Hava
Yolları Eğitim Başkanlığı tarafın-
dan kendi branşında uzman hoca-
lar nezaretinde verilir. Yirmi dört
saat aralıksız hizmet veren bu bi-
rim A bakımından başlayıp büyük
bakım da dahil olmak üzere uçak-
ları sağlıklı ve güvenli olarak uçur-
mak için ellerinden gelen tüm
gücü sarfederler. Biz bunları
abartarak söylüyor değiliz. Zaten
amaç kendimizi sizlere biraz olsun
tanıtmak ve ara sıra da iyi olma-
yanı eleştirmek. Her mesleğin
kendine has bir özelliği ve tartışıl-
maz üstünlüğü vardır.



Bir uçak teknisyeninin bir günü
iş yerindeki sekiz saatini baş başa
geçirelim dilerseniz. Saat 5.00 sa-
bahın alaca karanlığında evinden
ayrılırken, o günün ailesiyle olan
helalleştirmesini yapar hayat bu
gidip dönmemek, dönüp görme-
mek var. Servise binerek yollara
düşer, kimisi 10 km kimisi 100 km
mesafeyle iş yerine ulaşır. Saat
6.35 iş yerine girdikten sonra o hiç
ayrılmadığı iş kıyafeti olan tulumu-
nu giyer, saat 7 olmuştur. Kimisi
görevine hat bakımçı, kimisi arıza-
cı, kimisi de haftalık bakım için
hangara, alacağı uçağın başına...
İşte gürültülü, koşmacalı, stresli
bir gün daha böyle sürer. Bir çay
molası gelene dek. Bazen onu da
içemezsiniz yolcu bekliyorsa sizi.
Bir de mevsim kış ise vay halini-
ze, bunlara aldırmandan çalışırsı-
nız zamanla yarışırçasına bir de
bakarsınız bir uçuş çıkmış göreve.
Haydi çıkarın alel acele yağlı tulu-
mu giyinin resmi elbisenizi haydi
bakalım dünyanın bir ucuna. Ha-
vada bir koşturmaca yerde ayrı
bir koşturmaca en iyi hizmet ve
meslek uğruna. Haaa... Şimdi ak-

lıma geldi laf yerinde iken söyle-
mekte yarar var. Geçenlerde ar-
kadaşım üzerinize afiyet üşütmüş
sesi anlaşılamayacak kadar az
çıkıyor. O gün işe gelerek doktora
çıkıyor. Doktor bey sesim çıkmı-
yor. Doktor da mühim değil sesini
dinlendir geçer diyor. İşinin başı-
na gönderiyor. Şimdi düşünün bu
arkadaş o gün nasıl sağlıklı bir
şekilde görev yapacak? Uçak
üzerinde çalışırken konuşması
veya seslenmesi gerekince mek-
tup mu yazıp gönderecek arkada-
şına? Dedik ya herşey en iyisini
yapmak uğruna. Biz yine gelelim
uçak teknisyeninin günlük uğraşı-
na. Biraz da hat bakımdaki uğra-
şılara bakalım. Bir uçak ardından
bir uçak daha bazen arıza bazen-
de bakım bir koş sağa birde sola
aman geç kalmasın uçak bir son-
kaki uçuşa bazen zaman yetmez
devrederiz 15-23 postasına oda
yetiremez zamanı devreder göre-
vini 23-07 mutlu ve hayırlı olsun
geceniz. İşte böyle sürer aylar,
mevsimler ve seneler bizler hep
burdayız görevdeyiz. Bekleriz
efendim.

SATRANÇTA İLKLER

Sertaç Dalkıran

Fide Uluslararası
Satranç Hakemi
ve Yazarı

Satranç ile ilgili o kadar çok ilginç hikâye ve anılar vardır ki, onlara zaman zaman değineceğiz, sanıyoruz çok da hoşunuza gidecektir. Bu ay sizlere bu konu ile ilgili ilginç rekorlardan ve ilk yapılan hadise veya kişilerden söz edeceğiz:

- Satrançla ilgili bilinen ilk döküman İÖ 4000 yıllarına ait Mısır'da Gizeh civarlarında bulunan, Kraliçe Nefertari'ye ait piramidin üzerindeki kayıtlardır.

- İlk satranç problemi 834-842 yıllarında Bağdat'ta Halife Muttasım Billah tarafından hazırlandı.

- Satrançla ilgili ilk resmi vesi-ka Şubat 1010 tarihli Armengo Urgel'in vasiyetnamesidir.

- İlk uluslararası satranç turnuvası 1575'de Madrid'te II. Philip'in sarayında yapıldı.

- İlk olarak sayfalarında sütun ayıran 9 Haziran 1813'de Liverpool Mercury gazetesidir.

- İlk yazışmalı satranç Nisan 1824'de başlayıp iki yıl süren Londra-Edinburg satranç kulüpleri arasındaki maçlardır. Bu maçları İskoçlar iki galibiyet, iki berabere, bir mağlubiyetle kazandılar.

- İlk satranç dergisi 1836'da Paris'te yayınlanan Palamade dergisidir. Bu derginin yazarları Labourdanis ve Mary idi.

- İlk telgrafla satranç maçı, telgrafın icad edildiği yıl 1844 de Baltimore ve Washington D.C şehirleri arasında oynandı.

- İlk simültane körleme oyun 1266 Şubat ayında Ürdünlü üstad Buzecco tarafından Floransa'nın ünlü üç oyuncusuna karşı oynandı

ve 2-1 kazandı. Bundan 517 yıl sonra Philidor 1783 de aynı şekilde gösteride bulundu. 1925'de Büyüksu- ta Reti 29 kişiye karşı oynadı bir berabere, iki kayıp partinin dışında tümünü kazandı. 1934'de George Koltanowsky 34 oyuncuya karşı oynadı 24 galibiyet, on berabere aldı.

- En uzun mat problemi Macar Otto Titusy Blathy tarafından "Vielzügige Schachaufgaben, 1889" kitabında yayınlanan 290 hamlede mattır.

- En uzun maç 1981'de İsrail şampiyonasında Yedael Stepak ile Yaacov Mashion tarafından oynandı. Beyazlar 193 hamlede oyunu kazandılar.

- En kısa maç 1970 yılında Fischer-Panno partisinde meydana geldi. Fischer'in 1. c4 hamlesiyle başlayan partisinde zamandan kaybetti.

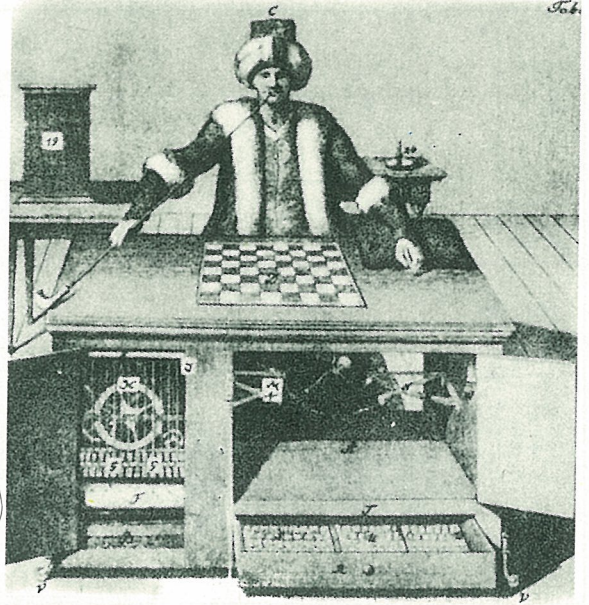
- 20 Eylül 1959'da Hollanda da Erik G. J. Knopert ortalama rating 2000 ELO olan 500 oyuncuya karşı oynadı ve %82.6'lık başarı elde etti.

- En geç Dünya şampiyonu Kasparov 9 Kasım 1985'de 22 yaşında oldu.

- En yaşlı Dünya şampiyonu 26 Mayıs 1894'de, 58 yaşındaki Steinitz'dir.

- En kısa Dünya şampiyonluğunu elinde tutan; bir yıl beş gün ile Mikail Tal'dir.

- En uzun Dünya şampiyonluğunu elinde bulunduran 26 yıl ve 337 gün ile Lasker'dir.



- Çeşitli aralıklarla üç kez dünya şampiyonluğunu ele geçiren oyuncu Botvinnik'dir. (Üç kez.)

- Ülkemizde ilk olarak okullar arası yarışmalara sponsorlar bulup organize eden kişi Nevzat Süer'dir.

- Ülkemizin ilk uluslararası ünvanlı oyuncuları uluslararası usta Nevzat Süer ve İlhan Onat'tır.

- Ülkemizde ilk olarak büyük usta normlarından birini yakalayan uluslararası usta Suat Atalık'tır.

- Ülkemizde ilk satranç okulu "Satranç Geliştirme Merkezi"ni açan, ilk özel Uluslararası Master Turnuvası Kadıköy 1984'ü ve ülkemizdeki ilk Uluslararası Open Turnuva Kuşadası 1990'ı organize eden, 1988'de ilk satranç konulu sergiyi Süleymaniye Kütüphanesi'nde açan kişi, Uluslararası Satranç Hakemi ve Yazarı H. Sertaç Dalkıran'dır.

- Ülkemizin ilk Türkiye şampiyonu ve ilk satranç kitabının yazarı ve halen en çok eseri bulunan kişi Prof.Selim Palavan'dır.

- Ülkemizde ilk müzikal satranç gösterisi 1985'de Kalamış parkının açılışı esnasında canlı oyuncular ile Sertaç Dalkıran tarafından organize edildi.

- İlk icad edilen satranç makinasının ismi "Türk"dür. 1769'da Macar Mühendis Baran Wolfgang von Kempelen tarafından yapılmıştır.



Orta resimdeki aktiris ABD'li ünlü sprinter	Başansız kimse	Hasan Ferit ... (besteci)	Bağırsaklar	... Beaty (ünlü aktör)	Akıl	2 no'su oynayacak olan ünlü film	Rodyum'un simgesi	Geçenlerde ölen tiyatro sanatçısı	Kemiklerin yuvarlak ucu
Orizim hastalığını konu alan ünlü film		Lityum'un simgesi		Mağara		Meziyet			Bir kıta adı
Köpek		İsviçre'de bir ırmak		Boyun eğen	Uç silahşörlerden birisi	Bir haber ajansı			
Shakespeare'nin bir kralı		Sevi		Vilayet	Başkan		İçkinin yanında yenilir	Matematik	
Kamer			Akciğer			Biçimsiz			
	Özcan önadlı eski futbol hakemi		Rusça'da evet			Mezarda ölüğü sorguya çeken bir melek			
Eksik		Akısız				Kayıp			
Kinaye		Tayland'ın eski adı		Başlıca		Düşkünlük, heves			
		Ünlü bir Fransız aktörü							
Hadise							İçler acısı	Üye	
Şöhret								Nana romanının yazarı	
	Bir nota								Kalıtıl
Atlarda görülen hastalık							Sıvı		
Bir nota							Matematikte bir sayı		
	Katmanlı		En küçük toplumsal birim					Koca	
Sicilya'da bir yanardağ								At yavrusu	
							Litre (kis.)		Bir tür iskambil oyunu
... Can (şarkıcı)	Bayağı		Sağlık esenlik	Bir sayı		Yükselme yücelme			
	Bir yerde oturma			Kıradaki mülk		Bir cetvel türü			
			Araçların atlı gösterisi						... Altınörs (şarkıcı)
Ankara'nın ilçesi			Bakırın simgesi						
BJK kalecisi					Yankı			Kalayın simgesi	
					İnanmış			Meydan	
		Kafiye				İligi			
		Bir hayvan				Tellürün simgesi			
Anlam			Erlər				Hastalıklı sakat		
			İlaç				Bin gram(kis)		
Yabancı		Beceri						Yerli bir televizyon dizisi	
Hamle									
				Boru sesi		Balikesir'in bir ilçesi			







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

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

QUOVADIS?

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



TÜRK HAVA YOLLARI

" G ö k l e r d e k i e v i n i z "