



UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • KASIM 1993 NOVEMBER • YOUR COMPLIMENTARY COPY

**YETENEKLİ
TEKNİSYEN İHTİYACI**

**UÇAĞI KİM
İCAD ETTİ**

ATAM İZİNDEYİZ...

6-9-12 AY TAKSİTLERLE



*Vizon * Astragan *Rönar-Arjante

*Kuyruk *Ayak Vizon

*Patastragan

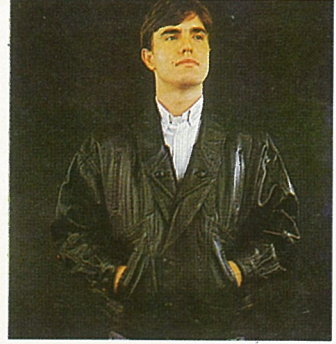
*Samur *Sansar

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



26. Yıla Hep Birlikte Merhaba...

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

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

UTED

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

**UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ****AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION****UTED
AYLIK YAYIN ORGANI****SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞ-
LERİ MÜDÜRÜ**
Sefa İNAN**KOORDİNATÖR**
Muharrem SAVUR**YAZI KURULU**
Hidayet KAPKAÇ
Fahrettin KORKUT
Recep GÜL
Hilal KIRÇIK
Samim SELİŞİK
Öznur BEKAR
Ayşen Cumhuri ÖZKAYA**UTED**
Fişekhane Cad. No: 18/5
Bakırköy-İSTANBUL
Tel: 543 29 74 - 571 39 23
Fax: 543 29 74
Lokal Tel: 542 14 26Dergimizde yeralan yazılar tamamen
yazarlarının görüşlerini yansıtır.
Derneğimiz ve Yönetimimizi yüküm-
lülük altına sokmaz.**YAPIM & YAYINA HAZIRLIK****ARTI**

YAYINCILIK & TANITIM LTD.

İnönü Cad. Dümen Sok. No: 7/15
80900 Gümüşsuyu-İSTANBUL
Tel: 251 52 43 - 44
Fax: 243 31 63**TASARIM & UYGULAMA**
Nuran YAPRAK**FİLM ÇIKIŞ**
Objektif Grafik**BASKI**
Özdemir Ofset
Tel. 565 52 67

HAVA-İŞ'İN 21. OLAĞANÜSTÜ GENEL KURULU'NUN ARDINDAN



Hepimizin bildiği üzere 13 - 14 Kasım tarihleri arasında Hava-İş'in 21. Olağanüstü Genel Kurulu, eski delegelerle toplanarak, eski yönetimin devamına karar vermiştir.

Olağanüstü genel kurullar adı üstünde olduğu gibi **olağandışı** durumlarda toplanır. Bu tür genel kurullarda, bir tarafta yönetim, diğer tarafta olağandışı hareket edildiğini öne süren **tek grup olacak iken**; iki ayrı grubun bulunması, Ekim sayımızda anlatmaya çalıştığımız bazı beklentileri gündeme getirmiştir.

Tarafsız olarak izlemeye çalıştığım bu genel kurul ileriye dönük **sendikal strateji** hakkında hiçbir bilgi vermezken, üç ayrı grubun birbirlerinin açıklarını sergilediği bir platform oluşturmuştur.

Bu genel kurulda delege arkadaşlarım, her ne kadar geriye dönüğe izin vermemişlerse de ileriye dönük çağdaş bir yapılanmanın temelini de atamamışlardır.

Değerli Arkadaşlarım,

Bu Olağanüstü Genel Kurul'un eski delegelerin tam sayısı ile yapılmamış olması, kullanılmayan oylar, yönetim adaylarına yönelik çirkin tezahüratlar; genel kurul sonucunda hangi taraf kazanırsa kazansın, birlik, beraberlik içinde olunamıyacağı hissini vermişse de:

Kazanan taraf **aldığı oy yüzdesini hiçbir zaman aklından çıkarmıyarak**, yönetim tarzını ve sistemini daha esnek bir yapıda tutarak tüm toplumu arkasında tutabilmesi fevkalade mümkündür.

THY gibi 17 değişik iş kolu bulunan ve toplumun kültür düzeylerinin, ekonomik güçlerinin ve siyasi görüşlerinin birbirinden çok farklı olduğu bir şirkette, **sınıf ve kitle sendikacılığı** yapabilmek ve toplumun her kesiminden destek bulabilmenin tek yolu **esnek bir politika** izlemek olacaktır.

Bu Genel Kurul'da kazanan tarafı kutlarken, faaliyetlerinin tüm havacılık camiasına, Milli Havayolu-muz'a ve çalışanlarına hayırlı olmasını diler saygılarımı sunarım.

Sefa İNAN

HAVA-İŞ 'İN 21. OLAĞANÜSTÜ GENEL KURULU YAPILDI

13 - 14 Kasım tarihleri arasında Bahçelievler Zafer Sineması'nda yapılan kongrede Atılay Ayçin ve yönetimi, Genel Kurul'dan tekrar yetki aldılar.

OY DAĞILIMI

Genel Kurul'a katılması gereken delege sayısı:	349
" " katılan delege sayısı	: 331
Atılay Ayçin	: 151
İbrahim Öztürk	: 131
Nabi Delice	: 37
Geçersiz oy	: 12

YÖNETİM KURULU

Atılay Ayçin	Başkan
Rahime Düzgün	Başkan Yardımcısı
Şafak Kurnaz	Genel Sekreter
Mustafa Yağcı	Eğitim Sekreteri
Cumhur Akınay	Mali Sekreter

SORUMLULUK

Bu yazı; herkes, birileri, herhangi biri ve hiçkimse diye bilinen dört kişinin hikayesidir.

Yapılması gereken bir iş vardı ve herkesten bu işin yapılması istendi. Herkes işin birileri tarafından yapılacağından emindi. ... Çünkü işi herhangi biri yapabiliirdi, ancak kimse yapmadı. Bundan dolayı birisi çok sinirlendi. Neden mi? Çünkü yapılacak iş, herkesin yapması gereken bir işti. Herkes işi birinin yapacağını zannetti... Ama hiçkimse herkesinde işi yapmayacağını aklına bile getirmedi. Ve olay, herhangi birinin yapması gereken bir iş yapılmadığı için herkesin birbirini suçlamasıyla sonuçlandı.

Bu yazı, işi sorumluluk gerektirenlere atfedilmiştir. Herkes sorumluluklarını yerine getirdiğine inandığı için, bu yazının kendileri hariç herkes tarafından okunması gerektiğini düşünecektir. Sık sık sorumluluk lafı eden sorumlu kişiler (?) bu yazıyı kesip duvarlarına asacaklar ve herkese okutacaklar. Sorumluluklarını yerine getirenler, mahcup olup sorumluluğun reklam edilmesinden rahatsızlık duyacaklardır. Sorumluluk kavramını gerçekten sindirmiş olanlar ise, için için güleceklerdir.

DERNEĞİMİZE YENİ ÜYE OLAN ARKADAŞIMIZ

Derneğimize yeni üye olan Cengizhan Gencel'e "hoş geldin" der, Derneğimize önemli katkılarda bulunacağını umar, çalışmalarında başarılar dileriz.

DERNEĞİMİZ ÜYELERİNDEN YENİ EVLENEN ARKADAŞIMIZ

Üyelerimizden Ahmet Beyazıt 13.11.1993 günü Sibel ile evlenmiştir. Kendilerini kutlar, birlikte esenlik ve mutluluk dolu uzun bir yaşam dileriz.

DUYURU

Sayın Üyelerimiz, Şimdiye kadar doğum günü ve evlilik yıldönümlerini kutlamak için evlere gönderilen telgrafların büyük bir kısmı adreslerin kapalı veya yanlış olmasından dolayı derneğimize iade olmakta ve sahiplerine ulaşmamakta idi. Bu sebepten dolayı, Kasım 1993 Ayı'ndan itibaren doğum günü ve evlilik yıldönümü kutlamalarını Dergimiz vasıtasıyla yapacağımızı bildirir, saygılarımızı sunarız.

UTED Yönetim Kurulu

KASIM AYI'NDA DOĞAN ÜYELERİMİZ

İbrahim Özdemir	25.11.1934	Necdet Çelikcan	21.11.1960
Ahmet Karakullukçu	15.11.1948	Adnan Çolak	20.11.1961
Hakkı Görez	04.11.1939	Zeki Okur	10.11.1960
Nuri Yılmaz	07.11.1950	Hayrettin Demir	21.11.1959
Rıdvan Doğan	18.11.1951	Metin Çıkırık	01.11.1961
Ahmet Akcan	08.11.1951	Ali Özgeldi	19.11.1961
Osman Çelik	28.11.1949	Selçuk Bulut	07.11.1966
Celal Kılıç	15.11.1953	Sunay Aşık	14.11.1966
Ünsal Çelik	28.11.1953	İlhami Molla	13.11.1968
Gülbüz Gündüz	30.11.1955	Kemal Bayezit	18.11.1941
Mahir Sert	01.11.1955	Ali Karaaslan	27.11.1964
Kemal Seven	01.11.1955	Kadriye Demircan	04.11.1972
H.Serdar Eravutmuş	09.1.1959	Mustafa Yılmaz	12.11.1970
Eyüp Duygun	24.11.1949	Ayhan Çelikoğlu	25.11.1970
İsmail Avcıoğlu	08.11.1961	Gökhan Rifat Satıcı	18.11.1968
A.Mustafa Üstündağ	16.11.1963	Ahmet Soylu	25.11.1944
Murat Yılmaz	01.11.1962	Handan Uyanık	15.11.1970
İhsan Gürelli	18.11.1960		
Resul Bayraktutar	27.11.1960	Doğum günlerini kutlar, esenlik ve mutlulukla	
Salim Coşkun	04.11.1960	geçecek nice yıllar dileriz.	
Veli Özarslan	01.11.1960		

UTED Yönetim Kurulu

KASIM AYI'NDA EVLENEN ÜYELERİMİZ

A.Sulhi Topaç	15.11.1970	Yalçın Yıldız	10.11.1979
Mevlut Aşkınoğlu	22.11.1976	Necdet Çelikcan	20.11.1986
Zekeriya Keçeli	21.11.1980	Alaattin Yurttaş	15.11.1990
Ali İhsan Buluç	17.11.1976	Nurullah Akdeniz	12.11.1988
Ahmet Akcan	26.11.1982	Şaban Tok	27.11.1989
Hüsnü Yerli	07.11.1976	Ziya Kızılduman	05.11.1984
Sami Öztürk	17.11.1977	Nusret Erdiñç	03.11.1988
Erkan Yetiş	28.11.1976	Ramazan Usta	22.11.1982
Ertuğrul Yılmaz	10.11.1976	Mehmet Okur	18.11.1989
İdris Yetiş	16.11.1978	Hilal Kırçık	04.11.1989
Gürkan Özkan	23.11.1985	Erkan Ünal	16.11.1964
Kamil Türkoğlu	27.11.1977	Şükrü Özen	17.11.1984
İsmail Avcıoğlu	12.11.1983	Tahsin Meydan	11.11.1977
A.Mustafa Üstündağ	04.11.1985	Refik Kanaslan	02.11.1974
Ahmet Bayraktar	22.11.1989	Muzaffer Başaytaç	09.11.1969
İ.Gürsel Özkara	04.11.1989	Ahmet Güngör	28.11.1977
Fikret Acar	12.11.1983	Tekin Tekin	06.11.1978
Hayri Doğan	22.11.1985	Saim Ünal	12.11.1977
Osman Çam	14.11.1986		
Duran Yılmaz	21.11.1991	Evlilik yıldönümlerini kutlar, mutluluklar	
Tuncay Gündüz	26.11.1982	dileriz.	
Veli Özarslan	02.11.1990		

UTED Yönetim Kurulu

SNAP-ON

AMAÇ

Endüstriyel kazalar, kişisel yaralanmalar, mesai ve verimlilik kayıpları el aletlerinin yanlış kullanımının sık rastlanan sonuçlarıdır. Ancak, bunların önüne geçmek mümkündür. Her iş talimat programı çalışanları, el aletlerinin doğru ve güvenli kullanımı ve bakımı konusunda eğitmelidir. Endüstriyel ortamlarda meydana gelen pek çok yaralanma ve kaza az sonra izleyeceğiniz gibi kalifiye bir güvenlik programıyla önlenabilir.

DAİMA KORUYUCU İŞ GÖZLÜKLERİNİZİ TAKIN

HER İŞ İÇİN DOĞRU ALETLERİ KULLANIN

ALETLERİNİZİ DOĞRU KULLANIN.

ALETLERİNİZİN BAKIMINI DÜZENLİ OLARAK YAPIN

Eğer iş araçlarının güvenliği konusunda bu belli başlı dört noktaya size basit görünüyorsa, haklısınız. El aletleri güvenliği, sağduyulu alet kullanımı ve düzenli alet bakımından oluşan basit bir programdır. Modern endüstri tesislerinde güvenlik gerekliliklerini yerine getirmek, işi yapmak için geniş bir alet çeşitliliğine sahip olmayı gerektirir. Her iş için doğru aleti kullanabilmeniz, bakım setinizde geniş çeşitlilikte hem inç hem de metrik sistemde lokmalar, lokma kolları, anahtarlar, tornavidalar, çekiçler, kerpetenler ve diğer aletlerin bulunmasıyla mümkündür.

1. LOKMALAR

a) İmalat özelliği

Kaliteli el lokmaları paslanmaz kromaj kaplı ve ince cidarlıdır. İnce cidarlı olmaları sayesinde diğer tiplerine oranla yavaşlama kolaylığı sağlar.

b) El ile Kullanılan Lokmalar

El lokmalarını asla elektrikli ve darbeli ekipmanlarda kullanmayın. El Lokmaları bu ekipmanların neden olduğu sürekli darbeye dayanmaz. Böyle bir yanlış kullanım sonucunda, el lokması bozulur ve yaralanmalara neden olur.

c) Darbeli Tabanca ile Kullanılan Lokmalar

Darbeli lokmalar daha kalın cidarlı olup sürekli darbeye dayanıklıdır. Bu tür lokmalar sağlamlık ve dayanıklılık açısından darbeli uygulamalar için idealdir.

d) Elektrikli Tabanca ile Kullanılan Lokmalar

Elektrikli lokmalar da darbeli lokmalara benzer ancak daha ince cidarlı olup aşınmaya dayanıklı olarak tasarlanmıştır. Darbeli lokmalarla elektrikli lokmaları birbirlerinin yerine kullanmak çabuk bozulmalara ve yaralanmalara neden olur.

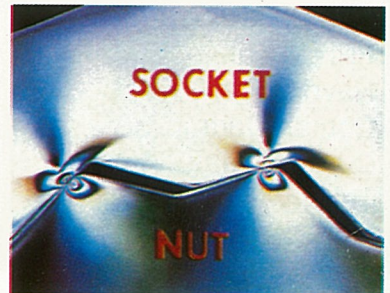
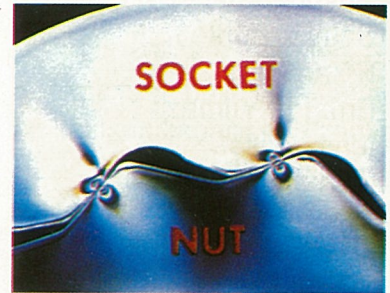
Ayrıca, karartma işlemi görmüş endüstriyel tip el aletlerini, darbeli ve elektrikli el lokmalarıyla karıştırmayın.

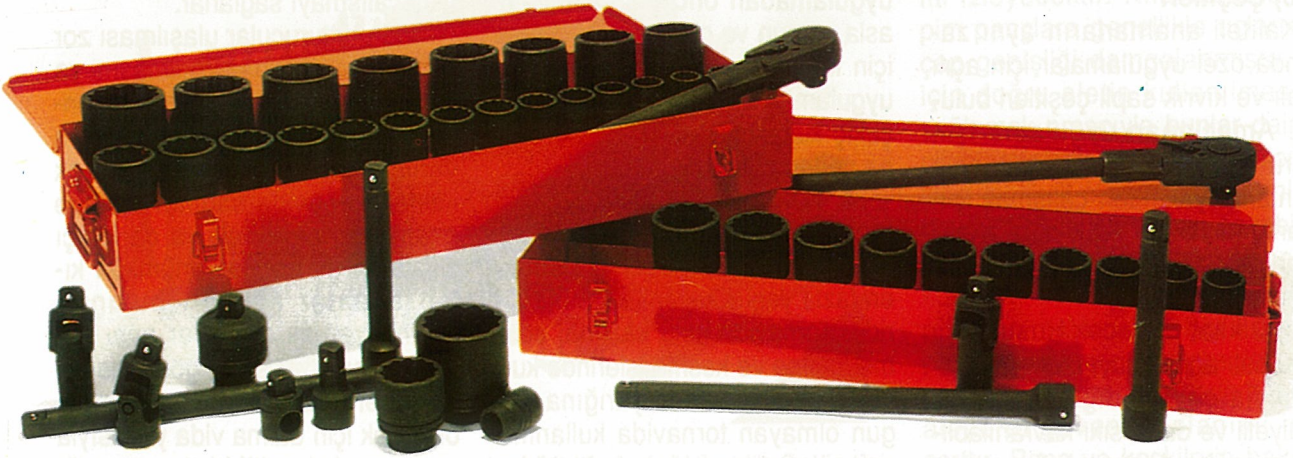
e) Lokmalarda Adaptör Kullanımı

Lokmayla lokma kolunu birbirine bağlayan kilit mekanizması ne kadar sağlamırsa, darbeli ve elektrikli kullanımlar için hazırlanmış bir lokma ve lokma kolu da o kadar sağlamdır. Belirli bir lokma için kullanılan kilit mekanizması o lokmanın amaçlandığı uygulamaya göre tayin edilir. El aletlerinde en sık lokmanın kare çevirme ağzında açılmış bir yive oturur. Lokma sıkıca çekilmek suretiyle lokma kolundan kurtulur. Sürtünmeli bilya aksamı genellikle 8 inçle yarım inç arasındaki el lokma takımların-

da bulunur. Birçok çeyrek inçlik ve 1 inçlik el lokmalarında kullanışlı bir kurtarma butonu içeren kilit mekanizması bulunur. Kol üzerinde bulunan yaylı buton, lokmanın kare çevirme ağzındaki deliğe yerleşir. Lokma, bu butona basılarak yerinden çıkarılır. Kazayla çıkmayı önlemek için birçok elektrikli kilitli buton aksamı kullanılır. Yaylı buton, lokmanın kare çevirme ağzındaki deliğe girer. Buton küçük bir çubuk ya da noktayla itildiğinde, lokma yerinden çıkar. Daha büyük boyutlardaki darbeli ve elektrikli lokmalarda daha fazla güvenlik için pim ve halka mekanizması kullanılır. Lokma ve kare çevirme ağzından içeri çelik veya plastik bir pim sokulur. Kauçuk bir halka kullanım sırasında pim ve lokmayı sıkıca yerinde tutar. Bu sistemin modifiye edilmiş başka bir tipinde, halka ve pim birarada bulunur.

f) Bakımı ve Emniyetli Kullanımı





Lokmaların da diğer aletler gibi düzenli bakıma ihtiyaçları vardır. Kullanmadan önce lokmalarınızı gözden geçiriniz. Kir ve yağ lokmanın gerektiği gibi civatanın üstüne oturmasını engeller. bu da lokma duvarlarına daha fazla yük bindirerek lokmanın bozulmasına yol açar. Çatlamış veya aşınma belirtileri gösteren lokmalarınızı derhal değiştiriniz. Darbeli veya elektrikli lokmaları kullanırken, daima koruyucu iş gözlüğünüzü takınız. Kullanım esnasında mafsallı veya diğer darbeli lokmalara asla ellerinizi dokundurmayınız. İyi seçilmiş kaliteli lokma kolları muhtelif sökme takma işlemleri için en kolay ve güvenli yoldur. Aletlerin bozulmasını ve meydana gelebilecek kazaları önlemek için daima mümkün olan en büyük cırcır kolunu kullanınız. Kullanmadan önce her zaman anahtarlarınızı kontrol ediniz. Yıpranmış herhangi bir parça derhal lokma takımınızın tamamıyla değiştirilmelidir. Parçalar asla tek tek değiştirilmemelidir. Cırcırlarınızı düzenli olarak ince yağla yağlayınız. Aletleri daima doğru kullanınız. Herhangi bir cırcır üzerinde uzatma kolu veya uzatma borusu kullanmak kare çevirme ağızına fazla baskı yaparak cırcırın dişlilerine zarar verebilir. Aşırı yüklenme aletin kırılması veya butonun örselenmesine yol açabilir. Rahatça bulunabilme-

lerine karşın, büyültme ve küçültme adaptörleri tehlikeli olup genel bir kullanım için tavsiye edilmez. Bu tür bir kullanıma çoğunlukla gerekli iş için gereken aletin bulunmaması sonucunda başvurulur. Daha küçük lokmalara aşırı yük bindirmek aletin bozulmasıyla sonuçlanır. Sadece elle kullanılmak üzere tasarlanmış adaptörler asla darbeli veya elektrikli uygulamalarda kullanılmamalıdır. Kaliteli lokma kolları, lokma çevirme ağızının taşıyabileceği yüklerle orantılı olarak tasarlanmıştır. Daha ağır işler için daha büyük ağızlı cırcır ve uzatma kollarını kullanınız. uzatma kolları cırcır ağızına kilitlenme butonuyla kilitlenerek daha sağlam ve güvenli bir tutturma mekanizması elde edilmiş olur.

2. TORKMETRELER

a) kullanım alanı

Tork ölçüm aletlerinin doğru kullanımı alet ve kullanıcı güvenliği açısından daima kritik bir önem taşımaktadır. Spesifikasyonlara uygun olarak sıkıştırılmamış bir civata sarsıntıyla kolayca gevşeyebilir. Fazla sıkıştırılmış bir civata baskı altında kırılabilir. Civatanın ilk gevşetilmesinde asla tork anahtarı kullanmayın. Her ne kadar kol ve kare çevirme ağızı yüke dayansalar da, gerilimin aniden boşalması, iç mekanizmayı bozabilir. bu gibi durumlarda lokma ve sökme çubuğu kullanınız. Yüksek

tork uygulamalarında, civatayı sökmek veya sıkmak için bir tork yükseltici kullanmak en emin yoldur. uygulanan kuvvet dişliler sayesinde pek çok kez güçlendirilerek civataya ulaşır. Yükselticinin sabit kolu torkun ağırlığını çekebilecek kadar sağlam bir cisme dayanır. Bu sistem uygulanan torku vitesli el kolunun üstünde tutarak kullanıcının her hareketiyle torkun biraz daha artmasını sağlar.

b) Bakım-Onarım

Tork enstrümanlarına da periyodik bakım gereklidir. Anahtar mekanizmasının hasar görmesini önlemek ve ölçümde tutarlı bir hassasiyeti sağlamak amacıyla, tork anahtarlarını test ve kalibre etmek için sadece kaliteli tork ölçer kullanın veya kaliteli bir servis merkezime başvurun. Bazı tork anahtarlarında temizlenme ve yağlanma gerektiren cırcır mekanizmaları bulunur. Yıpranmış parçalar değiştirilmelidir.

3. ANAHTARLAR

a) kullanım alanları

Açık ve kapalı ağız, kombine ve diğer özel anahtarların tümü endüstriyel bakım amacıyla kullanılırlar. Bunların da kendine özgü doğru ve güvenli kullanım kuralları vardır. Kaliteli açık ağız anahtarlar anahtar kafasının tümünde yükün eşit dağılmasını sağlamak için dairesel bir kafaya sahip olmalıdır. Bu aleti daha güvenilir ve sağlam kılar.

b) Çeşitleri

Kaliteli anahtarların aynı zamanda özel uygulamalar için açılı kafalı ve kıvrık saplı çeşitleri bulunur. Amaçlanan uygulama için doğru anahtarı seçiniz. Açık ağız anahtarlar yakından çalışmak için tasarlanmışlardır. Açık ağız anahtarlar yerine kapalı ağız anahtarlar da kullanılabilir.

c) Dikkat Edilecek Hususlar

Kapalı ağız dizaynı, civatayı tamamiyle çevrelediğinden daha emniyetli ve daha sıkı kavranılabilmesini sağlar. Anahtar kafasının civata üstünde doğru yerleştirilmesine dikkat edin. Anahtarı tam oturtmamak gerilimi tek bir noktada toplayarak aletin hasar görmesine neden olabilir. Tüm anahtarların güvenli kullanımı, kullanıcının daima uyanık ve her türlü olasılığa hazır olmasını gerektirir. Anahtara asılırken anahtarın veya civatanın kayması veya kırılması olasılığına karşı daima duruşunuzu düşmeyeceğiniz şekilde ayarlayın. Daha fazla güç isteyen işler için, kapalı tip ağır iş anahtarı ile tüp şeklindeki uzatma kolunu seçin. Bu anahtar tipinde, anahtar ve kolunu güvenli tutturmak için butonlu kilit sistemi bulunur. Daha da büyük civataların sökülmesi için, balyoz tipi anahtar kullanılmalıdır. Duruşunuzu darbeyle anahtarın geri tepmesi halinde yaralanmayacak şekilde ayarlayın. Balyoz çekme efektini azaltması nedeniyle bu tür uygulamalar için idealdir.

d) Diğer Çeşitleri

Ayarlanabilir bir anahtar kullanırken, doğru kullandığınızdan emin olmalısınız. Anahtarı, somunu sıkıca kavrayacak şekilde yerleştirin, sonra da çekerek iyice oturmasını sağlayın. Ayarlanabilir bir anahtarı diğer bir anahtarla birlikte kullanırken ayarlanabilir anahtarla tutun ve diğer anahtarla çevirin. Boru anahtarları da diğer anahtarlar gibi güvenli kullanımı gerektirir. Boru anahtarları kuvvet

uygulamadan önce anahtarlarını asla somun ve civataları çevirmek için kullanmayın. Daha fazla tork uygulamak için uzatma kolu veya çekiç kullanmak aletin bozulmasına neden olur.

4. TORNAVIDALAR

a) Kullanımı

Tornavida el aletleri arasında en fazla yanlış kullanılanlardan biridir. Tornavida asla kazıma, sökme, delme ve kesme işlerinde kullanılmamalıdır. Vida yarığına uygun olmayan tornavida kullanımı çok sık rastlanan bir hatadır. Vidanın büyüklüğüne uygun olmayan tornavida ucu, tornavidanın kayması halinde aletin zedelenmesine veya yaralanmaya neden olabilir. Doğru büyüklükteki uç, vida yarığına sıkıca oturur ve vida kafasının dışına taşmaz. Tornavidalarınız uç konfigürasyonlarına çok dikkat etmelisiniz. Birçok kullanıcı



alen ile yıldız tornavidayı birbiriyle karıştırır. Kaliteli tornavidalar değişik uçların tanınmasına yardımcı olurlar. Örneğin burada kırmızı sap alen tipini belirtmektedir. Özel bazı işler için özel kullanım tornavidaları da mevcuttur. Yaklaşma sorunu standart uzunluktaki bir tornavidanın vida yarığına tam olarak oturmasını engeller. Bu tehlikeli olabilecek bir durumdur. Bu uygulamada (stabby-avuç içi) tornavidayı kullanmak güvenli ve doğru bir seçimdir. Cırcırlı tornavidaların da özel uygulamalarda püyer bir yeri vardır. Çok sayıda değişebilen uçlarıyla güvenli ve

hızlı çalışmayı sağlarlar.

Vida tutturucular ulaşılması zor yerlerde vidaların kaybolmasını ya da makinanın içine düşmesini önlemek için vidalara ilk hareketin verilmesinde kullanılırlar. Birçok kaliteli tornavida sapının dibinde anahtarları çevirmeyi ya da inatçı civataları gevşetmeyi mümkün kılan anahtar ağızları bulunur. Anahtar ağızlı modeller aynı zamanda bıçağın sapa gönlmesini de önler. Kaza sonucu kaymayı önlemek için daima vida yuvasıyla uç arasında pozitif bir temas sağlamaya yetecek kadar baskı uygulayın. Asla tornavida sapına çekiçle vurmeyin. Her ikisi de bükülerek veya kırılarak kazaya neden olabilir.

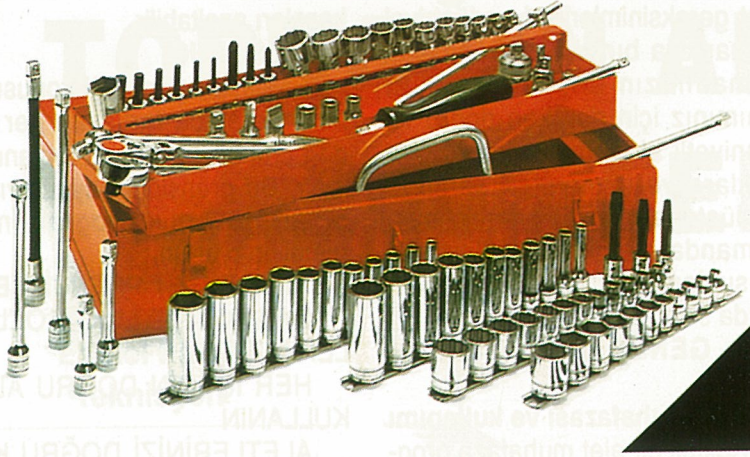
b) Bakımı

Tornavida bakımı oldukça kolaydır. Tutarken kaymaları önlemek için, daima saptaki yağları veya çözücülerini temizleyin. Tornavidalarınızın ucunu daima kullanmadan önce kontrol edin. Aşınmış, yuvarlanmış uçlar da vida yarığından kayarak civata-

ya hasar verebilir veya kazaya neden olabilir. Tornavida bıçaklarını taşıyarak düzeltmeyin. Taşıma sırasındaki aşırı ısı uygulaması metalin yapısını değiştirerek aletin bozulmasına yol açabilir. Düz tornavida bıçakları el eğiyle düzeltilmelidir.

5. ÇEKİÇLER

Çekiçler çeşitli tiplerde ve büyüklüklerde, farklı sertlik derecelerinde ve özel kullanımlar için değişik konfigürasyonlarda imal edilir. Doğru iş için doğru çekici bulundurmak, güvenli ve doğru alet, doğru alet kullanımı açısından önemlidir. Yumuşak yüzölçek



bir alet envanterinde bulunan en emin çekiçlerden biridir. Dead blow dizaynı sekme efektini azaltmaya yardımcı olur. Ball peen (top başlı) çekişler, pim veya keski çakmak veya sertleştirilmiş metali biçimlendirmek için kullanılır. Dead blow bu tip çekiçlerin kafası darbeyi aşağıya yöneltir. Çalışma yüzeyinin hasar görmemesi gereken durumlarda, bronz veya plastik uçlu çekiçler kullanın. Pek çoğunun değiştirilebilir uçlara sahip olması sayesinde, tek bir çekici çeşitli işlerde kullanmak mümkün olmaktadır. Darbeyle çıkan kıvılcımın yangına yol açabileceği durumlarda kıvılcım sıçratmayan çekiçler kullanılmalıdır. Çekiçi daima yüzeye paralel olarak vurun. Böylece kullanıcı açısından tehlikeli sekmeler ve muhtemel kazalar önlenmiş olur. Bir pime veya keskiye vururken, çekicin vurduğu yüzeyin çapı, vurulan yüzeyin çapından daha büyük olmalıdır. Asla bir çekici diğerine vurmeyin. Çekiçler bu tür yanlış kullanımlar için uygun değildir. Çekiçlerinizi kullanmadan önce kontrol edin. Kaymayı engellemek için sapın daima temiz ve kuru olmasına dikkat edin. Çekicin kafası sapına sıkıca tutturulmuş olmalıdır. Fazla yıpranmış, aşınmış ve çatlamış çekiçlerinizi derhal elden çıkarın.

6. PİM VE KESKİLER

Dizaynları ve kullanım alanları açısından pimler ve keskiler da-

ima tehlikeli el aletleridir. Çekiç tipi aletlerle çalışırken daima onaylanmış iş gözlüklerinizi takın. Soğuk keskiler metali yontmak, biçmek ve kesmek amacıyla kullanılır. Başlıca dört tip soğuk keski vardır. Yuvarlak, sivri elmak ve düz. Bunların her biri özel bir kullanım için tasarlanmış ve imal edilmiştir. Keski bıçağına fazla yük bindirmemek için, keski bıçağı uçlarını daima keseceğiniz miktara uygun olarak seçin. Keski sapı daha sıkıca kavrama imkanı sunar ve ellerinizi çekiç darbelerinden uzakta kalmasını sağlar. Böylelikle hatalı darbelerin kazaya yol açma ihtimali önlenmiş olur. Keski ile çalışmayı gerektiren ufak parçalar mengeneyle sıkıca kısırılmalıdır. Yontma işlemini kendinizden uzağa, mengenenin sabit kısmına doğru yapın.

Başlıca dört tip panç vardır. nokta, pim, kılavuzlama ve ayar pançı. Herbiri farklı amaçlara göre dizayn edilmiştir. Uygulamalarda daima en büyüğünü seçin. Noktalar genellikle metali işaretlemek için kullanıldığından, pim çakmak için kullanılmamalıdır. Noktanın sert ve keskin ucu pimin genişlemesine ve delikte sıkışmasına yol açar. Böyle uygulamalarda kılavuzlama kullanın. İnceltilmiş şaft, gevşek, donmuş ya da nakavt pimler için gerekli darbeye dayanır. İşi tamamlamak için bir pim panç kullanın. Pim panç delikte pi-

mi izleyecektir. Kılavuzlama ve pim pançlara genellikle uçlarının çap genişliği damgalanmıştır. İş için doğru aletin kullanılmasını sağlamak amacıyla bunlar daima çift olarak kullanılmalıdır. Kıvılcımların tehlikeli olabileceği ortamlarda veya çalışılan yüzeyi bozabileceği durumlarda bronz pançlar kullanın. Yumuşak metalden yapılmış olmaları nedeniyle bronz pançların sık sık elden geçirilmelidir. Panç ve keskilerin bakımı aletlerin güvenli kullanımı için şarttır. Panç ve keskilerin bakımı aletlerin güvenli kullanımı için şarttır. Panç ve keskiler sık sık gözden geçirilmeli, çatlamış veya aşınmış uçlu keskiler derhal elden çıkarılmalıdır.

Keski kafaların yassılması aşınmasının doğal bir sonucudur. Darbenin sokumun abzorbe edebilmeleri için kafalara, aletlerin çalışılan uçlarına nazaran farklı bir ısı işlemi uygulanır. Bu yassılma metal yongalarının uçuşmasını önler. Aletlerin kafalarını ve keski bıçaklarını bir el eğesiyle veya ince telle düzeltin. Bileme işlemi için taşlamayın. Isı uygulaması metalin yapısını bozar ve aletin kullanımı esnasında tehlikeli sonuçlar doğurabilir. Aletleri bilirken daima koruyucu iş gözlüklerinizi takın. Kullandığınız eğenin güvenli ve sıkıca kavranabilmesi için sapı olması gerekmektedir. Eğeleme işlemini metal artıklarını doğru yöne yönlendirecek şekilde kendinizden uzağa doğru yapın.

7. KERPETENLER

Kerpetenler çivi sökmek, kesmek ve bükme gibi işlemler için pek çok tip ve dizaynda imal edilir. Kerpetenlerin birçok çeşidi olması nedeniyle, doğru iş için doğru aleti doğru olarak kullanmak önemlidir. Kerpetenler lokma veya anahtar yerine kullanılamazlar. Bu yüzden, civata ve somunları çevirmeden kerpetenleri kullanmayın. Aletin ve civatanın veya somunun bozul-

masına neden olabilirsiniz.

Çalışma mekanının ve yaşama olanaklarının daha sınırlı olduğu elektronik işlerde genellikle iğne burun kerpetenlerin kullanılması gerekir. Sert telleri aletlerin ucuyla bükmezsiniz. Uç kırılabilir veya aletin ayarı bozulabilir. kesicileri kullanırken daima onaylı iş gözlüğünüzü takınız. sertleştirilmiş telleri kesmek için kerpeten kullanmayınız. Kerpetenler bu amaçla dizayn edilmemişlerdir. Teli asla geri bükmezsiniz, çünkü kesici bıçakları köreltebilirsiniz. Daima dik açılarla kesin, kopan parçaları kontrol edebilmek için tel tutuculu kesiciler kullanın. Daha fazla güç gerektiren uygulamalarda, kerpetenin gücünü uzatma kolları veya uzatma borularıyla artırmayınız. Kuvvetli bir kesici işi güvenli olarak görecektir.

Birçok kerpeten tipinde saplar lastikle kaplanmıştır. Ancak bu plastik kılıflar sadece kullanım rahatlığı sağlamak amaçlı olup, kullanıcıyı açık elektrik devreliren karşı korumaz.

Kilitli veya mengene tipleri, kerpeten, taşınabilir mengene veya kargaburun görevini görürler. Ancak, anahtarların yerine kullanılamazlar. Kilitli kerpetenler aynı zamanda kaynak uygulamalarında da kullanılırlar. Kerpetenleri aleve yaklaştırmamaya dikkat ediniz. Aşırı ısı metalin yapısını değiştirir ve aletin bozulmasına neden olur.

Doğru ve Emniyetli Kullanım

Her iş için doğru aletin kullanılması, alet güvenliğinin en önemli kuralıdır. bazı işler için doğru aletler mevcut olmayabilir. Mevcut aletinizi ihtiyaçlarınıza göre değiştirmeye çalışmayınız. Kendi aletlerinizi yapmaya çalışmayınız. Modifiye edilmiş aletlerin doğru uygun bir yapıya ya da işi güvenli olarak görebilecek ısı muamelesine sahip olmazlar. Özel

alet gereksinimlerinizi endüstriyel uzmanlara bırakınız. Genellikle uzmanınızın firması özel kullanmanız için gereken doğru ve emniyetli aleti imal edecek kaynaklara ve uzmanlığa sahiptir. Endüstriyel alet uzmanınız aynı zamanda aletlerinizin güvenli açısından ihmal edilmiş konularda da size yardımcı olabilir.

8. GENEL MUHAFAZA VE BAKIM

Alet muhafazası ve kullanımı

Kaliteli bir alet muhafaza programında tüm alet envanteri periyodik olarak gözden geçirilmelidir. Alet uzmanınız size özel ve tam ihtiyacınızı karşılayacak bir alet kontrol programı hazırlayabilir. Alet yönetiminize yardımcı olacak birçok program vardır. Bunlar, doğru aleti süratle bulmanızı ve envanter tutmanızı sağlarlar. Aletlerinizin muhafazasına gelince, endüstriyel kullanım için tasarlanmış büyük ve geniş muhafaza üniteleri kullanınız. Hareket sırasında aletlerin ve parçaların yerlerinden düşüp düşmediğini kontrol ediniz. Bir çekmeceyi kapamadan diğer çekmeceyi açmayınız. Fazla sayıda açık çekmece emniyetsiz bir durum yaratır veya muhafaza ünitesinin devrilmesine yol açabilir. Muhafaza kabinini yeni bir çalışma bölgesine götürmeden önce bütün çekmeceleri kapatın ve kilitleyin. Kabin daima nereye gittiğinizi görecektir şekilde önünüzden itin.

9. GÜVENLİK

Alet güvenliğini sağlamak herkesin görevidir. El aletleriyle ilgili pek çok kaza yanlış kullanım ve yanlış bakım nedeniyle meydana geldiğinden, kalifiye bir el aletleri programı çalışanların uğrayacağı

kazaları azaltabilir.

10. SONUÇ

El aletleri güvenliği konusunda bu programca tartışılan her şey, dört ana başlık altında toplanmaktadır. Bu prensipleri uygulayın ve onları güvenlik programınızın temeline oturtun.

11. EMNİYET PRENSİPLERİ

DAİMA ONAYLI İŞ GÖZLÜKLERİNİZİ TAKIN

HER İŞ İÇİN DOĞRU ALETİ KULLANIN

ALETLERİNİZİ DOĞRU KULLANIN

ALETLERİNİZİN BAKIMINI DÜZENLİ OLARAK YAPIN

El aletleri güvenliği budur. Basit bir, sağduyulu yapılacaklar ve yapılmayacaklar programı güvenliğinizi için çok önemlidir. Ve sizin güvenliğinizi de bizim için çok önemli.



*** Hayatta en hakiki mürşit ilimdir, fendir.**

K. ATATÜRK

*** Türk çocuğu; her işte olduğu gibi, havacılıkta da, en yüksek düzeyde, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın.**

K. ATATÜRK

TOPRAĞIN ALTINDA 2000 FEET

**Ekmel Pakış
Teknisyen**

Günümüz modern uçakları yakıt tasarrufu sağlamak ve kar, buz gibi doğal olayların dışında kalabilmek için oldukça yüksekten uçarlar. Bir DC-9 için uçuş tavanı 35 bin feet civarı iken, bu tavan bir A-310 uçağında 55 bin feet civarındır.

Atmosferde canlıların yaşayabildiği yükseklik sınırı 8 bin feet civarındadır. Bu yükseklikten sonra yaşayabilen canlı hemen hemen yoktur. Öyleyse 55 bin feet yükseklikte uçan bir uçağın içinde yolcuların yaşayabildiği ve konforlu bir ortam nasıl sağlanır?

Bu amaçla uçak gövdeleri basınçlanmaktadır. Basınçlama olayı uçak gövdesinin içine motorlardan alınan havanın doldurulmasıyla sağlanır. Uçak gövdesi bir balon gibi şişer. uygun basıncın elde edilmesi ve sabit tutulabilmesi için bir valf sistemi açılıp kapanarak havanın fazla kısmını uçak dışına atar.

Uçak gövdelerini oluşturan ana yapı elemanları frame, Longeron ve gövde sacı gibi elemanlar monte edilirken çeşitli sıvı conta elemanları ile sızdırmaz hale getirilir. Bunun yanı sıra kapı ve kapaklarda da mutlaka contalar vardır. Böylesi titiz bir contalama sistemi gövdedeki önlenemez hava kayıplarını en aza indirir. Böylece gövdenin basınçlanabilmesi sağlanır. Uçak gövdelerinin basınca



dayanmalarının bir limiti vardır. bu dayanım basınç farkına göre ölçülmektedir. Günümüz modern uçaklarında bu değer yaklaşık 8.5 PSI olduğu bir yükseklikte uçabilir anlamındadır.

Uçak motorlarının kompresör kademelerinden alınan hava yüksek basınç ve sıcaklıktadır. Bu nedenle uçak hava sistemleri üç ana bölümden oluşur. Yüksek basınç ve sıcaklıkta havanın motor kompresör kademelerinden alınarak uçak sistemlerine yollandığı ilk bölüme biz PNEUMATIC sistem adı veriyoruz. Belli oranlarda bir ön koşullandırmadan geçerek uçak sistemlerine gelen havanın basınç, sıcaklık ve nem oranının ayarlandığı sisteme AIR CINDITION sistemi adı veriyoruz. Uçak basıncının yaşanılır seviyede tutulduğu sistem ise BASINÇLAMA sistemidir.

Pneumatik sistemde ön koşullandırılarak sıcaklık ve basıncı regüle edilen havanın bir kısmı so-

ğutulur. Daha sonra sıcak hava ile uygun oranlarda karıştırılarak akış oranı ve nemi düzenlemiş bir şekilde kabine yollar. Bu hava bir yandan kabine taze ve koşullandırılmış hava sağlarken, diğer yandan da basınçlar. Basınç altında bir balon gibi şişen kabinden OUTFLOW valfler tarafından gövde dışına kaçırılan hava ile basınç limitler içinde tutulur. Bir yandan önlenemez hava kaçaklarının giderilmesi ve bir yandan da yaşanabilir ve konforlu bir basıncın sağlanabilmesi iç basınç, dış basınç ve pek çok parametreyi alarak değerlendirme yapan kompu-terlerce hesaplanır. Outflow valflerinin açılıp kapanmasını bu kompu-ter sağlar.

Basınçlama sistemi dirimsel bir önem taşır. Bir insan beynine 13 saniye oksijenin gitmemesi durumunda ölümün kaçınılmaz olduğu iyi bilinir. bu nedenle en az iki sistem ve iki kompu-terle garantiye alınır. Ancak her iki sistemin de

arızasında kabin basınç yüksekliği 10 bin feet seviyesine çıktığında kabinde oksijen maskeleri düşer. Uçak hemen 8 bin feet altına alçalmak zorundadır.

Yolcularımız için konforlu bir uçuş sağlayan bu önemli sistem biz havacılar için önemli sorunların kaynağıdır. Pilot, hostes ve teknisyenlerin önemli meslek hastalıklarına neden olur. Bunlar kulak zarı çökmesi, varis, dolaşım sistemi bozuklukları, taban çökmesi, solunum hastalıkları gibi çok çeşitli hastalıklardır. Sürekli basınç ve basınç değişikliği vücudun biyolojik dengesini bozar, sinir bozukluklarına neden olur.

Bu çok önemli sistem uçuşların dışında da teknisyenlerin ilgi alanındadır. Bakım, arıza ve kontrollarda sürekli olarak bu sistemler denetim altında tutulurlar. Limit dışı kaçaklar ve arızalara izin verilmeyen bu sistemin testleri de oldukça kapsamlı ve zordur.

Gövde elemanlarında yapılan önemli onarımlar, cam veya contalarda bir değişiklik gibi işlemlerden sonra, özellikle de basınçlama sistem elemanlarında yapılan değişikliklerden sonra mutlaka kabin basınçlama testi uygulanır.

Bu test, iki ayrı grup halinde yürütülür. Bir grup teknisyen uçak dışında kontrolü yapılacak alanda görev alır. Diğer bir grup ise uçakta kabini basınçlar. Aralarında muhabere yapabilen bu iki grubun ortak çalışması ile yapılan çalışma sonucunda basınçlama kontrolü yapılabilir. Bu işlemin belli temel özellikleri vardır. Örneğin, kabin basınçlama kontrolü yapılabilmesi için uçağın uçuş pazosyonunda olması gerekir.

Basınçlama yaparken ana motor, APU veya bir harici hava arbasından elde edilen hava kullanılabilir. Bütün uçak kapak ve kapıları kapatılır. Önce uçak sistemleri

yanıtılarak, uçak sanki uçuyormuş gibi yapılır. Daha sonra uçak sistemleri yanıtılarak, yerin 2 bin feet altındaymış gibi yapılır. Bu işlemlerin sonucunda outflow valfler tamamen kapanır ve gövde basınçlanır.

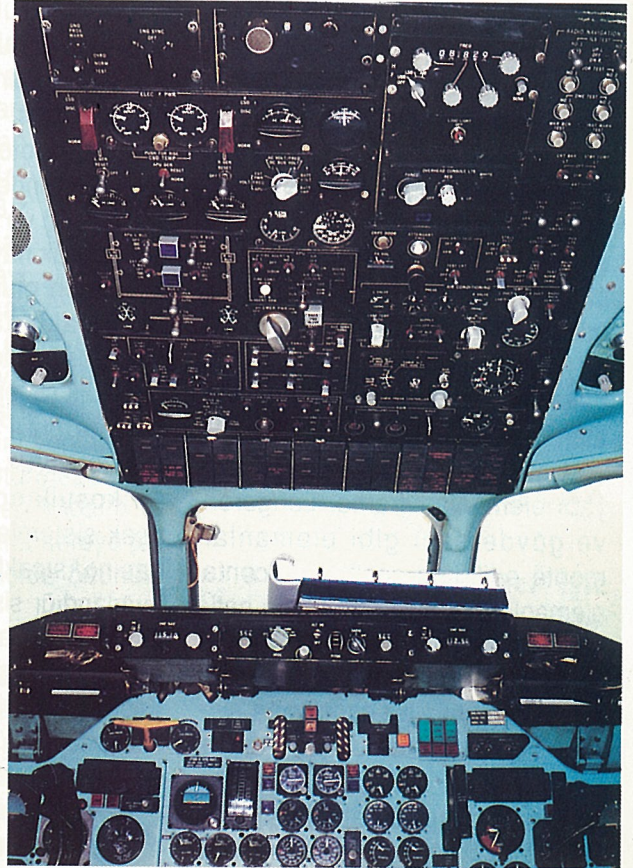
Basınçlama işlemi son derece tehlikelidir. Yanlışlıkla açılacak bir kapı, bir basınç patlamasına yol açar. Bu patlama şeklindeki basınç boşalması ölümlere ve uçağın hasarlanmasına yol açar. Bu nedenle bir basınçlama işlemi sırasında bütün açılabilir kapı ve kapaklara uyarı yazıları asılır. Bunun dışında basınçlama işlemi sırasında yapılacak bir hata veya arıza nedeni ile basıncın birden boşalması da aynı öldürücü etkiye neden olabilir. Bu nedenle ağır ağır yükseltilen basınç yine ağır ağır boşaltılır.

Gerekli hazırlıklar yapıldığında uçak motorları çalışmakta ve uçak sistemleri uçak sanki havada uçuyormuş gibi yanıtılmıştır. Şimdi komputerleri devreye sokmadan kabini basınçlamak için hazırlık yapılacaktır. Manuel basınçlamada outflow valflere elle kumanda edilir. burada iki önemli seçenek vardır. Birincisi uçak basıncının dakikada artışını kontrol eden Vertical Speed selektörü ayarlanır. Bu değer basınçlamayı yapanların rahatsız olmaması için dakikada 250-500 feet arası bir

değere ayarlanır. İkinci olarak uçak yüksekliği veya inilecek meydanın yüksekliğinin set edildiği selektör eksi 2000 feet'e seçilir.

OUTFLOW valflerin kapanmasıyla yavaş yavaş kabin basıncı yükselir. bu değerleri kabin differential pressure indikatörde, kabin altimetresinde ve kabin vertical speed indikatöründe görebiliriz. Ama daha önce kulaklarınızda bir çıtırdama ve duyma yeteneğinizde bir azalma ile de kolaylıkla fark edebilirsiniz.

Kabin basınca tamamen boşaldıktan sonra kapılar açılır. Kontrollardan sonra, sistem normal ise, uçak uçuş için hazırdır. Uçağın toprağın 2 bin feet altına yaptığı karmaşık ve tehlikeli yolculuk bitmiştir. O şimdi ait olduğu yere gökyüzüne güvenle havalandırmaya hazırlanmaktadır.



SİVİL HAVACILIKTA HİZMET İÇİ EĞİTİM

Dr. Oya Torum
THY Kabin Kalite Müdürü

Eğitim kavramı insanın tüm yaşamını düzenleyen, bireyin toplumsallaşmasını ve becerilerini göstermesini sağlayan bir süreç olup, sistemli olarak kazandırılır ve iletişim araçlarıyla sürdürülür, görev başında pekiştirilir. Çok genel anlamda “eğitim” kişiye / kişilere bazı bilgilerin “niçin” ve “nasıl” kullanılacağını öğretmektedir. O halde sistemin ana bileşenleri **ÖĞRENEN** ve **ÖĞRETEN**’dir. Her sistemde olduğu gibi, bileşenler arasındaki ilişki “amaç” beraberliğidir. İşte hizmet içi eğitimin konusu bu ilişki çerçevesinde ele alınacaktır.

HİZMET İÇİ EĞİTİM :

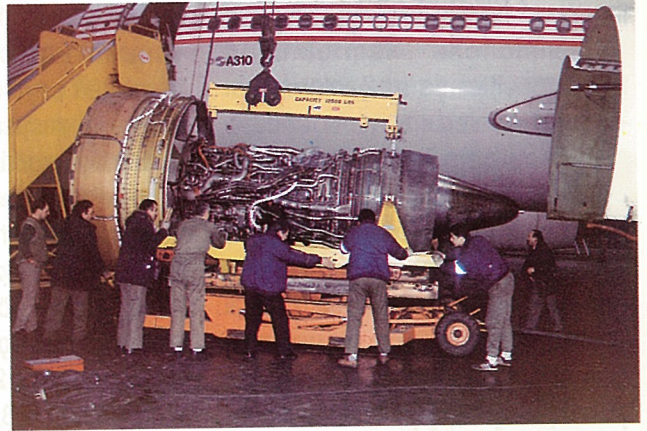
Havacılığın dinamizmi, teknolojik gelişmelerin havacılığa hızla yansması bilgi çağıının ağırlığı, gelir düzeylerinin yükselmesi; bireyler ve toplumlar arasındaki ilişkileri arttırmış, hava taşımacılığını kitle taşımacılığı haline getirmiştir. Değişen teknolojik ve ekonomik koşullar, yeni hizmet kavramlarının doğması, yeni bilgilerin çoğalması, konularda ihtisaslaşmalar, rekabeti körüklemiştir. Bu da; havacılık kuruluşunun kendi ana amacının ışığında, kendi **kuruluş kültürü**, kendi **imajı** doğrultusunda, organizasyonunu üstlendiği fonksiyonlara göre **yeni ihtiyaçları** ortaya çıkarmıştır.

Günümüzde havacılıkta, uluslararası kurallar, bu kurallara bağımlılık, üretim çeşitliliği, uçak bakım teknikleri ve bu yaygın konuların başka eğitim kurumlarında izlenen programlarda yer alması “**SİVİL HAVACILIKTA HİZMET İÇİ EĞİTİM**” kavramını belli bir sistem çerçevesinde ele almayı zorunlu kılmıştır.

Burada söz konusu olan, kişilere işletmelere katılmadan okullarda edindikleri eğitim dışında, kuruma katıldıktan sonra verilecek eğitimidir. Bu eğitim, öncelikle, kurumun kültürü ile imajını vurgulamak, amacını belleklere işlemek ve daha sonra da üstleneceği görevin ayrıntılarının öğretilerek benimsenmesi kavramlarını içermektedir.

Havacılıkta hizmet içi eğitim uzun yıllar usta / çırak ilişkisi içinde sürmüştür. Bugün bile doğrudan yolcu ve uçağı etkilemeyen yan hizmetler, eğitim kapsamı dışında kalmakta, yine usta / çırak öğretisi sürmektedir. Bu bağlamda; hizmet içi eğitim çok genel olarak iki bölümde ele alınmaktadır. Bunlar :

1. Kuruluşa yeni katılan kişilerin eğitimi,



Teknisyenler işbaşında

2. Kuruluştaki çalışan personelin eğitimidir.

Sivil Havacılık İşletmelerinde çeşitlilik gösteren fonksiyonlara paralel olarak, eğitim de geniş bir yelpazeye yayılır. Bu yelpazenin birleşme noktası işletmenin amacıdır. Yelpazenin dilimleri ise; idari, mali, ticari, operasyonel, teknik, uçuş olmak üzere 6 ana fonksiyonu içerir. 6 ana fonksiyonun da amacı “en iyi hizmeti” işletmenin ana amacı doğrultusunda verebilmektir.

Kuşkusuz, eğitim olayına nicelik değil, nitelik yönüyle yaklaşmak gerekir. Daha açık bir ifade ile açılan kurs sayısı, bu kurslarda eğitim gören kişi sayısı asla değerlendirme kriteri olamaz. Gözardı edilmemesi gereken husus eğitimin içeriği ve katılanların bu içeriği özümlemesidir. Bunun için kişilere sertifika vermek yeterli değildir. Kesinlikle eğitim sonrasında **geri bildirim** (feed back), **izleme** (follow up) sistemlerinin kurulması zorunludur.

HAVAYOLLARININ İHTİYACI:

"YETENEKLİ TEKNİSYEN"

Yıldız Asker
Öğretim Görevlisi

Veriler ve uzmanların tahminleri havayolu endüstrisinin kaliteli teknisyen sayısında ciddi bir düşüşle karşılaşabileceğini gösteriyor. Eğer bugünkü eleman karşılaştırmaya seviyesi aynı düzeyde kalırsa taşıyıcı şirketler yakın bir gelecekte aniden büyük bir personel ihtiyacı ile karşı karşıya kalacaklar.

Kuralları henüz netleşmeyen yeni Avrupa yasasına göre rolleri gittikçe karmaşık hale gelen teknik personelin durumu ileride daha fazla sorun yaratacağına benzetilmektedir.

Havacılık endüstrisindeki durgunluk havayolu taşıyıcılarını birleşmeye ve varlıklarını sürdürebilmek için bütçelerindeki eğitim harcamalarını kısma zorluyor. Amerika'da havayollarının bağımsızlığına karşın büyük bağımsız bakım şirketlerinin her yerde yaygınlaştırılması desteklenirse iyileşmenin başlangıcı kabul edilir. Fakat bu da beraberinde başka sorunlar getirebilir. Hava trafiği oranının artarak 1990 seviyelerine dönmesiyle, uçak kullanımı artmaktadır. Malaysian Havayolları'nda çalışma mühendisi olarak görev yapan (ATS) Havacılık Eğitim Servisi'nden David Mackinnon "1990'da 102 milyon adam/saat'lik bakım faaliyeti yapılmıştır" dedi. Dünyadaki havayollarının 10 yıl içinde 139.000 teknisyene ihtiyacı

olacak. Bu da yılda yaklaşık 14.000 teknisyen ihtiyacı demektir. Fakat pekçok havayolu, teknisyene ihtiyaç olmasına rağmen teknisyen sayısında kısıntıya gidiyor ve teknisyenlerin çoğu işlerini bırakmaya zorlanıyor.

(FAPA) Amerikan Gelecek Havacılık Profesörleri Başkanı ve İş Bulma Servis Uzmanı Louis Smith "Araştırmalar gösteriyor ki iki yıllık eğitim gören uçak teknisyenlerinden sadece %25'i havacılık alanında kaldı." "Bir yıl sonra bu rakam %55'tir."

(FAPA) Amerikan Endüstrisinin 53.000 büyük jetlerde ve 17.000 bölgesel turboprop uçaklarında olmak üzere yaklaşık 70.000 yeni teknisyene ihtiyaç duyacağını tahmin ediyor. Ayrıca gelecek 10 yıl içinde bugünkü işgücünün %50'sinin emekli olacağı öngörülmüyor.

Sorun sadece rakamlar değil, yetenekler...

Tekniker sayısındaki azalma bazı karışıklıklara sebep olmuştur. Amerika'daki durgunluk uzun menzilli uçaklar ile yeni fly-by,wire sisteminde kısa mesafelere uçan uçakların filolarda kullanılmasına sebep oldu. Bu uçakların her ikisinin de kullanılması ayrı ayrı ihtisas gerektirmektedir.

Diğer genel sorun ise, 1980'lerin sonlarında çok sayıda yeni uçağın sipariş edilmesi ve şimdi servise daha az bakım ücretinin gelecek olmasıdır. Mantıklı olarak yeni uçakların yoğun bakım işlemlerine ihtiyacı olmayacak. Fakat yeni uçaklarda çalışacak teknis-

yenlerin daha fazla yetenekli olması gerekecek. (PAMA) Amerikan Profesyonel Havacılık Bakım Birliği'nden David Wadsworth "Teknisyen okulları yeterli sayıda açılmıyor, fakat benim dosyam tecrübeli eleman arayan kuruluşlarla, havacılıkta uzman veya test edici ve belki her ikisine de ihtiyacı olan teşkilatlardan gelen taleplerle dolu. Havacılık alanındaki başarısızlığa rağmen tecrübeli teknisyenlere ihtiyaç artmaktadır." dedi.

(ERA) Avrupa Bölgesel Havayolları Birliği Genel Müdürü Mike Ambrose "Hızla gelişen yüksek teknolojinin ihtiyaçlarını karşılayacak yeterli sayıda kaliteli bakım teknisyeninin bulunamamasından endişeliyiz."

Amerikan Hava Taşımacılık Birliğinden, Bakım-Malzeme Mühendislik Başkan Yardımcısı Joe Vreema, Mike Ambrose ile aynı fikirde olduğunu söyleyerek "Bunda teknisyenlerin rolünün daha açık ve net olarak görüleceğini, havayollarının maliyetlerinin düşeceğini, güvenilirlik ve emniyet faktörlerinin ise artacağını" belirtti. Bu fenomenonun kurslarla teknisyenlik eğitimi gören öğrencilere yansıdığı görülmektedir. Örneğin, (ATS) Hava Çalışma Servisi, müfredat programlarına iş çalışma, personel yönetimi ve pazarlama derslerini dahil etmeyi planlamaktadır. ATA'dan Vreema'nın verdiği bilgiye göre "Firmalar daha çok yöntem ve bilgisayarlı kontrole önem veriyor. Bunun anlamı teknisyen ihtiyacı sayısının azalmasıdır.

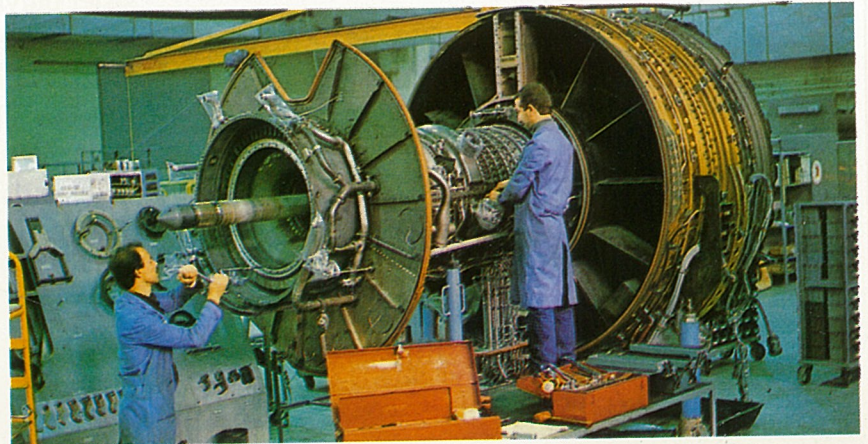
Eğer, Vreema haklı ise ve yeni teknolojik uçakların daha az teknisyene ihtiyacı varsa gerçekten personel kıtlığı ile mi karşı karşıyayız?

PAMA'dan Wodsworth "Gayriresmi rakamlara göre sanıyorum ki yeterinden fazla teknisyene sahibiz. Ancak iler teknolojinin öngördüğü nitelikte teknik personele ihtiyaç olacağını düşünüyorum." dedi. Karmaşık avionik ve elektronik kontrol sistemli yolcu uçaklarının A-320 Airbus gibi aslında iki tip teknisyene ihtiyacı vardır. Avrupalı operatörler, öncelikle elektronik monitörde (A-320'nin Merkezi Arıza Gösterme Sistemi gibi) çabucak arızayı çözümlenerek, değişmesi gereken parçayı değiştirebilecek düzeyde, ikinci olarak bütün sistemlerin nasıl çalıştığını bilen ve gerektiğinde işini geçici olarak bırakıp problemin bulunduğu yere gidebilecek elemanlar arıyor. (ICAO) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı teknisyenlerde aranılan asgari nitelik olarak en az iki yıllık bir tecrübenin gerekli olduğunu açıkça bildiriyor. (JAA) Avrupa Birleşik Uçuşya Elverişlilik Otoritesi'nin en son önerilerine göre 5.7 tondan fazla olan uçaklar için Avrupa'nın her yerinde bu rakam 7 yıla kadar yükseltilecektir. Bir havayolu teknisyeninin lisans alabilmesi için 3 yıllık eğitim görmesi gerekmektedir. JAR-65 talimatına göre bu sertifikalar 1994'ten önce geçerli olmayacak. Bunun birinci sınıf teknisyenler için olumsuz bir etkisi olabilir. İngiltere'de tam onaylı bir gövde teknisyeni olmak 5 yıl çalışma gerektiriyor. JAR-65'in öngördüğü süreden 2 yıl daha az İngiltere'nin bugünkü sertifika işlemleri JAR-65'e oldukça benzemektedir. Diğer Avrupa ülkeleri de buna uy-

gun temel eğitim uygulamalarını yapmak zorunda kalacaklardır. İngiltere uzman Çalışma Servisi'nde Çalışma Müdürü olarak görev yapan Rodney Copping'in bildirdiğine göre "Yeni ihtiyaçları yerine getirmek için imkan sağlayamayan ülkelerde 18 ay içinde çok fazla panik olacak"

Mukayese edildiğinde Amerika'da sertifikalı teknisyen olmak tipik olarak 2 yıl veya 1990 saat, uzman sertifikası almak içinde en az 3 yıllık bir eğitim gerekmektedir. Fakat Amerika'daki havayollarının yeniden yapılanma programları kapsamında type-rating kursları planlandığından daha uzun sürebilir. (JAA)'dan Bob Williams "7 yıllık uzmanlık kursları 1994'ten önce başlamazsa, JAR-65'e göre ilk lisans, 2001 yılından sonra verilecek ve 2020-2030'a kadar tüm Avrupalı teknisyenler bu standartta sahip olacak. Bu yüzden anahtar soru şudur: "Avrupa'nın ulusal standartlarda çalışan bugünkü işgücü için bunun anlamı ne olacak?". Amerika'da bağımsız kuruluşlardan sertifika ve lisans almış olan personel kazanılmış haklar "grandfather rights" olarak bu lisans ve sertifikalarını bu yeni öneriye göre kullanmaya devam edeceklerdir. Ancak bunun birkaç yıl mı süreceği veya emekli olana

kadar mı geçerli olacağına dair henüz bir karar verilmemiştir. Bunun anlamı şudur; eğer teknisyen sayısında bir düşüş olursa Avrupalı Operatörler için bu boşluğu doldurmak muhtemelen uzun zaman alacaktır. ERA'dan Mike Ambrose'a göre "Üç uçağa sahip bir havayolu için, örneğin havacılık uzmanı gibi bir personeli bulundurmak ekonomik olmayacak. Sözleşmeli personel olarak çalıştırmak daha mantıklıdır. Komputürize edilmiş hata bulma sistemleri gelişmektedir. Bu arada yeni nesil uçakların overhaul'ları ve hassas bakım kontrolleri için zaman yaklaşmak üzeredir. 1988'de Fransız Havayolları tarafından servise alınan A-320'lerin ilki bu yıl ara kontrolleri için bakıma alınıyor. 1995 civarında da D-check kontrolleri için tekrar bakıma alınması bekleniyor. Havayollarının iyi duruma gelmesi zaman alabilir, fakat birçok tahmin 10 yıllık zaman diliminin ortalarına kadar yolcu trafik sayısında artış olacağını gösteriyor. Eğer bu tahminler doğruysa havayolu işletmelerinin çok sayıda teknisyene ihtiyacı olacaktır. Yeni uçak tiplerinin işletmeye girmesi ve eğitimin uzun zaman alması ileride bazı problemler çıkartacaktır.



CİNAYET SAATİ

Haliç'te bir vapuru vurdular dört kişi
demirlemişti eli kolu bağlıydı ağlıyordu
dört bıçak çekip vurdular dört kişi
yemyeşil bir ay gökte dağılıyordu

deli cafer ismail tayfur ve şaşı
maktulün on beş yıllık arkadaşı
üçü kamarot öteki aşçıbaşı
dört bıçak çekip vurdular dört kişi

cinayeti kör bir kayıkçı gördü
ben gördüm kulaklarım gördü
vapur kudurdu kuduz gibi böğürdü
hiç biriniz orada yoktunuz

demirleşmişti eli kolu bağlıydı ağlıyordu
on üç damla gözyaşını saydım
allahına kitabına sövüp saydım
şafak nabız gibi atıyordu
sarhoştum kasımpaşa'daydım
hiç biriniz orada yoktunuz

haliçte bir vapuru vurdular dört kişi
polis katilleri arıyordu
deli cafer ismail tayfur ve şaşı
üzerime yüklediler bu işi
sarhoştum kasımpaşa'daydım
vapuru onlar vurdu ben vurmadım
cinayeti kör bir balıkçı gördü
ben vursam kendimi vuracaktım

Atilla İLHAN

SİSLER BULVARI

Elinin arkasında güneş duruyordu
aylardan kasımdı üşüyorduk
ağacın biri bulvarda ölüyordu
şehrin camları kaygısız gülüyordu
her köşe başında öpüşüyorduk

sisler bulvarı'na akşam çökmüştü
omuzlarımıza çoktan çökmüştü
kesik birer kol gibi yalnızdık

dağlarda ateşler yanmıyordu
deniz fenerleri sönmüştü
birbirimizin gözlerini arıyorduk

sisler bulvarı'nda seni kaybettim
sokak lambaları öksürüyordu
yukarıda bulutlar yürüyordu
terkedilmiş bir çocuk gibiydim
dokunsanız ağlayacaktım
yenikapı'da bir tren vardı

sisler bulvarı'nda öleceğim
sol kasığımdan vuracaklar
bulvar durağında düşeceğim
gözlüklerim kırılacaklar
sen rüyasını göreceksin
çığlık çığlığa uyanacaksın
sabah kapını çalacaklar
elinden tutup getirecekler
beni görünce taş kesileceksin
ağlamayacaksın ağlamayacaksın

sisler bulvarı'ndan geçtim sırlıskılamdı
ıslak kaldırımlar parlıyordu
durup dururken gözlerim parlıyordu
bir bardak şarapta kayboluyordum
gece bekçilerine saati soruyordum
evime gitmekten korkuyordum
sisler boğazıma sarılmışlardı

bir gemi beni afrika'ya götürecek
ismi bilmiyorum ne olacak
kazablanka'da bir gün kalacağım
sisler bulvarını hatırlayacağım
kırmızı melek şarkısından bir satır
lodostan bir satır yağmurdan iki
senin kirpiklerinden bir satır
simsiyah bir satır hatırlayacağım
seni hatırlatanın çenesini kıracağım
limanda vapurlar uğuldayacak

sisler bulvarı bir gece haykırmıştı
ağaçlar yatıyordu yoksuldu
bütün yaprakları sararmıştı
bütün bir sonbahar ağlamıştı

ağlayan sanki istanbul'du
öl desen belki ölecektim
içimde biber gibi bir kahr
bütün şiirlerimi yakacaktım
yalnızlık bana dokunuyordu

eğer sisler bulvarı olmasa
sabah ezanında yağmur yağmasa
şüphesiz bir delilik yapardım
hiç kimse beni anlayamazdı
on beş sene hüküm giyerdim
dördüncü yılında kaçardım
belki kaçarken vururlardı

sisler bulvarı'ndan geçmediğin gün
sisöler bulvarı öksüz ben öksüzüm
yağmurun altında yalnızım
ağzım elim yüzüm ıslanıyor
tren düdükleri iç içe giriyorlar
aklımı fikrimi çeliyorlar
aksaray'da ışıklar yanıyor
sisler bulvarı ayaklanıyor
artık kalbimi susturamıyorum

Atilla İLHAN

BEYAZ GÜVERCİN

Niçin ağlıyorsun minik beyaz güvercin?
Yoksa senin mavi gökyüzünü mü
çalldılar?
Onun maviliğinin yok oluşuna mı
ağlıyorsun?
Ağla ya ağla minik beyaz güvercin

Ne hale getirdik şu dünyayı?
Önce yeşili, doğayı katlettik.
Sonra gökyüzünün mavisini
Şimdi de insanlığımızı yok ediyoruz

Anlayacağın sadece sen değil
Tüm dünya ağlayacak halimize
Bir süre sonra...!

Berna KIRAC

DİLENCİ

Sen her gün paramparça urban ve kirli
ellerinle
Bir dilim ekmek parası için avuç açan
adam
Emin ol farkımız yok birbirimizden
Belki sen bir ömür boyu dileneceksin
İstediğin parayı biri vermezse
Bir daha deneyeceksin
Fakat ben bir defa dilendim.
“Vefasız bir kalbin aşkıydı” dedim.
Öylesine boş, öylesine açık kaldı ki elim
Yemin ettim, bir daha asla
DİLENMEYECEĞİM.

Berna KIRAC

TÜRK PİLOTU

Şöyle derim soranlara;
“Göklerde onu ara”
Bulutları yara yara,
Uçar gider Türk Pilotu

Mavi gökler açar kucak;
Oyuncaktır, ona uçak,
Yoktur onu korkutacak,
Kahramandır Türk Pilotu

Düşmanlara aman vermez,
Kaçmasına zaman vermez,
Hedefini görür görmez;
Ateş açar Türk Pilotu

Gözüm yoktur bir trende,
Ne vapurda, ne yelkende...
Büyüyünce bir gün ben de
Olacağım Türk Pilotu.

Hakkı SUNAT

**Havalarına sahip çıkmayan
vatan korunamaz**

Kemal ATATÜRK

ATAMIZI ÖZLEMLE ANIYORUZ

ATATÜRK İÇİN NE DEDİLER?

• Atatürk, özellikle bulunduğu toplumdakötümserlik duygularını derhal yıkan ve memlekette çalışmak için, güçlü, ileri ve mutlu olmak için gereken neşe ve kudreti derhal çevresine aşılayan bir varlıktır. (1937)

İsmet İnönü

• Hiçbir baba yetimlerine Atatürk kadar zengin ve ölümsüz bir miras bırakmamıştır.

Bugün, Türk vatani deneni toprakta yaşayan bütün insanlar O'nun zekasından, aşkından enerjisinden kopmuş parçalarıdır.

Reşat Nuri Güntekin

• Birinci Dünya Savaşı sonrası olayların ezdiği Macar ulusu, kardeş Türkiye'nin Atatürk yönetiminde canlanmasından güç kazanmış, örnek almıştır ve bunun için her türlü zorluklara rağmen geleceğine güvenle bakmaktadır.

Macar Elçisi De Cindrie

• Bu düşünen zeka ve duyan gönül, Türk ulusunun iradesi oldu ve türk ulusu ölümden O'nun elinde kurtuldu.

Atatürk'e kendini borçlu bilmiyerek Türk olmak, bunun için imkansızdır.

Hasan-Ali Yücel

• Atatürk adı insana bu yüzyılın büyük insanlarından birinin tarihi başarılarını, Türk ulusuna ilham

veren önderliğini, modern dünyayı, anlayışındaki ileri görüşlülüğü ve askeri önder olarak kudret ve cesaretini hatırlatmaktadır.

Şüphesiz ki, Türkiye Cumhuriyeti'nin doğuşu ve o zamandan beri Atatürk'ün ve Türkiye'nin giriştiği derin ve geniş devrimler kadar bir ulusun kendisine olan güveninin daha başarı ile belirten bir başka örnek gösterilemez.

Ölümünün yıldönümünde bu büyük adamı saygı ile selamlarım.

ABD Başkanı John F.Kennedy

• O kahraman ve cesur askeri saygıyla, modern Türkiye'nin gerçek babası olan devlet adamını da hayranlık ve şükranla anıyoruz.

İngiltere Başbakanı Sir A.Douglas Home

• Özellikle Atatürk'ün Türk Dil Devrimi'ni gerçekleştirmesi ve dinle siyaseti birbirinden ayırarak Türk toplumunun modernleşmesini sağlamak yolundaki çabalarına karşı büyük bir hayranlık duymaktayız.

Japonya Başbakanı Hayato İke-da

• Her kahramanın, her dahinin mezarı olan kibir ve gurur O'nun semtine bile uğramamıştır.

Yakup Kadri Karaosmanoğlu

• Atatürk'ün ölümüyle yalnız siz Türkler değil, hepimiz büyük bir adamı kaybetmiş oluyoruz.

O, tarihte eşine pek az rastgelenen ulus kurtarıcılarından ve devlet

kurucularından biri idi.

Çekoslovakya Devlet Başkanı Dr.Emil Hacha

• Mustafa Kemal yeni Türkiye'nin kalbidir. Eski, yıpranmış bir toplumdanyepyeni, güçlü bir ulus yaratmış, eşsiz kişiliğiyle kendini herkese saydırmış, enerjisiyle herkese kendini inandırmıştır.

Çinli Yazar Ma Shao-Cheng

• O, sipere, bir salona giren erkan-ı harp zabiti gibi girdi.

ANITKABİR

10 Kasım 1938 tarihinde yitirdiğimiz Atatürk'ün Ankara'da bulunan anıt mezarı, "Anıtkabir" adıyla bilinmektedir. Anıtkabir, kentin her yerinden rahatlıkla görülebilen Rasattepe üzerinde yapılmıştır.

Anıtkabir'le ilgili çalışmalara, Atatürk'ün ölümünden hemen sonra başlanmıştır. Önce uygun bir yer aranmış ve Rasattepe'nin en uygun yer olduğu sonucuna varılmıştır. Daha sonra, Uluslararası Mimarlar Birliği'ne başvurularak bir proje yarışması düzenlendi. Yıl, 1939... 1942 yılında sonuçlanan yarışmaya Türkiye'den 22, öteki ülkelerden de 27 olmak üzere toplam 49 proje katıldı.

Sonuçta Emin Onat - Orhan Arda'nın ortak projesinin uygulanmasına karar verildi.

O,
ni
kar
le
bal
yor
Bel
del
hay
riyc
luğ
bas
der
Dü
göz
ma
bak
O'n
me
Mal
• A
değ
parl
Esk

İ
p
li
ş
nü
Do
Bur
nan
nin
geti
Müz
nurl
sa,
suz
bir'e
öne
olan
24
yolu
ve B

O, düşmanın ateş saçan ağızlarını açıp sinsi sinsi bekleyen topları karşısında siperlere geliyor; bizimle yan yana, omuz omuza durup bakıyor, düşman siperlerini inceliyordu.

Ben O'na yol gösterirken günlerden değil, aylardan beri siper hayatına alışmış olduğum halde titriyordum. Fakat O, boyunun uzunluğuna rağmen ayaklarının uzuna basarak doğrulur, siperlerin üstünden düşman siperlerine bakardı.

Düşman Çanakkale'de ateşten göz açtırmazdı. O, bu göz açtırmayan ateşe gözlerini kırpmadan bakardı.

O'nu ben ilk defa **"Korku Bilmeyen Adam"** olarak tanıdım.

Mahmut Yesari

• Atatürk, Türkiye'de bir gölge değil, iyiyi, doğruyu işaret eden parlak bir ışıktır.

Eski İngiliz Büyükelçisi **Sir James**

1944'ten 1953'e kadar süren yapımı sırasında çeşitli değişikliklere uğrayan proje bugünkü biçimini aldı.

Bilindiği gibi 10 Kasım günü ölen Atatürk'ün aziz naaşı Dolmabahçe'de bulunuyordu. Buradan Sarayburnu'na taşınan cenaze, görkemli bir törenin ardından trenle Ankara'ya getirilmiş ve Ankara Etnoğrafya Müzesi'ndeki geçici kabrine konulmuştur.

1953 yılı 10 Kasım'ındaysa, geçici kabrinden alınıp sonuza kadar uyuyacağı Anıtkabir'e yerleştirildi.

Günümüz Ankara'sının en önemli ziyaret yerlerinden biri olan Anıtkabir'in giriş yolunda 24 aslan heykeli sıralıdır. Giriş yolunun başındaysa Özgürlük ve Bağımsızlık kuleleri vardır.

Bowker

• Atatürk ömrü boyunca ikiyüzlülüğe ve samimiyetsizliğe karşı savaştan yılmadı.

Atatürk, Sarayburnu gazinosunda içki içti, Büyükaada iskelesinde zeybek oynadı, Ankara Palas'ta bir Doğulu elçinin fesini başından attırdı. Ne yaptı ise ulusunun gözü önünde ve açıkça yaptı. Utanabileceği, gizlemek zorunda kaldığı bir davranışı olmamıştır bu büyük adamın.

Nadir Nadi Abaloğlu



MUSTAFA KEMAL VE CURTIS LAFRANCE MEKTUPLAŞMASI

"28 Ekim 1923" günü New York eyaletinin Elmira adlı ufak bir kasabasında yaşayan ve o sırada on yaşında bulunan Curtis adlı bir Amerikan çocuğu, hiçbir formaliteye lüzum görmeden ve sadece içinde duyduğu sevgiye uyarak, Mustafa Kemal'e bir mektup yazdı. Mustafa Kemal'in ismini çok duymuştu, onun hakkında yazılan bütün makaleleri okumuştur. Curtis'in Büyük Kurtarıcı'ya gönderdiği mektubun çevirisi şöyledir:

**Mustafa KEMAL PAŞA,
ANKARA, Asya Türkiye**

"Muhterem efendim,

On yaşında Amerikalı bir çocuğum. Türkiye'de olup bitenlere ve oradaki yeni hükümete karşı büyük bir ilgi duymaktayım. Birkaç gün önce sizinle ve Bayan Kemal'le yapılmış ve buradaki gazetelerde yayımlanmış bir röportajı okudum. Türkiye hakkında yazılan yazıları bir araya topluyorum. Bunlar arasında bir sürü makale, sizin ve eşinizinkiler de dahil olmak üzere birçok resimler bulunmaktadır.

Amerikalı bu çocuğa lütfen imzalı bir resminizi ve ufak bir mesaj gönderir misiniz? Bir gün Türkiye'yi görmek arzusundayım. Hümetlerimle."

CURTIS LAFRANCE

MUSTAFA KEMAL'İN KARŞILIĞI

Ankara 27.11.1923

"Mr. Curtis Lafrance'e

Mektubunuzu aldım. Türk vatanı hakkındaki alâka ve temenniyatınıza teşekkür ederim. Arzunuz veçhile bir adet fotoğrafımı leffen gönderiyorum. Amerika'nın zeki ve çalışkan çocuklarına yegâne tavsiyem: Türkler hakkında her işittiklerine hakikat nazariyle bakmayıp kanaatlerini mutlaka ilmi ve esaslı tetkikata istinat ettirmeye bilhassa atf-4 ehemmiyet eylemeleridir. Hayatta nail-i muvaffakiyet ve saadet olmanızı temenni ederim."

**Türkiye Reiscumhuru
Gazi MUSTAFA KEMAL**

SANATINI SEVGİYLE SUNAN BİR İDEALİST İNSAN:

HAKAN HATAYLI

Ayşen Cumhuri ÖZKAYA

Bugün sizlere Sanat alanında gönüllü bir nefer olarak görev yapan bir İdealist İnsan'ı: THY Klasik Türk Müziği Korusu Şefi Sayın HAKAN HATAYLI'yı tanıtmak istiyorum. (Ve böylesine değerli bir hazineyi sizlerle oldukça geç paylaştığımız için de kendisinden ve sizlerden özür dilemeyi bir borç olarak kabul ediyorum)

Kimdir HAKAN HATAYLI?: Müziği özünde duyan, kalbinde yaşatan bir duygulu insan mı? Muhteşem sesiyle, bir sihirbaz edasıyla çaldığı Udu'yla müziğe otoritesiyle müziğimizi gelecek nesillere büyük bir şevkle ve sabırla aktaran değerli bir öğretmen mi? Yoksa, hepsi mi? Onunla birlikte müzik yolculuğuna çıkan bizler içinse bunların hepsi... HAKAN HATAYLI sanki sihirli bir değneğe sahip bir büyücü... Değneğin nazik bir salınışıyla müziğimizin nağmeleri içimizde gizemli bir yolculuğa başlıyor, Müziğin kendisi oluyoruz farketmeden. Bazen değneğin sert bir rüzgarı daldığımız hayal aleminden çekip bizi, Musikimizin matematiksel yönüne de ağırlık vermemizi hatırlatıyor Bize... **Onun dersine girenler için vazgeçilmez oluyor HAKAN HATAYLI...**

Bir Ses Sanatçısı olarak son derece mükemmel kullanabildiği nefis bir ses'e sahip olan HAKAN HATAYLI, aynı mükemmellikte kullanabildiği Udu'yla ve bunların yanı sıra Sonsuz Öğretme Kapasitesiyle "MÜKEMMEL SANATÇI" ünvanını haketmektedir.

Musikiye babası Hâfız ve Mev-

lidhan Mahmut HATAYLI'nın tesiriyle küçük yaşta başlayan HAKAN HATAYLI, Rüştü ERİÇ'ten repertuar ve tavır, Udi Vecihe ENGİN'den ud dersleri almıştır. Rumeli Türkleri Musiki Cemiyet ile Kubbealtı Akademisi/Musik Cemiyeti'nin Koro Şef Yardımcılığı'nı da üstlenmiştir.

1986 yılında Kültür Bakanlığı/İstanbul Devlet Klâsik Türk Müziği Korusu'nun açtığı "Ses Sanatçılığı" sınavını kazanmış olup halen "Korist" ve "Solist" olarak bu görevini sürdürmektedir.

Devlet Sanatçısı ve Kültür Bakanlığı/İstanbul Devlet Klâsik Türk Müziği Korusu Şefi Prof. Dr. Sayın Nevzad ATLIĞ'ın izinde yürümeyi ve Klâsik Türk Müziği'ni gelecek nesillere aktarmayı kendisine ilke edinmiş HAKAN HATAYLI, bu ilkenin ışığı altında, THY personelinin öz müziğimizi öğrenme hususunda duyduğu büyük isteğin bir sonucu olarak 12 Şubat 1988 tarihinde faaliyete geçen THY Musiki Derneği'nin kuruluşuna öncülük etmiş, Derneğin "KORO ŞEFİ" olarak görev almış ve bugüne kadar Profesyonel bir çizgide, Amatör bir Ruh'la gönüllü olarak hizmet vermiştir, vermektedir...

Amatör veya Profesyonel hiçbir Sanatçı düşünemiyoruz ki bu kadar verici, bu kadar öğretici, bu kadar vefakâr ve sabırlı olsun. 5 seneyi aşkın bir süredir görevini aynı titizlikle sürdüren ve karşılığında hiçbir maddi karşılık kabul etmeyen, (evet, hiçbir maddi karşılık kabul etmediği gibi yaz-kış demeden, bayram-tatil demeden, kendi imkanlarıyla AKM'deki yorucu çalışmasının ardından Havalimanı'na gelerek) gönül kapılarının



müziğimize sonuna kadar açık olduğuna inandığı personelimize Klâsik Türk Müziği'ni öğretmek, sırasında onlara kendi imkanlarıyla saz hocaları ayarlamak ve Musiki Camiasınca "çok başarılı" olarak nitelendirilen, "bir amatör koro olarak profesyonel çizgiyi yakalamışlar" dedirten üç konser verdiren bu Sanat Adamı'nın çalışmaları takdiri şayandır. Onun bu başarılı, güzel, anlamlı çalışmalarının herkes tarafından tanınması, bilinmesi, Müzik Camiası ve Toplumumuzda örnek olması açısından elzemdir. Günümüzün unutulmuş bu değerli hasletlerini kendi benliğinde taşıyan ve yaşatan Hakan HATAYLI'ya herkes adına teşekkür ediyoruz.

THY Musiki Derneği/Klâsik Türk Müziği Korusu'nun dün-bugünü ve yarınki hedefleri hakkında kendisiyle yaptığımız söyleşi sunmak istiyorum şimdi sizlere:

"-1988 Şubat ayında THY çalışanlarının talebi doğrultusunda Kuruluş çalışmalarına başladığımızda çok kısa bir süre içinde sonuç aşamasına gelebileceğimiz doğrusu ümit etmiyordum. Ama bu konuda THY Yönetimince verilen destek sayesinde Kuruluş çok kısa bir zamanda gerçekleşti. Bu, biz Sanat İnsanları için, THY'nin Müziğimize karşı tavrının en güzel ifadesiydi..."

Bugüne kadar neleri gerçekleştirebildiklerimize gelince: Bilin-

diği gibi kuruluşumuzdan bir yıl sonra 1989 yılında Genel Müdürlük Brifing Salonunda, bilahare Atatürk Kültür Merkezi'nde iki Konser verdik. Aslında Klâsik Türk Müziği'nin o her zaman söylenegelen "dilinin anlaşılmazlığı" "Melodik yapısının ağırlığı" gibi öne sürülen dezavantajlarına (!) rağmen Klâsik Türk Müziği konusunda hiçbir eğitimi olmayan, yalnızca içinde büyük bir sevgi ve heves taşıyan THY personelince mükemmel bir şekilde hazmedilmesi, kısa sürede iki Konser vermemize neden olmuştur.

(Burada ben de birşey eklemek istiyorum, aramıza yeni katılan veya katılacak olan arkadaşlar için: Koroya başladığımızda bizler de aynı mazereti öne sürüp günümüzün güncel eserlerini öğrenme yolunda talepte bulunmuştuk, o zaman Hakan Bey: "gün gelecek bu eserler sizlere çocuk oyuncağı gibi gelecek, modaları geçecek ve belki hatırlamıyacaksınız bile" diye uyarıp bizleri klâsik tavrından ödün vermeden eğitmeyi sürdürmüştü. Zaman geçtikçe ve konuya vakıf oldukça Klâsik Müziğimizin güzelliği, derinliği bizleri sarmış ve bizler için vazgeçilmez olmuştur, tıpkı hocamızın dediği gibi...)

Müzik çevrelerinde çok başarılı olarak nitelendirilen ve seviyeli bulunan bu Konserlerimiz elbette personel için de teşvik edici olmuştur. Tahmin ediyorum ki Havaçılık Şirketleri arasında Sanat Ala-

nında faaliyete geçen ilk ve tek Şirket olmak bu konuda önderlik etmek ve başarıyla devam ettirmek Türk Hava Yolları için de büyük bir onur kaynağıdır. Bizler bunun mutluluğunu ve heyecanını taşıyor ve verdiği sorumluluğu en güzel şekilde taşıyoruz.

1990'dan bu yana ise çalışmalarımızı, öğrenme ve repertuarımızı arttırma yolunda sürdürüyoruz. 1992 yılının Kasım Ayında THY Genel Müdürlük Binasında "TALPA" Pilotlar Derneği ile Türkiye Spastik Çocuklar Vakfı ve Derneği'nin dayanışma gecesinde Spastik Çocuklara yardım amacıyla kısa bir Konser verdik. Bu ileri bir tarihte yapılması planlanan ve hem Türk Gecesi hem de Spastik Çocuklara Yardım Gecesi olarak TALPA tarafından düzenlenecek Olay'a bir ön hazırlıktı bizim için.

Bu Konser, bizleri gerçekten umutlandıran ve çabalarımızın boşa çıkmadığını bizlere tekrar hatırlatan bir başlangıç olmuştur diyebilirim. THY Üst Yönetimi'nin iler görüşlülüğü, öncü ve atılgan, destekleyici tavrı bizleri onore etmiştir.

Evet, THY Genel Müdürü Sayın Tezcan YARAMANCI tüm protokolün, davetlilerin, basın mensuplarının huzurunda söz alarak Derneğimizi kutlamış ve Uçaklar'da Yolcularımıza dinletilmek ve Reklam amacıyla kullanılmak üzere bir Kaset hazırla-

mamız talebinde bulunmuştur. Bu öz müziğimizin nesilden nesile aktarılması, Ülkemizi ilk defa ziyarete gelen Turistlere müziğimizin tanıtılması için müthiş, akılcı bir düşünce tarzıdır. Verdikleri destek ve yardım için onlara minnettarız. THY için bir kültür hizmeti olacak böyle bir sorumluluğu en güzel şekilde yerine getirebilmek için Ekim Ayı içinde yeni dönem çalışmalarımıza başlamış bulunuyoruz.

Artık kasetin programı yavaş yavaş şekillenmeye başladı. En iyiyi, en mükemmeli yaratabilmek için seçici olmak zorunda hissediyoruz kendimizi. Amacımız Derneğimizin Kuruluş Yıldönümü olan 12 Şubat'da Atatürk Kültür Merkezinde bir Konser vermek ve çalışmalarımızı sergilemek ve aynı zamanda eğer tamamlayabilirsek Kasetimizin de tanıtımını yapabilmek. Ama bu THY'nin Kuruluş Yıldönümüne de uzayabilir.

Gelecekteki planlarımıza gelsek: İSTANBUL Festivali'nde devamlı yer alabilmek ve çalışmalarımızı sergileyebilmek yatıyor gönlümüzde. Bunun daha sıkı bir çalışma gerektireceğinin tüm üyelerimiz farkında ve kararlılığında. THY'nin sanat alanındaki tek sosyal etkinliği olarak bizler Ortaklığımızın faaliyetlerinde yer almak ve tanıtıma katkıda bulunmak istiyoruz. Tanıtım, Yardım, Destek amaçlı her türlü Organizasyonda yer almaya hazırız.

THY Klâsik Türk Müziği Korosu'nun bir elemanı ve THY Musiki Derneği Başkanı olarak Sevgili Hocamız Hakan HATAYLI Bey'e Derneğimiz, Ortaklığımız ve Musikimiz adına teşekkür ediyor, bundan sonraki birlikteliğimizde ve Sanat Yaşamında başarılar diliyoruz.

Ayşen Cumhur ÖZKAYA
THY Musiki Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı



AKM'deki Konser'den

E-3 AWACS PROJESİ

E-3 AWACS (Airborne Warning and Control System) erken uyarı ve kontrol sistemi olarak düşünülmüştür. Boeing group tarafından Seattle'da üretilen bu uçaklar, taktik ve hava savunması açısından, kontrol ve haberleşme fonksiyonlarını yerine getirmek maksadı ile tasarlanmıştır. E-3 uçakları çok üstün gözetim kabiliyetine sahiptir. Yeryüzüne yönlendirilmiş radarı ile günümüz radarlarından ayrı olarak deniz ve yer hedeflerini ayırt edebilecek kabiliyettedir. 360°'lik görüş açısı ile 320 km'den daha fazla mesafeden, her türlü hava koşulunda ve arazi üzerinde hedefleri belirleyebilir. Bundan dolayı bu uçaklara "Eye in the sky" yani gökyüzündeki göz adı verilmiştir.

AWACS'lar 1977 yılından beri NATO ve Amerika Birleşik Devletlerinde uluslararası barışı korumak için hizmettedir. Birleşik devletler için 34 adet AWACS üretildi ve sonuncusu 1984 yılında teslim edildi. NATO için ise ilk uçak 1982 yılında, 18. ve son uçak ise 1985 yılında teslim edildi. 1986 yılında Birleşik Devletler hükümetinin aldığı karar ile Suudi Arabistan Hava Kuvvetleri'ne E-3 uçakları 1987 yılına kadar teslim edildi. 1991 yılında Fransa ve İngiltere'de de hizmete verildi.

E-3 uçaklarının taktik ve stratejik savunma olarak iki önemli rolü vardır. Bu rolleri ile E-3 uçakları alçakta dahi uçan düşman uçaklarının hareket durumunu, kimlik ve hedef tespitini sağlar. Böylece aynı hava sahasındaki savunma güçlerinin harekete geçirilmesi sağlanır. Bununla beraber çabuk bir savunma oluşur. Bu kabiliyetleri ile E-3 uçakla-

rı dünyanın herhangi bir bölgesindeki kriz anında önemli rol oynamaktadırlar.

E-3 uçaklarının sistem kalitesi sürekli olarak geliştirilmektedir. Yapılacak değişiklikler ile daha güvenli haberleşme, daha hassas radar, hedef tespitinin kolaylığı gibi bir çok kullanım kolaylıkları sağlanacaktır. Bu amaç ile 1989 yılında ABD, 1993 yılında da NATO modernizasyon programına başladı. yenilenen bilgisayar sistemleri ile tamamıyla daha kapsamlı AWACS'lar geliştirilmeye başlandı. AWACS Uçaklarının bütün bilgisayar ve radar kontrol sistemleri Boeing 707 320-B uçaklarının gövdesi üzerine yerleştirilmiştir. Bu sistemler gözetim radarı, seyrüsefer, haberleşme gibi bütün elektronik ve avionic sistemleri kapsar. Ayrıca Birleşik Devletler ve NATO'da bulunan E-3'ler 21000 lb/thrust gücündeki TF-33 motorları ile donatılmıştır. Suudi Arabistan, İngiltere ve Fransa'daki E-3'ler CFM-56 motorları ile daha da güçlendirilmiştir.

E-3 AWACS VE BOEING 767

B-707 uçaklarının gövde üretimi 1991 yılında sona erdirildi. Bu-

nunla birlikte 1991 yılında AWACS uçakları için yeni bir gövde arayışı içine girildi. 1992 yılında B-767 uçakları için yapılan rüzgar testinde kontrol ve performans tespit edildi. Sonuç olarak B-767'lerin B-707'lere göre bir çok avantajları olduğu görüldü. B-767'lerde %50 daha fazla kullanım alanı mevcuttur. İki motoru ve iki kişilik mürettebatı ile ekonomik avantajları da vardır. Ayrıca 48 hava yolu şirketinden alınan referanslar ve 400'den fazla uçağın halen hizmette bulunması, teknoloji yeniliği, yedek parça bolluğu ve destek programları ile aynı zamanda uçağın üretimini devam etmesi bu kararın alınmasında etken olmuştur. Bununla birlikte B-767'lerin taşıma kapasitesinin yüksek oluşu, hızlı ve uzun menzilli oluşu, çok daha yüksekte gözetim kolaylığı sağlaması gibi avantajları ile de tercih edilmiştir. Daha sonra B-707'lerdeki bütün sistemler, B-767 uçağına adapte edilecektir. Bu geçişle birlikte gelecek yıllar için beklenen satış siparişleri de hedeflenmiştir. 1998 yılında Japon Hava Kuvvetlerine ilk iki adet E-767 AWACS teslim edilecektir. Ayrıca E-767 uçakları ile Suudi Arabistan, Kore, İtalya ve diğer birkaç ülke de ilgilenmektedir.

Hazırlayan: Tankut DEMİR



C-47 SKYTRAIN (DAKOTA) TARİHÇESİ



C-47 serisi uçaklar ABD'nin DOUGLAS firması tarafından üretilmiş olan DC-3 uçaklarının bir versiyonudur. 2. Dünya Savayı sırasında ABD asker ve malzeme nakletmek için her türlü hava şartına dayanıklı ve güvenilir uçağa ihtiyaç duymuştu. Bu ihtiyaçlara en uygun uçaklar o tarihlerde fazlaca üretilmiş olan ve sivil havacılıkta kendini kanıtlamış olan DC-3 DAKOTA uçaklarıydı. 1942 yılından itibaren ABD Hava Kuvvetleri bu uçakları C-47 SKYTRAIN olarak adlandırıp kullanmaya başlamıştı. DC-3'ler havacılık tarihinde bilinen en uzun kullanımda olan, en sağlam ve güvenilir ve de yaptığı göreve karşılık en az arıza yapan uçaktır. DC-3 serisi uçaklar C-47, C-48, C-49, C-50, C-51, C-52, C-53, C-68, C-84 ve C-117A olarak toplam 10123 adet üretilmişlerdir. Ayrıca Ruslar tarafından LI-2 olarak ve Japonlar tarafından da L2D2 ve L2D3 olarak üretilmişlerdir. C-47 bunların en çok üretilen versiyonudur. 953 adet C-47,

4991 adet C-47A, 3108 adet C-47B ve 133 adet eğitim tipi olan TC-47B üretilmiştir. C-47ler iki motorlu, tamamen metal alttan kanatlı bir uçaktır. Malzeme, cephane, yaralı taşıma, paraşütle atlama ve planor çekmede kullanılır, ayrıca 5 mürettebat dahil 27 yolcu taşıyabilir.

TÜRK HAVA KUVVETLERİ'NDE

C-47 uçakları Türk Hava Kuvvetleri'ne 1948 yılından itibaren gelmeye başlamıştır. Türk Hava Kuvvetleri'ne 18 adedi Milli Bütçeden, 81 adedi ABD yardımı olarak toplam 99 adet C-47, C-47A ve C-47B alınmıştır. Ayrıca 1975 yılında Libya'dan iki adet, 1978 yılında DHMI'den bir adet olmak üzere Türk Hava Kuvvetleri'nin envanterine toplam 102 adet C-47 girmiştir. C-47 uçakları halen (1991) Türk Hava Kuvvetleri'nin çeşitli

birliklerinde taşıma görevlerinde kullanılmaktadır. Uçaklar ETİ (Ankara), 1. üs (Eskişehir) 8. üs (Diyarbakır), Hava Eğitim Komutanlığı (İzmir) ve Hava Harp Okulu Komutanlığı (İstanbul) na bağlı birliklerde görev yapmaktadır.

C-47 uçakları Hava Kuvvetlerimize ilk gelişinde gövdenin yarısından itibaren üst tarafı BEYAZ, geri kalan kısımları ise doğal METAL renginde idi. Bu iki rengi ayıran siyah bir kuşak vardı. Daha sonra uçaklar Vietnam kamufle dediğimiz KOYU YEŞİL, TAN ve AÇIK YEŞİL boyalı geldi. Havacılık Müzesinde her iki örnekten de vardır. 1980 yılından sonra uçakların gövdesinin sağ ve sol taraflarına forsların arkasında kalacak şekilde ait olduğu birliğin kod harfi ile kuyruk numarasının son üç rakkamı yazılmaya başlanmıştır (H-008, ETİ-215 gibi).

Süleyman Girit

HAVALARIN BEKÇİSİ

Vatan yalnız toprak değil, su değil,
Göklerde de bir hudutsuz ülke var.
Türk'ün temiz nefesidir, iyi bil
Orda esen mevsim bilmez rüzgârlar.

Havalar da bir mukaddes topraktır,
Toprak gibi havayı da koruruz.
Düşmanlara semamız da yasaktır
Kim gelirse üstümüze vururuz.

Tayyareler havaların bekçisi;
Tayyareci gözümüzdür, göklerde
Hiç durmadan motorların gürsesi,
Gölgesini gezdirdikçe her yerde.

Hasan Âli YÜCEL

Uçağı kim icat etti?

Kuş gibi uçmak... Bilimsel deyimiyle, havadan ağır cisimlerin havada yol alabilmeleri... Yüzyıllardır insanın tutkusu oldu bu... Başını gökyüzüne kaldırıp da kuşları gören, *"benim onlardan ne farkım var?"* diye soran ilk insanlardan bu yana süregelen bir tutku...

Uçan ilk makineyi 15'inci yüzyılda Leonardo da Vinci planlamış, ama planlarını gerçekleştiremedi göçüp gitmişti. Ondokuzuncu yüzyıla gelindiğindeyse, planörlerle, sıcak hava doldurulmuş balonlarla, dev uçurtmalarla havada uzun süre kalabiliyor, bir yerden ötekine gidebiliyordu insanlar...

Ama, doğa güçlerinden bağımsız, kendi özgüçleriyle uçabilen bir makine yapılamamıştı. İnsanın "uçması" çoğu kez rüzgarlara, onların şiddet ve yönüne bağlı kalıyordu. Düzgar olmadı mı, ayakları yerden kesilmiyordu kuş gibi uçmaya özenenlerin...

Oysa, buharlı benzinli motorlar yapılmıştı o sıralar... Bu da, teorik olarak, havadan ağır cisimlerin kendi özgüçleriyle ayaklarını yerden kesmelerine, kendi özgüçleriyle havada kalıp yol almalarına olanak sağlıyordu.

İşte, uçardı-uçmazdı, yerden kalkardı-kalkmazdı tartışmaları arasında ondokuzuncu yüzyılın sonlarına gelindi ve dünyanın

dört bir yanında ilk uçan makineyi yapma yarışı başladı.

"Ben yaptım" diyenler ve öyküleri

Clément Ader (1841-1925): Fransa'nın güneyinde doğup büyüyen Clément Ader, uçmanın büyüüne daha çocukken kaptırmıştı kendisini... Önce oyuncak uçurtma yapımına yöneldi, daha sonra da insan taşıyacak kadar büyük uçurtmalar geliştirdi. Fransa Bayındırlık Bakanlığında tastamam 15 yıl çalıştıktan sonra, oyuncaklarına, icatlarına yeterince zaman ayıramadığı gerekçesiyle görevinden ayrıldı, bütün zamanını "uçma" ya verdi.

Bu arada başka icatlarla da uğraşıyordu Ader... Paris'teki ilk telefon sisteminin dizaynını yapmış, gelişkin mikrofön ve megafön sistemleri kurmuştu. Ama, bütün bunlar sürerken, akli fikri havalardaydı. 1870'li yılların başında "ornitopter" adını verdiği, kanatları kuşunki gibi hareket eden bir motor yapmıştı. ne var ki, makine havalanamamıştı bile... Sonra mekânı Cezayir'e taşıdı Ader... Orada akbabaların uçuşu üstünde uzun süreli gözlemlerde bulundu. Akbabaların uçuşundan çıkardığı en ilginç gözlem, bu kuşların havalandıktan sonra, uçmak için, neredeyse hiç kanat çırpılmamalarıydı. Kanatlarını kıpırdatmadan yol alabiliyorlardı. Bunun üzerine, geliştirdiği

ornitopter'in dizaynını çöpe attı, pratik kullanışlılığı olmadığı için... Uçabilmek için sabit-kanatlı, ama aracı yerden kesecek kadar güçlü motorlu bir makineye gerek bulunduğuna karar verdi. Fransa'ya döndükten sonra gece-gündüz demeden çalıştı ve Eski Yunan'ın "Kanat Tanrısı" Aeolus'un adından esinlenerek Eole diye vaftiz ettiği ilk uçağını yaptı.

Eole'un yarasaninkine benzer kanatları vardı. Gücünü dört bıçaklı bir pervaneye monte edilmiş bir buhar motorundan alıyordu. Uçağının ilk denemesini 9 Ekim 1890 tarihinde, Gretz-Armainvilliers yakınlarında yaptı ve uçağın kendi özgücüsüyle yerden kalktığını, yere değmeden 55 metre uçuşunu açıkladı. Bu uçuşun gerçi bazı tanıkları vardı, ama bunların havacılık, uçan makineler konusunda hiçbir bilgileri olmadığı için gördüklerini başkalarına anlatmamışlardı. Ader, daha sonra, Eylül 1891'de, Versailles yakınlarındaki Satory askeri üsünde ikinci bir deneme yaptığını, uçağının yerden 25-30 santim yükseklikte 100 metre kadar yol aldığını ve ondan sonra düştüğünü duyurdu. Ne var ki, olayın tek görgü tanığı da bir şeyler söylemedi gördükleri hakkında... Ader de bu ikinci uçuşu 15 yıl bekledikten sonra, 1906 yılında duyurmuştu zaten...

Ader uçan makinesini tamamlayabilmek, eksikliklerini giderebilmek için yoğun bir çalışmaya girdi bundan sonra... Fransız ordusunun parasal desteğiyle deneyler yaptı ve sonunda Avion III'ü geliştirdi. Eole'un bir benzeriydi bu... Şu farkla ki, kanatları daha uzundu, dört bıçaklı pervanelerinin sayısı da ikiye. Ader, gözlemci olarak bir askeri danışmanlar grubunun katıldığı bir denemede, Avion III'ü uçurmaya çalıştı. Tarih 14 Ekim 1897'ydi.

Ader'e kalırsa, makinesi o gün uçtu. Ama, üç gözlemci, Avion III'ün yerden kalkıp bir süre gittikten sonra mı, yoksa kalkarken mi düştüğü konusunda bir türlü görüş birliğine varamadılar. Uzayıp giden tartışmalar sırasında, canı sıkılan Ader, uçak mucitliğini de, deneme pilotluğunu da bıraktı. Ömrünün son yıllarını 1890'lı yıllarda yaptığı denemeleri anlatmakla, ilk uçan kişinin kendisi olduğunu savunmakla geçirdi. 1925 yılında öldüğünde, askeri havacılık konusunda iki de kitap yazmıştı.

Samuel Pierpont Langley (1834-1906): Massachusetts eyaletinin Roxbury kentinde zengin bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gözlerini açan Samuel Langley'in babası ilginç bir adamdı. Oğlunun eğitici-eğlendirici hobilerinin olması için elinden geleni yapar, kesenin ağzını sonuna kadar açardı. Langley'in ilk aşkı gökbilimdi. Babasının kendisine armağan ettiği teleskoplarla, gece-gün-

düz demeden gökyüzünü seyreder, çizdiği haritalara gözlediği gökcisimlerini işaretlerdi. Sonra üniversiteye girdi, inşaat mühendisi olarak hayata atıldı, yetenekli bir mimar-mühendis olarak çeşitli işlerde çalıştı.

Ama, "gökyüzü kurdu" bir kere içine düşmüştü. Mesleğinden tornistan edip genelde bilim, özelde gökbilime yöneldi. Amerikan Deniz Akademisinde matematik hocalığı yaptı. Alleg-heny Gözlemevi'ne müdür oldu. Hatta, o bilim dalında diploması olmamasına rağmen Pittsburgh Üniversitesinde gökbilim ve fizik okuttu. 1880'li yılların sonlarına doğru güneşin iklim koşulları ve hava akımları üstüne etkilerini incelemeye başlayınca, bir adım daha atıp havacılıkla ilgilenmesi kaçınılmazdı. Öyle de oldu sonunda...

Langley, bir süre, lastik bantlardan gücünü alan uçak maketleri üstünde çalıştı. Çok sayıda model uçak yapıp uçurdu. Daha sonra ünlü Smithsonian Enstitüsü'nün Genel Sekreterliğine atanınca, oradaki teknisyen ve bilimadamlarının deneyimlerinden, bilgilerinden geniş biçimde yararlanmaya, onların bilimsel ve pratik deneyimlerini uygulamaya başladı. Sonunda birkaç deneme uçağı yaptı.

6 Mayıs 1896 tarihinde, gözlemciler arasında telefonun mucidi Alexander Graham Bell'in de bulunduğu bir ortamda, Aerodrome No. 5'i havalandırdı Langley... Potomac ırmağının ortasına demirlemiş bir sala-

yerleştirilen bir mancınıkla fırlatılmıştı Langley'in uçağı... On dört kilo ağırlığında, buhar motorlu bir "uçan makine" tastamam 1 dakika 20 saniye kaldı havada... Yirmi metreyle otuz metre arasında değişen bir yükseklikte, 900 metre kadar yol aldı. Havadan ağır bir makineyle yapılan ilk insansız-komutasız uçuştur bu... Aynı gün havalandırılan Aerodrome No. 6'da bazı mekanik arızalar belirdi, ama, aynı uçak, 1896 Kasımında yine gözlemciler önünde, 1400 metre uçmayı başardı.

1898 yılında, Amerikan Kara Kuvvetleri, Başkan William McKinley'nin de dürtüklemesiyle, insan uçuracak bir makine geliştirmesi için Langley'e 7 milyon liralık bir araştırma-deneme ödeneği ayırdı. Wright kardeşlerin Kitty Hawk'taki denemelerinden 9 gün önce, soğuk bir Aralık 1903 gününde, Langley, benzin motorlu deneme modelini uçurmaya çalıştı. Ama, mancınık arızalandı ve Langley'in uçağı Potomac ırmağının dibini boyladı.

Ondan sonra da basın acımasız eleştirileri başladı. "İnsan uçamaz. Devletin vergileri böyle abuk sabuk işlerde çarçur edilemez" diye yaygın bir yaygara kopunca, Langley de denemelerini bıraktı, köşesine çekilip oturdu.

Alberto Santos-Dumont (1873-1932): Brezilyalı çok zengin bir kahve üreticisinin oğlu olan Alberto Santos-Dumont, daha küçük yaşlarda, dadılarıyla

nın kendisine okuduğu Jules Verne romanlarından ve özellikle onlardaki "uçan makine" öykülerinden çok etkilenmişti. Boş zamanlarında çayırlara gider, gözlerini gökyüzüne diker, kuşlar gibi uçacağı günleri düşlerdi. Genç Santos-Dumont 18 yaşındayken babası öldü, o da milyoner olup çıktı. Plantasyonları güvendiği birine bırakıp Paris'e gitti ve orada motorlarla, özellikle araba motorlarıyla uğraşmaya başladı. 1897 yılında ilk kez balonla havalanıp kırların üstünde uçu ve kısa sürede Fransa'nın, hatta Avrupa'nın en ünlü balon pilotları arasına girdi.

1905 yılında, kalın bambu çubuklarla birbirine tutturulmuş, buhar motorundan güç alan, uç kutu uçurtmadan oluşan bir uçak geliştirdi. İlk denemesini yaparken, amacı, uçağı balonlarından birinin altına bağlamak, gökyüzüne tırmanmak, uçağın komuta yerine geçtikten sonra bağlantı iplerini kesip motoru çalıştırmak ve göklerde dolaşmaktı. Olmadı. Motor çalıştı, ama uçak yere çakıldı. Kazayı ucuz atlatan Santos-Dumont yılmadı, yeni bir model yaptı ve 23 Ekim 1906'da Paris dışında ikinci bir denemeye girişti. Bu ikinci uçağın kanatları uçurtma biçiminde, ama motoru benzinle çalışan cinstendi. Üstelik, ilk uçaktak buhar motordan da hafifti. Gözlemcilere göre uçak uçu. Kazasız-belasız inişini yapmadan 241 metre yol aldı. Fransız hükümeti de, ertesi gün, bunun, havadan

ağır bir marineyle ilk insanlı uçuş olduğunu açıkladı.

Bu başarılı denemeden sonra, Santos-Dumont dört yıl süreye uçuş denemelerini sürdürdü. Ama, kötü talih yakasını bırakmadı. Hekimler sklerosis teşhisini koyunca pilotluğa veda etti ve 1928 yılında Brezilya'ya döndü.

Birinci Dünya Savaşı sırasında onca gönül verdiği uçakların kentleri, evleri, insanları bombalamakta kullanıldığı görmüş, büyük bir bunalıma düşmüştü. "Elbirliğiyle bir canavar yarattık" diyerek, dört yıl sonra, 1932'de intihar etti.

Wright Kardeşler: Orville (1871-1948) ve Wilbur Wright (1867-1912) gençlik yıllarında bile makinelere alabildiğine yatkındılar. Üstelik yeni bir şeyler öğrenmek, yeni bir şeyler geliştirmek tutkusu yanıp tutuşuyordu gönülllerinde... Kısacası, "doğuştan mucit" sayılmak için biçilmiş kaftan bir kişilikleri vardı. Yirmi yaşlarındayken bir matbaa makinesi, bir de bisiklet yapmışlar, bu sonuncusunu seri halde üretilip satmaya başlamışlardı. Havacılığa ilgileri, ilk kez, Alman planörçüsü Otto Lilienthal hakkında yazılanları okuyunca uyandı.

Kuzey Carolina eyaletinin Kitty Hawk kasabasında, ağaçsız ve kum tepeleriyle bezenmiş bir arazide, üç yıl kesiksiz sürdürdüler deneylerini... Kendilerinin geliştirdiği bir rüzgar tüneline kanat biçimleri, kontrol sistemleri üstünde çalıştılar. Hava kışa çevirdiğinde de,

Dayton Ohio'daki bisiklet atelyelerine dönüp yeni teknikleri sınadılar. 1903 yılı Aralık ayında Kitty Hawk'a yine döndüler. Çift kanatlı, kutu biçiminde, motorlu, raylar üstünde hareket eden ilk uçaklarını denemeye hazırıldılar. Alt kanadın ortasına uzanıp 12 saniye ve 36 metre süren ilk uçuşu Orville yaptığında, takvimler, 17 aralık 1903'ü gösteriyordu. Aynı gün, Wilbur 59 saniye süreye havada kaldı, 285 metre yol aldı. Beş de tanıkları vardı, uçuş sırasında... Amerikan hükümeti 1906 yılında bu icatlarından ötürü Wright kardeşlere ilk uçak patentini verdi. Herkese açık ilk gösterilerini 1908 yılında düzenlediler ve seri uçak yapımı için Amerikan Ordusu ve Fransız hükümetiyle ihale sözleşmeleri yaptılar.

"İlk kim uçu?" kavgası

"İlk kim uçu?" kavgasının dört kahramanı bunlar... İlk insan uçtuktan üç-çeyrek yüzyıl sonra bile sürüyor, bunun tartışması... Tartışmada, sorun, yerden kalkan ilk aracı kimin yaptığı değil... "Uçuş" denilen şeyin nasıl tanımlandığı... Bir başka deyişle, araçlardan hangisinin, moment ya da rüzgarın yardımıyla değil, kendi özgülçüleriyle havalanıp havada kalabildiği... "Uçuş" un gerçek anlamda uçuş sayılabilmesi için ne kadar sürmesi gerekli? Kontrolü olması zorunlu mu? Havada 10 saniye kalmakla 10 dakika kalmak arasında bir fark var mı? makinenin motoru stop edip de araç yere çakıldı mı,

bunu "uçuş" saymak mümkün mü? Son olarak, bu uçan makinelerden hangileri çağdaş anlamdaki uçak dizaynlarına benziyor.

Sıralamakla bizmez bu sorular... Bu sorulara verilen yanıtların uzayıp gitmesi, tartışmaların bir türlü sonunun alınamaması da bundan... Bir soruya yanıt bulundu mu, arkasından mutlaka bir soru daha geliyor.

Ader'ciler: "İlk ben uçtum" diyen Ader'e karşı çıkanların en önemli dayanağı, bu "uçuş" sırasında havacılıktan anlayan tanıklarının bulunmayışı... Oysa, Wright kardeşlerin 1903'deki "uçuş"ları sırasında orada bulunan beş kişi arasında da uçak mühendisi yoktu, çağdaş bir mesleğe çağrışım yaparsak... Üstelik, 1903 aralık ayındaki ilk uçuşun tanıklarından A.W. Drinkwater, 1950'lerin başında verdiği bir demeçte, Wright'ların uçağının motor gücüyle, uçmayıp planör gibi süzüldüğünü öne sürmüş, daha önceki ifadelerini bir bakıma yalanlamıştı. Eğimli bir ray sistemi üstünde, rüzgarı arkalarına alarak uçaklarını kaydırmışlardı. Motorun tek işlevi uçak havalandıktan sonra onu bir süre havada tutmak, ileriye götürmekti. Yoksa, motorun, uçağın yerden kalkmasında herhangi bir işlevi yoktu. Oysa, Ader'in tanıkları arasında Fransa Genelkurmayından General Mensier de vardı. Satory üssünde 1897 yılında Avion III'ün kendi motor gücüyle yerden kalktığını açıklamıştı, ünlü general...

Ader'e karşı öne sürülen görüşlerden biri de, hem uçuşunun kısa, hem de kontrolsüz oluşu... Ader'cilerse şu görüşü savunuyorlar: "İşi yokuşa koşturmak istedikten sonra, neyin uçuş sayılacağı, neyin sayılmayacağı konusunda keyfi birtakım ölçütler koymak mümkün... Doğru, Ader'in uçan makineleri kontrol araçlarından yoksundu. Uzun süreler havada da kalmamıştı. Ama, şurası bir gerçek ki, Ader'in makinesi, kendi gücüyle yerden kalkan ilk makineydi."

Ader'in uçan makinesindeki motor üstünde daha sonra yapılan incelemeler de ilginç bir gerçeği ortaya çıkardı: Bu çok etkili bir makineydi; çok güçlü olmasına rağmen, hafifti de... Ader'i savunanların da, karşı çıkanların da birleşir göründükleri bir nokta, uçağı uçurmak için Ader'in kullandığı makinenin Wright kardeşlerin uçağındaki motordan çok daha uygun, çok daha elverişli olduğu...

Sonra bir nokta daha var, Ader'cilere göre... O da, ister kısa olsun, ister kontrolsüz, Ader'in geliştirdiği uçan makinenin Wright kardeşlerin uçuşundan tastamam altı yıl önce gerçekleştiği...

Langley'ciler: Langley'i ilk "uçan adam" olarak gösterenlerin, göğüslemek zorunda oldukları iki iddia var. Birincisi, 1896 yılında gerçekleştirdiği uçuşunu "insansız" olması, dolayısıyla denemenin bir model uçak denemesi sayılması gerektiği... İlk "insanlı" uçuşunun kesinkes başarısızlığa uğraması da ca-

bası... Buna, Langley'ciler, üstadlarının uçan makinesinin uzun süreli, insanlı ve kontrollü uçuş için gerek görülen tüm özellikleri taşıdığını öne sürerek karşılık veriyorlar. Kaldı ki, "insanlı" uçuşun başarısızlığa uğramasının nedeni de, uçaktaki bir mekanik arıza değil, uçağı havalandıracak mancınıkta bir arıza olması... İkinci olarak, Langley karşıtları, bu uçan makinelerin mancınıkla havalandırıldığını, dolayısıyla kendi özgülükleriyle yerden kalkma yeteneğinden yoksun olduklarını söylemekte... Langley yanlıları, motorun yeteneklerini göstererek, bu uçan makinenin kendi gücüyle havalanabileceğini, ama kalkış sırasında uçağın zarara uğramaması için Langley'in mancınıkla fırlatılmayı tercih ettiğini öne sürüyorlar. O güçte bir motorun o büyüklükte bir makineyi havalandırmasının işten bile olmadığını savunuyorlar.

Langley yanlılarının sık sık ileri sürdükleri bir başka nokta da ilk "uçan adam" sayılagelmiş Wilbur Wright'ın, Langley makinesi hakkında söyledikleri... Wright şöyle demişti: "İlk uçan adamın kim olduğu konusunda en güçlü aday Langley'dir. kim ne derse desin, mekanik uçuşun mümkün olduğunu kanıtlayan ilk kişi Langley'dir. Kardeşimle ben, çalışmalarımızda, Langley'in görüş ve becerilerinden çok yararlandık". Ayrıca, Langley'ciler, Ader'in makinesinin hiç uçmadığı, hatta yerden bile kalkmadığı konusunda

Wright savunucularıyla görüş birliğindeler... Bunlar, Langley makinelerinin Wright kardeşlerden yedi, Santos-Dumont'tan da on yıl önce yerden kesildiğini de söylüyorlar.

Santos-Dumont'çular: Havadan ağır ilk uçan makineyi ne Ader'in ne Langley'in, ne de Wright kardeşlerin icat etmediğini öne sürenler de az değil.. Ader'in uçuşları konusunda Wright kardeşlerin gözlemlerine katılıyor, Ader makinesinin yerden kalkmadığını söylüyorlar bunlar... Langley'e gelince, insansız, kontrolsüz, üstelik mancınıkla fırlatılan bu makinelerin "uçan makine" sayılabileceğini düşünmek bile gülünç... Wright'ların 1903 yılında yaptıklarıysa, motorlu uçuş değil, motorlu bir planörünkü gibi bir tür "süzülüş" kayış... Onlara göre, 23 Ekim 1906'da gerçekleşti ilk uçuş... İlk uçan adam da dolayısıyla Alberto Santos-Dumont.

Öne sürdükleri en güçlü savlardan biri, daha sonraki yıllarda Wright kardeşlere Fransız hükümetince uçak yapım patenti verilmesine karşılık, aynı Fransız hükümetinin ilk uçak olarak Santos Dumont aracını resmen tanıması... Yetkili tanıkları da var Brezilyalı havacının... Uçakta kullandığı motorun da, uçağın kendisinin de bütün gereken özelliklere uyduğu biliniyor, "Dolayısıyla" diyorlar, "uçağın babası Santos-Dumont..."

Wright'çılar: Orville ve Wilbur Wright'ı ilk "uçan adamlar"

olarak gösterenler, Ader'in 1890, 1891 ve 1897 yıllarında "uçuş" yaptığını toptan reddediyorlar. Üstelik, Ader'in uçuşlarını kamuoyuna ilk kez 1906 yılında, yani Wright kardeşlerin resmen tescil edilmiş uçuşlarından üç yıl, iddia ettiği kendi uçuşundan da 15 yıl sonra duyurduğunu söylüyorlar. "Dahası" diyorlar, "Ader önce 1897 yılında uçuşunu öne sürmüştü. Ama, Avion III'ün uçuğu mu, yoksa çapraz rüzgarların etkisiyle yerden kesilip düşe kalka birkaç adım attığı mı görgü tanıkları arasında tartışma konusu olunca ve iddialarını kanıtlayamayınca, 1890 ve 1891'de uçuşunu iddia etti. Tarih verdi, yer verdi, ama bir tek tanık gösteremedi".

Wright yanlılarına göre, Ader'in uçağı kontroll ve sürekli havada kalmasını sağlayacak bir dizayndan da yoksun... Belki motor o uçağı havalandırabilir, ama, bunun, barutla havalandırılan bir oyuncak füzeden farkı yok... Onlara göre, uygun dizaynı, kontrollu, insanlı ilk uçuş Wright kardeşlerinki... Uçaktaki kanat sistemi ve stabilizatörler bile yetiyor, uçağın gerçekten "uçak" olduğunu göstermeye... Halka açık gösterilerin yapılmaması da bir eksiklik değil wright savunucularının gözünde... Onlara göre, Wright kardeşler 1903'le 1905 arasında öylesine çok uçuş deneyimi kazanmışlardı ki, yarım saat süren ve 40 kilometre yol alınan uçuşlar bile yapabiliyorlardı 1905 yılı gelip

çattığında...

Üstelik, kapı gibi ihtira beratları var Wright kardeşlerin elinde... Birini 1911 yılında bir Fransız, ötekii de 1914 yılında bir Amerikan mahkemesi vermiş. Paris Hava Müzesi Müdürü Charles Dollfuss, Wright'çıların gözünde, son darbeyi indiriyor Ader'in iddialarına... Ader'in ölümünden sonra dosyalarını inceleyen Dollfuss şunları söylüyor: "1897 yılı denemeleri sırasında, Ader, Satory üssünde, bir saniye bile uçmadı".

Nihayet, Wright'çıların son kanıtı, ticari amaçlı uçak üretiminin de Wright kardeşlerce başlatılmış olması... "Daha ne istiyorsunuz?" diye soruyorlar, kuşkuculara...

İlk kimin uçuğu konusunda söylenenleri okudunuz. "Uçuş" kavramına bir tanım da siz getirebilirsiniz, bu tartışma çorbasında sizin de bir tutam tuzunuz olabilir. Ha gayret...

* 1931'de bir rekor uçuşunu Yeşilköy'de başarı ile noktalayan Amerikalı pilotları Atatürk, Yalova Termal Köşkü'nde kabul ederek sohbet etmişti.

"Eşi görülmemiş gezinizi, Amerika göklerinden yükselerek, Türk göklerinde göreceğimiz değerli konukları ilgi ve heyecanla izledik"

"... Başarınız hem bilim ve tekniğin, hem de, özellikle yetenek ve cesaretiniz, insan gücünün benzersiz bir zaferidir. Kıtaları birleştirirken, ulusları da yaklaşıtıyorsunuz."

K. ATATÜRK

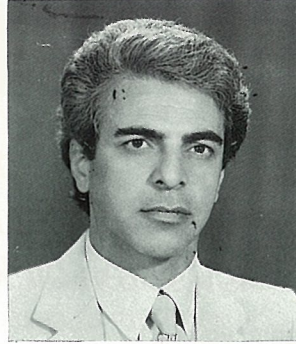
HUKUKUMUZDA APARTMAN HAYATI -1

Sayın Okurlarımız,

Şehir hayatıyla birlikte yaşamımıza giren yeni bir kavram oldu *apartman hayatı"... Hepimiz az veya çok daireli apartmanlarda, bir kısmını hiç tanımadığımız, çeşitli kültür ve yapılardaki insanlarla bir arada yaşamak ve yaşamımızın bir bölümünü bu insanlarla paylaşmak durumundayız. Tabiidir ki, bu birliktelikte zaman, zaman sorunlar çıkmakta, hatta bu sorunlar bazen komşulararası kavgalara ve mahkeme kapılarına kadar uzamakta... Bugüne kadar tüm yazılarımızda belirttiğimiz gibi, kişiler hak ve hukuku bir nebze bilirlerse sorunların çözümü çok daha kolay olur inancındayız. Bu inançla da uzun süredir sizleri aydınlatmaya, toplumsal hayatta daha rahat ve huzurlu olabilmeniz için gerekli hukuk kurallarını anlatmaya çalışıyoruz... Bu sayıdan itibaren de birarada yaşamamızın şartlarını düzenleyen "Kat Mülkiyeti Kanunu" hükümlerinden bahsedeceğiz...

1- Yasada gayrimenkulün (apartmanın) her bir dairesi "bağımsız bölüm", bu bölümlerin sahipleri de "kat maliki" olarak adlandırılmakta, bağımsız bölümlerin dışında kalan kısımlarsa (örneğin çatılar, bacalar, merdivenler, dam terasları, kalorifer daireleri, su depoları, sığınaklar, avlular, genel giriş kapıları, koridorlar vb. gibi) "ortak yer" adını almaktadır..

Yasa uyarınca bütün kat maliklerinin onayı olmadıkça ortak yerlerde hiçbir değişiklik yapılamaz. Her bir bağımsız bölümün tüm gayrimenkulün ne kadarını kapsadığı, yani kat malikinin arsa



Av. Kadir Ersoylu

payı oranı tapu sicilinde belirli olup, tüm kat malikleri ortak yerlere kendi arsa payları oranında ortaklırlar.

2- Kat malikleri (ve oturanlar) gerek bağımsız bölümlerini, gerekse ortak yerleri kullanırken doğruluk kurallarına uymak, birbirlerini rahatsız etmemek, birbirlerinin haklarını çiğnememek ve yönetim planı hükümlerine uymakla yükümlüdürler. Aksi halde, diğer bölüm maliklerinin veya yöneticinin dava hakları mevcuttur. Keza tüm kat malikleri; aralarında başka anlaşma olmadıkça:

A- Kapıcı, kolariferci, bahçıvan ve bekçi giderlerine ve bunlar için toplanacak avansa eşit olarak,

B- Anagayrimenkulün sigorta primlerine, bütün ortak yerlerin bakım, onarım, koruma giderleri ile yönetici aylığı gibi diğer giderlere ve ortak tesisin işletme giderlerine kendi arsa payları oranında, katılmakla yükümlüdürler.

Gider veya avans payını ödemeyen malik hakkında diğer kat maliklerinden her biri veya yönetici tarafından dava açılabilir, icra takibi yapılabilir. Bu takdirde ödemeyi geciktirdiği günler için aylık %10 hesabıyla gecikme tazminatı istenebilir.

Ancak, burada önemle hatırlatmakta fayda gördüğümüz bir husus vardır ki, işletme projesinin kesinleşmiş olması şarttır. Kesinleşmeyen projeye dayanılarak para istenemez.

3- Yasa kişilerin huzuru için de birtakım kurallar ve yasaklamalar getirmiştir. Bu hususu düzenleyen 24. madde metni şöyledir:

"Anagayrimenkulün, kütükte mesken, iş veya ticaret yeri olarak gösterilen bağımsız bir bölümünde hastane, dispanser, klinik, poliklinik, ecza laboratuvarı gibi müesseseler kurulamaz. Kat maliklerinin buna aykırı sözleşmeleri hükümsüzdür. Dispanser, klinik ve poliklinik niteliğinde olmayan muayenehaneler bu hükmün dışındadır. Anagayrimenkulün, kütükte mesken olarak gösterilen bağımsız bir bölümünde sinema, tiyatro, kahvehane, gazino olarak gösterilen bağımsız bir bölümünde sinema, tiyatro, kahvehane, gazino pavyon, bar, kulüp, dans salonu, emsali gibi eğlence ve toplantı yerleri ile, fırın, lokanta, pastane, süthane gibi gıda ve beslenme yerleri ve imalathane, boyahane, basımevi, dükkan, galeri ve çarşı gibi yerler, ancak kat malikleri kurulunun **oybirliğiyle** vereceği kararla açılabilir"

Yasanın bu düzenlemeyi yaparken amacı kişilerin rahat ve sükun içinde birarada yaşamalarını sağlamaktır. Sağlıklı, saygılı ve huzurlu bir toplum olabilmenin baş koşulu da bu olmalıdır.

Gelecek sayıda kaldığımız yerden devam etmek üzere iyi günler diliyor, saygılar sunuyorum.

Saygılarımla...

Yeşilin her tonunun oynadığı

Kızılcağağaç Yaylasının eteklerinde kurulmuş bir köy:

TURUNÇ

Ege kıyılarımızın bu adı pek duyulmamış, duyulmadığı içinde doğası pek az tahrip olmuş yurdumuzun bir cennet köşesi.

Turunç, Datça yarımadası üzerindeki tarihi Loryma yöresinde kurulmuş. Ulaşımı karadan ve denizden. Her iki yolda 40 - 45 dakika kadar sürüyor. Marmaris'ten, batı yönüne ilk koy. Doğanın yarattığı tüm güzellikleri bu yöre de görebilirsiniz. Zaten deniz suyunun duru temizliği, bozulmamış çevresi ile "Mavi Bayrak" asma hakkını da almış.

Turunç, yalnız doğal güzelliği ile değil, ören yerlerinin zenginliği ile de dikkati çekiyor. Turunç'un hemen yakınındaki küçük bir koyda Amos kalıntıları var. Amos'un özelliği yörede bilinen ilk yerleşim merkezi olması. Burada hiç restorasyon kazısı yapılmamış olduğu halde küçük anfi tiyatrosu halen ayakta. Geçmişte Amos, Rodos adasına bağlı bir yerleşim birimi imiş.

Kıydan tepelere bakarsanız, Syrna kenti kalıntıları ile Loryma Kalesinde görebilirsiniz. Bu kale, Turunç'un da bulunduğu yarımada-

"Dik, sarp yamaçlar arasında, yeşil ile mavinin özlemle kucaklaştığı duygusunu veren bir koy."

daya adını vermiş.

Bir de efsanesi var Loryma kalesi'nin. Loryma, Truva'yı istila eden Yunan ordusu doktorunun kızıymış. Syrna kentini kuran yakışıklı ve cesur komutanla evlenince kraliçe olmuş ve onun güzelliği gibi dillerde dolaşsın diye bu yarımada da adı verilmiş.

Sahillerinde küçük ama çok sevimli çay bahçelerinde oturup sohbet etmek, yöre insanı ile kay-

naşmak mümkün bu dost canlısı insanlarımızla.

Turunç köyü, marmaris Belediyesi'nin mücavir alanı içinde bulunuyor.

Kışın nüfusu 800 kişi kadar. Yazın büyük bir patlama gösterip 5000 civarına çıkıyormuş. Köyü, Torosların Anadolu'ya bakan yamaçlarında yaşayan göçerlerimiz kurmuş, bu nedenle pek eski yapı yok. Turunç vadisi onca güzelliğine rağmen dağlık ve yamaçlı bir araziye sahip olduğundan tarım üretimi önemsiz. Deniz kıyısında olmasına rağmen denizcilik ve balıkçılık da yapılmıyor.

Odun kömürünün rağbette olduğu zamanlarda köylüler kömürcülük yaparlarmış. Şimdi tabii bu işi de bırakmak zorunda kalmışlar. Peki, şimdi geçim kaynağı ne diyeceksiniz? Arıcılık ve zeytincilik.

Kapalı bir köy ekonomisinin hakim olduğu köyde son yılların gözde uğraşısı turizm. Dileriz turizm uğruna bu cennet yurt köşesi tahrip olmaz.

İlk turistler 1970 yılında gelmeye başlamışlar. O zaman karayolu yokmuş denizden mo-



torlarla geliyorlarmış. Bu da ancak günü birlik gelişler biçimindeymiş. İlk turistik yatırım bir çevirme piliç lokantası olmuş. Onu art arda başkaları izlemiş.

Turunç 1976'da dağ yamaçlarından açılan toprak bir yolla Marmari-se bağlanmış. 1985'de büyük otellerin yapılmaya başlamasıyla büyük bir patlama yaşanmış. 1990 yılında toprak yol asfaltlanmış, gelişim hızlanmış. Bugün 700 yataklı Turunç Otel, 400 yataklı Loryma Resort Apart Otel, 130 yataklı Özcan Otel, 50'şer yataklı Mavi Deniz, Diplomat, Kavala, İffet Otelleri turizme hizmet veriyor.

Kıyı boyunca çok sayıda temiz ve kaliteli balık restoranları var. Turisteler yağbet göstermesi üzerine hediyelik eşya dükkanları açılmış. İki de disko bulunuyor.

MAVİ BAYRAK NEDİR?

Son yıllarda çevre korumasına büyük önem veren **Avrupa Topluluğu** 'nun turistik yöreler için başlattığı bir uygulamadır, **mavi bayrak**. Bu bir kalite belgesidir. Yörenin temiz bir deniz suyuna, sağlıklı içme suyuna, kanalizasyona sahip olduğunu, çevre korumasına büyük önem verildiğini gösteriyor **mavi bayrak**.

Mavi Bayrak her yıl Avrupa Topluluğunun yaptığı bir araştırma ile istenen özellikleri taşıyan yerlere veriliyor. Süresi bir yıl. İkinci yıl gene aynı araştırma sonucu olumlu olursa bir yıl daha mavi bayrak taşıma hakkı veriliyor o yöreye.

Doğanın yarattığı tüm güzellikleri üzerinde toplayan Turunç, Avrupa Topluluğu'nun da dikkatini çekmiş. Önümüzdeki turizm mevsiminde (1994 yazı) belki de Türkiye'nin ilk ve tek mavi bayrak asan yöresi olacak.

Turunç'ta her türlü deniz sporu yapma imkanı bulabilirsiniz. Tabii karada da spor yapma imkanınız olduğunu unutmayınız.

Çevreye de günü birlik turlar yapıyor, bunlarada katılabilirsiniz.

Pamukkale'ye, Efes'e, Dalyan'a, Knidos'a gidebilirsiniz.

Mavi yolculuk yapmak isterse-
niz, Bodrum, Fethiye, Kaş yönün-
de bir haftalık gezi sizi tatmin
edecektir.

SANAT HABERLERİ

- Atatürk Kültür Merkezi, Sergi Salonu'nda, **Burhan Doğançay**'ın "**Duvarlar**" isimli sergisi 27 Kasım tarihine kadar gezilebilir.
- Karadeniz Kültürel İşbirliği İstanbul Sergisi, Atatürk Kültür Merkezi'nde devam ediyor. Katılan sanatçıların ülkelere göre dağılımı şöyle; Arnavutluk, Azerbaycan, Belarus, Gürcistan, Moldavya, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye, Ukrayna. Serginin ortak konusu "**İstanbul**"
- Devlet Sanatçısı İdil Biret, 07 Aralık 1993 günü Cemal Reşit Rey Konser Salonunda piyano resitali verecek. Sandoz Ürünleri A.Ş.'nin desteğinde AIDS Savaşım Derneği, AIDS Haftası etkinlikleri içinde düzenlemiş. İdil Biret son CD'sinin ve bu resitalin gelirini üyesi olduğu AIDS Savaşım Derneğine bağışlamış.
- Bakırköy Yunus Emre Kültür Merkezi'nde, İstanbul Devlet Opera ve Belesi, Gaetano Donizetti'nin "Don Pasquale" eserini 28 Kasım'da, Levent Çoker'in "Hayal Yolcuları" balesini 12 ve 26 Aralık'ta Bakırköylülere sunacak.
- Ferruh Ertürk ile Nazan Akpınar'ın Taksim Belediye Sanat Galerisini birlikte paylaştıkları resim

sergileri sürüyor.

- Vakıfbank Taksim sanat Galerisi'nde Mersinli ressam Doğan Akça'nın sergisi 05 - 17 Kasım tarihleri arasında gezilebilir.
- Olgunlaşma Enstitüsünün Taksim İstiklal Caddesi'ndeki galerisinde "Karma El Sanatları Sergisi" sürüyor.
- Lufthansa Alman Havayolları ve İstanbul Alman Kültür Merkezi'nin "**Yanıtlar**" isimli fotoğraf sergisi, Atatürk Kitaplığı'nda 04.11.1993 günü açıldı. Bu sergi 30 Kasım tarihine kadar Pazar günleri hariç her gün gezilebilir. (Atatürk Kitaplığı, Mete Cad. No:45 Taksim adresindedir.)
- DEMAGE (ÖLESİYE) : Yapımcılığını ve yönetmenliğini Louis Malle'in üstlendiği bu filmin Oyuncuları: Jeremy Irons, Juliette Binoche, Miranda Richardson, Gemma Clarke. Konusu: 50 yaşlarında istediği herşeyi elde etmiş bir politikacıdır. Oğlunun aşık olması, babanın caydırma çabaları, cinsel özgürlüğüne sınır tanımayan sevgili ve politikacının çöküşü. (Sevgili rolünde" Var Olmanın Dayanılmaz Hafifliği" filminden hatırlayacağınız Juliette Binoche var.)

LÜKSEMBURG

Resmi adı Lüksemburg Grandüklüğü'dür.

Belçika, Almanya ve Fransa ile çevrili bu ülkenin yüzölçümü 2586 Km2 dir. Doğal ve tarihsel bir kavşak noktası olması dolayısıyla tarihte bir çok devletin veya hanedanın yönetimde kalmasına karşın, 10. yüzyıldan beri ayrı bir siyasal birim olarak varlığını sürdürmektedir.

Deniz ve kara iklimleri arasında bir geçiş bölgesinde olması nedeniyle son derece yüksek nem oranına sahip ılıman bir iklimi vardır. Yıllık ortalama sıcaklık 8 derece civarındadır. Yıllık ortalama yağış 810 mm. dir. Ülke topraklarının yaklaşık 1/3'nü ormanlar kaplar. Ağaçlar daha çok yaprak dökken cinsindendir. İğne yapraklı ağaçlar daha azdır.

Lüksemburg da dil; Germen dil ailesinden olan Letzeburg lehçesi ana lisandır. Ayrıca Almanca ve Fransızca'yı da hemen herkes bilmektedir. Genellikle 11 yaşındaki bir çocuk bu üç dili de öğrenmiştir. Yabancı dil olarak okullarda İngilizce öğretilmektedir.

Lüksemburg'ta, ağır sanayi, uluslararası ticaret, bankacılık çok gelişmiştir. Piyasa ekonomisi ticarete hakimdir. Çelik üretimi sanayinin bel kemiğini oluşturmaktadır ve özel şirketlerin denetimindedir. Kişi başına düşen ulusal gelir 15.920 Amerikan Dolarıdır.

Tarımsal üretim, iç tüketimin önemli bir kısmını karşılar. Tarım son derece makineleşmiştir. Arpa, yulaf, çavdar, patates, buğday, meyve, üzüm üretilen başlıca bitkilerdir. Şarapçılık ileri derecededir. Tepe yamaçlarındaki zengin

otlaklarda sığır besiciliği yapılır. Korunaklı vadilerde mandıracılık çok ilerlemiştir.

Dış ticaretin tamamına yakını AET ülkeleri ile yapmaktadır. Enerjide tamamen dışa bağımlıdır. İhtiyacı olan elektriğin ancak 1/4'ünü kendi hidroelektrik santrallerinden üretebilmektedir. Petrol, kömür ve elektriğin kalan kısmı dışarıdan ithal edilir.

Lüksemburg, gelişmiş kara ve demir yollarıyla komşu ülkelere bağlanmıştır. Uluslararası tek hava limanı Lüksemburg kentinin dışındaki Findel Havaalanı'dır.

Sosyal refah sistemi son derece gelişmiştir. Nüfusun tamamını kapsar. Başlıca sosyal güvenlik sistemleri, sağlık sigortası, emeklilik aylığı, iş kazası tazminatı, aile yardımı, işsizlik sigortası gibi öğeleri içerir. Diğer gelişmiş Avrupa ülkeleri gibi yüksek bir yaşam standardına ulaşmıştır. Sağlık, konut, beslenme koşulları ileri derecede gelişmiştir. En önemli sağlık sorununu dolaşım sistemi hastalıkları oluşturur. Or-

talama ömür kadınlarda 78, erkeklerde 71 yıldır. Bebek ölüm oranı binde 9 gibi çok düşük bir orandadır.

Eğitim 6 - 15 yaş arasında zorunludur. Nüfusun tamamı okur-yazardır. İlkokullarda temel eğitim dili Almanca, orta ve lise düzeyindeki okullarda ise Fransızca'dır. Orta öğrenimin ardından 3 ile 5 yıllık meslek okulları vardır. Yüksek okul ve üniversite olmadığından, yüksek öğrenim için öğrenciler yurtdışına gitmek zorundadır.

Lüksemburg kişi başına düşen gazete sayısı bakımından Avrupa'da ilk sırayı alır. 1848 ve 1880'den beri çıkmakta olan Avrupa'nın en eski iki gazetesi burada yayınlanmaktadır.



HAYAT KURTARAN UÇAK KAZALARI

Esenboğa'da yaşanan son faci-anın asıl nedeni neydi? Pilotaj hatası, aygıt yetersizliği, sis, kar, hava alanının eksiklerin, vb. Bunların hepsinden söz edilebilir belki. İleri-de ayrıntılı kaza raporları hazırla-nınca, biz de kazanın 'neden'ini öğ-reneceğiz.

Ama, bütün bunlara karşın şunu biliyoruz: Uçak yere çok yakın bir mesafeden düştü, üç parçaya bölündü, pistte sürüklenen parçalar da kıza zamanda durdular.

Yangın çıkmasaydı, belki de hiç can kaybı olmayacak, yolcuların bü-yük çoğunluğu, emniyet kemerlerini çözerék, ufak tefek sıyrıklarla, biraz da korkmuş bir halde, uçaktan ine-bileceklerdi. Oysa öyle olmadı; yakıt depolarının bulunduğu kanat-lar alev aldı; kanatların bulunduğu orta bölmeden de hemen hiç kimse sağ çıkmadı...

Oysa yangın çıkmayan kuyruk ve burun bölmelerinden çıkan yolcular, yaralı bereli ama sağ olarak kurtarı-labildiler. Bu neden böyle oluyor?

Uçakların en büyük düşmanı: Düşmek Değil, YANGIN...

İlk uçuş denemelerinden bu ya-na bilinen bir bilimsel gerçek var. Bu havada patlama ya da çarpışma dışında, çok yüksekte düşen uçak-ların bile başına bela olan yangın olgusu.

Havada bütün motorları susan bir jet uçağı, hatta en büyük yolcu devleri bile, pilotun biraz beceriklili-ğiyle, epey yumuşak bir mecburi iniş yapabilir. Böyle bir iniş de, iniş sırasındaki sadme açısından hiç de fazla tehlikeli olmuyor. Ama, demir gövde yerde 200 kilometre hızla sür-rüklenmeğe başladığı anda, bir alev topuna dönüşüyor, yanıp kül oluyor.

Yeteri kadar yüksekte mecburi inişe karar veren pilot, birçok uçak-larda bulunan benzin tahliye meka-

nizmasıyla depolarını boşaltacak vakit bulabiliyor; böylece de mecbu-ri inişi tehlikesiz hale getirebiliyor. Ama böyle bir önlem alınamadığı-nda, sonuç kaçınılmaz oluyor: Yan-gın...

Benzin, aslında, hiç de düşünül-düğü kadar 'uçucu-yanıcı' bir yakıt değil. 'Koresen' temeli olan uçak benzini, normal otomobil benzinin-den bile daha az 'parlayıcı'dır: Dur-duğu yerde, uçak benzininin içine yanan bir kibrit bile atsanız, kibrit söner, benzin alev almaz. Oysa de-linmiş bir uçak deposundan dışarı-ya sızan uçak yakıtı, müthiş bir hız-la geçen havanın içine karışmasıyla, yanmağa hazır bir 'benzin sisi' oluşturur; o zaman da en ufak bir kıvılcım, bu sisi parlatmağa yeter. Gövdesi yere sürtünen bir uçak da bol bol çıkarır bu kıvılcımlardan...

Bu yüzden, bilim adamları uçak yangınlarına engel olmanın yolunu ilk olarak uçak yakıtının 'sis'lenme-sine engel olmakta aradılar. Bu as-lında kolay bir iş. 'Emulsifiye' ya da moleküllerine ayrılmasına engel olacak biçimde 'sıkı yapılı' yakıt üretmek mümkün, ama bu kez de jet motorları sorun çıkıyor: Böyle yakıtlar, türbünle işleyen ve yakıtın motor içine çok incelmış bir biçimde püskürtülmesini gerektiren jet mo-torlarına uydurulamıyor.

Bu araştırmalardan başarısız çı-kılmasından sonra, iş uzun süre as-kıda kaldı. Derken, 1977'de, iki ta-ne, yeni yakıt almış Boeing 747, Kanarya Adaları'nda, daha hava-lanmadan çarpıştı. Çarpışma önemsizdi, ama uçaklardan akan binlerce litre yakıt alev alınca, tam 581 kişi öldü...

Bunun üzerine araştırmalarını hızlandıran bilim adamları, en so-nunda FM-9 adını verdikleri bir madde elde ettiler. Bu madde, yük-

sek moleküler ağırlığı olan bir poli-merdi. Saf haliyle bir beyaz toz gibi duran madde, jet yakıtına karıştırılınca, yakıtın molekülleriyle düzenli bir bağlantıya giriyor, bu yüzden de motorların işlemlerini aksatmıyordu. Ama, yüksek hızlı bir rüzgar içinde, madde, yakıtın moleküllerini 'sislen-mek' yerine, küçük ama ağır toplar haline getiriyordu. Bu toplar gerçi alev alabiliyor, ama her biri kendi kendine ve yavaş yavaş yanabiliyor, ayrıca da, katkısız yakıtla oluşan 'sis' içindeki gibi, alevler deponun deliklerine doğru ilerleyemiyor, rüz-garla birlikte geriye doğru uçup gidi-yor, biraz sonra da sönüyor.

Şimdilerde bu katkılı yakıt, de-ney düşüşlerinde küçük boy uçak-larda deneniyor. 1984 yılının hazi-ran ayı için ise büyük boy bir deney planlandı. Uzaktan kumandalı bir Boeing 727 uçağı, bin metreden ye-re düşürülecek...

Düşüş yeri, özellikle hazırlanmış taşlık bir alan. Uçağın alüminyum gövdesi normal bir iniş hızının beş misli hızla bu alana düşecek ve sürüklenmeğe başlayacak. Hesap-lara göre, kuyruğu muhtemelen kopacak ama ana gövdesi tek par-ça kalabilecek. Uçuş takımları ve motorlar koparak kanatlardaki yakıt depolarına çarpacak. 5000 litre jet yakıtı parçalanarak depolardan ak-mağa, yüzlerce kilometre süratle ulaşan rüzgarda savrulmağa baş-layacak. Uçak sürüklendikçe de gövdesinden bayram fişekleri gibi kıvılcımlar fırlayacak...

Ama bilim adamlarına göre, uçak yanmayacak. Benzin, yumak-lar halinde uçup gidecek, 'sislenme' olmayacak ve alevler kendi ken-dilerine sönecekler...

Bütün bu deney, 4 milyon dolara mal olacak. Umalım bu durumda bilim başarılı olur da, uçak kazalarında yangın yüzünden öden-mek zorunda kalınan can bedelleri bundan böyle ödenmez...

BUNLARI BİLİYOR MUYDUNUZ?

• Saçlarımız bazı mevsimlerde daha çok mu uzar? Evet, yazın kışa göre daha çok, gündüz geceye göre daha çok uzar.

• Yılan nasıl işitir?

Yılanların belli bir işitme organı, yani kulağı yoktur. Yerden gelen titreşimleri bütün vücuduyla alabilir.

• "Kardelen" adında bir çiçek olduğunu bilirsiniz, ama buzun içinden çıkan çiçekte var mıdır?

Evet. İsviçre'de "soldanella" adlı bir çiçek kaskatı buzun içinden çıkar.

• İnsan açlığa uykusuzluktan daha çok dayanabilir mi?

Evet. İnsan hiçbirşey yemeden altı hafta yaşayabilmiştir. Ama uykusuz beş günden fazla yaşayamaz.

• En hızlı büyüyen bitkinin bambu olduğunu ve günde 40 cm. kadar uzayabildiğini biliyor muydunuz?

• Japonya'da okuma yazma bilmeyen yoktur. Daha 1875 yılında bu memlekette 53 gazete vardı. Bugün ise 8000 gazete yayınlanmaktadır. Bunların 1226'sı günlükdür.

• Kağıt MS.105 yılında kağıt Çin'de çok iyi biliniyordu. Avrupa'ya ancak 12. YY.da gelmiştir. Kağıt MS. 1150 yılında Avrupa'da görülmeye başlamıştır. Kağıdı, Çin'de imparatorun sarayında çalışan Tsai-Loun adlı bir Çinli icat etmiştir.

• Paraşük ilk kez 1783 yılında bir Fransız tarafından, yangın sırasında yüksek binaların üst katlarında kalanların kurtarılması için icat edilmiştir.

• Sincaplar renk körüdür. Dünyayı akkara görürler.

• Amerika'nın ilk Cumhurbaşkanı Georges Washington çiftliğinde köle çalıştırır, haşhaş yetiştirirdi.

• Las Vegas kumarhanelerinde duvar saati olmadı-

ğı gibi, kumar oynamaya gelenlerinde saatlerini müdüriyete bırakmaları istenir.

• Mozart en büyük bestelerini bilardo oynarken yapmıştı.

• Dünyanın bir bilardo topu gibi tam yuvarlak ve düz-yüzeyli duruma gelebilmesi için, 5 santimetre çapına sıkıştırılması gerekir.

• Çene kasları, çiğneme sırasında, ağzın arkasındaki öğütücü dişleri birbirine bastırırken, toplam olarak yaklaşık 10 santimetrekare oluşturan diş yüzeylerinde 100 kilograma varan bir güç yaratır. Bu normal bir insanın iki-teliyle tutup sıkıdığı kerpetende yaratılan sıkma gücüne eşittir.

• Gülümsemek için 17, somurtmak için 43 ayrı kasın hareket etmesi gerekir.

• Bebekler 6 - 7 aylık oluncaya kadar, aynı zamanda hem nefes alabilir, hemde lokma yutabilirler.

• İnsanın kereviz yerken yaktığı kalori, kerevizden aldığı kalorigen daha fazladır.

• Bir tırtılın vücudundaki toplam kas sayısı 2000 'dir.

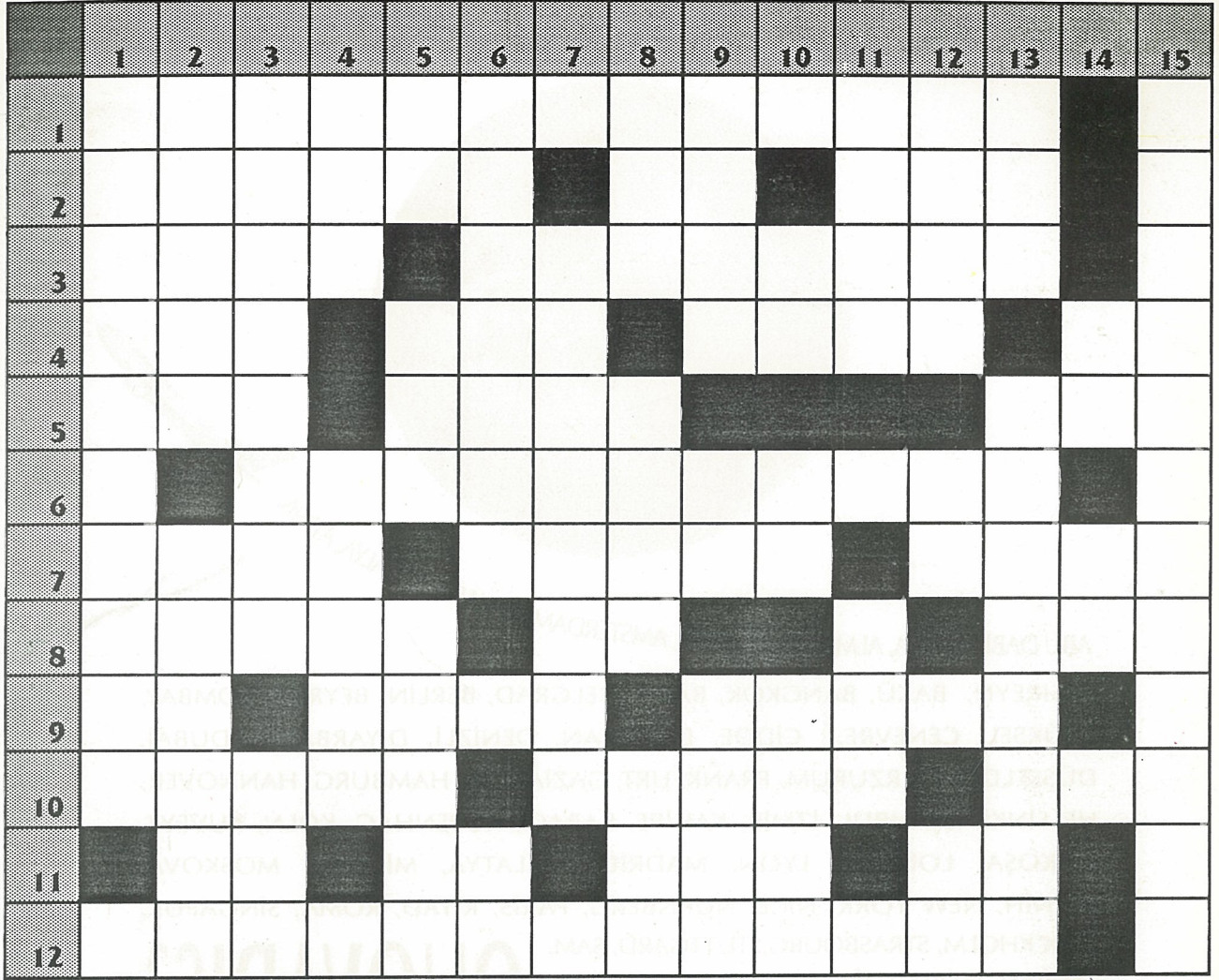
• Bulutlar, geceye göre gündüzleri daha yüksekten uçarlar.

• Afrikada en çok yerli canına kıyan hayvan, sanıldığı gibi "ormanlar kralı" değil, timsahtır.

• Hapşırığın hızı saatte 160 kilometredir.

• 18. yüzyılda Fransada barbut atmak yasaktı. barbut atarken yakaladıkları kişilere, polisler el koydukları zarları yutturarak cezalandırılırdı.

• Amerika'nın New York kentinde yaşayan İrlanda asıllıların sayısı, İrlanda'nın başkenti Dublin'de yaşayan İrlandalı'lardan daha fazladır.



Soldan, sağa :

1. Bir çok işi peş peşe olumlu yönde bitirmek. 2. Güvercini andıran eti için avlanan bir kuş. - Yüz, surat. - Bir erkek ismi. 3. Yönü, tarafı. - Yorgunluk veren. 4. Azotlu bir gübre. - Bir kız ismi. - Bilgin. - Beliryumun remzi. 5. Giltme. - Bir ölçünün doğruluğunu yoklamaya yarıyan aygıt. - Zengin, ileri gelen. 6. Son Osmanlı Meclis-i Mebusan'ının 28 Ocak 1920'de Fe-lah-ı Fatan grubunun önerisiyle Sivas Kongresi kararları doğrultusunda ül-kemizin btünlüğü için ettikleri ant ve aldıkları kararların adı. (Bu ant 18 Ha-ziran 1920'de TBMM'nde de Türk Toprakları'nın parçalanamaz olduğu doğrultusunda tekrarlanmıştır.) 7. Dergimiz. - Şerefli, kutlu kılma. - Son-raki gün. 8. Bir ilimiz. - Dakikanın kısa yazılışı. - Birinden yana olma. 9. Ge-

nel eğilime katıl emri. - Geminin tuttu-ğu yol. - Destan. 10. Ay. - Gözlem. - Ün, san. 11. Tersi beyaz. - Boru sesi. - Gezinti gemisi. - Dün. 12. Atatürk'ün kız kardeşi.

Yukarıdan, aşağıya:

1. Atatürk'ün İstiklal Savaşını anlattığı yapıtı. 2. Bir geminin kıyıdan uzaklaş-ması. - İp bükme için kullanılan tah-ta. 3. Boş bir yere insanların yerleşip yurt edinmesi. - Bir master eki. 4. Ba-rış Manço'nun ilham kaynağı koca-oğ-lan. - Yönetim. 5. Tersi iridyumun remzi. - İnak, doğma. - Sıvıların dibin-de oluşan çökelek. 6. Beslenme. - Vi-layet. 7. İlgilenen. - 8. Seciye, karak-ter. - Azık. - Avuç içi. 9. Bir çalgı. - Bir nota. - Bir erkek ismi. 10. Kırmızı. - İşaret. - Bir oyunda berabere kalma. 11. Bir renk. - Farkında olmadan ya-pılan hata. 12. Bayrak. - Bir harfin

okunuşu. - Hastalık. 13. Pislik. - Tek bir bütün haline gelin emri. 14. Belir-yumun remzi. - Tellürün remzi. 15. Atatürk'ün annesi.

Geçen sayının çözümü:

Soldan, sağa: 1. Mustafa Necati. 2. Kasatura, Go. 3. Sonbahar, Milyon. 4. Sr, Auh, La. 5. Alp, yiv, Cumba. 6. Fatsa, Acar, Etol. 7. Akit, Sto, İr, Ma. 8. Kekova, Paydos. 9. Pere, Te, Ro-za. 10. Mim, Avutmak. 11. At, Do, Okume. 12. Lütfi Kırdar, Rot.

Yukarıdan, aşağıya: 1. Mustafa Kemal. 2. Lake, İTÜ. 3. Sinoptik, Mat. 4. Stop. 5. Akasya, Verdi. 6. Fahri, Sar, Ok. 7. Asa, Vat, Ea. 8. Nara, Cop, Ver. 9. Et, Uca, Atu. 10. Cum-huriyet. 11. Ari, Rd, Mor. 12. Talebe, Orak. 13. At, Sokur. 14. Gol, Om, Mo. 15. Konaklama, Et.



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

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

QUOVADIS?

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



TÜRK HAVA YOLLARI

" G ö k l e r d e k i e v i n i z "