

UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

HAZİRAN 1992 JUNE



● MOTOR LİMİT DIŞI ● ISAAC ASIMOV ÖLDÜ

TÜRK HAVA TAŞIMACILIĞI



YENİ HAVAYOLUNUZLA İLDEN İLE YOLCULUK ARTIK DAKİKALARLA..

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

ÜSTELİK:

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

İLDEN İLE DAKİKALARLA...

Ayrıntılı bilgi ve rezervasyon için Türk Hava Yolları büro ve acentalarını arayabilirsiniz.

FEVZİ ŞIKLAR'I YİTİRDİK

T .H.Y. Camiasında bazılarınıza için örnek bir ağabey, bazıları için ise vazgeçilmez değerli bir dost olan Fevzi ŞIKLAR'ı yitirdik.

Fevzi ŞIKLAR 1945 yılında Tokat'ın Zile kazasında doğdu. İlkokul ortasını ve meslek lisesini Tuzla'da bitirdi. Daha sonra İstanbul Macka Yıldız Tekniker okuluna bitiren ŞIKLAR, Kurkale MKE ve Isanba. Otomusan gibi cesitli işyerlerinde çalıştı. Askerlik görevini ammanlıktan sonra 1975 yılında T.H.Y'ye girdi. Halkulama, uçak arama bölünmesiyle çalıştılar sonra, 1988 yılında uçak revizyon bölünmesine geçti. Uçak revizyon ate vesinde hus teknisyenlik görevini yapıyor sırada, 1990 yılında Adna başteknisyenliği görevine atanarak yurtdışına gitti. O tarihleri bu yana aynı görevde bulundu yorlar.

Halbuki daha kongre anlamında bize ulaşır. İncanaraklık. Devin bir izmirli, bir anı gökleri kongreye. Daha birkaç hafta önce bir kursa katılmak için geldiği zaman onunla konuşmuştuk. Anıya sommuşluk. Bize oradaki yaşamından, evirir. Alana yakınlığından söz eder, bir de yeni aldığı motosikletlerinden. 3 Mayıs gecesi, iki arkadaş motosikletleriyle evlerine dönüyorlardı. Evini bulundugu sokağa sarmak için

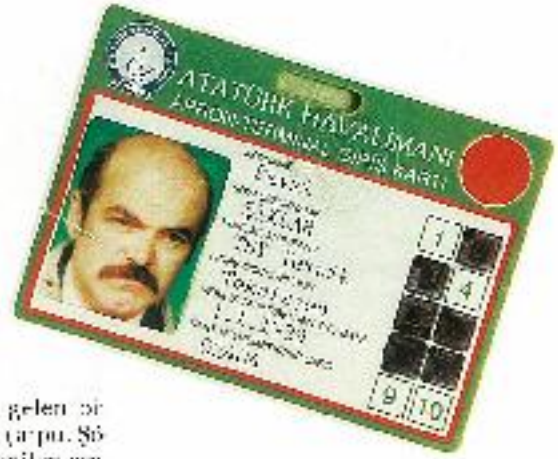
dönüş yaparken kanyanadan gelen bir özel otomobil motosikletleri çarpıp, Şö Ertunlu içkili olduğı öğrenilen anı ba, motosikletli atına alması 50 m kadar sürükledi. Fevzi ŞIKLAR varak halde bir saat ambulans bekledi. Ağır yaralı olarak mahmen benile nefes al yorlar. Ancak hastahane yolunda iken ambulans içersinde son nefesini verdi. Önemli ve diğer işlenler için hastahane de iki gün kaldıkları sonra, ailesi ve beraberlerinde Adna'ya giderek nek nişen arkadaşlarını Mustafa ÇAMLI namı olan yurda dönmek üzere uğağı birdivildi.

Uçak 12 Mayıs sabı günü saat 18.00'da hangarın önüne indi. Uçakları toplayan arkadaşlarımız eller üzerinde indiler. Hayırsız sarı isbim. Önceden hazırlanan çiçeklerle süs lenmiş araba ile hangar içinde koodisi için hazırlanan özel köşeye getirildi. Tabutunun baş ucunda sıyah bandlarla kapatılmış çamusa. Sürekli yanında nöbet tutan iki kişi ve bütün meslekdaşları Üc THY mensuplarından oluşan kab'el'ün se'kunduğı. Bu husus tören de konuşan Ga.Md Tek.Yed.a Sn. Yusuf POLATIRLI 'Derinle catis-

kan, değerli bir arkadaşımızı virdiği mi' belirrerek kederli ailesine ve THY camiasına başsağığı diledi.

Saat 20.00 sıralarında yine arkadaşlarımızın elleri üzerinde söz yolluluğına çıkmak üzere Ankara uğağına birdivildi. Ankara da bekleyen bir ambulans ile doğum yeri olan Zile ye götürüldü. Fıtesi gün öğle namazını müteak p topağı verildi. Fevzi ŞIKLAR öncelikle başağılı bir uçak teknisyen ydi. Gerçek anlamda arkadaş canlısı, ve yad'ossever, calıskan, ve mesleğini sıkı bir insandı. ŞIKLAR arkadaşları çok genç yaşta ayrıldı. Uzunmuaz çok büyük. Bu arkadaş, bir ağabey ve bir dost olarak eksikliği her zaman hissedeceğimize Fevzi ŞIKLAR'ın kederli ailesine ve bütün THY camiasına başsağığı diliyoruz. Sevgili Fevzi ŞIKLAR'ın anısı aramızda her zaman yaşayacaktır.

UTED YÖNETİM KURULU
UTED DERNEK YAZI KURULU



İnsan yıllar boyu gece ve gündüz birlikte yaşadığı, sevinç ve üzümlerini paylaştığı bir yakınını anımsan kaybedeceğini akla mahi getiriyor. Üstelik bu kişi neseli, hayat dolu, herkesin yardımına koşan, bilgili ve işine aşık ve en önemlisi hayatının en verimli çağında 16 yaşındaysa bunu kabullenmek daha zor oluyor.

Annem doğanın kurallı her canlı doğup yaşamaya ve bir gün bu dünyadan ayrılmaya mahkum.

Önü kelimelerle anlatmak öyle zor ki, tanıyabilmek için bütünü olmak, onunla çalışmak ve yakınında olmak gerekli. Birkez daha sevgili arkadaşımızı rahmetle anarken onunla ilgili birçok anıdan bugün tebessümle anımsayacağımız bir olayı aktarmak istiyorum.

1980 li yılların başında OC 10 lar, o yıllarda yeni sayılan bir hat olan KARACHI seferlerini yapı-



yor. İlk seferlerden birinde arkadaşımız ilk kez bu ülkeye o seferle görevli teknisyen olarak katılıyor. Dönüş günü uçak yolcu alıp püş-

Genel Müdür Teknik Yardımcısı Sayın Bolayırli konuşmasında tüm camianın özünüsdünü belirtti.



Allesi, Meslektaşları, son görevde.



Uçak Bakım Başkanı Yurdaer Aksoy, Törene katılan THY Yönetim Kurulu Başkanı Erman Yerdelen ve THY Genel Müdürü Tezcan M. Yaramancı'ya bilgi veriyor.

back yapıyor ve motorlarını çalıştırıyor.

Her iş tamamlandı arkadaşımız uçağa girmeye hazırlanırken, kapıdan motor çıkarken merdiven yanına sakıncalı bulup bir sonrakı seferle gelmesini istiyor ve bundan el çantasını alıyorlar. Ve arkadaşımız uçağın arkasından el sallamak zorunda kalıyor.

Üzerinde sadece resmi elbiseleri ve pasaportu kalan arkadaşımız uçağa kalan malzemelerinin alınması için İstanbul'a telex çekip otele dönüyor. Şimdi yapacağı iş dönüş seferine kadar beklemektir. Ancak tarife gereği dönüş bir hafta sonra. Öyleyse yapılacak tek iş bir hafta boyunca gelini sindire sindire geçmek.

O da öyle yapıyor ve tüm geliri parsel parsel geziyor. Dönüşünden sonra uzun süre ona KARACI MUHTARI diye takıldık ve bu sefer ilk kez gelen muhtara ona uğruş yapı referanslar aldılar.

Karşılaştığı arkadaşlarına NE HABER GÜZELİM, en kızdığı anda bile YAVRUCUĞUM hitablarını dilinden düşürmeyen bu can arkadaşımız, sesi kulaklarımızdan, hayali belleğimizden çıkmadan ömür boyu bombayı anacağız.

Allah Rahmet eylesin, ruhu şad olsun.

**Zeki GÜRSOY
UÇKURV, UFKONT**

İÇİNDEKİLER CONTENTS

MOTOR LİMİT DIŞI	8
TORK ADAPTÖR VE	
UZATMA KOLLARI	10
KOROZYON	11
EMERGENCY	
(LANDING GEARS	
NOT DOWN)	13
HAVACILIK TARİHİ	16
20. ULUSLAR ARASI	
İSTANBUL FESTİVALİ	18
ISAAC ASIMOV ÖLDÜ	20



10. 05.1989 günü yapılan 18. Olağan Genel Kurul Toplantımızda, sizlerin oylarıyla 5. defa göreve başlamış bulunmaktayım. Geçmişten aldığımız tecrübeler doğrultusunda UTED'i daha iyiye götürmek en büyük idealimi oluşturmaktadır.

18. Olağan Genel Kurulumuz içerik olarak en iyi geçen toplantılarımızdan biri olmuştur. Bu toplantımızda bir çok rivizik maddeler, verilen önergeler üzerine tartışılmış ve kurulumuza katılan üyelerimiz tarafından oylanarak kabul edilmiştir. Her demokratik küle örgütüğün en yüce karar Mercii GENEL KURULU'dur. Kurulların tüm üyelere hasın yoluyla olduğu gibi, Yönetim Kurulunu yazlarıyla da çok önceden duyurulması zorunludur. Genel Kurullara katılmak, eski yönellerini eleştirmek, geleceğe yönelik önergeler vermek ve savunmak her üyenin en tabii hakkıdır.

UTED'in Genel Kurul Toplantıları içinde bu kaideler geçerlidir. Bu gerçekler doğrultusunda Kurulumuzda alınan her karar, tüm üyelerin ortak kararı olarak kabul edilir ve bu kararları değiştirmek mümkün değildir. UTED Yönetimi Kurul Toplantısında alınan kararları uygulamak zorundadır. Aksi halde kanunen suçlu olacaktır.

DEĞERLİ ARKADAŞLARIM,

Genel Kurulumuzun her üyeye açık olduğu ve sizlere her tür üyela duyurulduğu gerçeğiyle, Kurulumuza katılan üyelerimize bu duyurulukları için teşekkür ederken,

muzaferleri mutlaka katılmayan üyelerimize, katılan arkadaşlarımızın aldığı kararlara nemalarını, bunun yetemeleri o olduğu gibi her üyenin olması gereken bir yükümlülük olduğunu hatırlatırım.

Genel Kurula katılmayıp, alınan kararları benimz etmek, Yönetim Kurulumuza değil, Genel Kurulumuza yapılan bir saygısızlıktır. 18. Olağan Genel Kurulumuzda alınan maddi bir karar gereği israf etmek, o kişinin çok küçük hesaplar pesinde olduğunu gösterir ki, böyle bir üyenin ne topluluğumuz, ne de kendine hiçbir yarar olmadığı gibi, üye olurken Derneğin kendisine yükleyeceği maddi, manevi yükü kabul edip, onun altına imza atıyından bu kişinin kendi irzasına, doğayla kendisine de saygısı yoktur.

DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM

18. Olağan Genel Kurulumuzda geçen önergelerin ışığında yeni yönetimin UTED'e ve Türk Sivil Havacılığı'na büyük hizmet sunacağına inancı içerisindeyim.

Seçilen yeni yönetimin sistemli ve programlı bir şekilde çalışma yapacağını ve bu çalışmaların sizlere iletilmesi olarak duyurulacağını bilirmesini isterim.

Yönetimimiz özverili çalışmalarını başlatmış bulunmaktadır. Yapılacakları ve konularınıza her zaman olduğu gibi açık olacağımız bilimsel ve sizinle maddi olduğu gibi manevi desteğinize de ihtiyacımız olduğu hatırlanmalıdır. Saygılarımla,

Sefa İNAN / BAŞKAN

UTED

UÇAK TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ

AIRCRAFT TECHNICIANS
ASSOCIATION

Aylık Yayın Organı adına
Sahibi

SEFA İNAN

Yazı İşleri Müdürü
Lem FAKİS

Koordinatör
Murat ER SÄVUR

Yazı Kurulu
Hidaye KAPKAC
Fahri ARI
Tevfik CÜRDAR
Mehmet DOĞANCI

Fotoğraf
Mehmet ERDİL
Fikri TAŞ-AN

UTED-Fiyatları: Cilt
No: 18/5 Bekirbey / sa.
Tel. & Fax: 543 29 74

Tasarım, Yapım, Baskı,
Renk Ayrımı/Design, Production,
Printing and Colour Separation



ATA OFFSET BASIM VE YAYINCILIK
Tel: 264 64 90
Faks: 264 62 92

HABERLER

MÜBAREK KURBAN BAYRAMINIZI KUTLAR BU VESİLE İLE SAĞLIK, BAŞARI VE MUTLULUKLAR DİLERİZ.



21. HAZİRAN BABALAR GÜNÜ. Bu günlerimizi terleri ile hazırlayan bütün BABA'LARIN bu anlamlı gününü içtenlikle kutluyor ve en içten sevgilerimizi sunuyoruz...

UTED 18. OLAĞAN GENEL KURULU YAPILDI

10 Mayıs 1992 pazar günü, saat 10.30'da THY Eğitim Başkanlığı konferans salonunda yapılan kongre, başarılı bir sonuç ile tamamlanmıştır. Divan açımından sonra başlayan çalışmalarla geçen döneme ait çalışma raporu okundu. Başkan Sefa İNAN tarafından okunan rapordan sonra, yönetim kurulu aklınarak görevini tamamladı. Beklenen katılımın sağlanamadığı kongrede, katılımın azlığına karşı çok önemli görüşmeler yapıldı. Çok sayıda önerge verildi, tüzük tadilleri yapıldı.

Kongremize HAVA-İŞ başkanı Sn. Atılay AYGÜN ve HAVA-İŞ başkan yardımcısı Sn. Rahime DÜZGÜN, THY Gen. Mülh. Yard. Sn. Sevgi GÜMÜŞTEKİN, Uçak Bk. Başkanı Sn. Yurdal İ. AKSOY, THY Teknisyenler Derneği ve Beden İşçileri Derneği yöneticileri katıldılar.

Bilindiği gibi T. sans tüzüğünde yapılan değişikliklerden sonra gündeme gelen dernek tüzüğü'nün açılması, en önemli konulardan birini oluşturmuyordu. Kongre özellikle derneğimize üyelerimizin bir kısmının üyeliklerinin düşmesi için, dernek tüzüğü'nü açarak, birinci ve ikinci sınıf lisanslı

ların derneğimize üye olabilmelelerini kabul etti.

Başta Sn. Başbakanımız Süleyman DEMİREL ve Başbakan Yardımcısı ve Devlet Bakanı Sn. Erdal İNÖNÜ olmak üzere Devlet Bakanı Sn. Cevat CAĞLAR, THY Genel Müdür Sn. Tezcan YARAMANCI, THY Yönetim Kurulu Başkanı Sn.

UTED 18. OLAĞAN GENEL KURUL YÖNETİM KURULU

Başkan
Sefa İNAN
Yönetim Kurulu

Şakir AK	: Başkan Yardımcısı
Zekeriya KECİLİ	: Genel Sekreter
Alişan ŞAR	: Teşkilatlandırma Sekreteri
Hüseyin KARALAR	: Mali Sekreter
Ekmeç FAKİS	: Eğitim ve Basın Yayın Sekreteri
Ersan AKTAŞ	: Üye
Fahrettin KORKUT	: Üye
Murat ERKUŞ	: Üye

DENETLEME KURULU

ONUR KURULU

Mustafa EREN
Ceyhan YORGUN
Erol ÖZİN

Ökkeş GÜNEL
Ünsal KARABİYM
Mustafa SOYSAL

Erman YERDELEN, THY Gen. Md. Tek. Yrd. Sn. Yusuf BOLAYIRLI, THY Yönetim Kurulu Üyesi Sn. Nail KIRLI, KTHY Genel Müdürü Sn. Sebahattin BEYAZ, Sultanlar Genel Müdürü Sn. Kaya NOMALLER, THY Mühendisler Derneği Başkanı Sn. Uğur ALKALAN tarafından gönderilen kutlama mesajlarının okunmasından sonra, kısa bir ara verildi. Verilen arada gündem maddelerininin konuşulmaya devam edildiği görüldü.

Dernek yönetim kurulu için iki liste vardı. Her geçen saatlerde her iki aday Sefa İNAN ve Süleyman İHANILCI birer konusuna yapılar. Ötede her iki başkan adayı, bu hizmet yanında görev almak istediklerini belirttiler.

Dostluk havası içinde geçen seçimleri, geçen dönem başkanlık yapan Sefa İNAN kazanarak, yeni dönemin başkanı oldu. Sefa İNAN'ın seçimi kazanan ekibi, ilk toplantıda görev bölümünü de yapar.

Yeni seçilen yönetim kurulumuz kurtuyor ve başarılar diliyoruz.

YAZI KURULU

SEVGİ GÜMÜŞTEKİN ARAMIZDA

Genel Müdür İdari Yardımcısı sayın SEVGİ GÜMÜŞTEKİN, geçtiğimiz günlerde Dernek Lokalinize gelerek, UED yönetim kurulu üyeleri ile bir ağıyeli yapmıştır. Derneğimizin, dernek çalışmalarını, hakkında her konuda bilgi veren yönetim kurulu üyelerimiz, tekdışyenlerin çalışmaya koşulları ve sorunları konusunda da zeklanmalar yapmışlar.

Daha sonra hangarımıza gelerek arkadaşlarımızla tanışan ve sorunlarımızı yerinde görerek inceleyen sayın GÜMÜŞTEKİN'in bu ziyaretleri arkadaşlarımız tarafından sevinçle karşılanmıştır.

Aramızda daha akı görmekten mutlu olacağız. sayın GÜMÜŞTEKİN'e ziyaretleri ve sorunlarımızın çözümünü için yardımlarından dolayı şükranlarımızı sunuyor, başarılar diliyoruz.

UED YÖNETİM KURULU



YENİ YAZLIK İŞBAŞI GİYİSİLERİMİZ HAZIRLANIYOR

Arkadaşımız SAMİM SELİŞİK tarafından dizayn edilen ve yine onun tarafından düzeltilmeleri yapılarak son haline getirilen yeni yazlık işbaşı giysisiimizin yapımına başlandı.

Daha önce ruhan şeklinde olan iş elbiselerinin kalıpları ve bedenleri konusunda şikayetler vardı. Bu kez çalışmaya daha uygun pantolon ve kısa kollu gömlek biçiminde dizayn edilen iş elbiseleri ancak daha uygun olacak kanısındayız.

Samim arkadaşımız tarafından hangarda giyilerek tanıtılan elbiseler genelde olumlu karşılandı. Bilindiği gibi Uçak Teknisyenlerini bu yıl da SÜMERBANK giydirmektedir.



Başkan Sefa İNAN ve arkadaşımız Samim SELİŞİK yeni işbaşı giysileri üzerinde konuşurlarken.

MOTOR LİMİT DIŞI



Türk Hava Yolları'nın ana bakım üssü İstanbul Atatürk Hava Limanında bulunan hangar ve tesislerdir. Burada filomonuzda bulunan bütün uçakların bakım, onarım ve kontrolleri uluslararası standartlarda yapılmaktadır.

Bundan başka uçak üzerindeki çok sayıda komponent'in de bakım onarımını yapabilecek bölümlerimiz vardır. Bu komponentler içinde en çok göze çarpan, en çok bilinen ve en önemlilerinin biri kuşku yok ki motorlardır. Motor Revizyon atölyesi ve burada görev yapan lisanslı teknisyenler DC 9'larda kullanılan JT8D-9A, B 727'lerde kullanılan JT8D-15A 810/200'lerde kullanılan CFM 80A-310/300'lerde kullanılan CFM 80C2 motorlarının OVPR HALL'larını yaparak kapasitededir.

Büyük bakıma alınan bir motor, en son vidasına kadar tamamen sökülür. Özel yıkama yöntemleri ile temizlenerek kontrolara hazırlanır. Yapılan kontrollerde tek tek elden geçen tüm parçalar kullanılmayacak gibiyse değiştirilir. Ya da

temizlenerek bakıma hazırlanır. Daha sonra motor tekrar monte edilebilir, test edilir. Motor testleri bir binanın içinde, motor uçağa bağlı iniş gibi çalıştırılarak yapılır. Daha sonra stoklara alınan motor yedekte ayrılmak ilepoya gönderilir.

Sizlere yapılan BORESCOPE kontrolünde içinde limit dışı hasara rastlanan bir motorun nasıl değiştirildiğini anlatmayı amaçlıyoruz.

Motor sökümü özel bir araba ile yapılır. Kaportaları tamamen açılmış ve özel tutma aparatları takılmış motorun altına son derece dikkatli bir biçimde yerleştirilir. Şehirde yine kontrollü bir şekilde yavaş kaldırılarak, uçak motoruna bağlanır ve motor ağırlığını üzerine alacak şekilde ayarlanır.

Arnak motorun uçaktan izole edilmesi gereklidir. Önce pilot kabini içindeki YANGIN KOLU çekilerek, bütün uçak sis emelleri ile motorun ilişkisi kesilir. Sonra motorla ilgili bütün sigortalar (= circuit breaker) çekilerek izolasyon sağlanır.

Motor artık sökülme aşamasına gelmiştir. Bu durumda önce motor uçak arasındakı yavaş yavaş vidalılık, elektrik ve mekanik tüm bağlantıları ayılır. Daha sonra motorun ön kısmında bulunan hava gi-



rişi NOSE COWL sökülerek motordan ayrılır.

NOSE COWL buzlanmaya karşı istina hattı ve onu çepeçevre motoru bağlayan vidalar alınarak sökülür. Şimdi sıra motoru gövdeye bağlayan motor ana bağlantı vidalarını söküp motoru ayırmaya gelmiştir. Bu ön ve arka ana bağlantıları sağlayan çok özel çelikten yapılmış 9 adet vida sökülerek motorun sökümü tamamlanır. Motor sehpa kontrollü ve yavaş bir biçimde aşağı indirilir. Şehirde bir traktörle çekilerek uçaktan uzaklaştırılır.

Depodan çekilen yeni motor hazır. Şimdi motor sehpa üzerine eski motor ile yeni motorun üçüncü bir araba yolu ile yer değiş-



ni yapılacaktır. Motor sehpaı iki ayrı renkte olan iki ayrı bölümden oluşur.

Bir taraftan motorların üzerine bağlanan özel bir kaldırma askısı ile bu yer değişimi yapılırken, diğer taraftan motor bölmesinin iç tarafları temizlenerek, kontrolları yapılmaktadır.

Çalpak kontrolü ve diğer tüm kontrollar yapıldıktan sonra, yeni motor vinçle kaldırılarak, motor sehpaı üzerine oturtulur.

Traktor ile geçilerek motor yavaş yavaş kaldırma pozisyonuna getirilir.

Motor sehpaı ile yavaş yavaş ve kontrollu bir şekilde kaldırılarak bağlamaya hazır duruma getirilir. Motor hiç bir yere sürmeyecek ve



indeks pinleri ile vida delikleri tam olarak birbirlerini karşılayacaklardır.

Motor ana bağlantı vidaları yerine takılıp, oldukça büyük olan tork değeri verilmektedir. Motor değişiminin ana bölümü bitmiş, motor uçak gövdesine bağlanmıştır. Şimdi yine yapılan işlemlerin bir kısmı uygulanarak, uçak motoru aslında bütün bağlantılar bir araya göre kurulmaktadır. Önce NOSE COWL yerine takılır.

Buna sonra gaz kullanı, hidrolik, elektrik, hava, yakıt gibi tüm motor bağlantıları düz şekilde yeniden yapılarak motor uçak sistemlerine bağ-

lanır. Bu aşamada kaldırma sehpaı sökülerek motorun altından çıkarılır ve uzaklaştırılır. Motor kaporta emniyet askıları sökülerek çıkarılır ve kaportalar uygun duruma getirilir.

Motorun starter yağı, IDG yağı gibi ikmalleri yapılarak motor çalıştırılmaya hazırlanır. Bu işlemler sırasında yakıt sisteminin havasından alınması da önemlidir. Bu işlemlerden sonra motorun sigortaları ve yangın kolu (- FIRE HAND-LE) normal hale geçirilerek motor değiştirme işlemi tamamlanır.

Motor ayarları statik ve dinamik olarak yapılır. Bunda amaç, moto-

run hiç bir kaçak olmadan uçak sistemlerine bağlandığından emin olmak ve her iki motorun da birbirine tam bir uyum içinde olmasını sağlamaktır.

Motora gelen yakıtın kendi ağırlığı ile akış ayarı yapılır. Gaz kolları ve yakıt kontrolları ile ilgili diğer ayarlar yapılır. Statik durumda iken elektrik, elektronik ve mekanik bütün testler uygulanır.

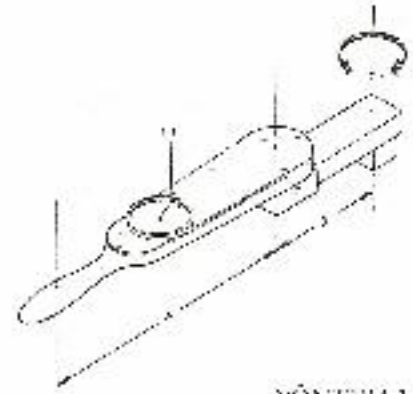
Artık motor uçağa tam olarak uydurulmuş ve çalıştırılma işlemine hazırlanmıştır. Teknik kontrolların son olarak yapıldıktan sonra kontrollardan sonra uçak hangar dışına çıkılarak motor çalıştırılmak için kommandırlır.

Motor çalıştırılır. Motor çalışması sırasında test ve kontrollar uygulanır. Bu motorların birbirine uyumunun ilgili bir ayar yapılacağını da belirtmektedir. Motorlar durdurulup kaçak kontrolları yapılır. Motor ayarları yapılır. Motor tekrar çalıştırılarak IDLE ve MAKSİMUM gaz rejimlerinde kontrolları tekrar yapılır. Gerçekleşen ayar işlemleri yinelenir. Motorların ayarları tamamlandıktan sonra, ikmaller tekrar kontrol edilerek motor kaportaları kapatılır. Artık bütün işlemler bitmiş, uçak sadece verilebilir duruma gelmiştir.

Çok kısa bir özetle anlatmıştık, ancak saatler süren bu işlemlerden sonra ekip iyice yorulmuştur. Artık bir tane molası yapmak ve dinlenmek onların da hakkı değil midir?

Bu sırada belki de uçak çoktan yola çıkmış, belki de havalandırmış bile.

TORK ADAPTÖR VE UZATMA KOLLARI



YÖNTEM 1

Adaptör ve tork anahtarı aynı doğrultuda ise düzeltme gerekmez.

TORQUE (=TORK) değeri standartta bağlanmış olarak çap ve özellikleri belli somun ve civatalara uygulanarak sıkma kuvveti değeridir. Tork kural olarak hareketli olan eleman, SOMUN üzerine uygulanır. Ancak somunların kullanılmamasının mümkün olmadığı bölgelerde sabit somun olarak adlandırılacak LOCK NUT, CLIP NUT, PLATE NUT, BARREL NUT, INSERT gibi elemanların kullanılmasına izin verilir. Bu durumda tork hareketli olan civata başından uygulanmak zorunda kalınacaktır. Bu durumda Maintenance Manual ya da standart tork değerleri tablosunda verilen değerlerin en yüksek olanı seçilerek, üzerine bu değerin % 10'u eklenerek tork değeri hesaplanır.

Tork adaptörleri ve uzatma kolları, tork anahtarları ile doğrulan tork yapılmasını mümkün olma dışı yerlerde kullanılabilir. Bu durumda tork anahtarı üzerinde okunan sıkma değerinin üzerinde düzeltmeler yapmak gerekir.

A- Tork anahtarının ve eğer kullanıldı ise uzatma kolunun boyu.

B- Adaptörün ve eğer kullanıldı ise adaptör ile tork anahtarı arasında konan ara uzatma kolunun boyu.

T- Maintenance Manual veya standart tork tablosunda verilen tork değeri.

T 1- Tork anahtarının üzerinden okunan tork değeri.

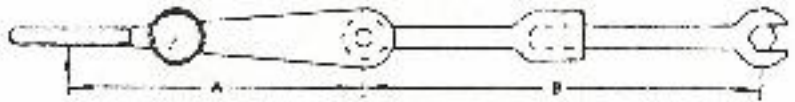
NOT; Tork anahtarı ve uzatma kolunun boyu adaptör boyundan uzun olabilir.

Ara uzatma kolu kullanıldığında ara uzatma boyu fark anahtar boyuna geçmektedir. ●



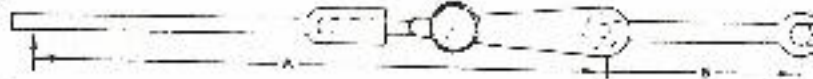
YÖNTEM 2

Yalnızca tork anahtarının arkasına takılan uzatma kolu için hiç bir hesaplama düzeltme gerekmez.



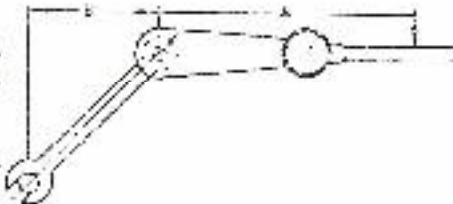
YÖNTEM 3

Tork anahtarı ve adaptör arasında ek bir ara uzatma kolu bulunması durumunda ve bunların aynı doğrultuda olması durumunda formül kullanılır.



YÖNTEM 4

Tork adaptörü, torkmetre ve torkmetreye takılan bir uzatma kolu kullanıldığında yine hesaplama gereklidir.



YÖNTEM 5

90 derecesden farklı bir açıda adaptörün kullanılmasında hesaplama gereklidir.

YÖNTEM 6

Adaptör ile tork anahtarı arasındaki açı (Right Angle) 90 derece ise, hiç bir düzeltme gerekmez.

BİZİM GÖZÜMÜZLE

KOROZYON

MEKANİK YÖNTEMLE KOROZYON TEMİZLİĞİ

DİKKAT: Alüminyum korozyonu katıyken karbon çelikten yapılmış alet, tel fırça veya çelik yünü ile temizlenemez, temizlemeyiniz. Aksi halde göze görülemeyecek kadar ufak çelik parçacıkları (tozları) alüminyuma gömülür ve çok kısa bir süre sonra bu bölgenin yeniden korozyon olmasına sebep olur. Aynı şekilde çelik bağlama elemanları da bu bölgede korozyon temizliğine başlamadan önce sökülerek bunlardan çikması muhtemel çelik tozlarının alüminyuma gömülmesi önlenmelidir. Çelik bağlama elemanlarının sökülüp takılması sırasında alüminyuma sürünerek oraya çelik tozları bulaşmalarına mani olmalıdır.

1. Hafif (light) korozyon için zımparalanarak temizlenir. Kullanılacak zımpara kağıdı alüminyum oksit elisi olmalıdır. Uygun aşındırıcı seçimi için Resim 14'e bakınız.

2. Hafif korozyon sünger/pamukza taşı (pumice) pastası ile de temizlenebilir. Bu pasta, pamukza taşı tozu ile su karıştırılarak elde edilir. Pasta, hafif korozyon ve korozyon lekeleri üzerine yumuşak bir bez ile sürülerek ovalanır. Pastanın ovalandığı yerde kurumaz beklenir. Beyaz bir toz görünümünü alıncaya kadar, yumuşak ve kuru bir bezle silinerek temizlenir.

Şayet korozyon bu yöntem ile tam çıkarılamamış ise 600 numara ince kum zımpara ile ıslak veya kuru olarak zımparalanır.

3. Orta (moderate) ve ağır (severe) korozyonlar aşağıdaki usullerden biri ile kazanabilir ve/veya

temizlenebilir:

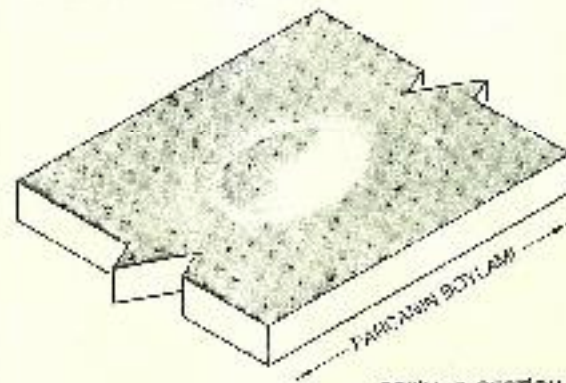
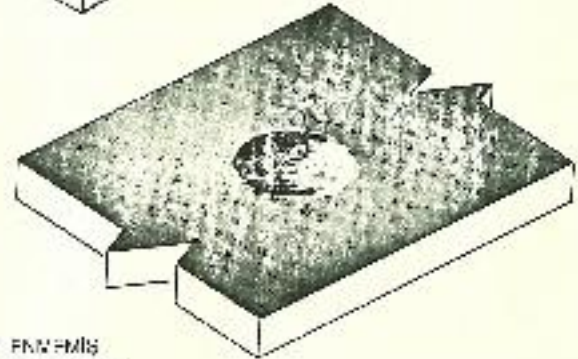
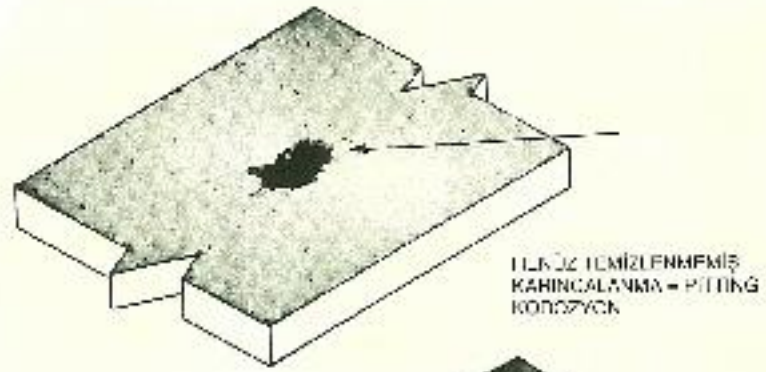
- a) Karpit tozu ile kazınabilir
- b) İnce dişli dimer eye ile
- c) 100 numara ince kum Alüminyum Oksit (ALUMINA) zımpara kağıdı ile
- d) Paslanmaz çelik tel fırça ile.

DİKKAT: Tel fırçanın telleri muhtakkak paslanmaz çelikten yapılmış olmalı ve tellerin çapı 0,010 inç'ten katıyken geçmemelidir. Paslanmaz çelik tel fırça ve eye ile yapılan korozyon temizliğinden sonra yüzey 400 numara alüminyum zımpara ile sonra 600 numara alüminyum

zımpara ile parlatılmalıdır.

NOT: Bir saba üzerinde çok kuvvetli ve devamlı korozyon temizliği (mesela motorlu dimer tel fırça ile) malzemede metalurjik değişiklik yapabilecek sıcaklığı yaratabilir. Bunu önlemek için korozyon temizliği yapılan yerin aşırı ısınmaması mani olmalıdır.

Ayrıca anodize edilmiş (CIAD) korozyon yüzeyler fırçalamaya, kumlamaya ve bağlama metodları ile korozyon temizliği sırasında kaplamaya filen tahakkusunun zarar görmesi önlenmelidir.



RESİM 12, SECTION A-A'YA UYGUN OLARAK İZSİHYE - BLENDING - OVALLEŞTİRME YAPILARAK MEVCUT DEPRESYON YOK EDİLMİŞ

e) Alüminyum ve alaşımları malzemeden korozyonu temizlemek için kurut ve cam taneli kumla ma da kabul edilebilir. Bununla birlikte 40-80 PSI arasında olmalıdır. Daha yüksek tazyik temizleme zamanını kısalır. Ancak hızından fazla malzeme kaybederek limit dışına çıkma tehlikesi vardır.

f) Korozyonun tamamen temizlendiği 10X gücünde büyüteçle testir edildikten sonra 0,002 inçli daha asındırılarak korozyonun tamamen temizlenmesi temin edilir.

g) Korozyon temizliği sonucu meydana gelen depresyon uygun bir zımpara kağıdı ile tesfiye edilmelidir. (Bak resim 12 ve 13)

h) Temizlik yapılan yer ve çevreyi temizleyin.

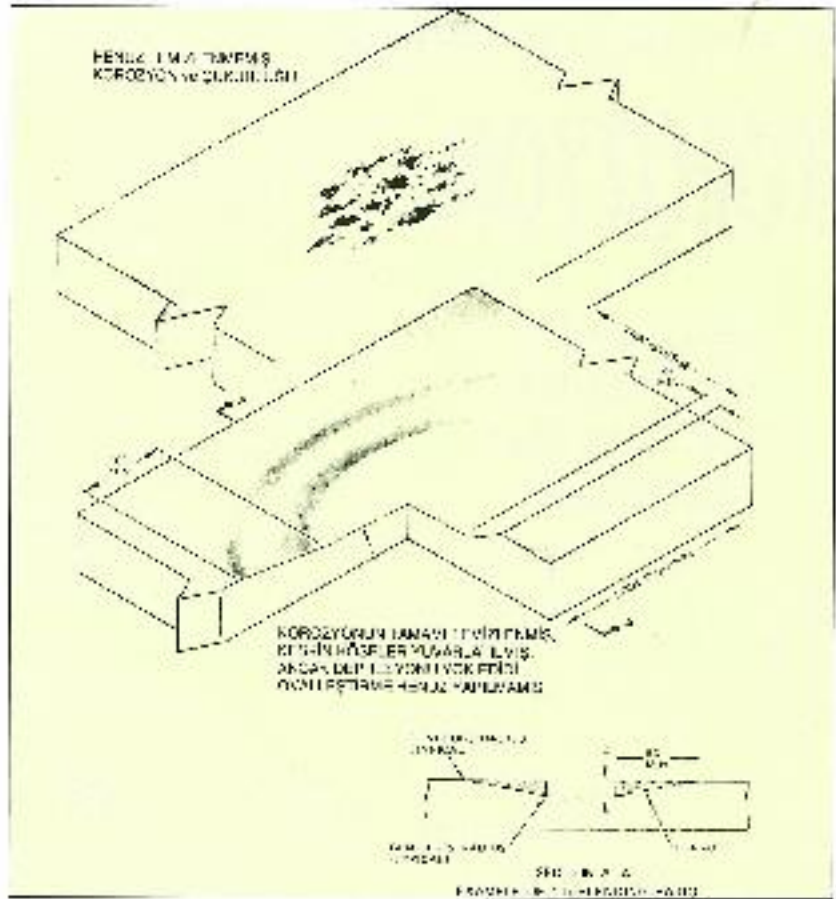
i) Gerekli ölçümleri yaparak kalın kalınlığın limit içinde olduğundan emin olun.

KOROZYONDAN KORUMA

Korozyon temizliği yapılan yerde tekrar korozyon meydana gelmesini önlemek için yüzeyde bir koruma tedbiri alınmalıdır. Bu koruma işleminde korozyonu temizlenmiş yüzeye ince bir film alaksan halinde yağ, primer ve benzeri maddelerin sürülmesidir. Korozyonu temizlenmiş sahaya konversiyon kaplama yapıp primer sürülmesi daha sonra yapılarak boyanın sahaya yapışma kalınlığını artırır.

Alüminyum ve alaşımı malzemeler üzerinde yapılan korozyon temizliğinden hemen sonra, derhal gözle görülmeyen ve koruyucu oksit film tabakası oluşur. Bu oksit tabaka yumuşak çevre şartlarında korozyondan önleyici olarak görev yapar. Ancak yine de korozyonu temizlenmiş enlak yüzey yeniden korozyonu oluşma temayülüdür. Bu nedenle başka koruma önlemlerini alınması gerekir.

Konversiyon kaplama, alüminyum yüzeyin 0,00001 - 0,00003 inç kalınlığında, metal oluşturan bir film tabakasına dönüştürür. Bu tabaka metalin aynı bir tabaka olmayıp bizzat malzemenin kendisidir. Korozyona dirençli bu tabaka sonra yapılacak olan boyaya da mükemmel adhezyon yapar. Konversiyon kaplama korozyonu temizlenmiş yüzey ALODINE veya IRIDITE taktikini yapar.



ALODINE

Alodine kaplama için 3 cins kimyevi madde vardır.

- 1- Alodine 1200 veya 1200S (renkli film)
- 2- Alodine 1000 veya 1000L (Setraf film)
- 3- Nitrik asit

1000 veya 1200S alodine açık alümin renginden koyu altın kaline rengine kadar bir renk verir. Alodine 1000, 1000L ve 1500 renk göstermez, şeffaftır.

Alüminyum yüzeylerde genellikle 1200 veya 1200S alodine kullanılır. Sökülmüş parçalar alodine ma, uçak üzerindeki yerlere ise sürme usulü ile tatbik edilir.

DİKKAT: Alodine parlayıcı ve zehirli bir kimyasal maddedir. Bu maddeye bulaşmış herşey yıkanmalıdır. Aulacak bile olsalar kurumadan önce hol su ile yıkanmalı ve sonra atılmalıdır. Alodine tozu organik yerlere değince yanma meydana getirilebilir. Su alodine göze sıçrayacak olursa derhal hol su ile göz yıkanmalıdır. Ellereye sıçrayacak olursa, elleri yıkayıp yıkanmalı ve vücutları o bölgesi de yine hol su ile yıkanmalıdır.

ALODINE TATBİKİ (UÇAK ÜZERİNDE)

1- Alodine tatbik edilecek yüzeyi temiz tülheri bez ile silin. Bunun için tülheri bezini M.E.K. ile (Methyl Ethyl Ketone) sadece temizlenmelidir ama bez içine daldırıp kullanmayın. Bez temiz çıkıncaya kadar birkaç defa korozyonu çıkarılmış yer silin.

2- 1-5 dakika kurumasını bekleyin.

3- Alodine sıvısını bir fırça, çubuk veya tutturulmuş bez veya sünger ile temizlenmiş yüzeye sürün.

4- 1-5 dakika bekleyerek alodine in yüzeyde kaplama film tabakası meydana getirilmesine müşaa de edin. Çevre ve metal sıcaklığı kaplama oluşum müddetini tayin edecektir.

5- Kiri yüzeyler alodine kabul etmez ve beklenen kaplama olmayı meydana gelmez. Bu durumda bezuk silinerek gerekli şartlar yerine getirildikten sonra tazelanmalıdır.

6- Beklenen kaplama filmi tabakası oluştuktan sonra fazla Alodine temiz su ile yıkanarak alınır ve normal tabii hava şartlarında kuruma ya bırakılır.

EMERGENCY "LANDING GEARS NOT DOWN"



OLAY iniş takımları kolunu DOWN pozisyonuna seçtiler. Amber renkli GEAR DOOR OPEN lambası yandı. Hemen ardından dikmelerin kilitli durumda olduğunu belirten üç kırmızı UNSAFE lambası görüldü. Ancak her dikmenin aşağıda ve kilitli olduğunu belirten üç adet yeşil lambanın yanması ve kırmızı unsafe lambalarının sönmesi gerekiyordu.

Burun ve sağ ana dikmelere ait DOWN and LOCKED lambaları yanıyordu, ancak iniş takımı kapaklarına ait GEAR DOOR OPEN lambasının sönmeye karşı, sol ana dikme indikasyonlu kırmızı UNSAFE durumunda kalıyordu.

Yeterli zaman olmamasından kule ile temas kurulup meydan üzerinden bir uyarıya bağlandı. Kaptan pilot uçağı yönetirken, ikinci pilot ve observer koluğunda bulunmakta olan mekanik, iniş takımlarını açmaya çalışıyorlardı. Birkaç kez başarısız açıp-toplama girişiminden sonra bundan vazgeçtiler. Bu kez iniş takımlarını EMERGENCY EXTENSION (Free Fall) açmaya karar verdiler.

İkinci pilot sol ayağının hemen yan tarafında bir kapak altında bulunan FREE FALL kolunu çekerek iniş takımlarını kendi ağırlığı ile açtı. Sonuç yine değişmedi. Sol ana iniş takımının açıkta ama kilitli olduğunu gösteren kırmızı UNSAFE lambası yanmaya devam ediyordu. Önce mekanik, sonra da ikinci pilot sıra ile yolcu kalinini tam ortasında bulunan ana iniş takımları gözle kontrol periskopu ile dikmenin pozisyonundan emin olmak istediler. Sağ dikmenin açık ve kilitli olduğu net olarak görüldüğü halde, sol dikmenin durumu hakkında kesin bir karar veremediler. Uçuş görev yapılmıyordu ve acıdan kurtulma yeterli değildi.

Ekip kule ile temasa geçerek, kule üzerinden bir alçak uçuş yapıp takımların bittirildiler. Projektorlerle yapılan kontrolde kule her üç iniş takımının da açık olduğunu bildirmesine karşın ekip buna güvenilemedi. Uçak ve yolcuların emniyeti açısından iki dikme üzerinde bir mecburi iniş planıydılar. Kolenin gerekli tüm önlemlerin alındığına ilişkin bilgi vermesinden sonra piste yöneldiler.

LANDING GEAR - NORMAL OPERATION

TAFTİCİ TIRAK SEÇİMİ

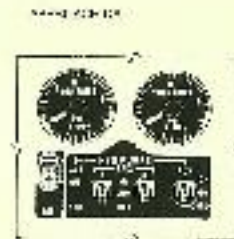
1. KAPAK AÇILMAK İÇİN
POSİTİ OYUNDA
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN



2. KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN

3. KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN

4. KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN

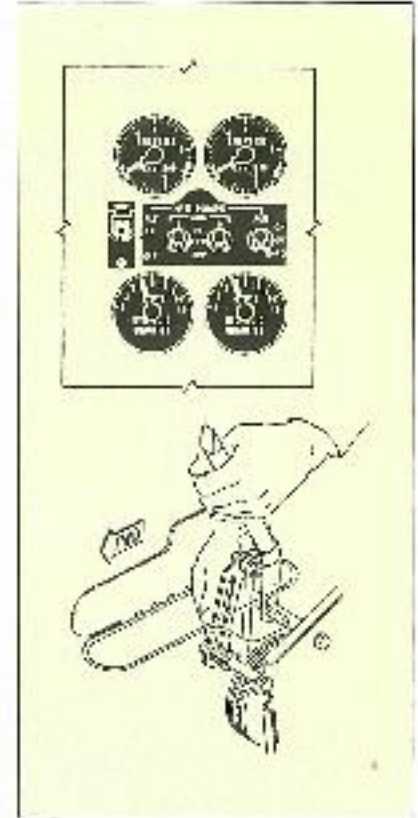


5. KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN

6. KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN



7. KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN
KAPAK AÇILMAK İÇİN



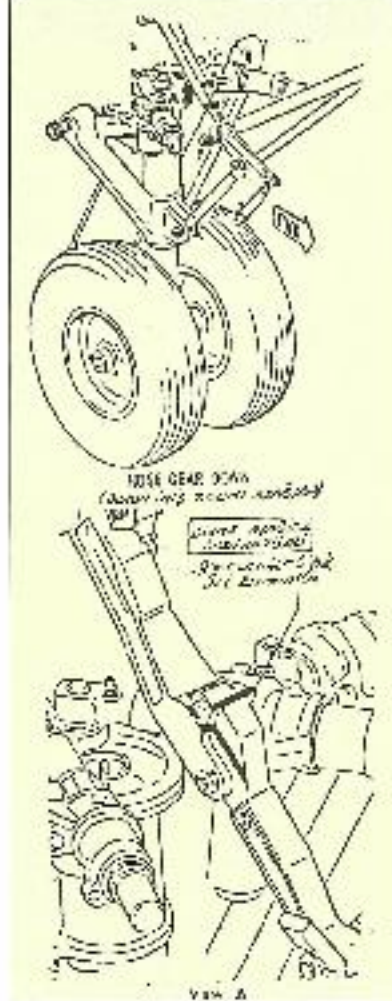
Uzık güzel bir yaklaşımdan sonra, üç dikmesinin üzerine son derece normal bir iniş yapıtı. Piste 400 metre kadar köpük püskürtüldüğü için uçağın her yanı köpük içinde kalmıştı. Yangın söndürme ve ilkyardıın ekipleri çevrelerini sarmıştı.

Son derece korkmuş ve tedirgin olmuş yolcuların boşaltılmasından sonra, uçak başın aşağıya yıkarak iniş takımını pınleri takıldı ve hangara çekildi. Bomba kırıkya alınarak yapılan kontroller sonun-da iniş takımlarının normal çalıştığı görüldü.

Sol ana iniş takımına ait switch arızalı idi ve bu d kimeye ait aydınlatma lambası yanmıştı. Arızalı switch ve lamba değiştirildikten sonra yapılan kontrollerde uçak iniş takım sistemlerinin tamamen normal çalıştığı görüldü.

Bu olay büyük bir uluslararası kuruluşu ait DC-9 tipi bir uçağın başına gelmiştir. Bir indikasyon arızası olan durum, uçuk ekibine çok zor anılar yaşattırır. Yolcular son derece korkmuş, şirket sıkılan köpük ve emergency tedbirlerin çok yüksek olan bedellerini ödemek zorunda kalmıştır.

Şirketimizde de aynı DC-9/32 tipi uçaklardan 9 adet bulunmaktadır.



tadır. Olayın çok ilginç olması ve bu olayın bilerin de başına gelebilme olasılığını düşünerek konuyu incelemeye çalıştık. Bilindiği gibi karamıza çok az çıkan ve bu nedenle de kolay teşhis edilip kare verilemeyen durumlardan biri de budur.

İNİŞ TAKIMLARI KONTROL SİSTEMİ:

DC-9/32 tipi uçakların iniş takımları sistemleri SAĞ HIDROLİK sistem tarafından beslenmektedir. Sağ sistem basıncını, Sağ Uçak motorunca sürülen bir hidrolik pompadan alır. Bu pompayı elden çıkması gibi bir durumda öncelikle iniş takımlarının açılmasında kullanılan bir ALTERNATE PUMP sistemi devreye sokulur. Bu sistem faal olan SOL HIDROLİK SİSTEM basıncı ile, sağ sistem basıncıyı bir motor/pompa ile bir küçük depodan alır. Pompa bir switch ile devreye girer ve bu durumda sağ sistemin bütün diğer fonksiyonları by-pass'a alınır. Küçük bir depocuk olan SUMP, iniş takımlarının açılmasına yetecek bir miktar hidroliği biriktirir. Bu takımları kontrol valften ve motor/pompa case dan hacimleri zıtlığı sıvı de dolar. Bir kez doldu mu devamlı duru kalır ve

sag. Asc. in purp. alb. in cal. lobulata-
max.

İNİŞ TAKIM EMERGENSİY EXTENSION SİSTEMİ:

Bu sistem normal ve alternatif sistemler ile bir takımının hızlı manası veya hidrolik sistemin bu işlevi yerine getiremeyecek biçimde arızalanması durumunda kullanılabilir. İkinci pilot kolunağının sol ön tarafındaki bir kol çekilip açıldığında bir kılınere çalıştırılır.

İnis takımı kapakları kilitten kurtulmuş ve inis takımları kendi ağırlığı ile açılır. Bu durumda inis takım kapakları açıldıktan sonra inis sırasında hasarlanmasına göz mümkünlük zorunda kalınabilir.

**İNİŞ TAKIMLARI SESLİ VE
IŞIKLI UYARI SİSTEMLERİ:**

1- Pilot kabini merkez instrüman panelinde her birinde üçer adet acupul bulunan 3 adet kırmızı ve 3 adet de yeşil iniş takımı ile ışıklı pozisyon indikasyonu.

2- Motor gaz kolları IDLE durumuna çekildiğinde çaları ve inisiz kollarının açık olmaları gerektiğinden bir kare.

3- Amber renkli GEAR DOORS OPEN uyarı lambası. Bu lamba iniş takımı kapaklarının tam kapalı durumunun dışında yanar. Sönük hali ise bu kapakların tam kapalı olduğunu gösterir.

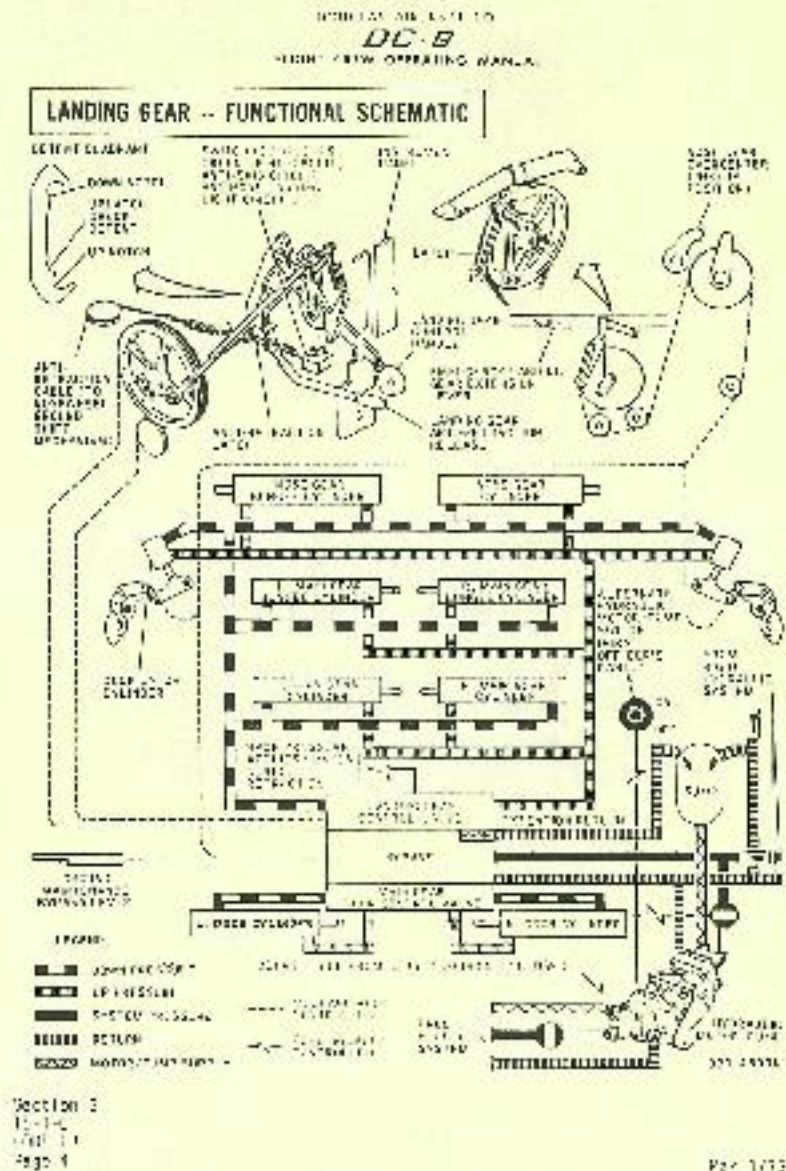
4- Her inış takım dikantestinin konulan bölümüne, OVLRCENTER LINK üzerinde bulunan özel boyalı çizgilerden oluşan ACIK ve KILITLI indikatörleri ile, bunları kontrol etmeyi sağlayan ayna ve periskop sistemleri.

OLAYIN İRDELENMESİ:

Yukarıdaki olayda dikkatle incelendiğinde çok önemli bazı noktaların eksik bırakıldığı hemen görülecektir. Bunlardan kısaca söz etmekte yararlar vardır.

**MOTOR HİDROLİK
POMPA LARI:**

Sık görülen bir sorun: iltihap nedeni motor pompalarıdır. İniş ve kalkış sırasında HIGH, düz uçuşta LOW durumunda bulunan bu pompaların, kısa zaman aralıklarında tekrar HIGH konumuna seçilmesi nedeniyle iniş takımları açılmaya eğilimli edilebilmektedir. Bu durum 5000 PSI yerine 1500 PSI ile çalışan sistemde LN SAFE ikazı vermesinde neden olmaktadır. Yukarıdaki olayla ilgili olarak da, ve yine CHECK



LİST için içinde ayrıca yer almamasına karşın, bir UNSAFE ikazında sistem basıncı ve motor pompa switch pozisyonu mutlaka kontrol edilmelidir.

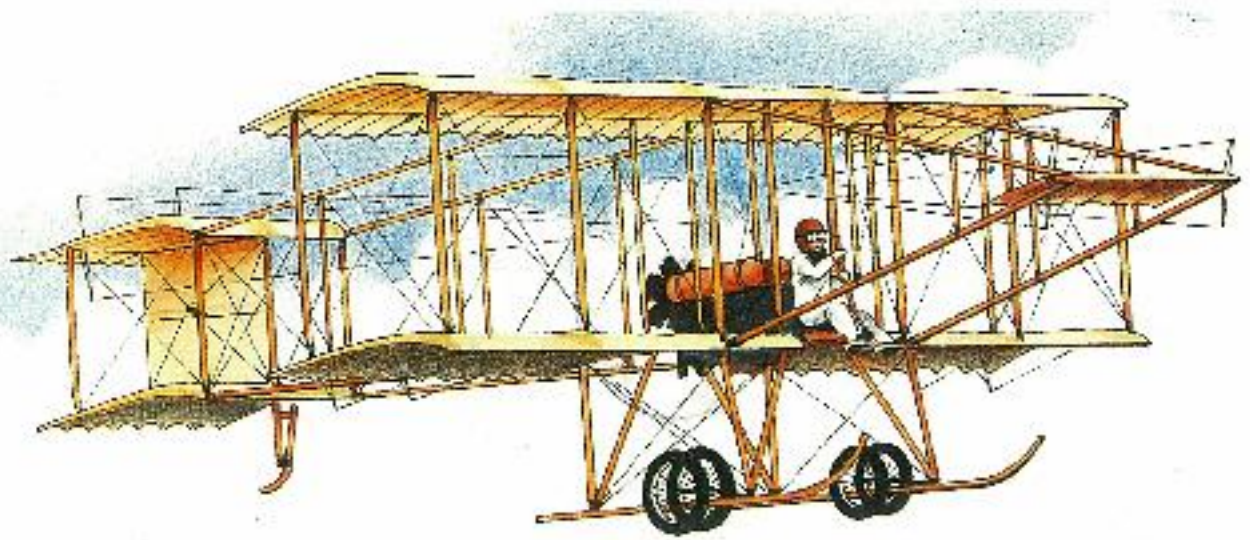
AMBER "GEAR DOORS
OPEN" İNDİKASYONUNUN
KULLANILMASE:

Makamdeki olayda yapılan en büyük hatalardan biri, iniş takımları kapak indirilmesinin bir kulanılmasıdır. Bilindiği gibi iniş takımları kontrol valti dikme ve kapaklara bir araladınrm ile kumanda vermektedir. Kapaklar açılacak, ancak bundan sonra dikmeler harekete geçecektir. Dikme tam açıldıktan sonra iniş takım kapakları tekrar kapabya gidecektir bir FOLLOW UP mekanizması.

diklerinin tam ayak ve kilili duru-
ma geçmelerini, iniş takımı kapakla-
rının kapalıya gitmesine izin ver-
meyecektir.

Bu olayla ilgili birçok rum açık-
ta ve kapalı olduğu, olayın bir indi-
kasyon arzısı olduğu, tek basına
bu indikasyondan bile kolayca anla-
şılabilir. Gerek ilk teşebbüste ve
gerekse de diğer teşebbüslerde
işin takım kapakları tam bir sıktıl
yapımlardır. İşin takım kapak in-
dikasyonunun tam kapalı dışında
amber OPLN ikazı vermesi gerek-
tiği ve düşünülürse, işin takımları-
nın açık ve kapalı olduğu gibi bir ka-
rar verilebilirliği idi. ●

Green study



HAVACILIK TARİHİNDEN SAYFALAR

TÜRK HAVACILIĞININ KURULUŞ YILLARI

20. yy.ın başlarında başta Fransa olmak üzere havacılık Avrupa ve Amerika'da hızlı bir gelişim sürecine girmişti. Her yıl bir önceki yılı geride bırakan gelişmeler yaşanmıyordu. O dönemlerde uski gücünü yitirmiş Osmanlı İmparatorluğu önünün sonuna yaklaşmıştı. Trablusgarp, Balkan ve 1. Dünya Savaşları 600 yıllık bu koca devletin sonunu hazırlıyordu. Bu savaşlarda artık uçakların savaş alanlarında kullanılması Osmanlı ordusunda da uçak kullanılması gereğini ortaya çıkarmıştı.

2 Aralık 1909 günü Osmanlı'nın başkenti İstanbul bir uçağın uçuşu ile ilk kez tanıştı. Baron De Caenrs adlı Fransız havacısı 76 km. yapabileceği 500 kg. ağırlığındaki Voisin uçağıyla o gün Hürriyet-i Ebediye tepesinden kalkarak bugünkü Türkiye gazetesi Hastanesi'nin önlerine indi. Ertesi gün olay Tasvir-i Efkar Gazetesi'nde yer aldı. Ancak yapılan bu uçuş denemeleri pek başarılı olmadı. Bundan birkaç gün sonra bu kez ünlü Fransız havacısı Bleriot İstanbul'a geldi. 11 Aralık 1909 Pazar günü Taksim'de kalabalık bir halk topluluğunun önünde uçtu. Bu kez otlukça ba-

şarılı olan bu uçuşları hayranlıkla birazda şaşkınlıkla izleyen halkın yanında devletin ileri gelenleride bulunuyordu. Ne varki asıl amaçları uçaklarını Osmanlı Devletine



satmak olan bu ilk Fransız havacısının uçuşları devletin askeri makamlarını uyarıttı etmeye ve uçakları alıttı. Ne varki bu uçuşlar

Osmanlı Devletindeki havacılık ilgisini ateşlemişti o da.

1910 yılında Harbiye Nazırı (Savunma Bakanı) Mahmut Şevket Paşa ordudan iki subayı Avrupa'ya zıngemiliter olarak gönderdi ve onlardan havacılık hakkında bilgi toplamaları istendi. Bunlar yapıldı. Bu araştırmalar sonucu havacılığın önemi ve Osmanlı ordusunda havacılık sisteminin kurulması gerekliliği hakkında bir rapor sunuldu.

1911 yılında ilk adımı olarak Avrupa'ya pilot eğitime iki subay gönderileceğini belirten Genelkurmay bir genelgesi yayımlandı. Burada pilot adayı subayların sıfırlarının olmaması Fransızca bilmeleri ve makinadan anlamaları şartı koşuyordu. Yapılan başvurular arasında Süvari Yüzbaşı Fesa (EVRENSEV) Bey ve İstikham Teğmen Yusuf Kanen Bey'in başvuruları kabul edildi. 1911 Temmuzunda bu iki subayımız ilk kez Fransa'daki Bleriot Havacılık Okuluna eğitime gönderildiler. Buradan Fesa Bey Fransa'nın 780 nolu uçuş broşesini alarak dönerek ve Türkiye'de 1 nolu uçuş broşesinin sahibi olacaktır. Yusuf Kanen Bey'de eğitimi sırasında pek çok kırım yaşamış ülkeye döndükten kısa bir süre sonra da uçuştan ayrılmıştır.

1911 Haziranında ordu da havacılık kollarıyla ilgilenmek üzere Genelkurmay'da görevli Yüzbaşı Süreyya (İLMEN) Bey Mahmut Şevket Paşa tarafından görevlendirildi. Yh. Süreyya Bey özellikle Avrupa'dan havacılıkla ilgili yayınlar getirdi. Kısaca sınırlı incelemeler sonucu olayın boyutlarını bir kıs-

misyon kurulması gerektirdiği sonucuna varıldı. Bu amaçla Harbiye Nezareti Kuvayi Milliye ve mevaki müdahale mürettefği için umumî ilâğıne bağlı 1 kişilik bir havacılık komisyonu kuruldu. Türk askeri havacılığının bu ilk resmi komisyonunun başına Yarbay Süreyya Bey getirildi. Diğer üyelerse İstihkam Mv. Rıfık Bey, İ. B. B. B. Mehm. Ali Bey ve Zeki Bey'lerdi. Harbiye Nazarı Mahmut Şevket Paşa'nın emriyle kurulan bu komisyonun ilk görevi uçak almak, bir uçak istasyonunu ile havacılık okulu kurmak için gerekli çalışmaları yapmak. Kurulacak okul yeri için yapılan araştırmalarda önceleri Üsküdar yöresi öngörülüyordu ancak daha sonra bugünkü Atatürk Havalimanı'nın kuzeyine Çiğdem Sazlıköy civarı uygun görülmüştür.

1911 yılının Eylül ayında çıkan Trablusgarp Savaşı'na bu savaşta İtalyanlara Osmanlılara karşı Dünya'da ilk kez olarak savaşta uçak kullanmaları komisyonun emriyle artırmıştır. Ancak uçak almak, uçak istasyonunu ve havacılık okulu kurmak için gerekli para bütçede yoktu. Bu amaçla bir bağış kampanyası açıldı. Bunun için Dolanmayı Osmanlı Münevveresi Milliyet Cemiyeti'ne başlandı. Mahmut Şevket Paşa kampanyaya 30 al-

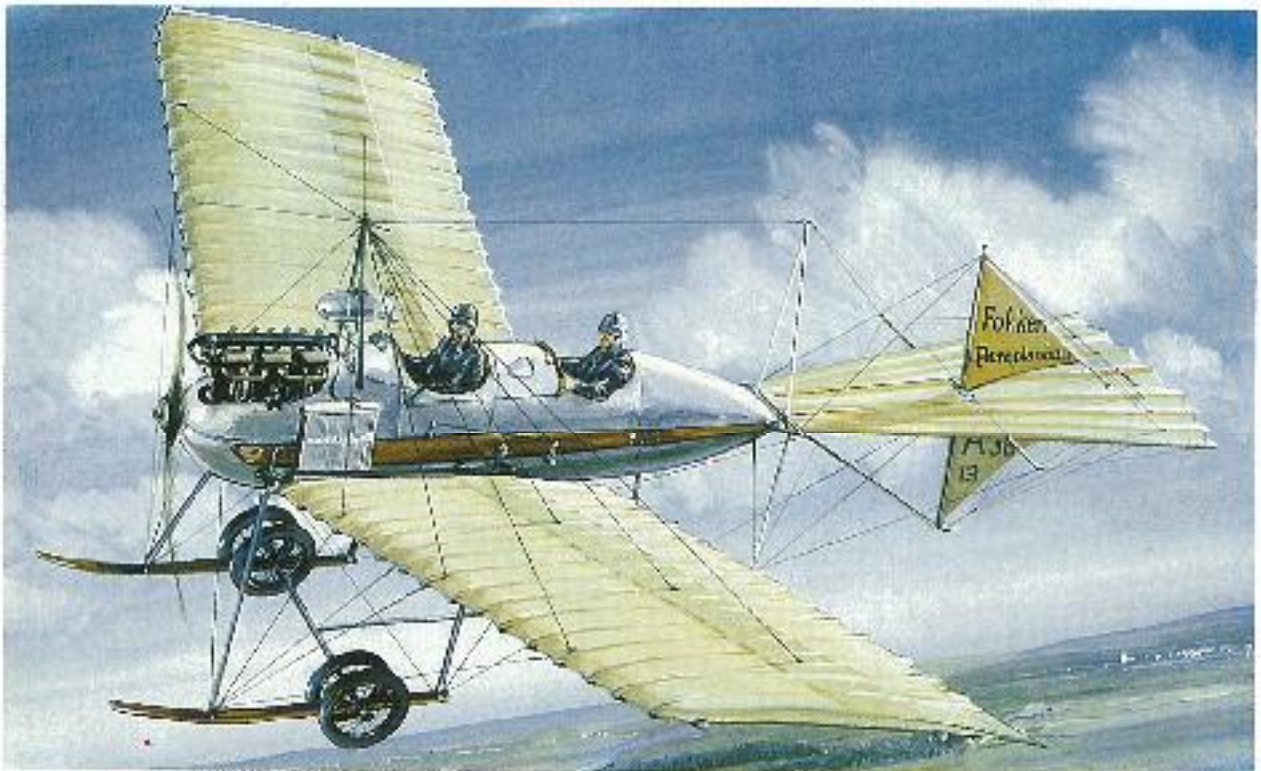
ın ve 6 aylık maaşının dönme birini bağışladı. Sultan Resat her uçak için para verdiler, subaylar maaşlarını bir kısmıyla kampanyaya katıldılar. Halkta da ilgi görür kampanya sonucunu Fransa'dan iki adet Deperdussin modeli uçak satın aldı. Bu arada Şubat 1912'de Fesa ve Yusuf Kenan Beyler de eğitimlerini tamamlayıp yurda döndüler ve Türk ordusunun ilk pilotları olarak Türk ordusunun ilk uçakları kendilerine teslim edildi.

Bu arada Fransa'nın REP fabrikasıyla yapılan temaslara sonucu dört uçak siparişi verildi. 8 pilotun da burada eğitim görmesi kabul edildi. İngiltere'deki Bristol fabrikasında da iki adet uçak siparişi edildi. 6 subayınızda burada eğitim görmesi sağlandı. REP fabrikasından gelen uçaklar Sultan Resat'ın talimatı ile yurda getirilerek yetiştirilerek Gordon Bell isimli bir İngiliz pilota 20 Nisan 1912'de İstanbul'a vardılar. 27 Nisan'da gösteriler yaptılar. Yine REP fabrikasıyla yapılan temaslara sonucu yapılacak tesisler için 40.000 altın lira ödenek talebinde bulunuldu. Bunun ancak 13.000 altınlık kısmı karşılanınca bu parayla Sazlıköy'de uçak pisti ve iki hangar tamamlanarak Türk havacılığının hizmetine girdi. 1912 Nisanında 8 subayınız Fransa'ya, Temmuz ayında 6 subay

ınız İngiltere'ye pilot eğitimine gönderildiler. 7 Mayıs'ta Avrupa'ya giden havacılık komisyonu üyeleri 5 Temmuz'da döndüler. Bu tekkik seyahati sırasında yeni uçaklar alındı. Süreyya Bey'in babası Serasker Reza Paşa ile Frenk Celaleddin Türk ordusuna birer uçak hediye ettiler böylece 1912 yılı sonunda uçak sayımız 17'yi bulmuştu.

1912 yılının Eylül'ünde çıkan Balkan Savaşı Avrupa'da eğitimde olan pilot adaylarımızın eğitimlerini yurda keserek yurda dönmelerine neden olmuştur. Savaşın ilk döneminde henüz eğitimlerini tamamlamamış olan pilotlarımız fazla başarılı olmadılar. Savaşın 1913 den sonraki ikinci döneminde ise uçuş deneyimlerini artırmakla önemli keşif görevlerinde bulunmuşlar ve bu başarılarından dolayı para ödüllüyle ödüllendirilmişlerdir. 23 Eylül 1913'te savaş sona erdiğinde Osmanlı Devleti Balkan'da önemli miktarda toprak kaybetmişti. Devlet sarıların prestijini artırmak ve İslam dünyasına gücünü göstermek amacıyla Savaş sonrasında İstanbul Kahine arasında bir uçuş yapılmasını kararlaştırdı. Bu ilçe çekici uçuşun öyküsünü önümüzdeki sayıda vereceğiz. ■

Veysel TOLUN
Müzecisi, Uzman





IDSO (Açılış Konseri) AKM ve AYA İRİNİ

20. ULUSLARARASI İSTANBUL FESTİVALI

Son derece ilgi çekici ve geniş programı ile İstanbul Festivali bu yıl 18 Haziran - 31 Temmuz arasında yapılacak. Atatürk Kültür Merkezi, Aya İrini, Akıhava, Hıyrmusa, Süleymaniye Kültür Merkezi, Saint Antuan Kilisesi ve Gülhane Parkında gerçekleştirilecek gösteriler ve konser sayı: 80, program sayı: 68. Festivalde 985 yerli, 820 yabancı, 1806 sanatçı yer alıyor.

Programda 17 orkestra konseri, 8 oda müziği konseri, 10 resital, 2 vokal müzik konseri, 3 opera temsili, 7 dans ve bale, 17 geleneksel sanat, 15 rock-caz-pop, 2 tango, 4 müzikal temelli yer alıyor.

Festival 18 Haziran perşembe

günü AKM'de Alexander Schwinck yönetiminde İstanbul Devlet Senfoni Orkestrası ile Carl Orff'un Carmina Burana'sını seslendirecekler.

Royal Philharmonic Orchestra 28 ve 29 Haziran tarihlerinde AKM'de şef James Judd ve şef Howard Griffiths yönetiminde iki konser verecekler. Cem Mansur yönetimindeki Oxford Şehir Orkestrası 10 ve 11 Temmuz tarihlerinde konserler verecekler. Orkestranın ikinci gün konseri Handel'in Mesih Oratoryosunun Londra Piri Musica korosuna seslendirileceği gibi bir önem taşıyor.

Bilkeni Gençlik Orkestrası şef Güner Aşkal yönetiminde 23 Tem-

muzda bir konser veriyor. Solistler Sina Kan ve Ada Alpaşın.

Aya İrini'de ünlü viyolaç Yüri Başmet, kendi orkestrası ile 20-21 Haziranda iki konser veriyor. Roma Virtuözleri aynı yerde 30 Haziran ve 1 Temmuz'da iki konser verecekler.

Santa Cecilia Orkestrası ve kornane, Ute Ughi 4 ve 5 Temmuz günü iki konser verecekler. Viyolonselci Heinrich Schiff'in solist olarak katıldığı Deutsche Kammerphilharmonie Orkestrası 18 Temmuz'da bir konser veriyor.

Moskova Virtuözleri, Vladimir Spivakov yönetiminde 24 ve 25 Temmuz'da festivale katılıyorlar.

Berlin Filarmoni Virtuözleri, Amsterdam Gita Üçlüsü, Borodin Dördüncü Oda Müziği dahilinde festivale katılıyorlar.

6 Temmuz'da Dünyanın en iyi kemancılarından Itzhak Perlman Aya İrini'de bir resital veriyor. Bir diğer resital ünlü gitar ustası Narciso Yepes. 25 Haziran'da Albizito ünlü Asimiasını seslendirecek. 5 Temmuz'da Japon gitarist

Yamashita, Mussorgski'nin "Bir Sergiden Tabakalar" adlı eserini seslendirecek. 1-2 Temmuzda Karla ve Marie-Claubeque kardeşlerin piyano resitali var. Ünlü flütçü Pierre Rampal, horn'la Mirella Nordman'ın eşliğinde, piyanist Stephan Kovacs'le ve Melvies Entec'in resitalleri Cemal Reşit Rey sahnesinde.

Ramber Dans Topluluğu, Bellet du Nord'ın kaza tiyatrosunda son derece ilginç gösteriler yapacaklar. Bellet du Nord'ın 2-3 Temmuz gösterilerinden sonra, bu dalda bir Türk topluluğu Türkiye'yi temsil edecek. Çağdaş Bale Topluluğu AKM'de tek gösteri yapacak.

Festivale bu yıl da, Saraydan Kız Kaçırma Operası 3 kez sahnelenecek. Ünlü sanatçıımız Leyla Gencer festivalin 20. yılı anısına 1-2 Temmuz'da Aya İmini de bir resital veriyor.

Festivalin pop-caz bölümünde Sergio Mendes ve Brasil 66, Blues

Seca, and Tears, David Byrne, Jhon Villalobos, Wynton Marsalis, Gerry Mulligan Smetana caz topluluğu, gibi isimler var. Bu çok ünlü sanatçıları bizden bir isim Zülfü Livaneli izliyor. Livaneli ve orkestrası 22-23 Haziran'da iki konser verecekler.

Geleneksel Danslarda Japon Asuka Dans Topluluğu 30 Haziran ve 1 Temmuz'da AKM'de gösteri yapacaklar.

Müzik Nurettin Bektaş'ın resitali, Sema Topluluğu ve Devlet Halk Dansları Topluluğunun gösterileri de festivale ilgi çeken bölümler. Prof. Nevzat Adig yönlendiriminde Kültür Bakanlığı Devlet Klasik Türk Müziği Topluluğu, Nerdet Yapar ve İstanbul Devlet Türk Müziği Topluluğu, Rıza Rit yönetiminde I.C. Devlet konser veren Türk Musikisi İsmet Hacıoğlu, Alireza Özhan ve Alkanın Yasasın konserleri, geleneksel Türk müziği dalında ilgi çeken isimler.

İl konuluğunda halka yönelik ve sorunsal olarak düşük bilet fiyatları ile hizmete yönelik çalışmalar yapan festivalde bu niteliğini yitirdi.

Festivallerin zorlukları nedeni ile daha yüksek bilet fiyatları ile yapılan gösteriler, yığılma kaotik olması da, seçerek izlenmeye olanak tanımıyor. Her kesimden, her zekitten insan festivalde mutlaka kendine uygun bir şeyler bulabilecek.

Rezervasyonlar 9 Mayıs'ta başlıyor ve 13 Mayıs'ta bitiyor. Rezerve edilen biletler AKM gişelerinden 23 Mayıs-3 Haziran arasında alınabilecek. Daha sonra biletler 6 Haziran'dan itibaren satışa çıkacak.

Biletler pahalı olsa da, bir izleyici için hâlâ seçmek izlenmeye olanak tanıyor. Her kesimden ve her beğeniden insan için festivale "Mutlaka izlenmesi gereken" gösteriler olduğu bir anlamıyla. ●

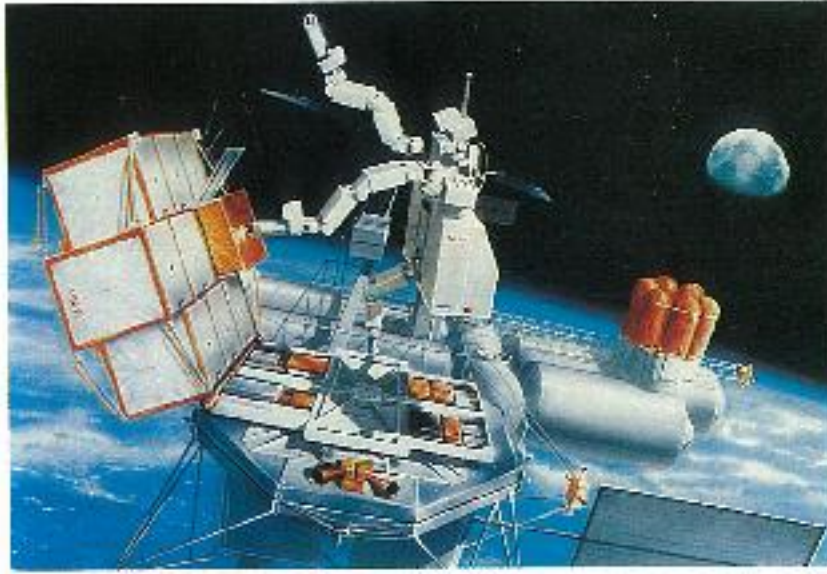


Yuri Bashmet, vilyola (Moskova Yaylıçalgılar Top.) Aya İmini



Amsterdam Gitar Üçlüsü 7 Temmuz 1992 Atalürk Kültür Merkezi Büyük Salon

ISAAC ASIMOV ÖLDÜ



Isaac Asimov

Asimov yurdumuzda bir bilim-kurgu (=science-fiction) ustası olarak tanınmakta idi. Oysa o, bilim, felsefe ve tarih ile ilgili çok geniş bir alanda son derece zengin eserler vermiştir. Birçok kişinin yanlış inancına karşı bilim kurgu salt düşlerden kurulmuş bir dünyayı öyküleri eserleri veya geleceği görme için verilen sıradan bir uğraş değildir. Asimov gibi üyelerin içinde bilim-kurgu çok sağlam bir bilimsel ve felsefi temele oturtulmuş bir araştırmadır. İleri. Asimov geleceğin tarihini yazıyor, ya da araştırıyor.

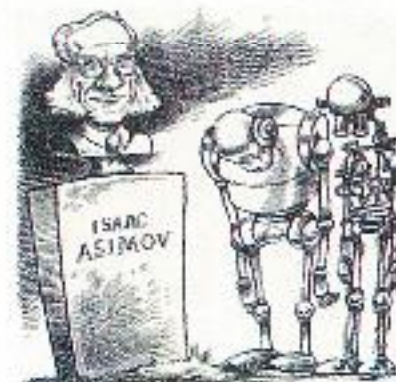
1920 yılında Sovyetler Birliğinde doğan Asimov, 5 yaşında İken ailesi ile birlikte Amerikaya göçmüştür. 1939 yılında KİMYA diplomasını aldı. Aynı yıllarda yazarlığa da başlamıştı. 1940 yılında tıp fakültesine girdi. 1948 yılında Biyokimya dalında doktorasını verdi. 1958 yılında, tüm zamanını yazarlığa ayırdı. Bu kararı verdiğinde bile veteriner tıbbi ve popüler bir yazardı.

1941 yılında kaleme aldığı enli eseri NIGHTFALL, bir bilim kurgu klasığı haline gelmiştir. Nightfall 6 güneşli olan bir sistemden söz eder. Bu sistemde gece ancak 2000 yılda bir olmaktadır. Geceyle yaşayanlar bu gece olayı için felaket ile mücadele ve üzerine efsane

ler uydur maktadırlar. Sayısız sahne peygamber ortaya çıkarır, kargaşa yaşanır. Uygarlık her 2000 yılda bir karanlık korkusu nedeniyle sönmekte, gündüz olunca, bu ağır yalın üzerinde yeniden kuruluca ya çalışılmaktadır. Bilim adamları tından bazıları, gelen karanlık besapıyarak, korkulacak bir şey olmadığını kanıtlarlar. Uygarlık yitirilmelidir. Bunun için çaba gösterirler. Burada bilim ile kör inançlar arasındaki çatışma anlatılmaktadır.

Asimov'un önemli kitap serilerinden biri de robotlar üzerinedir. İnsanların robotları ile etmeleri ile başlayan bir öyküdür bu. Robotlar sonsuza yakın bir ömre sahiptirler. Bu robotlar başlangıçta iki tanece. Onlara hükmeden 3 maddelik bir yasa vardır.

1) Robot asla insana zarar veremez,



mez,

2) Robot hareketsiz ya da kayıtsız kalarak insanın zarar görmesine neden olamaz,

3) Robot, yukarıdaki maddelerle çalışmamak kuralı ile kendi varlığını korumakla yükümlüdür.

Bu 3 temel mahile dışında robotlara hiç bir sınırlama getirilmez. Güderek insan uygarlığı kökünde nerede ise salt manuk olan robotlar tarafsızdan yönetilmeye başlarlar. Robot kendi yasalarına sonradan bir madde daha ekler. Bu madde toplumun çıkarlarının bireyden üstün olduğunu göstermektedir. Robot Daniel, birçoğumuz değil insanlığın önemli olduğunu ve insanlığın da belli toplumsal yasalara bağ olduğunu anlamasıyla birlikte, insanlığın doğru ve mutlu bir şekilde yaşaması için çabalamaya başlar.

Asimov insanlığa bir galaksi egemenliği önermektedir. Bunun temeli ise insanların barışçıl birliğinden gelmektedir.

Asimov'un bir diğer yanı da, bilimi insanlara sevdirmeyi ve anlatmayı kendine ilke edinmiş olmasıdır. Onun kitaplarında anlatılan çok karmaşık ve zor olan pek çok bilimsel konunun, son derece somut ve anlaşılır biçime dönüşüverdiğini görürüz.

Bilim kurgu dışında tarih, güncel konulara değinen pek çok kitap ve makalesi ile olan Asimov kendini yazmaya adanmıştı. 762 yaşında öldüğünde geride 2000'den çok makale ve 500'den çok kitap bıraktı. Son derece kolay ve hızlı yazabilen Asimov'un özelliklerinden biri de yazı arındaki düşüncenin zenginliği ve değişmeyen yazı kalitesi olmasıdır.

Isaac Asimov dünyamızı zenginleştiren insanlardan biridir. ●



Türkçede Isaac Asimov

1954, Kainat Fatihi (The Currents of Space), Çağlayan Yayınları

1971, Kan Damarlarında Yolculuk (Fantastic Voyage), Okat Yayınları

1971, Çelik Mağaralar (The Caves of Steel) Okat Yayınları

1976, Robotlar (I, Robot), Milliyet Yayınları

1983, Ben Robot (I Robot), Deniz Yayınları

1983, Çelik Mağaralar (The Caves of Steel), Başkan Yayınları

1983, Asi Gezegen Tyrann (Tyran), Başkan Yayınları

1983, Uğursuz Gezegen Galactica (L'assommoir Dans Le Ciel), Başkan Yayınları

1983, İmparatorluk (Foundation), Altın Kitaplar

1983, Altın Galaksi (Foundation and Empire), Altın Kitaplar

1984, Galaksi Çöküşü (Foundation's Empire), Altın Kitaplar

1984, Güneş Tarihleri (The Caves of Steel), Altın Kitaplar

1984, Şafağın Robotları (The Robots of Dawn), Altın Kitaplar

1984, Sonsuzluğun Tohumları (The Stars Like Dust), Altın Kitaplar

1984, Zamanıdan Kacık (Pebble in the Sky), Altın Kitaplar

1984, Tuzullar ve İmparatorlar (The Tuzullar Currents of Space), Altın Kitaplar

1984, Sonsuzluğun Sonu (The End of Eternity), Cep Kitapları

1984, Marslılar (The Martian Way), Cep Kitapları

1985, Erenin Çanları (The End of Eternity), Altın Kitaplar

1985, İstic Tanrılar (The Gods Themselves), Altın Kitaplar

1985, Kartarici (Robots and Empire), Altın Kitaplar

1987, Hedef Bevin (Brain), Altın Kitaplar

1988, Vekil ve Dünya (Foundation and Earth), İnkılap ve Aka Kitabevi

1988, İmparatorluk Kurulurken (Preface to Foundation), Altın Kitaplar

1990, İnikan Tanrıçası (Nemesis), Altın Kitaplar

1991, Galaksi Şeytanları (Nightfall One), Altın Kitaplar

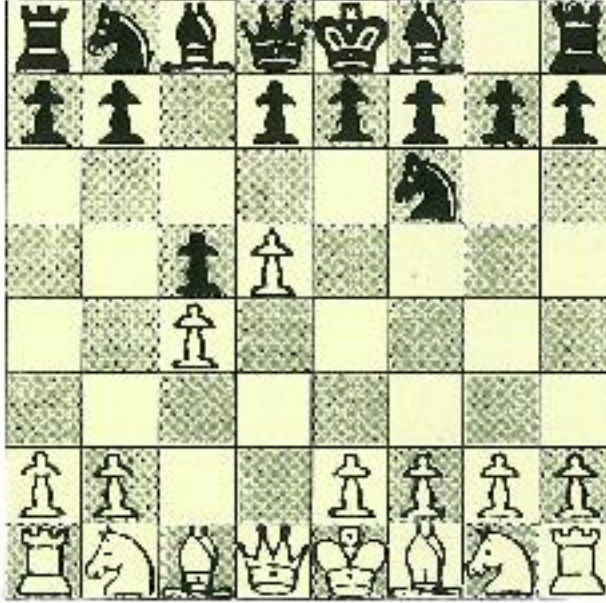
1992, Ben, Robot (I Robot), Altın Kitaplar

BENONI

1. e4 Af6 2. e4 e5 3. d4
4. d4 Af6
5. e4 e5
6. d4 b5
7. e4 a6

1. h4 f6 Fa6
2. Ac8 g6
3. Af3 d6
4. g3 Fg7
5. Fh3 Abd7
6. 00 A1x6
7. Ke1 00
8. Kb2! Fc4
9. e4 Fx2
10. Aa2 Ka2
11. Fd2! Vb8
12. Fc3 Aa1
13. Ff6 Ff6
14. f1 Aa4
15. e5 de5
16. Vb5 Aa2+
17. Kb2 Ka3+
18. Vb6 Kf3
19. Vc5 e4
20. Kb5 Va2
21. Fg2 e3
22. 0-0

12. Fg2! Vd7 12.a3 Vc7
13. Ad2 K7b8 13. Kb1 Afd7
14. Vc2 Fh7 14. Fg2 K7b8
15. Ad2 Ac5 15. Ad2 Ac5
16. Vc2 e4 16. Vc2 e4



SOLDAN SAĞA

1- Eski Cumhurbaşkanılarımız
dan birinin soyadı - Cedi, ecrat 2
TERSİ: bir olumsuzluk öneki - Ali
Poyrazoğlu'nun canlandırdığı bir
karakter 3- Ülkemizin güney batı
sında bir bölge 4- 5- Bir bağlaç
halk dilinde köpek 6- Karacemur
yöresinin bir vıdası - TERSİ bir ilçe
bir nota - dede'nin yanı 7- TERSİ
çok değil - Çiçektir yumru - TERSİ
kuzu sesi - Bir hayvan 8- Çözleri
görmeyen 9- Çiçekleri ilaç yapı
mında, yaprakları sebze olarak
kullanılan bir bitki 10- Eski M-sin
da bir tınısı - TERSİ: yıl - Mesafe,
boşluk.

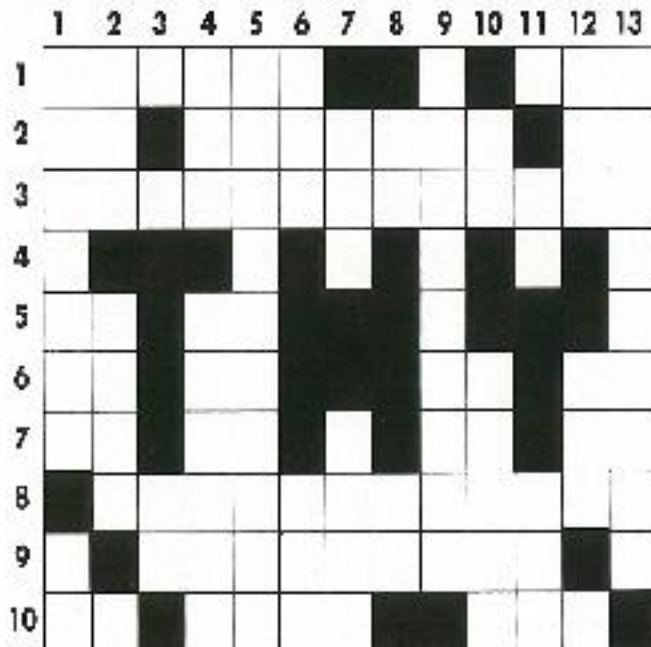
YUKARIDAN AŞAĞIYA

1- Deliorman, Dobruca, Besi
rabya civarında yaşayan Ortodoks
bir Türk topluluğu - Doktorun
simgesi 2- TERSİ: arkası değil -
TERSİ: amaç, crek 3- TORE'nin
seslileri 4- İlkel bir deniz aracı - Bir
renk 5- Eleştiri yapan kişi 6- Bir çal
gı - Doğru uzmanı 7- Erkek kar

deşlerin büyüğü - Yumruşak hayv
bir çeşit dev 8- Kuş için emir (ter-si)
9- TERSİ: hakimiyet, yürütme hak
k 10- Kilogram'ın sembolü - Toy,
tecrübesiz 11- Bir besit - Bir çalgı

12- Mutfakta kullanılan deriz, kap -
ağacın kulları 13- Sayı bilimi

Hazarbay: Hilal KIRÇIK



Sizi uçakla yolculuğa davet ediyoruz.

SÜPER EKONOMİK UÇUŞLAR



	Gidiş	Gidiş / Dönüş
İstanbul/Ankara/İstanbul	295.000 TL	500.000 TL
İstanbul/İzmir/İstanbul	295.000 TL	500.000 TL
Ankara/İzmir/Ankara	310.000 TL	525.000 TL
Ankara/Adana/Ankara	250.000 TL	425.000 TL

Günümüzde zaman çok değerli. Her yerde... Özellikle yolculuklarda. Artık bütün günü ya da geceyi yollarda geçirmek istemiyorsunuz. Hızlı ve konforlu bir seyahat tabii ki tercihiniz. Ama nasıl? Size harika bir önerimiz var. Türk Hava Yolları sizi uçakla yolculuğa davet ediyor. Üstelik çok özel koşullarda...

Artık İstanbul'dan Ankara ve İzmir'e, Ankara'dan İzmir ve Adana'ya "Süper Ekonomik Uçuşlar"ımızdan yararlanarak çok hesaplı seyahat edebilirsiniz. Bir özel programımızdan yararlanabilmeniz için yerinizi uçuştan 4 gün önce ayırtmanız ve biletinizi aynı gün almanız yeterli.

"Süper Ekonomik Uçuşlar"ımız şimdiye kadar yalnızca yukarıda belirttiğimiz hatlardaki bazı uçuşlarda karşılıklı olarak uygulanmaktadır. Bu yeni hizmetimiz hakkında Türk Hava Yolları Acente ve Bilgi Merkezlerinden ayrıntılı bilgi alabilirsiniz.

"Süper Ekonomik Uçuşlar"ımızla buluşmak dileğiyle...

TÜRK HAVA YOLLARI

