

UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • KASIM 1992 NOVEMBER • YOUR COMPLIMENTARY COPY



• APRONLARDAKİ KAZALAR • DC-9'LARDA SİSTEM ARIZALARI • MÜJDAT GEZEN'LE SÖYLEŞİ

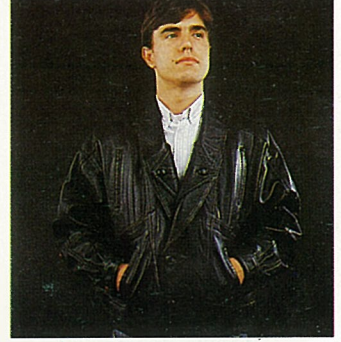
6-9-12 AY TAKSİTLERLE



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

6-8-10 AY TAKSİTLERLE

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



OSMANBEY: Halaskargazi cad. 309/49 Lale Pasajı Üst kat

TEL: 233 00 33 - 233 00 34

TEL: 572 53 71

BAKIRKÖY: Türkçü Sok. No: 7



**PERSONEL GİYİM
SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.**

İ.M.Ç. 5. Blok 5558 Unkapanı 34470 İSTANBUL
Tel: (1) 520 96 88 - 519 28 39 - 527 72 77 - 527 72 93
Fax: (1) 513 28 43

Personelinizin

İşbaşı elbiseleri,

Tulumları,

Laboratuvar

önlükleri,

Aşçı, Garson,

Komi ceketleri

için

Emrinizdeyiz...



Bütün modellerimizin stokları mevcuttur.

UTED

UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ

AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION

UTED
Aylık Yayın Organı

SAHİBİ
Sefa İNAN

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ekmel PAKİŞ

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

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

FOTOĞRAFLAR
Mustafa EREN
Erdoğan TAŞHAN
Cemal KÖYBAŞI

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

TASARIM & YAPIM
ARTI YAYINCILIK & TANITIM LTD.
İnönü Caddesi Dümen Sokak
No: 7/15 80900
Gümüşsuyu - İSTANBUL
Tel.: 251 52 43 - 44
Fax : 243 31 63
BASKI
ALAŞ OFSET

BAŞYAZI

SAYIN ÜYELERİMİZ

Havacılık sektörünün birbirine zincirlerle bağlanmış değişik iş gruplarından oluşmakta olduğunu hepimiz çok iyi bilmekteyiz. Bu sektördeki her branşın kendine göre zorlukları ve önemi olduğu da bir gerçektir.

Havacılık endüstrisinin bilim ve teknoloji paralelinde seyreden hızlı gelişimi, hemen hemen hiç bir şekilde rastlanmayacak seviyededir. Hava araçlarının imalat ve kullanım konseptleri çağın bilimsel verileriyle değerlendirilip, teknolojik imkanlarla donatılmaktadır.

Günümüzde bilimselliğin ve onun ürünü olan çağdaşlık ölçüsünün dışında alternatifler üretmek, bağnazlık değilse gaflettir.

Havacılık sektöründe ne yazık ki sağlam ve çağdaş bir altyapı yıllardır ihmal edilmekte, 1956 yılının statüsünden kendini sıyrıp atamamış bir sivil havacılık otoritesinin, bu konularda da insanüstü bir gayretle bir şeyler üretmeye çalışması, günü yaşama çabasından öteye gide-memektedir.



Burada suçluyu sivil havacılık otoriteleri olarak sunmak sanırım biraz haksızlık olacaktır. Tahminen 40 kişilik kadrosu, 36 senedir değişmeyen statüsü ile bu işi yapabilmek, her geçen gün sayısı akıl almaz bir şekilde artan Havacılık Şirketlerini denetleyebilmek için sihirbaz olmak bile yeterli değildir.

THY bir kamu kuruluşu olması nedeniyle **UÇUŞ GÜVENLİĞİNİ** kendi kendine kontrol eden nadir şirketlerden biridir. Çünkü THY uluslararası değerde, herkesçe tanınan bir **FAA Repair Station'dur.**

THY'NİN ELİNDE TECRÜBELİ, BİLGİLİ VE ÖZVERİLİ BİR TEKNİK EKİP MEVCUTTUR.

Bu ekip THY'nin yapmış olduğu en büyük yatırımdır. Bu yatırım öyle bir yatırımdır ki; emekliliğine hak kazanmış veya değişik nedenlerden THY'den ayrılmak durumunda kalmış kişilere bile yetmektedir.

Bu yatırımdan en çok faydalananlar Özel Havaolu Şirketleridir. THY'nin ücret politikasından kaynaklanan boşluğu, bizce büyük ama aslında yapacağı yatırımın büyüklüğüne göre küçük rakamlarla doldurmuş, tecrübeli, bilgili bir teknik kadroya sahip olmuşlardır.

SEVGİLİ ARKADAŞLARIM

6 Aralık 1992 günü UTED 25. yaşını kutluyor.

Bu mesleki derneğin 1986 yılından itibaren bir yıl ara vererek yapmakta olduğum Başkanlığından gurur duyarak;

Derneğimizi 1968 yılında kuran KURUCU ÜYELERİMİZE, bugüne gelmemizi sağlayan BAŞKANLARIMIZA ve Yönetimlerinde çalışmış meslektaşlarıma minnet duyguları içersinde;

HEPİMİZE NİCE 25. YILLAR DİLİYORUM.

Saygılarımla,
Sefa İNAN
UTED Başkanı



İSTANBUL'UN İLK ÖZEL HAVAALANI HEZARFEN AÇILDI

Türkiye'nin ikinci , İstanbul'un ise ilk özel havaalanı olan "Hezarfen Havaalanı" 25 Ekim 1992 tarihinde hizmete açıldı.

Önceleri, havacılığa ilgi duyan Ahmet Çömez ve Murat Öztürk tarafından kurulan Top Air havacılık şirketinin eğitim alanı olarak 1989 yılında kullanılmaya başlayan havaalanı, 17. yy'da yaşayan ve tarihi ilk Türk pilotu olarak geçen Hezarfen Çelebi'nin adını yaşıyor.

Büyükçekmece Gölü kenarına inşa edilen, 680 m. uzunluğunda ve 28 m. genişliğinde pisti bulunan havaalanına 6 tonun altında ağırlığı bulunan en çok 10 kişilik pervaneli uçaklar iniş kalkış yapıyor. Bu kategorideki her türlü uçağa hizmet verebilecek durumda olan havaalanının ayrıca 50 uçak kapasiteli apronu bulunuyor.

25. YAŞIMIZA BASIYORUZ

Derneğimizin'in kuruluşunun 25. yılı dolayısıyla düzenlenecek gecenin çalışmalarına başlamıştır. Camiamıza duyurulur.

MOTORU YANAN THT UÇAĞI ZORUNLU İNİŞ YAPTI

Türk Hava Taşımacılığı'nın Kars'tan Ankara'ya gitmek üzere 62 yolcusuyla havalanan uçağı motorlardan birinde yangın çıkması üzerine Kayseri Erkilet Havaalanı'na zorunlu iniş yaptı. Yangın askeri itfaiye tarafından kısa sürede söndürülerek, yolcular bir başka uçakla Ankara'ya gönderildi.

OKUYUCU MEKTUBU

Çok Değerli Arkadaşlarım,

Bu ay her nedense çok özleyerek beklediğim dergimizden elime 1 adet geçti, halbuki burada bunun benden başka meraklıları var. Zarf açık yani yırtılmış olarak geldi. Bende merak edenlere bazı bölümlerini fotokopi yaparak verdim.

Dergimiz gerçekten çok harika. Yazılar çok güzel baskı ile çıkıyor. Emeği geçenlere çok teşekkür eder içtenlikle başarılar dilerim. Bu garip ülkede dergiyi okurken hep sizinle oluyor ve sizinle yaşıyorum. Sağ olun var olun. Derneği kurmak bizden oldu belki ama sizler en iyi şekilde yaşıyorsunuz. Övülmeye değer. Şu anda siz bizlerden 100 adım öndesiniz.

Başyazı çok harika. Anlayışımız böyle asgari müşterekte böyle. Başkalarının haklarına müdahale etmeden haklarımızın müdafaa edilmesi fikri hepimizde olduğu sürece (kavga ederek bir yere varılamayacağı fikri) inanın sırtımız yere gelmez.

Bu çetrefilli, sıkıntılı, stres dolu yolda hepimize başarılar diler daha ileri daha iyiye gitmenizi temenni eder, gözlerinizden öper yapabileceğim birşey olursa bekliyorum.

Necati Yüce

Sayın Necati Yüce'ye gösterdiği ilgi için teşekkür ederiz, övgülerine sürekli layık olmaya çalışacağız.

THY AYLIK ANKETLERİNE DEVAM EDİYOR

Yolcuların karşılaştıkları sorunları belirlemek amacıyla THY'nin yaptığı anketlerden ilginç sonuçlar çıktığı ve bu anketlere düzenli olarak devam edileceği bildirildi.

Ağustos-Eylül anketlerine göre, yolcuların genelde hizmetlerden memnun kaldıklarının anlaşıldığı, bu arada yolcuların dile getirdiği şikayetleri de titizlikle incelediklerini belirten THY Genel Müdürü Tezcan Yaramancı, "Yolcularımıza daha iyi ve daha güzel bir hizmet vermememiz için bir neden yok. Bunu da başaracağımıza inanıyorum" derken, anketlerden çıkan sonuçların kendileri için çok yararlı olduğunu da belirtti.

THY'NİN NEW YORK SEFERLERİ

THY'nin New York -İstanbul seferleri 27 Ekim tarihinden itibaren dünyanın en büyük havaalanı John Fitzgerald Kennedy (JFK) yerine New Jersey eyaletine bağlı ve daha düşük kapasiteli Newark Havaalanı'ndan yapılıyor.

THY yetkilileri seferlerin Newark Havaalanı'na alınmasıyla JFK Havaalanı'ndaki yoğun hava trafiğinden kaynaklanan gecikmelerin kısmen de olsa giderileceğini belirtiyorlar.

GÜNEYDOĞU'YA YARDIM

Özellikle Güneydoğu'da son günlerde yoğunlaşan üzücü olaylar yaşıyoruz. Bu olaylardan ülkemizin bütünü ve toplumun her kesimi ağır yaralar alıyor.

Bu olayların yaralarının sarılması ve son bulması anlamında, siz uçak teknisyenlerini, Hürriyet Gazetesinin açtığı bağış kampanyasına katılmaya çağırıyoruz.

UTED Yönetim Kurulu

ALTIN PORTAKAL BU YIL GENÇLERİN



Bu yıl Antalya Altın Portakal Film Festivali'nde ödüller daha çok cinsellik ögesini ön plana çıkaran filmlere verildi.

Yılın en iyi filmi ödülünü, yönetmenliğini İrfan Tözün'ün yaptığı; "Cazibe Hanım'ın Gündüz Düşleri" aldı. Filmde 35 yaşındaki bekâr bir kadının hayalleri, tutkuları ve fantazileri anlatılıyor.

Festivalde en iyi kadın oyuncu ödülünü "Düş Gezginleri"filmindeki düzeyli oyunu ile genç sanatçı Lale Mansur alırken, en iyi erkek oyuncu ödülünü ise "Kapıları Açmak" filmiyle Mehmet Aslantuğ aldı.

BARIŞ MANÇO'YA ŞÖVALYE ÖDÜLÜ

Bariş Manço'ya Fransa'nın Türkiye Büyükelçisi François Dopfer tarafından Sanat ve Edebiyat Şövalyesi Nişanı verildi. Haziran ayında Fransız Eğitim ve Kültür Bakanı Jack Lang tarafından ödüle layık görüldüğü kendisine bildirilen Barış Manço bu ödül için dört ay bekledi.Yapılan bir törenle ödülünü alan Manço'ya verilen bu ödül, daha önce de Sylvester Stallone ve Liz Taylor'a verilmişti.Ayrıca sanatçının önümüzdeki ay Belçika'da Dışişleri Bakanı'nın elinden Kral Leopold nişanı alacağı bildirildi.

DÜNYA BİR BARIŞSEVERİ KAYBETTİ

Tüm yaşamı boyunca dünyanın çeşitli bölgelerinde "barışı" sağlamak için aktif çaba gösteren, soğuk savaş döneminde Doğu-Batı ilişkilerindeki yumuşamayı hedefleyen, "Detant" politikasının mimarlarından, "Nobel Barış Ödülü" sahibi uluslararası devlet adamı Willy Brandt öldü. Bu kayıp sadece Alman Sosyal Demokratlarını değil, bütün dünya barışseverlerini de üzüntüye boğdu.

10 KASIM

Cumhuriyetin kurucusu büyük önder Mustafa Kemal Atatürk'ün, herşeyden çok sevdiği Türk halkının arasından ayrılışının 54. yılına girdik. Ata'sız geçen bu 54 yıl da Ona yakışan yakışmayan zamanlar yaşadı ülkemiz.

Ama tüm bu zaman içinde ortaya çıkan bir gerçek var. Eğer gerçekten "İleri ve Muassır" ülkelerin seviyesine ulaşmak istiyorsak, Atatürk'ün ilke ve devrimlerine sıkı sıkı bağlanmamız gerekiyor.

Özellikle ülkemiz için hayati önem taşıyan tarihsel dönemelerde.



12 YENİ HAVAALANI YAPILACAK

Ulaştırma Bakanı Yaşar Topçu, bakanlığı ile ilgili yaptığı açıklamada THY'nin yeni bir düzenlemeye gereksinimi olduğunu, filosundaki bazı uçakların satılacağını belirterek şöyle konuştu: "Önce Silifke'den başlayacağız. Sırasıyla Alanya, Marmaris, Selçuk, Bergama, Balıkesir, Edirne, Ünye ve Çanakkale'de havaalanı yapımına başlıyoruz."

ÜYELERİMİZDEN HABERLER

Üyelerimizden Uğur Bilgin 17.10.1992 günü Banu;

Üyelerimizden Tarık Akbalık 31.10.1992 günü Figen ile evlendi.

Kendilerine mutluluklar diliyoruz.



BILL CLINTON BEYAZ SARAY'DA

George Bush'un %38, Ross Perot'un %19 oyuna karşın %43 oy alan Bill Clinton ABD'nin yeni Başkanı seçildi. Demokratların adayı Clinton'un bu başarısı 'Reagan'izmin bir noktada sonu anlamına geliyor...

Seçimin bir diğer özelliği kadın hareketinin kazandığı önem. ABD'nin ilk zenci kadın senatörü Carol Moseley Brown başlı başına bir olay.

Hasta olarak nitelenen Amerikan ekonomisine ve toplumsal sorunlara yeni bir soluk getirecek, yeni bir kuşağın ve anlayışın temsilcisi Clinton'un gelecekteki uygulamaları ilgiyle bekleniyor.



YERLE GÖK ARASINDA ÖLÜMCÜL RANDEVU

Fırtına kendisinin gemlenmesine izin vermiyor. Hesaplamalar gene de önceden haber almayı olanaklı kılıyor, insanların tek şansı olarak.

Samum, meteorologları Libya Çölü'nde yakaladı. Ufukta devasa bir duvar, sonra karanlık ve birdenbire her yer Sahra'ya dönüşüverdi. "İnsan kendisini kanına şampanya karışmış gibi hissediyordu" diyor Frankfurtlu meteorolog Monika.

Samum bir kum fırtınası. Görüş sıfır, etki yüksek dereceli. Bazıları çılgınca rüzgarın uyuşturucu etkisi yaptığını söylüyor. Bazıları ise, kum taneciklerinin karşılıklı olarak yüklendiklerini ve insanın derisine küçük elektrik darbeleri ile sanki masaj yaptıklarını belirtiyorlar. Eşsiz bir macera. Eğer insan bundan sağ çıkabilirse tabii...

Tornadolar, Hurrikaneler, Bliz-zardlar, Samumlar: Bunlar dünyanın fırtınaları. Yıkıcı zafer alayları durdurulamaz. Hiçlikten oluşan güçler. Düşmanın bir yüzü olsun diye, insanlar onlara isim takıyor. Gilbert (Meksika ve Jamaika 88 Sonbaharı, azami hızı 320 km/h), Gay (1989, Tayland ve Hindistan'da 1000 ölü) veya Hugo (1989, Karaipier'de 61 ölü) bu isimlerden bazıları. Son yıkıcının adı da Andrew'du. Muharebe meydanı ise Florida ve Bermuda-lar. Sonuç; 20 milyon dolarlık zarar, 250.000 evsiz, panik sonucu ölü ve yaralı sayısı 2 milyon.

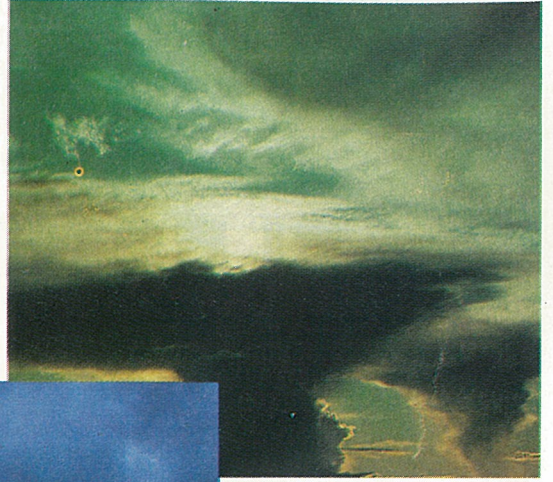
Andrew gibi tropik kasırgalar karşılıklar sonucu doğuyor. Ekvator dolaylarında, güneş ısısı okyanusların üzerindeki nemli sıcak havanın, daha soğuk olan yüksek-lere çıkmasına yol açıyor. Bu da, daha alt katmanlarda basınç kaybına sebep oluyor. Hava kütleleri birbirlerinin arkasından hareket ediyor. Dünyanın hareketi ile, akrep ve yelkovanın hareketlerinin yönünün tersine olarak nemli sıcak hava sütununu çevreliyorlar. Sütun daha da yükseliyor, hava çemberleri giderek hızlanıyor.

Böylece, bu oluşum deniz ve kıyı-
lar üzerinde binlerce km. yol kate-
diyor. Bir fırtına olarak öldürücü
etki yapabilecek süre yaşıyor. Ve
korkunç bir gücü var.

Doğa gücünü gösteriyor. Ant-
renmanı: Daima daha fazla fırtına.
En kuvvetli hortumları son yıllarda
gönderdi. Bunun sebebi, dünya
denizleri daha fazla ısınarak, fırtı-
nalar için zemin oluşturdular. Pek
çok uzman, bizi bol rüzgarlı günle-
rin beklediği kehanetinde bulun-
yorlar.

İnsanların modern savunma
yolları: Isı ölçümü, hava basıncı
değerleri, uydularla bulutların iz-
lenmesi. Fırtına tehlikesi bulunan
bölgelere haber vermeleri için bil-
gisayarlar binlerce veriyle donatılı-
yor. David Turner gibi uzmanlar,
küçük uçan makinaları ile Kara-
ipier'de ve Mek-
sika Körfezi'nde
hortumun gözü-
ne dalıyorlar.
"Uydular bizim
gibi kesin veriler
elde edemiyor-
lar" diyor Tur-
ner. Yanında 20
adamı olduğu
halde, uçan la-

doğanın altedilemeyen bir
mucizesi" diyor Turner.
Bazen aşağıda okyanu-
sun üzerinde hortumun
gözüne bir gemi giriyor. O
zaman binlerce kuş aşağıya
üşüşüyor. Ve ölüm
korkusu içinde geminin
direklerinin etrafını sarı-
yorlar.



Yalnız başlarına ya da bütün
bir aile olarak geliyorlar: Su hortum-
ları, bütün denizcilerin karabasını.

gönderiyor: Boğucu sı-
caklar, gökyüzünün ka-
rarması, yeşil, kırmızı, si-
yah bulutların etrafta
dönüp durması...

Derken gri bir hortum
fırtınadan kopuyor, ini-
yor, çıkıyor. O anı yaşa-
yanlar, geçmekte olan
Tornado'nun gürültüsü-
nü, bir milyon yabancı bo-
ğanın homurtularına
benzetiyorlar. Devasa bir toz emi-
ci gibi hiddetli, insanları ve hay-
vanları kapıp yükseğe çıkartıyor,
sonra da yere bırakıyor. Evleri yı-
kıyor.

Bize kalan, önleyemeyeceği-
miz felaketler. Amerika'nın Doğu
kıyısındaki hava mutfağı sıcak ve
soğuk havadan oluşan öldürücü
kokteyllerini yalnızca kendi çevre-
si için hazırlıyor.

Bazı insanlar tehlikenin geldi-
ğini hissedebiliyorlar. Depresyon-
lar, dolaşım bozuklukları, asabi-
yet, uykusuz geçen fırtına geceleri
gibi belirtiler ortaya çıkıyor.

Sonbahar... Düşen her ısı de-
recesi ile fırtına tehlikesi büyüyor.
Atlantik'teki tropik hava soğuk
cephelerle çarpışıyor. Yüksek,
alçakla buluşuyor. Ciddi sonuçlar
doğurabilecek bir randevu... ■



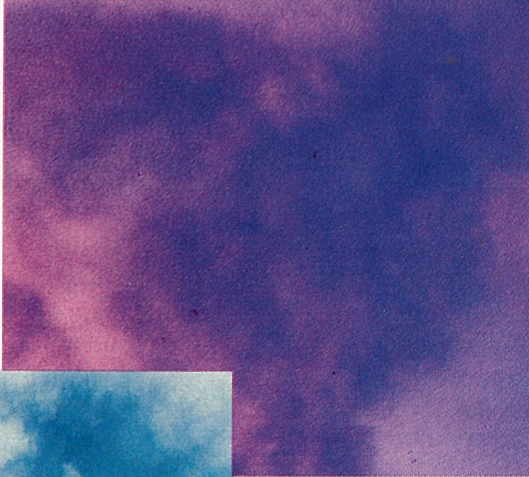
Uğursuz vınlama yok oluşun habercisi:
Tornado şiddetle atılıyor.

boratuarını kızgın girdaba soku-
yor.

Birdenbire sessizlik hakim olu-
yor. Her tarafta mavi gökyüzü,
hortumun gözü. Bütün tehlikenin
toplandığı yer. "İnanılmaz bir his,



Step Fırtınasının bi-
rinci ihtar: Yoğun bulut-
lar, sanki yeri ezip, çığ-
nemek istiyorlar.



Mor renkli imha: Tornado
her yakaladığını yok ediyor.

Turner gibi kişilere hortum av-
cısı deniyor. Bu aslında yanıltıcı
bir söz, çünkü gerçekte avcı, asıl
avlanan oluyor.

Fırtına kendisinin gemenmesi-
ne izin vermiyor. Hesaplamalar
gene de önceden haber almayı
olanaklı kılıyor, insanların tek şan-
sı olarak.

Sıcak ve soğuk havanın çar-
pışması ile ortaya çıkan öfkeli Tor-
nado'nun kendisi, habercilerini

HAVA-İŞ SENDİKASI GENEL BAŞKANI ATILAY AYÇİN:

AMACIMIZ İYİ BİR SÖZLEŞME BAĞITLAMAK

✓ *Sayın Ayçin ülkemizdeki sendikal hareketin durumu nedir?*

Şu an ülkemizdeki sendikal hareket işçi sınıfının ekonomik, demokratik, siyasi ve ideolojik taleplerini karşılayabilecek yeterlilikte değil. Bunun nedenlerinden başlıcası sendika yönetimlerine gelen kişilerin Sendikacılığı bir meslek halinde kabul edip, onun gereklerine göre hareket etmemeleridir.

Oysaki sendikacılık sürekli üretkenlik ve kararlılık gerektirmektedir. Mevcut antidemokratik yasaların ardına saklanarak, salt sözleşme imzalayan, işyerindeki kalıcı örgütlenmeleri ve süreklilik arzeden eğitimleri reddederek yapılan sendikacılık nitel ve nicel anlamda gelişemeyeceği gibi, her geçen gün erime sürecini yaşamaktan kurtulamayacaktır.

Hiç bir sendikacının insan haklarını reddetmek, demokratik hak ve özgürlüklerin tümüne ilgisiz kalmak demokrasiye sahip çıkmamak gibi bir tercihi olamaz. Çünkü bütün bunların varlığı sendikal mücadelenin ve sendikaların gelişmesiyle eşanlamlıdır. Örneğin, yıllarca siyasi iktidarların kuyrukçuluğunu yapmış ve de yapıyor olan sendikalar bugün özelleştirme, taşaron ve müteahhit firmalar karşısında hiç bir şey yapmadıkları gibi, var olan üye potansiyellerini de her geçen gün kaybetmektedirler. Bu da göstermektedirki sendikaların, buna bağlı olarak işçi sınıfının gelişmesi düzenin kuyrukçuluğunu yapmaktan değil, kendi



öz örgütlülüğünü yaratmasından geçmektedir. Türkiye'deki temel eksiklik budur. Bunun yanı sıra sendikalar mevcut antidemokratik yasaların değişmesini sağlamak ve yeni yasaların hazırlanmasında söz sahibi olabilecekleri örgütlenme politikalarını hayata geçirmelidirler. İşçilerin sınıfsal bilgi ve bilinç düzeyini geliştirecek sürekli eğitimlerle bu eğitimlerin paralelinde hayata geçirecekleri örgütlenmelerle, işçileri sendika yönetimlerine ve kendi sınıfı adına ülke yönetimine aday olabilecek şekilde hazırlamalıdır.

✓ *Sendikal anlayışınız nedir?*

Sendikacılık anlayışı düşünce olarak bir bütün olmak zorundadır. Bu anlayış zamana, döneme göre değişiklik arzetmez. Değişen veya değişmesi gereken, taktikler, politikalar. Günümüzdeki sendikal anlayışı temel iki noktada özetlemek mümkündür.

- Sınıf ve kitle sendikacılığı,
 - Düzen sendikacılığı (Sarı sendikacılık)
- bu iki anlayış, temel sendikacı-

lık anlayışında taban tabana zıttır. Bizler yönetime aday olurken sınıf ve kitle sendikacılığı anlayışımızla aday olmuş, bugün bu anlayışımız doğrultusunda sendikal mücadeleye devam etmekteyiz. Bu temel anlayıştan hareket ederek, Dünya ve ülke genelindeki değişiklikleri ve gelişmeleri yakından izleyerek, Türkiye'deki işçi sınıfının konumu ve yeri, iskolumuzdaki örgütlülük, bilgi ve bilinç düzeyinin doğru tahlili yapılarak ancak taktik politikalarda değişiklik yapabiliriz. Temel anlayışımız sınıf ve kitle sendikacılığıdır.

✓ *THY ve diğer KİT'ler arasında fark var mıdır? Özelleştirmeye nasıl bakıyorsunuz?*

Sadece THY olarak bakmak değil, tüm KİT'lere kuruluş amaçlarına göre bakmak ve bugünkü getirildikleri noktayı bu açıdan değerlendirmek gerekir. KİT'ler kâr amacı gütmeksizin halkın temel ihtiyaçlarının üretilmesi anlamında, özel sektörün kendisine aşırı kârlılık sağlamayan üretim dallarında yapmadığı yatırımların devlet tarafından öncülüğü yapılarak kurulmuş kuruluşlardır. Temel sermayesi halktan kesilen vergilerdir. Ne varki siyasi iktidarlarca izlenen yanlış politikalar sonucu, dün Türk ekonomisini sırtında taşıyan KİT'ler, bugün aynı ekonominin kamburu haline getirilmiştir. Son yıllarda özellikle dünya bankası ve IMF tarafından dayatılan acı faturalarla bugün KİT'ler, özelleştirmeye haklı zemin yaratmak düşüncesiyle bilinçli olarak zarar ettirilerek elden çıkarılmaya çalışılmaktadır. THY'da da yarın izlenecek politika

ve bu anlayışın devamı olacaktır. Özünde sendikasılaştırmayı, toplu işçi kıyımı, halkın özel sermayeye peşkeş çekilmesi anlayışını taşıyan özelleştirmeyi kabul etmemiz mümkün değil. Şöyleki THY stratejik önemi olan bir iş koludur. Ulusal nitelik ve önem açısından uluslararası sermayeye sunulması gerekir.

✓ Bu TİS'de nasıl bir anlayışla yola çıkıyorsunuz?

Bu dönem, sınıf ve kitle sendikacılığının temel ilkesi olan işçilerin yönetimlerde söz ve karar sahibi olması, ilkesinden hareket ederek 10.500 üyemizin 8.000'ine ulaşarak TİS taslağını hazırlamış bulunmaktayız. THY ve HAVAŞ'ıyla üyelerimizin olduğu tüm birimleri, İstanbul içi ve dışı illeri, tüm vardiyeleri dolaşarak çok geniş katılımlı, tartışmalı toplantılarıyla bugün üzerinde pazarlık yapılan taslak hazırlanmıştır. Taslağın içeriği tamamen üyelerimizden



gelen önerilerle hazırlanmıştır. Bunu yapmaktaki amacımız tüm üyelerimizi söz ve karar sahibi yaparak, sorumluluk

anlayışını canlandırmak ve kendi geleceğine sahip çıkması düşüncesini pekiştirmektir. Bunu başardığımızı inanıyoruz. Ekonomik ve demokratik talepleriyle TİS taslağımız gerçekçidir ve de anlaşılabilir niteliktedir. Üyelerimiz tarafından beğenilmiş ve destek bulmuştur. Bizlere bu önerileri getiren üyelerimizin kendi isteklerinden oluşan TİS taslağına sonuna kadar sahip çıkacaklarına inanıyoruz.

Bugüne değin işveren sendikaları ile yapılan görüşmelerde yenilik yaptığımız maddeler ve parasal maddelere yönelik olumlu bir yaklaşım göremedik. Ancak zaman içerisinde bizlerin masada, üyelerimizin işyerlerindeki kararlılıkları sürdüğü müddetçe, işveren sendikaları geri adım atmak zorunda kalacaklardır. Şu ana kadar işveren sendikaları sergiledikleri man-



tık ve düşünceleriyle uzaktan yönetilen insanlar olduklarını açık, seçik sergilemişlerdir. İsteğimiz odur-

ki, bu insanların önüne bu reçeteyi koyan insanlar gerçekleri görür ve buna göre davranırlar.

Bu dönem temel hedeflerimiz, geçmişin yanlışlarını yapmamaktır. Basınla ilişkiler açısından olsun, yönetimdeki ortak düşünce ve davranış bütünlüğü açısından olsun bulunduğumuz nokta sevindiricidir. Yapılan görüşmelerin gününbirlik, o günkü masada tartışılan biçimiyle siz üyelerimize, başına, partilere, derneklere gönderilmesi, her fırsatta işyerlerini gezerek verdiğimiz bilgilerle her geçen gün sendikal bütünlüğümüz ve üye ilişkilerimiz gelişmektedir.

Geçen dönem üyemiz olmayan uçuş işletme çalışanlarının tümünün bu dönem sendikamıza üye olmaları ve istenen hakların hayata geçmesi anlamındaki destekleride bu dönemin ayrı avantajıdır. İşte tüm bu doğru ve haklı isteklerle oluşan yeni dönemin üye desteğini yapacağımız doğru önderlik ve gerçekçi müdahale politikaları ile hedefe vardıracağımıza inanıyor ve de güveniyoruz.

✓ Sizce bir toplu sözleşmenin başarılı olmasının koşulları nedir?

TİS'lerde başarılı olmanın temel unsurları, sorumluluğu tabana yaymak, doğru ve gerçekçi taleplerden oluşan hedefleri tesbit etmek bu tesbitlerin hayata geçmesi için akılcı ve doğru politikalar üretmektir. Doğrunun yalnız ve tek kalması, onun gerçeklere yansımaları önünde bir engeldir. İşte bunun içindirki, düşüncedeki doğruyu gerçeğe yansıtacak doğru eylemleride seçip, örgütlenmemizi buna göre geliştirmek zorundayız. Birlik örgütlü olduğu oranda güce dönüşür. Başarıya ulaşması için bunu yapmak zorundayız. Özellikle TİS görüşmeleri sürecinde işverenler gerçek dışı söylenti ve fısıltılarla örgütlü yapıyı yıpratmayı

hedeflerler. Çalışan insanlar bunlara kanmamak sendikalarının yanında olmak zorundadırlar. Geçen sözleşme döneminde işverenlerce söylenenlerin ne denli gerçek dışı olduğunu bugün yaşamış olduklarımız göstermektedir.

Her sözleşmede toplumun tümünü memnun etmek mümkün değildir. Beğenenler olduğu gibi, eleştirenlerde olacaktır. Ancak



amaç genelin onayını almaktır. Geçen dönem sözleşmede mağdur olan iş gruplarının mağduriyetini gidermek, genelin

ekonomik, demokratik taleplerini günün koşullarına cevap verebilir konuma getirmek temel görevimizdir.

Tüm cevaplardan da anlaşılacağı gibi amacımız iyi bir sözleşme bağlatmaktır. Ancak bunun olabilmesinin koşullarını bilmek ve bu doğrultuda üzerimize düşen görevlerimizi yapmak zorundayız. Bu görevler başlıca;

- Sendikamıza güvenmek ve destek vermek,
- Örgütlülüğümüzü geliştirmek,
- İş grupları arası dayanışmayı oluşturmak,
- Sahte ve işbirlikçi muhalefetin söylentilerine inanmamak,
- İşverenin her TİS döneminde yapmayı hedeflediği birliğimize yönelik saldırıları ve uygulamaları geri püskürtmek,
- Kamuoyuna, çevremizdeki insanlarımızı yaşadığımız gerçeklerimizi ısrarla anlatmak.

Evet bunları yapmak temel görevlerimizden bazılarıdır. Bizler şu an yasal hakkımızı kullanıyoruz. Bu hak yasalarla iki yılda bir verilmektedir. Yarınlarda insanca çalışabilme koşullarına kavuşmak, yaptığımız işin karşılığı olan ücreti almak bu ücretle insanca yaşayabilmek, gelecekte pişmanlık duymamak için bu yasal hakkımızı tüm tehdit ve baskılara karşın iyi kullanmak, kararlı mücadele verecek başarmak zorundayız.

DC-9 UÇAKLARINDA



FUEL DEICING/FUEL HEAT SİSTEM ARIZALARI

Yaklaştığımız kış sezonu için de DC-9 uçaklarında sıklıkla karşılaşacağımız arızalardan birisi Fuel Deicing/Fuel Heat sistem arızasıdır.

Bu arızadan, son iki ay içinde havadan ve pistten geriye dönüşler meydana geldi. Bu geriye dönüşler incelendiğinde hem operation ve hem de maintenance olarak yanlış bilgilerin ve uygulamaların yapıldığı anlaşıldı. Bugünkü yazımda sizlere Fuel Heat arızasında yanlış bir operation ve maintenance işlemlerini önlemeye yardımcı olacak sistem ve trouble-shooting bilgilerini vermek istiyorum.

Fuel Deicing, soğuk yakıtın yakıt filtresine girmeden önce, Heat Exchanger içinden geçerken PS4 havası ile ısıtılarak sağlanır. Yakıtın ısıtılmasında kullanılan hava doğrudan atmosfere atılır.

Sistem, otomatik (SW. AUTO) veya manual (SW. ON) olarak kullanılabilir. Her iki kullanımda da sıcak hava, bir defada 60 saniye (± 10 sn) süreyle Heat Exchanger'den geçirilir. Bu süreyi sistemde bulunan bir elektrikli Timer sağlar. Sistemin çalışma durumu şöyledir:

AUTO

Kokpit başüstü panelde bulunan FUEL HEAT SW. AUTO konumuna alınınca Sw. bu durumda kalır, sistem çalışmaya hazır (arm) dir.

Motorun kullandığı yakıt, filitre-den geçerken, filitre giriş ve çıkış basınçları bir DIFFERENTIAL PRESSURE SWITCH tarafından kontrol edilir. Normal hallerde bu fark sıfır değere yakındır. Ancak, yakıtın soğuması ile filitre yüzeyinde, yakıtın içinde var olan su, buz haline gelerek filitre yüzeyini tıkamaya, tıkanma fazlalaşınca giriş ve çıkış basınç değerlerinin farkı artmaya başlar. Farklı basınç 4,5 - 5,8 PSID'yi bulunca Kokpit Ann. paneldeki "FILTER PRESS DROP" ışığı yanar, aynı anda (Fuel Heat sistem ARM olduğundan) Timer, Fuel Heat valfin açma uçlarına akım göndererek valfi açar, Ann. Panel'deki FUEL HEAT ON ışığı yanar. Açılan valften geçen sıcak hava, heat exchangerden geçen yakıtı ısıtır. Isınan yakıt filitreye gelince, orada oluşan buzları eritir, rahat geçişi sağlayarak farklı basıncın azalmasına ve ikaz ışığının sönmesine neden olur. Buzun çözülüp ikaz ışığının sönmesi bir

dakikadan daha kısa sürede gerçekleşir. Ancak Fuel Heat Valf 60 saniye açık kalma devresini tamamlar. Süre sona erince Timer, valfe kapanma yönünde akım göndererek valfi kapatır. Valf kapanınca FUEL HEAT ON ışığı sönür, devre tamamlanmış olur.

MANUAL

Fuel Heat Switch OFF'da dururken hava şartları yakıtın ısıtılması gereğini ortaya çıkardığı durumlarda (isteğe bağlı olarak) switch ON durumuna alınarak bırakılır. Sw. yaylı olarak hemen OFF durumuna geçer. Ancak, Timer derhal devreye girmiştir, valf açılır, FUEL HEAT ON ışığı yanar, 60 saniye sonra AUTO konumunda olduğu gibi herşey normal konumuna döner.

Fuel Heat kullanılması motordan ilave bir güç alınması demektir. Bu nedenle gerek duyulmadığı zamanlar kullanılmaz. Güç kaybı dışında Fuel Heat kullanımının bir diğer mahsuru daha vardır: Heat Exchanger'den geçerken ısınan yakıt Fuel Filter ve Fuel Control Unit'ten sonra Fuel/Oil Cooler'den geçecek ve orada motor yağını soğutacaktır. Isınan



Erhan İNANÇ
Teknik Kontrol Md. Yrd.

yakıt yağı soğutamayacağı için paralelinde yağ ısısının yükselmesine neden olur. Normal çalışma limitleri içinde yani 60 saniyelik Fuel Heat çalışması, yağın limit dışı ısınmasına kesinlikle neden olmaz. Motor yağının ısı limiti max. 15 dakikalık süre için 120°C'dır. Uçuşta bu değerlerin aşılması motorun durdurulmasını gerektirir.

Bu sistemden pilot şikayetleri sıklıkla:

- FUEL HEAT ON ışığı yanıp sönüyor,
- FUEL HEAT ON ışığı sönmüyor,
- FUEL HEAT Sw. OFF'a alınmasına rağmen devreden çıkmıyor şeklinde oluşmaktadır. Bu arızalar yapılan incelemeler sonucu çoğunlukla indikasyon arızası, yani yanlış indikasyon olarak bulunmaktadır. Uçuşta bu arızanın bir yalancı indikasyon mu yoksa gerçek bir arıza mı, yani Fuel Heat Valf açıkta sıkışma arızası olup olmadığı ancak şu yolla öğrenilebilir:

Yakıt, Fuel Heat Exchanger'den çıkıp Fuel Filtre girmeden önce bir Fuel Temp. Bulb'dan geçer. Buradan alınan sinyal kokpitte bulunan Fuel Temp. İndikatörde santigrad olarak okunur.

Yağ, Fuel/Oil Cooler'den soğuyarak çıktıktan sonra yataklara gitmeden önce bir Oil Temp. Bulb'dan geçer. Buradan alınan sinyal kokpit-

te bulunan Oil Temp. İndikatörde santigrad olarak okunur.

Bu bilgiler ışığında incelemeye devam edecek olursak: Ann. panelde kumanda verilmeden (kendiliğinden) FUEL HEAT ON ışığı yandığında bunun bir False Indication mı yoksa, gerçek valf açık kalması mı olduğunu anlamak kolaylaşır. Gerçek valf açık kalma durumunda PS4 havası Fuel Heater'de yakıtın ısısının yükseldiği ve sıcak yakıt da Fuel/Oil Cooler'da yağı soğutmayacağı için Oil Temp. İndikatörde de yağın ısısının yükseldiği görülebilecektir. Sonuç olarak hem yakıt ve hem de yağ ısısının devamlı yükselmesi, Fuel Heat Valfin açık kaldığını gösterir. Bu iki indikasyonda yükselme yoksa, Fuel Heat Valf kapalı olmasına rağmen ikazın yalancı olduğu anlaşılır. Bu iki indikasyona ilave olarak bir indikasyon daha mevcuttur; Fuel Heat sistem motorun PS4 havasını kullanır, dolayısı ile motordan güç alır. Valf, gerçekten açıkta kalmış ve motordan hava alınıyorsa, o motorun EPR değeri eşit N2 da diğer motora nazaran daha düşük olur. Ancak, motorlar değişik yaşları nedeniyle aynı performans değerleri vermediklerinden pek

güvenilir bir indikasyon değil, fakat ilave değerlendirme olarak kullanılabilir bilgidir.

Yalancı indikasyon olduğu tespit edilen durumlarda, FUEL HEAT ON ışığının yanıyor olması kokpit ekibine rahatsızlık veriyorsa, kaptan arkasında C/B panel alt-dış tarafta bulunan sol ve sağ taraflar için ayrı ayrı S-36 veya T-36 (FUEL HEAT ON ADVISORY) C/B çekilerek ışık söndürülebilir. Pilot Log Book'a arızayı yazarken, yöntemleri ile yalancı indikasyon olduğunu tespit ettiğini ve ilgili C/B'i çektiğini kaydetmesi teknik ekibe yardımcı olacaktır.

Fuel Deicing System-Schematic'i incelersek, FUEL HEAT ON ışığının yanması için toprağını solenoidi enerjisiz olmak koşulu ile RELAY PANEL kontaklarında bulur. Valf kapanıp kontaklar OPEN'a hazır duruma gelince; Relay Panel Solenoidi, Valfin E ve G uçlarından toprağını bularak enerjiler, kendi kontak uçları yukarı çekilerek FUEL HEAT ON ışığı toprağını kaybeder ve söner.

Kapalı bir valfte:

- 1- Valf içi kontaklar yer değiştirmemişse,
- 2- E veya G uçlarında kötü temas varsa.



3- E veya G uçlarından birisi veya ikisi kopuksa,

4- Valfin fişi sökülümüşse; FUEL HEAT ON ışığı yalancı ikaz olarak yanacaktır.

Yalancı ikaz arızası ile gelen uçağa teknisyen sırası ile şu işlemleri yapmalıdır.

Uçakta cereyan var ve Fuel Heat Sw. OFF'ta iken:

1- Fuel Heat Valfin indikatör kolu fiziki olarak CLOSED'da olduğu görülmeli, valfin kapalı olduğu anlaşılmalıdır.

2- Sw. ON yapıp bırakılmalı, yine valf indikatörü gözlenerek önce OPEN, 60 sn. sonra CLOSE olduğu yani çalışmanın normal olduğu gözlenmelidir.

3- Valf içindeki CLOSED kontakğının yer değiştirmedini düşünerek valfin motor kısmına (DİKKAT, valfin kelebek gövdesine değil) tornavidanın sap kısmı ile tıklanır. Kontak uçlarını hafifçe yapıştıran bir tutma varsa bu tıklama ile açılıp FUEL HEAT ON ışığı sönecektir.

ÖNEMLİ NOT: Valfin tıklanmasında çekiç ve tokmak kullanılması hatalıdır. Aynı şekilde tıklama işlemi valf gövdesine değil, motor kısmına yapılmalıdır, zira açılması istenen kontak uçları valfin motoru içindedir. Valf kısmına çekiçe vurularak ezilmiş, kelebek valfi çalışamaz hale gelmiş ve bu nedenle KAL edilmiş valfler olmuştur.

4- Bu işlemlerle arıza düzelmezse bir evvelki paragraftaki 2 ve 3 numaralı arızaların durumu elektrik teknisyeni tarafından incelenmelidir. Ağustos ve Ekim 92 aylarında JAG ve JAD uçaklarındaki arızalar valf fişlerinde temasın olmaması şeklinde (dişi pinlerin içindeki yayların bozulması sonucu içine giren pinle temas olmuyordu) bulunmuştu. Bunların birisinde dişi pinler, diğerinde komple fiş değiştirilmiştir.

Arızanın yalancı ikaz olduğu kesin anlaşılan ve gerekli müdahalenin yapılamayacağı durumlarda (genellikle IST dışı hatlarda) şu yöntemin takibi doğru olacaktır.

1- İndikasyon hatasına rağmen Sw. ON yapılarak fiziki olarak valfin açıldığı, 60 ± 10 sn. sonra kapandı-

ğı 2-3 defa denenerek sistemin normal çalıştığı tesbit edilir.

2- FUEL HEAT ON ışığı devamlı yanmasın diye ilgili S-36 veya T-36 C/B çekilir.

3- Arıza Continued Item'e aktarıldığında, sistemin normal çalıştığı, yanlış indikasyon olduğunun tespit edildiği ve ışığı söndürmek için C/B çekildiği (numarası ile) yazılarak uçak sefere verilir.

Arıza gerçekten valfte ise Yani; valfe kumanda edilemiyorsa ve işlem yapmadan, (arızayı gidermeden) sefere vermek gerekiyorsa bunun dayanağı MEL 73-3 Item 2'dir. Buna göre arıza yapan valfin kesinlikle kapatılmış olması gerekir. DC-9 MEL PROCEDURES MANUAL, Maintenance Action olarak sadece bu işlemi vermektedir. Ancak Timer, kumanda edilmeden valfe açma cereyanı gönderilebilir mi sorusunu emniyete alabilmek için valften fişin sökülmesi tavsiye edilebilir doğru bir tedbirdir. Fiş söküldüğünde (yukarıdaki wiring şema izahından hatırlayacaksınız) valf kapalı olmasına rağmen Ann. paneldeki FUEL HEAT ON ışığı yanacaktır. Devamlı yanan ışık kokpit ekibini rahatsız edeceğinden ilgili C/B (S-36 veya T-36) çekilerek emniyet veya kart asmak gerekir.

Şimdi bu arıza Log Book'un

Continued Item sayfasına şu örnekteki gibi alınması gerekir.

ÖRNEK: R. ENG FUEL HEAT VALF INOP.

Valf manual olarak kapalıya alındı.

Valfin fişi söküldü.

T-36 C/B çekilerek emniyetlendi.

Bu şekilde sefere verilen valfin indikatör lever'ını telle emniyetlemek kesinlikle gerekmez. Fuzuli bir işlemdir. Yanlış olduğunu bildiğimiz ve gereksiz sürtüşmelere neden olan bu yanlış uygulamadan artık vazgeçmemiz gerekir.

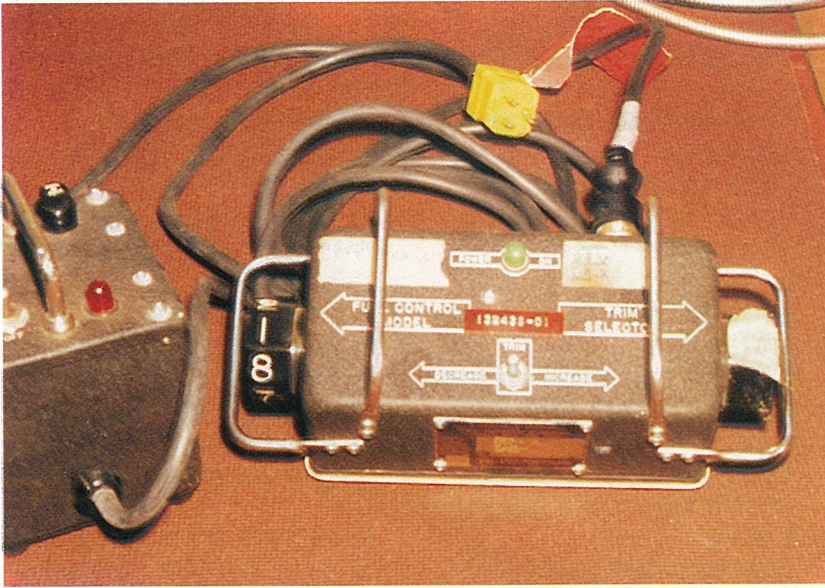
Fuel Heat Valfin actuator kısmı Motor Operated, valf kısmı ise Butterfly tiptir. Motora açma veya kapama yönünde 115V Ac cereyan gelmedikçe bulunduğu pozisyonu değiştirmesi mümkün değildir. Motor çalışırken valf üstüne gelen PS' havası da kapalı olan valfi açmaya yeterli olamaz, açamaz. Hidrolik/Pneumatik atelyesinde kapalı ve fişi sökülümüş olan iki ayrı valfte yapılan denemeler PS4 havasından daha yüksek olan basınçta dahi valfi açmadığı denenerek ispat edilmiştir. Bu nedenlerle manual olarak kapalıya alınmış ve fişi sökülümüş olan valfi indikasyon kolundan emniyetlemeyiniz ve etrafınıza tavsiye etmeyiniz. ■





Mustafa Soysal

JT8D. FCU, REMOTE TRIMMER

UZAKTAN KUMANDA
İLE MOTOR AYARI

JT8D tipi motorlarımız DC9 ve B727 tipi uçaklarımızda kullanılmaktadır. Burada amaç, her iki ya da üç uçak motorunun gaz verme ve gaz kesme sırasında eşit performans göstermesini sağlamaktır. TRİM ayarı ile motorlar birbiriyle uyumlu hale getirilir. Ayar, her iki motor yakıt kontrol ünitesi (FCU) üzerinden yapılmaktadır.

KULLANILDIĞI
MOTOR TİPLERİ

JT8D-9A ve JT8D-15 tipi motorlarımızın ayarı statik ve trim ayarları olarak iki aşamada gerçekleştirilir. Motor ya da FCU gibi temel komponent değişimlerinden sonra motor ayarı yapmak gerekir. Hangar içinde motorların çalıştığı koşullarda her iki motorun birbirine uyumu için yapılan bir dizi

işlem STATİK AYAR'dır.

Daha sonra uçak dışarı çıkarılır. Motorlar çalıştırılır. Motorların çalışır durumda yapılan ayarlarına TRİM denir. IDLE, PART/POWER ve MAKSİMUM olarak üç aşamada yapılır. Bu ayarlar genel olarak kulaklıklarla pilot kabiniyle doğrudan ilişkide bulunan bir teknisyen tarafından özel trim anahtarı ile yapılır.

Kulaklık aracılığı ile yapılan motor ayarlarında cockpitten verilen talimatların zaman zaman yanlış anlaşılmasından, ayar zamanı uzamaktadır. Bu cihazı kullanarak IDLE ve bilhassa P/P devrinde FCU'e cockpitten trim vermek mümkündür. REMOTE TRIMMER'i kullanarak ayar zamanının kısılması önemli bir yakıt tasarrufu sağladığı gibi, ayar yapan teknisyeni kışın soğuk hava

koşullarından ve yüksek takatta çalışan motor gürültüsünden koruyacaktır.

Bu cihazdaki mevcut bazı aksaklıklar giderilmiş ve bir çok defa kullanılarak olumlu sonuç alınmıştır.

DC-9 uçaklarında kablo boyu cockpite kadar uzandığı için rahatlıkla kullanılmaktadır.

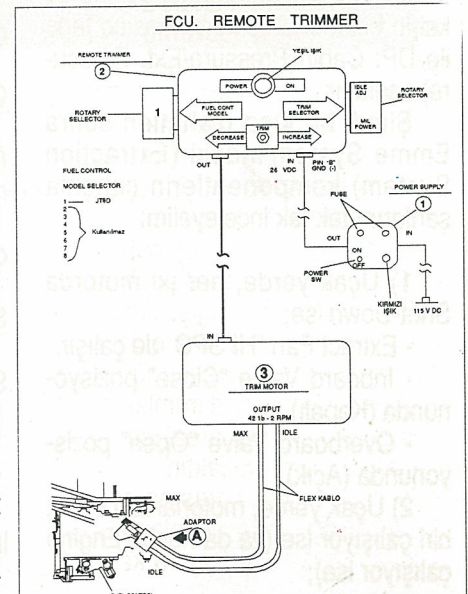
B-727 uçaklarında bir ara kablo ilavesi ile REMOTE CONTROLLER cockpite getirilmektedir.

TANITIM

REMOTE TRIMMER üç ana parçadan oluşmuştur. (Şekil-1)

- * POWER SUPPLY
- * REMOTE TRIMMER (CONTROLLER)
- * TRIM MOTOR

(Sürecek)



EMME SİSTEMİ

(EXTRACTION SYSTEM)

TROUBLE SHOOTING



Bu system (1) adet (Extraction), 1 adet (Flow Detector), 1 Adet (Overboard Valve) ve 1 adet (Inboard Valve)'den meydana gelmiştir.

Basma Sistemi ile Avionic Compartment'a basılan hava (Avionic Comp't'daki komponentlerin Ventilasyon'u (havalandırılması sağlandıktan sonra) Extract Fan (Emme Fan)'ı tarafından emilir. Emilen bu hava şartlara göre ya (Inboard Extract Valve)'den ön kargo döşemesi altındaki bölgeye (Uçuşta ya da soğuk hava şartlarında yerde Overboard Valve P/B SW'i "OFF" yaparak) ya da (Overboard Extract Valve)'den dışarıya (Overboard) atılır (yerde).

Uçuşta, (Extract Fan)'da ya da (Inboard Valve)'de bir arıza olduğu takdirde, (OVERBOARD P/B SU) RELEASE(= Out) edilerek (Overboard Valve) kısmi olarak açılır. Böylece havanın emişi (Air Extraction) basınç farkı (DP) ile (dışarıdaki basınç ile kabin basıncı arasındaki basınç farkı ile DP: Cabin Pressure/Ext. Pressure) sağlanır.

Şimdi bu kısa izahattan sonra Emme System'indeki (Extraction System) komponentlerin çalışma şartlarını tek tek inceleyelim:

1) Uçak yerde, her iki motorda Shut-Down ise;

- Extract Fan "HI SPD" de çalışır.
- Inboard Valve "Close" pozisyonunda (Kapalı)
- Overboard Valve "Open" pozisyonunda (Açık)

2) Uçak yerde, motorlardan en az biri çalışıyor ise (ya da her iki Engine çalışıyor ise);

- Extract Fan "LO SPD" de çalışır.

- Inboard Valve "Open" pozisyonunda (Açık)

- Overboard Valve "Close" pozisyonunda (Kapalı)

3) Uçak havada (Uçuşta);

- Extract Fan "LO SPD" de çalışır.

- Inboard Valve "Open" pozisyonunda (Açık)

- Overboard Valve "Close" pozisyonunda (Kapalı)

4) (438VU) Başüstü panelindeki "OVBD Valve P/B SW"i, "OFF" konumunda ise;

- Extract Fan "LO SPD" de çalışır.

- Inboard Valve "Open" pozisyonunda (Açık)

- Overboard Valve "Close" pozisyonunda (Kapalı)

5) (438VU) Başüstü panelindeki "Extract P/B SW"i, "OVBD" konumunda (Release Out) ise;

- Extract Fan "LO SPD" de çalışır.

- Inboard Valve "Close" pozisyonunda (Kapalı)

- Overboard Valve "Partially Open" pozisyonunda (Yarı Açık)

Şimdi de, Extraction System (Emme System)'inin çalışmasını görelim;

Burada konu (2) ana başlık altında incelenir:

- Normal çalışma (Extraction Systemin normal çalışması)

- Arıza durumunda Extraction System'in çalışması

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

NORMAL ÇALIŞMA

Extraction System'in normal çalışması için ön şartlar;

- (438VU) Başüstü panelinde,

(Extract P/B SW)'i basılı (IN) konumunda

- (438VU) Başüstü panelinde, (OVBD Valve P/B SW)'i basılı (IN Auto) konumunda olacaktır.

Normal çalışma (2) kısımda incelenir:

1- Uçak yerde, her iki motor Shut-Down durumunda iken normal çalışma.

2- Uçak "Flight" konumunda ya da yerde, en az bir motor çalışıyor iken normal çalışma.

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

1- Uçak yerde, her iki motor Shut-Down durumunda iken, normal çalışma:

Bilindiği gibi, her iki motor Shut-Down durumunda iken, (Extraction Fan) (HI SPD)'de (Yüksek Hızda) çalışır. Bu durumda, daha önce de gördüğümüz gibi;

Inboard Valve Kapalı

Overboard Valve Açık konumdur. O halde, Avionic Comp't'daki komponentlerin soğutulmasından (Ventilation'undan) sonra (Blowing System sayesinde) hava (Extract Fan) tarafından emilerek Overboard Valve'den dışarı atılır.

2- Uçak "Flight" konumunda ya da yerde, en az bir (Engine) çalışıyor ise normal çalışma:

Bu durumda, Extract Fan (LO SPD)'de (Düşük Hızda) çalışır. (Inboard Valve) Açık, (Overboard Valve) kapalı konumunda, o halde Avionic Comp't'daki komponentlerin soğutulmasından sonra hava extract fan tarafından emilir ve açık olan Inboard Valve'den geçerek, (FWD Cargo Compartment)'i taban döşemesi altındaki bölgeye boşalır.

UÇAKLARI YAŞATANLAR YAŞADILAR



GÜNEŞ
HAYAT SİGORTA,
TÜM GÖKYÜZÜ PERSO-
NELİ İÇİN GELİŞTİRDİĞİ
ÖZEL SAĞLIK SİGORTASI
ÇALIŞMALARINI TAMAMLADI.
UÇAKLARI YAŞATANLAR
ARTIK SAĞLIK SİGORTASI
GÜVENCESİ ALTINDALAR.
YAŞADINIZ.

DÜŞÜK PRİMLİ, GENİŞ KAPSAMLI
VE ÇOK AVANTAJLI
ÖZEL SAĞLIK SİGORTANIZ İLE İLGİLİ
GENİŞ BİLGİ İÇİN:

GÜNEŞ
HAYAT
SİGORTA AŞ

GENEL MÜDÜRLÜK: Abdi İpekçi Cad. No.:57 Maçka 80200 İSTANBUL Tel: (1) 231 13 00 Fax:(1) 231 80 86

BÖLGELER: ANKARA:(4) 418 55 67 İZMİR:(51) 84 64 16 ADANA:(71) 11 34 62 SAMSUN:(36)11 33 68

APRONLARDA MEYDANA GELEN KAZALAR



Dr. Oya TORUM
Kabin Kalite Müdürü



Apronlarda, ramp hizmetleri sırasında meydana gelen trafik kazalarına ciddi bir şekilde eğilmek, kazaların oluş biçimlerini değerlendirmek ve doğru maliyet analizlerini yaparak gereken önlemleri titizlikle almak, sivil havacılığın gündemde olan konulardandır. Bu kazalar havalimanı personeli veya yolcuların yaralanmalarına ya da can kaybına neden olmamakla birlikte, büyük maddi hasarlarla sonuçlanmaktadır.

Örneğin, bir kargo yükleyicisinin uçağa adeta dokunarak çarpması, uçağın hizmetten alınmasını, yüklenmiş ise yolcu ve bagajların, kargo/posta gibi yüklerin indirilmesini, başka bir uçak ve uçuşun tahsisini gerektirmekte konu doğrudan yolcuya yansımaktadır. Bu arada uçuş ekibinin programları, vardiyalarının hizmet yükünün değişimi işletmeye yönelik aksaklıkları ortaya çıkarmaktadır. Öte yandan uçakta çarpışmadan doğan hasarın giderilmesi ise

uçağı yerde alıkoyarak, hasarın önemine göre, uçağın yerde kalma süresini uzatarak bakım programlarını da etkileyecektir.

Kazaların ramp personeli ve bakım personeliyle olan ilgisi bazı durumlarda sağduyu eksikliği gibi görünüyorsa da, eğitim sorunları ve bakımlı faal araçların apron trafiğinde seyrediyor olması son derece önemli parametrelerdir.

Kazalar oluş biçimlerine göre uçağın uçağa, yer hizmet aracının uçağa ve aracın araca çarpması biçiminde olabilmektedir.

Bu makalade yer araçlarıyla ilgili olan kazalar ele alınarak, yer hizmetleri sırasında kazaya neden olan hizmetlere, kısaca değinilmiştir.

1- UÇAĞIN İTİLME/ÇEKİLME DURUMLARI (push-back)

Uçakların apronda motor çalıştırmadan hareketini sağlamak, park yerlerine ya da park yerlerinden çekmek için verilen hizmet sı-

rasında meydana gelen kazalar oldukça geniş bir yer tutmaktadır. Her uçağın tipine uygun yapıdaki çeki demirinin, iniş takımlarına iyi takılmaması, kırılması, kötü hava koşullarından ötürü traktörün kayması, operatörün bir başka görev için veya herhangi bir başka nedenle acele etmesi, uçakla iletişim eksikliği, dikkatsizlik genel kaza nedenleridir. Bazı durumlarda uçağın park durumu sağlandıktan sonra aracı kullanan kişinin çeki demiri henüz sökülmemişken hareket etmek istemesi de çarpma nedeni olabilmektedir.

2- UÇAĞA YER TAKAT CİHAZI İLE ENERJİ VE HAVA VERİLMESİ

Bağlantıların yanlış noktalara uygulanması, sökülüp takılırken dikkatsiz davranılması, gerek uçakta gerekse GPU ve Airstarterlerde hasar meydana getirebilmektedir.

3- YOLCU YÜKLEME KÖPRÜLERİ

Yolcu yükleme köprülerinin körüklerinin uçağa hızlı yaklaşması, uçak kapısında, gövdede fairinglerde zarar oluşturabilmektedir. Uçağın itilişi/çekilişi sırasında uçağın köprüye çarpması da mümkün olup, bu defa hem uçak hem körük kullanılamaz duruma gelmektedir.

4- YOLCU MERDİVENLERİ

Yolcu merdivenini uçağa yaklaştırmak, yerden yanaşılacak yüksekliğin iyi algılanamaması, özellikle büyük uçak tiplerinde gövdeye, kanatlara çarpma riskini artırmaktadır.

5- BAGAJ ARABALARI:

Uçakla ilgili kazalara sıklıkla, bagaj ve kargo arabalarının uçağa getirilmesi ya da uçaktan alınması sırasında rastlanmaktadır. Uzun sıralar halindeki arabalar çekilirken bagaj arabalarının manevra yapmak zorunda kalmaları savru-larak uçağa çarpmalarına neden olabilmektedir. Aynı zamanda, arabaların herhangi bir nedenle ani duruşları da kaza olasılığını artırmaktadır. Öte yandan bazı rüzgar hareketlerinde arabalar eğim doğrultusunda kayabilmektedir. Arabaların birbirlerine iyi bağlanmamış olması da kaza faktörleri arasında sayılmaktadır.

6- KONTEYNER VE PALET YÜKLEYİCİLERİ İLE KONVEYÖRLER

En sık rastlanan hasar türleri arasında, kargı kompartmanlarında konteyner ve bagajların kötü yüklenmesinden, gerekli önlemlerin alınmamış olmasından kaynaklanan panel yırtılmaları, kırılmalar ve çökmeler gelir. Kargo yüklemeleri sırasında en çok çarpılan yerler ise kapı eşikleri, kanat fairigleri, flaplardır.

Uçakların değişik genişliklerdeki kargo kapıları, kapı yerleri, konveyörleri taşıyan araçların yatay ve düşey hareketlerinde güçlükler doğurmaktadır. Uçağa

yaklaşım ve uçaktan uzaklaşım operatörün dikkatine bağlıdır. Tip farklarından kaynaklanan farklı yükseklikte platform kullanma gereksinimleri karışıklıklar yaratmaktadır.

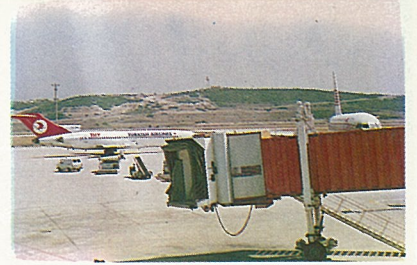
7- İKRAM YÜKLEME ARAÇLARI, TEMİZLİK ARAÇLARI, UÇAK YIKAMA ARAÇLARI, AMBULANSLAR, FÖSEPTİK ARAÇLARI

Pek çok önemli hasar yukarıdaki sıralanan araçların uçağa hizmet vermesi sırasında olabilmektedir.

Bu araçların sürekli bakımlı tutulması, kullanıcıların özen göstermesi son derece önemlidir. Çünkü her farklı uçak tipi farklı boyutundan dolayı bir anlamda farklı hizmet gerektirmektedir. Söz konusu araçların genellikle çarptığı yerler ise gövde ve kanatlar olduğundan darbe alan uçakların seferden uzun süreli alınmaları durumu ile karşılaşilmektedir.

8- TEKNİK BAKIM ARAÇLARI, GÖREVLİ PERSONELİ TAŞIYAN ARAÇLAR, VIP ARAÇLARI, LİMAN GÜVENLİK VE SERVİS ARAÇLARI

Yukarıda anılan araçların oluşturduğu kazalar ise oldukça sıklıkla arz edilen ve uçaklara karşı risk oluşturan hizmet araçlarıdır.



APRON KAZALARINA KARŞI ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

Kazaların önlenmesinde temel faktör apronların sağlam bir alt yapıya sahip olmasıdır. Uçakla ilgili hizmetlerin mümkün olduğunca apron zemini altından sabit olarak tesis edilmesi en doğru çözümdür. Örneğin; hidrant çıkışları, yakıt, basınçlı hava, 400 Hz. güç sistemleri, drenaj bağlantıları, içme suyu, air condition çıkışları, telefon çıkışları gibi alt yapı hizmetlerinin uçak park yerlerine yakın tesis edilmeleri apronda trafik yoğunluğunu azaltacağından, kaza olasılıkları da azalacaktır. Bu tip alt yapı hizmetinin kurulmasının sabit yatırım maliyeti yüksek olmakla beraber alternatif maliyetler göz önünde bulundurulduğunda fayda/maliyet teorilerinin uygulamaları için iyi bir örnek olacaktır.

Öte yandan iyi bir personel ve araç organizasyonu ile apronda uçaklara hizmet veren hizmet araçlarının azaltılması da kazaları önlemenin bir yolu olarak önerilmektedir. Araçları kullanan kişilerin ciddi bir eğitimi görmüş olması, bu eğitimi görmemiş olanların kesinlikle araç kullanmaması ciddi bir şekilde izlenmelidir.

Araçların çok iyi bakımlı olmalarının gereği ise bilinenin tekrarı olmakla birlikte çok kere zorunluluklardan dolayı gözardı edilmektedir. Bugün Ortaklığımız'ın, ana üssü olan Atatürk Havalimanı'nda durum giderek güçleşmektedir. Süratle apron hizmetlerinde ring seferlerinin gerçekleştirilmesi için her türlü önlem alınmalıdır. ■

Kaynaklar:

Airport International 1989, Jan. s. 16
Airport Support Feb. 1992 s. 39





Havacılık çok büyük yatırımlar gerektiren ancak kârlılık düzeyi düşük bir sektördür. Bu nedenle her kuruluş çeşitli çözümler arayarak maliyeti azaltmaya çalışır.

İşte küçük bir atelyede yapılan başarılı çalışmalar sonucu astronomik değerlerde maliyet azaltılması sağlanmıştır.

THY filosunun ana uçaklarından biri A 310'lardır. Bu uçakların Main Landing Gear's (Ana İniş Takımları) bakım amacı ile sökölüp bakımdan sonra takılabilmesi için gerekli teçhizat yurt dışı maliyeti 2.500.000.000 TL. dir. (% 60 gümrük maliyeti hariç) Ve siparişinden 6 ay sonra teslim edilmektedir. Bu zaman aşımı bakım programımızın dışındadır. Hangar Techizat Atl. Md. Sn. Oktay Öz-

kaynak ile beraber Lufthansa Tesislerindeki kısa bir araştırmamızdan sonra bu teçhizatı kendi imkanlarımızla bakım üssümüzde yapabileceğimizi yöneticilerimize bildirdik. Alınan onaydan sonra A-310 MLG söküm ve takım apatı imalatı atelyemizde personel arkadaşlarımızın da başarıları ile gerçekleştirilmiştir. İmalat süresi üç ay olup malzeme maliyeti 55.000.000 TL. civarındadır.

Atelyemizde bu hizmetin dışına yapmış olduğumuz diğer hizmetlerin arasında A-310 uçaklarının büyük bakımlarında kullanılmak üzere bakım doku imalatı, uçak sedyeleri imalatı, A-310 MLG Dikme conta değiştirme aparatı imalatı da bulunmaktadır.

Filomuzda bulunan diğer uçaklar için de bakım platformları



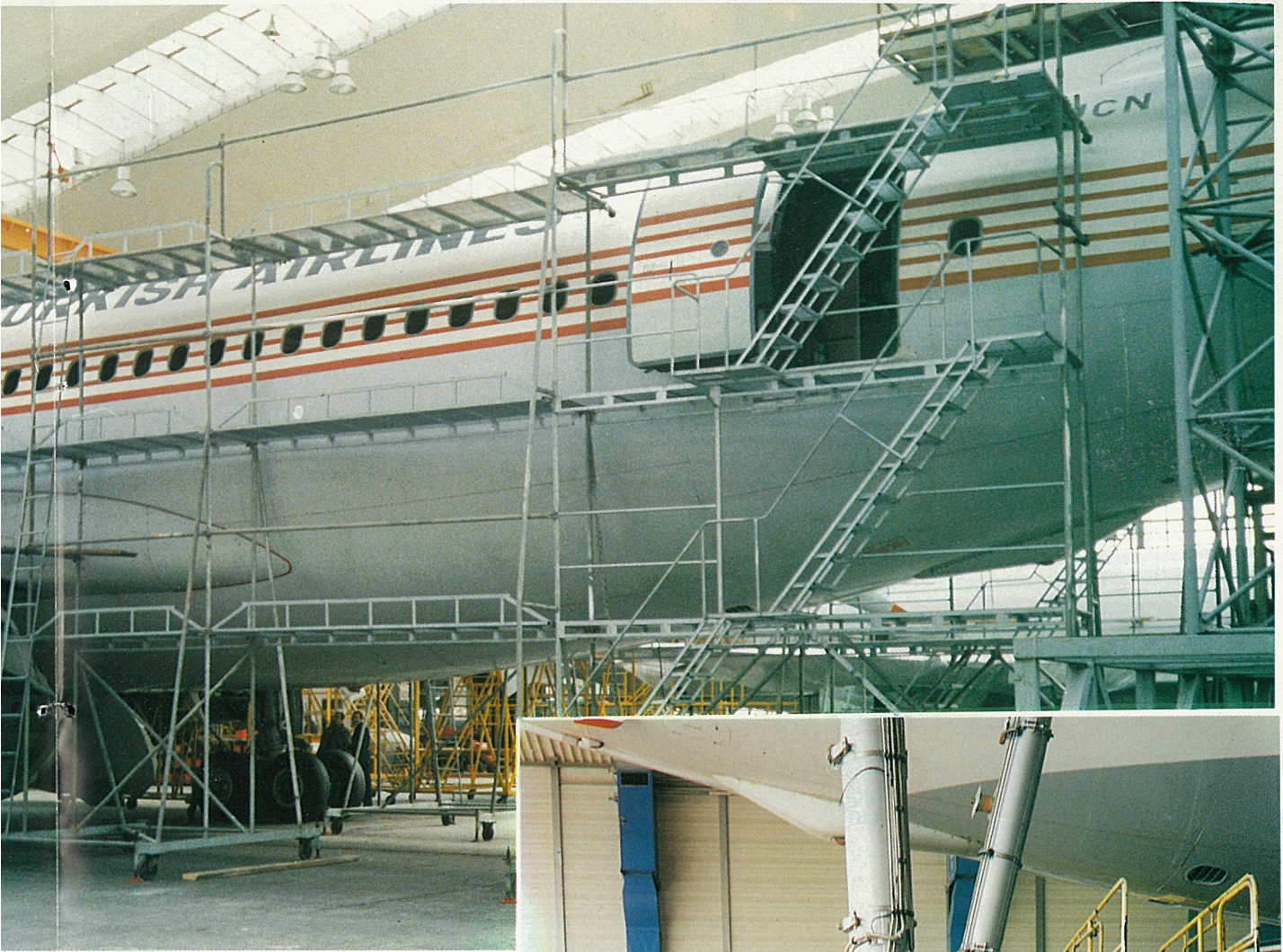
üretiyoruz.

Uçak Jakları, Malabar Krikoları, Hidrolik İtcan Cihazları'nın bakım ve arıza işlemleri de atelyemizde gerçekleştirilmektedir.

**Techizat Atl.
Hangar Baş Teknisyeni
Melih ÖZDEN**

Nedeni bilinmez sessiz sedasız bir kokteyle kutlanan başarıya, biz teknisyenler ne yazık ki ortak olamadık.

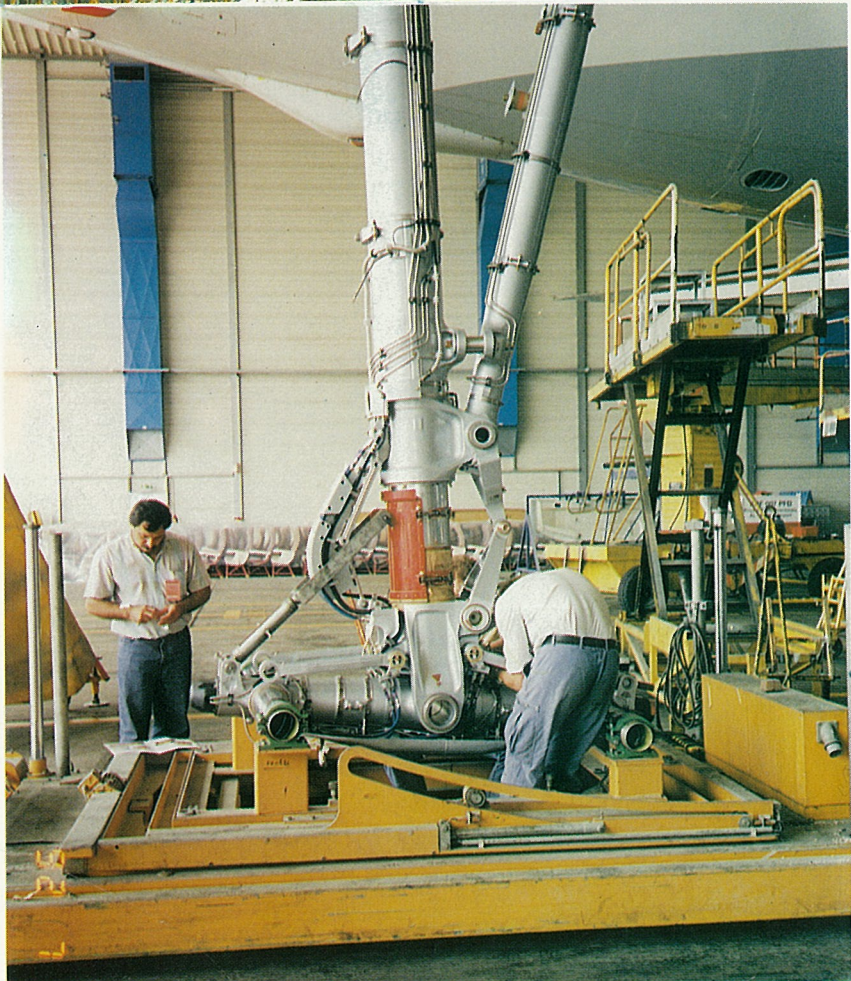
KÜÇÜK HANGARIN BÜYÜK İŞLERİ



Küçük bir atölyede yapılan başarılı çalışmalar sonucu astronomik değerlerdeki rakamlarda büyük bir indirim sağlanmıştır.

ÜRETİM(br.)	YURTIÇİ MALİYET	YURTDIŞI MALİYET(*)
A-310 DOKU	50 milyon	340.000DM.
A-310 CONTA DEĞİŞTİRME APARATI	4 milyon TL.	4.500 dolar
B-737 TOW BAR	6 milyon TL.	100 milyon dolar
ATP TOW BAR	4 milyon TL.	4 milyon dolar
UÇAK SEDYESİ	4 milyon TL.	4.500 dolar

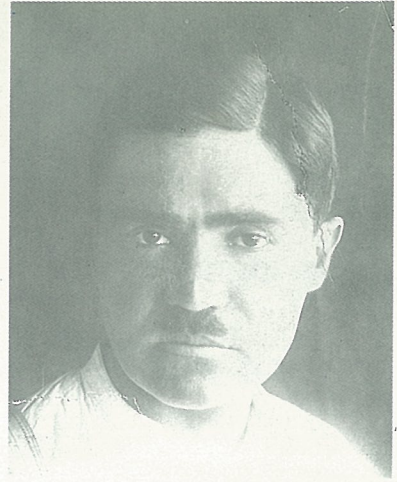
(*) Yurtdışı maliyette %60 gümrük vergisi hariçtir.



KAHRAMAN BİR TÜRK HAVACISI PILOT BİNBAŞI FAZIL BEY VE İSTANBUL GÖKLERİNDE BİR HAVA SAVAŞI



Vaysel Tolun



Uçak Bölük Komutanı
Yüzbaşı Fazıl Bey

1 889'da İskodra'da doğan Fazıl Bey 1907 yılında girdiği Harp Okulu'nu 1910 yılında bitirdi. 1912 yılında da havacılığa ayrıldı. Bundan sonra şehit oluşuna kadar havacılığımızın her safhasında onu en ön saflarda görmekteyiz. Havacılığımızdaki bazı ilk olayları gerçekleştiren O'dur. 14 Kasım 1913'te İstanbul'dan Edirne'ye yapılan ilk üçlü kol uçuşunu 4 saat 10 dakikada gerçekleştiren havacılar arasında Fazıl Bey'de vardı. Yine 5 Mart 1914'te 400 m. kadar yükseklikte ilk

akrobasi denemeleri yaparak vril hareketini gerçekleştiren de O'dur. Temmuz 1912'de İngiltere'deki Bristol Havacılık Okulu'na gönderilen Fazıl Bey, Balkan Savaşı'nın başlaması üzerine altı arkadaşıyla birlikte eğitimini tamamlayamadan geri döndü ve Edirne Tayyare Müfrezesi'ne daha sonra da savaşın bitiminde Yzb. Salim Bey komutasında oluşturulan Örnek Uçak Bölüğü pilotluğuna, 1914'te de "Yeşilköy Tayyare Mektebi" Başöğretmen yardımcılığı görevine atandı.

II. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine Yeşilköy'de bir uçak bölüğü oluşturulur. Burada görevlendirilen Fazıl Bey bir Nieuport uçağı ile Çanakkale cephesine gönderilir ve burada keşif uçuşları yapar. Kasım 1914'te Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesiyle de Birüssebi Tayyare müfrezesi komutanlığına atanır. 1 Haziran 1915'te Üsteğmenliğe terfi eden Fazıl Bey 25 Eylül'de Irak'ta Türk hatları gerisine zorunlu iniş yapan İngiliz uçaklarının onarılıp uçurulması amacıyla Irak'a gönderilir. Burada üç uçak onararak Fazıl Bey tarafından başarıyla uçurulur.

Eylül 1916'da Fazıl Bey'i Medine'deki 3. Uçak Bölüğü'nün deneme pilotu, aynı yılın Kasım ayında bölük komutanı olarak görüyoruz. Bu bölükte çeşitli güçlükler ve yokluklar içerisinde önemli keşif görevlerini yerine getiren pilotumuz Temmuz 1917'de hastalığı nedeniyle İstanbul'a alınır. Yine bu yılın sonunda Almanya'ya gönderilir. 1918 Temmuz'unda yurda döner ve 9. Uçak bölüğü pilotluğuna atanır. 28 Temmuz 1918'de Yüzbaşılığa terfi eder.

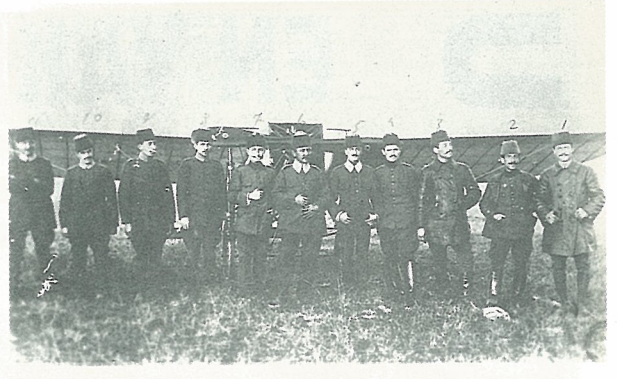
1918 yılının başlarından itibaren İngilizler İstanbul'a çeşitli hava



Fazıl Bey Bristol Havacılık Okulunda (1912)



Bristol Havacılık Okulunda Türk kafilesi (1912)



Yeşilköy Tayyare Mektebi Fazıl Bey diğer Türk havacılarıyla (1914)

saldırılarında bulundular. 25 Ekim 1918'de son İngiliz hava saldırısı ve hava savaşı olmuştur. O gün saat 13.15'te İstanbul'a beş İngiliz uçağının gelmekte olduğu öğrenilince 9. av bölüğünden üç uçak İngiliz uçaklarını karşılamak üzere



Fazıl Bey'in İstanbul göklerinde İngiliz filosu ile yaptığı hava savaşı

havalandı. Havada 1.5 saat İngiliz filosunu arayan uçaklardan ikisi zorunlu iniş yaparak Yeşilköy'e döndüler. Saat 14.45'te de İngiliz filosu İstanbul göklerinde görüldü. Yzb. Fazıl Bey Albatros DIII uçağı ile filo arkadaşları yanında olmadığı halde, İstanbul halkının şaşkın bakışları altında tek başına İngiliz uçaklarına saldırarak bir destan yarattı. Bu çarpışma sırasında 7 kurşun yarası alan Fazıl Bey yaralı baygın vaziyette Yeşilköy'e inmeyi başardı ve hemen hastaneye kaldırıldı. Kısa bir süre yapılan mütareke sonrası Fazıl Bey'i hastanede ziyarete gelen İngiliz havacıları pilotumuza olan hayranlıkla-

rını dile getirmişler, bu çarpışma sırasında bir arkadaşlarının öldüğünü bir arkadaşlarının da yaralandığını haber vermişlerdir. Fazıl Bey 2 ay tedavi gördükten sonra tekrar görevinin başına döner.

30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi imzalanmış ve ülke paylaşılmaya başlamıştı. Bu arada Anadolu'da oluşturulan birliğe katılımlar artmıştı. Fazıl Bey o sırada Tayyare İstasyonu komutanıdır. Haziran 1920'de İstanbul'dan Anadolu'ya kaçmayı başaran havacılarımızın başında o vardır. Anadolu'ya kaçan bu personel ve elde kalan kırık dökük uçaklarla "Kuvayı Havaiye Şubesi" kuruldu. Alman Paşa Bölüklerinde kalan üç sağlam uçakla kurulan ve 1920 Temmuz'unda Uşak'a gönderilen Fazıl Bey'in komutasındaki birliğin adı "Kartal Müfrezesi"ydi. Fazıl Bey'in isteği ile bu uçakların kanat ve gövdelerine pençesinde bomba taşıyan birer kartal resmi bulunduğu için bölüğe bu ad verilmişti.

Sonradan 2. bölük adı verilen Kartal Müfrezesi 29 Ağustos 1920'de Afyon'a taşınmıştı.

Kurtuluş Savaşı boyunca tüm ikmal yolları kapalı bulunan Türk havacıları gerçekten çok zor koşullar altında mücadelelerini sürdürmüşlerdir. Büyük taarruz günü Fazıl Bey'in Afyon yakınında düşürdüğü bir Yunan uçağı kısa sürede onarılarak Uşak'tan İzmir'e doğru yapılan tüm harekate

katılmıştır. yine aynı gün Fazıl Bey bir uçağı da Hasanbeli yöresinde düşürmüştür. Bu kahraman pilotumuz 31 Ağustos 1992'de Binbaşılığa terfi eder.

Arkadaşlarınca Büyük Fazıl diye anılan bu aydın, korkusuz, alçak gönüllü ve kahraman Türk havacısının hizmetleri: Harp Madalyası, Gümüş Liyakat Madalyası, Kılıçlı Mecidi Nişanı, İmtiyaz Madalyası, İstiklal Madalyası ve takdimanelerle ödüllendirilmiştir.

Kurtuluş Savaşı kazanıldıktan sonra havacılığa hizmetini İzmir'de pilot öğretmen olarak sürdüren kahramanımız 27 Ocak 1923 günü öğrencisi Asb. Emin Bey'le uçarken düşerek şehit olmuş ve göklerden gönüllere inenlerin arasına katılmıştır. Mezarı İzmir Kadifekale şehitliğindedir.



Fazıl Bey İstanbul Hava Saldırısı sonrası hastanede (1918)

GERARD DEPARDIEU

EN YAKIŞIKLI
DEV

Safak suları vardı. Okyanus suları, dalgalar; dalgacıklar, ıslak kum ve kuru kumlara, toprağa kadar ağır ağır ilerleyen botlar. İki ağaç gövdesi toprağa kadar ağır ağır ilerleyen botlar. İki ağaç gövdesi toprağa düştü ve toprak sallandı.

Bu, 28. paralel yakınlarında, Guanahani adasında Yeni Dünya'da dizlerinin üzerine çöken Christophe Colomb'du. Bu imge hiç silinmemecesine yer etti. İnsanlığın en güzel tarihinin simgesi. Amerika'nın bulunduğunu bilmeden yapılan bu keşfin üzerinden tam 500 yıl geçti. İnsanlık o günden beri çok zengin, kimi zaman hüzünlü kimi zaman onurlu bir serüven yaşadı. Şimdi Colomb gibi dünyanın yuvarlak olduğunu söyleyenlere deli gözüyle bakılmı-



yor. Ve engizisyon mahkemelerine gönderilmiyor bilim adamları. Ama bu günlere gelinmesinde Colomb gibi hayalci, maceracı ve gözüpük insanların payı büyük.

Şimdi Amerika "yeniden" keşfediliyor. Bu kez büyük gemilerle değil, sinema aracılığıyla gerçekleşiyor bu keşif. Bu sinemalı keşfin kahramanı ise Colomb'u canlandıracak olan Gerard Depardieu.

Depardieu Türk sinemaseverlerinin yakından tanıdığı bir isim. Daha önce *Danton*, *Tartuffe*, *Camille Claudel*, Dünyanın tüm sabahları gibi filmleri ile tanıştığımız ünlü Fransız oyuncu "Gelişkin" fiziğine karşın yüklendiği rollerde son derece insancıl. Her filmi için uzun ve yorucu çalışmalara giren ünlü aktör, "1492 Cennetin Keşfi" filmindeki Colomb rolü için tam 20 kilo verdi. Çünkü Colomb gibi atletik bir görüntü içinde olması gerekiyordu. Ünlü sanatçı bu rolü için yalnızca 20 kilo vermekle kalmadı, Colomb'un tüm yaşamı boyunca yazdığı mektupları yeniden okudu.

Colomb'u canlandırırken neler



hissettiğini Gerard Depardieu'nun kendisinden dinleyelim. "**Biz Amerika'yı yeniden keşfettik. Yüzyıllar içinde ve küçük bir ülkede, Kosta Rika'da. En önemlisi, önce o çağın içine dalmak. beşyüzyıl önce yaşamlarını yitirmiş o insanlarla omuz omuza gelmekti. O insanlar ki, katı dinsel inançlar başlarını döndürmüş, O insanlar ki dünyanın düz olduğuna ve ucunda canavarların at koşturduğuna inanıyorlardı. O çağı yaşamak çok güzel bir şey.**" Canlandırdığı bütün tiplerin hakkını başarıyla veren ünlü sanatçı, oyunculğun yetenekten öte birikime bağlı olduğunu söylüyor. Ve oyunculuk

mesleğinin sürekli hareketi zorunlu kıldığını belirterek birlikte çalışılan yönetmenlerin önemine değiniyor.

Gerçekten de Gerard Depardieu bu güne kadar, *Roselyne Bosch*, *Alain Goldman*, *Sigourney Weaver* gibi ünlü yönetmenlerle çalıştı.

Sinemadaki devlerin arasına girmek için uzun yıllarını harcayan Depardieu, şu anda tüm dünyada sevilen bir sinema oyuncusu. Canlandırdığı karakterleri yutar gibi algılamak, özümsemek ve yaşamak; Bunlar Depardieu'nun elde ettiği başarılarında en önemli yeri tutuyor.



yor. Ve engizisyon mahkemelerine gönderilmiyor bilim adamları. Ama bu günlere gelinmesinde Colomb gibi hayalci, maceracı ve gözüpek insanların payı büyük.

Şimdi Amerika "yeniden" keşfediliyor. Bu kez büyük gemilerle değil, sinema aracılığıyla gerçekleştirecek bu keşif. Bu sinemalı keşfin kahramanı ise Colomb'u canlandıracak olan Gerard Depardieu.

Depardieu Türk sinemaseverlerinin yakından tanıdığı bir isim. Daha önce *Danton*, *Tartuffe*, *Camille Claudel*, Dünyanın tüm sahahları gibi filmleri ile tanıştığımız ünlü Fransız oyuncu "Gelişkin" fiziğine karşın yüklendiği rollerde son derece insancıl. Her filmi için uzun ve yorucu çalışmalara giren ünlü aktör, "1492 Cennetin Keşfi" filmindeki Colomb rolü için tam 20 kilo verdi. Çünkü Colomb gibi atletik bir görüntü içinde olması gerekiyordu. Ünlü sanatçı bu rolü için yalnızca 20 kilo vermekle kalmadı, Colomb'un tüm yaşamı boyunca yazdığı mektupları yeniden okudu.

Colomb'u canlandırırken neler



hissettiğini Gerard Depardieu'nun kendisinden dinleyelim. "**Biz Amerika'yı yeniden keşfettik. Yüzyıllar içinde ve küçük bir ülkede, Kosta Rika'da. En önemlisi, önce o çağın içine dalmak. beşyüzyıl önce yaşamlarını yitirmiş o insanlarla omuz omuza gelmekti. O insanlar ki, katı dinsel inançlar başlarını döndürmüş, O insanlar ki dünyanın düz olduğuna ve ucunda canavarların at koşturduğuna inanıyorlardı. O çağı yaşamak çok güzel bir şey.**" Canlandırdığı bütün tiplerin hakkını başarıyla veren ünlü sanatçı, oyunculuğun yetenekten öte birikime bağlı olduğunu söylüyor. Ve oyunculuk

mesleğinin sürekli hareketi zorunlu kıldığını belirterek birlikte çalışılan yönetmenlerin önemine değiniyor.

Gerçekten de Gerard Depardieu bu güne kadar, *Roselyne Bosch*, *Alain Goldman*, *Sigourney Weaver* gibi ünlü yönetmenlerle çalıştı.

Sinemadaki devlerin arasına girmek için uzun yıllarını harcayan Depardieu, şu anda tüm dünyada sevilen bir sinema oyuncusu. Canlandırdığı karakterleri yutar gibi algılamak, özümsemek ve yaşamak; Bunlar Depardieu'nun elde ettiği başarılarında en önemli yeri tutuyor.

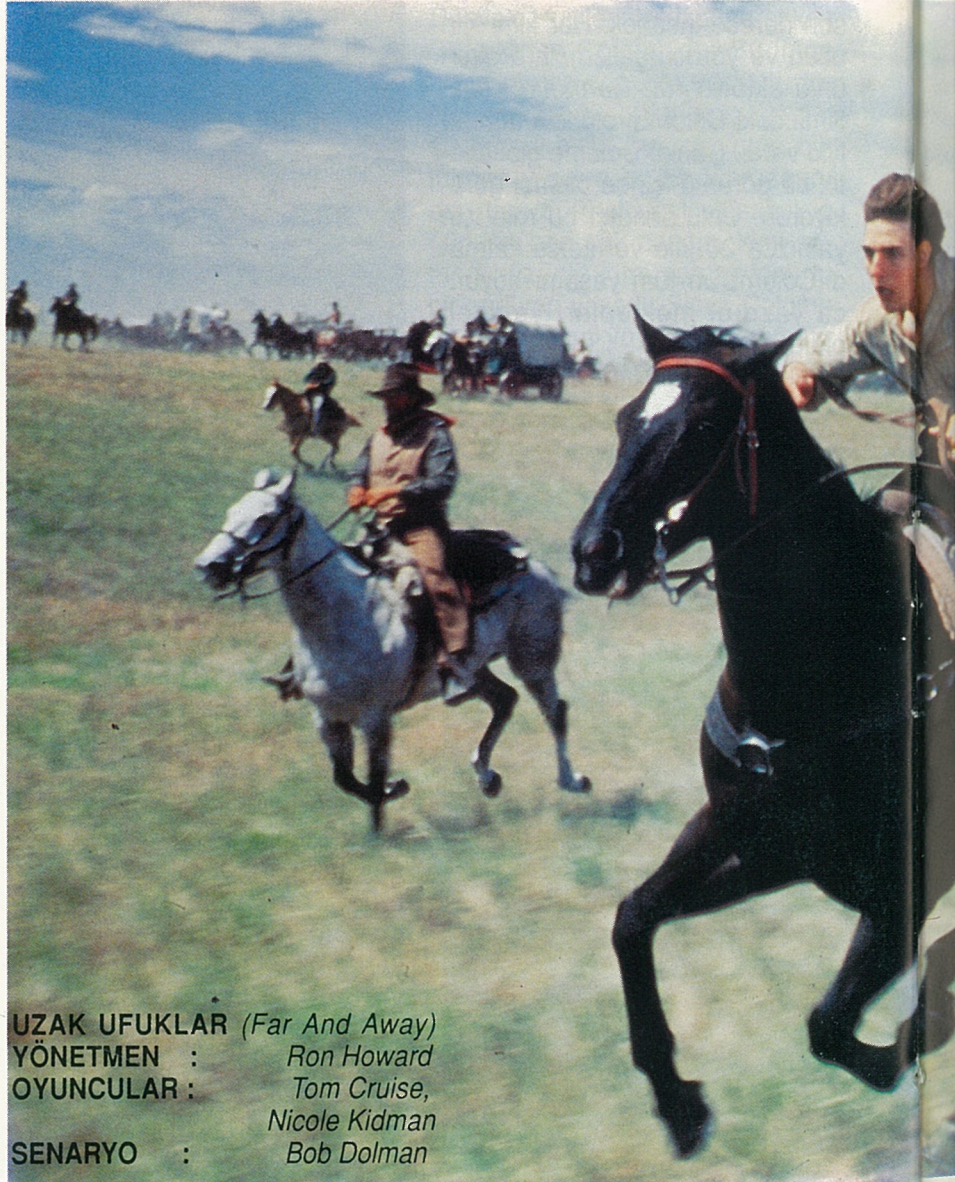
Uzak ufuklar
filmini, yönetmen
Ron Howard ailesinin
öyküsünden yola çıkarak
gerçekleştirmiş.
Bu filmiyle ailesine olan
vefa borcunu ödemiş
oluyor ünlü yönetmen....

'UZAK UFUKLAR'DA HERŞEY; BİR AVUC TOPRAK İÇİN

Amerikan sineması kendi topraklarını sürekli yeniden keşfetmekten bıkmaya-çağa benziyor. Yeni başlayan sinema sezonunda arka arkaya gösterime giren iki film bunun bir göstergesi. Keşif filmi ile beşyüz yıl sonra temsili keşiflerini tekrarladılar. Arkasından gösterime giren Uzak Ufuklar'da ise yeni dünyanın topraklarının paylaşımı yapılıyor. Bu konuya para yatırmaktan da hiç çekinmiyor prodüktörler. Neden çekinsinler ki? Uzak Ufuklar için yatırdıkları 500 milyar lirayı film daha Türkiye'de gösterime girmeden hasılat olarak aşmışlardı bile.

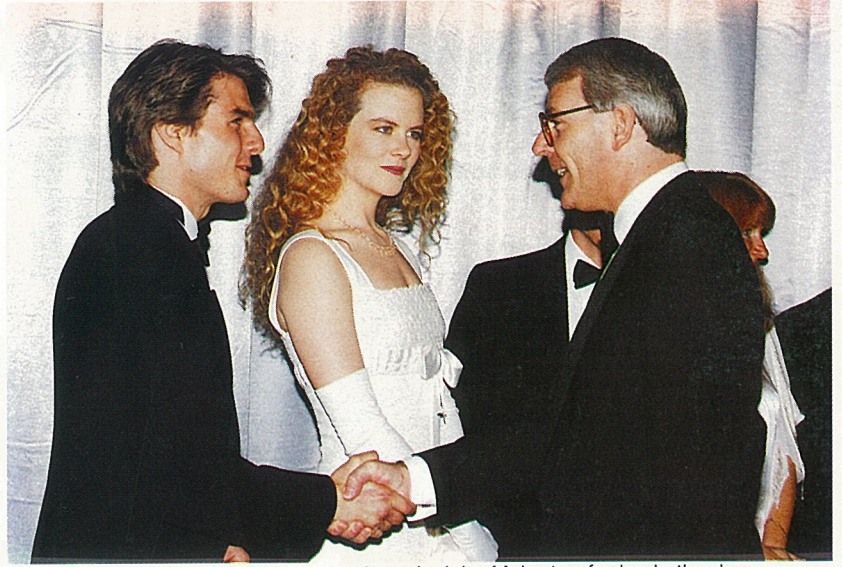
Uzak Ufuklar'ı yönetmen Ron Howard ailesinin öyküsünden yola çıkarak gerçekleştirmiş. Bu filmiyle ailesine olan vefa borcunu da ödemiş oluyor ünlü yönetmen.

Hikaye, kıta Avrupa'sının en geri kalmış bölgesinde, İrlanda'da ve geçtiğimiz yüzyılın son çeyreğinde başlıyor. Toprak ağalığının bizdekilerini mumla aratacak şekilde hüküm sürdüğü zamanlar. Yoksul bir çiftçi ailesinin en küçük fakat en hırslı oğlu olan Joseph Danelly (Tom Cruise) babasının ölümü ve evlerinin ağanın adamları tarafından yakılması üzerine ağayı öldürmeye karar verir. Yal-



UZAK UFUKLAR (Far And Away)
YÖNETMEN : Ron Howard
OYUNCULAR : Tom Cruise,
Nicole Kidman
SENARYO : Bob Dolman

nızca ağayı öldürmek değildir muradı, topraklarını da geri almaya and içer. Çünkü insan ancak toprağıyla vardır. Gerçekleştiremez tabii ağayı öldürmeyi. Tutsak düştüğü evde ağanın haşarı kızı ile tanışma şanssızlığını yaşar. Sonu belirsiz bir maceranın içinde bulur kendini. Shannon (Nicole Kidman) soyluluk ritüellerinin kısıcındaki yaşamdan kurtulup özgür dünyaya, Amerika'ya gitmek hayallerine bir kavalie olarak kullanır delikanlıyı. Bir avuç toprak için çıktığı yolculuğuna Amerika'da devam eder Joseph. Oklahama'nın uçsuz bucaksız toprakları için kıyasıya bir yarış bekler kendisini. Asıl Oklahama'ya varana



Tom Cruise ve Nicole Kidman filmin galasında John Major tarafından kutlandı.

kadar başlarından geçen maceralar birbirlerine bir türlü ifade edemedikleri aşklarının oluşumunu sağlar. Bir avuç toprak için çıkılan yolda yalnız toprağın yetmediği gerçeğini de öğrenir Donelly. İkisini bir araya getirmek de pek kolay olacağı benzemez.

Sinemanın yeni Romeo ve Jüliet'i Tom Cruise ve Nicole Kidman olağanüstü bir performans ile filmi izlenir kılan öğelerin başında geliyorlar. Özel yaşamlarında da uyumluluklarını evlilikleriyle noktlayan çiftin başarısı filmin İngiltere'de yapılan galasında John Major tarafından da kutlandı.

Top Gun, Doğum Günü Dört Temmuz, Yağmur Adam gibi filmlerin başarılı aktörü Tom Cruise saydığımız başarılar hanesine Uzak Ufuklar'ı da ekliyor. Nicole Kidman da canlandığı ele avuca gelmeyen haşarı ağa kızı rolüyle filmde kendine alan açmayı başarabilen bir oyuncu. Zaman zaman merakları kendisi üzerinde yoğunlaştıracak kadar rol çalmayı başarıyor.

Bir çok kez çekilmiş olan toprak kapmak için yarış sahnesi için bile seyredilebilecek bir film Uzak Ufuklar.

İhsan YILMAZ



MÜJDAT GEZEN; BİR TİYATRO AŞIĞI...

Müjdat Gezen
yalnızca
bir tiyatro
oyuncusu değil,
aynı zamanda
showman,
öğretmen,
yazar ve
sinema artisti.

Dergimiz UTED'in bu sayısında uzun yıllarını tiyatroya vermiş, yarattığı TV tiplerleriyle milyonların beğenisini kazanmış bir konuğu var; Müjdat Gezen. Sanatçı yalnızca bir tiyatro oyuncusu değil aynı zamanda showmen, öğretmen, yazar ve sinema artisti.

1943 İstanbul doğumlu olan sanatçı, henüz onyediyi yaşındayken, Şehir Tiyatrolarında profesyonel oyunculuğa başladı. O güden bu yana geçen yarım asırlık sanat yaşamına çok sayıda tiyatro, sinema, televizyon çalışmasını sığdırmayı başardı. Bütün bunlara ilave olarak on tane de kitabı da imzasını attı.

Büyük çoğunluğumuzun "Darbükatör Baryam" olarak tanıdığı Müjdat Gezen ile tiyatroculuktan, uçuş zevkine değin uzanan çeşitli konuları içeren söyleşimizi Müjdat Gezen Sanat Merkezinde gerçekleştirdik. Geçen yıl açılan sanat merkezinin amaçlarına ilişkin sorumuzu şöyle yanıtladı Müjdat Gezen. "Türkiye'de çok sayıda yetenekli genç var. Ancak

kendilerini ifade edecek bir zemin bulamıyorlar. Müjdat Gezen Sanat Merkezi böyle bir zemini yaratmak için kuruldu. Bu amaçla çok sayıda değerli tiyatrocu, müzisyen ve ressam arkadaşlarımız bizimle birlikte çalışıyorlar. 1991 Ekiminden bu yana sürdürdüğümüz faaliyetlerimiz son derece keyifli sürüyor. "

Gezen, özellikle, tiyatroya ilgi duyan gençlerin bu merkezle tanışmalarını tavsiye ediyor. Oynarken neler hissettiğini sorduğumuzda yanıtı şu oluyor ünlü tiyatrocunun " Ben bir oyunda oynarken yada oynayacağım rolü prova ederken hep sahneden aşağıya iner, kendimi seyirci koltuğundan izlerim. Yani oynadığım rolün dışına çıkıp kendime seyirci gözüyle bakarım. Ondan sonra ya beğenirim, ya da beğenmezsem kendimi düzeltirim."

T.V. izleyicilerinin " Darbükatör Baryam " olarak kendisini tanıdığını anımsatıyoruz sanatçıya. Ve ardından " Darbükatör Baryam " ın nasıl doğduğunu soruyoruz. "Bundan tam yirmi yıl önce Uğur Dündar'la bir T.V. programı hazır-

lıyorduk. Programın çekimi Kasımpaşa civarında yapılıyordu. O arada yanımıza yaklaşan küçük bir çingene çocuğu beni gösterek "Darbükatör Baryam gelmiş " diye bağırınca Bayram, Baryam oluverdi. O günden beride herkes Baryam'a alıştı. Ben bile."

Müjdat Gezen'e özel zevklerini sorduğumuzda bir hayli ilginç yanıt aldık. " O kadar yoğunum ki hiç bir özel zevkim kalmadı.. Bu da benim en büyük eksikim. " Gerçekte biz röportajımızı sürdürürken sanatçıyı sürekli arıyorlardı, randevularıyla da ilgilenmek zorunda kalıyordu.

Bundan sonraki projelerinin neler olduğunu şöyle anlattı;

" Ulusal video için bir T.V. programı hazırlıyoruz, komedi türünde olacak. Daha sonra Bostancı Gösteri Merkezi'nde , Muzaffer Abayhan'ın yazdığı " Pürte-



Müjdat Gezen'in marifetleri saymakla bitmiyor.

laş Sokağı " adlı bir müzikal sahneye koyacağız. Bu müzikalin yönetmenliğini ben gerçekleştireceğim. "

Söyleşimizin sonuna yaklaştığımızda M. Gezen'in tam bir uçma meraklısı olduğunu görüyoruz. "Uçaklardan korkanlara hep şaşmışımdır. Ben uçaklardan hiç

korkmadığım gibi uzun yolculuklara bayılırım. Zaman bizim için çok önemli. O nedenle sık sık seyahet ediyorum. Hatta Avustralya'ya yaptığım uzun bir yolculuk var hiç unutamam."

Ünlü komedi yazarımız Aziz Nesin'in Müjdat Gezen için söylediği şu sözler geliyor aklımıza."Çok hüneri olan insanlara"On parmağında on marifet var" derler ya, Müjdat Gezen'deki marifetlere on parmak da yetmez, yirmi parmak da..."

Gerçektende çok yönlü bir sanatçı Müjdat Gezen. Ama en büyük aşkı tiyatro. Bu aşkı ona bir çok şeye mal olmuş. Yoksulluklara, hapse, hüznülere... Yine de yılmamış sanatçı. Biz yanından ayrılıp çalışmalarında başarılar dilerken, yeni projelere doğru coşku ile koşuyordu.



Müjdat Gezen kendi adını verdiği sanat merkezinde keyifli bir çalışmayı sürdürüyor.



Atletizm enerji ve estetiğin uyumlu birlikteliğini zorunlu kılan bir spor dalı. Ve binlerce atlet uzun yıllardır bir daha geçilemez denilen rekorları alt üst ederek insanlığın gelişimini de gösteriyor adeta. Ama bazı atletler var ki hem dünya rekorlarını kırıyor, hem de kendi rekorlarıyla yarışarak atletizm tarihinde adlarını altın harflerle yazdırıyorlar.

İşte son yıllarda sıklıkla atlama dalında bu başarıları elde etmiş bir isim var. Yükseklerle adeta dalga geçen bu atletin ismi Sergey Bubka.

İlk olarak 1984 yılında 5 metre 81 santimetre atladığında bir daha bu rekora ulaşamaz diyenleri yine Bubka yanılttı. Üstelik sekiz yıla 30 rekor sığdırarak. Özellikle 1991 yılı Sergey Bubka'nın yaşamında önemli bir tarih oldu. Dünyanın en başarılı sporcusu olarak aday gösterildiği bu yılda ünlü atlet sekiz rekora imzasını attı. Dördü salonda dördü pistte olmak üzere kırdığı bu rekorlarla sürekli manşetlerde kalmayı başardı.

Sergey Bubka, 1991'deki rekor dizisine 9 şubatta Volgograd'daki 6.08'lik derecesiyle başladı. Salonda santim santim yükselen mucize adam daha sonra mart ayının üçüncü haftasına üç dünya salon rekoru birden sığdırdı. 15'in de San Sebastian'da 6.10 m., 19'unda Do-

SERGEY GÖĞÜ DELEN BUBKA ADAM



neks'te 6.11m., 23'ünde Grono-
bie'de 6.12m. ile dünya rekoru
sürekli geliştirdi.

Sırıkla atlamının profesörü
olarak anılan Bubka, gökyüzüne
doğru inşa ettiği merdivende
yükselmeye 1992 yılında da de-
vam etti.

Spor yaşamında kırdığı otuz
rekorla dünya tarihinin en fazla
rekoruna sahip atletlerden biri
olan Bubka, adeta sipariş üzerine
rekor kırıyor.

Bubka şu anda 6 metre 12
santimetrelilik bir rekora sahip.
Ama sakın bu rekoru geçemez
demeyin.

Çünkü otoriteler bu derecesi-
nin çok üzerine çıkabileceği ko-
nusunda görüş birliği içerisinde-
ler. Zaten Bubka'da santim san-
tim yükselen muhteşem derece-
leriyle otoritelerin bu sözlerini
adeta kanıtlıyor.

Şu anda 29 yaşında olan Uk-
rayna'lı süper atlet, tam bir este-

Spor yaşamında kırdığı
otuz rekorla dünya
tarihinin en fazla
rekoruna sahip
atletlerden biri olan
Bubka, adeta sipariş
üzerine rekor kırıyor.

tik uzmanı. Çok iyi süratlendikten
sonra sırtık üzerinde kendisini iyi
dengeleyip, kolları ile iyi bir itme
vererek sırtıktan ayrılan Bub-
ka'nın son derece esnek olan be-
li en büyük silahı.

1992 Barcelona olimpiyatla-
rında yoğun ilgiye mazhar isimle-
rin başında gelmeyi becerdi.
Ünlü atlet Sergey Bubka azar
azar kırdığı rekorlarla hem hay-
ranlarının yüzünü kara çıkarmadı.
Hem de spor otoritelerinin be-
ğenisini kazandı.

Bu arada sporseverlerin uzun
yıllar boyunca Sovyet atlet olarak
tanıdığı Sergey Bubka artık Sov-
yetler Birliği bayrağı altında değil,
Birleşik Devletler Topluluğu'nun
bayrağı altında yarışıyor.

Evet , yükseklerle dalga ge-
çen bu atletin otuzı bulan rekor-
larına bir yenisini eklemesi artık
sürpriz değil. Şimdi tüm dünya
sporseverleri ondan başarılarının
devamını bekliyor. Ve "Bubka, bi-
raz daha yukarı" diye sesleniyor-
lar. ■



VERSAILLES

GÜNEŞ-KRALI'NIN

TIYATROSU (II)



X VII. yüzyılın başlarında, şatonun üzerinde kurula-
cağı alan, bataklıklarla do-
lu vahşi bir vadiymiş. Binayı yap-
tırmadan çok önceleri, XIII. Louis,
Saint-Germain-en-Laye'daki kralli-
yet malikanesi yakınlarındaki av
hayvanı dolu bu vadiye sık sık gi-
dermiş. Saint-Germain'e dönmek
için av çok geç bitmeye başladığı-
nda Kral, geceyi, sürülerini Pa-
ris'e götürmek üzere bu vadiden
geçen Normandiyalı sığırtmaçlarla
birlikte handa geçirirmiş. 1623'te
ilk önceleri mütevazı bir av köşkü
yaptırmış; 1631'de bu köşk orta
büyüklükte bir şato boyutlarına
ulaştırılmış. 1631'de yaptırılmış
olan bu şato, XIV. Louis'nin büyük
kralliyet şatosunun çekirdeğini
oluşturmuştur. Versailles bölgesi-
nin seçimi, çağdaşlarınca eleştiril-
miş. Bölgede güçlü bir rüzgar
esermiş. Sular bol olmakla birlikte,
bahçelerin ihtiyacını karşılamakta
yetersiz kalıyormuş. Versailles'da
eksik olan Saint-Germain-en-La-
ye'de fazlasıyla varmış: Mükem-
mel bir orman, Seine Irmağı üze-
rinde benzersiz bir konum, Paris
ekseninin uç noktasında yer alan,
Louvre'a açılan ve tarihi Ortaçağ'a
dek uzanan bir kralliyet şatosu.

Bir kuşak sonra, Fransa kralı-
nın Versailles'a yerleşmesine yol
açan XIV. Louis'nin, Louise de la
Vallière'e duyduğu büyük aşkmış.
Yine de, XIV. Louis binaların iyileştirilmesi, engebelerin ve tama-
miyle olmasa bile bir ölçüde su
gereksiniminin giderilmesi için
muazzam harcamalar yapmasay-
mış, Versailles'a yerleşim kalıcı
olamazmış. Güneş-Kral dönemin-
de, belli başlı üç inşaat kampan-
yası ve tahtın gerileme dönemin-
de de bir tamamlayıcı kampanya
ayırddiliyor. Nitekim "kampanya"
sözcüğü de savaş terminolojisinden
mimarlık terminolojisine aktarılmış.
İlk kampanya, Kralın yirmili
yaşları ya da Pirene Barışı kam-
panyası (1659). Çalışmalar, André
le Nôtre, Charles Le Brun ve Lo-
uis Le Vau'dan oluşmuş ünlü Va-
ux-le-Vicomte ekibi tarafından
yürütülmüş.

Birinci kampanya sırasında, bahçeler ve park oluşturuldu; bunlar, Thétis Mağarası kadar ünlendi. Thétis Mağarası'nın içi, bütünüyle, çok renkli kabuklarla ve taşlarla kaplıydı ve Apollon'u, peri kızlarını, Güneş'in atlılarını temsil eden heykelleri içeriyordu.

İkinci kampanya sırasında, Kral şatonun bütünüyle yeniden inşası ile Enveloppe'un yapımı arasında tereddüt gösterdiyse de,

Grand Dessen (Büyük Amaç) adı verilen bölüm, büyük bir olasılıkla üçüncü kampanya sırasında doğdu. Söz konusu olan avlular yanını, bahçeler yanındakilerle aynı üslupta taş binalarla kaplamaktı.

Üçüncü kampanya, ikonografik programda önemli bir değişim fırsatını verdi. Eski çağ tanrılarının hikayelerinin yerini hükümdarların ve kraliyetin sunuluşu aldı. Ayna-



hale gelmişti. Versailles şapeli, belki de şatonun en tamamlanmış yapıtıdır. Bu yapıt, Mansart ile yardımcısı Robert de Cotte'un işbirliklerinin sonucudur. En ileri modern anlayış ile en dokunulmaz geleneksel yaklaşımı bağdaştırır. Modern anlayış kendini, Louvre'daki sütunları hatırlatan o büyük sütunlarıyla iç yükseltisinde kendini belli eder. Yön anlayışına uyan pencerelere verilen önem, kubbeyi taşımak için payanda kemmerlerin ve suların akışı için olukların varlığı, çatının eğimi ve hatta kafesi, bütün bunlar gotik mimariyi anımsatıyor. Şapel'in planı, Paris'teki Notre-Dame Katedrali'nin yapısına yakın. Şapel'in bütünü, Versailles Şapeli'nin adanmış olduğu, Saint-Louis tarafından kurulmuş olan ve kraliyet şapellerine örnek oluşturan Sainte-Chapelle'den esinlenmiştir.

sonuçta Enveloppe'un yapımında karar kılındı. Bu kampanya, Versailles'a, çok eleştiriye uğrayan avlular yanı, bahçeler yanı çatalını getirdi.

Le Brun'un yönetimindeki heykelticilerinin çalışmaya başlaması, ikinci kampanyanın en büyük olgusuydu. Üçüncü kampanya sırasında Ules Hardouin-Mansart'ın çalışması, her şeyden önce Le Vau'nun kompozisyonunun basit bir gelişimi olarak gözüktür. Bahçeler yanında, Marsart, Le Vau'nun burada bırakmış olduğu deliği, terasın sonunda Eski Şato'nun önyüzünün genel doğrultusunu ileriye çekerek doldurmuştur.

lar Galerisi'nin 75 metrelik kubbesi, XIV. Louis'nin gerçekleştirmiş olduğu büyük işleri anlatır. Yüzyılın son onyıllık döneminde, XIV. Louis'ye karşı koalisyon yapan Avrupa, kraliyeti yıkıma uğrattı. Çalışmalar bütünüyle durduruldu. Çalışmalara ancak 1699'da Ryswick Barış'ından sonra yeniden girilebildi. XIV. Louis'nin son kampanyası, yeni bir şapelin inşasıyla doluydu. Oysa ki şatonun, bugün Herkül Salonu'nun bulunduğu yerde zaten büyük bir şapel vardı. Kraliçenin ölümünden sonra kral, sofu Madam de Maintenon'la gizlice evlenmişti. Son derece samimi olan iyilikseverliği, çok ateşli



SİNEMADA

A
T
R
A
N
Ç

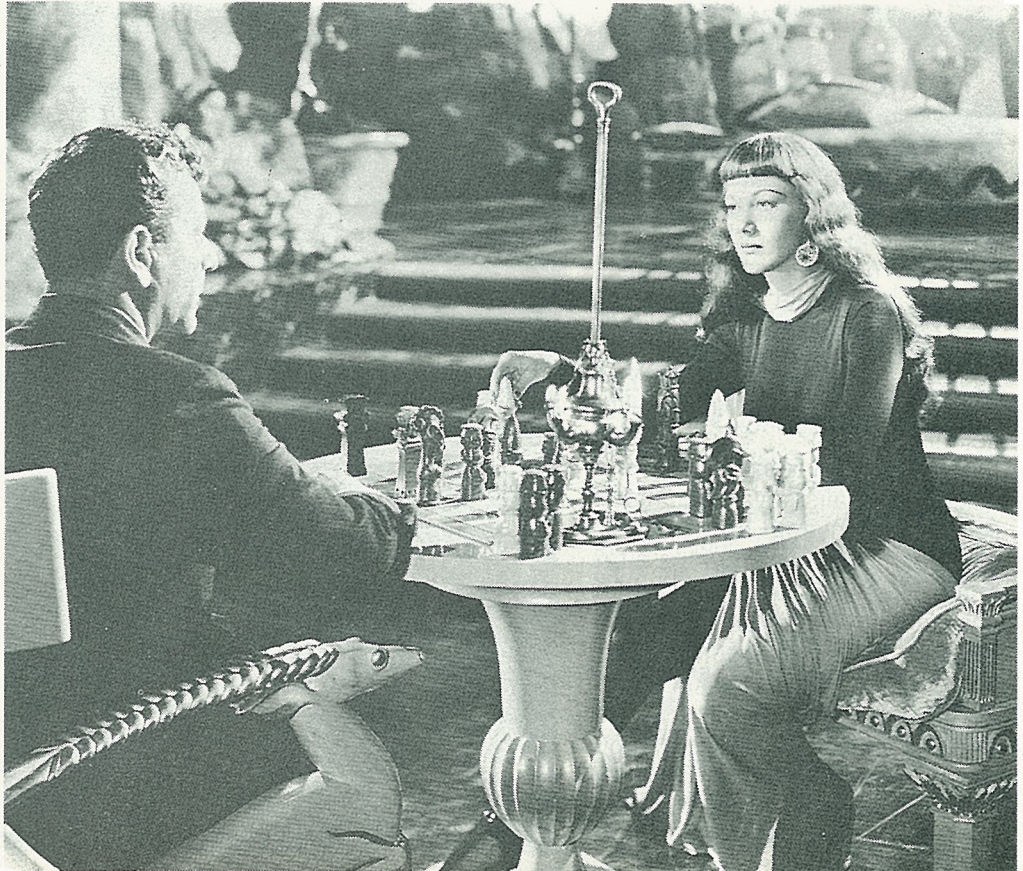
H. Sertaç DALKIRAN

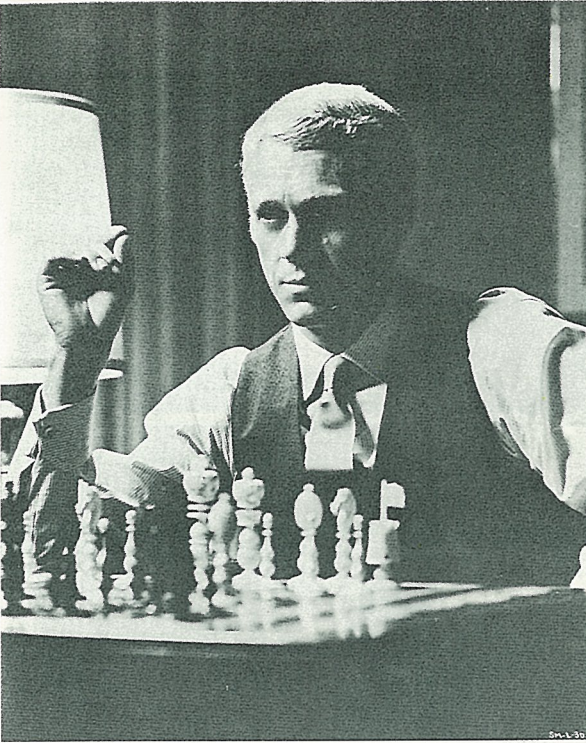
*FİDE Uluslararası Satranç
Hakemi ve Yazarı*

güçlü oluşu. Diğer bir sebebe oyunun entelektüel havasıdır.

Film yapımcıları satranç tah-tasını ve oyun esnasında oluşan kompozisyonu oldukça sık kullanırlar. Bunun başlıca iki sebebi vardır. Birincisi bu oyunun resim içinde oluşturduğu fotojenik ve çekicilik unsurlarının

Satranç oynayan bir kişinin düşünen insan tipini vurgulaması açısından da ele alınacak olursa, bu yönden de sinema endüstrisine cazip gelmektedir. 1970'lerin Amerikan yapımı olan "The Thomas Crown Affair" de Banka hırsızı rolündeki aktörü Steve McQueen son derece ince zekalı ve başarılı bir tip oluşunu vurgulaması açısından kullanılmıştır.





Yine Humphrey Bogart ve Peter Lorre'un ünlü 1943 Amerikan yapımı "Casablanca" filmindeki sahne hafızalarımızda hala yer almaktadır.

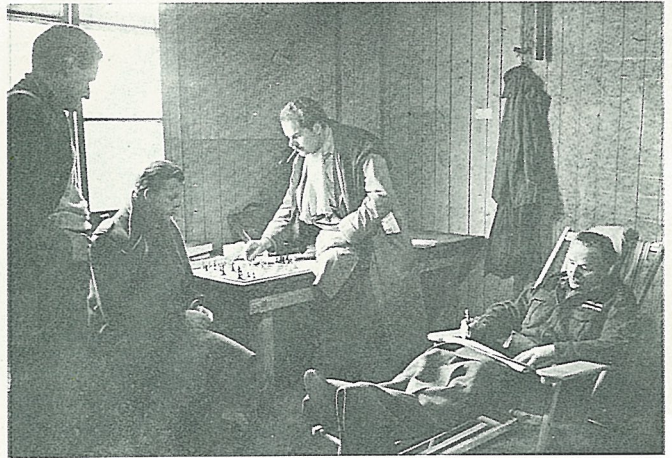
İsveçli Ingmar Bergman'ın "The Seventh Seal" adlı yapımında ortaçağ ahlak anlayışını, tabi biçimde anlatabilmek için, satranç oyununu ve bu oyunun etrafında oluşan tartışmaları kullanarak, amacına ulaşabilmiştir.

Fransızların ünlü romantik filmelerinden birisi olan "L'Atlantide"de ise bir Fransız askerinin Afrika'daki macerası ve oyunun kendi kuralları içindeki kral ve kraliçenin korunması, birlikte son derece güzel bir yaklaşımla anlatılmıştır. Bu film 1930'larda ve daha sonra 1950'lerde gördüğü büyük başarı üzerine iki kez çekilmiştir. Bu örnekleri daha da çoğaltmak mümkündür.

Günümüzde televizyon dizilerinde de satranç temalı görüntüleri sıkça rastlıyoruz.

Gene gelişen günümüz teknolojisinden oluşan yeni bir reklam sanayi dalı olan TV reklamlarında da sıkça satranç konusundan

yararlanıldığını görüyoruz. Ülkemizde Nestle'nin Nescafe reklamı, Türk Ekonomi Bankası reklamı ve EKS Yapım tarafından hazırlanan ve şahsıma ait Satranç Koleksiyonundan kiralanan, bu amaçla yurt dışından getirilen mankenlerle çekimi yapılan Sagra firmasına ait bir çikolata reklamını örnek gösterebiliriz. Bu reklamın bende ikinci bir anısı da çekim içindeki oyunculara satranç taşlarının oyun esnasında ustalar tarafından taş alınırken taşlara nasıl dokunulduğunu göstermiş olmamdır. Sıradan

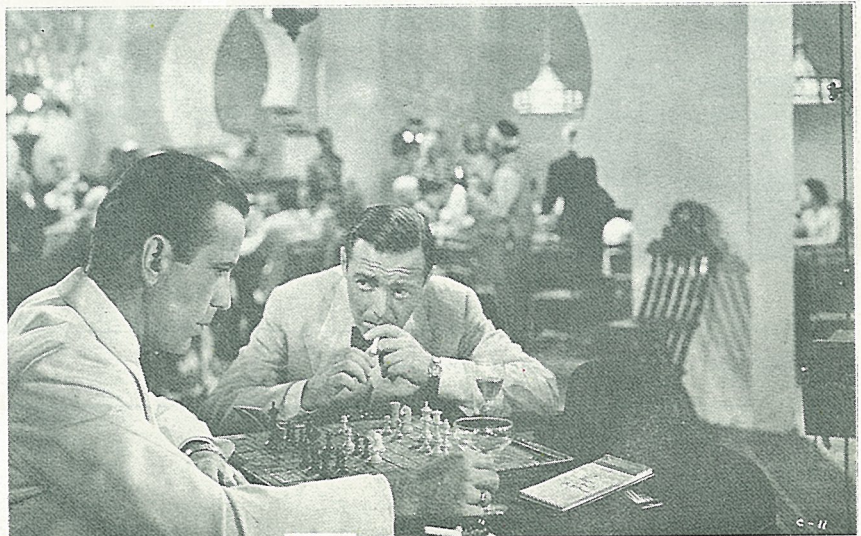


Sinemada satranç unsuruna sık sık rastlanılır.

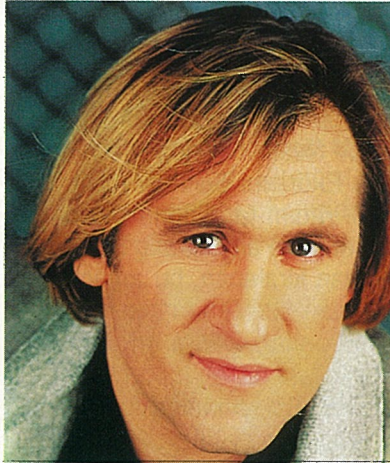
bir oyuncu ile, usta bir oyuncunun taşlara dokunuşu farklıdır. Bir oyuncuyu uzaktan oyununa bakmadan izleyerek onun oturuşu ve taşlara dokunuşundan mimiklerinden onun bu oyundaki ustalık derecesini anlayabilirsiniz. Tabii ki bu konuda eğer deneyim sahibi iseniz!

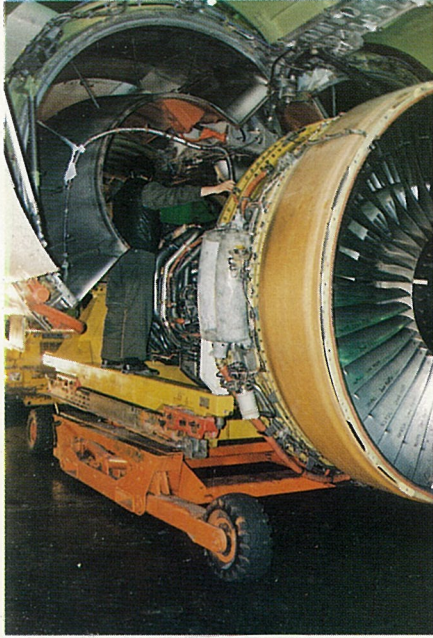
-1986'da Kadıköy belediyesi tarafından açılışı yapılan Kalamış Parkı'nda öğrencilerime satranç giysileri giydirerek müzikal bir biçimde sunduğum gösteri de uzun zaman sitayişle bahsedilerek anılmıştı.

Dileğim bu tür güzel görüntülerin artması ve bu sayede satranç sporunun güncel hale gelmesi ve ülkemizde sağlıklı düşünen insanların çoğalmasıdır. ■



Fotoğraftaki aktör	Amerikalı bir aktör	Kültür Verme ödeme	Bir çalgı Akım, üslup	Cristoph Colomb'un bir gemisi	Cariye	Sonsuz	Bir silah Jr'ın alesinin soyadı	Haris
Yafta				Jupiter'in bir uydusu		Kalıcılık, ölmezlik Radyumun simgesi		
Aşkla ilgili				Büyük zarar veren bir kasiirga Nihayet			Tantalın simgesi	
Hatay'daki sıradağ				Sınırlama Yaşamsal sıvı				Kristof Kolomb'da oynayan aktör
Kalıtım		"..... Farrow" (aktiris)	Yerel Bir hitap ünlemi			Emanet Bir nota		
Şiir türü Adalet işlerinin görüldüğü yer				Sodyumun simgesi	Sahip	Onarım	Boru sesi	
				Para			Türkiye'nin plakası Kolomb'un bir gemisi	
Bir göz rengi						Soylu		
Eskrimde bir dal			Valide			Kinaye		
		Avrupa Futbol Birliği					Oksijenin simgesi	
Dünya						İtikat		
Geç karşiti						Geri, peş		
							Su	
Kristof Kolomb'un bir gemisi	Demirin simgesi					Bir çeşit Brezilya dansı	İsviçre'de bir ırmağ Bağışlama	
	Bucak							
			Girdap					
Sümer Su İlanısı		Hile		Serbest ekonomi en yana den	Başlıca içecek	Bir nota		Göçebe konak yeri
Ruhla ilgili		Askerler		Kristof Kolomb'un seranisi Bir gıda	Platinin simgesi	İki ucu açık küçük boru	ABD'de bir eyalet	
							... Stewart (şarkıcı)	
	Hedefli vurma					Ezgi		
Şölen	Gelir					Koca	İbrahim Tatlıses'in kıs a adı	
					Hawa'nın Batı'daki adı		Bir haber ajansı	Yüksek, yüce
					Sert			
Üstün derece				Avrupa'da bir başkent			Ünlü bir otomobil markası (kıs.)	Kıl
Su				Bir nota				Beddua
		İstenc						
Çeşit			Eter					





ÜTED

HAVACILIKTA

25. YIL



Derneğimizin 25. Kuruluş Yıldönümü BİGES Müzikholünde 6 ARALIK 1992 Pazar günü kutlanacaktır. Tüm üyelerimizin katılımını rica ederiz.

ÜTED
Yönetim Kurulu



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

QUOVADIS?

Nereye dilererseniz 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 "