

UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

MART 1992 MARCH



TÜRK HAVA TAŞIMACILIĞI



YENİ HAVAYOLUNUZLA İLDEN İLE YOLCULUK ARTIK DAKİKALARLA..

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

ÜSTELİK:

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

İLDEN İLE DAKİKALARLA

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

İÇİNDEKİLER

CONTENTS

HABERLER	4
ATILAY AYÇINLE GÖRÜŞTÜK	6
AIRBUS A-340 HAVADA	8
ANLATAN GÖZÜYLE	10
UÇAN BUZLAR	11
SON İKİ DAKİKA	12
DE-ICING İŞLEMİNE	
HAZIRLIK	15
TROUBLE SHOOTING	16
HAVACILIK TARİHİNDEN	
SAYFALAR	18
SİNEMA	20
ORESTEIA	21
THY MUSİKİ DERNEĞİ	22

UTED

**UÇAK TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ**

**AIRCRAFT TECHNICIANS
ASSOCIATION**

**Aylık Yayın Organı adına
Sahibi**

SEFA İNAN

Yazı İşleri Müdürü
Ekmel PAKIŞ

Koordinatör
Muharrem SAVUR

Yazı Kurulu
Hidayet KAPKAÇ
Fehmi ARI
Tevfik GÜRPINAR
Mustafa DOĞANCI

Fotoğraf
Mustafa EREN
Erdoğan TAŞHAN

UTED-Fişekhane Cad.
No: 18/5 Bakırköy /İst.
Tel & Fax: 543 29 74

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



APA OFSET BASIMEVİ

Tel: 164 64 20
Faks: 164 42 92



TEKNOLOJİDEKİ İLERLEMeye UÇAK TEKNİSYENİ YETİŞEBİLECEK Mİ?

Sayın Üyelerimiz,

Türk Hava Yolları'nda ve Hava-İş sendikasındaki yönetim değişiklikle-ri tamamlanmış ve çalışmalarına baş-lamış bulunmaktadır.

Biz Uçak Teknisyenleri, gerek THY yönetimine gerekse Hava-İş yö-netimine kendimizi çok iyi tanıtmak zorundayız. Yaptığımız işin önemini, herşeyden önce "EMNİYET GELİR" diyen Sayın Genel Müdürümüzün, bu emniyeti sağlayan kesimin sorun-larına sıcak bakacağını ve bu sorunla-rın çözümü için, bizlerle birlikte ola-cağından kuşumuz yoktur.

Toplu İş Sözleşmelerinde ve İş De-ğerlendirmelerinde devamlı yapılan bir hata vardır. Bu hata, her gelen yö-netimin kendi mantığı ve kendi insi-yatifi dahilinde, uygulamak istediği iş değerlendirmesidir. Bu değerlendirmeler, hiçbir zaman kesin olarak bir sistem oluşturmaz. Devamlı değişken bir yapılanma söz konusudur.

Yakın geçmişimize şöyle bir göz atalım: Uçak Teknisyeni 12-13 yıl ön-cesine kadar, maaşına ilaveten % 40 teknisyenlik primi almaktaydı. Yukarıda belirttiğim, değişik yapılanma ve değişik yönetim mantukları bu primi kaldırarak, bir iş değerlendirmesi yaptılar. Uçak Teknisyeni, lisansının karşılığında verilen % 40 primini kay-betmişti. Bu mantığın yanlış olduğu, yetişkin lisanslı teknisyenlerin, şirke-timizi sırf ekonomik sorunları yüzün-den terketmeleri nedeniyle anlaşıl-mış, THY yönetimi 4 Eylül 1987'de

Toplu İş Sözleşmesi dışında, lisanslı Uçak Teknisyenine % 148-151 civa-rındabir ücret iyileştirmesi yaparak, tekrar eski % 40 primli zamana dö-nüş yapıverdi.

Uçak Teknisyeni için yapılan iyi-leştirmenin yanında, sadece uçucu ekibin ücretleri, Türkiye'de ilk defa yapılanbir uygulama ile Toplu İş Söz-leşmeleri dışında bırakılmış ücretler, tazminatlar, ikramiyeler USA Doları-na bağlanmış ve 6 ayda bir USA dola-rının değerine göre ayarlanma sağ-lanmıştı. Bu yanlış yönetim mantukla-rı sonucunda, sistem yine allak bul-lak olmuş, gelen yeni yönetim, ücret-leri sabit kalan kesimin ücretlerini dengeleyeceğine, "BAZ olarak alınan USA Dolarıda o günkü kurdan don-durarak geriye dönmüşlerdi"

Sendika ve THY yönetimleri, top-lumun diğer gruplarından gelen bas-kılar sonucu, sanki Uçak Teknisyeni-ne hakkı olmayan bir ücret verilmiş gibi, geçen 2 Toplu İş Sözleşmesin-de, bu iyileştirmeyi sıfırlayarak, Uçak Teknisyeninin ekonomik durumunu ve iş grupları arasındaki yerini bo-zarak, Uçak Teknisyeninin ekono-mik durumunu ve yerini, en düşük pozisyona getirmişler ve bir hata da-ha yapmışlardır.

Dünyamızın en üstün teknoloji harikası olan uçaklarımızın, bakım, onarım ve arızalarını yüklenen bu grubun ücretleri, sanki teknolojiye bir aşağı bir yukarı dalgalanmalar

oluyormuş gibi devamlı değişken bir yapı oluşturulacağına, teknolojinin başdöndürücü bir hızla ilerlediği ve Uçak Teknisyeninin bu hıza yetişmesinin şart olduğu bir ortamda gerek eğitim gerek ekonomik sorunlarında ilerleme kaydedilmeliydi.

Bizler burada hatayı kendimizde buluyor, yaptığımız işin önemini çok iyi bilen bizler, nedense diğer meslek gruplarına, sendika yönetimlerine, THY yönetimine ve kamuoyuna sesimizi duyuramıyorduk.

UTED dergi ile başlayan bu tanım, ileride diğer yayın organları ile ülkemizin her yerinde hedefine ulaşacaktır.

Sayın THY ve Hava-İş Yönetimi,

Her Toplu İş Sözleşmesinde ve İş Değerlendirmelerinde ayrı bir sistem geliştirileceğine, işletmecilikte, teknikte örnek olarak alınan Luftansa, Swissair, KLM gibi şirketlerin alt yapıları ve ücret politikalarında örnek alınsın. Rakamlar aynı olmasa bile, orantılar doğru kurulsun ki, HER İKİ SENEDE BİR AMERİKA'YI YENİDEN KEŞFETME GEREĞİ DUYMAYALIM. Duymayalımki, kendimizi ekonomik sorunların bizleri nasıl çöktüğünü ve geleceğimizi düşüneceğimize, bütün eforumuzu Milli Hava yolumuz olan THY'nin kalkınmasına ve çok zor olan görevimizin, dünya-daki gelişmelerine harcayalım.

Değerli Meslektaşlarım,

Yeni THY ve Hava-İş yönetimlerinin, yukarıda izah ettiğim değişik değerlendirmeleri bir daha yapmayacağına, kalıcı bir iş değerlendirmesi yaparken,

- a) Üretime olan katkıyı,
- b) Temininde çekilen güçlüğü,
- c) Personelin şirkete olan maliyetini,
- d) Çalışma koşullarının farklılığını gözönüne alarak, adil bir sistem oluşturmak isteyeceğine eminim.

Bizlerinde bu çalışmaya (İstenildigimiz takdirde) seve seve katılacağımızın bilinmesini Dünya Sivil Havacılığı'ndaki rekabette başarılı olup, daha güçlü bir THY yaratılmasının Yönetim-Sendika-Personel üçgeninin içinde olduğunu ve başarının üçgenin her kenarının bu büyük mücadelede, kendisine düşen görevi ve özveriye her zamanki gibi hazır olduğumuzun bilinmesini sizler adına söyleyerek, saygılarımı sunarım. ●

Sefa İNAN
BAŞKAN

HABERLER

YETERLİ DEĞİL MİYİZ?

Bilindiği gibi GROUND HANDLING hizmetleri, uçakların sefer yaptıkları noktalarda verilen önemli hizmetlerdir. Bu hizmetler genel olarak dispeçerlik hizmetinden, ikrama, temizlikten, ikmaller, push-back'ten, teknik hizmetlere kadar büyük çeşitlilik göstermektedir.

Bu hizmetlerin verilmesi kadar, belki de ondan çok talep edilmesi söz konusudur. Ayrıca bu hizmetlerin gerçekten çok pahalı ve zorunlu olduğu unutulmamalıdır.

THY'nin uçuş noktalarına yine çok pahalı olan teknik hizmetleri verebilmek için uçak teknisyenlerinin uçurulduğu biliniyor. Ancak son yıllarda, uçuş noktalarındaki teknik hizmet servisleri ile karşılıklı anlaşmalar yapılarak, teknisyen uçurulan seferlerin sayısı da giderek azaltılmaktadır. Bunun hiç kuşku yok ki pratikte ve parasal olarak önemli nedenleri olmalıdır.

THY'nin teknik ekipleri, gerek arıza ve gerekse de hat bakımıyla ilgili hizmetlerde, oldukça iyi seviyededirler. Pek çok uçuş noktasındaki teknik ekiplerden hiç de aşağı olmayan bir teknik hizmet ve beceri seviyesindedirler.

Buna karşılık, THY teknik hizmetlerini yaptırmak için, uçuş noktalarındaki şirketlerle anlaşmalar yaparken, İstanbul, İzmir, Dalaman, Antalya gibi uluslararası nitelikteki alanlara uçuş yapan, yabancı şirketlerin uçaklarına hizmet vermek için, pek gönüllü ve istekli davranmamaktadır. Bir dizi anlaşma, inanıyoruz ki, ciddi girişimlerle çok kısa zamanda bağlanabilecek, önümüzdeki yaz sezonunda THY vereceği bu hizmetlerle önemli gelirler elde edebilecektir.

Biz İzmir Hat Bakım Şefliğinde görev yapan uçak teknisyenleri olarak, böylesi bir ortamın hazır olduğunu, böylesi bir hizmeti vermek için yeterli olduğumuzu gözlemleyebiliyoruz. Şu an İstanbul'da yürütülmekte olan yabancı uçaklara teknik hizmet verilmesi çalışmalarının genişletilmesinin ve İzmir gibi uluslararası uçuş noktalarında da bu uygulamaya geçilmesinin yararlı olacağına inanıyor, yöneticilerimizin bu tür anlaşmaları bir an önce bağlamalarını bekliyoruz. ●

Saygılarımızla
Erdal Bağcı
İzmir Hat Bakım Teknisye-

LİSANSLI TEKNİSYENLERE YORUMSUZ!

UÇAK BAKIM TEKNİSYENİ LİSANS YÖNETMELİĞİ (SHD-T-35)'nin 31/2/1991 TARİHİ VE 17637 SAYILI RESMİ GAZETEDE YAYINLANAN DEĞİŞİK 17 İNCİ MADDESİNİN DEĞİŞTİRİLMESİNE DAİR YÖNETMELİK

MADDE 1- "Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi uçak bakım teknisyeni lisans yönetmeliği (SHD-T-35) nin 17 inci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"MADDE 17-A) I ve II inci sınıf uçak bakım teknisyeni lisansı almak için;

1) En az ortaokul veya dengi bir okul mezunu olmak,

2) II inci sınıf uçak bakım Teknisyeni Lisansı için ortaokul veya dengi bir okul mezunlarında 8 yıl, lise mezunlarında bilfiil 5 yıl tecrübe sahibi olmak,

3) I inci sınıf Uçak Bakım Teknisyeni Lisansı için-Lise veya dengi bir okul mezunu olmak ve en az 5 yıl ikinci sınıf uçak bakım Teknisyeni Lisanslı, bilfiil mesleki tecrübe sahibi olmak,

4) Ulaştırma Bakanlığınca yapılacak yazılı ve uygulamalı imtihanlarda başarılı olmak ve katılmış bulundukları kurslarla

ilgili belgeleri ibraz etmek, gerekir.

B) Uçak Bakım Makinisti (teknisyen yardımcısı) belgesi almak için,

1) En az İlkokul mezunu olmak,

2) En az 5 yıl bilfiil mesleki tecrübeye sahip olmak,

3) Ulaştırma Bakanlığınca yapılacak yazılı ve uygulamalı imtihanlarda başarılı olmak şartıyla sadece tek (piston) motorlu uçaklar için II inci sınıf Uçak Bakım Teknisyeni Lisansı almayacaklardır."

C) Uçak Bakım Makinisti (teknisyen yardımcısı) belgesine ve 15 yıl bilfiil mesleki tecrübeye sahip kişiler, katılmış bulundukları kurslarla ilgili sertifika bonservis vb. belgesi ibraz etmek ve Ulaştırma Bakanlığınca yapılacak yazılı ve uygulamalı imtihanlarda başarılı olmak şartıyla sadece tek (piston) motorlu uçaklar için II inci sınıf Uçak Bakım Teknisyeni Lisansı almayacaklardır."

Yürürlük

MADDE 2 - Bu yönetmelik yayımlandığı tarihten itibaren 30 gün sonra yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 3- Bu yönetmelik hükümlerini Ulaştırma Bakanı yürütür. ●



8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

Kadınlar yalnızca yaşamın kaynağı olan birer ana değildir. Her yıl artan ölçülerde hayatın her alanında çalışma arkadaşımız, eve sıcaklık, sevgi ve şevkat getiren hayat arkadaşımız, mutluluğun ana ögesidirler. Ancak onların kadın olmaktan gelen bazı sorunları vardır. Bu sorunlar yalnızca kadınları değil, tüm toplumu ve insanlığı ilgilendirmektedir.

Kadınlar ister çalışsın, ister çalışmasın ev işleri dedigimiz kısır, monoton ve insanı körelten işleri üstlenmek zorunda kalıyor. Bu onların kendilerine ve ailelerine zaman ayırma şansını azaltıyor. Üstelik, bir çalışanın 25 yılda emeklilik şansını elde etmesine karşın, bir kadın ömürbunu, ölene dek çalışmak zorunda kalıyor. Kadınlar hamilelik nedeni ile çocuklarına ve erkeğe bağımlı bir yaşantı sürüyorlar. Bu doğal bir durum olmasına karşın, yine kadının gelişmesini engelleyen bir durumdur. Doğum sonrası emzirme ve çocuğu tek başına yaşayabilecek duruma getirme aşaması daha da ağırdır. Diğer canlılara oranla, yavrusunun tek başına yaşayabilecek gelişkinliği gelebilmesi için zorunlu olan süre, en çok insanda uzundur.

Tüm bunlar insanları gerçekten etkiliyor. Son yıllarda kadın, artık evlenmek ya da çocuk sahibi olmak ye-

rine, erkekler gibi, yaşamı boyunca çalışmayı ön plana çıkarıyor. Artık yaşamın her alanında erkeklerle yarışır hale gelen kadın, eşit haklar istiyor ve bunun için mücadele ediyor.

Ancak bu durum tekbaşına ağır sonuçlar veriyor. Aile dağılıyor. Gelişmiş ülkelerde evlilik yerine, birlikte yaşamak gündeme geliyor. Çalışan ananın çocukları yeterli ilgi ve sevgiden yoksun kaldığı için, sorunlu kuşaklar ortaya çıkıyor.

Bunun yanı sıra, dünyanın her yerinde dayak yiyen, aşağılanan, seks pazarlarında pazarlanan, bu ve bunun gibi pek çok sorunla yüzyüze yaşayan yine kadınlardır. Erkeklerden düşük ücretle çalışmalarının yanı sıra, demokrasinin en geliştiği ülkelerin bazılarında bile seçme, seçilme, oy verme koşulları kısıtlıdır, vb...

Bazı kişiler "acaba anneler günü yetmiyor mu?" gibi bir soru sorabilirler. Kadın ve erkeğin eşitliği ve kadınların yukarıdaki anlamdaki sorunlarına feminizm saplantısına düşmeden yaklaşılmalıdır. İşte, yalnızca insan soyunun bir cinsinin değil, aslında tüm insanlığın sorun ve sorumluluğunu bizlere anımsatan bu günde, tüm kadınları kutluyoruz. Daha güzel, daha insanca ve barış içinde bir dünya kadınların elindedir. ●

YAZI KURULU

SORUMLU ARANIYOR

Şirketimiz personel servisleri bindiği gibi, ihale ile anlaşılan firmalarca yapılmaktadır. Her müteahhit firma, ilk başlangıçta yeni arabalarla ve düzenli olarak taşımaya başladığı halde, giderek işler bozulmaktadır.

Son aylarda THY personeli yine büyük sıkıntılar çekmeye başladı. Servisler önce küçüldü. Anlaşmalar gereğince büyük otobüslerin işlemesi gereken hatlara önce küçük otobüsler, sonra da minibüsler kondu. Ulaştırma'ya iletilen şikayetler değerlendirilip, firmaya bir cezai uygulama getirildi mi? Ya da, bu firma minibüs çalıştırıp, sanki büyük otobüs işletir gibi ödenek aldı ve alıyor mu? Bunları bilmemiz mümkün değildir. Ancak personelimizin çektiği sıkıntılar artık son derece çekilmez boyutlara ulaşmıştır.

Servislerin ne zaman gelip ne zaman gelmeyeceği belli değildir. Gelen servisin otobüs minibüs mü olacağı ve ayakta gidip gelmek zorunda kalıp kalmayacağınız belli değildir. Araba gelmediği zaman taksi tutup işe gelmek zorundasınız. Bu da önce soğuk ve yağmur, kar altında beklemeniz ve işe normalinden geç gitmeniz demektir. İş çıkışları daha da kötüdür. 40 dakika mazot kuyruğunda beklemek veya normalden iki saat gecikmeli yola çıkmak, başımıza gelmeyen kalmamıştır. Şöforlere mazot parası ve köprü bileti verilmediği, paraları ödenmediği için gecikmeler kronik ve olağan olaylar durumuna gelmiştir. Ulaştırma ilgililerine yapılan her türlü şikayet ve durumun çok kötü olduğuna ilişkin yakınmalar, hiç bir sonuç vermiyor. Müteahhit'i bulma şansı bile yok.

THY çalışanı sorununu kime ileteceği ve nasıl bir çözüm bulunacağı konusunda son derece meraklıdır. Bu konuda ulaştırmanın olası bir açıklamasını, alınan tedbir ve cezai önlemlerle ilgili bir bilgiyi sevinerek yayınlamak isteriz. Önümüzdeki günlerde yeniden ihaleye çıkacak olan personel taşınması aynı sorunların yaşanmaması için alınacak tedbirlerle sorunun kökünden bir çözüme ulaştırılmasını diliyoruz. ●

YAZI KURULU

HAVA-İŞ SENDİKASI GENEL BAŞKANI SAYIN ATILAY AYÇİN'LE GÖRÜŞTÜK

Sayın Ayçin, geçmişin kısa bir değerlendirmesini yaparmısınız?

Bizler gelecek günleri beklentilerimize göre şekillendirmek zorundayız. Bunu yaparken de geçmişi iyi irdelemeli, tartışmalı ve sonuçlandırmalıyız. Elde edilen bilgileri iyi kullanarak önümüzdeki günlerin sorunlarının vede beklentilerimizin çözümüne yönelik programları, cevap verebilir nitelikte hazırlamalıyız.

Şu an yeni bir dönemin başlangıcındayız. T.İ.S., özelleştirme veya blok satışlarla birlikte işten çıkarılan arkadaşlarımızın geriye dönüşüne yönelik oluşturacağımız politikaların içerisinde geçmişin deneyim ve zenginlikleriyle doldurmalıyız. Geçen iki yılın aklımızda bıraktıkları açısından Toplu İş Sözleşmesini, grevi ve işten atılmaları hatırlamak mümkün.

Bütün bunları anımsarken mücadeleyi bir bütünsellik içerisinde ele almak sadece güzelin ve başarının ardına saklanarak değil, acı ve zorda olsa yanlışları, eksiklikleri de görmeliyiz. Geçmiş iki yılda yapılmak istenenler stratejik hedefler açısından doğru ve haklı talepleri içermektedir. Nevarki çeşitli iç ve dış nedenlerin dayatması sonucu yönetim ve üye düzeyinde bir takım taktik hataları yapılmıştır. Bugün geleceğin planlarını yaparken, geçen iki yılda, mücadele içerisinde birbirlerini tanımış yeni insanlarımızla bir aradayız. Yönetim olarak kendi içerisinde sevgi ve saygıyı, güveni sürekli canlı tutabileceğimize inanıyorum. Doğal olarak bunun siz üyelerimize yansımada kaçınılmazdır. Bugün dünya göre avantajlı olarak yola çıkıyoruz. Dünyadaki malzemenin ne olduğunu bilen bizler, elimizdeki malzemenin ne olduğunu hakkında fazla bilgiye sahip değildik. Ne varki bugün aynı amaca bizleri taşıyacak olan malzemeyide artık tanıyor ve biliyoruz.

Geçmiş mücadele içerisinde kazanılan bilgi, bilinç ve deneyimlerle elde varolan malzemenin somut tahline uygun politikalar üreterek ekonomik, demokratik taleplerimizin kazanılmasında olabilecek her türlü engeli aşmalıyız. 20. Genel Kurulda yetki verdiğiniz yönetim kadromuz sizlere doğru önderlik yapabilecek güçtedir. Sizlerden gelebilecek eleştiri ve destekle her türlü engeli aşabileceğimize inanarak yeniden yönetime aday olduk. İnanıyoruzki kazanan taraf bizler olacağız.

Gelecek için neler düşünüyorsunuz?

Önümüzdeki günlere yönelik kendi özelimizde vede ülke genelinde biz çalışanlara yönelik mevcut iktidarın geliştirebileceği her türlü gelişmeleri bugünden tesbit etmek vede karşı politikaları üretmek göreviyle karşı karşıya olan bizler, geçen zamanı dolu dolu değerlendirmeliyiz. Olayların sonuçlanmasını bekleyen

vede şartların dayatmasıyla günü birlik politikalar üreten insanlar olmalıyız. Sermayenin uzun vadeli, sistemli ve programlı saldırılarına karşı, sistemli sınıf politikamızı üretirken nihai hedeflerimize vardırarak temel politikalarımız da üretmek zorundayız. İşte bu amaçlar doğrultu-





sunda bize yardımcı olacak hertürlü iletişim aracını ve kitle örgütlerini de alabildiğince kullanmalıyız. Dernekler, yayın organları gibi. Bunun içindir ki bu tür kitlesel örgütler edilgen konumdan kurtararak aktifleştirilmelidir. Amacına uygun, üzerine düşen görevlerini yapabilir dernek çatısı altında var olan insanların, kendi öznel maddi, manevi hertürlü birikimi-

ni sendikal mücadeleye aktarmasının sonrasında daha güçlü olacağına inanıyoruz. ●

Saygılar,

ATILAY AYÇİN
TÜRKİYE SİVİL HAVACILIK
SENDİKASI
GENEL BAŞKANI

HAVA-İŞ YÖNETİM KURULU

RAHİME DÜZGÜN

(Genel Başkan Yardımcısı)

1950 Urfa doğumlu, bir kız annesi, Ankara Kız Teknik Öğretim Fakültesi mezunu. Çeşitli Kız meslek liselelerinde öğretmenlik yaptı. 1988 yılında öğretmenlikten ayrılarak HAVAŞ İstasyon Başmüdürlüğü Operation bölümünde işe başladı. Halen bu görevine devam ediyor.

ŞAFAK R.KURNAZ

(Genel Sekreter)

1953 Ankara doğumlu, İlk ve Orta okulu K. Çekmece/İstanbul'da tamamladı. Daha sonra Kuleli Askeri Lisesini bitirdi. Anadolu Üniversitesi İş İdaresi bölümü mezunu. 1973 yılında THY'nda göreve başladı. 1989 yılında Hava-İş 19. Genel Kurul'unda Genel Sekreterliğe seçilene kadar

THY'ndaki görevine devam etti. Bu dönemde THY'nda memurlar Büro işçileri derneği BİB-DER'in kurucuları arasında yer aldı ve bir dönem Genel Başkanlık bir dönem de Genel Sekreterlik yaptı.

İ. CUMHUR AKINAY

(Genel Mali Sekreter)

1950 Adapazarı doğumlu. Evli ve iki çocuk babası. İlk ve Orta öğrenimini Kırklareli'nde tamamladı. Ticaret Lisesi mezunu. 1974 yılında THY'nda Mali İşler Başkanlığında işe başladı. Hava-İş 19. Genel Kurul'unda Genel Mali Sekreterliğe seçilene kadar bu görevine devam etti. 2 yıldır bu görevini sürdürüyor.

AHMET İZGÜR

(Genel Teşkilatlanma Sekreter)

1952 Adana doğumlu. İlkokulu İzmir'de, Ortaokulu Adana'da tamamladı. 1973 yılında Adana Motor teknisyen okulu 1978 yılında da Ceyhan Meslek Yüksek Okulu Muhasebe bölümünü bitirdi. Evli ve iki çocuk babası 1974-76 yıllarında Petrol-İş Adana şube yönetim kurulunda görev yaptı. 1982 yılında THY'a girdi. Halen Adana Hat Bakım Şefliği'nde görev yapıyor ve Hava-İş Adana İstasyon Baştemsilcisi.

MUSTAFA YAĞCI

(Genel Eğitim Sekreter)

1959 İzmir doğumlu, İzmir Erkek Sanat Yüksek Öğretmen okulu mezunu. İş hayatına 1978 yılında Çorlu Endüstri Meslek Lisesi'nde Motor Atelyesi öğretmeni olarak başladı. 5 yıl öğretmenlik yaptıktan sonra 1983 yılında Türk Hava Yolları'na girdi. Halen Ulaştırma Müdürlüğü bünyesinde çalışmaktadır. Hava-İş Genel Müdürlük işyeri temsilciliğini 1989-91 yılları arasında yaptı. Evli ve bir kız babası.

ÖNDER ATAY

(Genel Sekreter Yardımcısı)

1946 Adapazarı doğumlu. İlk, Orta ve Lise tahsilini Adapazarı'nda tamamladıktan sonra 1967 yılında Hava Harp Okulu'nu bitirdi. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nde çalıştı ve 1976 yılında THY'na girdi. Halen A-310 uçaklarında pilot olarak görevine devam ediyor. Evli ve iki çocuk babası.

HÜSEYİN GÜRBÜZ

(Genel Teşk.Sekr. Yrd.)

1944 Balıkesir doğumlu. Vefa Lisesi mezunu. Tıp Fakültesinden ayrıldı. Çocuk Esirgeme Kurumu Polikliniğinde idareci olarak çalıştı. 1978 yılında HAVAŞ'a girdi. Halen kargo bölümünde görev yapıyor.

İSMAİL ÖZTULUNÇ

(Genel Eğitim Sekr. Yrd.)

1948 İstanbul doğumlu. Maçka Erkek Sanat Enstitüsü Elektronik bölümü mezunu. 1971 yılında PTT'ye girdi. 1975 yılına kadar burada çalıştı. Bu tarihte THY'ye girdi. Halen THY Telefon santral atelyesi başteknisyenliği görevini sürdürüyor. Evli ve iki çocuk babası.



BİZİM GÖZÜMÜZLE
AIRBUS A-340 HAVADA



25 Ekim 1991 günü saat 11.00'da (Fransa yerel saati) ilk A-340 PROTOTIP Toulouse'dan havalandı. Bu ilk tecrübe uçuşu (test flight) 4 saat 47 dakika sürdü. Bu süre dünyada ilk defa hem Airbus, hem de diğer uçak tipleri içinde en uzun imalat sonrası ilk tecrübe uçuşu olarak yerini almaktadır. A-340, yolculu seferlere başlamadan önceki 14 aylık deneme devresinde 6 uçaklık bir filo olarak 2000 saatlik tecrübe uçuş programı gerçekleştirecektir.

İlk tecrübe uçuşunda 120 ile 335 knots arası süratlerde ve 40.000 feet irtifada 0,82 Mach sürate kadar denemeler yapılmış, isteklere olumlu cevap verir sonuçlar alınmıştır.

Tecrübe uçuş ekibi tarafından uçağın motorları (CFM 56/5C2) "gayretli ve zevkli", ayrıca genel olarak uçak "geniş ve uzun gövdesine rağmen bir A-320 gibi manevra kabiliyetine sahip" olarak tanımlanmıştır. Uçağın elektrik/Elektronik kontrollü uçuş kumandaları (Fly by Wire) bu sonuca erişmede en büyük paya sahiptir. İkinci Test Flight'in 30 Ekim 1991 tarihinde yapılması planlanmışken, bu tarihte hem yer ve hem havada kuvvetli rüzgar ve türbülans nedeniyle 5 Kasım 1991 tarihine ertelenmiştir. Bu tarihte 4 saat 33 dakikalık ikinci uçuşunu da başarı ile tamamlamıştır.

1993 yılı yaz tarifesinde THY filomuza katılacak olan uzun menzilli Airbus 340 uçağı 12 First Class, 39 Business Class, 237 Economy Class olmak üzere 288 koltuk kapasiteli olacaktır.

Airbus'ın yüzlerce mühendis ve teknik elemanından oluşan ordusunun senelerce çalışıp ürettikleri bu yüksek teknoloji harikası uçağı, biz uçak teknisyenleri her halde **iki aylık eğitim** ile öğreneceğiz. Çok ağır geçeceği şimdiden belli olan A-340 tipine geçiş-intikal teknik kursuna vakit kaybetmeden her uçak teknisyeninin hazırlanması gerekmektedir. A-340 teknik kursunda başarılı olabilmek için jet yolcu uçaklarında yeterli uçak teknisyenliği tecrübesine sahip olmanın yanı sıra, elektrik ve digital tekniğe kolay adapte olabilecek bilgi seviyesine ihtiyaç gösterecektir. Verilen eğitimi anlamadan, imtihanlarda başarılı olmadan A-340 tip sertifikasını almak mümkün olmadığına göre, bilgi ve tecrübe seviyesi yeterli düzeyde olmayanların kursa katılma şansı da (tabii ki) olmamalıdır.

Evet, yüksek teknoloji harikası olarak adlandırdığımız bu yeni nesil uçağına da, daha çok çalışarak kısa zamanda uyum sağlayacağımıza inanıyoruz. 59 yıldır göklerde olup, 28 koltuk kapasitesinden 6000'e yakın koltuk kapasitesine, yıllık 463 yolcu sayısından 4.2 milyon yolcuya, 1 ton kargodan 40.000 ton kargoya, yurt içi 3 uçuş noktasından 45'i dış, 15'i iç hat olmak üzere 60 uçuş noktasına erişen şirketimiz THY'nin uçak teknisyenleri olarak, 59 yıllık teknik bilgi ve tecrübe birikimimiz, bu uçağı da yüz akı ile hizmette tutmamıza imkan verecektir.

Hedefimiz daha çok öğrenmek, daha çok çalışmak, ve arzuladığımız çağdaş konfor, uçuş emniyeti ve teknik kaliteyi sağlamaktır.

Erhan İNANÇ

Uçak Bakım Teknik Kontrol Md. Yard.



"ÖNCE İNSAN" ANLATANIN GÖZÜYLE

Muharrem Savur

TH.Y.'nin son günlerde en popüler konusu olan "Önce İnsan" seminerini bir kezde, seminerleri bizlere veren kişilerin kendilerinden tanıyalım istedik. Seminer öğretmenlerinden Sn. Hümeysra ÖZALP köşemizin konuğu. Sn. ÖZALP'ı önce kendi ağzından tanıyalım.

1955 İst. doğumluyum. Yüksek öğrenimimi Marmara Üniversitesi gazetecilik ve halkla ilişkiler yüksek okulunda tamamladım. Yaklaşık 10 yıl gazeteci olarak çalıştım. Daha sonra kendi kurduğum bir ajans aracılığı ile Alman Televizyonu WDR'de Türkiye hakkında belgesel ve siyasi konulu filmler yaptım. Amerikada bir yıl dil eğitimi gördüm. Amerikadan döndükten sonra, şu anda çalışmakta olduğum PDR şirketine katıldım. Bu seminerlerden önce, PDR firması aracılığı ile Danimarka'da, temsilcisi olduğumuz TMI şirketinde eğitim gördüm. Prezantör olarak Danimarkada yeterliliğim saptandıktan sonra,

İstanbul'da çalışmaya başladım. Ekim-Kasım aylarından bu yana, British Petrol, THY, NCR ve KOÇ UNISIS gibi pek çok şirkette seminerler vermekteyim.

- Vermekte olduğunuz seminer nasıl bir temel yapıya sahip?

- Seminerler temel olarak aynı olmakla birlikte, her seminer şirketlere, o şirketin kendi özelliklerine göre adapte edilerek veriliyor. Bazı örnekler ve bölümler, o şirketin iş alanına göre, çalışanların sorunlarına göre değişime uğruyor. Bunun dışında tümüyle orijinalin aynısıdır. Biliyorsunuz, bu seminer dünyada 40 ülkede ve 19 ayrı dilde verilmektedir.

- Seminerin amacı, bir başka deyişle oluşturulmak istenen temel yapı nedir?

- Önce insan seminerinin amacı, kişilerin yaşam felsefesi üzerinde bir gezinti yapmaktır. Bu gezinti sırasında, katılan tüm arkadaşların kendi

hayatlarına bir ayna tutmalarına yardımcı olmaya çalışıyorum. Yaşam felsefesi dedim çünkü, inanıyorum ki insanlar hayata nasıl bakıyorlarsa, hayat hakkındaki görüşlerini hem özel hayatlarına, hem iş hayatlarına öyle yansıtıyorlar. Hayata olumsuz bakan bir kişinin, özel hayatında olumlu, iş hayatında olumsuz olması mümkün değildir. Her iki hayatında da olumlu, yahut olumsuzdur.

- Temel olarak aynı olmak koşulu ile, farklı ülkelerde ve dillerde verilen bu seminerde, toplumların sosyo kültürel ve psikolojik yapılarının etkisi nedir?

- İki günlük seminer boyunca, verdiğim tüm örneklerin, özellikle bizim ülkemizden ve bizim kültürümüze en uygun olaylardan oluştuğuna inanıyorum. Çok kendi içimizden ve çok bize yönelik sorunları tartışıyoruz. Bir tek fiziksel temas dışında. Onunda altını sürekli çiziyorum. Çünkü yanlış anlaşılabilir. Her şirkette karma gruplar yapmamıza karşın, THY içinde gruplar daha büyük çeşitlilik gösteriyor. Farklı kültür gruplarından, farklı ekonomik yapılardan ve farklı kişiliklerden insanlar var bu seminerde. Mümkün mertebe ortak noktayı yakalamaya uğraşıyorum. Çünkü o ortak nokta aslında yaşam felsefemiz, yani hayata olumlu bakışımız. Kısaca çıkış noktamız o.

- İş hayatında nasıl bir insan olmalıyız?

- Yalnızca iş hayatını ele alırsak, olumlu bir insan kendi özel hayatında daha anlayışla, daha saygıyla, daha sevgiyle kurmuşsa; özel yaşamı, kurduğu ilişkiler, olumlu elektrik, ister istemez kendisi ile birlikte iş hayatına yansıyacaktır. Dolayısıyla, çevrenize olumlu elektrik verdiğinizde, o olumlu elektriği geri almamanız mümkün değildir. Bu pollyanna'cılık demek değildir. Her gün bir çok sorun ile karşılaşırız. Mesele sorunları çözmeye çalışırken, söylenmeden, olumsuz yaklaşımdan, saygısızlık etmeden, karşımızdaki kişilerin haklarını unutmadan gidebilmektir. İş hayatına hangi adımla başladığınız önemlidir.

- Personel ile personel, personel ile şirket arasındaki iletişim nasıl olmalıdır?

- Şirket ile personel arasındaki ilişki, başarılı ve yetenekli bir şef tarafından yönetilen bir orkestrada olduğu

gibi olmalıdır. Bu çok kolay değil ama imkansızda değil. İnaniyorum ki T.H.Y'de tabansal bir araştırma yapılsaydı, para ilk üç sırada yer alabilirdi. Fakat gözlemlediğim odur ki, pek çok arkadaşımız T.H.Y'da çalışmaktan keyif aldığını ve havacı olmaktan gurur duyduğunu söyleyecektir.

T.H.Y'nda gözlemlenen birimler arasında bir kopukluk var. İletişim kopukluğu maddi bir sorun değil, manevi bir sorundur. Bunun için yönetimden fazla birşey beklememek gerek. Bunu tek başına çözecek olan yönetim değildir. Bu sorunu çözecek olan tek tek bireylerdir. Artı yönetimidir. Sonuçta seminerimizin konusu-

na geliyoruz. Bir birimizin sorunlarını anlamaya çalışmamız gerekiyor. Hiç bir zincir en zayıf halkasından daha güçlü değildir. Her birey kendinden başlayarak kaliteli bir iç hizmet ortamı oluşturulması için mücadele vermeye başlarsa, inaniyorum ki, pek çok uyumsuz kişi de kazanılacaktır. T.H.Y çok büyük bir kurum. Böyle bir kurumda bütün sorunların hemen düzeleceğini umut etmek hayalperestlik olur. Ama böylesine önemli bir adım gerçekten önemlidir. İdeal şirket nedir? İdeal çalışanlardan oluşan şirkettir. İdeal şirketi yaratacak olan ideal insanlardır, tabii ki yöneticilerin de katkısı ile.

- Bu yeni yapılanma içerisinde dergimiz hakkında ne düşünüyorsunuz?

- T.H.Y gerçekten büyük bir kuruluş. 8 binin üzerinde personeli olan bir kuruluştaki iletişim kopukluğunun olmaması zaten mümkün değil. Ancak bu kadar rahatsızlık verecek bozulmalara geldi ise, bunu önleyecek en önemli tedbirlerden biri, kurum içi haberleşmeyi sağlayacak ve güçlendirecek yayın organları olabilir. İyi yönlendirilmesi halinde dergilerin çok yararlı olacağına inaniyorum. Sizin derginizde bu işlevi bir ölçüde yerine getirebilir. Derginize ve tüm T.H.Y çalışanlarına başarılar diliyorum. ●

Problem: Uçan Buzlar

Uçak motorlarında meydana gelen "F.O.D." hasarların çeşitli sebeplerinden en önemlilerinden biride, uçak gövdesinden koparak motorun içine giren buzlardır.

Bu konu motorları gövdeye bağlı uçaklar için büyük tehlike yaratmaktadır. Bu tip uçakların ön tuvalet ve temiz su servis panellerinden kaçan birkaç damla suyun havada donması, artarak kütlelerinin büyümesi sonucunda kopması veya uçak alçalmaya başladığında, uçak gövde ısısının artması sonucu buzun gövdeden ayrılması neticesinde, doğrultusuna isabet eden motorun içine girerek maliyeti ağır motor hasarlarına sebep olmaktadır. Hatta daha fazlası da olmakta, motorların bağlantı elemanlarında koparak düşmesine kadar varmaktadır. Başlangıçta basit gibi görülen birkaç damla su kaçığının nelere sebep olduğu hiç akıldan çıkarılmamalıdır.

Alınacak ufak tedbirler ve önlemler sayesinde bu hadiselerin önlenmesi hepimizin en büyük görevlerinden biridir.

Servis ikmallerinden sonra bu noktalardan kaçak olması. Uçuştan gelen uçakların gövde yanlarında mavi su izlerinin oluşması, ilerde olabilecek olayların habercileridir.

Yerinde ve zamanında alınacak kararlar ile güvenli uçuşu sağlamak mümkündür.

Tehlike kapının arkasında olabilir. Önemli olan, kapıyı bilinçli açmaktır. Saygılarımla

Mustafa Soysal, Teknik kontrol

1991 Boeing bildirgesinden:

- 33 olay meydana gelmiş

- Birinde uçak 35 000 feet'te iken 3 nolu motora çarpan buzlar, motorun kopmasına sebep olmuştur.



SON İKİ DAKİKA

İniş ticari jet pilotlarının yüz yüze geldiği en zor görevlerden biridir. Kısıtlı görüş, yoğun trafik, rüzgar, ıslak ve kaygan pist iniş zorlaştıran faktörlerden bazılarıdır. Uçak kazalarının yaklaşık yarısı son yaklaşma ve iniş sırasında meydana gelmektedir. İşte, bu yazı inişteki kazaların önlenmesi konusunu ele alıyor. Uçağın iniş sırasındaki performans prensiplerine, nasıl yaklaştığına, burun kaldırma ve ilk temasın etkisine ve en son da durma manevrasına göz atacağız.

Pilotların uçaklarının durma kapasitelerini ve limitlerini, karşılaşılabilecekleri iniş şartlarını bilmeleri gerekir.

YAKLAŞMA VE EMNİYET İSTATİSTİKLERİ...

Son 30 yıl boyunca, batı yapımı uçaklarda son yaklaşma sırasında ve

inişte meydana gelen 389 kaza kaydedildi. Bu kazalardan 3.423 hayati olay meydana geldi ve bunların yaklaşık yarısı iniş sırasında oldu. Araştırmacılar bu kazalarda sorumluluğun % 70'ini UÇUŞ EKİBİNE verdiler.

Son yaklaşma ve iniş, istatistik olarak uçuş profilinin en tehlikeli bölümleridir. İniş kazalarının oranı 3.6 MİLYONDA BİR'dir. Bu istatistiksel değerlendirme 1990'lı yıllarda da, her üç ayda bir iniş kazası öngörmektedir. 14 milyon uçuşun tahmin edildiği 1992 yılında da bu sayıyı azalmak için çaba harcanmalıdır.

Geçmişteki her iniş kazası, kendi özgün koşulları içinde olmuştur. Ancak kazaların hepsinin ortak bazı noktaları vardır. Bunlar genel olarak; Kısıtlı görüş, yaklaşma sırasındaki türbülans, kirlenmiş pist yüzeyi olarak belirlenebilir. Ayrıca ATC (air

traffic control) zorunluluklarından ya da şartların zorlamasından dolayı tavsiye edilen procedure'lerden sapmalar da etkin olmaktadır. Genel prosedür sapmaları; aşırı hız, düzensiz yaklaşma, pist ucunda fazla yüksekte olma ve hatalı durma teknikleri olarak belirlenmiştir.

Uçuş ekibi yaklaşma sırasında hava şartlarını, rüzgarı ve hava trafiğini kontrol edemeyeceğine göre, eğer şartlardan tatmin olmazsa havada doluşma, ya da inme tercihini kendisi yapar.

YAKLAŞMA (APPROACH)

Her zaman söylenir; "İyi bir iniş, iyi bir yaklaşma ile başlar". İyi bir yaklaşma uçağın pist seviyesinden yaklaşık en az 500 feet yükseklikte dengelenmiş olmasına bağlıdır.

Bu yaklaşık olarak piste temastan bir dakika öncesidir. Aletli ya da görecü süzülüş, sabit bir alçalma oranı ve doğru değerdeki hız dengesi bunun içindedir.

YAKLAŞMA HIZI

İniş kazalarının sebeplerinden bi-

ri, normalden fazla yaklaşma hızıdır. Sakin veya hafif değişken rüzgarlı havalarda tavsiye edilen yaklaşma hızı $V_{ref} + 5$ Knots'dır. Piste kadar devam ettirilen aşırı süratli yaklaşma hızı, kuru pistlerde her knot için 20-30 feet, ıslak pistte her knot için 40-50 feet olan gerekli durma mesafesini arttıracak ve durmayı zorlaştıracaktır.

YAKLAŞMA YER KONTROLÜ

İnişteki kazaların nedenlerinden biri de, uçağın piste girişte normalden yüksekte olmasıdır. Bu dengeli veya dengesiz ama yüksek yaklaşmanın sonucu olabilir.

Sebepler ne olursa olsun, bu durum piste temasın hedeflenen noktadan daha ileride olmasına neden olur. Örneğin, pist başı hizasına geldiğinde olması gereken yükseklikten 55 feet daha yüksek olan uçak, piste hedeflenen noktadan 1100 feet daha ileride temas edecektir. Bu da doğal olarak önündeki durma mesafesini azaltacaktır.

BURUN KALDIRMA (FLARE)

Çoğu havaalanında uçaklar, pistin ucunu, iniş takımları pist yüzeyinden 30-45 feet yukarıda geçer. Bu andan itibaren piste temasa kadar 5-7 saniye vardır. Burun kaldırma (FLARE) uçak pist yüzeyinden yaklaşık 15 feet yukarıda iken, uçağın burnu 3 derece kadar kaldırılarak başlatılır. Motor gücü de bu aşamaya uygun olarak azaltılır. Burnunu aşırı kaldırmak, kuyruk çarpmasına neden olabilir.

Uçağın hızı normalden fazla bile olsa, pist üzerine, hedef noktada inmesi zorunludur. Pilotlar uçakların modeline göre burun kaldırma karakteristiğini öğrenmelidirler. Örneğin B-737-400 uçağının burun ile pist arasındaki açı 11.5 dereceyi geçerse, kuyruk yere çarpar. Her uçağın cockpit cam geometrisi ve görüş alanı



Speed Brake ve Thrust Reverser

farklı olduğu için, Cockpit'ten dışarıyı gözleyerek alınan ipucu referanslar da farklı olacaktır. Pilotun gözü ile iniş takımları arasındaki geometri ilişkisinin her uçak için bu farklılığı, burun kaldırma manevrasını uygun yükseklikte yapmayı zorunlu kılar. Ne çok yüksekte, ne çok alçakta yapılmalıdır. Motor gücü ayarının bu manevrada önemli bir faktör olduğu da unutulmamalıdır.

PİSTE TEMAS (TOUCH DOWN)

İyi bir yaklaşma ve burun kaldırma, uçağı hedef bölgede piste temas için pozisyonlandırır. Bu genellikle şartlara da bağlı olarak pist başından 1000-1500 feet ilerisidir. Ana tekerlekler yere değdikten sonra, ekip uçağı sağa-sola kaçırmamak için, uçak yönünü muhafaza etmeye çalışır. Durma procedüre'ünü başlatır. Çabuk bir şekilde uçağın burun iniş takımını piste kondurur.

Burnu piste çabuk indirmenin

pek çok faydası vardır. Örneğin steering yönü muhafazada yardımcı olur, yine burunun indirilmesi hücum açısını ve kanatların kaldırma gücünü azaltarak lastiklere daha çok yük bindirir. Lastiklerin yere yapışmasını ve sürtünmenin artmasını sağlar.

Gerekli iniş mesafeleri FAA tarafından FAR 25.125'de belirtilmiştir. Islak piste iniş mesafeleri, kurupiste inişten % 15 daha fazladır. İniş mesafeleri hazırlanırken ground Spoilerler ve tekerleklerle yapılan frenler dikkate alınmış, ama Thrust Reverser bu hesaplamada dikkate alınmamıştır.

Uçak piste değdikten sonra pilotların görevi, hem uçak yönünü muhafaza etmek, hem de durmaya çalışmaktır. Bu iki görevi başarı ile yapabilmek, aerodinamik ve yer kuvvetlerini bir kombinasyon içinde kullanmaktan geçer. Piste temastan sonra lastiklerin yerle olan sürtünmesi uçağı kontrol etmekte ve durdurmada en önemli faktördür.

SPEED BRAKE VE AUTO SPEED BRAKE'ler

Speed Brake'ler kanatların üzerindeki bir dizi spoiler panellerden oluşur. Uçağın durdurulmasında bu spoiler'ler iki önemli görev yaparlar. Önce geri sürüklemeyi (DRAG) % 50-60 arttırırlar. İkinci ve daha önemli olarak da, kanatların oluşturduğu kaldırma gücünü bozarak, uçağın ağırlığının daha fazlasının tekerlekler üzerine binmesini sağlarlar.

Günümüzde pek çok uçak AUTO SPEEDBRAKE sistemi ile donatılmıştır. Bu sistem ekibin yükünü azaltır ve spoilerlerin piste temastan sonra en kısa sürede açılmasını sağlar. AUTO



Düz (Smooth) Touch-Down



NORMAL fren artık devrede

SPEEDBRAKE sistemi iniştan önce çalışmaya hazır (ARM) durumuna getirilir. İster Auto sistemi ile, ister elle (manual sistem) olsun, spoiler'lerin piste temastan sonra mümkün olan en kısa zamanda açılmaları önemlidir.

Auto ve manual sistemlerin dışınd, spoilerleri açmak için, uzmanlarca tavsiye edilmeyen üçüncü bir yol daha vardır. Bazı speed brake sistemler, uçak yerde sensiy aldıktan sonra, en az iki tekerleğin dönme hızlarına bağlı olarak ve Thrust reverser kollarının INTERLOCK durumuna getirilmesine bağlı olarak açılırlar. Bu durumda spoilerler, speed brake kolunun önceden ARM durumuna alınmasına bağlı olmadan otomatik olarak açılırlar.

Bazı pilotlar bu özelliği normal inişler için kullanmaktadırlar. Bu yöntem genellikle iyi çalışır. Ancak bazı durumlarda reverse kolları ground sensini alamayıp, interlock pozisyonuna geçmekte zorluk gösterebilirler. Bu da zaman kaybına neden olur ve spoilerlerin açılmasını geciktirir.

KAZA:

Bir B-737 6500 feet uzunluğundaki pistin ucundan 1500 feet öteye düzgün bir touch-down yaptı. Pist kaygandı. Burun çabucak indirildi ve reverse thrust yapılmak istendi. Auto speed brake ve auto brake sistemleri önceden hazır (ARM) durumda olmasına karşın 15 sn süresince çalışmadılar. Thrust Reverse yapılmadı. Uçak pisti geçti ve her üç dikmeyi çarptı. Her iki motorda FOD (foreign Object damage) vardı ve kötü şekilde hasarlanmıştı.

Spoilerlerin açılması uçak dikmelerinin yere değip, bir miktar oturmasına yani sıkışmasına bağlıdır. Ya da tekerleklerin belli bir dönü hızına varmaları gereklidir. Bu durumda uçak sistemleri, uçak yerde bilgisi alacaklar ve spoilerler açılacaktır. Ancak bunlardan birinin ya da diğerinin olmasını beklemek tehlikeli olabilir. Bu yüzden böyle bir durumdan sakınmanın en iyi yolu, uçağı piste biraz sert vurmaktır. Bu dikmelerden alınan Ground (yer) bilgisinin, dikmelerin yeteri kadar sıkışması nedeniyle zamanında alınmasını sağlar.

Yolculardan size sert iniş şikayeti gelecek olursa, onlara, politikanızın önce emniyet olduğunu söyleyiniz.

FRENLER VE AUTO FRENLER

Günümüzde hemen bütün uçaklar güçlü ve güvenilir frenlerle donatılmışlardır. Otomatik fren (AUTO BRAKE) piste temastan sonra durmaya kadar zamanda, önceden seçilmiş yavaşlama hızına uygun olarak düzgün ve ölçülü fren yapmayı ayarlar. Uçakta otofren sistemi olsun ya da olmasın, önemli olan pistte temastan ve tekerleklerin dönmeye başlamasından hemen sonra fren yapmaya başlamak ve uçak emniyetli bir takisi (TAXI) hızına ulaşana kadar ya da emniyetle bir şekilde duruncaya kadar düzgün şekilde fren yapmaya devam etmektir.

THRUST REVERSER

Motorların gücünü ters yöne yönlendiren ve bir tür hava freni görevi yapan THRUST REVERSER'leri, Durma mesafesini kısaltmak ve Fren

üniteleri ile lastiklerin kullanma ömrünü uzatmak gibi temel görevleri vardır. Thrust reverserleri yüksek hızlarda etkileri büyüktür. Uçağın hızının azaltılmasında önemli yararları vardır ve her inişte kullanılırlar.

OLAY:

Bir B-737-300'ün kaptanı inişte, piste temastan önceki burun kaldırma (FLARE) sırasında, thrust reverser kollarını, interlock stoplarına kadar çekti. Yerden 10 feet yukarıda interlock serbest kaldı, ve reverserler açıldı. Motor gücündeki bu ani azalma ve değişiklik, kaptanın müdahale edemeyeceği şekilde hızlı bir düşüşe neden oldu. Oldukça sert bir iniş yapıldı. Uçakta hasar yoktu. Ancak buna karşın, uçak rahatsız edecek şekilde sarsılmış, yolcu oldukça korkmuştu.

İNİŞ FLAP AÇISININ SEÇİMİ

İniş kazalarından korunmada, iniş flap açısının da önemi vardır. Bu açı ne kadar büyük olursa, o kadar yararlıdır. Örneğin B-737'lerde 40 derece flap açısı için tavsiye edilen yaklaşma hızı, 30 derecelik flap için gerekli Vref hızından 3-4 knots daha düşüktür. Flap açısının 40 yerine 30 olması ıslak pistte durma mesafesini en az 200 feet arttırır.

Pilot'ların inişte mümkün olduğu kadar maksimum flap açısı kullanmaları için uyarılırlar. Ancak, bunun için herhangi bir iniştan yaz geçme veya pass geçme ihtimaline karşı, yenden tırmanma (go around) limitlerini de gözden kaçırmamak gerekir.

PİSTE DURMA

Pistte uçağın durmasını sağlayacak üç kuvvet vardır.

- 1) Tekerleklerle yapılan fren
- 2) Ters yönde motor gücü (Reverse Thrust)
- 3) Aerodinamik frenleme.

Frenler (BRAKE) çoğu inişlerde en geçerli ve en önemli durdurma kuvvetini oluştururlar. Ancak pist kaygan olduğunda, reverse thrust ve aerodinamik frenlemenin önemi büyük ölçüde artar. Bu ikisi yüksek hızlarda oldukça etkilidir.

Özetlersek, pilotlar zayıf görüş mesafesi, türbülans, trafik yoğunluğu, kaygan pist gibi faktörlerin etkin olduğu durumlarda, iniş için karar vermek ve gerekirse iniştan vazgeçme kararına almakta tereddüt etmemek durumundadırlar.

Hidayet Kapkaç

DE-ICING İŞLEMİNE HAZIRLIK

Ekmel Pakiř

Yurt içi ve yurt dışı pekçok uçuş noktamızda da buzlanma koşullarında teknisyenin alması gereken bazı önlemler ve dikkat etmesi gereken noktalar vardır.

Uçak karşılar ken ve park edilmesi sırasında yapıcak işlemler ve önlemler işin başlangıcıdır.

1) Uçağın park edeceği yerin kar, sulu kar veya buzdan tamamen arınmış olmasına özen gösterilmelidir. Aksi takdirde tekerlekler yerde donacak ve uçağı hareket ettirmek zorlaşacaktır.

2) Flap ve slatlar toplanmalı, speed brake'ler kapalı durumda olmalıdır. Stabilizer A/C nose down durumuna getirilmelidir.

3) Eğer uçak park yerinde uzun süre kalacaksa bütün su ve kirli su sistemi tamamen boşaltulmalıdır.

4) Koruyucu örtü ve tapalar mutlaka yerlerine takılmalıdır.

Motorların hava girişlerinin örtülmesi sırasında, motor hava girişlerinin kar ve buzdan tamamen serbest olmasına dikkat edilmelidir. Motorlar durduktan sonra (SHUT DOWN) hemen, yani motorların tam olarak soğumasından önce koruyucu örtülerin takılması sırasında buna dikkat edilmezse, hava girişlerindeki kar ve buzun eriyerek, kompresör kademelerinin altına dolma ihtimali vardır. Bu su bir zaman sonra yeniden donacak ve kompresör blade'lerinin alt tara fa gelen uçlarını dondurarak, kompresörün kilitlenmesine yol açacaktır. Bu nedenle motorlar shut-down edildikten sonra, motor hava girişlerinde buzlanma belirtileri dikkatle kontrol edilmeli ve gerekli önlemler alınmalıdır. (AMM 12 31 11 ref) Uçuşa hazırlanan bir uçakta aşağıdaki noktalar dikkatle kontrol edilmelidir;

- İniş takımları, kilitler kanca ve yayları
- İniş takım kapakları
- Lastik ve brake unitler
- Motor hava girişleri, motor kaportaları, fan cone,
- Thrust reverser'ler
- Motor fan blade'leri çevrilerek serbestliği kontrol edilmelidir.
- Drain'ler, Bleed'ler, pitot ve static portlar
- Yakıt tankları havalandırma de-

likleri

- Su ve kirli su sistemlerinin çalıştığı ve ikmal yapıldığı. A- 310 Uçakları için eksi sıcaklıklarda, motorlar çalışmadan önce yeşil sistem pompaları ile Stabilize manual trim tekeri kullanılarak Stabilize'nin birkaç kez aşağı yukarı hareket ettirilmesinde yararlar vardır. Yeşil sistem elektiki pompaları çalışmıyorsa, bu işlem motor pompaları ile de yapılabilir. Ancak bu işlem den önce Stabilize'ye elektrik kumanda vermeye teşebbüs edilmemelidir.

Bu aşamada uçağı external power



bağlanmalı, APU durdurulmalı, EGT değerinin 350 santigrad altına düştüğü gözlenmelidir. Uçak de-icing işlemi için hazırdır.

De icing işleminden önce (05-011) no'lu maskeleme materyali ile

- Kargo ve yolcu kapıları contalar
- Kokpit kayan cam contaları
- Drain mast'lar
- İniş takımları, iniş takım kapaklarının uplock hookları
- Pitch damper rodunun belli bölümü
- Yakıt ikmal paneli açma kapama mekanizması, maskelenmelidir.

Bütün kapıların kokpit kayar camlarının tam kapalı, olduğu kontrol edilerek de-icing işlemi başlatılır. De-icing sıvısı (10-011) mümkün olduğu kadar uçak yüzeline dik ve düşey olarak püskürtülmeli, hiç bir malzeme ve komponente zarar vermeyecek basınçta olmalıdır. Uçak yüzeylerinin aşırı kar ve buzla kaplı olması durumunda, de-icing işleminden önce bu tabakaların manual yollarla sökülmesine izin verilebilir.

Püskürtme işlemi sırasında;

- Stabilizer full A/C Nose Down durumuna alınmalı

- Elevatörler de-icing sırasında ve bütün sıvı tahliye olana kadar aşağıda tutulmalıdır.

- De icing sıvısı motor girişleri, APU girişleri, Ram Air giriş ve çıkışları, iniş takımları ve iniş takım kapakları, uçuş kontrol yüzeyleri ve tab'lere dikkatli püskürtülmelidir.

- Motor ve APU girişlerinde, uçak üzerindeki bütün buz ve karı temizle

- Brake unitlerin yeterince soğuduğundan emin ol.

- Brake cooling fanlara kesinlikle de-icing sıkma

- Proximity dedector sensor ve tar-

getlerinin buz ve kardan tam olarak arındığından emin ol.

Bu procedure motorlar ve APU çalışırken de uygulanabilir. Motorlar çalışırken motor bleed'leri kapatılmalı, motor giriş ve eksozuna hiç bir şekilde de-icing sıvısı püskürtülmemelidir. Püskürtme işlemi bittikten sonra, motor bleedleri ON yapılmadan önce motorlar % 60 N 1 değerinde 15 saniye çalıştırılmalıdır.

APU çalışırken yapılacak de-icing sırasında APU bleed valfi kapanmalı ve APU hava girişi ve eksozuna de-icing sıvısı püskürtülmemelidir.

MOTORLAR ÇALIŞIRKEN

Brakes Park
Engines İdle
APU bleed OFF/R
Pack Valves..... OFF

De icing tamamlandıktan sonra pitot ve statik portlar kontrol edilmeli ve kokpit'e bilgi verilmelidir.

De icing sıvısının bir litresi yaklaşık 30 metre kare (150 sq ft) alanı kaplar. Motorlar ve APU çalışmadan yapılan de-icingten sonra APU çalıştırırken, APU'nun devreye girmesinden 60 sn sonra APU hava yüküne sokulmalıdır.

TROUBLE SHOOTING

(Geçen sayıdan devam)

ARIZA 3

KABİN BASINÇLANDIRMA "AUTO MODE"DA (SYSTEM 1 VE SYSTEM 2) TUTMAMIŞ, ANCAK "MANUAL MODE"DA KABİN BASINÇLANDIRILMASI SAĞLANMIŞTIR.

Bilindiği gibi A-310-200 uçaklarında birbirinden bağımsız (3) adet basınçlandırma sistemi bulunmaktadır. Sistem 1, CABIN PRESSURE CONTROLLER 1 tarafından, Sistem 2 ise CABIN PRESSURE CONTROLLER 2 tarafından otomatik olarak kontrol edilir. Her iki otomatik sistemin de devre dışı kalması durumunda, Başüstü panelde bulunan (TOGGLE SWITCH) ler ile depressurization valfe kumanda verilerek (=Ground venting valve) sağlanır.

Birbirinden bağımsız olan (sistem 1) ve (sistem 2) otomatik sistemlerdir ve birinden diğerine otomatik geçiş, her motor çalıştırmada, ya da sistemlerden birinin arızalanması durumunda gerçekleşir. Bu geçişi PULSE GENERATOR sağlamaktadır. Bu

geçiş manual olarak, baş üstü paneldeki switch üzerine basarak da gerçekleştirilebilir.

JCM uçağında ortaya çıkan arızada, hem sistem 1 ve hem de sistem 2 ile uçağı basınçlamak mümkün olmamış, ancak Manual Mode'da Depressurization Valve'e kumanda verilerek sağlanabilmiştir. Her iki otomatik sistemin devre dışı kalmasının nedenleri şunlar olabilir;

1) Her iki otomatik sistemin de ortak olduğu komponentlerden biri arızalı olabilir.

2) Sistemlerin birinde (System 1) veya (System 2) OUTFLOW valfin açık kalması

3) Avioincs Kompartmanın ısınması sonucunda, her iki sisteme ait komputerlerin etkilenmesi ve devre dışı kalmasıdır.

AUTO MODE (System 1) ve (System 2) de ortak olan komponentler şunlardır;

- Landing Elevation
- Throttle Control Mikroswitchleri
- Main Landing Gear Shock Absor-

ber Relay'ları. (Role)

Bu komponentler Hem (Cabin Pressure Controller 1)e, hem de (Cabin Pressure Controller 2)'ye sinyal göndermektedirler. Bu komponentlerden biri arızalanırsa, ya da Wiringlerinde (ilgili komponentle controller arasında) bir problem olursa, her iki sistem devamlı olarak devreden çıkacaktır. Arızalı ortak komponent veya wiring değişinceye veya onarıncaya kadar arıza devamlı olacaktır. Halbuki, arıza için hiç bir işlem yapılmadığı halde, uçağı geri döndüğünde arıza düzelmiş ve o günden sonra da JCM uçağında hiç bir basınçlama arızası olmamıştır. Özetleyecek olursak, JCM uçağındaki basınçlandırma arızasının nedeni, ortak komponentlerden birinin arızası veya bir wiring arızası değildir.

Sistemlerden birinde (System 1 veya System 2) OUTFLOW VALVE'lerden birinin açık kalması:

Bilindiği gibi A-310-200 uçaklarında önde iki, arkada iki olmak üzere toplam (4) adet outflow valve vardır. Bunlardan bir ön ve bir arka outflow valf (System1)'e ait, diğer bir ön ve bir arka outflow valf (System 2)'ye ait olarak görev yapmaktadırlar. Bu sistemlerin kontrolü ise Cabin Pressure Controller 1 ve Cabin Pressure Controller 2 tarafından otomatik olarak yapılmaktadır. Bu valflerin MANUAL kontrolü yoktur. Söz konusu outflow valflerden birinin açık kalması, hem de o an devrede olan sistemi, hem de diğer yedek bekleyen sistemi devre dışı bırakacaktır. Outflow valflerden birinin açık kalması durumunda, her iki sistemde de uçağın basınç tutması mümkün olmayacaktır. Böyle bir durumda toggle switch yolu ile (DEPRESSURIZATION) valfe kumanda verilerek sağlanan MANUAL kumandada da basınç TUTMAYACAKTIR.

Böylesi bir durumda açık kalan outflow valfe ait sistem OFF edilir. Bu işlemi yapmak için başüstü panelde bulunan, ilgili sisteme ait outflow valve pushbutton switch "OFF" yapılmalıdır. Ardından "REG Push button sw "OFF" durumuna seçilir. Ancak bundan sonra,

- Eğer açık kalan outflow valf "kapalı" konuma giderse, o zaman bir sorun kalmayacaktır. Basınçlama diğer otomatik sistem ve diğer outflow valflerle sağlanabilir.

- Eğer açık kalan outflow valf, yukarıdaki işlemin uygulanmasından sonra da "Kapalıya" gitmezse, yani açık



konumunda sıkışmış ise, bu durumda yapılabilecek hiçbir işlem yoktur. Artık uçağın AUTO MODE ve MANU-AL MODE'da basınçlandırılması mümkün değildir.

A-310-200 uçağındaki basınçlandırma arızasında, kesinlikle outflow valflerden birinin açık kalması söz konusu değildir. Çünkü AUTO MODE'da basınçlandırma sağlanamamışsa da, MANUAL MODE'da kabin basınçlandırılması mümkün olmuştur.

Avionics Compartment'ın ısıtılması sonucunda "MIN EQUIPMENT BAYSMOKE" ikazının ortaya çıkması ve her iki sisteme ait olan komputerlerin etkilenecek devrelerini kesmeleri arızaya neden olabilir. Yukarıda bahsedildiği gibi, AUTO MODE'da sağlanamayan basınçlandırma, MANUAL MODE'da sağlanabilmiştir. Bu durumda, otomatik olarak basınçlamayı yöneten (Cabin Pressure Controller 1) ve (Cabin Pressure Controller 2) devre dışı kalmış, bunun sonucu olarak, her iki sistem de devre dışı kalmıştır. Her iki komputerin aynı anda devre dışı kalmasının nedeni, ancak Avionics Compartment'ın aşırı ısıtılması ile mümkün olabilir. Nitekim, uçağın geri döndüğünde, basınçlandırma arızası ile ilgili hiç bir işlem yapılmadığı halde bir müddet sonra her şey normale dönmüştür. Avionics compartment yeterli kadar havalanmış, overheat durumu ortadan kalkmış ve her iki pressure controller normale dönmüştür. O günden sonra da aynı arıza bir daha ortaya çıkmamıştır.

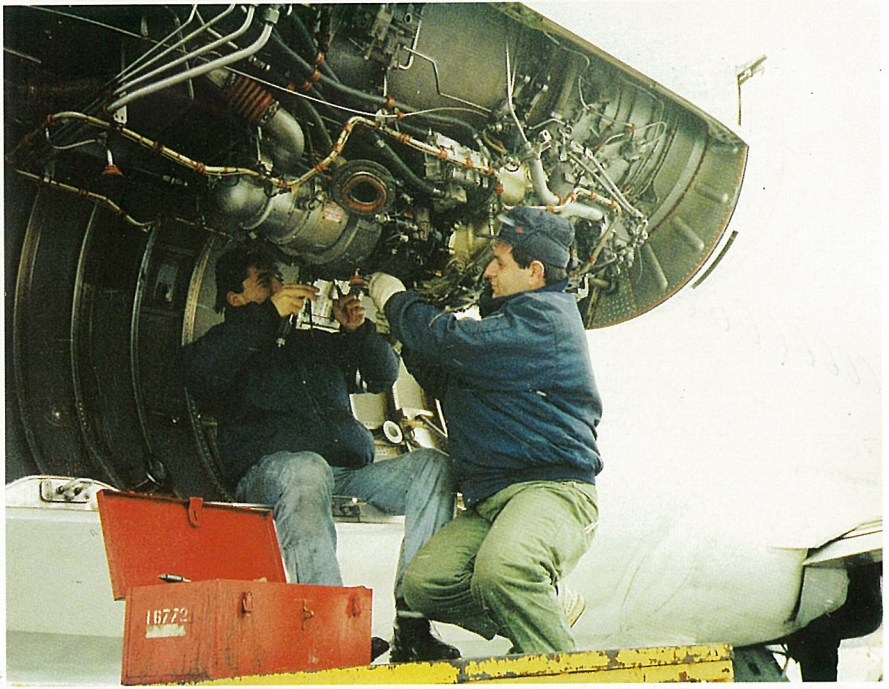
Sonuç olarak, A-310-200 uçağındaki basınçlandırma arızasına neden söz konusu arızanın, avionics compartment'ın ısınması sonucu pressure controller'ların, bu ısıdan etkilenerek devrelerini kesmeleridir.

ARIZA 4

HER İKİ ATC DEVREDEN ÇIKMIŞTIR?

A-310 uçaklarında iki adet birbirinden tamamen bağımsız ATC Sistemi (AIR TRAFFIC CONTROL SYSTEM) bulunmaktadır. ATC sistemlerinden biri devrede iken diğeri stand-by (yedek) durumunda bekler. Eğer devredeki sistem arızalanırsa, diğer sistem otomatik olarak devreye girer.

Air Traffic Control System,1, Air Traffic Control System 2, ATC 2 Transponder tarafından kontrol edilir. ATC2 Transponder 205XPA nor-



mal busbar'dan beslenir.

ATC 1 transponder tarafından kontrol edilir, ATC I Transponder 401 XP Emergency Busbar tarafından beslenir.

Yukarıdaki açıklamadan da anlaşılacağı gibi, her iki ATC sistem birbirinden tamamen bağımsızdır ve her iki sistemin de aynı anda devreden çıkması çok zor bir ihtimaldir. Böyle bir durum, ancak, her iki sistemi yöneten Transponder 1 ve Transponder 2 nin aynı anda arızalanması ile mümkündür. Her iki transponder Avionics kompartmanda bulunmaktadır. Her iki Air Traffic Transponder'ın aynı anda devreden çıkması, avionics kompartmanın ısınması sonucu ortaya çıkan, MIN EQUIPMENT BAYSMOKE ikazı ile ilgili olabilir. Her iki sisteme ait Transponder'lar ısıdan etkilenecek devrelerini kesmişlerdir.

Uçağın geri döndüğünde, her iki Air Traffic Transponder sökülmüş, bir müddet dinlendikten sonra tekrar takılmıştır.

Avionics kompartman yeterince havalandıktan sonra, her iki sistem de normale dönmüş, arızanın ortadan kalktığı görülmüştür. Uçağın ana üsse döndükten sonra yapılan kontrollerde her iki ATC normal bulunmuş ve arıza gününden sonra olay bir daha tekrar etmemiştir.

SONUÇ

A-310-200 UÇAĞINDA MEYDANA GELEN HER (4) ARIZA DA TEK

TEK İNCELENMİŞ VE BU İNCELEMENİN SONUNDA, SÖZ KONUSU BU (4) ARIZAYA AVIONICS COMPARTMENT'IN ISINMASININ NEDEN OLDUĞU, BUNUN SONUCUNDA DA, AVIONICS COMPARTMENT'DA BULUNAN COMPUTER'LERDEN BAZILARININ ETKİLENDİĞİ ORTAYA ÇIKMIŞTIR.

BU COMPUTER'LER:

PROXIMITY DETECTION CONTROL BOX (CHANNEL 1)

CABIN PRESSURE CONTROL COMPUTER (CPC 1)

CABIN PRESSURE CONTROL COMPUTER (CPC 2)

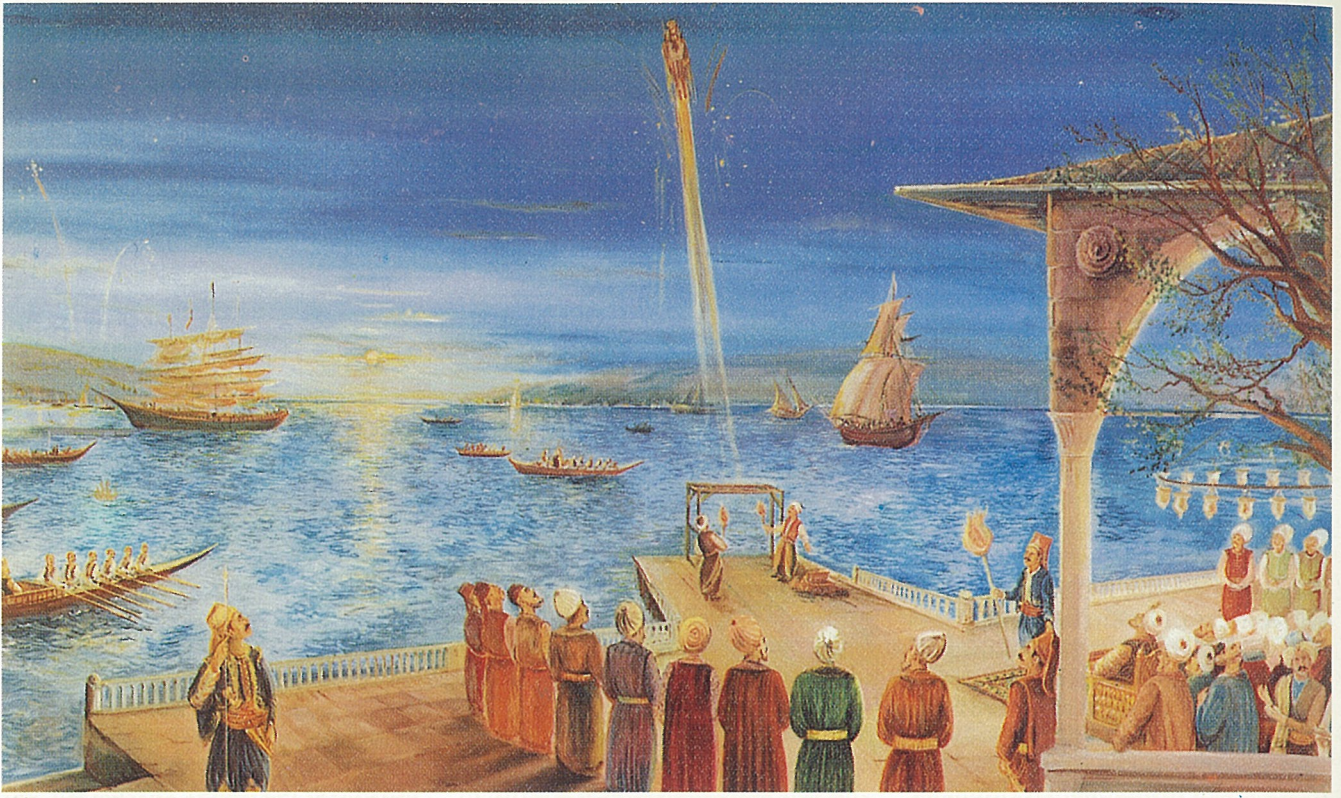
ATC TRANSPONDER (ATC 1)

ATC TRANSPONDER (ATC 2) DİR.

A-310-200 UÇAĞINDA OLAY TARİHİNDEN BU YANA, YUKARIDAKİ (4) ARIZA İLE İLGİLİ HİÇ BİR KOMPONENT DEĞİŞTİRİLMEMİŞ, HİÇ BİR WIRING PROBLEMİNE RASTLANMAMIŞ, O TARİHTEN BU YANA HİÇ BİR ARIZA TEKRAR ETMEMİŞTİR.

REFERANS OLARAK AIRBUS TECHNICAL SERVICE TARAFINDAN HAZIRLANAN "FAST" DERGİSİNİN JULY/TEMMUZ 1990 TARİHLİ SAYISI SAYFA 14-18 ARASINDAKİ "SMOKE İKAZLARI VE NEDENLERİ" ADLI YAZIYA BAŞVURULABİLİR.

Cavit ALTINSOY
Nöbetçi Müdür Yardımcısı



Lagârî Hasan Çelebi'nin Roketle Uçuşu (1640) Yağlı boya tablo Şükrü Çağlayan Havacılık Müzesi /İSTANBUL

HAVACILIK TARİHİNDEN SAYFALAR

İLK UÇAN TÜRKLER **HEZARFEN AHMET ÇELEBİ, LAGARİ HASAN ÇELEBİ**

Türk havacılık Tarihi'nin ilk ve en renkli sayfalarını, ünlü seyahatnamemiz Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesinde, günümüze kadar ulaşan iki bilim adamımız Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi süsler. Bu iki büyük insan bugün Dünya havacılık Tarihinde olması gerektiği yerde değildir. Günümüzden yaklaşık 350 yıl önce 17. yüzyılın ilk yarısında Hezarfen Ahmet Çelebi planör benzeri bir araçla İstanbul Boğazı üzerinde uçmuş, Lagari Hasan Çelebi ise füze benzeri bir araçla göğe yükselmiştir. Yunan Mitolojisinin hayal kahramanını İkarus'u Dünya havacılık tarihinin ilk sıralarına koyan batılı bilim adam-

ları nedense bu iki insanın başarılarını görmezlikten gelmektedirler. 1981 yılında İstanbul'da yapılan I. Uluslararası Türk-İslam bilim ve teknoloji tarihi kongresinde bu iki bilim adamını Dünya'ya anlatmak için araştırmacı Haşmet Kazım Orbay araştırmalarını bir bildiri olarak kongreye sunmuşsa da bu çabaların arkası gelmemiştir. Bu çalışmayı kaldığı yerden sürdürmek genç araştırmacılarımıza düşmektedir.

17. yüzyılın iki değerli bilim adamından bize bahseden Evliya Çelebi (1611-1682), dönemindeki Osmanlı İmparatorluğu'nun gelenek, görenek ve günlük yaşamıyla birlikte gezdiği yerlerin tarihi ve coğrafyası hak-

kında bilgiler verdiği 10 ciltlik bir seyahatnameyi kaleme almıştır. Bugün ikisi Süleymaniye Kütüphanesi'nde, biri Tokapı Sarayı III. Ahmet Kitaplığında olmak üzere 3 nüsha elyazması elimizdedir. Bu eserin birinci cildi İstanbul hayatı, esnafları ve özellikleri hakkında bilgiler vermektedir. Hezarfen Ahmed Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi hakkındaki yazılarda bu cildin sonlarında yer almaktadır. Evliya Çelebi, eserinde, görmediği fakat işittiği bazı olayları yazarak, bazı gerçek olayları da abartarak bazı hatalar yapmışsa da eseri 17. yüzyıl Osmanlı Dünyası için önemli bir kaynak olma özelliğini korumaktadır.

Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde bu iki Türk bilgini hakkında aktardıkları günümüz türkçesiyle şöyledir:

İstanbul'daki Marifet Sahibi Üstadlar Hezarfen Ahmet Çelebi: Önce Ok Meydanı'nın minberi üzerinde rüzgarın şiddetli olduğu bir sırada kartal kanatlarıyla sekiz dokuz kere havada uçarak talim etmiştir. Sonra Sultan Murad Han, Sarayburnu'nda Sinan Paşa köşkünden temaşa ederken Galata Kulesi'nin ta tepesinden Lodos rüzgarlarıyla uçarak Üsküdar'da Doğanclar Meydanı'na inmiştir. Sonra Murad Han kendisine bir kese altın hediye ederek: "Bu adam pek korkulacak bir adamdır. Her ne isterse elinden ge-

liyor böyle kimselerin kalması doğru değil" diyerek Cezayir'e sürmüştür. Orada öldü.

Geçen yazımızda bahsettiğimiz Cheser piskoposu J. Wilkins'in 1684 tarihli kitabında bahsettiği uçan Türk Hezarfen Ahmet Çelebi olmalıdır.

Hezarfen "bin fenli" yani bilim adamı anlamına gelmektedir. Hezarfen Ahmet Çelebi kendisinden Önce uçma deneylerinde bulunan ancak başarısızlığa uğrayan Türk bilgini İsmail Cevheri'den ilham almış ve onun hatalarından ders almayı bilmiştir. Sultan IV. Murad'ın (1623-1640) saltanatının son yıllarında gerçekleşen bu uçma teşebbüsünde Hezarfen Ahmed Çelebi planör benzeri bir araç kullanmış olmalıdır, çünkü kuşları taklit ederek kanat çırpma hareketleriyle böyle bir uçuşun gerçekleşmesi imkansızdır. Hezarfen'in ağırlığı aracı ile beraber 120 kg. kanat alanı 12 m², kanat açıklığı 9 m. kabul edilerek yapılan matematik hesaplamalar sonucu kuşuçuşu 3200 m. olan Galata Kulesi ile Doğancılar Meydanı arasındaki mesafede dönüşler, irtifa kazanış ve kaybedişler sonucu 6000 m. ye yakın bir mesafe katedilerek 5 dakikalık bir zaman biriminde böyle bir uçuş gerçekleşmiş olması müm-

kündür.

Hezarfen Ahmed Çelebi bu uçuşuyla, Dünya'da Planörle uçan ilk insan, Avrupa'dan Asya'ya uçarak kıtalararası uçuşu gerçekleştiren ilk insan ve Dünya'da uçan ilk Türk ünvanlarını fazlasıyla hak etmiştir. Böyle bir uçuşu ancak 2,5 asır sonra 1890'lı yıllarda Otto Lilienthal yüzeyi 14 m², açıklığı 7 m. olan bir planörle gerçekleştirecektir.

Evliya Çelebinin bize tanıttığı diğer Türk bilgini Lagari Hasan Çelebi'dir. Bunun hakkında şimdilik bir başka kaynağa raslanmamıştır. Hezarfen Ahmet Çelebi'den biraz daha az tanınırsa da başarısı onunkinden aşağı değildir. Şimdi Evliya Çelebi'yi dinleyelim.

Lagari Hasan Çelebi: Murad Han'ın "Kaya Sultan" adlı, temiz talihli kızı Dünyaya geldiği gece kurban keserek bayram ettiler. Bu Lagari Hasan elli okka barut macunundan yedi kollu bir fişek yaptı. Sarayburnu'nda Hüsnar huzurunda fişeye bindi. Çırakları fitili ateşlediler. Lagari: "Padişahım seni Tanrı'ya ısmarladım. İsa peygamberle konuşmaya gidiyorum" diyerek Tanrının ve Peygamberin adını anıp göğe yükseldi. Yanında olan fişekleri ateşleyip denizin yüzünü aydınlattı. En yukarı çıkmış büyük fişegin barutu kalmayıp yere doğru inerken ellerin-

de olan kartal kanatlarını açıp Sinan Paşa köşkü önünde denize indi. Oradan yüzerek çıplak bir halde Padişah'ın huzuruna geldi. Yeri öperek: "Padişahım İsa Peygamber sana selam eyledi" diye şakaya başladı. Bir kese akçe ihsan olunup 70 akçe ile sipahi yazıldı. Sonra Kırım'da Giray Han'a gidip orada merhum oldu. Rahmetli, sadık iyi dostumuzdu. Tanrı'nın rahmeti üzerine olsun.

Sultan Murad'ın kızı Kaya Sultan'ın doğum tarihi 1633'tür bu olayın gerçekleştiği tarihte 1633 yılı olmaktadır. Tarihte ilk kez füze benzeri bir aletle uçuş denemesinde bulunduğu için olayın önemi büyüktür. Lagari bu uçuşuyla füzeciliğin öncüleri arasında sayılmalıdır. Bu olayın gerçekleşebilme olasılığı matematiksel olarak mümkün görülmüştür. 50 okka barut macunu 64 kg.dır. Lagari Hasan Çelebi'nin roket fişekli aracı ve ilkel paraşütü ile ağırlığı 165 kg. farzedilirse, roketin 15 saniye sonra barutu biterken hızı 115 km/saat, yükseldiği irtifa 215 m. olacaktır. Bundan sonra son hızı ile bir süre daha yükselmeye devam edecektir. Bu değerlendirmeler bize bu olayın gerçekleşebileceğini göstermektedir.

Veysel Tolun
Müzecilik Uzmanı



Hezarfen Ahmet Çelebi'nin Galata Kulesinden Uçuşu (1640) Yağlı boya tablo Şükrü Çağlayan, Havacılık Müzesi /İSTANBUL



YENİDEN ÖLMEK (DEAD AGAIN)

PARAMOUNT PICTURES, MIRAGE PRODUCTION /UIP

ABD 1991 yapımı, 111 dakika

Yönetmen: Kenneth BRANAGH

Oyuncular: Kenneth BRANAGH, Emma THOMPSON, Andy GARCIA, Derek JACOBI Robin WILLIAMS, Wayne KNIGHT, Hanna SCHYGULLA, Campbell SCOTT.

Bir insan öldükten sonra bir başka insan veya canlının bedeni içinde dünyaya gelebilir mi? 1940'lı yıllarda ünlü bir piyanist, kocası tarafından makasla öldürülmüştür. Adem daha sonra cinayeti itiraf etmiş ve idam edilmiştir. Günümüzde ise kadın ve adam yine hayattadır. Ancak başka bedenlerde ve başka biçimde. Branagh karısını öldüren besteci ve günümüzde ise bir özel dedektif rolünü üstlenmiş. Emma Thompson geçmişte kocası tarafından öldürülen, ancak günümüzde güzel ve olay üzerine düşler gören bir kadındır.

Acaba olay gerçek midir? Özel dedektif olan eski kocası, onu yine öldürmek ve intikam almak mı istemektedir? Film bir psikolojik gerilim konusunu işliyor. Oyuncu yönetmen Branagh'ın giderek yükselen başarı çizgisinde yeni bir aşama olarak kabul ediliyor. Film 1940'ların melodram çizgisini günümüze güzel bir duygusallık ve mizah duygusu ile getiriyor. Film Mart ayında gösterime giriyor.

JFK

Yönetmen: Oliver STONE

Senaryo: STONE/SKLAR

Görüntü: Robin RICHARDSON

Müzik: John WILLIAMS

Oyuncular: Kevin COSTNER, Sissy SPECKE, Jee PESCI, Tommy Lee JONES, Gary OLDMAN, Jay O. Sandor, Michael ROOKER, Laurie METCALP, Jack LEMMON, Walter MATHAU, John CADNY, Ed ASNER, Donald SHUTERLAND

Warner Bros

22 Kasım 1963 John Kennedy'nin suikast sonucu öldürüldüğü tarihtir. Aradan 28 yıl geçmesine karşın, suçluların tam olarak bulunamaması ve olayın ardındaki esrar, Amerikalıların kendi hükümetlerine bakış açılarını değiştirmiş, güvenlerini derinden sarsmıştır. Ünlü yönetmen Oliver STONE, bu kapanmayan dosyayı ele alıyor. Oyunun son derece zengin bir oyuncu kadrosu var. Stone'un her türlü görsel imgeler, kusursuz denebilecek gerçekçi diyaloglar ve sinema sanatının tüm öğelerini kullandığı film çarpıcı güzellikte.

Cinayeti araştırmak, kimin öldürdüğünü bulmak değil, Kennedy'nin neden öldürüldüğü önemlidir. Sorgulanan konu ve yönetmen, senarist STONE'un olağandışı sinema dili ile, olay yaratacak bir politik gerilim filmi.

11. ULUSLARARASI İSTANBUL FİLM FESTİVALİ

14-29 Mart tarihleri arasında yapılacak festivale 5 kitedan 146 film katılıyor. Emek, Atlas, Beyoğlu, Gazi ve Reks sinemalarında gösterime girecek filmlerin ticari piyasada izlenme şansı bulunmuyor.

Seanslar 12.000, 15.00, 18.30, 21.30 olarak düzenlenmiş. Bilet fiyatları ise 15.000 TL. olarak belirlenmiş.

ULUSLARARASI YARIŞMA: Türkiye'yi Oğuzhan Tercan'ın "Uzlaşma" adlı filminin temsil ettiği bu bölümde 20 film yarışacak.

SANATLAR VE SİNEMA:

Sanat, sanatçılık ve yaratıcılık temasını işleyen bölümde 5 film var. Mika Kaurismäki, Carlos Saura, Robert Altman'ın "Vincent ve Teo" Maurice Pialat'ın "Van Gogh" ve Michael Rubbo'nun "Vincent ve Ben" adlı filmleri ünlü ressam Van Gogh'un yaşam ve yapıtlarını anlatıyor.

SİNEMADA UYARLAMA: Taivani kardeşlerin "Gece Güneşi", Suzanne Osten'in "Koruyucu Melek", Gianni Amelio'nun "Açık Kapılar", Asma El Bakri'nin "Dilenciler ve mağrurlar", Patrick Bouchitey'in "Soğuk Ay" adlı filmlerini bu bölümde izleyeceğiz.

PASOLİNİ SİNEMASI:

Bir ozanın Sineması bölümünde, ünlü usta Pier Paolo Pasolini'ye ayrıldı. Kendine özgü yapıtları ile önemli eserler yaratan Pasolini'ni festivalde izlenecek filmleri şunlar; Dilenci (1961), Mamma Roma (1962), Aziz Matyas'a göre İncil (1964) Kral Odipus (1967), Teorem (1968), Domuz Ahır (1969), Medea (1970), Dekameeron (1971), Canterbury Öyküleri (1972), Lool Gece Masalları (1974), Saloya da Sodom'un 120 günü (1975).

USTALARA SAYGI:

Bu bölümde geçen yıl kaybettiğimiz Yves MONTAND ve Klaus KINSKI'nin filmlerinden seçmeler gösterilecek. Yine Ingmar Bergman, Akira Kurosawa ve Paul Cox gibi ustaları da izleyeceğiz.

Bergman'ın çılgınlık ve Fısıltılar, yüz yüze, Sessizlik, Kurosawa'nın Sarhoş Melek, Rashamon, Yaşamak, Kanlı Taht gibi filmlerini izleyeceğiz. Avusturyalı Cox'un da 4 filmi var.

GENÇ YILDIZLAR:

Genç kuşak yönetmenlerinden Amerikalı belgeselci Barbara Kopple, İsviçreli Dani Levy, Danimarkalı Lars von Rier'in toplam sekiz filmi gösterilecek.

DÜNYA FESTİVALLERİNDEN:

Bu bölüm 18 filmden oluşuyor. Cannes, Berlin, San Sebastian, Locarno, Venedik, Montreal, Valencia gibi festivallerden ödül kazanan filmler gösterime giriyor.

GİZEMLİ ÖYKÜLER:

Doğüstü güç ve doğmatik inançları ile alan bölümde çeşitli ülkelerde filmler var.

ERKEK VE KADIN: Bu bölümde, Kadın erkek ilişkilerinin anlatıldığı 11 film var.

MUHSİN ERTUĞRULA SAYGI:

Doğanın Çağrısı, Özgürlük ve Cennet; Beyazperdede Gerçek, Bir klasiğin yeniden Doğuşu, "Bir ustaya saygı: Muhsin Ertuğrul" gibi bölümler yer alıyor.

ULUSAL YARIŞMA:

11 yerli yapım bu bölümde yarışacaklar.



ORESTEIA

İSTANBUL DEVLET TİYATROSU YILDIZ SARAYI SAHNESİ

Aiskhylos'un Agamemnon, Ölü Sunakları ve Euminidler adlı oyunlarından oluşan Oresteia, yazarın günümüze kalan tek üçlemesi olduğu gibi, Türkiye'de sahnelenen ilk üçleme olma özelliğini taşıyor. İki buçuk saatlik tek bir oyun haline getirilen Üçleme, İstanbul Devlet Tiyatrosu'nun en genç kadrosu tarafından, doğaçlamalarla oluşturuluyor. Ebru Sonuç'un dilimize çevirdiği oyunun müziğini Melih Özçelik yapıyor. Dekor; Nurettin Özkönü, Kostüm; Merih Avkıran, Işık rejisi: Yüksel Ayamaz'a ait. Mustafa Avkıran'ın Devlet Tiyatrosundaki ilk rejisi çalışması olan Oresteia'da Funda Akduman, Merih Avkıran, Özden Çiftçi, Ülkü Duru, Mehlika Kaptanlar, Mine Tüfekçioğlu, Ali Düsenkalkar, Memet Ali Kaptanlar, Reha Özcan, Uğur Polat, Alptekin Serdegeçti, Erkan Taşdoğan, Payidar Tüfekçioğlu, Özgür Yalım rol alıyor.

Oyun 29 Şubat 1992'de Yıldız Sarayında gösterime girdi. Yıldız Sarayının büyüleyici mekanı içinde, yönetmenin başarılı oyunu, son derece uyumlu sözler ve koreografi, ışık ve ses düzeni ile ortaya çıkan oyun, gerçekten övgüye değer. Genç oyuncuların başarılı kadro ise, tiyatro öğelerinin başarı ile ortaya konulmasında, önemli bir avantaj olmuş. İnsanlığın

temel sorunlarının tartışıldığı eser son derece olumlu eleştiriler almaktadır. Kaçırılmaması gereken bir oyun.

OYUNUN ÖZETİ:

Pelops öldüğünde iki oğul bırakır geriye, Atreus ile Thyestes. İki kardeş babalarının yerini kimin alacağı konusunda tartışır, Atreus kardeşini ülke dışına sürer. Bir süre sonra da barışma bahanesiyle tekrar geri çağırır ve onuruna bir şölen verir; şöleninde, yemek olarak gizlice öldürttüğü oğullarının etini sunar Thyestes'e. Thyestes cinayetin farkına varınca, Pelops sarayını lanetler. Atreus'un ölümünden sonra krallık, iki kızkardeşle Klytemnestra ve Helena evli iki oğlu, Agamemnon ve Menelaos arasında bölünür. Truva kralı Priamos'un oğullarından Paris, bir gün Menelaos'u ziyaret eder, kralın karısı Helena'ya aşık olur ve onunla birlikte kaçır. Bu ihanet Truva savaşının başlamasına sebep olur.

Yunanlılar Agamemnon'un komutasında Aulis'te toplanırlar, fakat bir fırtına yola çıkmalarını geciktirir. Kahin Kalhas, Agamemnon'a fırtınanın Artemis'in öfkesinden ileri geldiğini, ancak kızı Iphigenia'yı kurban ederse geçebileceğini söyler. Bunun üzerine Odysseus, Akhileus'la evlendirileceği bahanesiyle kızı anasından alıp getirmek üzere Argos'a gönderi-

rir ve kız babası tarafından kurban edilir. Fırtına diner, birlikler Truva'ya doğru yola çıkarlar. Kısa süre sonra, Klytemnestra, Thyestes'in oğullarından Algisthos'la-Atreus'un babasına verdiği şölenden kaçarak canını kurtarmıştır, bir aşk ilişkisine girer. Bu ilişkiyi kolaylaştırmak için Klytemnestra, o zamanlar daha bir çocuk olan Orestes'i Phokis'e gönderir. On yıl süren savaş Truva'nın düşmesiyle sona erer. Ancak şehrin yağmalanması sırasında Akha'lılar tapınakları yerle bir ettikleri için Tanrıların gazabına uğrarlar, fırtına ve yıldırımlar donanmayı darmadağın eder.

Menelaos ve Odysseus kaybolurlar, Agamemnon sağ salim evine döner, fakat karısı tarafından öldürülür. Karısının sevgilisi de cinayetin suç ortağıdır. Truva kralının kızlarından, yurda cariyeye diye getirilmiş olan Kassandra da Klytemnestra tarafından öldürülür. Bir kaç yıl sonra Orestes, Delphoi kahini Apollon tarafından babasının öcünü almak üzere, Phokis'te kendisi konuk etmiş kralın oğlu Pylades'le birlikte gizlice ülkesine döner. Kendisini, hala yaşamakta olan kız kardeşi Elektra'ya tanıtır ve onun yardımıyla hem anasını hem de Aigisthos'u öldürür. Anasının intikam ruhları Erinys'ler peşine takılırlar. Delphoi'ye kaçır, orada Apollon tarafından suçundan arındırılır, ancak Eriys'ler bu arınmayı geçerli saymazlar ve peşini kovalamaya devam ederler. Oradan oraya kaçarak dolaşan Orestes, sonunda Athena'nın bu amaç için kurduğu Areopagus'un Athena mahkemesinde ana katilliği suçundan yargılanır ve aklanır. ●



THY MUSİKİ DERNEĞİ KLASİK TÜRK MÜZİĞİ KOROSU

Klasik Türk müziğimizin en önemli itici güçlerinden biri, hiç kuşku yok ki, memleketimizin her köşesine yayılmış bulunan amatör müzik topluluklarıdır. Bu topluluklar geniş bir toplumsal tabana ait sanatsal eğilimleri yansıttıklarından, ayrıca önemlidirler. İşte THY Musiki Derneği Klasik Türk Müziği Korusu, bunlardan biridir.

THY Türk Müziği Korusu, 1988 yılında, Şubat ayında, Devlet Klasik Türk Müziği sanatçılarımızdan Hakan Hataylı önderliğinde, THY çalışanlarının katılımı ile kurulmuştur. Çalışmalar kısa sürede büyük ilgi görmüş, dernekleşmiştir. Böylelikle çalışmalarımızı daha geniş ve resmi boyutlarda sürdürme imkanı doğmuştur.

Koro şefi sayın Hataylı tarafından ciddi ve sistemli bir çalışma temposu içinde nota, nazariyat, solfej ve repertuar eğitimi alan koro elemanları, bu çalışmalarını sürdürmektedirler.

Bu istekli ve tempolu çalışmaların ürünü olarak, 1989 yılında THY Genel Müdürlük binasında, 1990 yılında Atatürk Kültür Merkezinde iki konser veren koromuz, başarılı bulunmuştur. Sanat çevrelerinden ve bizleri yalnız bırakmayan THY yöneticilerinden gelen tebrik ve destek va-

atleri bizleri sevindirmiştir. Koromuz Devlet Klasik Türk Müziği Korusu Şefi sayın Prof. Dr. Nevzat Atlığ'dan büyük manevi destek görmüş, bu destekle çalışma ve başarı azmi bilenmiştir. THY Musiki Derneği, koro çalışmaları 1991-1992 döneminde de aynı yoğunlukta sürmektedir. Bu yıl ilk 6. ayında verilecek konser için hazırlıklarımız tamamlanmak üzeredir. Bunun yanı sıra başta kanun ve ud olmak üzere enstrüman çalışmalarımız da sürüyor. Musiki derneğimiz, bu sezon halk dansları topluluğu çalışmalarına başlamıştır. Bu çalışmalar

da artık gösteri aşamasına ulaşmak üzeredir.

Değerli THY çalışanları, Musiki derneğimizin çalışmaları sizler için yapılmaktadır. Klasik Türk Müziğini yaşatmak ve yaygınlaştırmak, onu gelecek kuşaklara ulaştırmak kadar, siz çalışma arkadaşlarımıza zevkli bir uğraş sağlamayı da amaçlıyoruz. Derneğimiz bu çalışmalarının sonunda, camiamızın kültür seviyesinin de yükseleceğine inanmaktadır. Çalışmalarımıza katılımlarınızı bekliyoruz. Ancak bizleri desteklemek için, katılacağınız gösterilerimizde sizleri görmek de bizlere onur verecektir. Hepinize başarı ve esenlikler dileriz. ●

THY Musiki Derneği
2. Başkanı
Kenan Tavukçu



SOLDAN SAĞA:

1- Ülkenin refahını sahip olduğu altın ve gümüş gibi değerli madenlere bağlayan, ülkedeki değerli maden yataklarının işletilmesine önem veren ve ihracatı artırıp, ithalatı azaltmaya çalışan iktisat öğretisi 2- Balıkesir'in bir ilçesi. Birini veya birşeyi bulmaya çalışmak 3- Türk Hava Yolları'nın uçuş kodu. İnce urgan. Olmamış 4- Al yuvarların en önemli maddesi 5-İlave. Kedi, köpek yavrusu. Kiloamper'in kısaltılmışı 6- Bir renk. Radyum'un simgesi. Kuş ve balık tutma işi 7- Bağırsakları tutan karın iç zarı. Düz ve geniş arazi 8- Ekilen yer. İsim 9- Kesici aletlerin kılıfı. İzmir'in bir ilçesi 10- Boş ve saçma laf.

YUKARIDAN AŞAĞIYA:

1- Bir kişiyi, bir şeyi övmek 2- Adam. Us 3- Ters Doktor'un kısaltılmışı. Ergeneko'dan çıkışlarında Göktürkler'e yol gösteren dişi kurt 4- Bir Türk masal kahramanı 5- Bir renk. Çeşitli dans ve oyunlardan oluşmuş, zengin görünümlü sahne gösterisi 6- Bağlaçlardan biri. Ters

bağlaçlardan biri 7- Niteliği düşük, eski, elde kalmış. Tavladabir sayı 8- İridyum'un simgesi. Bir içki. Belirti 9- Arapça ek. Yapma, etme 10- Din inancı. İngilizce'de eğer 11- Artırma. Bir üflemeli çalgı 12- Makinenin kısaltılmışı. İlgi ile karşılanabilecek haber.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

6-9-12 AY TAKSİTLERLE



*Vizon * Astragan *Rönar-Arjante

*Kuyruk *Ayak Vizon

*Patastragan

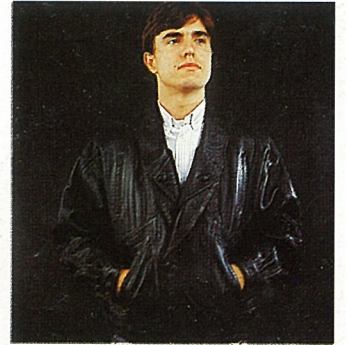
*Samur *Sansar

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

Sizi uçakla yolculuğa davet ediyoruz.

SÜPER EKONOMİK UÇUŞLAR



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

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

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

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

"Süper Ekonomik Uçuşlar"ımızda buluşmak dileğiyle...

TÜRK HAVA YOLLARI

