

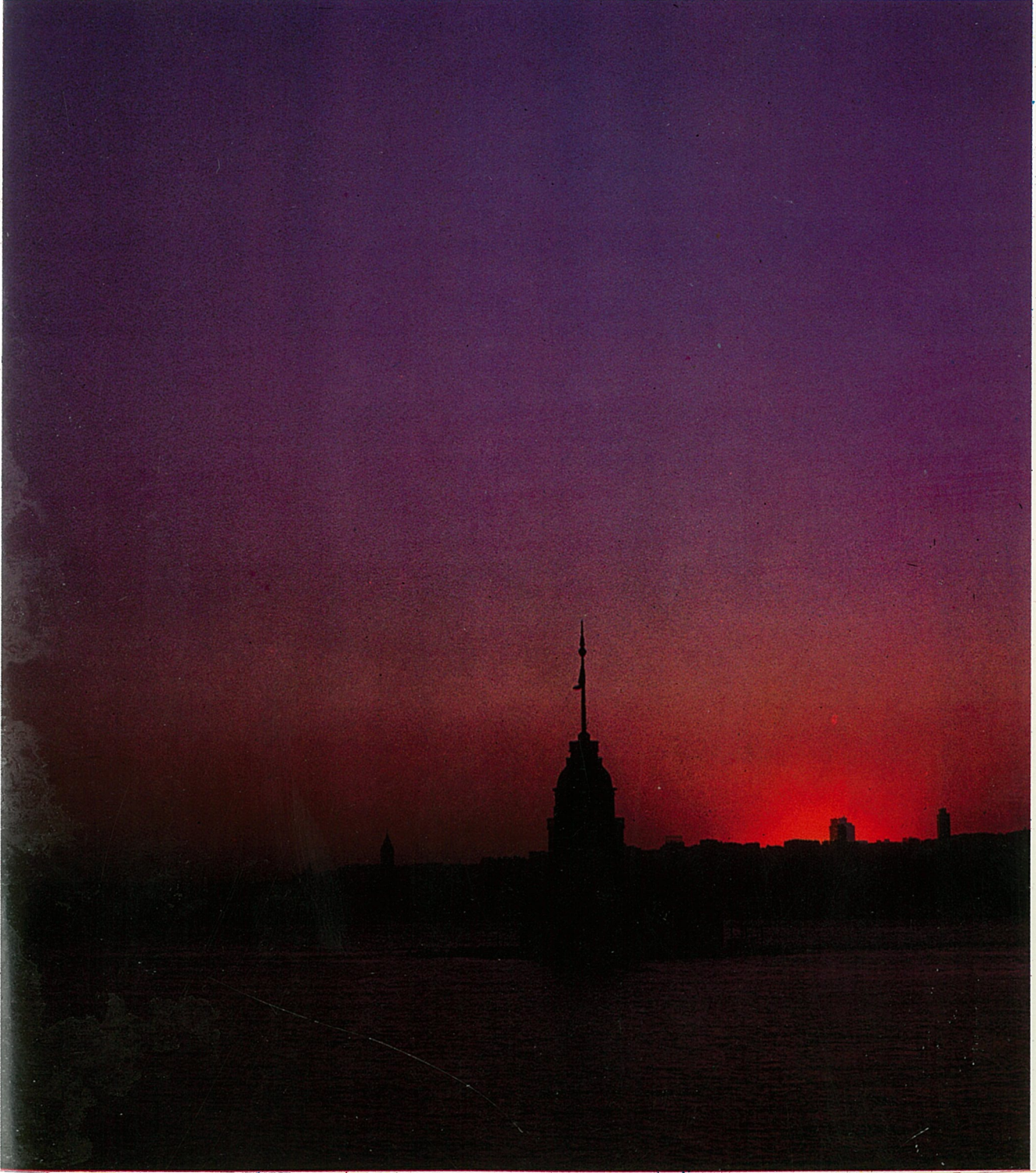


UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ ● MART 1993 MARCH ● YOUR COMPLIMENTARY COPY



SESSİZ TEHİ İKE RII7I ANMA ● H T K 'I ARIN STRES DEĞERLENDİRMESİ ● BARCELONA

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**

ÜSTELİK:

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

İLDEN İLE DAKİKALARLA...

UTED

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

**UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ**

**AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION**

UTED

AYLIK YAYIN ORGANI

**SAHİBİ VE SORUMLU
YAZIŞLARI MÜDÜRÜ**
Sefa İNAN

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

YAZI KURULU
Hidayet KAPKAÇ
Fahrettin KORKUT
Recep GÜL
Hilal KIRÇIK
Samim SELİŞİK

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

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

YAPI

RTI
YAYINCILIK & TANITIM LTD.

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

TASARIM & UYGULAMA
İrfan YALÇIN

BASKI
MÜ-KA Matbaacılık



Sayın Üyelerimiz

Bilindiği üzere 14. Dönem Toplu İş Sözleşmesi de sona ermiş bulunmaktadır.

Bu Toplu İş Sözleşmesinde tek tesellimiz SAYIN GENEL MÜDÜRÜMÜZÜN SÖZLEŞME SONRASI YAPACAĞI DURUM DEĞERLENDİRMESİ SÖZÜ OLMUŞTUR.

14. Dönem Toplu İş Sözleşmesinde THY işverenin ve HAVA-İŞ Sendikasının ortak isteği olan COMPANY LICENCE uygulaması için karar alınmış olması; 4 Eylül 1987 tarihinden bugüne kadar SHD-T-35 LİSANSININ ekonomik sorunların çözümüne alet edilmiş olmasının önleneyeği açısından olumlu bir adım olmuştur.

SHD-T-35'e göre Sivil Havacılık Lisansı almak zorunda olan Teknisyenle Şirket insiyatifinde olarak belirli bir süre sonra verilebilecek COMPANY LICENCE alan teknisyen arasındaki YETKİ VE SORUMLULUK farkı ortaya çıkacaktır.

Bu meselenin çözümü 14. Dönem Toplu İş Sözleşmesince THY yönetimine bırakılmıştır. THY yönetiminin bu sorunu uzun vadede karşılaşılabilecek sorunları göreyerek çözeceğini ve her iki tarafın da memnun olacağı kalıcı bir sisteme oturtacağını tahmin etmekteyim.

THY SOSYAL YARDIM VAKFI'nın olağan Genel Kurulu Nisan ayı sonunda yapılacak olup bu genel kurul öncesi tüm Vakıf üyelerinin yapıcı tenkit ve önerilerini yapabilmek Vakfımızı daha ileriye götürebilmek için Vakıflar Kanununu, Vakıf Tüzüğü'nü ve Faaliyet Raporunu çok iyi incelemeleri; delege olacak arkadaşlarımızı kendi görüşleri doğrultusunda yönlendirmeleri gerekmektedir.

Bu Genel Kurulda Genel Müdür Teknik Yardımcılığı personeli olarak tek liste halinde bölünmeden bilinçli ve bilgili bir şekilde Genel Kurula gitmemiz en doğru adım olacaktır.

Vakıf Genel Kurulunda alınacak kararların yarınımızı olduğu gibi, bugünümüzde kapsıyacak sosyal etkinliklerle dolu olmasını temenni ediyorum.

Değerli Arkadaşlarım

UTED Dergi Aralık 1991 tarihinden itibaren her ay aralıksız olarak çıkmaktadır. Dergimizdeki yazılar yazarların kişisel düşüncelerini yansıtır ve Yönetimimizi herhangi bir sorumluluk altına sokmaz.

Dergimizde siyasi olmamak şartıyla her türlü görüşe yer verilebilir. Arkadaşlarımızın TÜM SORUNLARINA VE ÇÖZÜMÜNE İLİŞKİN ÖNERİLERİNE Yönetimimizin ve Dergimizin her zaman açık olduğunun bilinmesini isterim.

Saygılarımla.

Sefa İnan
Başkan

LUFTHANSA'DA KÖTÜ GİDİŞE SON

Aleman havayolları Lufthansa son yıllarda büyük boyutlara ulaşan zararını kapatabilmek için büyük bir operasyon başlattı. Özellikle 1992 yılı Lufthansa'nın tarihinde en çok zarar ettiği yıl oldu. Geçen yılı yaklaşık 1.2 milyar Mark zararla kapatan Lufthansa 1993 için ıddalı bir hedef belirledi.

Buna göre Yönetim Kurulu Başkanı Klaus Schade'nin verdiği bilgiye göre 16 kişilik yönetici ekibinin ilk başarısı işletme giderini yarı yarıya düşürerek 200 milyon Mark'a indirmesi oldu.

Personel sayısını azaltma girişimlerinin de beklenenden daha

rütüldüğünü vurgulayan ekibin sözcüsü Wolfgang Mayrhofer yürütülen operasyonun süresi uzadığı takdirde önlemlere olumsuz etki edeceğini vurguladı.

Yönetim Kurulu Başkanı Schade, Lufthansa'nın bu durumda olmasına başlıca gerekçe olarak devletin en büyük hissedar olmasını gösteriyor. Devletin Lufthansa'daki hisselerini geri almasına en büyük engel ise bu heslele finansmanı sağlanan yaşlılık sigortası. Pilotlar Derneği Başkanı Jürgen Rother Lufthansa'nın zarardan kurtulması için kendileri-



nin de katkıda bulunduklarını, bu amaçla fazla mesai uçuşlardan ücret almadıklarını belirtti.

Lufthansa Yönetim Kurulu Başkanı Schade ayrıca şirketin mutlaka güçlü bir partnere ihtiyacı olduğuna dikkat çekti.

American Continental Airlines ile sürdürülen görüşmelerin sonuçsuz kalması üzerine Delta American Airlines veya United Airlines havayollarından biri ile yakın tarihlerde yeniden masaya oturulacağı bildirildi.

GERÇEK OTOMOBİLCİLİĞİN UTED İŞBİRLİĞİ İLE BAŞLATTIĞI THY PERSONELİNE YÖNELİK RENAULT KAMPANYASI SÜRÜYOR

OTO TİPİ	FATURA BEDELİ	PEŞİNAT	TAKSİTLER (16)
RENAULT 12TX	85.784.000 TL	21.446.000 TL	4.021.000 TL
RENAULT 12TSW	97.490.000 TL	24.372.000 TL	4.569.000 TL
RENAULT 9SPRING	89.221.000 TL	22.305.000 TL	4.182.000 TL
RENAULT 9GTE	104.401.000 TL	26.100.000 TL	4.893.000 TL
RENAULT 11 RAINBOW	12.600.000 TL	30.150.000 TL	5.635.000 TL
RENAULT 11 FLASH	138.678.000 TL	34.669.000 TL	6.500.000 TL
RENAULT 21 OPTIMA	139.701.000 TL	34.926.000 TL	6.548.500 TL
RENAULT 21 MANAGER	172.258.000 TL	43.065.500 TL	8.075.000 TL
RENAULT 21 CONCORDE	228.920.000 TL	57.230.000 TL	10.731.000 TL

- Fiyatlarımız Opak renk otomobiller baz alınarak Renault-Mais Mart 1993 satış listesi fiyatları dikkate alınarak hazırlanmıştır.
- Fiyat farkları teslimat sırasında peşin ödenmek kaydı ile araçlar metalik renk, klimalı, otomatik vites alınabilir.
- İşlem masrafları (Plaka, KDV, fonlar, satılamaz kaydı bedeli, sigorta peşinatı, nakliye ücreti) teslimat esnasında peşin ödenecektir.
- Katılmak isteyen arkadaşlarımız 543 29 74 no'lu telefona isimlerini ve telefon numaralarını bırakabilirler.

UTED Yönetim Kurulu

BODRUM HAVAALANI İÇİN YENİ İHALE

Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Bodrum Güllük Havaalanı projesini 140 milyar liraya ihaleye açtı. Bodrum'da yapılması kararlaştırılan Güllük Havaalanı ile ilgili çalışmalar devam ediyor. Projede pist apron, tak-sirut, bağlantı yolu, garaj uçuş kontrol kulesi inşaatları yer alıyor. Projede prefabrik terminal binası yapımı da bulunuyor.

TAMİRCİ ROBOT

Uçakların yüzeyindeki çatlakları bundan sonra robotlar tespit edecek. Wichita Üniversitesi makina mühendisleri, 20 bin dolar (183 milyon lira) harcayarak bir robot ürettirler. Şimdiye kadar teknisyenler halatlarla uçağın yüzeyine sarkıtılmış olarak incelemelerde bulunuyorlardı.

BİR SEFERDE DAHA ÇOK YOLCU UÇACAK

Geçtiğimiz günlerde Avrupalı uçak üreticileriyle birlikte "Yüksek Yolcu kapasiteli Uçak" projesiyle ilgili araştırmaları başlattığını açıklayan Boeing, ilk çizimlerle birlikte ortaya çıkan dev yolcu uçağının geleceğinden umutlu. Alman Deutsche Aerospace, Fransız Areospace, İngiliz Aerospace ve İspanyol CASA ile birlikte yürütülen fizibilite çalışmaları sürerken, hiç durmadan 14 bin 800 km yol alabilen 625 yolcu kapasiteli uçağı olan talep henüz araştırılıyor.

UTED'İN YENİ TELEFONLARI

UTED'in telefonlarında yeni düzenleme yapıldı. Telefon numaralarının son durumu şöyledir;

YönetimTel :543 29 74 ve
571 39 23.

Fax :543 29 74

LokalTel :542 14 26

UTED Yönetim Kurulu

VEFAT

Üyelerimizden

Ankara Hat Bakım teknisyeni

Hasan SÜRÜCÜ

13.3.1993 günü vefat etmiştir.

Merhuma Tanrıdan rahmet ve tüm mesai arkadaşlarına başsağlığı dileriz

UTED YÖNETİM KURULU

ÜYE HABERLERİ

Üyelerimizden Tekin Tekin'in annesi 13.02.1993 günü vefat etmiştir. Merhumeye Tanrıdan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyoruz.

Üyelerimizden Süleyman Uysal 22.02.1993 günü Banu ile evlenmiştir. Kendilerine mutluluklar diliyoruz.

UTED "SİVİL HAVACILIK SEMPOZYUMUNA" DAVET EDİLDİ

Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu tarafından 5-6 Nisan 1993 tarihleri arasında düzenlenecek olan "Sivil Havacılık Sempozyumu"na UTED'de davet edildi. Derneğimizi sempozyumda Başkan Sefa İnönü ve Yönetim Kurulu Üyemiz Fahrettin Korkut temsil edecek. Temsilcilerimiz sempozyum süresinde birer de konuşma yapacaklar.

HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN UMUDU DA "EVLİLİKTE"

Havayolu şirketleri arasında meydana gelen yakınlaşmalardan en büyüğü British Airways ile Amerika'nın dördüncü en büyük havayolu şirketi olan USA Air arasında yaşandı. İki şirket arasında yapılan anlaşma, ileride yapıla bilecek daha geniş kapsamlı anlaşmalar için bir zemin olarak görülüyor. İki şirket arasındaki anlaşmanın pratikteki ilk adımı kod ortaklığı

şeklinde gerçekleşecek. Bu Amerikan havalanlarından hareket eden USA Air uçaklarının anahtar noktalarda British Air transatlantik uçaklarıyla bağlantıya girmesi anlamına geliyor. Ancak anlaşmanın soruşturma altına alınmasını ve British Airways'in USA Air'den bundan sonra yapacağı hisse senedi alımlarının durdurulmasını istediler.



THY'YE GÜMÜŞ MADALYA

Amsterdam'da geçen hafta yapılan IFCA (Uluslararası Havacılık Catering Federasyonu) Gold Mercury ödül töreni sonucunda THY, "Turkish Delicacy" adlı Türk yemekleri projesiyle gümüş madalyaya hak kazandı. Ödülü Amsterdam'da Sezer Ener aldı. Geleneksel Türk mutfağından seçme yemekler ve Türk sitili sahanlık, tabak ve servis takımlarından oluşan Business Class servis uygulaması uluslararası jüri tarafından beğeni topladı ve THY ilk kez bu alanda ödüllendirildi.

SOSYAL YAŞAMDA HIZLA GELİŞEN-TOPLUMSAL DEĞER YARGILARINI YOK EDEN- GÜNCEL HASTALIK

BOŞANMA SEBEPLERİ

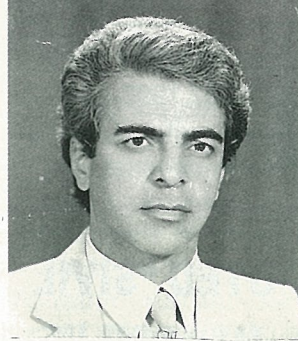
Evlilik birliği kutsaldır, töresel kuralı çoktan yıkılmış yerini evlilik bir "Milli Piyangodur", amorti tesellisi boşanmadır ilkesi

modern yaşamımızın maalesef salgın bir hastalığı olmuştur. Toplum olarak "Aile yuvası kutsaldır", evlilik birliğinin idamesi karşılıklı anlayış, sevgi ve fedakarlıkla devam eder düşünce ve inancı doğada bilinmeyen bir virüs tarafından yok edilmiş, toplumun fertleri olarak adeta boşanma konusunda birbirimizle yarış edercesine, bir meçhule, karanlığa ve ruhsal yalnızlığa doğru koşmaktayız... Tüm manevi değerleri yok eden insan onur ve haysiyetini ayaklar altına alan, sevgi, şefkat ve fazilet duygularını üç meçhulu bilinmez bir denklem haline getiren, kainatın ulu mimarının insanlığa bahsettiği insanlık dünyasından uzaklaştırıp madde ve paranın tutsağı eden, yemyeşil ümitlerle, pembe hayallerle evlenip bilahare azgın canavarlar gibi mahkemelere koşturan, boşanmak için karşılıklı en acımasız hasım kesilen insanlardaki bu tehlikeli görünmez mikropla toplumun temeltaşı olan tüm sizleri fazilet, sevgi dünyası ve aile yuvası kutsaldır mücadelesinin ilk mücahitleri olmaya çağırırken, bu aydan itibaren Medeni kanunumuzdaki boşanma sebepleri konusunda sizleri aydınlatmak istiyorum.

Medeni Kanunumuzda boşanma sebepleri:

1-Zina, 2-Cana kast, pek fena muamele, 3-Cürüm ve haysiyetsizlik, 4-Terk, 5-Akil hastalığı, 6-Evlilik birliğinin sarsılması veya müşterek hayatın yeniden kurulamaması.

Sohbetimize ilk boşanma sebebi olan zinadan başlayalım. Zina eyle-



Avukat Kadir Ersoylu

mi hem özel (MK md. 129) hem de genel boşanma sebebidir. (MK 134. md.) Yani taraflardan biri boşanma davasını yalnızca zina nedeni ile açabileceği gibi zina eylemi (sada-katsizlik) dolayısıyla geçimsizliğe (evlilik birliğinin temelden sarsılması) dayandırabilir. Zina halinde diğer tarafın kusuru aranmaksızın boşanmaya hükmolunur. Ancak zinaya muttali olan (zinayı öğrenen) eş öğrendiği günden itibaren 6. ay içinde dava açmazsa zinaya müsteniden dava açma hakkını kaybeder. Hal ve şartlara göre öğrenememişse zinanın olduğu tarihten itibaren 5. yıl geçmesi ile de dava hakkı düşer. Her zina hadisesinde süre yeniden işlemeye başlar.

Zina aynı zamanda ceza kanunu bakımından da suç teşkil eder. TCK md 440'a göre Zina eden kadın hakkında 6 aydan 3 seneye kadar hapis cezası verilir. Kadının evli olduğunu bilerek bu fiilde ortak olan kimse hakkında da aynı ceza hükmolunur. Yine TCK md. 441 erkeğin zinasının herkesce bilinecek şekilde devamlı bir kadınla cinsel ilişkide bulunma yani, karı-koca hayatı yaşamasını şart koşmuştur. Burada da kocaya altı aydan üç seneye kadar hapis cezası öngörülmüştür. Saniyen erkeğin evli olduğunu bile-

rek bu fiile iştirak eden kadın hakkında da aynı ceza verilir. Burada kadının evli olup olmaması bahis konusu değildir (bekar veya dul olabilir). Ceza kanunu kanımızca erkek ve kadın ayırımı konusunda hakkaniyete aykırı, eşit olmayan çağ dışı bir ayırım yapmıştır. Ceza kanunu erkekte zina için alenilik ve süreklilik ararken, herkesce bilinecek şekilde devamlı karısı ile birlikte bulunduğu evde veya başka bir yerde karıkoca gibi geçinmek için evli olmayan bir kadınla müşterek yaşamada cezalandırıyor, oysaki kadın için mücerret zinayı cezalandırıyor. Medeni yasamıza göre zina bir defa dahi olsa boşanma sebebi olarak kabul edilmektedir. Tabiki ancak şahsi şikayete bağlı bir suçtur. TCK 108. md.'ye göre fiilden ve failin kim olduğundan haberdar olduğu günden itibaren şikayet süresi 6 aydır. Af (Bağışlama) halinde dava düşer. Zinayı öğrenen eş şikayetçi olmazsa dava ikame edilemez. Soruşturmanın her safhasında şikayetden vazgeçilmesi mümkün olduğu gibi, hüküm infazı sırasında da vazgeçme mümkündür. Bu durumda ceza çektilir. Şikayet edilmezse sadece ahlaka aykırı bir fiil vasfında kalır. Karı ve kocanın zina fiili yapmadan önce aralarında yaptıkları sözlü veya yazılı anlaşma gereği geleceğe ait karşılıklı dava hakkından vazgeçme ceza hukuku bakımından geçerli değildir. Zina olayına karının önceden müsaade veya muvafakati şikayet hakkını ortadan kaldırmaz. Zira MK'nın 23. maddesine göre bir kimse medeni haklardan ve onları kullanmaktan kısmen olsun vaz geçemez.

Gelecek ay Cana kast ve pekfe-na muamele konusunu anlatacağım.

TEŞEKKÜRLER VE GELECEK İÇİN BAŞARILAR

Kimi zaman ağabeyimiz, kimi zaman arkadaşımız, kimi zaman candan bir dostumuz olan sn. M.Ekmelel PAKİŞ geçtiğimiz ay özel sebepler ile THY'ndan ayrılarak, Sultanair'e geçmiştir. THY'de çalıştığı 11 yıl boyunca sadece mesleğini en iyi şekilde ifade etmeye çalışmakla kalmamış, kişiliğinin ağır basan sosyal yönü ile bir çok sosyal faaliyet içerisinde bulunarak içinde bulunduğu topluma faydalı olmaya çalışmıştır. Sadece mesleki bilgi ve becerisi ile değil, kişiliği ve insanlığı ile de birçoğumuz için iyi bir örnek teşkil etmiştir. Mesleğinde iyi bir teknisyen UTED yönetimi kurulunun duyarlı ve gayretli bir üyesi, UTED derginin özverili ve başarılı yazı işleri müdürü olarak kolay kolay ulaşılamıyacak bir başarı grafiğini



ardında bıraktı ayrılırken. UTED derginin ilk sayısından bu yana tüm olumsuzluklara rağmen inanç ile çalışarak derginizi bu güne ulaştırdı. Yazabileceğimiz hiç bir şey onun çabalarını ifade ede-

bilmemiz için yeterli olamayacaktır.

Birlikte çalışıyor olmasak bile kendisi o engin sevecenliği ve hoş görüşü ile, hala dostumuz, arkadaşımız ve meslektaşımız olmaya devam edecek .

Kendisine gerek THY bünyesindeki çalışmaları, gerek UTED çatısı altındaki çalışmaları ve gerekse tüm THY'na kazandırmış olduğu UTED dergi için ne kadar teşekkür etsek azdır. Sn. Ekmelel PAKİŞ'e bundan sonraki hayatının her anında ve mesleki hayatının bu yeni sayfasında başarılar diliyor ve bu vesile ile kendisine en azından bizlere Ekmelel PAKİŞ'i tanıma fırsatını verdiği için gönülden teşekkürler ediyoruz.

YAZI KURULU



HAVA TRAFİK KONTROLÖRLERİNİN STRESS DEĞERLENDİRMESİ

Bir uçağın emniyetle kalkış, uçuş ve iniş yapmasından sorumlu 3 kişi varsa, bunlar pilot, bakımcı ve hava kontrolörüdür. Çağdaş havacılıkta özellikle hava trafik kontrolörlerinin (HTK) uçuştaki payları, pilotlarınkine yakın birinci derecede önemli görünmektedir. Geçmişte pilot sorumluluğunda olan pek çok şey, bugün uçak sayı ve hızlarının artmasıyla, HTK. leriyle paylaşılır olmuştur (1).



M. Yapar

Farklı hız ve yönlerde uçan değişik tiplerdeki uçakların, acil arıza ve çarpışma olasılıklarını göz ardı etmeden, kısıtlı bir hava sahası olan meydanlarda ve değişen meteorolojik koşullar altında, emniyetle iniş-kalkış yapmaları, bu meslek grubunun bir orkestra yönetir gibi dikkatli, bilgili ve maharetli olmasını gerektirmektedir. Radar, telsiz, telefon gibi elektronik araçlardan gelen yoğun bilgi akışını değerlendi-

rirken, görsel bilgileri de bunlarla birleştirmek gece koşullarında ise neredeyse uçakları körlemesine idare etmek, oldukça güç bir iştir. Küçük hataların bile uçak kazaları, can ve mal kayıplarıyla sonuçlanması olasılığı, bu personelin korkulu rüyasıdır. Bu meslek grubunun işle ilgili Stress yükünün fazla olduğu (8,11), işlerinin süratli kesin karar vermeyi ve hiç hata yapmamayı gerektirdiği (5), kontrolörün, hava trafiğinin beyni olduğu (7), konularında yazarlar fikir

birliği içindedirler. HTK.'lerinin Stresleri bir yazıda, hastane yoğun bakım personelinin Stresleriyle eş tutulmata, her iki gurubun da kritik, karışık ve yetenek gerektiren meşguliyetleri olduğu bildirilmektedir(6). Tıbbi nedenlerle görevlerinden ayrılan HTK.'lerinin yarısının psikiyatrik vakalar olduğu da rapor edilmiştir (8). Böylesine Stressli bir görev yapan HTK. meslek grubunda, hiper tansiyon ve EKG anomalileri kontrol gruplarından 2 kat fazla, mide ülseri,

ABD'de yapılan bir çalışmada, sürekli kaygı (A-Trait) skoru 14.7 olup, kolej öğrencilerinin puanlarından düşük düzeydir

hazımsızlık baş ağrısı, göğüs ağrısı gibi psikosomatik yakınmalar da anlamlı derecede yüksek çıkmıştır (3,5,6,8,11).

Dünyanın en yoğun hava trafiği olan, Chicago-O'Hara havaalanını (1 saatte 200 iniş-kalkış) ile ondan biraz daha az hava trafiği olan, Houston International Havaalanı kulesindeki operatörlerde yapılan başka incelemeler, yukarıda sözü edilen sonuçları kısmen doğrulamakla birlikte, nabız, fosfolipid ve katekolemin artışı dışındaki diğerlerinin (hipertansiyon, EKG anomali ve mide ülseri), normal popülasyondan alınan oranları aşmadığını göstermiştir (11). Aynı çalışmada, Stress nedeniyle ilgili



sorgulamada ise mesleklerinin prestiji ve doyumlu olduğunu, yaptıkları işten gurur duydukları ve işin bizzat kendisinin bir Stressör olmadığını vurgulamışlar, çoğunlukla çalışma koşullarını sorumlu tutmuşlardır. Bunlar, yönetim hataları, vardiyalı çalışma zorlukları, elektronik alet sorunları ile asli görevlerinin dışındaki diğer işlerdir (6,11). HTK Kişilik Değerlendirmeleri HTK'lerine uygulanan kişi-

lik testlerinden California personality inventory'de tüm skalalar normal sınırlar içinde bulunmuştur. 11.000 ABD'li HTK'nin Cattell PF-16 ortak profilinde ise B,G,I, Q3 skalaları normal alanı taşımış olup bunun anlamı, soyut düşünce bilme yeteneği, entlektüellik, güçlü üstben, kendini kontrol edebilme, kendi düşüncelerinde ısrarlık gibi olumlu yönde taşmalardır (10,11). HTK'lerinin durumluk ve sürekli kaygı (STAI) puanları ise beklenenin aksine düşük bulunmuştur. ABD'de yapılan bir çalışmada, sürekli kaygı (A-Trait) skoru 14.7 olup, kolej öğrencilerinin puanlarından düşük düzeydir (2). Başka bir değerlendirmede ise bu puan 30.3 bulunmuştur ki, kontrol gurubu için aynı çalışmada 35.8 puanın belirlenmiş oluşu dikkate alındığında, HTK. gurubunun anksiyete eğiliminin görece az olduğunu düşünmektedir (11). Bu, kısmen kortrolü ve entellektüel kişilik özellikleriyle, kısmen de anksiyetenin yer değiştirmesiyle (somatizasyon) ilgili olabilir gibi görünmektedir.



A-310/200- 300 UÇAKLARINDAKİ THRUST REVERSE T/R RIGGING, T/R DE-ACTIVITE

T/R rigging işleminin tam ve doğru olarak yapılması yalnız T/R performansını değil, aynı zamanda motorun performansını da etkiler. Parça sürtünmelerini de önleyerek minimum açma-kapama zamanının elde edilmesini sağlar. Aşınma, hasar ve kopmaları önleyerek parça servis ömürlerini uzatır.

ADNAN KAYNAKOĞLU



Thrust Reverser'ler iki parça şeklindedir. Genel olarak Translating Cowl, Center Drive Unit (CDU), Flexible shaft, Screw Jack'lardan meydana gelmiştir. Thrust Reverser'in en önemli parçası CDU'dur. Saat 3 ve 9 istikametinde Fan Reverse önüne monte edilmiştir. 14. kademeden alınan pneumatic hava ile çalışır.

KOKPİT'TEKİ REVERSER-UNLOCK İNDİKASYONLARI

Throttle lever idle konumunda, thrust reverse lever çekildiği za-

man pneumatic hava Directional Pilot Valve (DPV) micro sw. ile enerjilenir. HP valve'de enerjilidir. T/R açılmaya başladığı an kokpitteki REV UNLK amber renkli lamba yanar. T/R açıldığı zaman REV UNLK lambası söner; REV yeşil lambası yanar.

THRUST REVERSER'LARDA RIGGING'İN ÖNEMİ

T/R rigging işleminin tam ve doğru olarak yapılması yalnız T/R performansını değil, aynı zamanda motorun performansını da etkiler. Parça sürtünmelerini de önleyerek minimum açma-kapama za-

manının elde edilmesini sağlar. Aşınma, hasar ve kopmaları önleyerek parça servis ömürlerini uzatır. T/R Rigging işlemi Angle Gear Box, Ball Screw Actuator, CDU ve flexible shaft sökümünden sonra uygulanır.

T/R RIG AYARI

CDU Fren kolu 60 derece açı olarak, CDU frennden kurtarılır. Lockout Plate'i CDU'ya emniyetleyen civatalar sökül, flexible shaft'lar ayrılır. CDU'nun tahrik yuvasından çevirerek trans cowl'ı kapalı konuma getirip, CDU üstündeki Rig Indicator butona basıp, rig indicator flanş boşluğuna (kanala) oturduğu

Trans cowl ile support ring arasındaki mesafe centil ile ölçülür. 0.060-0.150 arasında ise her hangibir ayara gerek yoktur.

zaman CDU'yu tekrar frene alırız. Trans cowl ile support ring arasındaki mesafe centil ile ölçülür. 0.060-0.150 arasında ise her hangibir ayara gerek yoktur. Aradaki gap boşluğu limitte değilse CDU ile structure arasına şim ilave edilir veya şim alınır.

ALT VE ÜST GEAR BOX'LARIN CDU'YA AYARLANMASI

CDU Stowed Rıg pozisyonunda ve kilitli. Gear box'taki kullanılmayan tahrik yuvasına adaptör ta-

kılarak, gear box stop konumuna gelecek şekilde tork uygulanır. Centil ile gap boşluğu ölçülür. Aradaki boşluk mesafesi limitte değil ise, Gear box ucundaki Rodent üzerinden ayarlanır. Rodend' in bir tam turu 0.042 inch'e te-



kabül eder. Bu işlemlerde önemli ilk şart bütün değerlerin 0.060 ila 0.150 inch arasında olması, diğer şart ise Angle Gear Box değerlerinin CDU gap değeri ile ± 0.031 inch olmasıdır.

T/ R- ACTIVITE

Önce C/B'lar çekilir. Fan Cowl açılır. Directional Pilot Valve (DPV) elektrikli conectorleri ayrılır. CDU üzerindeki Lock- out Plate'i ters olarak takılır. (KARE TAHRİK UCU CDU içine geçip, kırmızı düz kısım aşağı bakacak şekilde.) Daha sonra Transcowl üzerine vidalanmış Do Not Operate yazan plate'leri söküp, T/R üzerine takıp, De- Activite işlemi tamamlanır.

Bu işlemlerde önemli ilk şart bütün değerlerin 0.060 ila 0.150 inch arasında olması, diğer şart ise Angle Gear Box değerlerinin CDU gap değeri ile ± 0.031 inch olmasıdır.

SESSİZ TEHLİKE: BUZLANMA-II



Erhan İnanç

THY'nin uçakların buz ve kardan temizlenmeleri için bir teknik talimatı mevcuttur. Bu talimatın Teknik Bilgi Formu şeklinde günün şartlarına uygun şekli yeniden yayınlanacaktır. Bu hususta unutulmaması gerekli notu bir kere daha tekrarlamakta yarar olduğuna inanıyorum:

Uçakların, imalattan sonraki uçabilirlik-performans sertifikaları, uçak yapısının üzerinde bir birikinti olmadığı hale göre verilmiştir. Kar, buz veya kırağı birikimi beklenen hava akımını bozar, Lift, drag ve uçak ağırlığına negatif yönde tesir eder ve bunun sonucu da dramatik olacaktır.

Yazıdaki değişik iki isimlendirme dikkatinizi çektiğini sanıyorum: DE-ICING ve ANTI-ICING (kısaca DE/ANTI- ICING) SBDE-ICING; Gövde ve kanatların kar, buz ve kırağı birikimlerinden temizlenmesi işlemidir. ANTI-ICING; Temizlenme işleminden sonra aynı birikintilerin tekrar oluşmasını önlemek için alınan tedbirdir. Bunu temin için yapılan anti-icing işleminin belli bir süre (holdover time) geçerliliği vardır (20 dakika, 45 dakika vb. gibi). Bu süre so-



nunda birikimin tekrar oluşması mümkündür. Bu iki işlem ayrı ayrı yapılabileceği gibi, iki işlem bir defada da yapılabilir. Buna kullanılan sıvının özellikleri, uçağın yerde kalma süresi, yağışın şiddeti, uçağın kalkış için sıra bekleyerek zaman kaybetmesi gibi faktörler etki ederler. Uçağın sorumlu teknisyeni ve kaptanı iletişim içinde olarak müşterek karar verme du-

rumundadırlar. Yazımı bitirmeden önce konuyla ilgili bir anımı paylaşmak istiyorum. "Eğitimlerden ve okuduğum kitaplardan biz buz yağmuru (ICE RAIN) olduğunu biliyor ancak nasıl bir şey olduğunu, kafamda fiziki olarak şekillene-miyordu. Buz yağmurunun uçaklar için, görülmesi çok zor ancak o oranda da tehlikeli olduğunu biliyorum. Bütün bildiklerim bundan ibaretti. Frankfurt'ta görevli olduğum 1983-1984 kışında sabah evden arabamla yola çıktım ve havalimanına autobahn yolu ile gidiyorum. Yerde ve havada kar yok, ancak -8°C civarında hava ısısı var. Autobahn'dan ayrılıp tali yola geçtiğimde çok ufak taneli seyrek bir yağmur başlıyor. Ön cama yapışan yağmur taneleri görmeyi engellemeye başladığımda cam sileceklerimi çalıştırıyorum. Silecekler gidip geliyor ama yağmur taneleri hala camda duruyorlar. Önce silecek lastiklerinin bozulduklarına veya cama değ-

**Buz yağmurunun
uçaklar için, görülmesi
çok zor ancak o
oranda da tehlikeli
olduğunu biliyorum.
Bütün bildiklerim
bundan ibaretti.**

mediklerine inanıyorum. Yolun ilk imkan verdiği noktada sağa yanaşıp, arabadan dışarıya çıktım, lastikli el sileceği elimde. Silecekleri havaya kaldırdım, el sileceğim ile yağmur tanelerini sıyırmak istediğimde bunların tam şeffaf buz olduklarını ve cama lastik sileceklerle ayrılmayacak kadar kuvvetli yapıştıklarını gördüm. İşte o zaman bunun bir buz yağmuru olabileceğini düşündüm. Camı plastik buz kazıcıyı ile kazıyarak yoluma devam ettim. Son 4km'lik mesafede bu işlemi 2 kere daha tekrarladım. Büroya geldiğimde her zamanki gibi telex rulosuna bakarak gelen mesajları okuyordum, telex yeniden yazmaya başladı: "ALERT-ALERT-ALERT tüm havayollarına. Bu gün bu saatten itibaren saat 17:00'ye kadar ICE RAINS beklenmektedir. ilgili birimlerin dikkatli ve önlem almalarını önlemle hatırlatırız. Meteoroloji". O zaman arabamın camında sileceklerin silemediği yağmurun bir buz yağmuru olduğundan emin oldum.

Artık bu nadir doğal olay ile fiziki olarak karşılaşmış ve tanışmıştık. Öğle saatlerine yakın uçağımız (bir B- 727) İstanbul'dan geldi ve park etti. İlk görünümde uçakta bir buz veya kar birikintisi yoktu, tertemizdi. Ancak meteorolojinin telex ikazı ve arabamda yaşadığım olay nedeniyle walkaround check'te uçak yapısına çok yakın olmaya ve elimi değdirerek kontrole başladım. Tespitim hay-



Silecekleri havaya kaldırdım, el sileceğim ile yağmur tanelerini sıyırmak istediğimde bunların tam şeffaf buz olduklarını ve cama lastik sileceklerle ayrılmayacak kadar kuvvetli yapıştıklarını gördüm.



ret vericiydi: Radomun tamortasında, 30-35 cm çapında, orta noktası 1cm kadar kalınlığında ve çevreye doğru incelen cam şeffaflığında bir buz vardı. Tırnak veya sert bir cisimle kenarlarından kırılması mümkün olmadı. Kanatların hücum kenarları boydan boya, iniş takımlarının ön tarafları daha da kalın, tam şeffaf buz ile kaplıydı. 1m. uzaktan dahi bakıldığında buz altında kalan metal yapı, bir anormallik hissetmeden aynen görülebiliyordu. Dikme ön taraflarındaki buzun

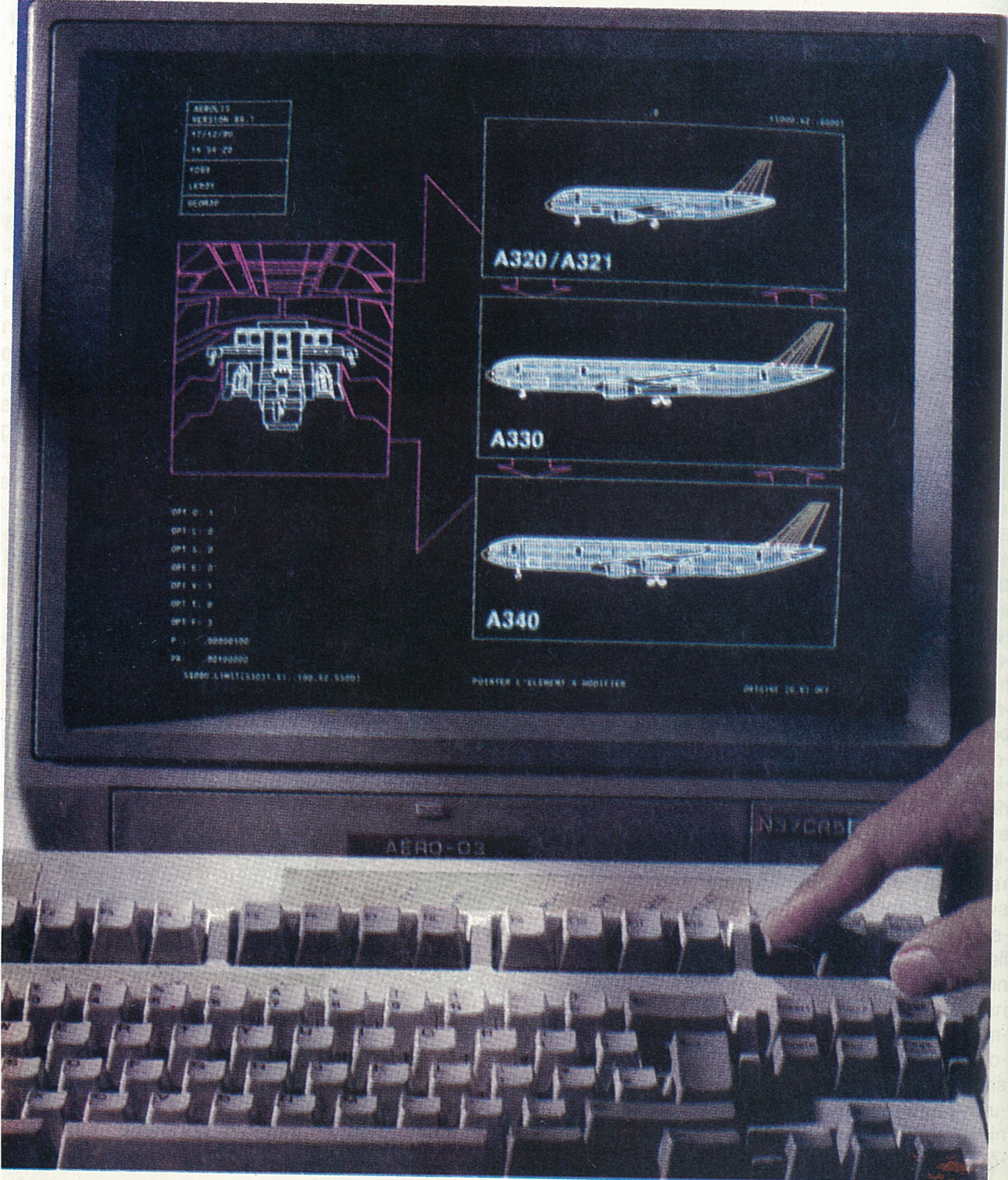
kalındığı ise 3 cm'e erişmişti. Ekip değişimi olduğu için yeni gelen kokpit ekibine durumu anlattım ve lokal havayollarından de/anti-icing talep ettim. Yolcu alınıp kapılar kapandığında 1saat süre geçmiş ve mevcut buzda hiç erime olmamıştı. Gelen ekip önce de-icing yaparak tüm buzları eriterek temizledi. Hemen arkasından 45 dakikalık Holdover Time'lı anti-icing uygulandı ve uçak 20 dakikalık gecikme ile ama emniyetli olarak sefere gitti. Frankfurt'ta kaldığım sürece benzer olayla bir daha karşılaşmadım.

Bundan sonra istasyonda görevli memur arkadaşlarıma uçakta 1 damla kar yokken neden uçağa de/anti-icing uyguladığımı birkaç defa anlatmak durumunda kaldım. Hat'ta çalışan arkadaşlarıma bu hususta hazırlanan Teknik Bilgi formu (TBF) okuyup bilgilenmelerini tavsiye eder tüm kış sezonu boyunca temiz kanatlar dilerim.

KAGITSIZ HANGAR ARAYIŞI

3

Yavuz SARIÇAM



Yıllardır uçak bakımı yöneticileri ve teknisyenlerinin hayal ettiği "kağıtsız" hangar henüz gerçek değil. Fakat yakındır. 4 3/4 inç çapında bir CD-ROM plağa, 250.000 sayfaya kadar maintenance manual ve IPC'nin yazı ve şekilleri sığabiliyor.

Kitap karıştırmak veya göz yorucu mikrofilmlerden araştırmak yerine mouse (fare) tuşuna basılarak istenen dökümanı 5 saniyede bulmak mümkün ayrıca sisteme, bağlı printerden'de okunabilecek kalitede diyağram ve resimler alınabiliyor.

CD-ROM- (compact disk, read-only memory) manval'leri kullanımında öncülük yapan kuruluşlar, American

Airlines ve British Airways.

Her iki firmaya da bu sistem şu anda tek isim olan maxwell Data Management (MDM) tarafından kurulmuş fakat diğer sistemler de geliştirilme yolunda.

American Airlines, Boeing 757, 767 ve Douglas MD- 80 filoları için FAA onaylı CD-ROM Maintenance Manual'leri kullanıyor. MD- 11, A 300 ve Fokker 100 için uygulama gelecek yıl başlayacak. DOS esaslı Microsoft Windows, CD okuyucular ve laser printer donanımlı PC lerden meydana gelen 350

Amerika'da yapılan testlerde, araştırma başına 5 dakikada bir düşüş meydana gelmiştir. Binlerce teknisyen ve parça numarası araştırma işlemiyle çarpılırsa büyük miktarda zaman ve para tasarrufu sağlanıyor.

adet iş istasyonu kurulmuş.

MDM, American Eagle'a, aynı uygulamayı SAAB 340, ATRAZ ve BAE Jetstream için uygulayacak. Ayrıca MDM ve American, 757 ve 767 wiring



manuller'i bitirmek üzereler.

Amerikan Airlines program Müdürü M. Gonley diyor ki; "Mükemmel bir manval olacak. Bilgi ve eross referanslar çok geniş. Sadece parça aramayı kolaylaştırmayacak bilgi de verebilecek"

British Airways, Heatrow ve Gatwick bakım merkezinde bu sistemi 757 ve 767 filosu için 66 iş istasyonunda kullanıyor.

Revizyonlu floopy diskleri haftada bir göndererek teknik adamların en son revizyonlu bilgilere ulaşmasını sağlıyor.

CD-ROM'a geçiş işlemi kompleks ve pahalı olmasına rağmen üretkenlik etkileyici bir şekilde artmaktadır.

Amerika'da yapılan testlerde, araştırma başına 5 dakikada bir düşüş meydana gelmiştir. Binlerce teknisyen ve parça numarası araştırma işlemiyle çarpılırsa büyük miktarda zaman ve para tasarrufu sağlanıyor.

Program müdürü Conley açıklıyor; "Donanım ve geliştirmeye 10 milyon dolardan fazla para ayırdık- Hangar seviyesindeki üretimi 50 yıl ileriye götürecek en önemli teknolojik yeniliği uyguladık."

MDM bir mikrofilm makinası başına yılda 50.000 dolar tasarruf edebileceğini iddia ediyor.

Bir havayolunun yaptığı araştırma-ya göre, bakım bütçesinin % 8'i bilgiyi bulabilme çabasına gidiyor.

United Havayolları'nda yapılan testler göstermiştir ki, tecrübeli bir teknisyen, mikrofilm makinasında harcadığı süresinin % 5'i kadar kısa bir sürede bilgiye ulaşabilmektedir.

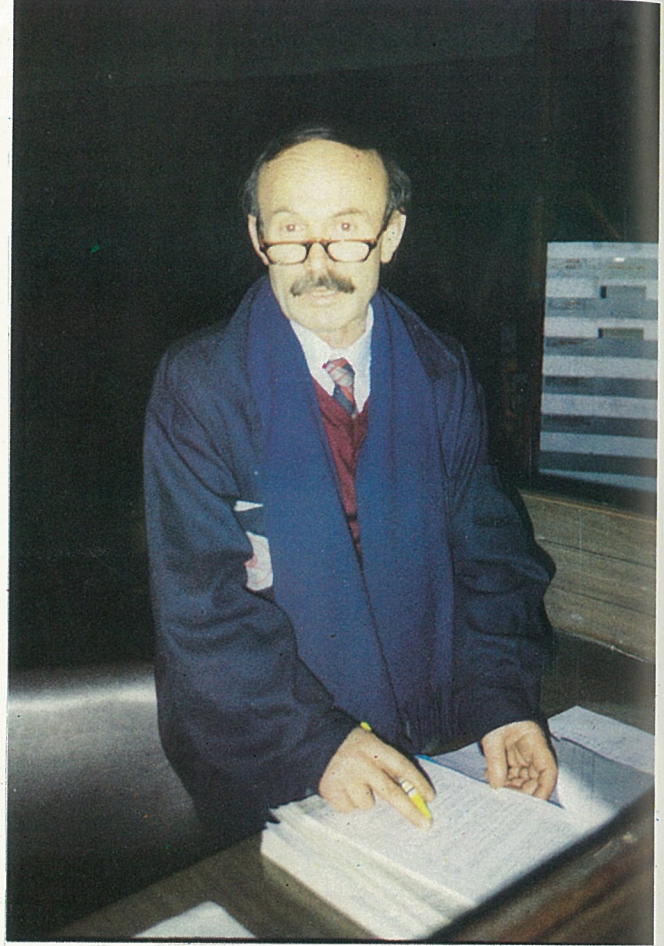
Çok ilgi çekici bir sistem olmasına rağmen yatırım maliyeti halihazırında çok yüksektir.

Diğer bir problem ise, insanları bu işin altında "Yıldız Savışları" teknolojisinin yatmadığına inandırabilmek.

UNUTULMAYACAK BİR ÖYKÜ

Sadece THY değil bütün büyük kurumlar biraz kozmopolittir. Farklı karakterlere ve farklı kültürlere sahip insanlar arasında kendi halinde kişiler olduğu gibi, çok popüler kişiler de vardır. Kiminin popülaritesi neşesinden, hoş sohbetinden kaynaklanır; kimininki de kişiliğinden, olgunluğundan kaynaklanarak, kendisine "ağabey" sıfatını kazandırır. THY bu konuda çok şanslı. Çünkü gerçek ağabeyler, örnek alınması gereken bu insanlar, azamsanmayacak kadar çok sayıdadırlar.

Röportaja konu olan ağabeyimiz öylesine renkli, öylesine dolu dolu bir kişilik ki, kendisine soru sorup, yanıtlarını beklemek bana biraz saygısızlık gibi geldi. Sizlerin ve kendisinin affına sığınarak sadece teybin kayıt düğmesine basmakla yetineceğim.



Sevgili Abdülaziz ağabey, söz senin.

Her şeyden önce benim ismim "Abdülaziz Aydın". Fakat THY camiasında Aziz Aydın olarak geçiyor. Durum böyle iken Tokat'ın Turhal kazasının Fındıkçam Köyünde 1944 değil, aslında birkaç yıl önce doğdum. İlkokulu, ortaokulu Turhal'da bitirdim. Erkek Sanat Enstitüsü'nün motor bölümünü Sivas'ta bitirdim. 13.5.1963'de İstanbul'a geldim. Yıldız imtihanında yanlışlıkla motor yerine makinaya girmişim. Yanlış sınıfa girdiğimden o seneyi kaybettim. Askerlik tecili için özel sekreterlik okuluna gittim. Ertesi yıl İzmir Motor Tekniker imtihana

girdim. Kazandım ve İzmir'e gittim. Orayı bitirdikten sonra Ankara Yüksek Motor Tekniker Okulu'na intikal ettim.

1963 Mayıs'ında geldiğimden beri İstanbul'dan kopmadım. İstanbul'da işe başladığım tekstil sanayi ve sonra otomotiv sanayi "BMC kamyon servisi" vb. yerlerde vazife yaptım. Akabinde 1969 güz dönemi yedek subaylık imtihanlarına girdim. Tuzla Piyade Okulunda altı ay kaldım. Eğitim sonrası kuralar çekildi. Ben istedim memleketimizin çok doğu çok uzak kesimlerine gideyim. Fakat Bolu 20. Piyade Alayı çıktı. Askerliğim neticesinde memleketime döndüm. Orta okulda 4 ay ingiliz-

ce öğretmenliği yaptım. İstanbul'a dönerken Ankara'ya uğradığımda, Baştaş Çimento fabrikası orada kalmamı istedi. Çimento sanayinde bir müddet çalıştım. 1971 yılı sonunda İstanbul Oto A.Ş.'nin çağrısı ile İstanbul'a döndüm. Bu kurumda çıkış bakım amiri olarak vazifeye başladım. Bu yıllarda özel sektör çok sevdiğim bir sektördür. Fakat İst. Oto çok laçka ve bana göre başı boş insanların çok olduğu bir yer olduğundan ayrıldım ve çimento sanayinde Ak Çimentoya geri döndüm. Belli başlı onüç işyerinde çalıştım. Ondördüncü işyerim THY'na gelişimin sebebi, özel sektördeki hareketli ortamın dahi beni tatmin etmeme-

si idi. THY daha doğrusu uçak olayı, geniş bir sahayı ele alan elektrik, elektronik, mekanik, hidrolik, pnömatik, yani çok komplike bir konu. Özel sektörde dahi para olayı benim için önemli olmamıştır. İlk planda daima iş gelir. Özel sektörde çalışırken bir kaza geçirdim. SSK bana 45 gün veya 2ay istirahat verdiği halde kabul etmedim.

Doktor bana 29 günden daha az veremeyiz dedi. Bu sürede dahi işimin başından ayrılmadım..

THY'na çağırıldığım tarihten 14 ay sonra geldim. 11 Kasım 1974 perşembe günü geldim. İlk günden AB kursuna başladım. 1933'den buyana gelmiş geçmiş en uzun AB kursuydu. Tam 3,5 ay devam etti. Şimdiki kursları bilmediğim için yararlarımı oldu zararlarımı bilemiyorum. Kurs bitip çalışma düzeyine geldiğimizde bazı konularda şahsi olarak hayal kırıklığına uğradım. Fakat daha öncede söylediğim gibi uçakçılık çok komplike bir olay. Benim gördüğün kurslar temel eğitimden sonra, DC-9, B-707, DASH-7 ve son zamanlarda Airbus kursudur. Bir kaç kez B-727 kursuna ve DC-10 kursuna yazdılar fakat ben gitmedim. Genç arkadaşlarıma şunu söylemek isterim. Hiç bir zaman ben 727 görmedim, F-28 kursu görmedim veya bunun kursunu görmedim demiyeceksin, işten yılmayacaksın, arada nüans farkları olsada hepsi bir mekanik düzen, ne iş olursa olsun, işin üstüne gideceksin. Ama bu körü körüne olacak iş değil. Kursunu görenlerden, yardım alabilecekleri samimi arkadaşlarına sorsunlar, işi kavrasınlar, kiritik ve püf noktalarını not alsınlar, bu konuları birbirilerine anlatsınlar, en önemlisi kitabı vurup kapatmasınlar. Kitap ile ça-



"Genç arkadaşlarıma şunu söylemek isterim. Hiç bir zaman ben 727 görmedim, F-28 kursu görmedim veya bunun kursunu görmedim demiyeceksin, işten yılmayacaksın, arada nüans farkları olsada hepsi bir mekanik düzen, ne iş olursa olsun, işin üstüne gideceksin."

ışmayı öğrensinler. İş kendilerine uydurmaya kalmayıp, işe uysunlar Terorik ile pratiği yeni bilgi ile tecrübeyi birleştirsınlar. Olay bu, büyülerini tanısınlar onlardan faydalanısınlar. Bu kozmopolit havayı kırmaya çalışsınlar. Ben kendime göre okurum, okumayı severim. Meselâ talebeliğinden beri bir Ter-cuman, bir Cumhuriyet, Ses, Hayat, sonra Bilim ve Teknik ile Akbaba mecmualarına aboneydim. Şimdi hayat yayınları ve akbaba kapandı. Birçok yeni çıkan dergi ve mecbuaları denedim denedi, ama hala içimde bir boşluk hissedirim.

Talebliğimden bu yana çeşitli cemiyetlerin faaliyetlerine katıldım. Tekniker ve Yüksek Teknikler cemiyetlerinde fiilen çalışıyorum. Dernek çalışmaları ile YÖK'ten eğitimimize devam hakkı aldık. Bi-

ze Sakarya Üniversitesi'ni gösterdiler. Senelerce uğraştık ve İstanbul Üniversitesi Avcılar Kampüsü'nde bu olayı açtırdık. 4 Mart 1991'de başladık. 22 Ocak 1992 akşamına kadar, 1 yıl her akşam ve cumartesi günleri devam etmek kaydıyla tamamladım. Yaşın ilerlemesi okumama engel değildi. Mevzu bu kadar açılmışken 1972'de Akçimento'da çalışırken konut kooperatifçiliği mevzuuna başladım. Hali hazırda devam ediyorum. Bir çok problemlili batık olan kooperatife danışmanlık yaparak yardımcı oldum.

Sonuç olarak şunu söyleyebiliriz. Özellikle genç arkadaşlarımla çalışmaktan yılmasınlar. Eğitimlerinden ve öğrenmekten hiç vazgeçmesinler. Hiçbir şey için çok geç değildir.

KADIN KOKUSU

OSKAR ÖDÜLLERİNİN TALİBİ

Şimdiye değin hiç Oskar ödülü alamayan Al Pacino "Kadın Kokusu" filmindeki rolü ile bu yılın en güçlü adaylarından biri. Pacino, bu filmde kör olan bir insanın, hayatını koku alma duygusuyla nasıl sürdürebileceğini, hangi işlerde zorlanıp hangilerini kolayca halledebileceğinin yanıtlarını anlatıyor.

New York'ta büyük bir otelin balo salonunda kıvrak ritimle, hassas dengeler kurarak Ar-jantin Tangoları yapan bir kadın ve bir erkek izleyicileri oldukça heyecanlandırıyor ve onların coşmalarına neden oluyor. Bunun nedeni ise, dans eden erkeğin aynı zamanda görme yeteneğinin kaybolmuş olması. Kadın Kokusu filmi, genç yaşta asker kıyafetinin göğüs kısmını sarı maddelerle dolduran, iyi bir mevkiye gelen fakat görme duygusunu yitiren bir insanın sorunlarını anlatıyor. Bu insan o andan sonra ya-



şamını nasıl sürdürür? O güne kadar almış olduğu eğitim, disiplin ve prensiplerini nasıl değiştirir.

Hollywood Eski Filmleri Tekrar Ediyor.

Tarih üzerine geçmiş dönemlerde oldukça sık yinelenen şöyle bir söz vardı: 'Tarih tekrardan ibarettir'. Üzerinde oldukça fazla tartışıldığını hatırlayanlarımız ol-

dukça fazladır. Ancak bu kadar yoğun tartışılmasına karşın bir sonuca da ulaşılmadı. Ulaşılmaması da pek olanaklı değil çünkü; verilen yanıtların içeriklerini belirleyen salt tarih konusundaki yaklaşım ve bu yaklaşımın bilimsel ya da duygusal olduğu vb. değildi, verilen yanıtları o dönemde daha başka pek çok etken belirlemekteydi.

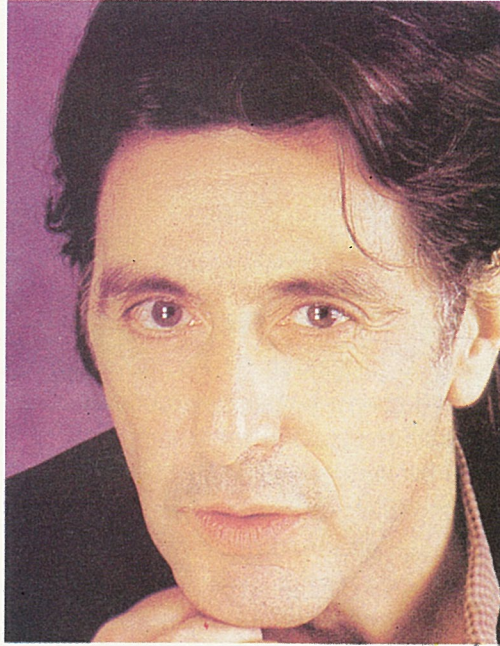
Amerikan sinema endüstrisi

geçmiş (ki çok uzak bir geçmiş değil) dönemler için en önemli özelliğinin, kendilerinin taklit edilemez (teknik düzey olarak) ve taklit etmez (konu-içerik olarak) olduğunu iddia etmesiydi. Bu konulardaki bütün suçlamalarını geri kalmış ülkelerin sinema sektörlerine ve sinemacılarına yöneltirken, onlara biraz da yukardan bakarak, kendilerinin ne kadar ulaşılmaz olduklarını sürekli propaganda etmekten geri durmadılar. Ancak şimdilerde görüyoruz ki, artık Hollywood için de tarih artık tekerrür edebilmektedir. Bunun diğer tanımı ise artık başka filmlerin, senaryoların Hollywood tarafından taklit edilebileceğidir. Bu olgunun nedenlerinin derinliğine irdeleneceği yer bu yazının kapsamı dışında kalıyor. Biz, burada İstanbul sinemalarında 12 Mart'tan itibaren gösterime giren "Kadın Kokuşu" adlı filmin tanıtımını yapmaya çalışacağız, belki de buradan yola çıkarak, Hollywood'da gündeme gelen yeniden çevirimlerin ne anlama geldiğinin ip uçlarını da yakalayabiliriz.

Filmin Konusunu

Amerkian ordusundaki albay rütbeli Frank Slade (Al Pacino), oldukça fazla madalyası olan başarılı bir subaydır. Ancak bu başarılı yaşamdan ani gelen bir fiziksel rahatsızlık sonucu erken emekliye ayrılmak zorunda kalır. Yaşamındaki bu alt-üst oluşlar Slade'nin hayata bakışını değiştirmiş, eski duyarlılığını yitirmesine neden olmuştur. Artık o, hiçbir şeyi önemsemeyen, hiçbir şeyden tat almayan biri olmuştur. Bütün bunlar Albay Slade'nin yaşamla tüm bağlarını kesmesi için yeterli nedenlerdir ve o artık vakit yitirmeden yaşamına kendi elleriyle

son vermeyi düşünmektedir. Bu düşüncesini bir hafta sonu tatilinin sonunda gerçekleştirmek ister ve böyle bir son için planlar yapar. Yapacak olduğu bu 'son' haftasonu tatili onun için, aynı zamanda yaşamla yapılacak olan son dans, son yüzyüze geliş niteliğinde de olacaktır. Ancak geçmişten şöyle bir farkı vardır yüzyüze gelişinin. O artık görmeyen biridir ve eskiden gözleriyle görüp elleriyle dokunduğu bir çok nesneyi artık şekilleriyle değil, kokularıyla algılamak durumundadır. Nesneler



onun için ne kadar büyük ya da küçük, ne kadar güzel ya da çirkin diye değil sadece nasıl koktukları ile bir anlam kazanmaktadır. Dünyayı görerek izleyemeyen bir insan, dünyayı koklayarak izlemektedir, artık her nefes alışında aynı zamanda yaşamın kokusunu da duymaktadır. Haftasonu tatili için hazırlıklara başladığında bir yardımcıya gerek olduğu ortaya çıkar. Slade'nin kızkardeşi, Charlie Simms adında bir lise öğrencisini haftasonu tatili için önerir. 17 yaşında bir genç olan Charlie'nin

amacı ise üç beş dolar biriktirerek yılbaşı tatili haftası için ailesinin yanına Oregon'a gitmektir. Bağlantı kurulur ve genç Charlie Simms ile haftasonu bakıcılığı için anlaşılır. Bu anlaşma ile ne Frank Slade, ne de genç Charlie yaşamlarında ne kadar önemli bir dönüm noktasında bulunduklarının farkında değillerdir. Anlaşma ile birlikte beklenen an gelir, tatil başlamıştır artık. New England'dan yola çıkan ikilinin gittikleri yer New York'tan, Manhattan'a uzanmaktadır.

Yerleştikleri lüks bir otel, kiralandıkları limousine otomobil ile gezintiler, yenen leziz yemekler güzel bir tatilin göstergeleridir. Ancak bütün bunlar genç Charlie için alışılmadık şeyler olduklarından dolayı bir anlam ifade etseler bile ikisi için de, hele Slade için kesinlikle bir anlam ifade etmemektedir. Fakat genç Charlie, bu tatil süresince hem kendini hem de Slade'i trajik boyutları oldukça yüksek bir maceranın içine çekecektir. Yaşamlarının anlamı her ikisi içinde farklılaşmaya, artık hayatı ve kendi yaşadıklarını daha farklı değerlendirmeye başlamışlardır.

Başka bir ifade ile, önlerinde yeni ufuklar olduklarını farkedeceklerdir. Charlie, bu işte çalışmaya başlamadan önce sorumluluklarının ve koşullarının altında ezilen bir öğrencidir. Slade ile girdiği bu ilişki ile, bir insana yol göstermek, onu hayata kazanabilmek misyonlarını da üstlenmeye başlar. Fakat Slade oldukça farklı amaçlarla bu tatile başlamıştır, kafasındaki ölüm fikrini değiştirmeye çalışacak birine ihtiyacı da, tahammülü de yoktur. Bu çatışmalı süreç içinde iki insan arasında bir yandan

da yakınlaşmalar ortaya çıkmaya başlar. Slade'i ölüm fikrinden caydırmayı başaran Charlie, artık bu insanın gelecekte yapması gerekenleri planlamayı düşünmektedir. Slade ise, Charlie'nin zamanla kendi yaptığı hataları tekrarlamasından korkmaktadır ve onu bu konularda sürekli uarmaya çalışır... Film bu ilişkilerin, iki insan arasındaki dostlukların ve çatışmaların, diğer ilişkilere yansımalarının, ve hayatın karmaşık kokusunun bir tablosunu yapmayı deneyerek tamamlanıyor.

Filmin 4 dalda Oskar'a aday olması sadece konusunun ilginçliğinden değil. Senaryo yazarı, "Guguk Kuşu" filminin de senaryosunu yazan Bo Goldman. Yönetmeni Martin Brest ise daha çok polisiye ağırlıklı, bol hareketli ve espirili "Geceyarısı Av" ile "Sosyete Polisi" filmlerinden tanıdığımız biri. Al Pacino ile filmi sürükleyen diğer önemli oyuncu ise, daha önce "Kızarmış Yeşil Domatesler"de de rol alan ve gelecek için çok kişinin umutlu konuştuğu genç Charlie rolündeki Chris O'Donnel. Filmin çekimleri bittiğinde Pacino rol arkadaşı O'Donnel'a öyle bir not göndererek onu kutlamış ki, aynı zamanda kendini de övmekten geri durmayan bir kutlama. Notta şunlar yazılmış; "Film çekimleri sırasında seni göremesem de iyi olduğundan eminim. Başarılar." Filmi izleyenlerin ortak



kanısı gerçekten de Pacino'nun filme çok iyi konsantre olduğu ve beraber oynadığı rol arkadaşları ile birlikte çevresindeki hiçbir şeyi görmediğini bunu da abartısız ve gerçekten inandırıcı bir biçimde gerçekleştirdiği doğrultusunda. Bunu başarabilmek için körler okulunda uzun süre dersler alan Pacino, gerçek bir kör gibi hareket edebilmeyi, baston kullanmayı ve daha pek çok detayı burada öğrendi.

Tekrarların Nedenleri;

Amerikan sinemasının yakın tarihine bir göz atıldığında görülen ilk önemli ve yaygın özellik, bu sinemanın şiddet ağırlıklı ve 'büyük' 'yenilmez' ABD imajını güçlendiren yapımlara oldukça fazla yer vermiş olmasıdır. Bunların içinden "Rambo", "Rocky" gibi filmler ilk akla gelenleri.

Bu tür filmlerin yanında sayısız orta ve vasat düzey filmler bir ara ortalığı o denli sarmıştı ki, ABD'nin kendi içinden bile, "biz bu filmlere layık insanlar değiliz" türünde itirazlar yükselmeye başladı. Batman filmi için bir eleştiri yazısında; "İzleyiciyi, çocuksu zekaya sahip veya aptal olarak gören bir film" deniyordu. Bunların yanı sıra bir de bu tür filmler son zamanlarda eskisi gibi iş yapmamaya da başlamıştı. Ve Hollywood'lu yapımcılar dikkatlerini daha

küçük bütçeli filmlere doğru yönelmeye başladılar.

Kendisini sürekli büyük prodüksüyonlara göre hazırlamış olan ABD film endüstrisinin, küçük bütçeli filmler konusunda taklit edebileceği bir alan vardı ve bu alanda Avrupa sineması idi. Böylece Hollywood ne zaman ekonomik darboğaza girse ya da ne zaman konu sıkıntısına düşse, ilk el attığı alanlardan biri olarak Avrupa sinemasını seçti. Oradaki önemli filmleri anında taklit ederek, onların ABD versiyonlarını gerçekleştirdi ve bütün dünyaya da bu ikinci versiyonları izletme başarısını gösterdi.

"Kadın Kokusu" filmi de ünlü İtalyan yönetmen Dino Disi'nin 1975'te gerçekleştirdiği aynı adlı filminden alınmış ve bazı değiştirmelerle birlikte ABD film normlarına uyarlanmış bir film.



TÜRK SİNEMASI GELECEĞİNİ ARIYOR

Uzun süreden beri ciddi bir durgunluk içinde bulunan, yabancı filmlerle yarışabilmek için salon bulmakta dahi zorluk çeken Türk Sineması geleceğini "Dönersen Islık Çal" gibi filimlerle aramaya çalışıyor. Filmdeki oyuncuların performansları ve konu ile bütünleşmelerini gözönüne aldığınızda kolaylıkla şöyle bir yargıya varabiliyorsunuz, Türk Sineması geleceğinin önemli ipuçlarını böyle filmlerden bulup çıkartacaktır.

Kişilerin iç dünyalarını dikkate alan, bunalım ya da çözüm-süzlükleri ile ilgili önemli filmler yapan yönetmen Orhan Oğuz son filmi "Dönersen Islık Çal"da de benzer konuları işliyor. Film asıl olarak bir cüce ile bir travestinin dostluğunu, çatışmasını ve çelişkilerini anlatıyor.

Filmin Konusu

Filmin önemli karakterlerinden biri olan cücenin (Mevlüt Demiray) kendine ait bir dünyası vardır. Çoğumuzun başkalarına bağımlı olduklarını düşündüğümüz bu insanlar aslında kendilerine bir çalışma düzeni kurabilen, kendikendilerine yetebilmeyi başaran, giyim kuşamına özenli insanlar olabilmektedirler. Bizim cücemizde bu özelliklere sahiptir ve evinde de kendine ait bir yaşam standartı oluşturabilmiş biridir. Çünkü yalnız başına yaşamaktadır. Fakat birgün elindeki düdükle zor durumda olan bir kadını kurtarır ve onu evine getirir. Birlikte yemek yerler, cüce sürekli konuşur, evine gelen misafirine sorular sorar fakat hiçbirine sesli yanıtlar alamaz. Yeme-



ğin sonunda su almaya kaltığında arkasından seslenen 'sağol, teşekkür ederim' cümleleri beyininde bir tabanca gibi patlar ve misafirinin bir kadın değil aslında bir travesti olduğunu anlar. Bu andan sonra film cinsiyet sorunlarından tamamıyla uzaklaşarak kişiler arasındaki çatışmalar ve dostluklar üzerine gelişmeye başlar. Filmin yönetmeni Orhan Oğuz da filmini şöyle anlatmakta; "Bir travesti filmi değil bu. Bir dostluk filmi yapmayı amaçladık biz. İki de topluma aykırı tipler. Toplum ikisininide dışlıyor. İkiisiyle de alay ediyor. Onun içinde bunların ortak bir noktası var. Buluşuyorlar ve bir dostluk kuruluyor aralarında. Amacım da bu. İki aykırı insanın bir dostluk üzerine birleşmesini ben hoş buluyorum ve bu filmde bunu anlatıyorum."

Filmin konusu kısaca böyle. Bu filmin Türk sinemasının geleceğine yönelik bize verdiği ilk ipucu, artık çevirilecek filmlerdeki konuların seçimi biraz daha özenli olacaktır gibi görünüyor. Nedeni ise, beylik kalıplardaki konulardan sıyrılan filmlere izleyici ilgisi daha fazla ve yönetmenlerimizde bu eğilimi fark ettiler ya da farketmek zorunda kaldılar. Neden ne olarsa olsun olumlu anlamda bir gelişme olarak kabul edilmeli bu yenilik.

Sinemanın geleceği açısından bir başka olumlu göstergesi de, oyuncu seçiminde görüyoruz. Türk Sinemasını bu günlere taşıyan oyuncuların kendilerini uzun süre kurtaramayan yönetmenler, artık yeni yüzler ve yeni karakter tipleri aramaktadır. Bu arayışlarında sinemamıza gerçekten değerli oyuncular ka-

zandıracağını beklememiz fazla iyimserlik değildir. Filmin iki önemli rolünü üstlenen Fikret Kuşkan ve Mevlüt Demiray bu arayışın sonucu olarak bulunmuş oyuncular. İkisinin de sinema geçmişleri çok eskilere dayanmıyor. Filmin bu iki önemli oyuncusunun geçmişine kısaca bir göz atmamız, hem bu oyuncuların tanıtımı hem de sinemamızdaki gelecek arayışları açısından bazı önemli noktaları açıklığa kavuşturacaktır.

Fikret Kuşkan, Sinemadaki En Genç Oyuncu Kuşağının Temsilcilerinden

Pekçok oyuncunun talip olduğu, ama sonunda "Dönersen Islık Çal" filmindeki travesti rolünü alan Kuşkan 1965 doğumlu. Çocukluğunda sinema veya tiyatroya pek ilgi duymayan fakat bazı rastlantılarla konservatuarda öğrenime başlayan Fikret Kuşkan buradan 1990 yılında mezun olmuş. Sinemadaki ilk oyunculuk deneyimine, 1988 yılında Zülfü Livaneli'nin yönettiği "Sis" filminde kısa bir rol ile başlamış. Bu çalışmanın tamamı beş gün sürer ve karşılığında yüz bin lira alan Kuşkan, 1989'da toplam 26 bölümden oluşan "Gençler" adlı bir Tv dizisinde oynamaya başlar. 1990'da gene Orhan Oğuz'la "İki Başlı Dev" filminde ilk kez biraraya gelirler. Bu filmdeki rolüyle Sinema Yazarları ve Eleştirmenleri En İyi Erkek Oyuncu Ödülü'nü kazanır. Kuşkan ya da çalışmaları başlanan, Almanların yapımcılığını üstlendiği bir filmde başrol oynamaya hazırlanıyor.



Mevlüt Demiray, Küçük Boy Büyük Oyun

Filmde aslında başrolü oynayan, fakat hala star sisteminin etkilerinden dolayı ikinci planda kalan cüceyi Mevlüt Demiray canlandırıyor. Mevlüt'ün asıl mesleği tezgahçılık. Sulthanhamam'da çeyiz malzemeleri satan bir dükkanda çalışıyor. Demiray bu oyunuyla birlikte dördüncü filmini de tamamlamış bulunuyor. Sinemaya ilk olarak Ümit Elçi'nin "Fosforlu Cevriye" adlı müzikalle başlayan, daha

sonra Işıl Özgentürk'ün "Seni Seviyorum Rosa" ve ardından da Erden Kral'ın "Mavi Sürgün" filmlerinde oynayan Demiray, bu filmler için; "Öncekiler küçük rollerdi. Kameraya ısınmam, ne olup bittiğini anlamam için bunlar gerekiyordu. O filmlerde meseleye uzaktan bakıyordum. Buralarda kendimi ispatlama olanağı bulamadım. Ama bu son iki film iyi bir imkan oldu benim için." derken, sinemanın geleceği için iyi bir kazanç olduğunu da söylemiş oluyor.

CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA UÇAK BAĞIŞLARI



Veysel Tolun

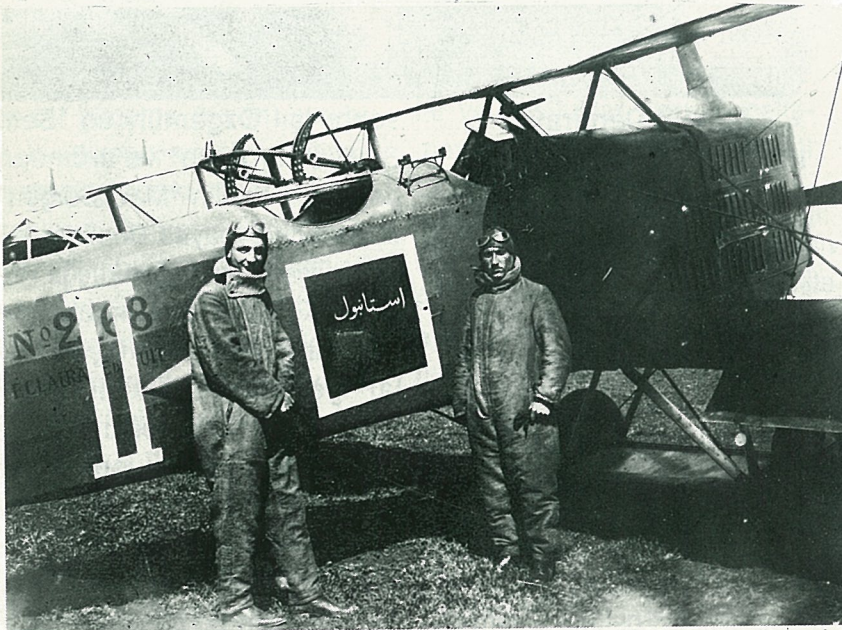


1926-27 yıllarında iller ve ilçeler halkı Hava kuvvetlerine kendi il ve ilçelerinin adlarını taşıyan uçaklar armağan ederlerdi. Bunlardan Kalecik ilçesinin armağan ettiği uçak törenle pilotlarına teslim edildi. (Cemal Işıksel Albümünden)

1 923 yılında Cumhuriyet'in ilanıyla Anadolu'da kurulan yeni Türk devletinde herşey yeniden yapılıyor, büyük kurtarıcı Atatürk'ün önderliğinde çağı yakalamak için olağanüstü çabalar sarfediliyordu. Yeniden teşkilatlanan Türk Hava Kuvvetleri de bu dinamizmin dışında kalamazdı. Bu nedenle çağın harikası uçaklara daha çok sahip olabilmek için uğraş veriyordu. Ne var ki milli bütçe havacıların her is-

teğine cevap verebilecek düzeyde değildi. İşte bu aşamada Türk ulusunda her zaman var olan bir haslet yeniden ortaya çıktı ve yardım kampanyaları başlatıldı.

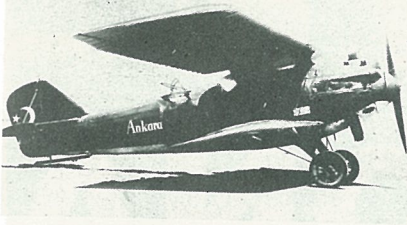
Bu yolda daha önceleri de uçaklar temin edilmişti. Kısa bir sürede bir yarış haline gelen bu yardım kampanyaları ülkenin her yanında büyük ilgi gördü. Pek çok il ve ilçe bir uçak alacak kadar bağış toplamayı başardılar. Halkın bağışlara gösterdiği bu ilgiden güç alarak 1925 yılında daha sonra adı "Türk Hava Kurumu" olacak olan "Tayyare Cemiyeti" kuruldu. Bu cemiyet aracılığı ile bu bağış kampanyaları daha düzenli ve yararlı hale getirildi. Gün geçmiyorduki bir gazetede halkın bağışlarıyla satın alınan bir uçak için düzenlenen bir tören haberi yer almasın. Bağış yoluyla satın alınan uçakları hediye eden il ve ilçelerde birbirine çok benzeyen "ad koyma törenleri" düzenleniyordu. Bunun için satın alınan uçaklar tek olarak ya da filo halinde uçaçrak bağışı yapan



1926 Yılında Diyarbakır'da Mükerrerrem Hoca ve Makinist Ferit uçuştan önce



Gen. İhsan Esiner Albümünden

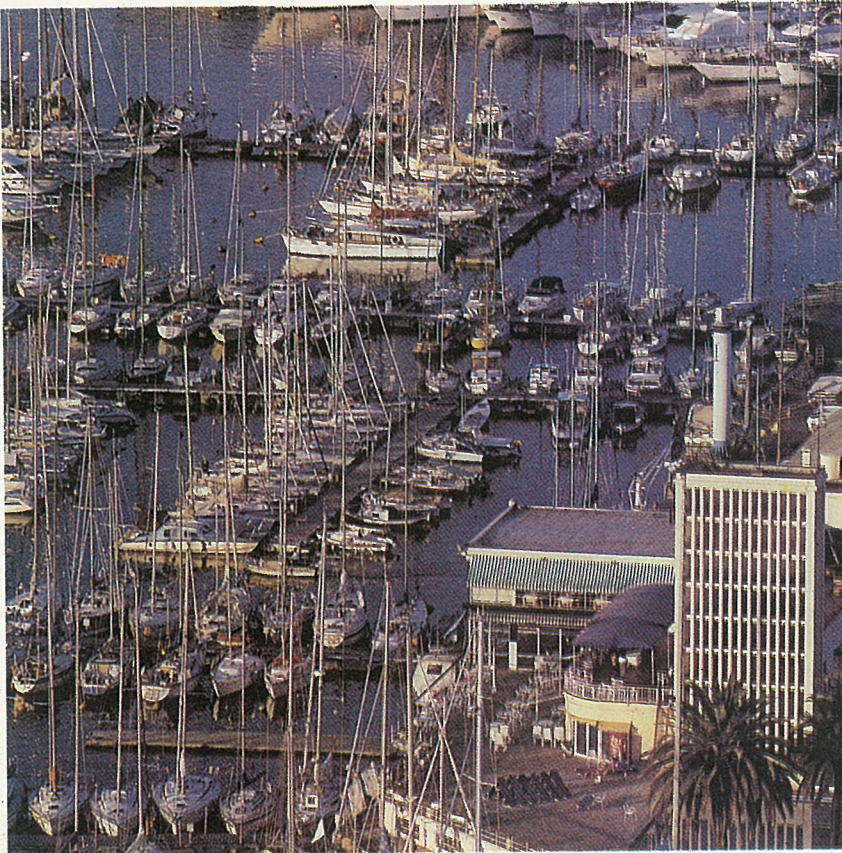


kente gönderilir, burada uygun bir meydana inerdi. Burada uçağın burun kısmına ya da motoru üzerine büyük bir Türk bayrağı konurdu. Bağış yapan kentin adı önceki uçağın iki yanına gövde üzerindeki kırmızı beyaz kare şeklindeki milliyet tanıma işaretlerinin ortasına daha sonraları ise kuyruk üzerine yazılırdı. 1928 yılındaki harf devrimine kadar Arap harfleriyle yazılan yazılar bundan sonra Latin harfleriyle yazılmaya başlamıştır. Bu törenin yapılması için il veya ilçenin bir uçak parası toplamış olması gerekiyordu. Toplanan para birden fazla uçak almaya yeterse o zaman uçağın üzerindeki kentin isminin altına 1,2,3 gibi kaçınıcı uçak olduğunu belirten rakamlar yazılıyordu. Bu törenlere yörenin en üst düzeydeki askeri ve sivil personolinde katılırdı. Önce konuşmalar yapılır, sonra kurbanlar kesilir ve uçak üze-

rindeki bayrak indirilerek uçak hakkında halka açıklamalarda bulunurdu. Sonra halk kenara alınarak halkın coşkulu alkışları arasında bir gösteri uçuşu yapılırdı. Bu uçuşu bir süre sürdüren uçak veya uçaklar son bir kez alçaktan uçarak kantalarını sağa ve sola yatırarak halkı selamlar ve onların hayranlık ve şaşkınlık dolu bakışları altında yeni yuvalarına doğru yola çıkarlardı. Bu ad koyma törenlerinde halk gerçekten coşar ve duygulanır, verdikleri küçük paralarla kentlerinin adını taşıyan bir

uçağın göklerde uçmasının verdiği heyecanla yeniden bağışta bulunurdu. il ve ilçelerde yapılan bu tören ve kampanyalarda törenleri ve bağış toplama işlemlerini Türk Tayyare Cemiyeti elemanları yaparlardı. Bu görevliler kollarına beyaz üzerine kırmızı olarak işlenmiş üstte bir uçak resmi, altta Türk Tayyare Cemiyeti yazılı "Pazubent" denilen özel kolluklar takarlardı. Türk ulusu bu değerli hasletinden hiçbir şey kaybetmediğini bu günde sürdürdüğü yardımlarla göstermektedir.





Barselona, İspanya için bir kültür merkezi olması ile sınırlı olmayan, bu özelliğinin yanı sıra, Katalan dili ve kültürünün zenginleştirdiği özgün bir tarihsel geleneğe de sahiptir. Bütün bu tarihsel ve kültürel özellikleri ile salt İspanya için değil aynı zamanda Avrupa için de bir kültür merkezidir. Bunun nedeni ise, Katalonya'nın siyasal ve toplumsal tarihinde belirleyici olan Katalan kültürü yerel ve kapalı bir kültür birikimi olarak kalmamış, tersine Avrupa ile de sınırlı olmayan, dünyadaki öbür akımlara ve gelişmelere açılabilmeyi başarmıştır.

Barselona, İspanya-Fransa sınırının 150 km güneyinde yer alır. Yüzey şekilleri bakımından İspanya'nın en karmaşık ili olan Barselona, Pireneler, Orta Katalonya u-

Katalonya bölgesinin en önemli ili olan Barselona, İspanya'nın da en büyük sanayi ve ticaret merkezidir. Aynı zamanda ülkenin başlıca liman kentidir.

çurum havzaları, Seralada içleri, orta çöküntü alanı ve kıyı ovaları gibi birçok jeolojik kuşağın enlemesine sıralandığı bir kesit görünümündedir.

Katalonya bölgesinin en önemli ili olan Barselona, İspanya'nın da en büyük sanayi ve ticaret merkezidir. Aynı zamanda ülkenin başlıca liman kentidir. Dünyadaki nüfus yoğunluğu en fazla olan kentlerinden biridir. Kent planı düzenli ve oldukça uyumludur. Ticaret ve yerleşme alanları eski kentin merkeziyle çevresinde yoğunlaşmıştır. Sanayi bölgeleri bu merkezin çevresinde ve dışarıya doğru yayılmaktadır. Bundan dolayı da büyük sanayi kentlerindeki atmosfer Barselona'da görülmez, aksine daha doğal mekanları ve tarihsel binaları ilk göze çarpan özellikleri oluşturur. Kentte ulaşım otobüs, trolleybüs, metro ve banliyö trenleri ile sağlanmaktadır. 1971'lere kadar kullanımına devam edilen tramvaylar bu tarihte

kaldırılmıştır.

Geniş kaldırımları, ağaçlar altındaki bankları ve kitap, gazete, el sanatları ürünleri, çoğunlukla da başta kuşlar olmak üzere ev hayvanları ve çiçek satılan küçük dükkanlarıyla ünlü olan Ramblas semti sevilen bir gezinti alanıdır. Yeni kentsel yerleşim bölgesi olan Ensanche birbirini dikine kesen geniş caddeleriyle kuzeye doğru uzanır.

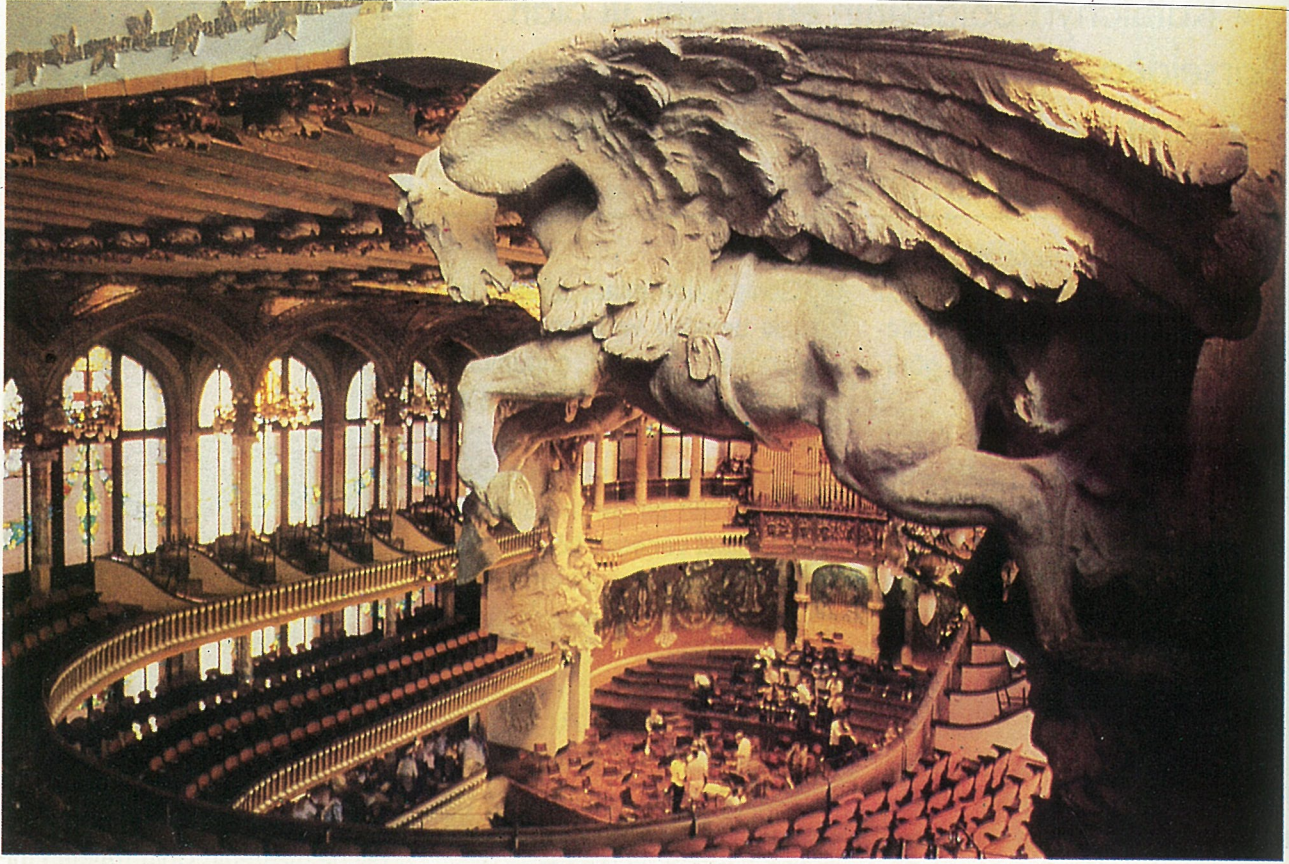
Kentin en eski yerleşim alanı, küçük bir tepe olan Monte Teber'dedir. Roma Dönemi surlarının kalıntıları buradaki bazı sokaklarda hala görülebilmektedir. Eski kentin ortasındaki Barselona Katedrali'nin yapımına 1289'da kuzey cephesi ile başlanmış, büyük bölümü 14. yüzyılda yapılmasına karşın ancak 15. yüzyıl sonlarında tamamlanabilmiştir. Batı cephesi ise 19. yüzyılda eklenmiştir. Geç Gotik kiliselerde görülen mekansal bütünlük endişesi bu yapıda da kendini göstermektedir.



Barselona'nın hem tarihsel hem de mimari açıdan en önemli eserlerinin başında çok büyük boyutlu bir çalışma olan Templo Expiatorio de la Sagrada Familia kilisesi gelmektedir. Ünlü Katalan mimar Antonio Gaudi'nin bilinen en güzel yapıtı da olan kilisenin inşasına 1882'de başlanmış olmasına karşın henüz tamamlanamamıştır.

Kültürel Yaşam: 1450 yılında kurulan Barselona Üniversitesi ile 1968 yılında kurulan Özerk Barselona Üniversitesi kentin önde gelen bilim ve araştırma kuruluşlarıdır. Kentin önemli müzeleri ise, Romanesk ve Gotik ressamların yapıtlarını barındıran Katalonya Güzel Sanatlar Müzesi, 12-18. yüzyıl heykellerinin sergilendiği Federico Mares Müzesi ve gençliğinde dokuz yıl burada yaşamış olan Picasso'nun pek çok yapıtının bulunduğu Picasso Müzesi, Deniz Müzesi ve Joan Miro Vakfı Müzeleridir. Bu müzelerin yanında eski tarihli buluntuların sergilendiği Barselona Arkeoloji Müzesi ile Prehistorya ve Arkeoloji Enstitüsü bulunur. Tarih öncesine ait bulun-



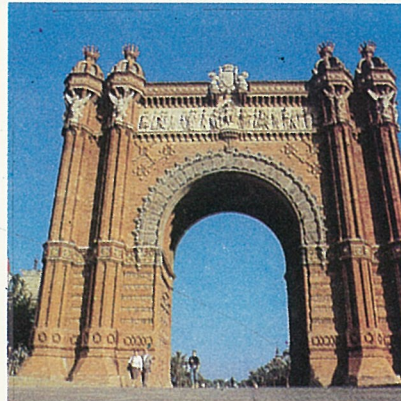


tular ile Eski Yunan ve Roma sanatı koleksiyonlarının yanı sıra, Iber Yarımadası'ndan arkeolojik örnekleri de barındırmaktadır. Burada sergilenen yapıtlar arasında Ampurias'taki kazı alanının bir bölümünün maketi, Eski Yunan vazoları, cam eşyalar ve heykellerden örnekler bulunmaktadır. Tarihi Asklepios'un İÖ 4. yüzyıldan kalma güzel bir heykeli ile Ampurias Venüsü de burada bulunmaktadır. Müzede bulunan bir Artemis başının Skopas okuluna ait olduğu kabul edilir. Müzenin bazı bölümleri Yunan ve Etrüsk vazoları, Roma tunç eşyaları ve çanak çömlekleri gibi küçük fakat önemli yapıtlara ayrılmıştır. Ayrıca erken Hristiyan ve Vizigot mezarlarından ele geçen eşyalar da oldukça ilgi çekicidir.

1847'de kurulan ve günümüzde de faaliyetlerini sürdüren Teatro

del Liceo kent opera ve balesini bünyesinde barındırmaktadır. Kentte dünyaca ünlü bir senfoni orkestrası da vardır. Katalan halk oyunları yörenin en fazla ilgi çeken sanat gösterileridir. Barselona'da 130 sinema ve 14 tiyatrodan başka lunaparklar gibi çeşitli eğlence merkezleri de bulunmaktadır. 1899'da kurulan Barselona futbol kulübü dünyaca ünlüdür ve 100 bin kişilik bir stada sahiptir.

Kentin tarihçesi: Barselona



söylenceye göre Kartacalılar tarafından kurulmuştur. Kentin adının da Kartaca'nın ünlü yönetici ailesi olan Barkaslardan kaynaklandığı idda edilmektedir. Kent Roma döneminde Colonia Faveentia Julia Augusta Pia Barcino adını almış, Magriplilerce de Barcaluna olarak adlandırılmıştır. 415'te Vizigotların işgal ettiği kent, 717 dolaylarında Arapların eline geçmiştir. 801'de Karolenj hanedanından I. Louis kenti Araplardan alarak kendi topraklarına kattı. Barselona kontları bu dönemde özerkleştiler ve 10-11. yüzyıllarda Katalonya'nın geri kalan bölgelerini de denetimleri altına aldılar. 1808-13 yılları arasında Napolyon'un egemenliği altında kalan kent, bundan sonraki dönemde hızla sanayileşmeye başlamış ve kısa sürede İspanya Krallığının en önemli kenti haline gelmiştir.



**NOT: UTED Üyelerine
KİĞILI Mağazaları Beyoğlu
ve Galeria şubelerinden
yapacakları peşin
alışverişlerde %20 indirim
uygulanacaktır.
Vadeli Alışverişlerde,
vade farkı alınmadan
5 eşit taksitle alışveriş
yapabileceklerdir.**

KİĞILI

OSTA 900

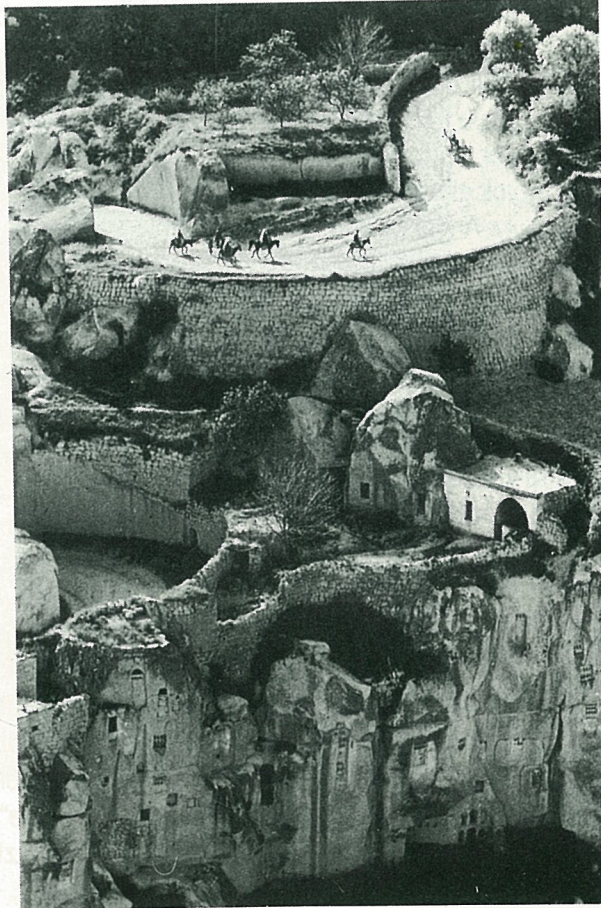


GÖREME

Türkiye iç turizmi açısından, doğal güzelliğın yanı sıra tarihsel zenginliğın de bir arada bulunabileceğı görölmeye değer yerlerin başında gelen bölgelerden biri de Göreme Vadisi ve Göreme Tarihi Ulusal Parkı'dır. Pek çok önemli tarihsel birikimleri ve doğal güzellikleri bir arada bulundurmasıyla, oldukça etkileyici ve ilgi çekici özelliklere sahiptir.

Ulusal Park, doğusunda Damsa Çayı vadisi, güneyinde Kermil Dağı, batısında Elmabayır Deresi, kuzeyinde de Beşiktepe yükseltisi ve Gökdere Deresiyle çevrili bulunmaktadır. Göreme Vadisinin yüzey şekilleri çok sayıda irili ufaklı vadi, sel yatakları ve peribacalarından oluşmaktadır. Vadide oluşan bu yapının doğal nedenleri konusunda çeşitli teoriler bulunmaktadır. Bunlardan en fazla kabul göreni ise, bu doğal yapının, Erciyes Dağının uzun jeolojik dönemler boyunca süren volkanik faaliyetleri sonucu oluştuğudur. Volkanik faaliyetlerin sonucunda bu yörede oluşan tuf tabakalarının kalınlığı kimi yerlerde 100 metreyi bulmuştur. Ulusal Parkın bulunduğu vadinin en önemli doğal özellikleri, bazalt örtüsüyle kaplı tufelerin çeşitli doğal etkilerle aşınması, ısınma-soğuma, donma-çözülme, yağışlar gibi etkiler altında, yumuşak tuf tabakaları ile sert bazalt bloklarının farklı aşınımına uğramaları sonucu oluşmuş olan peribacalarıdır. Bu peribacalarının bazılarının boyları 35 metreye ulaşmaktadır.

Göreme Ulusal Parkı doğal güzelliklerinin yanı sıra tarihi olarak da önemli zenginliklere sahiptir. 7. yüzyıl ve sonrasında, Bizans ile Sasaniler arasındaki çatışmalardan ve Arap akınlarından kaçan ve doğal özellikleri nedeniyle bu bölgede yerleşen bir Hristiyan topluluğunun yarattığı kültürel ve mekansal zenginliklerle de doludur. Peribacalarının ve tüflü arazinin kolaylıkla oyulabilmesi, içlerinin istenilen biçimlere kolayca sokulabilmesi bu bölgenin tercih edilmesinde en önemli nedenleri oluşturmuştur. Bölgede yerleşen bu topluluk, gerek peribacalarının içini, gerekse tüflü araziye oyarak çok sayıda manastır, kilise, konut, kiler ve şaraphaneler oluşturmuşlardır. Göreme Vadisinde, bazı kaynaklara göre o dönemde sayıları 360 civarına ulaşan kilise kurulmuştur.



Kayalara oyularak yapılmış tüm yapıların at nalı biçiminde oyulmuş kemerli basit girşleri bulunmaktadır. Kiliselerin planları da oldukça yalın düşünülmüştür. Manastırlar ise yemekhane, keşiş odaları, kiler, mutfak, şapel gibi çeşitli bölümlere ayrılmıştır. Dinsel yapıların en önemli özellikleri freskleridir. Freskler iki ayrı dönemin karakteristik özelliklerini yansıtmaktadır. 725-843 arasındaki İkonoklastik Dönem'de simgesel ve geometrik motifler kullanılmıştır. Balık, horoz, üzüm bu dönemin başlıca dinsel simgeleridir. IX. yüzyılın ikinci yarısında, İkonoklastik anlayışların yenik düşmesinden ve Arap saldırılarının kesilmesinden sonra kıyım döneminden kalma fresklerin üzerine başka bezemeler yapılmıştır. Bu dönemlerde dinsel olaylar ya da kişiler, Kitabı Mukaddes'ten sahneler betimlenmeye başlanmıştır.

Fresklerin yapımında iki teknik kullanılmıştır. Resim ya duvara çizilen astar üstüne ya da doğrudan doğruya duvar üstüne yapılıyordu. Tüfün emme özelliğinin bulunmaması nedeniyle boyaların parlaklığı günümüzde de sürmektedir. XI. yüzyıldan sonra yapılan fresklerde tüm ayrıntılar belirlenmiş, çok renkli ve kalabalık kompozisyonlar hazırlanmaya başlanmıştır. Göreme Vadisi, buraya yerleşen Hristiyan toplulukları ile Bizans'ın bağlarının XII. yüzyıldan sonra azalmaya başlaması, bölgenin eski önemini yitirmesine neden oldu. Bu tarihlerden sonra daha çok keşişlerin inzivaya çekildikleri bir yer olarak işlev görmeye başladı. Burada yaşayan halk Lozan Antlaşması hükümleri uyarınca Yunanlı sayılarak Yunanistan'daki Türklerle değiştirildi.

TOPLAM KALİTE KAVRAMINA GEÇİŞ



OYA TORUM
(Kabin Kalite Müdürü)

Endüstri devrimini izleyen bilgi toplumuna geçiş dönemi; kişileri, firmalarını, kuruluşları, toplumca acımasız bir rekabet ortamına itmiştir.

Bu ortamda başarılı olabilmek için yönetimler sürekli arayışlar içine girmişlerdir. Arayışların temel amacı; İSTENEN ile BEKLENENİ birleştirmek yani, YÜKSEK KALİTE, DÜŞÜK MALİYET YÜKSEK VERİMLİLİK elde edebilmektir.

Üretimin ana parametreleri olan bu kavramlar üzerine endüstri devriminden bu yana yöneticiler ve yönetim bilimcileri sürekli olarak yeni teknikler geliştirmeye çalışmaktadır.

Günümüzde, teknoloji, sanayi ve ticarete dünya ekonomisinde en önemli yeri alan Japonya'nın oynadığı ülkeleri, kurumları, kişileri "Japon gerçeği"ni incelemeye, mantığını anlamaya itmiştir. Bu incelemenin ortaya koyduğu sonuç "TOPLAM KALİTE" uygulamalarıdır.

YAKIN TARİHTE JAPONYA'DAKİ SOSYO EKONOMİK GELİŞMELER

Japonya, II. Dünya Savaşı öncesinde emperyalist bir ülke idi. İnsan kişiliğini ezen, baskı rejimiyle yönetilen, eski Sovyetler Birliği gibi, Japonya da yüksek savaş teknolojisine sahip olmanın yanı sıra son derece kalitesiz mallar ve

kalitesiz hizmet üretilirdi.

Bugünkü noktaya gelen Japonya'nın başladıkları düzeyi göstermek için ise Japon telgraf-telefon şirketi NTT'nin durumu iyi bir örnektir. "Ne zaman birine telefon etmeniz, karşınıza başka biri çıkar" Telefon şirketinin feci durumunu gören Amerikan İşgal kuvvetleri, Japonlara yardım etmek zorunda kalmıştır. Böylece modern anlamda kalite konturölü 1946'da başlar. 1950'li yıllarda dünya piyasasına ucuz fakat kalitesiz mallar yayılırken, Japonlar bu yıllarda Renault ve Austin gibi Avrupa otomobillerinin lisansını alarak montajına başlarlar. Örneğin, 1953 yılında Renault CV4 modeli ile üretime geçen firma bugünkü Honda'dır. Bu üretim 1961'e kadar devam etmiştir. Bu dönemde Japonya'da otomobil üretimi olmasına rağmen, daha kaliteli olduğu için Japon'lar Renault'yu tercih etmişlerdir. 1960'a kadar Japonya'nın otomobil ihracı yok gibidir.

Ancak, 1980 yılında Japonlar, 1 milyon otomobil üreterek, ABD'yi geçmiş ve dünya ekonomisinde 1. sıraya oturmuştur. Daha da ilginç olan Japonya'nın bugünkü düzeye gelmesinde en önemli rolü oynayan Dr. Deming, 1950'li yıllarda, Amerika için yeni yöntem teorileri geliştirmiş; Weber, Elton Mayo, Maslow, Mc Gregor ve Taylor'un teorilerine ek olarak; kalite elde edebilmek için öneriler getirmiştir.

JAPONYANIN SOSYO KÜLTÜREL YAPISINA KISA BAKIŞ

Unutmamak gerekir ki, kalabalık nüfusu ve etnik grupları olmaları homojen yapısıyla önemli bir

özelliği vardır. İnsanlar arası güçlü bir iletişim vardır. Ada olarak içe kapalı toplumun sağlam gelenekleri seçkinlik ve sınıf ayrımı yapmamaktadır. Japon alfabesi dünyanın en zor alfabesidir. Öğrenmek bile büyük bir sabır ve çalışmaya gerektirir. Temel zorunlu eğitim 9 yıldır. Asgari düzeyde eğitim görmüş kişiler bile matematiğe "problem çözmeye yatkındır." Bu da ve Konfiçyus felsefeleri insanın doğuştan iyi ve en değerli varlık olduğunu kabul eder. İşte kısaca özetlenen bu nedenlerden ötürü, Japon halkının sosyo kültürel alt yapısı, toplam kalite kavramına geçiş için çok uygundur.

TOPLAM KALİTE

Herhangi bir hizmet ya da herhangi bir ürün üretilirken, kalite elde edebilmek için üretimin sonunda kalite kontrolü esas yerine tüm süreç boyunca kalitenin temini esasına dayanır. Müşteri, o mal veya hizmeti alıp kullanan kişi olduğundan; Süreç içinde yer alan her birim bir diğerinin müşterisidir. Ve birbirlerini kontrol etmek zorundadır. Bu da hataları azaltır. Sistemin kalite kavramını benimsemesine katkı yapar.

Sonuçta beklenen standarda uygun, müşteriye hoşnutluk uyandıran HİZMET ya da ÜRÜN sağlamış olur. Başka bir deyişle "GERÇEK KALİTE MÜŞTERİNİN İSTEDİĞİ KALİTE STANDARDI"nın gerçekleştirilmesidir. Kişilerin kişisel katkılarına imkan veren, otokontrole ve önleyici yaklaşıma dayalı, ölçülen ve sürekli geliştirilen "kalite" her zaman düşük maliyet ve hızlı üretim avantajını getirecektir.

YENİ BİR BAŞLANGIÇ

Gönül isterdi ki yeni bir başlangıç demiyelim. Üç yıl önce çıkan mavi beyaz dergimizdeki edebiyat köşemizi, ilk sayımızdan bu yana kalıcı bir bölüm olarak bulundurabiliyim. Bu sayımızdan itibaren edebiyat köşesi dergimizin vaz geçilmez bir bölümü olacak. Bu sayfalarda Türk insanın duygusallığını, sevecenliğini, insancılığını ve üretken kültürünü bulacaksınız. Bazen yüzyılların biri-

kimine sahip, bir çoğunun tarih olmuş isimleriyle edebiyatçılarımızın. Bazen içimizden kendisini edebiyatın büyüüne kaptırmış arkadaşlarımızın eserlerini bulacaksınız bu sayfalarda. Gönül isterdi ki bizler bu sayfalara sahip çıkalım. Sohbet edemediğimiz tüm dostlarımıza, eserlerimizle ulaşalım. İletişimsizlik problemi-miz olduğunu sürekli birbirimize söylemektense, iletişim kurmaya çalışalım. İlk sayımızdan buyana sürekli olarak bu dergi hepimizin

diyoruz. Bunu yalnızca tek-nisyen arkadaşlarımız için ifade etmiyoruz. Biz dergimizin tüm THY çalışanlarına malolmasını istiyoruz.

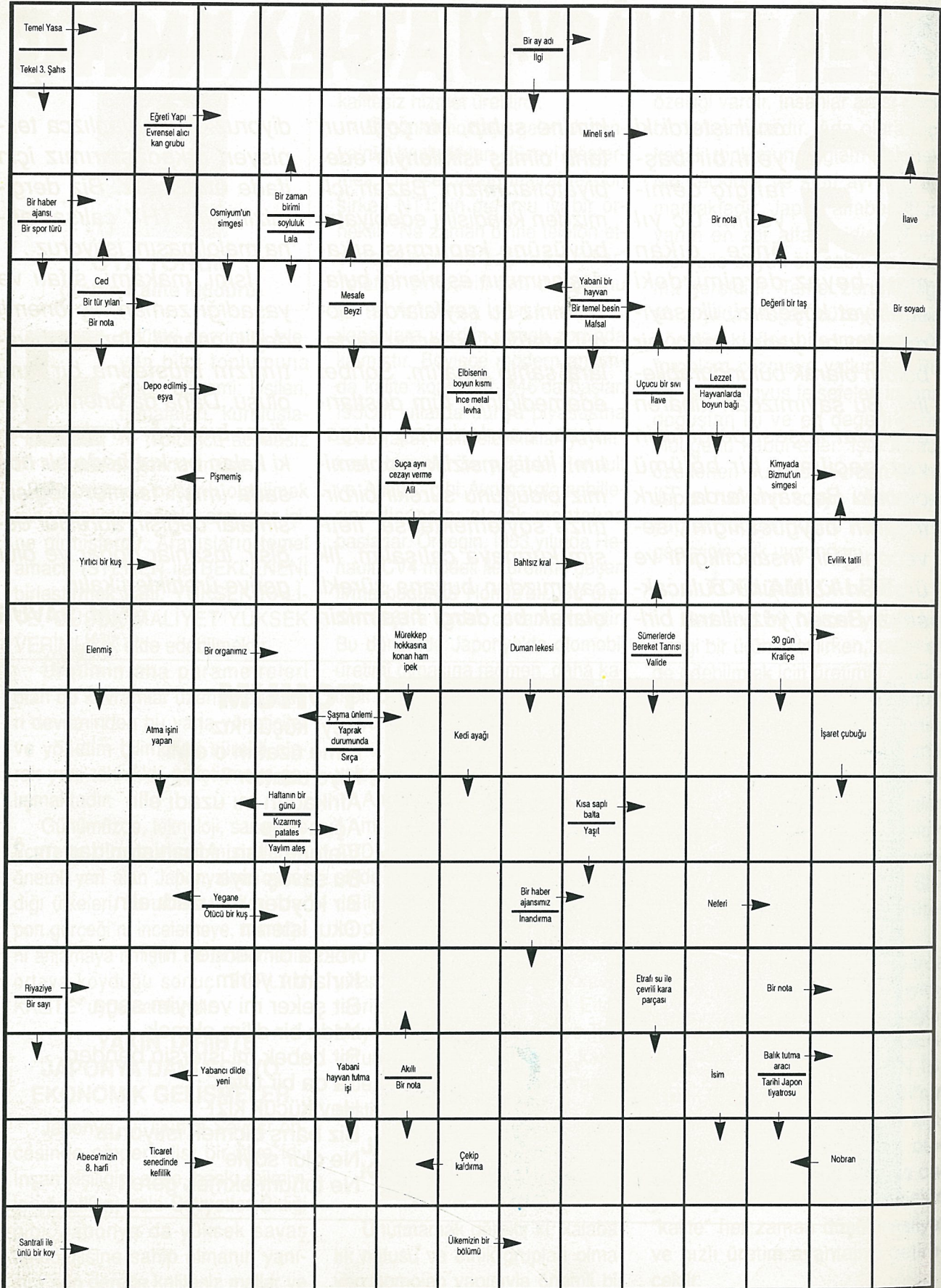
İsmi, makamı, sıfatı ve yaşadığı zaman hiç önemli değil, önemli olan edebiyatımızın müstesna bir ismi oluşu. Daha da önemlisi yadigar bıraktığı bir dize. "Baki kalan bu kubbede bir hoş sada imiş". İsimler değişir, simalar değişir, adresler değişir, insanlar doğar ve ölür geriye ürettikleri kalır.

M. SAVUR



TOHUM

Hey küçük kız !
Kime uzattın o elini
Niye uzattın ?
Afrikadan mı uzadı elin
Açım diye
Vietnam'dan, Afganistan'dan mı ?
Bu savaş niye
Bir köyden mi uzadı elin
Okul isterim
Yoksa bir kentten mi?
Kırlardır yerim.
Bir şeker mi vereyim sana
Yada bir dilim ekmek.
Bir bebek mi istersin benden
Ya da bir tüfek
Hey küçük kız!
Biz barış biçmek istiyoruz
Ne olur söyle
Ne tohum ekmek gerek



6-9-12 AY TAKSİTLERLE



*Vizon * Astragan *Rönar-Arjante

*Kuyruk *Ayak Vizon

*Patastragan

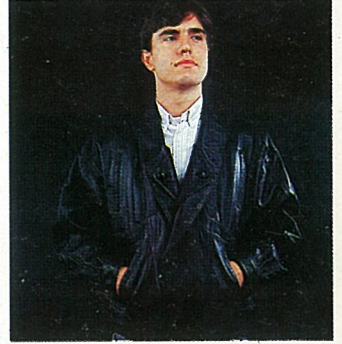
*Şamur *Sansar

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

Tüm üyelerimizin Bayramını kutlar, sevgilerimizi sunarız.

ÜTED

Yönetim Kurulu





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

BAHREYN, BAKÜ, BANGKOK, BASEL, BELGRAD, BERLİN, BEYRUT, BOMBAY,
BRÜKSEL, CENEVRE, CİDDE, DALAMAN, DENİZLİ, DIYARBAKIR, DUBAİ,
DÜSSELDORF, ERZURUM, FRANKFURT, GAZİANTEP, HAMBURG, HANNOVER,
HELSINKİ, İSTANBUL, İZMİR, KAHİRE, KARAÇI, KOPENHAG, KÖLN, KUVEYT,
LEFKOŞA, LONDRA, LYON, MADRID, 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 derseniz 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 "