



UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • EYLÜL 1993 SEPTEMBER • YOUR COMPLIMENTARY COPY



Anamur

İtfaiye Müzesi

Uçuş Emniyeti

**ÖDÜLLÜ
BULMACA**



(1) Hafta (7 gece - 8 gün) • Y.P Açık Büfe • Peşin: 1.750.000.- Hotelimiz 5 yıldızlıdır.

HOTEL ADAKULE

Kuşadası'nda Ege denizine hakim manzarasıyla, zeytin ve çam ağaçları arasında Selçuklu mimarisinden esinlenmiş modern ve büyüleyici bir otel... 12 ay hizmetinizde Kuşadası yat limanından sadece 1800 m uzaklıkta. 9'u suit ve 1 kral dairesi ile toplam 275 odası var.

Tüm odalarda;

- Air condition ●
- Direkt telefon ●
- 3 kanal müzik yayını ●
- 8 kanal TV yayını ●
- Renkli TV (kiralananabilir) ●
- 24 saat oda

servisi mevcuttur.

Aktiviteler;

- 120 m'lik plaj - 3 adet eğlence ve yüzme havuzu, çocuk havuzu - Açık hava spor alanları - Water-ski / Wind-surf - Uluslar arası balık adam okulu-sualtı spor kulübü - Squash, jakuzzi, Masa tenisi - Bilardo ve oyun odası - Çocuk oyun sahası - Toplantı salonu

Çevredeki tarihi merkezler;

- Meryem ana tapınağı - Selçuk - Efes harabeleri - Didim-Apollon Tapınağı - Milet harabeleri - Pamukkale, Antik Nekropole - İzmir-Agora

Restaurant-Cafe;

- ANADOLU RESTAURANT-zengin çeşitli büfesi ve servisi ile sabah kahvaltısı ve akşam yemeklerinizde hizmetinizdedir.

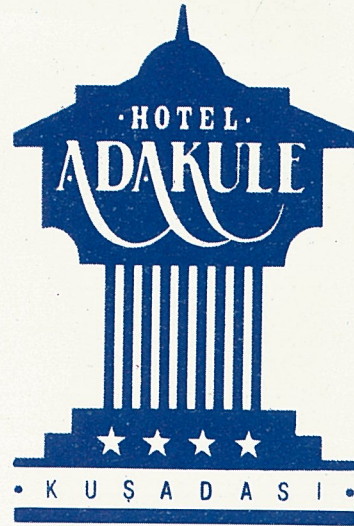
- Egzotik bir kule tarzında düzenlenmiş KULE TAVERNA-BAR, canlı müzik, oryantal dans ve show programları ile akşam yemeklerinizi renklendirir. Öğle yemeklerinde ise, size Kuşadası'nın panoromik manzarası eşlik etmektedir.

- LOBBY CAFE'de kahveci güzeli tarafından sunulan geleneksel Türk Kahvesini içerken, Osmanlı-Türk kültürünün mistik havasını hissedersiniz.

- Mavi ve turkuaz renkli FİRÜZE BAR'ın eşsiz manzarası ile içkinizi yudumlayabilir ve canlı müzik dinleyebilirsiniz.

- HAVUZ BAR'ın neşeli atmosferi ve hafif içkileri ile sıcak Ege güneşinden doya doya istifade edebilirsiniz.

- DISKOTEK MEHTER'de sabaha kadar dans... dans... ve eğlence...



İrtibat Bürosu:

Halaskargazi Cad. 309/49 Lale Pasajı
OSMANBEY/İSTANBUL
Tel: (1) 233 00 33-34
Fax: (1) 248 06 60

Bayraklıdede Mevkii

09400 Kuşadası-TÜRKİYE

TELEFON: (636) 43 640/43 740

(636) 49 270 (10 Hat)

TELEFAX: (636) 45 085

TELEX: 58638 Syk tr



YARINLARA BAKMAK

Hepinizin bildiği üzere THY, Türkiye'nin ve Ortadoğu'nun en büyük bakım üslerinden birine sahip olan tek MİLLİ HAVAYOLUMUZ'dur. Bu

bakım üssü. THY'nin bakım ihtiyacını karşıladığı gibi, bazen de yerli ve yabancı havayolu şirketlerinin de bakımlarını üstlenmekte olup 12 yabancı havayolu şirketinin de Teknik Handling'ini yaparak şirketimize, dolayısıyla da ülkemize döviz girdisi sağlamaktadır.

Ancak; THY'nin bu bakım üssü, THY filosundaki artış neticesinde, altyapı ve hangar yetersizliği nedeniyle kendisine bile yetemeyecek duruma gelmiş bulunmaktadır.

Aslında; THY'nin çok ivedi bir şekilde çözmesi gereken yeni hangar yapımı ile THY kendi filosunun bakımını da rahatlıkla yapacağı gibi Yabancı ve Türk özel havayolu şirketlerinin bakımını üstlenerek, Avrupa'nın sayılı bakım üslerinden birini oluşturabilir.

Havacılık sektöründe hangar, techizat, takım gibi üretim faktörlerinin yanında tartışmasız eğitilmiş personel de ağırlık kazanmaktadır.

THY şu ana kadar bu sektörün hem öncülüğünü, hem de eğitmenliğini yapmış milli bir kuruluştur.

Sektörün tüm kalifiye elemanları genellikle THY'den yetişmiş, sonra **ekonomik tercihleri** nedeniyle diğer özel şirketlere geçmiş kişilerden oluşmaktadır.

Milli Havayolumuz'da yetişmiş dört veya beş uçak sertifikası bulunan lisanslı teknisyen, diğer bir özel şirketin bir veya iki tip uçağına hizmet ederek;



THY'nin büyük zorluklara katlanarak sertifikasını verdiği diğer tip uçaklardan uzaklaşmakta, bu da THY ve ülkemiz adına "kaynak israfı"na yol açmaktadır.

Halbuki:

THY'nin teknik bünyesi THY ismi veya Türkiye Sivil Havacılık Bakım Üssü adı altında tüm Türk Sivil Havacılığı'na açık bir politika izlese, özel şirketlerin yurtdışındaki firmalara bakım ihtiyaçları için ödediği milyonlarca doları kasasına indirerek ülke ekonomisine büyük katkıda bulunacak:

Böylece büyük yatırımlar gerektiren uçak bakım sorunları çözülmüş, özel havayolu şirketlerinin tüm çabalarını, yurdumuza sefer yapan yabancı şirketlerin pazar payına yönlendirmesine olanak sağlayabilecek ve rekabet alanının THY dışına taşması ve % 52'lik yabancı havayolu şirketlerinin pazar payının azaltılmasına olanak sağlanacaktır.

Türkiye'nin en büyük havayolu şirketi olan THY'nin bu yönde yapacağı çalışma Türk Sivil Havacılığının gelişmesinde önemli bir rol oynayacaktır.

Saygılarımla...

Sefa İNAN

KAYNAK :
ANADOLU ÜNİV. SHYO
4. ULUSAL HAVACILIK SEMPOZYUMU
Sefa İNAN - Oya TORUM bildirileri



ONUR ÜYEMİZ SAYIN CİNDORUK, YENİDEN MECLİS BAŞKANLIĞI'NA SEÇİLDİ

14 Eylül 1993 günü yeniden Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına seçilen Onur Üyemiz Sayın "**Hüsamettin CİNDORUK**"u kutlar, başarılarının devamını dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

COCKPIT NE DEMEKTİR?

Boeing uçak fabrikası yetkilileri ile havayolları personeli arasında kısa bir süre önce geçen konuşmada, "cockpit" kelimesinin ne anlama geldiği konusu ortaya atılmıştır. Hiç kimse bu soruyu o gün cevaplayamamış, ancak sonradan yapılan araştırmaları müteakip aşağıdaki yargıya varılmıştır.

Bu terim, çok eski tarihlerde yaygın bir spor olan ve İngilizce'de cock - fighting olarak adlandırılan horoz dövüşü kelimesinden gel-

mektedir. Horoz dövüşünde, birbirleriyle kavga etme üzerine eğitilmiş iki horoz (cock) küçük bir ringin ortasındaki çukur (pit) alana bırakılırlar. Bu çukur alanın tabanı, genellikle ring tabanının seviyesinin altında olup, etrafı alçak parmaklıkla çevrilmiştir.

Küçük teknelerin mürettebat ve yolcularının oturduğu ve burundan geriye doğru sıçrayan dalgalardan korunabilmeleri için güvertenin aşağısında bulunan bu bölmeye de,

sonradan şekilsel benzerliği itibarıyla cockpit (horoz dövüşü çukuru) denilmiştir.

Bu asrın başlarında uçakların icat olunmasıyla, cockpit ifadesi, önceleri pilotların, yolcuların ve diğer uçuş ekiplerinin oturmuş oldukları üst gövde için kullanılmaya başlanmış ve sonraları uçağın geçirdiği evrime paralel olarak, sadece pilotlara özgü kapalı bir bölmenin dizayn edilmesiyle de bölme "cockpit" olarak adlandırılmıştır.

ÜYELERİMİZDEN HABERLER

ARAMIZA KATILAN YENİ ÜYELERİMİZ

NESİP TARKAN CİMİLLİ
KADRIYE DEMİRCAN
H.İRMAK KAYA
MUSTAFA YILMAZ
HAKAN KAMİL TUĞAN
GÜNAY CAN
İLHAN HAKAN ŞARDAĞ
HASAN EBE
ERTAN KARPUZUOĞLU
TAYYAR UÇKUN
AYHAN ÇELİKOĞLU
İLKNUK TOPALOĞLU
TARIK ÖZKAN
İHSAN ERMAN
METİN GÜLER
OSMAN BUZACI

GÖKHAN RIFAT SATICI
NECDET YILMAZ
SERKAN GÜLHAN
KIVANÇ BEYAZIT
ŞENOL DURSUN
AZMİ ŞANLISOY
CAN ÇATAK
MİTHAT KILIÇALAN
TAHİR ASARKAYA
TURAN ÖZKAN
RAŞİT CEM SÜYOLCU
TARKAN DEMİREZENLER
RAUF ZÜLFÜKAR
ERDOĞAN SAĞBAN
ERGIN TEZER

Derneğimiz üye sayısı gün geçtikçe memnuniyet verici ölçülerde artmaktadır. Artan üye sayısı ile güçlenen UTED daha iyi hizmetler verebilmek için çalışmalarına devam etmektedir. Yeni arkadaşlarımızın katılımı bizler için ileri doğru itici bir güç olmuştur. Kendilerine yürekten "hoş geldiniz!" diyor ve kendilerini Derneğimiz bünyesinde aktif görevlerde görmeyi arzuluyoruz.

UTED Yönetim Kurulu

Üyelerimiz'den **HASAN ACAR** 12.09.1993 GÜNÜ **CENNET** Hanım'la nişanlanmıştır. Evliliğe doğru attıkları bu adımda kendilerini kutlarız.

Üyelerimiz'den **ERDAL BAĞCI**'nın oğlu **M.BAHADIR** 17.09.1993 günü,

Üyelerimizden **HASAN DEMİR-TAŞ**'ın oğlu **ALPER** 03.09.1993 günü sünnet olmuşlardır. Delikanlılarımızı kutlar, yaşamlarında esenlik ve başarı haberlerini almayı dileriz.

İstikbal göklerde dir

UTED

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

UÇAK *K. Atatürk*
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ

AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION

UTED
AYLIK YAYIN ORGANI

SAHİBİ VE SORUMLU
YAZIŞLARI MÜDÜRÜ
Sefa İNAN

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

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

UTED

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

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

YAPIM

ARTI
YAYINCILIK & TANIITIM LTD.

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

BASKI

Özdemir Ofset

THY CARGO



THY'nin cargo uçağı ihtiyacını karşılamak üzere Airsofia'dan 1972 yapımı bir "Anator 12" kiralananmıştır. L2-SEK kodlu An-12 Airsofia filosuna 1992 yılında katılmış olup dört adet IV AI/20K motoru ile donatılmıştır. Maksimum take-off weight'i 61 tondur.

KİRALIK A-310

Kabini hasar gören TC-JCM uçağımızın bakım çalışmaları bitip yeniden sefere verilene kadar seferlerin aksamaması için LUFTHANSA'dan 1 adet A-310 kiralananmıştır. Teknik hizmetleri Luthansa tarafından yapılan uçağın kokpit ekibi Alman, kabin ekibi ise Türk personelden oluşturulmuştur.

ÜYELERİMİZİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI OLDUĞUMUZ YERLER

HUKUK BÜROSU: Av. Kadir Ersoylu ve Av. Şükran Eroğlu hukuki sorunlarınız için telefonla veya şahsen başvurularınızda ücretsiz olarak sizlere yardımcı olacaktırlar.
Tel : 231 68 24, 231 68 26 Faks: 241 46 92

BEYAZ PARK RESTURANT - TAVERNA: Fiks menü 250.000.TL. UTED üyelerine 125.000TL. Çayırbaşı Cad. Büyükdere No: 74 Sarıyer/İSTANBUL Tel: 242 65 51

HOTEL ADAKULE: 1 Hafta (7 gece 8 gün) Yarım pansiyon. Açık büfe 1.750.000.TL

Tel: 636 43 640/43 740 49 270(10 hat) Fax:636 45 085

Bayraklıdere Mevkii 09400 Kuşadası (Derneğimiz'den ayrıntılı bilgi alabilirsiniz.)

KİĞİLİ GİYİM TİCARET: Peşin alışverişlerde % 20 indirim. Vadeli alışverişlerde vade farkı almadan 5 eşit taksit.

Kiğili Beyoğlu, Kiğili Galeria Ataköy

KİP MAĞAZALARI: Kredili alışverişlerde 6 eşit taksit ve ödeme kolaylığı KİP Beyoğlu - Osmanbey - Beşiktaş - Erenköy - Levent - Kadıköy - Bakırköy

Derneğimizden temin edebileceğiniz kredi talep formlarıyla bu mağazalardan alışveriş yapabilirsiniz.

METRO GROSMARKET: Derneğimizden temin edebileceğiniz metro alışveriş formları ile tüm metro grosmarketlerden alışveriş yapabilirsiniz.

Tüm bu imkanların faydalanabilmek için yeni düzenlenmiş üye kartlarının gösterilmesi mecburidir.

BİZE MEKSİKADAN BİR MEKTUP VAR...

Meksika Fahri konsolos Yardımcısı Sayın Nur Sahir Sılan aracılığı ile Derneğimize ulaştırılan 30 Ağustos 1993 tarihli mektubun tam metnini türkçe olarak yayınlıyoruz.

Meksika Ulusal Havayolları Kuruluşu (ASPA) adına, yayını ve biz Meksikalıların tarihi ve yaşam tarzına göstermiş olduğunuz ilgiyi duymanın verdiği zevki ifade etmek isterim. Meksika Havayolları Pilotları olarak faaliyetlerimizle ilgili birkaç detayı ve gelişme gösteren bağlantılarımızı dünya çapında benzer gruplarla paylaşmak bizim için bir şereftir.

Herşeyden önce, başlıca iki hava ulaşım firmasında çalışanlar üç belirli sendikaya ayrılmaktadır: ASSA, Uçuş Görevlileri Sendikası; bütün yer personelini ve mekanikçileri kapsayan SNTAS; ve son olarak dünya çapında yaklaşık 1700 pilotu temsil eden Ulusal Havayolları Pilotları Kuruluşu ASPA. Burada havacılık ile ilgili sendikaların, bu iki ana Ulusal Taşıyıcı tarafından işe alınmak isteyen işçilerin işe alınmadan önce ilgili sendikaya bağlı bulunması ile ilgili çok önemli konular elde ettiğini açıklamak isterim. İşçi sendikaları Meksika'da çok güçlüdür ve sosyo-ekonomik tablonun çok önemli bir parçası olarak kabul edilmektedir. Özellikle, pilot sendikamızın pek çok sorumluluğundan bir tanesi de üyelerimiz için iş bulmak ve en iyi şartlarda iş bulmalarını sağlamak için havayolu şirketleriyle bağlantılı çalışmaktadır. Tabii ki bir sendika olarak ana hedefimiz güvenli, etkin bir çalışma yeri ve ekonomik olarak iş istikrarı; gelecek için güvenlik duygusu temin etmektir.

Sunduğumuz hizmetlerde etkin olabilmek amacıyla içeride daha fonksiyonel olabilmek için bazı yeniden yapılanma değişiklikleri düşünmemize rağmen, sendikamız dokuz sekreteryaya bölünmüş bulunmaktadır. Biz, ASPA'da pilotlarımızın iş konusundaki anlaşmazlıklarından tıbbi sorunlara ve hatta aile bağlarını kuvvetlendirmek için sosyal yardım programlarına kadar değişen ihtiyaçlarını karşılamak için gerekli girişimlerde bulunuruz.

Ulusal bazda ASPA, Meksika İş Senaryosunda çok önemli bir rol oynamakla beraber güncel olması ve sürekli gelişim göstermesi sebebi ile de ayrıncı bir konum sağlamıştır. Biz çok çeşitli endüstriyel alanlarda çalışan işçileri kapsayan 34 değişik sendikayı temsil eden "İş Kongresi"nin bir parçasını oluşturmaktayız. Bu kongre, hükümet kararları üzerinde büyük bir ağırlığa sahip olmakla birlikte Meksika Devlet Başkanı ile de iyi ilişkiler içindedir.

ASPA, FESEBS diye bilinen yeni oluşturulmuş bir federasyonun kurucu kurumlarından biridir. Bu hareket stratejik kurumların çok hızlı bir şekilde üstesinden gelmekte ve FESEBS'deki Genel Sekreter de BAŞKAN SALINAS DE GORTARI ile yakın ilişkiler içinde bulunmaktadır. ASPA da Başkan ve kabinesiyle yakın ilişkiler içinde bulunmaktan memnuniyet duymaktadır. Bu ay Başkan'ın ikametgahı "The Pines" da bir toplantı gerçekleştirerek 35. kuruluş yıldönümümüzü kutlamış bulunmaktayız.

ASPA'daki Dışişleri ilişkilerimizle ilgili olarak merkez bürosu İngiltere'de bulunan IFALPA adındaki Uluslararası Havayolları Pilotları Federasyonu Kurumu'na bağlı bulunmaktayız. IFALPA, en kısa zamanda pilotlarımıza ilettiğimiz teknolojik ve havacılıkla ilgili konular hakkında sürekli olarak güncel bilgiler elde ettiğimiz son derece etkin ve oldukça saygın uluslararası

bir kuruluştur. Bu yardımlaşma bizim, sahamızda sürekli değişen bilgilerden haberdar olmamızı sağlar.

ASPA, aynı zamanda bizim 5 milyon çalışanımızın da dünya çapında üyeliğini kabul eden, Londra'da bulunan Uluslararası Taşımacılık Federasyonu'na bağlıdır. Bu kurum taşımacılığın her çeşidini yaparak endüstrinin iş üzerindeki aşağılayıcı davranışlarına gözcülük eder ve bize çalışma yerindeki global şartlarla ilgili hayati derecede önemli bilgiler aktarır.

Bağlı bulunduğumuz bir diğer önemli grup da bütün Latin Amerika ülkeleriyle beraber İspanya ve Portekiz'i de kapsayan ibero-Amerikan pilotları Organizasyonu'dur (O.I.P.). Aynı tarihi bağlara sahip olmaları sebebiyle oldukça kardeşçe ve arkadaşça bir federasyon olmasıyla sonuçlanan bu grup, yurtdışı ülkelerin bölgesel işleriyle ilgilenmek amacıyla kurulmuştur. Meksika'nın Amerika'ya coğrafi konum açısından yakın olması sebebi ile biz sıkı sıkı Latin Amerika ülkeleri ve Kuzey Amerika arasında bir bilgi filtresi ve arabulucu konumunda hareket etmekteyiz. Aslında Meksika'nın şu anda Birleşik Devletler ve Kanada ile birlikte üzerinde çalıştığı Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması'na paralel olarak pilot sendikamız beraberce birleşik bir kuvvet olarak çalışmak ve Kanada, A.B.D. ve Meksika arasındaki bir destek ve bilgi ağı sistemi oluşturmak için üç taraflı bir anlaşma imzalamıştır.

Bize, kural olarak, bir pilotun sefer sırasında kişisel yönden günlük faaliyetleri üzerinde biraz olsun odaklanmak açısından iki değişik zaman çizelgesi üzerinde çalışma şansı verilmiştir. Bir tanesi peşpeşe 3 gün uçuş yapıp 4 gün dinlenmeyi içerir. Bu seçenek aile bağlarını arttırmak ve Metropolitan Mexico City dışında yaşamak isteyenleri teşvik etmek için yapılan çalışmalar sonucunda ortaya çıkmıştır. Başkentimiz olan Mexico City'nin çok fazla yoğunlaşması sebebiyle sanayi kuruluşlarını ülkenin diğer bölgelerine taşımak için bir çaba bulunmaktadır. İkinci zaman çizelgesi, seçeneği bol, klasik bir havayolları tablo tipidir.

Bu seçenek, ay içinde uçuşlar arasında belirli dinlenme aralıklarıyla 90 saat uçuş yapmayı gerektirir. Bu ikinci tip cetvel, IFALPA'nın talimatlarıyla uygunluk içinde bulunan diğer pek çok havayolları için standart olmakla beraber bizim 6'ya 4 sistemimizde görev alan pilotlar da aynı uçuş saatini tamamlamak zorundadırlar. Burada değişen tek şey ise uçuş aralıklarıdır.

Pilotlar olarak, oldukça yoğun çizelgelerimiz ve bazen çok uzun gün ve gecelerimiz vardır ama biz kesinlikle yaptığımız işi seviyoruz. Mesleğimizle gurur duyuyoruz ve dünyanın hızla büyüyen ekonomi merkezi Meksika'nın bir parçası olmaktan mutluluk duyuyoruz.

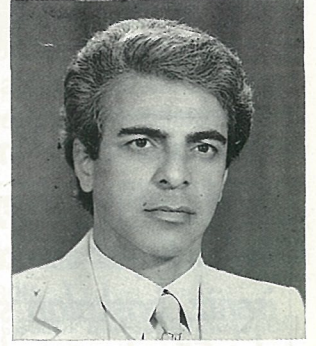
Ülkemiz geleceği hakkında oldukça umutluyuz ve güzel ülkemizde büyümeyi ve turizmi sağlayan insanları taşıyarak önemli bir rol oynadığımızı düşünüyoruz. Sendikamız ve mesleğimize umutla ışık tutuyoruz.

Saygılarımızla.

**EUCENIO CUADARRAMA S.
ASPA MEKSİKA
DİŞİŞLERİ SEKRETERİ**

**CELSE DOMINGUEZ G.
ASPA MEKSİKA
GENEL SEKRETERİ**

HUKUKUMUZDA KİRACILIK (II)



Av. Kadir ERSOYLU

Sayın Okurlarımız,

Geçen Sayımızda Gayrimenküllerin tahliye sebeplerinden olan tahliye taahhüdüne (Yazılı tahliye taahhüdü) nedeniyle tehli davasını incelemiştik. Diğer bir tahliye sebebi de 6570 sayılı yasanın 7. md. b.c. bentleri gereğince kira sözleşmesinin sonunda açılan ihtiyaca dayanan çocuklarının konut ihtiyacı veya bir meslek, işyeri, ticarethane olarak (İşyeri ihtiyacına binaen tahliye davası ikame edebilir.

A- İhtiyaç nedeni ile açılacak tahliye davalarının, kira sözleşmesinin hitamından itibaren 1. ay içinde açılması zorunludur.

Bir aylık süre geçirilirse kira sözleşmesi kendiliğinden yenilenmiş ve kiralayanın dava hakkı düşmüş olacaktır. Davanın süresinde açılıp açılmadığı hususu davalı (kiracı) tarafından ileri sürülmeğe bile hakim tarafından resen (doğrudan) nazara alınması gerekir. Çünkü 6570 sayılı yasa

kamu düzenini ilgilendirir. Davanın süresinde açılmamışsa başka hiçbir hususun (ihtiyacın gerçek olup olmadığının ve diğer hususların) araştırılmasına gerek kalmadan hakim davayı süre yönünden reddetmesi zorunludur.

B- Kira sözleşmesi sona ermeden kiralayan, kiracıya ihtarname ile durumu bildirmiş ve akdin hitamında sözleşmeyi yenilemeyeceğini, kendisinin, eşinin veya çocuklarının konut veya işyeri ihtiyacı olduğunu ihbar etmişse yurarıda bahsettiğimiz 1. aylık süre geçse bile dava açabilir. Zira ihtarname göndermekle dava açma hakkını kazanmış, akdi yenilmeyeceğini karşı tarafa bildirmiştir.

Mukavelenin bitim tarihine kadar istediği zaman da dava açma hakkı vardır.

C- Bir gayrimenkülü Medeni Kanun hükümleri uyarınca iktisap eden (Satınalma vb.) tapuda iktisap ettiği (Kendi adına tescil edildiği) tarihten itibaren 1. ay içinde yeni malik

sifatını ve bu yeri ihtiyaca binaen aldığını kiracıya Noter kanalı ile ihbar ederek (Bundan sonraki kiralara kendisine ödenmesini, yeni malik olarak burayı kendisinin, eşinin veya çocuklarının konut veya işyeri ihtiyacını karşılamak için aldığını beyan eder, Tapu fotokopisi de ekli olarak) akdin yenilenmeyeceğini, kira mukavalesinin hitamında boş olarak tarafına teslimini aksi halde eski malikin halefi olarak tahliye davası ikame edeceğini, tahliye davası ile birlikte kiranın artırılması davası da açacağını talep eder.

Eğer satın aldığı tarihte evvelki malikle yapılan kira sözleşmesinin sona eriş tarihi geçmişse artık evvelki malikin halefi olarak dava açamaz. Yine iktisap (Tapuda tescil) tarihinden itibaren yukarıda yazılı olduğu şekilde ihtarda bulunup 6 ay sonra tahliye davası açar.

Gelecek sayıda bir başka tahliye sebebinin açıklamak üzere iyi günler.

UÇUŞ EMNİYETİ

Havacılık sanayiinde çalışan herkes, uçak kazalarının önlenmesine şu veya bu şekilde bir katkıda bulunmaktadır. Şayet siz kaza geçiren talihsiz kişilerden biri iseniz, başkaları sizin deneyiminizden ders almışlardır. Eğer kazasız bir yıl geçiren mutlu çoğunluktan biri iseniz, o takdirde başkaları, sizin yaptığınız doğru-lardan birşey öğrenmişlerdir

Ulaşım sektöründe kullanılan her araç kaza yapar. Psikolojik faktörleri düşünerek bu kazaları yok saymak, yahut başımızı kuma gömmek kazaları önlemez. En emniyetli ulaşım hava taşımacılığı olduğu halde; sansasyonel bir haber niteliği taşıdığı için en çok korkulan araç uçaktır.

Havacılık emniyetlidir, ancak bununla yetinilmemeli. Bu mesleği daha da emniyetli hale getirecek yöntemler vardır. Ticari havacılığı güvenli kılacak çok şeyler yapabilir, ama kimse bunu tek başına başaramaz.

Ticari havacılığın halen içinde bulunduğu güven ortamı bu endüstride çalışan herkesin katılımı ile daha da geliştirilebilir, fakat bu işin eldeki verilere ciddiyetle eğilmeyi gerektirdiği unutulmamalıdır. Havacılık mesleğindeki emniyet faktörünü arttırmak için ihtiyaç duyulan teknoloji ve bilgi birikimi zaten mevcuttur. Bütün mesele bu olanakların nasıl kullanılacağını bilmektir.

En güvenli seyahat şekli, ticari bir havayolu uçağı ile uçmaktır. MIT (Massachusetts Institute of Technology) Üniversitesinde, araştırma gö-

revileri Arnold Barnett ve Mary Higgins'in, Management Science'in 1989 Ocak sayısında çıkan makalelerinde;

Amerika Birleşik Devletleri'nde havayollarında uçan bir yolcunun uçak kazası sonucunda ölme olasılığının 11 milyonda 1 olduğu belirtilmiştir.

Gerçekten de Boeing'in tahminlerine göre; yaşamınızın önemli bir bölümünü, diğer deyimle günde 8 saat, haftada 7 gün olmak üzere havayolları uçaklarında yolcu olarak geçirdiğinizi varsayarsak, ölümcül bir uçak kazası ile karşılaşmanız için 2000 yaşından fazla yaşamınız gerekmektedir. Bu durum bile, kazadan canlı olarak kurtulma şansınız % 50' dir ki, bu hiç de fena bir rakam sayılmaz.

Uçuş Emniyetinin Geleceği

Ancak, uçuş emniyetinde bugün erişilmiş olan yüksek standartları geliştirme yolunda şimdiden önlemler alınmaz ise 2005 yılına gelindiğinde yaklaşık iki haftada bir, büyük uçak kazası olacağı beklenmektedir. Bu ise kabullenilmemesi

gereken bir durumdur.

Bu konu, genel olarak iki başlık altında incelenebilir:

1. Uçuş emniyetinden kimler sorumludur ?
2. Kazaları önleyebilmek için ne-ler yapabiliriz ?

Uçuş Emniyetinden kim sorumludur ?

Bu konuda en büyük sorumluluk aşağıdaki muhtelif ünitelerin omuzlarına yüklenmiştir;

-Uçakların dizaynını yapan, imal eden ve servisteki uçaklara destek olan uçak yapımcıları,

-Uçakları işleten, denetleyen ve bakım hizmeti veren havayolları şirketleri,

-Kural ve talimatları belirleyen, dizayn ve bakım planlarını onaylayan ve havayolu şirketlerindeki eğitim ve bakım hizmetlerini kontrol eden kanun yapıcı otoriteler.

Böylelikle, ticari havacılığa ilişkin uçuş emniyetinden hem hükümet yetkilileri, hem de havacılık endüstrisi müşterek sorumluluklar taşımaktadırlar. Bu iş ekip çalışması olup, hep birlikte omuz omuza mücadele gerektirmektedir.

Uçak Kazaları Ne Zaman Olmaktadır ?

Külli hasarla sonuçlanan kazaların % 50'den fazlası yaklaşma ve iniş esnasında ve yaklaşık % 30'uda kalkış ve tırmanışın başlarında meydana gelmektedir. Bir diğer deyimle, külli hasar kazalarının yaklaşık % 80'i, take-off, initial climb, approach ve landing gibi uçu-



şun en dinamik bölümlerinde vuku bulmaktadır.

Taxi, cruise altitude'a kadar olan tırmanışın ve alçalmadaki külli hasarlar ise toplam rakamın % 16'sını teşkil etmektedir. Elde mevcut istatistik verilere göre, "cruise" safhası; toplam uçuş saatinin yaklaşık % 60'ını oluşturmaya rağmen, bu bölümde meydana gelen külli hasar kazaları toplam rakamın % 5'inden az bir dilimi kapsadığı için, bir uçuşun en emniyetli safhası olarak kabul edilmektedir.

Kazaları Önleme Çalışmaları

İlk iş olarak, önce elde mevcut tüm bilgileri gözden geçirin.

Yakından gözlemlediğimiz bir diğer husus "eğitim"dir. Mevcut istatistikler incelendiğinde, geçtiğimiz 10 yıl içinde meydana gelen külli hasarların yaklaşık %70 'inde ana nedeni müteakip eğitim faktörünün de bir miktar rol oynadığı görülmektedir. Yine son 10 yıl içindeki külli hasarlar tablosuna bir göz atarsak; şayet bu olaylarda temel kokpit usulleri uygulanmış olsaydı, meydana gelen ölümcül hadiselerin %40 'ının önlenebileceği gerçeği ortaya çıkmaktadır.

Bu konuda en yararlı hayat kurtarıcı aygıt, dünya üzerindeki hava-

yolları filolarındaki yaklaşık %96 sinde halen kullanılmakta olan Ground Proximity Warning System'dir. 1975 yılından bu yana; uçahta herhangi bir mekanik arıza, kötü hava koşulları, hava trafik kontrolörü hataları gibi olumsuzluklar bulunmadığı halde, 69 uçağın yerdeki manialara çarparak düşmüştür. Bu 69 uçaktan 45 tanesinde arızalı bile olsa GPWS yoktu.

Teknoloji Kullanımı

GPWS, hassas yaklaşma kolaylıkları (precision approach aids) ve cockpit navigation display'ler, doğru olarak kullanıldıkları takdirde kazaların önlenmesinde büyük yararlar sağlamaktadırlar.

Bunların dışında en yararlı kolaylık "simülator"lerdir. Modern simülatorlerde kullanılan geliştirilmiş bilgisayar programları sayesinde pilot eğitiminde köklü değişimler yapılmış ve uçuş emniyetlerinde ileriye dönük olumlu adımlar atılmıştır.

Bakım hatalarından kaynaklanan hatalara gelince, bunların toplam külli hasarların %15 'inden daha az bir bölümü teşkil ettiğini görmekteyiz. Bakım kusurunun ortadan kaldırılabilmesi yönündeki umutlarımız, yeni ve sağlam uçakların yapılmasıyla birlikte, bakım imkanlarının iyileştirilmesine bağlıdır.

Buraya kadar olan bölümde elde edilen verilere dayanarak, külli hasarla sonuçlanan uçak kazalarına etki eden faktörlerin analizini yaptık, insan faktörünün önemini gördük. Ortaya çıkan tabloda; insan faktörünün asgariye indirilebilmesi için ticari hava taşımacılığında görev alan her bireye sorumluluklar düştüğü ve bu sorunun ferdi olarak çözümlenemeyeceği gerçeği ortaya çıkmaktadır.

Bu hususta alınabilecek önlemlerden bazıları aşağıya belirtilmiştir;

- Temel usullerin önemini vurgulamak suretiyle eğitim standartlarını yükseltin.

- Pilot ve hava trafik kontrolörlerinin performansı, eğitim seviyeleri ve ATC usullerinin geliştirilebilmesi amacıyla "flight recorder"lardan alınan bilgilerin analizini yapın.

- Ticari hava taşımacılığı yapan yolcu uçaklarının hareket yaptığı tüm meydanlarda her pistin sonuna bir hassas yaklaşma kolaylığının kurulmasını sağlayın.

- Kokpitlere, "navigation map display"lerinin konulmasını temin edin.

- Bütün havayolu uçaklarında en son sistem "Ground Proximity System" bulunmalı ve pilotlar bu sistemin kullanılması hususunda eğitilmelidirler.

- Olağanüstü hallerde hazırlıklı bulunabilmeleri için pilot eğitiminde simülator teknolojilerinden sürekli olarak yararlanın.

- İnsan kusurunu asgariye indirebilmek için "Human Factors Engineering" tekniklerini kullanınız.

- Kokpitte gerek kişilik ve gerekse mesleki açıdan iyi bir iletişime gereksinim olduğunu unutmayın.

Uçuş emniyetinin daha iyi bir düzeye gelebilmesi, bu prensipler doğrultusunda ve hep birlikte çalışmakla mümkün olacaktır.

AUTOPILOT ROLL, PITCH, YAW ACTUATOR ARIZALARI (II)

2- A/P servo aktuatörlerin arıza durumlarının incelenmesi=

Burada konu (2) kısımda incelenir.

a-Autopilot'un engage olmaması

b- Autopilot engage olduğu halde (Bir ya da her iki A/P), A/P sistemin çalışmaması

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

A-Autopilot'un engage olmaması=

Burada da konu (2) kısımda incelenir.

1-Sadece bir A/P'un (= A/P: 1 ya da A/P: 2) engage olmaması

2-Her iki A/P'un (=A/P: 1 ve A/P: 2) engage olmaması (Daha doğrusu her iki (A/P) engage olduğu halde çalışmazsa)

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

1- A/P'lardan birinin (A/P: 1 ya da A/P: 2) engage olmaması=

(A/P)'lardan birinin (A/P: 1 veya A/P: 2) engage olmamasının nedenleri:

- Engage olmayan (A/P)'a ait (FCC)'un arızalı olması.

- Engage olmayan (A/P)'a ait (FCC) ile yine engage olmayan (A/P)'a ait (Valve block) üzerinde bulunan solenoidler arasındaki **Wiring problemi** yani;

- (FCC) ile (Main valve solenoid)'i arasında

- Ya da (FCC) ile (Engagement valve solenoid)'i arasındaki wiring problemi

- Engage olmayan (A/P)'a ait valve block üzerinde bulunan (**Main valve solenoid**)'inin arızalı olması.

- Engage olmayan (A/P)'a ait valve block üzerinde bulunan (**Engagement valve solenoid**)'inin arızalı olması.

- Engage olmayan (A/P)'a ait valve block içindeki (**Main valve**)'de bir sıkışmanın (Jamming) meydana gelmesi.

- Engage olmayan (A/P)'a ait valve block içindeki (**Engagement valve**) de bir sıkışmanın (Jamming) meydana gelmesi.

- Engage olmayan (A/P)'a ait valve block içindeki (**Microswitch**)'in "Açık" (=Open) kalması.

Şimdi bu nedenlerle de tek tek inceleyelim:

Burada: (A/P)'lardan birinin (Engage) olmaması arızasının nedenlerini (2) ana grupta toplamak mümkündür:

1- Engage olmayan (A/P)'a ait (Valve block)'u dışındaki komponentlerde meydana gelen arızalar (dolayısıyla, A/P ser-

Cavit ALTINSOY

vo aktuator dışındaki arızalar)

2- Engage olmayan (A/P)'a ait (Valve block) üzerindeki ya da valve block içindeki komponentlerde meydana gelen arızalar (dolayısıyla, A/P servo aktuator ile ilgili arızalar.

1- Engage olmayan (A/P)'a ait (valve block)'u dışındaki komponentlerde meydana gelen arızalar.

Bu durumda (A/P)'un engage olmamasına neden olan komponentler:

- Engage olmayan A/P'a ait A/P lever (= FCU)

- Engage olmayan A/P'a ait A/P lever ile yine engage olmayan A/P'a ait (FCC) arasındaki wiring

- Engage olmayan A/P'a ait (FCC)

- Engage olmayan A/P'a ait (FCC) ile yine (Engage) olmayan A/P'a ait (valve block) üzerindeki (main valve solenoid) arasındaki Wiring

- Engage olmayan A/P'a ait (valve block) üzerindeki (engagement valve solenoid)'i arasındaki wiring

Yukarıdaki bu nedenler şu anda incelemekte olduğunuz (A/P servo aktuator) arızalarının dışındadır.

Bizi burada ilgilendiren, engage olmayan A/P'a ait valve blocku üzerinde ya da valve blocku içindeki komponentlerde meydana gelen arızalardır.

2- Engage olmayan (A/P)'a ait (valve block)'u üzerindeki ya da (valve block)'u içindeki komponentlerde meydana gelen arızalar:

Bu durumda, söz konusu (A/P)'un engage olmamasına neden olan valve block'u üzerindeki komponentler= (A/P Servo aktuator ile ilgili arızalar)

-Main valve solenoid (Valve block) üzerinde)

-Engagement valve solenoid (Valve block) üzerinde)

-Main valve (Valve block) içinde)

-Engagement valve (Valve block) içinde)

-Microswitch (Valve block) içinde)

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

- Valve block'u içindeki (**Main valve**)

→ Bir çeşti (Slide valve)'dir. Bu Valve'de arıza, sadece söz konusu (main val-

ve)'in sıkışmasından (Jamming'den) kaynaklanır. (Main valve), Pressure Line'i tıkanmış (kapatmış) durumda iken, valve de Jamming (sıkışma) meydana gelirse, bu durumda; ilgili (FCC), bu main valve'e ait solenoid'i (Main valve solenoid) gerekirse bile, main Valve'de jamming meydana geldiğinden, valve sola doğru hareket edemeyecektir. Bunun sonucunda, Pressure Line'deki hidrolik, main valve'den geçip clutch pistonu (Actuator)'e gidemeyecektir. Yani; başka bir deyişle, ilgili Hydraulic system → "OFF" olacaktır. Bu da, daha önce anlatıldığı gibi; ilgili (A/P)'un engage olması için gereken (3) ön şarttan birinin olmaması demektir. (Bak: sayfa 9'daki şekil) dolayısıyla "And Gate" tamamlanmadığı için, ilgili A/P → "Engage" olmayacaktır.

Ancak; (Main valve) → bir (Slide valve)'dir. Yani mekaniki bir valvedir. Dolayısıyla bu valve'in arıza yapması (= sıkışması = Jamming) oldukça uzak bir ihtimaldir.

- Valve block'u içindeki (Engagement valve) → Bu da (Slide valve)'dir. Bu valve'de arıza, sadece söz konusu (Engagement valve)'in sıkışmasından (Jamming)'ten kaynaklanır. Eğer, ilgili (FCC), bu engagement valve'e ait solenoid'i (= Engagement valve solenoid) enerjilediği halde, engagement valve sağa doğru hareket etmezse (Valve'deki jamming'ten (sıkışmadan dolayı), bu durumda, engagement valveden geçen hidrolik, clutch piston'un (= Actuator)'ün alt ve üst yüzeylerine aynı miktarda gideceğinden (Yani; alt ve üst yüzey hidrolik basınçları eşit olacağından) Clutch piston (= Actuator) hiç hareket etmeyecektir. Dolayısıyla bu clutch piston'a bağlı (Cam)'da hiç hareket etmeyecektir. (Cam) hareket etmediği için (Microswitch) → "Açık" konumda (= Open) kalacaktır. Yani; söz konusu (valve block) içindeki engage logic devresi tamamlanamayacaktır. Bunun sonucu da ilgili A/P → "Engage" olmayacaktır.

Ancak; (Engagement valve) → Bir (Slide valve)'dir. Yani; mekaniki bir valvedir. Dolayısıyla bu valve'in arıza yapması (= sıkışması = Jamming) oldukça uzak bir ihtimaldir.

- Valve block içindeki (microswitch) → bilindiği gibi, (Microswitch)'in "Açık" ya-

da "Kapalı" konuma hareketi, doğrudan doğruya (Cam)'ın hareketine bağlıdır. (Cam)'ın hareketi de, Clutch piston'un (= Actuator'un) yukarı ya da aşağıya doğru hareketine bağlıdır. Yani;

- Clutch pistonun "yukarı" hareketi

→ Cam'ı, (Microswitch)'i kapatacak yönde (= Microswitch, "Close" konuma gelecek şekilde) hareket ettirir. Microswitch kapandığında, engage logic devresi tamamlanacaktır. Bunun sonucu da ilgili A/P → "Engage" olacaktır.

Clutch Piston'un "Aşağı" hareketi

→ Cam'ı, (Microswitch)'i açacak yönde (= microswitch, "open" konuma gelecek şekilde) hareket ettirir. (Microswitch) açıldığında, engage Logic devresi tamamlanmayacaktır. Bunun sonucunda ilgili A/P "Disengage" olacaktır.

Bizim problememiz, ilgili A/P'un (Engage) olmamasıdır Yani; A/P'un disengage durumda kalmasıdır. (Engage yapılmak istendiği halde) Bu demektir ki, ilgili A/P'a ait microswitch "Açık" konumda (= "Open") kalmış demektir. Yani, başka bir deyişle, (Eğer başka herşey normalse ve A/P engage olmuyorsa), (Microswitch)'i "Açık" konumda bırakan (2) neden vardır:

- Ya (Clutch piston)'da meydana gelen bir sıkışmadan (Jamming'ten) dolayı (Clutch piston) yukarı doğru hareket edemez (Clutch pistonun alt yüzeyine hidrolik geldiği halde)

- Ya da; clutch piston yukarı hareket etmek istediği halde, cam'da meydana gelen bir sıkışmadan (Jamming) dolayı, (Cam)'ın hareket edememesi (Microswitch'i kapamak için), yani; (cam)'da bir sıkışma (Jamming) söz konusudur.

Yukarıdaki bu (2) durumdan birinin meydana gelmesi durumunda, (Microswitch) "Open" konumda kalacaktır. (A/P'un engage olmasını gerektiren bütün diğer şartlar mevcut olduğu halde) bunun sonucunda, ilgili autopilot (= A/P) engage olamayacaktır. (= Engage yapılmak istendiği halde) yani; "Disengage" durumda kalacaktır.

Böyle bir durumda yapılabilecek hiçbirşey yoktur. İlgili A/P servo actuator'un değişmesi gerekir.

-Valve block üzerindeki (Main valve solenoid) → bilindiği gibi, (main valve solenoid), ilgili (FCC)'den gelen signal ile enerjilenir. Söz konusu bu solenoid'in enerjilenmesi sonucu main valve çalışarak (Sola doğru hareket ederek), hidroliğe yol verir. Eğer söz konusu bu solenoid, ilgili (FCC)'den signal geldiği halde enerjilenmiyorsa, yani arızalı ise, bu durumda,

(Main valve solenoid)'i enerjilenmediği için, main valve'de çalışmayacaktır. (Yani, sola hareket etmeyecektir.) Bunun sonucu, hidrolik, main valve'den geçemeyecektir. Bu da yukarıda bahsedilen ve (A/P)'un engage olmasını gerektiren (3) ön şarttan birin mevcut olması demektir. (Yani green system "Off" yani, (And Gate)'in şartlarından biri mevcut değildir. (Bak: Şekil 4) Dolayısıyla, "And Gate" tamamlanmadığı için, ilgili A/P "Engage" olamayacaktır.

Böyle bir durumda, (Main valve solenoid) → valve block üzerinde olduğundan, "Main valve solenoid" değiştirilir. (P/N 38215-262)

- Valve block üzerindeki (Engagement valve solenoid) → (Engagement valve solenoid), ilgili (FCC)'den gelen signal ile enerjilenir. Söz konusu bu solenoid'in enerjilenmesi sonucu, (Engagement valve) çalışarak (Sağa doğru hareket ederek) alt yüzeyine gitmesini sağlar. Böylece piston yukarı hareket eder. Buna bağlı olarak (Cam) hareket eder. (Cam)'ın bu hareketi ile (Microswitch) (Close) konuma gelir ve engage logic devresi kapandığı (tamamlandığı) için ilgili A/P "Engage" olur.

Eğer söz konusu bu solenoid'e ilgili (FCC)'den signal geldiği halde, enerjilenmezse (Yani arızalı ise), bu durumda, (Engagement valve solenoid)'i enerjilenmediği için, (Engagement valve) sağa hareket etmeyecektir. (çalışmayacaktır) Bunun sonucu da gelen hidrolik, clutch piston'un (= actuator'un) alt ve üst yüzeyinde eşit etkileyecektir. (Aynı miktarda gelecektir) Buna ilave olarak, clutch piston'un üst yüzeyinde ayrıca bir yay yükü olduğundan, piston aşağıya hareket edecektir. (Eğer aşağıda değilse) Buna bağlı olarak (Cam), (microswitch)'e basmayacaktır. (Yani; (cam), microswitch'i "Açık" konumda bırakacak şekilde hareket edecektir)

dolayısıyla, ilgili A/P "Engage" olmayacaktır.

Böyle bir durumda, (Engagement valve solenoid) → Valve block üzerinde olduğundan değiştirilir. (P/HN: 38215-262)

2- Her iki A/P'un (A/P: 1 yada A/P:2) engage olmaması=

Her iki A/P engage olduğu halde çalışmazsa,

Bilindiği gibi; her iki A/P sistemi birbirinden tamamen ayrı iki sistemdir. Yani; (A/P:1) ve (A/P: 2) sistemleri birbirinden bağımsız olarak çalışırlar. Yani;

(A/P:1) System'i;

(A/P:1) Lever → FCC → Green valve block (İlgili A/P servo actuator'e ait)

(A/P:2 System'i;

(A/P:2) Lever → FCC:2 → Yellow valve block (İlgili A/P servo actuator'e ait)

şeklinde. Ancak, ilgili A/P servo actuator'de bulunan, (Green) ve Yellow valve blockların birbirinden çıkan hareket, her iki (Valve block) için ortak olan ve ilgili A/P servo actuator'ünde bulunan aşağıdaki (3) parça vasıtasıyla ilgili servoya iletilir.

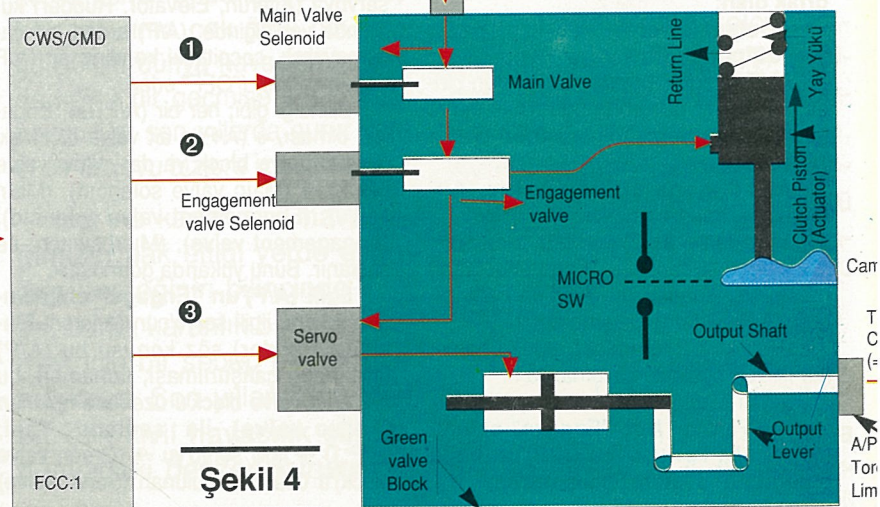
-Output Lever

-Output Shaft

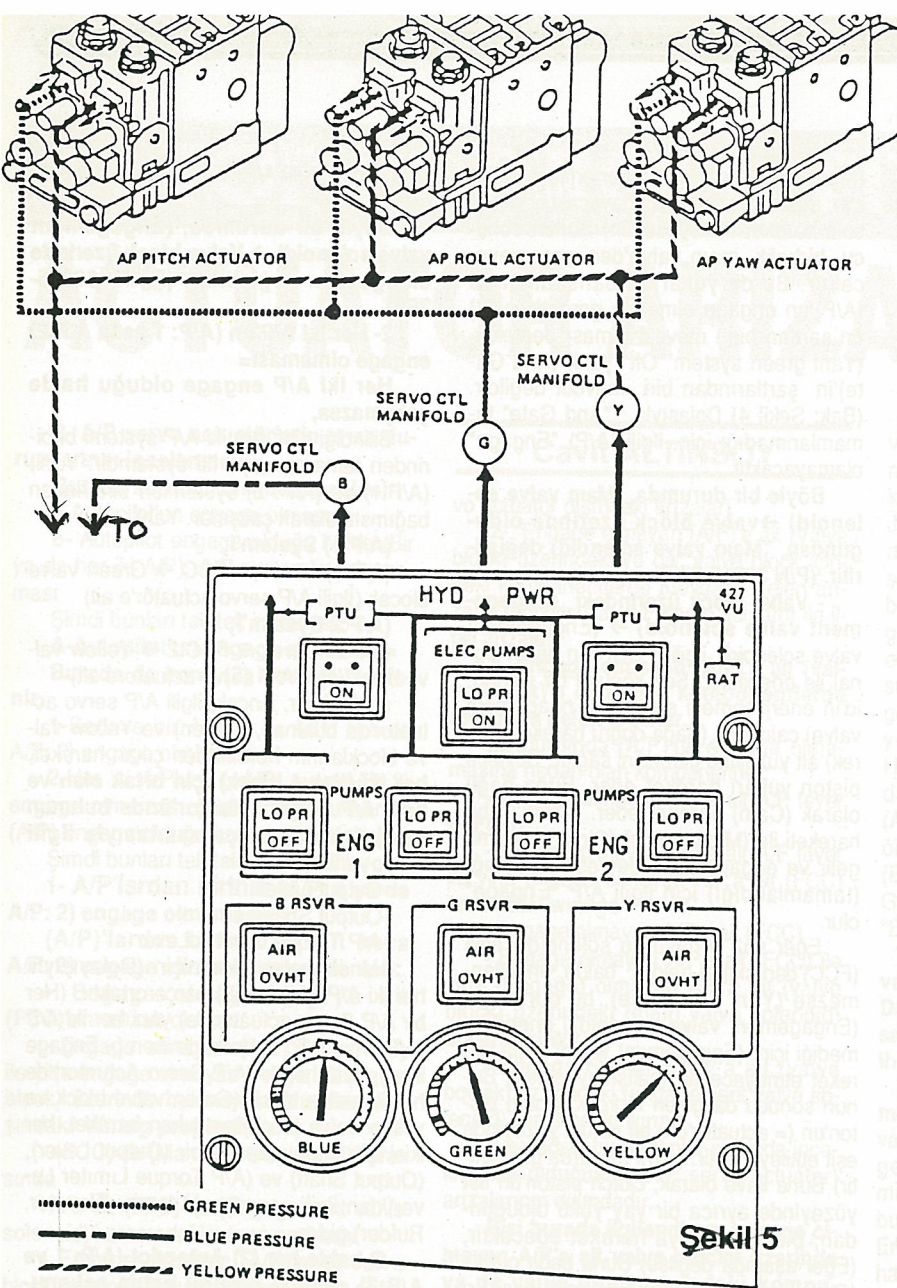
-A/P Torque Limiter Lever

Her iki valve block için (Dolayısıyla her iki A/P için) bu (3) parça ortaktır. (Her bir A/P Servo actuator'de) yani her iki A/P (A/P: 1 ve A/P: 2) devrede iken (= Engage iken), yani her bir (A/P Servo Actuator'de) her iki valve block (Green valve block ve yellow valve block)'tan çıkan hareket, her ikisi için ortak olan tek bir (Output Lever), (Output Shaft) ve (A/P Torque Limiter Lever)'dan ilgili servo'ya (Aileron, Elevator, Rudder) gider.

O halde her (2) Autopilot (A/P: 1 ve A/P:2) engage olduğu halde çalışmıyorsa (= A/P Lever'lar ilgili servoya (aileron, elevator, rudder) hareket



Şekil 4



Şekil 5

verildiğinde hemen atıyorsa), bu durumda, arızanın nedeni, söz konusu ortak olan;

- Output Lever
- Output Shaft
- A/P Torque Limiter Lever'dan biridir. Böyle bir durumda ilgili (A/P servo actuator)'ün değiştirilmesinden başka çare yoktur.

A/P engage olduğu halde, A/P sistemin çalışmaması=

Burada konu (2) kısımda incelenir:
- (A/P)'lardan biri, "Engage" olduğu halde, söz konusu bu (A/P)'ün bağlı olduğu A/P sistem'i çalışmazsa

- Her iki A/P "Engage" olduğu halde, her iki A/P sistem'i çalışmazsa

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:
(A/P)'lardan biri, "Engage" olduğu halde, söz konusu bu (A/P)'ün bağlı olduğu A/P sistem'i çalışmazsa;

Bu durumda, her iki A/P (A/P:1 ve A/P:2) "Engage" olmuştur. Fakat ilgili servoya (Aileron, Elevator, Rudder) kumanda verildiğinde, (A/P)'lerden biri çalışmayarak, cockpit'teki kendine ait (A/P Lever)'i attırır. ("OFF" eder).

Bilindiği gibi; her bir (A/P)'ün "Engage" olması, o (A/P)'a ait valve block'aki (Green valve block ya da yellow valve block) → (Main valve solenoid), (Main valve), (Engagement valve solenoid), (Engagement valve), (Microswitch) ile sağlanır. Bunu yukarıda görmüştük.

İlgili (A/P)'ün "Engage" olmasından sonra, ilgili servo'nun (Aileron, Elevator, Rudder) söz konusu bu (A/P) tarafından çalıştırılması, tamamen, bu A/P'a ait valve block'u üzerinde bulunan (Servo valve) ile sağlanır. Yani; (A/P:1) → ilgili servo'yu → (Green valve block)'u üzerinde bulunan (Servo valve)

ile çalıştırır.

(A/P:2) → ilgili servoyu → (Yellow Valve Block)'u üzerinde bulunan (Servo valve) ile çalıştırır.

O halde sonuç olarak; Autopilot engage olduğu halde, çalışmıyorsa (Yani, ilgili servoya (Aileron, elevator, Rudder) kumanda verildiğinde, söz konusu bu A/P'a ait (A/P Lever) atıyor ise ("OFF" oluyorsa) bunun nedeni; o (A/P)'a ait valve block'un (Green ya da yellow valve block) üzerindeki (Servo valve)'nin arızalı olmasıdır, yani:

-(A/P: 1) → "Engage" olduğu halde çalışmıyorsa → ilgili A/P servo actuator'e ait (Green valve block) üzerindeki (Servo valve) arızalı demektir. Bu durumda (servo valve)'in değişmesi gerekir.

Ya da:

- (A/P: 2) → "Engage" olduğu halde çalışmıyorsa → ilgili (A/P servo actuator)'e ait (Yellow valve block) üzerindeki konusu (Servo Valve)'in değişmesi gerekir.

NOT: 1) (A/P:1) "Engage" olduğu halde çalışmıyorsa söz konusu bu arızanın diğer nedeni de;

(FCC: 1) ile (Green valve block)'u üzerindeki (Servo valve arasındaki Wiring'te olabilir. Ya da (FCC:1)'in kendisi de olabilir.

2) → "Engage" olduğu halde, çalışmıyorsa → söz konusu bu arızanın diğer bir nedeni de;

(FCC: 2) ile (Yellow valve block)'u üzerindeki (Servo valve) arasındaki Wiring'te olabilir. Ya da (FCC: 2)'nin kendisi de olabilir.

Fakat bunlar (A/P servo actuator)'lerin dışındaki olaylardır. Burada sadece (A/P servo actuator)'lerle ilgili arıza durumları incelendiğini için bunlara girilmemiştir.

Her iki A/P "Engage" olduğu halde, söz konusu her iki A/P sistem'i çalışmazsa;

Bu durumda, her iki A/P (= A/P: 1 ve A/P: 2) "Engage" olmuştur. Fakat ilgili servo'ya (Aileron, elevator, Rudder) kumanda verildiğinde, her iki A/P'ta çalışmaz ve cockpit'te;

A/P: 1 Lever → Atar ("OFF" olur)

A/P: 2 Lever → Atar ("OFF" olur)

Böyle bir durumda arızanın nedeni; ilgili A/P servo actuator)'e ait (Green valve block) ve (Yellow valve block)'un her ikisinin ortak olduğu:

- Output Lever

- Output Shaft

- A/P Torque Limiter lever'dan biridir. Böyle bir durumun ilgili (A/P servo actuator)'ün değişiminden başka çare yoktur.



SİVİL HAVACILIKTA YENİ BİR SOLUK

TOP AIR

**TOP AIR Uçuş
Okulu'nda 4 yıl
içinde 200'ü aşkın
pilot Milli Eğitim
Bakanlığı ve Sivil
Havacılık Genel
Müdürlüğü'nden
onaylı, uluslararası
geçerliliği olan
sertifika aldı**

Muharrem SAVUR

Doğrusunu söylemek gerekirse mutluyuz. Bu mutluluk havacılığa gönül veren, havacılık tutkusunun heyecanını yaşayan herkesin, kendi içinde arasıra hissettiği çok ama çok özel bir duygu. Çünkü dünya havacılık tarihinde köklü bir geçmişe sahip Türk havacılığı; son yıllarda gurur verici bir tabloyu bizlere izlettirmekte.

Her ne kadar sivil havacılığımızın hak ettiği yerde olmadığı gerçeğinin bilincinde isek de; bunu, karanlık bir tablo çizmek için bir sebep olarak görmüyoruz. Son yıllarda kurulan bir çok sivil havacılık şirketi, dünyadaki benzeri kuruluşlar-

dan kesinlikle farklı değildir. Türkiye'de sivil havacılığın en büyük sorunu, kamuoyuna yeterince açılmamış ve havacılığı kamuoyuna tanıtamamış olmasıdır.

Sivil havacılık denince bir çoğumuzun aklına yolcu taşımacılığı yapan başta THY olmak üzere büyük jet uçaklarına sahip firmalar gelmekte. Ayrıca hemen hemen her çocuğun çocukluğundaki düşü olan pilotluk, sadece Türk Hava Kuvvetleri ile sınırlı sanılmaktadır.

Oysa ki, sivil havacılığın sınırları bu kadar dar değildir. THY'na ait olan yeni hangara sırtınızı döner ve ileriye bakar-

sanız, bir çok küçük uçak ve helikopter ile bunların bakımlarının yapıldığı hangarları görürsünüz.

Üzücü olan birbirine bu kadar yakın olan bu yapıların ve sonuçta hepsinin içinde havacılık tutkusunu yaşayan insanların iletişimsizlik sebebi ile birbirine çok uzakmış gibi görülmeleridir.

Bir yerden başlamak gerektiğini hissettik ve kendilerini ziyarete gittik. Arzumuz zaman zaman sizlere buradaki firmaları ve bu firmalarda çalışan meslektaşlarımızı tanıtmak. Fakat öncelikle şunu söylemek isterim ki, ziyaret ettiğimiz firmaların tamamında gördüğümüz sıcak ilgi ve misafirperverlik; ve çalışanların tamamının gizleyemedikleri mesleki heyecanları, sivil havacılığın bir üyesi olarak benim için bir sevinç hatta bir gurur kaynağı

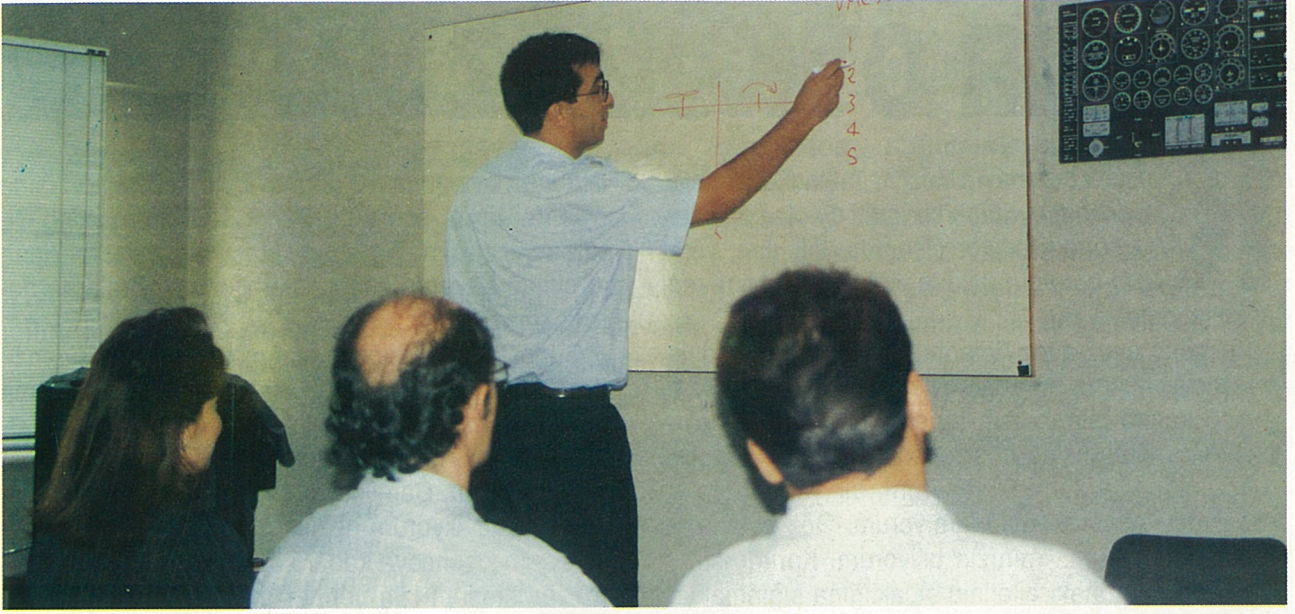
oldu.

Bu ay tanıtmayı arzu ettiğimiz TOP AIR birkaç özelliği ile diğer firmalardan farklılık göstermekte. TOP AIR Pazarlama Müdürü Sn. Can HAKGÜDER ve uçuş okulu görevlisi Sn. Mine EL ile yaptığımız sohbetlerde bize vermiş oldukları bilgiler

çerçevesinde sizlere TOP AIR'i tanıtmak istiyorum.

TOP AIR 1989 yılında kuruldu, yerli ve yabancı (USA ve Kanada) 25 teknisyen ile yaklaşık 90 kişilik bir kadro ile sivil havacılığa hizmet vermektedir. TOP AIR'in faaliyetlerini beş ana başlık altında toplama-





mak mümkün.

1-Uçak satışı

2-Hava taksi

3-Uçuş okulu

4-Uçak bakımı

5-Danışmanlık ve Fizibilite hizmetleri

TOP AIR her ay ortalama 2 uçak satmaktadır. Satılan uçaklar 1 yıl garantili olarak satılmaktadır. Satılan uçakların fiyatları 30.000-USD. ile 1.5-2. milyon USD arasında değişmektedir. Uçak satışına bağlı olarak Danışmanlık ve Fizibilite hizmetleri de verilmektedir. Biraz konuyu açacak olursak, müşterinin ihtiyacına göre uçak tipi belirlemek, gerekiyorsa modifikasyonları temin etmek, piyasa ve fiyat araştırmaları yapmak ve hatta istenirse ikinci el uçak temini dahi bu hizmetlerin içinde.

TOP AIR Uçak bakımı konusunda Cessna firmasının

yetkili bakım servisi. Halen bakımı yapılmakta olan 50 uçağın 20 tanesi TOP AIR'in 30 tanesi müşteri uçağıdır.

Değişik uçak tipleri ile hava taksi hizmeti aksamaz olarak yürütülmektedir. TOP AIR'in hava taksi hizmeti geniş bir pazara hitap etmektedir.

Bizim özellikle dikkatimizi çeken ise TOP AIR bünyesinde uçuş okulu oldu. TOP AIR uçuş okulu Türkiye'de dünya standartlarında eğitim veren milli eğitim bakanlığı ve sivil havacılık dairesi tarafından onaylı tek uçuş okuludur. Özel pilot sertifikası için simülatör ve teorik ders eğitimi olarak 42 saat yer dersi ve 50 saat uçuş dersi verilmektedir.

Yer dersleri 3 ay sürmektedir. Uçuş dersleri ise kursiyerin ayırdığı zamana göre sürmektedir. Uçuş dersleri, aralarında TOP AIR'inde bulunduğu şirketler grubu tarafından inşa edilen Hazerfan Havaalanı'nda

randevu ile yapılmaktadır. Yapılan sınavlar sonunda verilen sertifika; Milli Eğitim Bakanlığı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden onaylı, uluslararası geçerliliği olan bir sertifikadır. Merak edenler için belirteyim, kursa başlamak için dönem başını beklemek gerekmiyor ve maliyeti Cessna 172 Skyhawk uçakları ile yapılan eğitimde toplam 6350+KDV USD'dir.

TOP AIR Uçuş Okulu'nda 4 yıl içinde 200'ü aşkın pilot yetiştirilmiş. Doğrusu eğitim konusundaki bu çabalar eskilerin dediği gibi "takdire şayan".

Bundan soru bize düşen Sn. Can HAKGÜDER ve Sn. Mine EL'in şahsında tüm TOP AIR çalışanlarına teşekkür etmek ve Türk Sivil Havacılığına kazandırdıkları uçuş okulu ve diğer branşlardaki çalışmalarında başarılarının devamını dilemek.

BİR ÖYKÜMÜZ VAR...

Kusura bakmayın dostlar melankolim geldi. Gecenin uyduruk bir saati de olsa, dostlarla sohbet ediyor olsamda, sıkıldım; yüreğim buruldu; daldım, çöktüm, ezildim, melankolim geldi.

İçimden avaz avaz "İstanbul'u dinliyorum"u söylemek geliyor. Ama burada söyleyemem. Zaten nezle-yim. Çıkayım İstanbul'un tepelerine orada söyleyeyim. Ama İstanbul'da boş tepede kalmadı. Sıkıldım, çok sıkıldım. Ağlamak istiyorum, bir yumruk çöktü boğazıma. Allahım yutkunamıyorum. Göz pınarlarım acıyor. Üşüyorum. Yalnızın biliyorum. Karımı istiyorum. Ellerni tutmak, ellerinin sıcaklığına sığınmak istiyorum. Artık insanlardan korkmak, insanlardan kaçmak istemiyorum. Yalancı gülümsemelerden, riyakarlıktan bıktım. Geyik muhabbetleri dinlemek zorunda kalmak istemiyorum. "İstanbul'u dinliyorum gözlerim kapalı". Bu şarkıyı içime haykırdığım kadar yüksek sesle söylemek istiyorum. Şeytan diyor 50 sene çalış

Haymana ovasında 10 dönüm tarla al. Geç ortasına söyle de söyle, sonra öl. Seni oraya gömsünler. Olmaz denizin olmadığı yerde yaşıyamıyordum; denizin olmadığı yerde ölmek istemiyorum. Oralarda deniz kokmaz.

Güneşin kavurduğu toprağın tuzlu kokusu genzimi yakacak istemiyorum. Çay içmek istiyorum ama çok tembelim. Çay bile koymak istemiyor canım. Yatmak, kalkmak, gezmek, oturup televizyon seyretmekte istemiyorum. Çamlıca'ya çıkıp söylemek istiyorum "İstanbul'u dinliyorum gözlerim kapalı" boğazım acıyıp, sesim kışılncaya kadar söylemek istiyorum. alilkten izin istesem izin verirler mi acaba? Kimse dinlesinde istemiyorum. Ayakları kokar, dişini fırçalamayan hiç ayağını yıkar mı yalnız başıma, sadece kendime söylemek istiyorum. Sonra ya sonra, eve döneyim başımı karımın kucağına koyayım ve ağlayarak uyuyayım. Radyoda Münir Nurettin söylesin "İstanbul'u dinliyorum gözlerim kapalı."

ANILARIN İNTİHARI

yaşlı bir martının
denize düştüğünü
hanginiz gördü?
geçen yaz mıydı?
daha eskilerde mi yoksa
hani düşerken tüyleri havalanan
"o martı"?

insanın
yaşadığı kadar eski ve tanıdık hayatında
anıları ve masalları vardır,
içinde binlerce tohum saklıdır
ve hayat uzun ve eski bir hatırlamadır.

işte masallardan göz kırpan bu günkü
hikayeler
avuçladığında havı dökülen yılanmış
sevgiler
hepsi derinlik ve duyarlılıkla ilgili şeylerdir
suların, okyanusların, acıların,
ortalamaya sığmayan büyük sevinçlerin!

yeşil bir parkta
küçük bir kızın elinden tutup
bugünlere taşıdığı anıların yürek izlerini
hanginiz buldu?

tahta sandıklarda saklanmış
ipek mendil arası yaseminlerin
duyguları sarhoş eden kokusunu
hanginiz hatırladı?
az önce,
yaşlı bir martı
intihar etti.
-ben gördüm-
kendi ölümüne koşar gibiydi,
o da gördü!

Mehmet KÖK

ANEKDOTLAR

Nereden Kaynaklanıyormuş?

İşsizliğin aşırı makineleşme, zamanımızda ise otomasyona gitmeden kaynaklandığı konusunda yaygın bir inanç sürer gider kafalarımızda. Bundan çok yıllar önce, buharlı makinelerin revançta olduğu günlerde, iki işçi büyük bir dalışta tonlarca toprağı alıp, kadiriveren dev yükleyicilerden birini seyrediyorlardı. Biri diğerine "Biliyor musun" dedi, "Bu dev kepçe olmasaydı, aynı işi yapabilmek için belki beş yüzümüz küreklerle o toprağı yüklemeye çalışacaktık şimdi. "Doğru" dedi öteki, "Eğer kürekler olmasaydı, şimdi milyonumuz kaşıkla aynı işi yapmaya çalışıyor olacaktık"...

Bilginin maliyeti

Adamın birinin yolda otomobili teklemeye başladı. Ha durdu, ha duracak derken zor bela ber garaja zor attı kendini. Arabanın motoru son bir hırıltıyla durduğunda, sahibi garajdaki ustaya yaklaşmış derdini anlat-

maya çalışıyordu. "Aman, rica ederim, şuna bir göz ativer, neyse derdi hemen yapabilirsen işime yetişirim." Usta, arabanın kaputunu açtı motora şöyle bir baktı, sonra duvarda asılı duran lokma anahtarlarından birini alarak, motorun bir yerindeki bir ci-



vatayı iyice sıkıştırdı. "Haydi bakalım, çalıştır motoru" dedi. Hayret, tüm yol boyunca can çekişircesine homurtular çakartarak, tekleyen motor o değildi sanki. Marşa basılmasıyla bir

saat gibi çalışmaya başlamıştı. Sahibi büyük bir memnuniyetle ustaya döndü ve "Sağol, eline sağlık. Borcum ne kadar" diye sordu. Usta elini cebinden çıkarttığı bir bezle silerken "2050 lira" dedi. Arabanın sahibi şaşırmıştı. "Aman ustam. bir civata sıkamak için de bu kadar para alınır mı?". Usta hiç istifini bozmadan adamı yanıtladı "50

lira, civatayı sıkamak için. 2 bin lira ise hangi civatayı sıkamak gerektiğini bilecek tecrübe birikimi için"...

SENİ SEVMEK!

Aşktır bende seni sevmek

Ruhtur bende seni sevmek

Ölmek değil yaşamaktır,

Bu evrende seni sevmek.

Berna Tagay KIRAÇ

DARILIR MISIN?

Bir gün çıkıp gelsem

"HOŞGELDİN" diye

sarılır mısın?

Kapını çalmadan girsem

Uyurken öpsem

Darılır mısın?

AKDENİZ KIYILARIMIZIN GELECEĞİ ÇOK P

ANAMUR

Anamur, ülkemizin en güney ucunda, Orta Akdeniz bölgesinde, Toroslar'ın Akdeniz ile kucaklaştığı yerde, Kıbrıs adasına 40 mil mesafede bulunmaktadır.

Yol sorunu dolayısıyla uzun yıllar erişilmesi güç bir yerde bulunan Anamur Gazipaşa-Anamur yolunun genişletilmesinden sonra, turizmde büyük aşama yapmış, doğal ve arkeolojik zenginlikleri olan antik Pamfilya ile Kilikya arasında bulunan çok şirin bir ilçemizdir.

Antalya-Mersin arasındaki 486 Km. uzunluğundaki Akdeniz sahil yolu üzerinde, Antalya'ya 258, Mersin'e 228 Km. mesafededir. Anamur ismi, latince Anemurium'dan gelmez, "Anem" latince burun "urizm" da rüzgar demektir. Böylece, kelime anlamı olarak rüzgarlı burun anlamına gelmektedir, zaten Torosların Karga Gedik dağı, eski Anamur harabelerinin bulunduğu yerde denize doğru ilerlemiş vaziyettedir, Anamur ilçe merkezi, kıyıdan 3 Km. kadar içerde bulunmaktadır, eskiden Anamur'un bugünkü yerinde çorak köyü bulunuyordu, sahildeki iskele mahallesinde son yıllarda hızlı bir yapılaşmayla, pansiyon ve otellerin sayısı artmış ve 1988 senesinde, Anamur mo-

Dr. Temuçin AYGEN

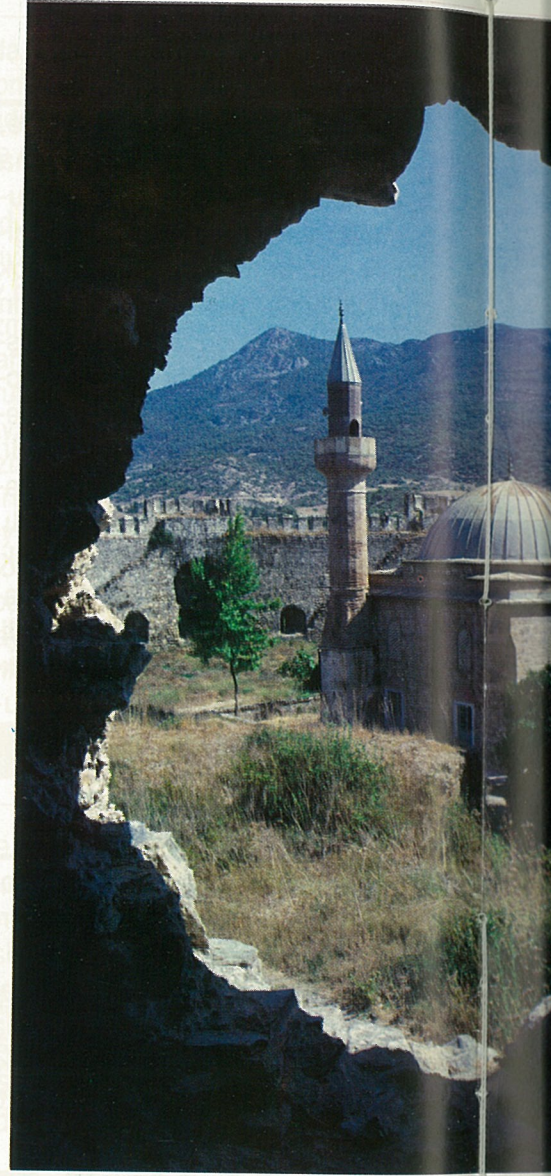
Jeoloji Yük. Mühendisi

dern bir müze binasına kavuşmuştur, daha önceleri, Anamur civarında bulunan ve Silifke ile Alanya müzelerine taşınan tarihi eserler, yavaş yavaş yeni müze binasına getirilmeye başlamıştır, Anamur ve çevresindeki etkin arkeolojik çalışmalara, 1953 yılında İngiliz tarih ve coğrafyası Freya Stark başlamış, "İskenderin yolu" adlı kitabında, Anamur'dan bahsetmiştir. Daha sonra, Amerika ve Kanada'nın ortak, daha sonra da İngiliz Kolompiya Üniversitesi dekanı Prof. James Russel'in Anamur civarındaki bilimsel araştırmaları ve kazıları başlamıştır. Anemurium ve Anemurium nekropolü (mezarlığı) üzerine en kapsamlı eser, Elisabeth Alföldi-Rosenbaum'un hazırladığı "Anamur Necropolü - The Necropolis of Anemurium" adlı kitabıdır. 1971 yılında Ankara'da Türk Tarih Kurumu yayınları arasında seri VI, no 12 de yayınlanmıştır.

Anemurium nekropolü (mezarlığı), Anadolu'da, Roma devrine ait en iyi korunmuş en büyük mezarlıktır. Antik Kilikya'da bulunan Anemurium'un tarihçesi Hititler dönemine kadar iner, Hi-

tit kralı IV cü Tuthaliye (M.Ö.1250.1230) tarafından kendisine sığınan MATTUVA-DA'ya teslim edilen, Anemurium M.Ö. 4 cü yüzyılda bir liman olarak ün kazanmaya başlamış, fakat esas gelişmesi M.S. 1 nci yüzyıldadır.

Nekropol'ündeki mezarların çoğu bu dönemden kalmadır, tiyatrosu ve hamamlar, evler ve su



K PARLAK TURİZM MERKEZLERİNDEN BİRİ:

ANAMUR'UN TURİSTİK DEĞERLERİ

Eski Anamur Kalesi; Bugünkü Anamur'a 6 Km. mesafede bulunan Kale, zamanımıza kadar çok iyi korunarak kalmıştır. Son kazılarda temizlenerek ortaya çıkarılan mozaikler antik kente girişte sol tarafta yarım daire biçimindeki konser salonu (odeon) ve onun tam karşısındaki 2 katlı hamam, ev görünüşündeki 2 katlı mezarlar ve 20 Km. uzunluğundaki Anamur çayından suyunu alan Akuadük (su yolu) eski Anemurium harabelerinin görülecek önemli parçalarıdır.

Kalenin, Akropol, (yüksek şehir) kısmında bir sarayın kalıntıları görülmektedir, bu kısma, özel bir tünelle su sevkedilmiştir. Kalenin önündeki deniz kıyısında yaz mevsimlerinde denize girilmektedir.

Mahmuriye Kalesi; İlk defa M.S. 3 cü yüzyılda yapılan Mahmuriye kalesi birçok kez tamir görmüştür, 13 cü yüzyılda Karamanoğlu Mahmut bey zamanında Türklerin eline geçince kale esaslı bir onarım gördü, içine cami, çeşme, hamam ve sarnıçlar yapıldı, bundan sonra da eski Türkçe adı Mamur'dan, kalenin adı Mamuriye olarak anıldı, Kale içindeki tek minareli cami, 1950 yıllarındaki, benim ilk ziyaretimde yıkıktı, sonradan onarılan cami ve minarenin 2 değişik fotoğrafı yanyana sunulmuştur.

Evliya Çelebi, seyahatnamesinde, kalenin Lala Mustafa Paşa (2 ci Selim) zamanında Osmanlı-

larca alınıp yeniden tamir edildiğini yazmaktadır. Mamuriye kalesi, Anamur'a 8 Km. mesafededir.

Softa Kalesi; Mersin yolu üzerinde, Anamur'a 19 Km. mesafede bulunmaktadır. Yolu solundaki bir tepe üzerinde iç içe, iki sıra kale duvarı ve ortasında geniş bir avlu şeklinde Softa kalesi'de bir kaç kez restore edilmiştir. Kuzey sur duvarları önündeki kayalıklara oyulmuş kase biçimindeki şekiller burasının Hititler döneminde de iskan edildiği intibainı vermektedir. Eski Roma kaynaklarında kalenin adı Syce veya Sycae olarak geçmektedir, Geniş iç avluda bir saray kalıntısı ve yakınında da tonozlu, içleri sıvalı ve sıvasız birçok sarnıç yer almaktadır. Bazı kaynaklarda, kaleden deniz kıyısına 2 Km. uzunluğunda bir tünelin mevcudiyetinden bahsediliyorsa da biz, bunun hakkında bir emareye rastlayamadık.

Anamur-Mersin yolunun solunda Softa kalesi, sağında ise, Maraş mevkii olarak bilinen yerde (yola 100m. mesafede) Maraş hamamının harabesi bulunmaktadır, Roma döneminden kalan bu yapı üzerinde Anamur Müzesi arkeologları halen çalışmaktadırlar,

Boncuklu Kale; Anamur-Ermenek yolunun 3 cü Km. si üzerinde bulunan Çeltikçi köyünün içinden geçtikten sonra köyün kuzey batı yönünde ve 2 Km. lik bir patikanın sonunda denizden 400 m. kadar yüksek bir tepenin üzerinde bulunmaktadır. Kalenin bulunduğu tepenin denize bakan Güney yamaçlarındaki sık çam ağaçlarının arasında 200-300 kadar konut ha-

kemerleri ise, M.S. 2 nci yüzyıldan kalmadır. Kent daha sonraları Pres, Isauria, Bizans ve Arapların eline geçmiş, 7 ci yüzyıldan sonra da büyük çapta terk edilmiştir, 1228 yılında Ertokuş bey kenti Selçuk Türklerine bağlamıştır. Karamanoğulları ve Osmanlılar döneminde ise, hayatini yetirmiş ve köy hüviyetine bürünmüştür.

rabesinin bulunduğu antik bir yerleşim merkezi yer almaktadır. Eskiden Boncuklu kilise olarak anılan Boncuklu kale üzerinde de Anamur müzesi arkeologları çalışmaları yapmaktadırlar.

Anamur civarındaki doğal değerler; Anamur'un eşsiz güzellikteki kum plajlarından başka, yaylaları da görülmeye değer güzellektedir, sıcaklık ortalaması yaz aylarında 35 C derece olduğundan, 1500-1800 metre yükseklikteki yaylalarda, Anamur'luların büyük bir ekseriyetinin ikinci bir konutu vardır, bu durumun Roma döneminden beri var olduğu, Kırkuyu ve Elbalak yaylalarına mil taşı da konulan döşeme antik yolların mevcudiyetinden anlaşılmaktadır. Bugün de kışı Gerçe, Karalar ve Güney Bahşiş köylerinde geçiren yörükler, Mart ayı ortalarında Anamur yaylalarına ve Ermemek ilçesindeki Barçın yaylasına göçmektedirler. İlçe sakinlerinin de Kaş ve Abanoz yaylalarında ikinci birer konutu vardır.

Mağaralar: Anamur civarında pek çok mağara bulunmaktadır. Buğu deliği mağarası, Lenger (Çaltı) mağarası, Kazıklar (Kızılçukur) mağaralarının fazlaca bir turistik önemi olmamalarına rağmen ilk kez kamu oyuna tanıtıldığı için yazımızda geniş şekilde yer almıştır.

Köşebükü mağarası: Anamur civarındaki içinde turizme açılmış olan Köşebükü mağarası, ilçeye 12 Km. mesafede ve kuzeybatı yönündedir, Kanlı Ören, Güleç (Orhana) köylerinden geçilerek gidilmektedir. Mağara, ovabaşı (Eski adı Firenk) köyü hudutları içinde, köye takriben 1500 metre mesafededir, mağaraya ulaşan yolun

son 2 Km. lik kısmı da 5 yıl önce Anamur Kaymakamlığı'nca asfaltlamıştır. Köşebükü mağarası, metamorfik paleozoik kalkerler içinde bulunmaktadır. Mağara önündeki levha da mağranın yaşı yanlış olarak 2000 yıllık yazılmıştır, halbuki oluşum en azından alt kuaternere kadar uzanmaktadır. (2 milyon yıl) mağara bugün yarı aktif, fosil durumdadır. Mağara içi

ruma geçmiş sarkıt ve dikitler bulunmaktadır.

Lenger (Çaltı) mağarası: Anamur'un 56 Km. kuzey doğu yönünde Lenger köyü yakınlarındadır, Anamur-Mersin asfaltının 28 ci Km. kuzey yönüne sapan, toprak yolla, Bahçekoyağı köyünden geçilmekte ve 50 ci Km. de Lenger köyüne varılmaktadır. Mağara, köye 6 Km. mesafede ve Çaltı



ısının 18.2 C derece rutubetin %82, basıncında 761 mm. olduğu mağara önündeki tanıtım levhasında bildirilmektedir. Mağaranın bitişiğinde ziyaretçiler için güzel bir de işletme binası ve cafeteria bulunmaktadır, mağara elektrik ışığı ile donatılmıştır, işletme, %50 Anamur özel dairesine %50 Ova-başı köyüne ait olup, ihaleyle özel sektör tarafından çalıştırılmaktadır, mağara meyilli bir yamaç üzerinde ve takriben 150 m. kadar uzunlukta olup, 115 m.lik bir dikey kuyu ile son bulmaktadır.

Buğu Deliği Mağarası: Anamur'un 1 Km. Kadar kuzey batı yönünde Buğu deliği mağarası bulunmaktadır, paleozoik kalkerler içinde bulunan bu mağara içinde, hayatini kaybetmiş ve fosil du-

yaylasındaki Harç dağı yangın kulesi yakınındaki yüksek bir tepe üzerindedir, mağara 50 m. lik dikçe bir inişten sonra doğu-batı yönünde takriben 80 m. yatay olarak devam etmektedir, Dik iniş kısma ahşap bir merdiven yerleştirilmiştir, mağara, bölgenin ana jeolojik formasyonunu oluşturan paleozoik şistler üzerine yatay bir konumla gelen (diskordans) 3 cü zamana ait miyosen kalkerleri içinde bulunmaktadır, bu sebepten 100 m. kalınlığında miyosen kalkerleri içinde fazla bir inkişaf göstermemektedir. Lenger-Çaltı mağarasının herhangi bir turistik önemi bulunmamaktadır, mağaranın içinde bulunduğu miyosen kalkerleri çok fosillidir. (mağara civarından bol miktarda lemelli branş kabukları,



pecten, ostrea ve deniz kestanesi fosilleri topladık.

Kazıklar (Kızıldere) mağarası: İlk kez tarafından speleolojik incelemesi yapılan, bu mağara Anamur'un 25 Km. kadar kuzeybatısında eski ismi Kazıklar yeni ismi Kızıldere olan mahallenin 1,5 Km. güney batı yönünde bulunmaktadır, köye kadar vasıta ile orandanda 45 dakika yatay durumdaki bir patıkayla yayan olarak meyilli bir yamaç üzerinde küçük bir girişi olan mağaraya varılmaktadır. Mağara, paleozoik metamorfik kalkerler içindedir, girişten itibaren 45 derece bir meyille kuzey yönünde inkişafı vardır, ve 100-150 metre kadar derinliktedir, mağara içinde girişin hemen karşısında fosil duruma geçmiş sarkıt ve di-

kitler yer almaktadır, mağara, en dip kısımda 1 metre kadar kalınlıkta su derinliği olan küçük bir gölcükle son bulunmaktadır. Kazıklar mağarası turizme açıldığı takdirde, mağaranın 300 metre kadar üst cihetinden geçen ve yeni inşa edilen Nato yoluyla irtibatlandırılması ve odan d mağaraya tariben 1 Km. uzunlukta yol yapılması gerekmektedir.

Çukurpınar Mağarası: Türkiye'nin en derin mağarası ve Dünya'nın en derin 15 mağarası içinde yer alan 1225 m. derinliğindeki Çukurpınar mağarası da Anamur'da bulunmaktadır. 1989 yılında ilk kez bana, gazeteci Güngör Türkeli tarafından mevcudiyeti bildirilen bu mağaranın araştırılmasına İstanbul Bozğaiçi

Üniversitesi Mağara Araştırma Kulübü, kısa adıyla Bümak olan, öğrencilerin kurduğu mağaracıları, Anamur'a davet ettim. 1989 yılında, -394, 1991 da, -824, 1991 de, -1020 ve 1992 de de -1190 metre derinliğe inerek Çukurpınar mağarasının araştırılmasını gerçekleştiren Bümak'lı speleologlar, böylece, ülkemizin en derin mağarasını fethettiler. Bir düden şeklinde olan bu mağaranın içine, kış aylarında su akmaktadır. Bu mağaranın 6 Km. doğu yönündeki derin bir vadi içinde akan Sugözü deresinin sağ sahilinde çıkan saniyede en az 2000 litre sarfiyatı olan büyük bir menba ile itibatlı olduğunu sanıyorum. Bu bölgede, bu su sistemine giren daha başka mağara girişlerinin bulunabilmesi ihtimaline de çok kuvvetle inanıyorum. Çukurpınar mağarasını yakın bir gelecekte, dünya speleologlarının (mağara araştırmacıları) sık sık ziyaret etmesi ve dünyanın önemli mağaraları içinde yer alması beklenmektedir.

BİBLİOGRAFYA

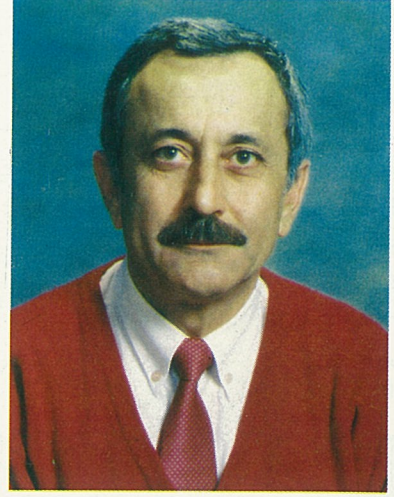
1-E. Alföldi Rasembaum : Anamur Nekropolü -Türk Tarih Kurumu yayın, Seri VI, No:12 Ankara 1971

2-Anamur Müzesi Yıllığı : Sayı 1 Cilt 1 Anamur Müzesini ve Eski Eserleri Sevenler Derneği yayını No:1 Anamur müzesi 1990

3-Aygen Temuçin : "Türkiye Mağaraları" Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayını, 1984 İstanbul, Türkçe ve İngilizce özetli

4-Aygen Temuçin : "Türkiye'nin az bilinen Doğal ve Arkeolojik Değerleri" Türkçe ve İngilizce ayrı baskı. IBM şirketinin 50 ci yıl yayını İstanbul 1988 ve 1989

UZ: "BİZİ BENZERSİZ KILAN, SEYAHATE GETİRDİĞİMİZ YORUMDUR"



-Şirketinizin genel profilini çizer misiniz?

-Şirketimiz, ülkemizin 8 seneden beri faaliyet gösteren ilk ve en büyük özel sektör havacılık kuruluşudur. Her türlü operasyonu, uçak bakım hizmetlerini ve kendi catering üretimini yapan ve aynı zamanda kendi satış organizasyonu ağına, dolayısı ile tam bir hizmet bütünlüğüne sahip yegane Türk şirkettir. Ülkemizin artan turizm potansiyelinin en iyi şekilde değerlendirilmesini sağlamak ve pazardaki yabancı uçak şirketlerinin payını azaltmak hedefleri ile 1986 başlarında bir adet Caravelle uçağı ile seferlerine başlayan şirketimiz, bugün 14 uçaklık bir filo ile yurt içinde 7, Avrupa'da ise 56 noktaya uçuşlarını sürdürmektedir. Şirketimizin başarısının ardında, çoğunluğu kendi bünyemizde eğittiğimiz 1650 personelimizin haevacılığa verdiği önem artmaktadır.

-Filonuzda bulunan uçak tipleri ve uçak adedi nedir?

-Filonuzda bulunan 14 uçağın tip dağılımı şöyledir:

7 Adet Boeing 737-400. Koltuk kapasitesi 168

7 Adet Boeing 727-200. Koltuk kapasitesi 170

-Şirketinizin geleceği için ne düşünüyorsunuz? Filonuzu genişletecek misiniz?

-Önümüzdeki yıllarda gerçekleştirmeyi planladığımız atılımlar arasında: filomuzun daha fazla modernize edilmesi ve gençleştirilmesi var. Bugün 9 olan yaş ortalamamızı 5.6 ya düşürmeyi hedefliyoruz.

Altyapıyı üçlendirme çalışmalarımız içinde en önemli olan konu istanbul'da da bir uçak bakım hangarı inşaatı, gerekli formal zorlukları kısa zamanda aşabilirsek inşallah. Diğer hedeflerimiz de tarifeli seferlerimize ağırlık vererek hem uçuş sayılarını hem de uçuş noktalarını arttırmak ve Amerika, Japonya gibi pazarlara girmek. Bu çerçevede, uygun özelliklere sahip ve uygun sayıda uçağın filomuza katılması da gerekebilecektir.

-Şirketinizin teknik eleman ihtiyacını genel olarak THY'den karşılamaktasınız. Bunun sebebi nedir?

-Yeni bir havayolu şirketi kurmak ancak deneyimli kadrolara mümkündür. Bugün bizim 108 kişilik lisanslı teknisyen kadromuzun %32'sini S.H.Y.O veya diğer okul mezunu ve kendi eğittimiz genç teknisyenler, %15'ini THY'den emekli olmuş personel, %21'ini genelinde kapanmış olan diğer şirketlerden gelen ve %32'ni de THY'den istifa ederek ayrılan personel oluşturur. Dolayısı ile teknik eleman ihtiyacımızı THY'den kar-

Mehmet Demir UZ

1971 Senesinde İTÜ'den Uçak Y.Mühendisi olarak mezun oldu. Türk Hava Kuvvetlerinde Uçak Bakım Subayı olarak askerlik görevini tamamladıktan sonra THY'na katıldı. 1981 Senesinde bu görevinden ayrılarak gittiği Kanada'da De Havilland Aircraft of Canada fabrikalarında 4 sene çalıştı. 1985'te Türkiye'ye dönerek katıldığı TAI Havacılık Ve Uzay Sanayi'inde kısa bir süre görev yaptıktan sonra 1986 senesinde İstanbul Hava Yollarının Teknik Müdürlüğünü üstlendi.

Kimdir?

şladığımız ifadesine katılmıyorum. Biz, bize başvuran personel arasından aradığımız özelliklere sahip olanları kadromuza aldık. Bunların da bir kısmının THY'den olması da doğaldır ve bunda da herhangi bir yanlış yoktur. THY, son 6 - 7 seneye kadar Sivil Havacılık konusunda ülkemizdeki yegane "okul" olmuştur. Çoğumuz oradan yetiştik. Öyle yapmasa idik ülkemizde THY'den başka havayolu kurulamazdı ve herhalde bu daha da yanlış olurdu. Bugün THY'nin sunduğu hizmetlerde ve THY çalışanlarının çalışma koşullarında bir iyileşme ise bunun yeni kurulmuş özel şirketler ve dolayısı ile doğan rekabet ortamından kaynaklandığını göz ardı etmemek gerekir. Bir personelin daha huzurlu ve kaliteli bir iş ortamında daha iyi koşullarda çalışma isteği demokratik bir ülkede engellenemez ve bunun aksini savunanlar yeterli profesyonellik anlayışı olmayan ve ülkemizin tercih etmiş olduğu liberal ekonominin kurallarını yeterince tanımayan kişilerdir.

Ayrıca THY bizimle ve diğer havayolu kuruluşları ile işbirliği yapmak cesaretini gösterebilse ve bu yönde öncü olmayı becerebilse idi. Bundan öncelikle Türk Sivil Havacılığı ve dolayısı ile bu sektörün çalışanları büyük kazanç sağlayacak, özel şirketlerin yurt dışında yaptırmak zorunda kaldıkları uçak bakım hizmetleri için milyonlarca dolar dışarı akacağı yerde daha fazla sayıda uçak teknisyen ve mühendisine iş olanağı açılacak ve bugün de ülkemiz uçak bakım sanayi konusunda çok daha gelişmiş olacaktı.

-Türk Sivil Havacılığı'nın bugünkü durumu sizce ne-

dir? Türk sivil Havacılığı'nın eksiklikleri nelerdir? Yapılmasını istediğiniz yenilikler varmı?

-Ülkemizdeki turizm aktivitelerinde artış yaşamakta olduğumuz günümüzde, uçak yolcusu sayısında da önemli artış olduğu bilinmektedir. Turizm de olduğu gibi hava taşımacılığında da yapılan yatırımların bu artışta önemli bir payı olduğu bir gerçektir ve bu gelişmenin sağlanmasında özel sektörün çabaları ve başarısının payı da çok büyüktür.

Ülkemizde 1992 yılı dış hat yolcu taşımacılığı pazar paylaşması, biz Türk taşıyıcıları %49, yabancı taşıyıcılar %51 olarak gerçekleşmiştir.

Türk taşımacılarına kalan %49'luk pay ise ,THY %21 ve özel sektör %28 olarak bölünmüştür. Dolayısı ile Türk Sivil Havacılığı'nın bugünkü hedefi bu

pastadaki payını büyültmek olmalıdır. Biraz evvel bahsettiğimiz veriler ise bunun, özel sek-

töre verilecek destekle kolayca sağlanabileceğini göstermektedir.

Özellikle turizm sektörüne hizmet eden hava taşımacılığının faaliyetlerini uzun vade de başarıyla yürütebilmesi için THY'nin yanı sıra özel sektör hava yollarına da hizmet büyüklüklerine göre imkanların paylaşılması en azından bazı engellemelerin kaldırılması şarttır. Örneğin:

Özel sektör iç hatlarda engellenmemelidir. Dış hatlarda tarifeli sefer yapmak isteyen şirketlere bu hak tanınmalıdır. Hac seferleri THY'nin tekelinden çıkarılmalıdır. Havalimanlarında hizmet yerleri, adaletli ve hizmeti engellemeyecek şekilde paylaşılmalıdır.

Kısacası, yeterli destek verilmediği takdirde, özel sektör şirketlerinin Avrupa Birliği nedeniyle oluşan büyük rekabet ve liberalleşme ortamında ayakta kalabilmeleri zor olacak ve yabancı şirketlerin pazarımızdaki payı tekrar artabilecektir.



-Uçuş emniyetinin sağlanması için sizce hangi şartlar mevcut olmalıdır?

C-Soruyu ülkemizde uçuş emniyetinin artırılması için yapılması gerekenler olarak alıyorum.Oldukça derin bir konu.Kısaca özetlersek:

Hertürlü altyapı ve eğitim eksiklerinin giderilmesi.

Şöyle ki:Havaalanlarımızın ATC donanımı en kısa zamanda çağdaş düzeye getirilmeli ve ATC personelinin eğitim düzeyi arttırılmalıdır. Ülkemizde Ticari Pilot eğitimi ciddi bir şekilde ele alınmalı ve genç yaşta verilecek köklü bir teknik eğitim ile,çağımızın bilgisayar ağırlıklı uçaklarına daha kolay hakim olacak nesiller yetiştirilmelidir. Tüm şirketlerin uyguladıkları prosedürler ve genelinde uyulması gereken kurallara riayet SHGM tarafından daha yakinen denetlenmelidir.

Teknik konuda da aynı şeyleri tekrarlayacağım. Altyapı ve eğitim. Minimum gerekli şartları sağlayan bir bakım üssüne sahip olmadan veya operasyon merkezinde bulunan ve uçakların bakım ve arıza giderme işlemlerini yapabilecek kapasitede bir bakım merkezi ile uygun anlaşma yapılmadan yapılan uçak işletmeciliğinin sağlığından -teknik açıdan- şüphe ederim. Hepinizin bildiği gibi bakımların zamanında eksiksiz ve bilinçli yapılması ve arızaların kitabına göre uygun malzeme, takım ve bilgi ile giderilmesi bizim mesleğimizin ana kuralıdır. Bu şartların her işletmede sağlanmış olduğunu denetlemek ise SHGM'ne ait bir sorumluluktur.

Ancak,işlerini en iyi şekilde yapmayı hedefleyen işletmelerin dahi karşı karşıya olduğu güçlükler vardır. Örneğin biz İHY olarak kurulduğumuz 1986 senesinde önceliği İstanbul'da bir uçak bakım merkezi kurmaya vermiş olmamıza rağmen, AHL'nda uygun bir yer tahsis edilemediği için Kıbrıs'ta kurmak zorunda kaldık ve o tarihten beridir de AHL'nda ikinci bir uçak bakım hangarı için yer alma uğraşısı içindeyiz.

Teknik eleman konusunda da benzer sıkıntı vardır. Ülkemizdeki uçak sayısı çok hızla artmaktadır. Oysa ki iyi bir uçak mühendisinin veya teknisyenin yetişmesi -özellikle şimdiye kadar alışlagelmiş uygulamalarla- çok uzun zaman almaktadır. Bu açığı kapatmanın tek yolu sürekli eğitimidir. A.Ü.Sivil Havacılık Yüksek Okulunun kurulması ve mezunlar vermeye başlaması ülkemiz için çok önemli bir gelişme olmuştur. Buradan mezun olan genç uçak teknisyenlerinin iyi eğitildikleri ve mesleklerine gerekli ilgiyi gösterdikleri taktirde kısa zamanda bugünün teknisyenlerinden daha üstün hale geleceklerine de şüphe yoktur. Ayrıca bugün deneyimli teknisyen olarak kabul ettiğimiz birçok arkadaşımızda mesleklerinin gereğini yerine getirebilmek için hayati önemi olan İngilizce bilgisi yetersizdir. Daha emniyetli uçuşlar için yarının kuşaklarını yetiştirirken, üzerinde önemle durmamız gereken diğer bir konu da budur.

İstanbul Havayolları'nın Size göre farkları nelerdir?

İstanbul Havayolları,Türkiye'nin 8 yıldan beri faaliyet gösteren ilk ve en büyük özel sektör havacılık kuruluşudur.

1500 kişilik kadrosuyla uçuş operasyon, teknik bakım hizmetleri ve kendi satış organizasyonlarının yanında aynı zamanda tüm yer hizmetlerini ve kendi catering üretimini yapan dolayısı ile tam bir hizmet bütünlüğüne sahip yegane Türk şirkettir.

Uçuş operasyonuna bir tek Caravelle uçağıyla başlayıp gelişen Türkiye turizminin ihtiyacına cevap verecek şekilde bugün 14 uçaklık modern Boeing filosuyla, yurt dışında Almanya, Avusturya, Belçika, Fransa, Hollanda, İngiltere, İrlanda, İskoçya, İspanya, İsrail, İtalya, Kıbrıs ve Malta'daki önemli 56 merkezi yurt içinde Adana, Ankara, Antalya, Dalaman, İstanbul, İzmir, Trabzon'a bağlamıştır.

-Bize zaman ayırıp sorularımızı yanıtladığınız için teşekkür ederim.

İSTANBUL HAVAYOLLARI

Merkez Ofis

Firuzköy Yolu No: 26

Avcılar/İSTANBUL

Tel: 509 21 00

Fax:593 87 42 Rez:509 21 21

İst. Bakırköy Tel: 543 62 58

Elmadağ Tel: 231 75 26

Kadıköy Tel: 349 46 67

Maltepe Tel: 305 43 10

Adana Tel: 53 68 80

Ankara Tel: 432 22 34

Antalya Tel: 43 38 92

Dalaman Tel: 57 80

İzmir Tel Tel: 51 30 65

Trabzon Tel: 22 38 06

F-100 C/D /F SUPER SABRE

Kanatları geriye doğru 45 derece açılı, turbo jet motorlu, dünyada ses süratini aşabilen ilk jet av/bombardıman uçağı olan F-100, ABD'nin North American Şirketi imalatıdır. İlk prototip olan YF-100A, 25 Mayıs 1953'te, ilk F-100A uçağıda 29 Ekim 1953'te uçuşulmuştur. USAF(ABD Hava Kuvvetleri) tarafından 110 adet F-100A siparişi verilir. A serisi uçakları F-100C uçaklarının üretimi takip eder. Av/bombardıman uçağı olarak güçlendirilen C serisinin ilk uçağı 17 Ocak 1955'te uçar. 20 Ağustos 1955'te 1323 km/h (822.135 mil/h) hız yaparak ses hızını geçen ilk uçak ünvanını kazanırlar. İlk birkaç uçaktan sonra uçaklara J 57-P-21 motorları takılır. 1956'da F-100D serileri, daha sonra eğitim uçağı ihtiyacını karşılamak üzere arka arkaya iki kokpit tek kanopi altına yerleştirilerek TF-100C serileri üretilir. Dünya'da üretilen F-100 serisi uçakların toplam sayısı 2292 adettir.

Türk Hava Kuvvetleri'nin envanterine 1958 yılından itibaren değişik zamanlarda 92 adet F-100C, 86 adet F-100D, 44 adet F-100F uçağının 22'si Danimarka, diğerleri ABD askeri yardımı olmak üzere toplam 222 adet F-100 serisi uçak girmiştir. Uçaklar 1. Ana Jet Üs Komutanlığı Eskişehir, 3. Ana Jet Üs Komutanlığı Konya ve 7. Ana Jet Üs Komutanlığı Diyarbakır'da görev yapmışlar, Kıbrıs Barış Harekâtına katılmışlardır. 30 yıl boyunca Türk Hava Kuvvetleri'nde görev yapan bu uçaklar



1986 yılından itibaren Konya'da toplanmış 1988 yazı başında da servisten tamamen kaldırılmışlardır.

F-100C serisi uçakların tamamı açık yeşil, koyu yeşil ve tan renginden oluşan kamufler boyalıdır. F-100D ve F serisi uçakların bazıları kamufler, bazıları alüminyum rengi boyalıdır. Alüminyum boyalı uçakların bazılarının gövdelerinin her iki yanında FW ve uçağın kuyruk numarasının son üç rakamı yazılırdı. Hava alıklarının yan taraflarında da panter, kurukafa, şimşek, şeytan gibi stilize edilmiş resimler yer alırdı. Gövdelerinin iki yanında önceleri kırmızı beyaz kare daha sonra yuvarlak Türk tanıma işaretleri ve kuyrukta Türk bayrağı taşırlardı.

Türk Havacılık Müzesi'nin envanterinde 3 adet F-100 serisi uçak bulunmaktadır. 54-2089 nolu F-100C uçağı 1973 yılında Türkiye'ye gelmiş, 1985 yılında uçuştan kaldırılmıştır. Konya'daki 131. Filo'dan müzeye uçarak gelmiş, toplam 3568 saat uçuştur. 54-2245 no'lu F100-D uçağı 1959'da Türkiye'ye gelmiş 1988 yılında müze envanterine girmiştir. 56-788 no'lu F-100F uçağı 1979 yılında Türkiye'ye gelmiş, 1988 yılında Konya'daki 132. Filo'dan, Müze'ye gönderilmiştir.

TEKNİK ÖZELLİKLERİ

Hizmet Amacı	: Av/Bombardıman
Motor	: Pratt Whitney J 57-P-21A
Kanat Geniřlięi	: 11.82 m.
Gövde Boyu	: 15.09 m.
Yükseklik	: 4.94 m.
En Çok Hızı	: 1388 km/h
Uçuş Tavanı	: 15.000 m.

KÜLTÜR MİRASIMIZ VE İTFAİYE TEŞKİLATI

Yüzyıllardır olağanüstü hizmetler veren, nice nice kahramanlar yetiştiren, can ve mal güvenliğini sağlamak için şerefli bir görevi yerine getiren İstanbul İtfaiye teşkilatı bugün değerli bir müzeye kavuşmuştur.

İtfaiye Müzesi'nde üçyüz yıllık malzemeler, fotoğraflar, belgeler, eşyalar yer almaktadır. Toplam 400 m2'lik bir alanda yer alan 1050 civarında eser çağdaş müzecilik anlayışıyla sergilenmektedir. Müze Pazartesi hariç, hergün ziyarete açıktır. Öğrencilerden giriş ücreti alınmamaktadır.

Müze, itfaiyenin dününü ve bugününü, yangın güvenlik önlemlerini tanıtmayı hedeflediği kadar, afetler, kötü olaylar karşısında insan bilgisinin ve azminin ortaya koyduğu kültürel ve teknik birikimi, toplumsal örgütlenmeyi genç kuşaklara tanıtmayı da amaçlamaktadır.

Ayrıca müze, dünyanın önemli kültür ve tarih değerlerine sahip İstanbul'un kültür birikiminin korunması ve tanıtılması açısından uluslararası bir nitelikte taşımaktadır.



Müzedeki eserlerden örnekler

Müzedeki yangın güvenlik önlemi olarak kullanılan su fişisından, ilk motorlu pompalara kadar çok sayıda yangın söndür-



me cihazı yer almaktadır. Motorlu itfaiye araçlarından ilki olan ve üzerinde pompa taşıyan atlı araba müzenin ilginç bir parçasını oluşturmaktadır.

Askeri döneme ait tekerlekli tulumbarlar, çıkırıklar değişik dönemlere ait ilginç itfaiyeciler kaskları, baltaları, fenerleri ve dünyada ender rastlanan deri hortumlar müze'de sergilenen eserler içinde özellikli bir yer tutmaktadır.

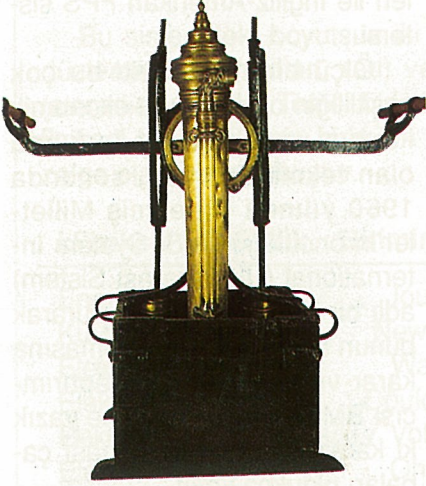
Ayrıca 150 - 200 yıllık taşınabilir tulumbarlar, 1700'lü yıllara ait çardaklı tulumbar ve eskinin gö-nüllü itfaiyecilerine, tulumbarcılara ait çok sayıda malzeme Müze'de sergilenmektedir.

Çeşitli yangın söndürme cihazları yanında eski tarihlerde Beyazıt Kulesi'nden sarkıtılan ve yangını haber veren sepetler, çeşitli İstanbul yangınlarına ait belge ve fotoğraflar, ressamların orijinal tabloları Müze'ye ayrı bir özellik katmaktadır.

İtfaiye Teşkilatı'nın kısa tarihçesi

İstanbul İtfaiye teşkilatı'nın gelişimi dört aşamada olmuştur. İstanbul'da yangınla mücadele

SEÇİNİ PAŞA KİMDİR?



konusunda bilinen ilk belge 1579 yılında Sultan II.Murat'ın İstanbul kadısına gönderdiği ferman-dır. Bu fermanla "İstanbul ahali-sinin evinde damına yetişecek bir merdiven, bir büyük fıçı su bulundurması, yapmayanların ise cezaya çarptırılacakları" be-lirtilmektedir.

İstanbul'da ilk İtfaiye Teşkilatı 1712 yılında Fransa'dan göçede-rek İstanbul'a yerleşen ve "Ger-çek Davut" adını alan bir Fran-sız tarafından yeniçeri ocağı bünyesinde kurulmuştur.

Bu teşkilat 114 yıl devam ettik-ten sonra, 1826 yılında yeniçerilerin dağıtılması ile mahalli idarelere bağlı yarı as-keri bir itfaiye teşkilatı oluşturul-muştur. 1871 yılında ise Macar asıllı Kont Seçini, İstanbul'a gelerek askeri çalışma esaslı modern bir itfaiye teşkilatı kur-muş ve yangın söndürme çalış-malarında itfaiyenin büyük bir başarı kazanmasını sağlamıştır.

Seçini Paşa tarafından kurulan modern itfaiye teşkilatı 1923 yılında Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte yeniden düzen-lenerek bugünkü yerel yönetim-lere bağlı çağdaş itfaiye kurul-muştur.

Büyük Macar milliyetçisi İstvan Seçini'nin küçük oğlu olan Kont Seçini 1839 yılında Macaristan'da doğmuştur. 1860 yılında yaşadığı kentte meydana gelen büyük yangında kazazedelerin kötü duruma düştüğünü görünce halkı yangına karşı korumaya karar vermiş ve Lonra'ya giderek uzun süre itfaiye eğitimi görmüştür. 1870 yılında ilk Macar itfaiyesini kurmuş ve yeni tip pompa-lar geliştirerek kısa sürede büyük başarılar kazanmıştır.

1871 yılında Beyoğlu'nda meydana gelen büyük yangından sonra yangın güvenlik önlemlerini koordine ve itfa-ye teşkilatını re organize etmek üze-re yurtdışından bir uzmanın davet edilmesi kararlaştırılır.



Dönemin padişahı Sultan Abdüla-ziz'in emriyle Avrupa ülkeleri itfaiye teşkilatları araştırılmış ve dönemin en modern itfaiye teşkilatının Maca-ristan İtfaiye Teşkilatı olduğu göröl-müştür. bunun üzerine Macar İtfaiye-sinin kurucusu Kont Ödön Seçini 1874 yılında İstanbul'a davet edilmiş-tir. Kont Seçini, İstanbul'a gelir gel-mez iki taburlu bir itfaiye alayı kur-muştur. İtfaiyenin askeri disiplinle ça-lışma esaslarını hazırlamış ve kurdu-ğu bu teşkilat yangınlarda kısa süre-de büyük başarı kazanmıştır.

O zaman ki uzmanlara göre tüm kıtada en yorucu ve en tehlikeli itfaiye görev yeri İstanbul olmasına rağmen kısa sürede büyük ilerleme kaydedil-miştir. Yeni kıyafet çıkarılmış, kullanılan teçhizat modernleştirilmiş ve yeni yönetmelikler hazırlanmıştır.

Kont Seçini kıyı şeridindeki ahşap evlerin çokluğunu gözönüne alarak de-nizden de müdahale edebilmek için 1887 yılında ilk Türk Deniz İtfaiyesi'ni kur-muştur.

Yangına hassas noktalarda yaptırdığı su depoları halen kullanılmaktadır. Seçini döneminde çok sayıda yangın musluğu yaptırdığı da yazılı kaynaklar-da belirtilmektedir.

Sultan II. Abdülhamit tarafından kendisine "PAŞA" ünvanı verilmiş ve 23 Mart 1922 tarihinde vefatına kadar İstanbul İtfaiye Teşkilatının yöneticisi ola-rak kalmıştır. Bu uzun görev yılları sırasında tahtta dört sultan değişmiş ve Seçini Paşa dördünün de güvenini kazanmıştır.

Bir çok büyük yangının söndürülmesin şahsen yönetmiş ve bir çok defa yaralanmıştır. İtfaiye araçlarının ve donanımlarının modernleştirilmesi ve art-tırılması için sürekli çaba harcamıştır.

Seçini Paşa bir çok önemli nişan kazanmıştır. Bunlar arasında en büyük nişan olan Elmaslı Osmaniye nişanı da bulunmaktadır.

Londra itfaiyesinde uzun yıllar çalıştıktan sonra Budapeşte İtfaiyesini kuran, dört yıl Budapeşte ve 48 yıl İstanbul İtfaiye Teşkilatı yöneticisi olan Seçini Paşa'yı saygıyla anıyoruz.

SI BİRİMLERİNİ ÖĞRENMENİN ZAMANIDIR

•Altının **onsu** 480 dolara çıktı!•Bu otomobil bir **galon** benzinle 52 **mil** yapıyor.•İki **arşın** ipek kesin şurdan!•Yeni kuyuda 40 **graviteli** petrolden günde 2000 **varil** petrol üretiliyor...•Aküye 66 **Bome** asit koyunuz...

malzeme ve işgücünün değeri giderek korkunç boyutlara ulaşıyor.

Sorun bugün dünyada başlıca üç birim uygulanmasından kaynaklanıyor. Bunlar bizim tanıdığımız CGS ve MKS sistem-

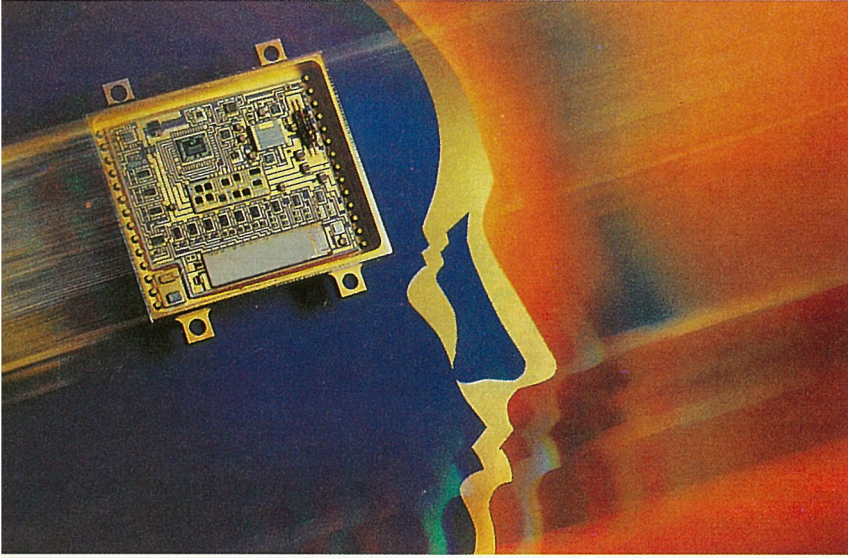
leri ile İngiliz-Amerikan FPS sistemi.

Ölçü birimlerindeki bu çok çeşitliliğin oluşturduğu ekonomik kaybın uzun süredir farkında olan teknik adamlar, sonunda 1960 yılında Birleşmiş Milletler'in öncülüğü ile SI-System International (Uluslararası Sistem) adlı bir birim sistemi oluşturarak bunun her ülkede kullanılmasına karar verdiler. Kararın yaptırımcısı BM, bu nedenle de ne yazık ki kararın yaygınlaştırılması çabaları oldukça zayıf.

Özünde MKS birimlerinden çıkartılan SI birimlerine en büyük direnç de Amerikalılar'dan geliyor.

İngilizler para sistemlerinde onlu dizilere geçmeyi kolay becerdiklerinden olacak SI birimlerine de oldukça hızlı uymaya başladılar. Artık İngiltere'deki tüm ders kitapları SI birimlerini kullanıyor.

Bilimsel dergilere yazı kabul koşullarından biri de SI birimlerinin kullanılması. Türkiye'de TÜBİTAK SI birimlerinin kullanılmasını herkese salık verdi, ama eğitimcilerimizin konuya ilgi duymadıkları yeni çıkan ders kitaplarından belli. Gelin size biraz yardımcı olalım bu yeni birim sistemlerini tanıyıp kullanmanızda.



Yukarıdaki türden konuşmalarda yeryüzündeki insanların %90'nı tanımadıkları ölçü birimleri nedeniyle anlama zorluğu çekiyor. Bir Türk boyunu **foot** ve **inch** cinsinden söyleyemezken bir Amerikalı da 25 C hava sıcaklığının çok soğuk olduğunu düşünüyor. Uluslararası ticarete değişik ölçü birimleri kullanımı anlaşmazlıkları arttırıyor, yazışmalar yanlış oluyor, bu yitirilen

SI BİRİMLERİ NELERDİR?

MKS'de tanıdığınız birimlere çok benzer, hatta aynı olan SI birim sisteminin yedi temel birimi şunlardır:

Fiziksel Büyüklük	Birimin Adı	Simgesi
Uzunluk	Metre	m
Kütle	Kilogram	kg
Zama	Saniye	s
Elektrik Akımı	Amper	A
Termodinamik Sıcaklık	Kelvin	cd
Madde Niceliği	Mol	mol

Bu sistemdeki boyutsuz iki temel brim de düzlemsel açı (radian, rad) ve hacimsel açı (steradian, sr) dir. Temel birimlerden türetilen fiziksel büyüklüklerin birimleri aşağıda iki çizelge olarak sunulmuştur.

I.Fiziksel Büyüklük	Birimin Adı	Simgesi
Enerji,İş,Isı	Joule	J
Kuvvet	Newton	N
Elektrik ve Isı Akışı	Watt	W
Elektrik Niceliği	Coulomb	C
Elektriksel Potansiyel Farkı	Volt	V
Elektrik Direnç	Ohm	Ω
Elektrik Sığa	Farad	F
Manyetik Akı	Weber	Wb
İndüklenme	Henry	H
Manyetik Akı Yoğunluğu	Tesla	T
Aydınlanma Şiddeti	Lux	lx
Işık Yayma Şiddeti	Lumen	lm
Frekans	Hertz	Hz
Keyfi Sıcaklık	Celcius	$^{\circ}\text{C}$

Buradaki tüm birimler temel birimlerden türetilmiş olduğundan onlar cinsinden tanımlanmıştır, örneğin $1\text{J} = 1\text{kg}\cdot\text{m}^2/\text{s}^2$ dir, $1\text{C} = 1\text{A}\cdot\text{s}$ dir. İkinci grupta türetilen birimleri biz genellikle daha iyi tanırız.

II.Fiziksel Büyüklük	Simgesi
Alan	m^2
Hacim	m^3
Yoğunluk	kg/m^3
Hız	m/s
Açısal Hız	$1/\text{rad}$
İvme	m/s^2
Basınç	$\text{N}/\text{m}^2 = \text{Pa}(\text{Pascal})$
Elektriksel Alan	V/m

Artık "Hava bugün çok soğuk,sıcaklık 270K olacak!" türünden konuşmalara kendimizi hazırlayalım.Biz öteden beri CGS ve MKS birimlerini kullandığımız için işimiz çok zor değil, ama yarının gelmesini beklemeden bugünden kendimizi SI birimlerine alıştıralım.

SI birimlerinin az ve çok katları aşağıdaki ad ve simgelerle gösterilir;

Azkatlar	Adı	Simgesi	Çokkatlar	Adı	Simgesi
10^1	Desi	d	10^1	Deka	da
10^2	Santi	c	10^2	Hekto	h
10^3	Mili	m	10^3	Kilo	k
10^4	Mikro	μ	10^6	Mega	M
10^5	Nano	n	10^9	Giga	g
10^{12}	Piko	p	10^{12}	Tera	T

ÖRNEK: $10000\text{J} = 10 \times 10^3 \text{J} = \text{kJ}$
 $0.00012 \text{g} = 120 \times 10^{-6} = 120\text{Mg}$
 $2000000 \text{W} = 2 \times 10^6 \text{W} = 2\text{MW}$

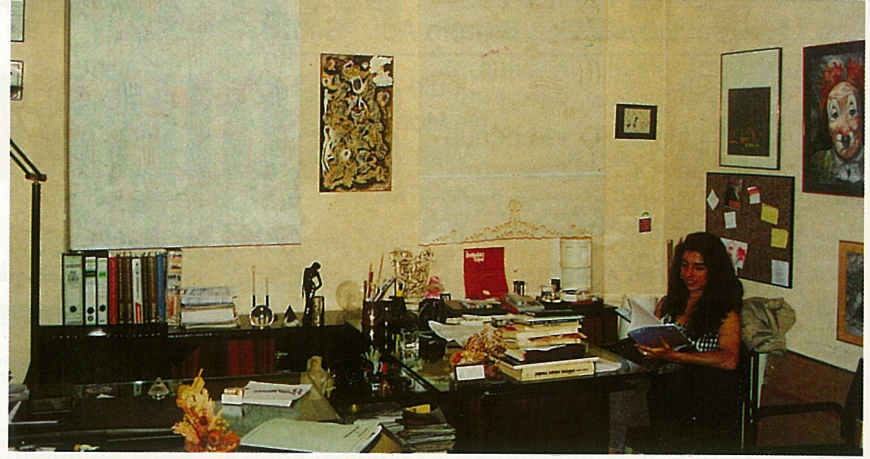
Aşağıdaki çizelgede günlük yaşamımızda iyi tanıyıp kullandığımız bazı birimlerin SI birimlerine nasıl dönüştürülecekleri gösterilmiştir;

Türkiye'de yaygın kullanılan birim	SI Birimi	Dönüştürme Katsayısı
Enerji-İş:kalori(cal)	J	$1\text{J} = 0.239 \text{cal}$
Enerji:erg	J	$1\text{J} = 0.0000001 \text{erg}$
Kuvvet:din	N	$1\text{N} = 100000 \text{din}$
Basınç:atm	$\text{N}/\text{m}^2 = \text{Pa}$	$1\text{atm} = 0.1 \text{MPa}$
Sıcaklık:Santigrad (Celcius)	K	$0^{\circ}\text{C} = 273.16 \text{K}$ $(20^{\circ}\text{C} = 293 \text{K})$

MERHABA...

Sanatı, hayati, duygu ve düşünceleri yani insan'ı insan yapan herşeyi paylaşmak; bazen monotonlaşan ve renksizleşen hayatımıza yeni kapılar, pencereler açabilmek; güzel bir çiçeği, bir şiiri, bir resmi, bir müziği paylaşabilmek için, geçen sayıdan itibaren sizlere bu sayfalardan içten bir "Merhaba..." diye seslenmenin mutluluğu içindeyim...

Şirketimizin ses getiren ilk ve tek Sanatsal Faaliyeti olan THY Klasik Türk Müziği Korosu'nun tanıtımının yanı sıra, tüm Sanat dallarından konuklarımızla birlikte olacağız, kültür ve sanat merkezlerini tanıyacağız bu sayfalarda...Zaman zaman da tanıdık yüz-



lerle karşılaşacağız:Kendi içimizden insanları ve çalışmalarını sunmaya çalışacağım sizlere.Amacım: Sanatla amatör ya da profesyonel anlamda uğraşan arkadaşlarımızı bir araya getirip

THY'da bir kültür ve sanat hareketi başlatmak, içimizde varolan güzellikleri, sevgiyi ortaya çıkarmak, paylaşmak...

Bu ay sizlere genç bir Sanatçıyı tanıtmak istiyorum.Konuğumuz



İç Mimar/Ressam Zeynep ÇINAR... 1967 İstanbul doğumlu. Resme BİLOY Sanat Merkezinde başlamış. 3 yıl eğitim almış. Mimar Sinan Üniversitesi'nde *Misafir Öğrenci* olarak bulunmuş. Dinçer ERİMEZ hocasının eleştirileri doğrultusunda çalışmalarına devam etmiş. İlk Sergisini Adile Naşit Kültür Merkezinde açmış, bilahare SİDAD, Mülkiyeliler Birliği ve İSKİ'de de eserlerini sergilemiş.

Son derece narin ve bir o kadar da dirençli, duyarlı, kararlı, sizleri; sevgiyi, kardeşliği, biraz da hüznü ev acıyı paylaşmaya çağıran bu genç arkadaşımızın öyküsünü birde kendisinden dinleyelim isterseniz;

"67 yılının Ocak ayında müt-hiş bir kar yağmıştı Zeynep Kamil'e...Uzun yıllar erimedi, beyaz beyaz bekledi.20 yıl sonra iki el uzandı, ağır ağır o karları topladı ve sıkı, küçük bir kartopu oluşmuştu.Onu bulunduğu yerden alıp bir tepeye yerleştirdi.Bir süre orda kaldı...Hafif bir rüzgar esip onu yerinden oynattı, hoşuma gitmişti ama bu aşağıdakilerin hoşuna gitmedi.Hemen etrafına küçük sivri taşlar dizdiler. Durdu... Bekledi... Güçlü bir rüzgar daha esti, taşlar yerinden oynadı. Onların üstünden aşmak istedi ama olmadı. Bu kez daha büyük kaya parçaları dizdiler. Yine durdu... Bekledi... Derken öyle bir rüzgar esti ki kartopu taşların üzerinden hırsla aşarak, savrulurken onlardan kurtuldu ve yuvarlanmaya, yuvarlandıkça büyümeye başladı..."



Burada bir sessizlik hakim oluyor havaya.Anlatımdaki şiirselliği,Zeynep'in içindeki kararlılığı, gücü hissedip de duygulanmamak elede değil.Birlikte sessizliği paylaşıyoruz.Sessizliği, kendini ve hayatını anlatan aşağıdaki şiirle noktalıyor:

"Önce bir Çıt

...

Ve bir Çıt daha

...

Sonra yüksek bir perdeden

Çatırt

Derken:

Koca bir çatlak kabuğumda..."

Zeynep ÇINAR'ın resimlerine gelince...Dalıp gidince o çocuk gözlerdeki duyguların hüznüne, o öfkeyi, o kırgınlığı, kızgınlığı ve aynı anda da o gizli umudu, o saklı gücü hissedince içinizde, masumluk sarınca her yanınızı Zeynep'i anlayacaksınız bir parça

belki de...Resimlerinde en çok kadınlar, çocuklar ve palyaçolar ön planda.Neden Palyaço? diye soruyorum:

"-Türk kadınına benzetiyorum ben Palyaçoları... Sürekli olarak güldürmek ve mutlu etmek zorundalar. Kimse bilmez onun iç dünyasını, hüznlerini, mutsuzluklarını... Palyaçolar-daki renk harmonisi de, gerek makyajı ve abartılı kıyafeti, Türk Kültürü ve Folklorünü yansıtıyor. Renk renk birbirinden alabildiğine kopuk ve uzak..." Ve palyaçolar için yazdığı iki mısra şiirini de ekliyor:

"-Onlar masum oluşların yaldıza bulanmış cellatlarıydılar

Misketlere inen dev bal-yozlardı onlar..."

Burada ben de birşeyler eklemek istiyorum:

PALYAÇOLAR... Çocukluğumuzun en renkli düşleridir onlar... Büyüdükçe gözyaşlarına da şahit olduğumuz Hüzünlü Palyaçolar... Bence iç dünyasını saklayan, içindeki güzelliklerin yıpratılmaması için kendilerini maskeleyen içli insanların kendini koruma şekli. Neden insanlar kendilerini saklamak, böyle hissetmek zorunda kalıyorlar diye düşünüyorum. Acaba bir an olsun yanımızdakinin yaşama katılmasını sağlayabiliyor muyuz, onu gerçekten anlıyabiliyor muyuz, birbirimiz için anlamlı, düşünceli, duygulu, güven dolu olmayı becerebiliyor muyuz? diye düşünüyorum muyuz, ne dersiniz ?Yaşamak sıkıntıları, acıları birlikte aşmak, birbirine destek olmak, dinlemek, anlamak, paylaşmak-

tır. Paylaşmayı biliyor muyuz ? Gerçek paylaşmayı, karşılık beklemeden vermenin doğal, dürüst bir güzelliği olduğunu, ben merkezlikten uzak bir davranış olduğunu biliyor muyuz ? Palyaçolara gelin daha dikkat edelim, gelin gerçekten gülmesini sağlayalım, ne dersiniz ?

Ya o kadınları... Suskun, soran, sorgulayan kadınları diyorum:

"-Hele o dudaksız kadınlar, ah... Bilseniz onlar neler anlatıyor aslında. O suskunlukları, yüzlerindeki ve gözlerindeki renkler sevinçlerini, kinlerini, mutsuzluklarını anlatıyor. O suskunluk, Toplumumuzdaki Sosyal Sağırlara hitap ediyor: duyan, anlayan ama duymamazlıktan gelen insanlara..."

Ve minik bir şiir de onlar üzerine:

"Sizi alıyorlar beyaza boyuyorlar

Sizi alıyorlar siyaha boyuyorlar

Sizi alıyorlar, hep alıyorlar...

İyi ama Siz neredesiniz, kimsiniz ?"

O kocaman gözleriyle ta içinize, yüreğinize bakan, seslenen çocuklar için "Niçin ? " diye sormaya gerek duymuyorum. Onları sizlerin yorumuna bırakıp burada sizlerle seslenmek istiyorum.

Dünya çocuklarla güzeldir, onlarla yeşerir, onlarla filizlenir, onlarla renkleniriz... Bizim olsun ya da olmasın tüm çocuklarımıza sahip çıkalım, onlara sevgiyle yaklaşalım. Çocuklarımızı koruyalım, sevelim. Onları ilgisizlikle, sevgisizlikle yıpratmayalım, tek başlarına bırakmayalım. Sevgiyi söylemekle

başlar herşey... Gelin: Güne, bir çocuğun saçını okşayarak, onun gülümsemesinin vereceği mutluluğu içimizde duyarak başlayalım, ışıyla yolumuzu aydınlatalım. Gelin: Sevgiyi çoğaltalım...

Zeynep ÇINAR'ın uğraşları sadece Resim ile noktalanmıyor. Ayrıca çok ilginç **KİTRE** çalışmaları da var genç sanatçının. 4 yıldır üzerinde çalıştığı Kitre olayını yakında muhtemelen Baruthane'de açacağı Sergi'de bizlerle paylaşacak. (*Kitre hakkında herhangi bir bilgi vermemeyi tercih ediyorum, amacım merakınızı uyandırmak, çünkü merak, araştırmanın, öğrenmenin ilk adımıdır.*) Dekorasyonunu üstlendiği ve ilginç bir ortam yarattığı Bakırköy'deki CENTER Cafe Bar'da, Zeynep ÇINAR'ın duvarlarda denediği Kitre çalışmalarından örnekler görebileceğinizi hatırlatmak

isterim bu arada.

Sanatta çok işlevlilikten yana olduğunu, bu nedenle şu anda Gravür Sanatçısı Sevinç TAŞ ile Batik konusunda da çalıştığını söyleyen Zeynep ÇINAR'ın ayrıca Şiir ve Yazı denemeleri olduğunu, kitap kapakları hazırladığını da öğreniyorum sohbetimiz ileledikçe.

Evet... Hüzünlü Resimleri, ilginç Kitre denemeleri, Batik çalışmaları, sorgulayan, hicveden duyarlı Şiirleriyle hayata karşı sorumluluk duyan, yetenekli bir Sanatçıyı tanımaktan, tanıtmaktan mutluluk duyuyor ve ona sizler adına teşekkür ediyorum. Bu arada açacağı ilk Sergisine, Sanatı seven tüm THY çalışanlarını davet etme sözünü de almayı unutmuyorum elbette.

Teşekkürler Zeynep ÇINAR... Yolun Açık Olsun. Ve bir teşekkür de THY Musiki Derneği Korosu elemanlarımızdan Abidin'e: Bizlere bu yetenekli Sanatçıyı tanıstırdığın ve bizlere kazandırdığın için. Gelecek ay bu sayfalarda buluşmak üzere Hoşçakalın...

Ayşen Cumhur ÖZKAYA
THY Musiki Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı



NOT: Sanat'la uğraşan, Sanatı seven tüm Arkadaşlarımıza sesleniyorum: Lütfen beni arayın, birlikte neler yapabiliriz, görüşelim hayata geçirelim.

Telefonum: Dahili: 1267/THY Santralından 663 63 00'dan 1267 veya 663 47 68 (Direkt)

Dünya insanların her beşinden birinin baş derdi:

MİGREN

Migren konusunda 1991 yılında Washington'da 2500'ü aşkın bilim adamının yaptığı toplantıda öne çıkan sonuç: Yeni- den ve bütünsel bir migren tanımını bir an önce yapmak!

Migrenle baş ağrısı nasıl ayırt edilebilir?

Bilim adamları migrenle baş ağrısını kesin hatlarıyla birbirinden ayırıyorlar ama halk arasında belli bir ayırım yapılmaz ve genellikle "başım ağrıyor", "gene başımın ağrısı tuttu" gibi genel tanımlar kullanılır.

Durum bilim adamlarına ve konunun uzmanlarına göre tamamen farklı. Mutlaka sürekli olan veya belli periyotlarla gelen, mevsimlere bağlı olan baş ağrılarında mutlaka bir nöroloğa (sinir hastalıkları uzmanına) görünmeliyiz.

Migren uzun süren, dolayısıyla uzun bir tedavi dönemi olan bir hastalık ama korkulacak bir şey yok, çünkü migrenden ölen yok. Tehlikeli bir hastalık değil. Şimdiye kadar migren dolayısıyla iş göremez raporu verilen kimse de yok veya biz duymadık.

Migrenle birlikte gelen mide bulantılarının karaciğer veya mide ile bir ilgisi yok. Migrenden rahatsız olan organ yalnızca beyin. Mi-

de bulantısı vs ile çıkan migren ağrılarında hazımsızlık vs. olduğu düşüncesi ile kendi kendimize yanlış tedavilere sapmamamız tavsiye ediliyor.

Kadınların migren şikayetleri, erkeklerden iki kat daha fazla. Bunun birinci nedeni adet zamanlarında östrojen hormonunun yitilmesi. Bunun kanıtı ise migrene kadınlarda en çok 20 - 39 yaş grubunda rastlanması. 18'inden küçük, 50'sinden büyük kadınlarda hemen hemen hiç rastlanmıyor. İkinci neden ise doğum kontrol hapları. Bu hapların migren krizini arttırdığı kesin ama kullanılıp kullanılmaması için mutlaka hekime danışılması gerekiyor.

Çocuklar için hekimlerin tavsiyeleri şöyle: Çocuklarda migren ile mide bulantısını ayırmak çok güç olduğundan kusma, taşit korkusu, vertigo ve en önemlisi de uykusuzluk varsa çocuğu hemen

Migren, beynin belli bir noktasındaki iltihap krizinden ileri geliyor

bir hekime götürmeliyiz. Bu durum bir başka önemli hastalığın habercisi olabilir.

Migrenin kesin nedeni bilinmiyor. Kişiden kişiye, koşullara göre değişiyor. İrsi olup olmadığı konusunda kesin veri yok. Ama %60

gibi bir oran telaffuz edilmekte. İkizlerde bu oran %80' çıkmakta. Migren krizine yol açan nedenlerin başında uykusuzluk, öğlen uykusu, stress, aşırı heyecan, kırmız veya beyaz şarap, aşırı alkol, sigara, sigara dumanı, fazla güneş ve soğuk gelmekte.

Baş ağrıları ise sinüzit, yorgunluk, artroz, tansiyon, göz rahatsızlığı gibi pek çok nedenden olabilir

Tedavisi iki bölüm olarak düşünülebilir. Birincisi kriz anında alınan bir aspirinle başlıyor ve doktorun uygun göreceği ağrı kesicilere doğru uzanıyor. İkincisi ise derinlemesine tedavi. Asıl olan tedavide budur. Bu tedavide depresyon gidericiler, kalsiyumlu bazı haplar, kısacası daha ağır ilaçlar söz konusu. Uluslararası anketler migren hastalarının %60'ının kendi kendilerini tedaviye kalkışıp genellikle de yanlış tedaviler uyguladıkları yolunda.

Migren oranı en yüksek meslekler arasında öğretmenler, büro memurları, hemşireler, akşamcı enteller, ve entelektüel faaliyet gerektiren mesleklerle, üst düzey yöneticiler sayılıyor.

İSTANBUL DEVLET OPERA VE BALESİ PERDELERİNİ 2 EKİM'DE AÇIYOR

İstanbul Devlet Opera ve Balesi 1993-94 sezonu 4 aylık 1. Dönemi içinde 25 eser sahnelenecektir.

Perdelerini 2 Ekim'de G. Verdi'nin *"Reguam"* ile açacak olan İstanbul Devlet Opera ve Balesi, kuruluşundan bu yana ilk kez seslendirecek.

16 Ekim'de *"Hayal Yolcuları"* adlı Türk balesinin dünya prömiyerini yapacak. 13 Kasım'da operet geleneğinin en önemli temsilcilerinden F. Lehar'ın ünlü opereti *"Şen Dul"*, 20 yıldan sonra yeniden sahneleniyor.

18 Aralık'ta G. Puccini'nin *"Turan-dot"* u izleyebilirsiniz.

İstanbul Devlet Opera ve Balesi 22 Ocak'ta Türk Balesi'nin kurucusu Dame Ninette De Valois'nin onuruna hazırladığı *"Çeşmebaşı"* balesini sergileyerek De Valois'nin 95. doğum yıldönümü kutlamalarına katılmış olacak.

P.İ. Çaykovski'nin *"Yevgeni Onyegin"* operasının gösterimi sürerken 5 Kasım'da başlayacak *"Çaykovski'den Bir Mektup Var!"* adlı iki perdelik müzikli gösterisi izlenebilir.

L. Minkus'un *"Don Kişot"* balesi, U. Giordano'nun *"Andren Chenier"*, R. Wanger'in *"Uçan Hollandalı"*, G. Verdi'nin *"Nabucco"*, V. A. Mozart'ın *"Figaro'nun Düşünü"* ve *"Sihirli Flüt"* operaları, R. Rogers'in *"Neşeli Günler"* müzikali, C. Orff'un *"Camina Burana"* s'ı ile *"Rossini'yi Sever Misiniz?"* seyirciden gördükleri büyük ilgi nedeniyle bu sezon da gösterimde kalacak yapıtlar.

Yeni seyirci kitlelerine ulaşmak, genç seyirci ile yoğun bir bağ kurabilmek amacıyla *"Bir Tenor Aranıyor"* adlı müzikal komedi 28 Ocak'ta sahnelenmeye başlıyor.

Bu mevsim AKM'deki etkinliklerinin dışına taşarak Bakırköy'de Yunus Emre Kültür Merkezi'nde düzenli biçimde opera ve bale temsilleri verecek. İlk temsiller 10 Ekim 1993 Pazar günü saat 15.30'da J.S.Bach'ın *"Uvertürler"* W.A.Mozart'dan

"Triptychon", P.İ. Çaykovski'den *"Cen-net Mekan"* dan oluşan üçlü bale programı. Bu program 24 Ekim Pazar 15.30 tekarlanacak. Geleceğin opera ve bale seyircisini oluşturacak çocuklara yönelik çalışmalarına hız kazandıran İstanbul Devlet Opera ve Balesi müzikli çocuk oyunları sahnelemekle yetinmeyip ilk kez bir büyük operayı değişik bir düzenlemeyle çocuklar için hazırlıyor. W.A.Mozart'ın *"Sihirli Flüt"* operası aracılığıyla küçüklerin opera sanatıyla ilk tanışıklığı kurmalarını amaçlıyor. 4 Aralık'ta sergilenecek olan bu operanın dışında *"Karanfil Köyü"* ve *"Sihirbaz Oz"* adlı çocuk oyunlarını da gösterimi sürecek. Türk operasının oluşumuna ve bugünlere taşınmasına büyük emeği geçmiş değerli sanatçılar için düzenlenecek özel geceleri programına

alan İstanbul Devlet Opera ve Balesi bunların ilkinin 18 Ekim'de sanatçısı Leyla Gencer için hazırlıyor.

Ayrıca, Atatürk Kültür Merkezi'nin tatil günü pazartesi akşamlarını değerlendirmek İstanbul seyircisine yeni ve farklı müzik etkinlikleri sunmak amacıyla *"İstanbul Bestecileriyle Bir Akşam"*, *"Operat Akşamı"*, *"Çingene Şarkıları"*, *"Romen Bestecileriyle Bir Akşam"*, *"Rus, Halk Şarkıları"*, *"Napoli-ton Akşamı"*, *"Fransız Bestecileri"*, *"Müzikallerden"* gibi başlıklar altında açıklamalı konserler düzenleyecek olan İstanbul Devlet Opera ve Balesi geçtiğimiz sezon seyircisinin gösterdiği yoğun ilginin bu sezon da giderek artacağı inancıyla çalışmalarını olanca hızıyla sürdürüyor.

İSTANBUL DEVLET TİYATROSU'NUN YENİ SEZON ÇALIŞMALARI

İstanbul Devlet Tiyatrosu ve tiyatro severler bu mevsim yeni bir salona kavuşuyor. AKM'nin alt bölümünde yapımı süren bu çok amaçlı sahnede, Devlet Tiyatroları'nın *"Yeniden Yapılanma"* anlayışının bir pilot uygulamasıyla sanat yaşamına başlayan *"Birim Tiyatro"* nun 2 oyunu seyircileri ile buluşacak. Bu oyunlar Shakespeare'in *"Hamlet"* ile Oldrich Danek'in *"Savaş İkinci Perdede Çıkacak"*

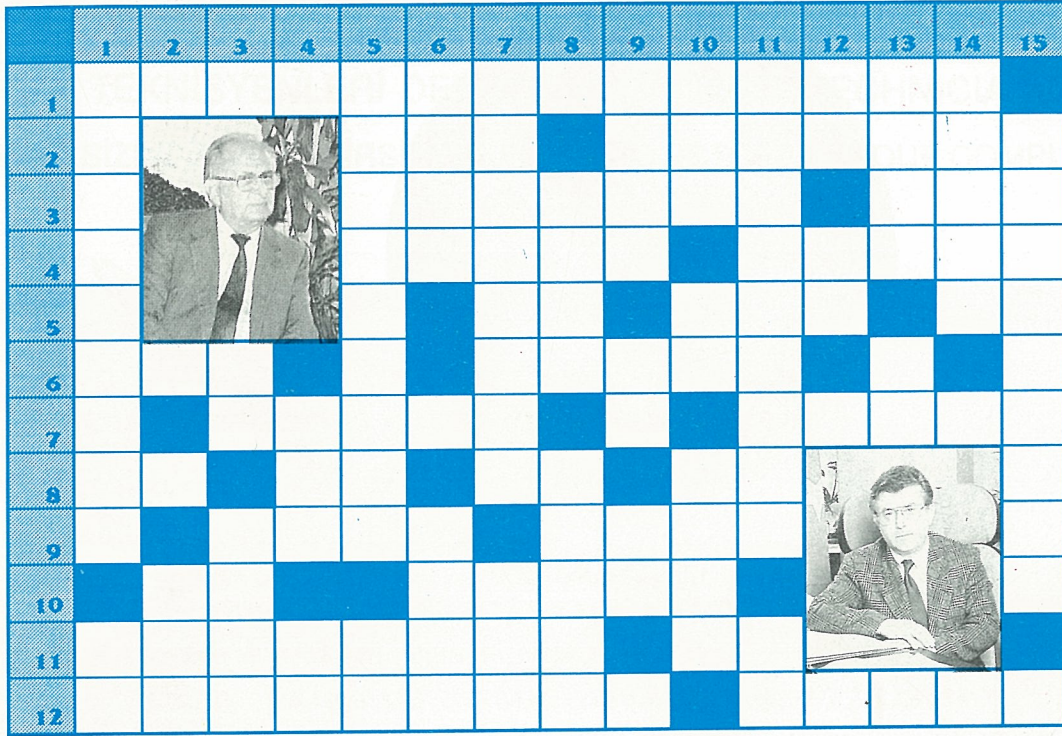
AKM Büyük Sahne'de 16 Ekim günü ilk gösterimi gerçekleşecek olan ve *Roma Deneyisel Tiyatrosu* nun kurucusu *Stelio Fioranza* 'nın sahneye uyguladığı *"Kassandra"* adlı oyun yer alacak. *"Kassandra"* yı yine Deneyisel Tiyatro'nun yönetmenlerinden Shahroo Kherandmand yönetiyor.

Öte yandan Stelio Fiorenza, J.P.Sartre'ın *"Gizli Oturum"* adlı oyununu, ünlü tiyatro adamı Peter Brook'un asistanı Jean Gabriel Nordman ise, Moliere'in *"DonJuan"* oyununu sahneye koyacak.

Savaş sonrası Alman edebiyatı ve tiyatrosunun ünlü adı Wolfgang Borchert'in *"Kapıların Dışında"* adlı oyununu Özgür Erkekli yönetiyor. Bu mevsim izlenecek yerli oyunlardan biri Yaşar Kemal'in romanından sahneye uyguladığı *"Binbogalar Efsanesi"* AKM Büyük Sahne'de seyirci karşısına çıkacak.

Taksim Sahnesi'nde, Cumhuriyet'in ve Lozan'ın 70. yılı programı çerçevesinde Turhan Selçuk'un *"Abdülcanbaz"* oyununun ilk gösterimi 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı'nda gerçekleşecek.

BU SAYIMIZIN HEDİYESİ: BİR Kişiyi Kuşadası Otel ADAKULE'de 2 kişilik yarım pansiyon bir hafta tatil.



BULMACAYI ÇÖZENİN;

Adı Soyadı: Üye No:

Adresi:

SOLDAN SAĞA :

1. Barbaros Hayrettin Paşa'dan sonra donanma komutanlığı da yapmış, 1562 ölen ünlü denizcimizin Avrupa'nın güneyini anlattığı seyyahatnamesi.
2. İspanya'da bir örgüt, - Dopdolu.
3. Yapma, yapıma, - Bir sanayi odamız.
4. Büyük çentik, rahne, - Fal.
5. Haiti'nin Uluslararası plaka simgesi, - Zemberek, - Bir Mısır tanrısı.
6. Bir göl, - Mandalya Körfezi'nin doğusunda antik bir şehir.
7. Bir şairimizin soyadı, - Eko.
8. Bir bağ, - TERSİ Avrupa'nın kısa yazılışı, -Hane, - Basic bilgisayar dilinde bir komut.
9. Hazne, define gömü (eski dil), - Kolay (eski dil).
10. Ağlama ünlemi, - Eski bir bakanımızın ön adı.
11. Yukarıda fotoğrafı bulunan onur üyemiz, - Kimyada galyum elementinin remzi.
12. Turunçgillerde görülen bir mantar hastalığı, - Hava boşluğu.

YUKARIDAN AŞAĞIYA:

1. Hüseyin Rahmi Gürpınar'ın bir eseri. - Kimyada bakırın remzi.
2. Yok.
3. Uzaklık anlatırken kullanılan bir ünlem. - Beton boru.

4. Nüremberg şehrinin İATA kodu. - Sonuna bir harf eklenirse bir meyva adı olur.
5. Ön adı John Weldon olan ABD'li caz tromboncusu. - Bir üs.
6. Alazlanmış sütlü buğday. - Gücü, kuvveti.
7. Bilinemezlik. - Bir peygamber adı.
8. Sakallar. - Bir terzi malzemesi.
9. Dağ keçisi. - Finlandiya'nın uluslararası plaka simgesi. - Nazi hücum kıt'ası.
10. Şarap. - Hayır, olmaz anlamına bir ünlem. - Maden cevherlerini kaplayan toprak kısım.
11. Sapiç. - Aynştaynyum elementinin kimyadaki remzi.
12. Müzikte bir nota. - Bir seslenme ünlemi.
13. Mahkemenin verdiği dava sonucunu bildirir evrak. - Vietnam'ın uluslararası plaka simgesi.
14. Çok bol, çeşitli, türlü (eski dil).
15. Alt resimdeki genel müdür yardımcımızın soyadı.

ÇÖZÜMLERİNİZİ 30 EYLÜL 1993 günü akşamına kadar Dernek merkezine teslim etmeniz gerekmektedir. Postada olabilecek gecikmeler dikkate alınmayacaktır. BULMACANIN TAMAMI ÇÖZÜLEREK gönderilmelidir. Eksik bulmacalar değerlendirilmez. UTED yöneticileri ve dergi yazı kurulu ödüllü bulmaca yarışmasına katılamaz. Çözenlerin birden fazla olması halinde çekiliş yapılır.



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, KARAÇI, KOPENHAG, KÖLN, KUVEYT,
LEFKOŞA, LONDRA, LYON, MADRİD, MALATYA, MİLANO, MOSKOVA,
MÜNİH, NEW YORK, NİCE, NURNBERG, PARİS, RİYAD, ROMA, SİNGAPUR,
STOCKHOLM, STRASBOURG, STUTTGARD, ŞAM,
TAHRAN, TAŞKENT, TEL AVİV, TOKYO, TRABZON
TRİPOLİ, TUNUS, VAN, VİYANA, ZÜRİH

QUOVADIS?

Nereye 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 "