



UTED

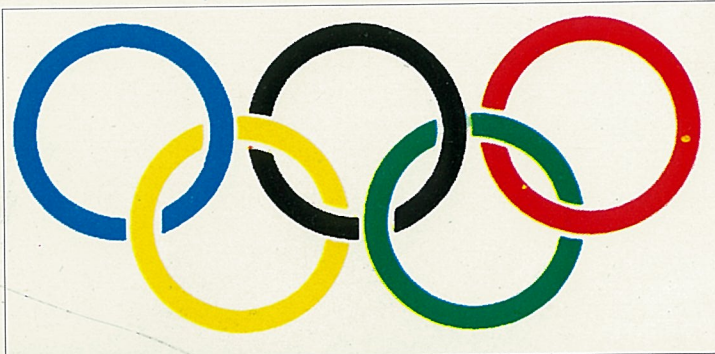


UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • MAYIS 1993 MAY • YOUR COMPLIMENTARY COPY



İSTANBUL 2000



DESTEK LİYORUZ

TEKNOLOJİNİN ESTETİK İLE BULUŞTUĞU NOKTA ...



Zeki Bilardo

AET Ülkelerine ihraç edilen
ve yoğun talep alan
İLK TÜRK BİLARDO MASASI

MAUN VE GÜL AĞACI KÜPEŞTELER

TEMEL
KONSTRÜKSİYONDA

10
GARANTİ



SALON:

İncirli Cad. Ülkü Sok. No: 7/C
Çamlık, Bakırköy 34740 İSTANBUL
Tlf : (1) 543 77 42
Fax : (1) 583 86 64

BÜRO:

İncirli Cad. No:52 / B
Çamlık, Bakırköy 34740 İSTANBUL
Tlf : (1) 570 19 05 - 543 77 41
Fax:(1) 583 86 64

FABRİKA :

Firuzköy, Bağlar Mevkii (Mezarlık yanı)
Avcılar 34850 İSTANBUL
Tlf : (1) 590 48 14 - 593 20 03,04
Fax:(1) 590 33 97

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: 543 29 74 – 571 39 23
Fax: 543 29 74
Lokal Tel: 542 14 26

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

YAPIM

ARTI
YAYINCILIK & TANITIM LTD.

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

TASARIM & UYGULAMA
İrfan YALÇIN
TEKNİK KOORDİNASYON
Nejat KARAHARMAN

BASKI
Özdemir Ofset



Sayın Üyelerimiz,

Havacılık gibi insan ilişkilerinin yoğun olduğu bir iş kolunda kuşkusuz ki gelişen teknolojinin doğrultusunda ilerleme ve 2000'li yılları çok önceden yakalayan şirketlerle rekabet etme, bütün teknik imkanların yanında iyi eğitilmiş bir personelle mümkün olmaktadır.

Her havayolunun uçağı, yolcusu vardır ama havayollarına kurumsal kişilik verenler çalışanlarıdır. İyi eğitilmemiş bir personelle havacılık yapmaya çalışan bir şirketin bütün teknolojik gelişmelere sahip olsa bile uluslararası alanda rekabet etmesi mümkün değildir. Zira, hizmet konusunda rekabet edebilmenin tek yolu eğitimidir. Eğitimin temelinde ise iletişim yatar.

Her ekonomik kuruluşta olduğu gibi ticari hava taşımacılığında da en büyük sermayenin ve üretim faktörünün İNSAN olduğu unutulmalıdır. ÇÜNKÜ HİZMETİ ALAN DA VEREN DE İNSANDIR.

Milli Havayolumuzun son senelerde eğitime ve insana verdiği önem, 2000'li yıllarda iç ve dış rekabet ortamına hazırlandığı izlenimini uyandırmıştır.

Türkiye'deki havacılık sektörünün gözbebeği durumunda olan Milli Havayolumuz, personel seçiminde de titiz davranmakta, büyük yatırım yapacağı personelinin EN İYİSİNİ alabilmek için imkanlarını zorlamaktadır. Türkiye'deki bütün özel havayolları ihtiyaç duyduğu, ihtisas sahibi, yetişmiş tüm personelini, THY'den bulmakta ve bu personel vasıtasıyla THY ile rekabet etmektedir.

Özel Havayolu Şirketlerinin en çok aradığı yetişmiş personel uçak teknisyenidir. Çünkü bir uçak teknisyeninin yetişmesinin mali portresi yanında tecrübenin kazandırdığı inisiyatif kullanabilme özelliğine sahip olması bir havayolu şirketinin teknik elemanında aradığı en büyük özelliktir.

Bu nedenle bir okul niteliğinde olan THY'den yetişmiş uçak teknisyeni kaybı gün geçtikçe artmaktadır. A-340'ların gelmekte olduğu şu günlerde kayıpların asgariye indirilmesi THY için en büyük dileğimizdir. Şu anda alt yapısı hazırlanan ve Türk Sivil Havacılığının gelişmesine büyük katkısı olacağına inandığım THY-LUFTHANSA işbirliği ile yapılacak olan BAKIM TEKNİSYENİ YETİŞTİRME PROJESİ gündemde olup bu önemli organizasyon neticesinde THY'nin teknik gücü bir kat daha artmış olacaktır.

DEĞERLİ ARKADAŞLARIM,

Dergimizin her sayısında belirttiğim ve tüm toplu sohbetlerimizde de bahsettiğim gibi, işle ilgili sorunlarınızı anlatmanız ve çözümünü beklemeyiniz, sizlerin Milli Havayolumuz'a yapacağınız en büyük katkılardan biridir. Sorunlarla direkt karşılaşan sizlerin bu sorunları anlatmaması ileride sorunların çözülemeyecek boyutlara gelmesine neden olur ki, bu da işveren kesiminin ve bizlerin istemediği bir durum yaratır.

Onun için bu sayımızdan itibaren SORUNLARIMIZ başlıklı bir sayfada tüm sorunlarımızı yazacak ve bu sorunların çözümü için ilgili idari ve teknik bölümlerden yardım isteyecek ve verilen cevapları yine aynı sayfada yayınlayacağız.

Derneğimiz'in, Yönetim Kurulu ve Dergimiz'in Yazı Kurulu, sizlerin yazılı veya sözlü başvurularınızı değerlendirecektir.

Saygılarımla...

Sefa İNAN



A-340 KURSIYERLERİMİZ DÖNDÜ



Kursa katılan üyelerimizin adları: Necmettin Metiner, Şuayıp Kılıç, Hidayet Kapkaç, Mithat Karakapıcı, Nurullah Akdeniz, Zeki Erman, Mustafa Eren, S. Sedat Yıldızlar, Ahmet Bayrak, Akay Karakullukçu, Mücahit Engin, Gürkan Özkan, Atilla Gündüz, Halit Yamacı.

Yakın bir tarihte şirketimizin filo-suna katılacak olan AIRBUS A-340 uçakları için gerekli olan alt yapı ve hazırlık çalışmalarının hızla ilerlediği şu günlerde, ilgili hazırlıkların bizlere düşen bölümünün ilk basamağı tamamlandı. Fransa'ya AIRBUS A-340 gövde ve motor kursuna giden ilk grup arkadaşlarımız 29.4.1993'de kursu tamamlayıp döndüler. İzlenimlerini sizlere daha sonra aktaracağız. Söylenen ve söylenebilecek çok şey için

de inanıyoruz ki kayda değer olan şudur; ilk olmanın kendilerine sağlayacağı bir çok avantaj ile beraber, yine ilk olmanın kendilerine yükleyeceği ağır sorumluluğu ve iş yükünü de sürekli üzerlerinde hissedeceklerdir. Aslında ilk olmak cesaret gerektirir. Kendilerini gösterdikleri cesaret ve başarıdan dolayı kutluyor ve başarılarının devamını dileyerek tekrar "hoşgeldiniz" diyoruz.

UTED Yönetim Kurulu

NORTHNEST'İN YÜZDE 20'SİNİ KLM ALDI

Hollanda Havayolları KLM, Amerikan Northest Havayolları'nın yüzde 20 hissesini satın aldığını bildirdi. Yapılan açıklamaya göre, ABD Ulaştırma Bakanlığı tarafından onaylanan anlaşma uyarınca, her iki havayolu şirketi olarak uçuş ve KDD uygulanmasına geçecekler.

Anlaşmaya göre, KLM, Northest'in' Amerika'daki tüm varış noktalarına uçuş hakkı kazanırken, fiyatlarında, satış ve kar dağılımı konularında da Northest' le iş birliği yapacak.

Uygulama Türkiye'de Mart ayından itibaren yürürlüğe girecek.

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 Deutche Aerospace, Fransız Areospati ile, İngiliz Aerospace ve ispanyol CASA ile birlikte yürütülen fizibilite çalışmaları sürerken, hiç durmadan 14 bin 800 km. yol alabilen 625 yolcu kapasiteli uçağı olan talep henüz araştırılıyor.

ÜYELERİMİZDEN

Üyelerimizden

Cem YURTSEVENER,

Kevser ile 07.05.1993 günü, evlenmişlerdir.

Kendilerine mutluluklar diliyoruz.

Üyelerimizden

Engin KAYIKÇI,

Banu ile 11.05.1993 günü evlenmişlerdir.

Kendilerine mutluluklar diliyoruz.

Üyelerimizden

Mustafa HANCI,

Şükrü BUHARA ve

Kemal BEYAZIT

rahatsızlanmışlardır.

Üyelerimize geçmiş olsun der, acil şifalar dileriz.



GÖKLERDE BÜYÜK BİRLEŞME

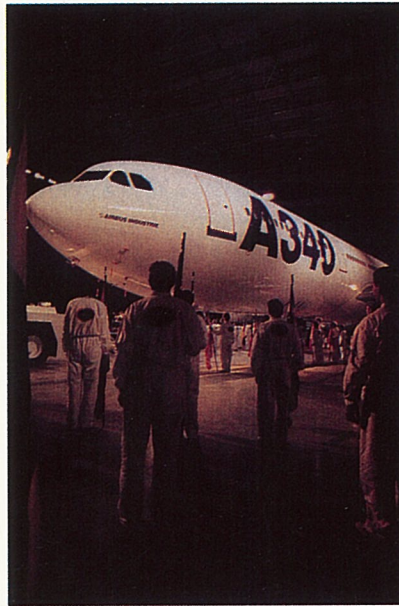
Avrupa'nın küçük havayolları, dev havayollarıyla rekabet edebilmek için güçlerini birleştirdiler. Avusturya Havayolları, İskandinav Havayolları (SAS), İsviçre'den Swissair ve Hollanda'dan KLM'nin birleşmesiyle Avrupa'nın en büyük uluslararası havayolu şirketi de doğmuş oldu. Avrupa'nın aşırı kalabalık ancak fazla karlı olmayan göklerindeki birleşme konusunda yapılan açıklamada 4 şirketin ge-

lecek yıl başından itibaren yeni bir isim ve logoyla tek bir şirketin çatısı altında birleşeceği belirtildi.

Yeni şirkette KLM, SAS ve Swissair'ın yüzde 30'ar, Avusturya Havayolları'nın da yüzde 10 hissesi olacak. Toplam 270 uçağıyla yılda 30 milyon yolcu taşıyan ve Avrupa pazarında yüzde 20 payı olan yeni dev, British Airways, Air France ve Lufthansa gibi devlere kafa tutmaya çalışacak.

AIRBUS'TA OLUMLU HATA

Airbus Industrie tarafından Boeing firmasının uzun mesafeli ve yüksek yolcu kapasiteli Boeing 747-400 Jumbo'ları ile rekabet için üretilen Airbus A-340 modelinin deneme uçuşları sırasında uçaklarda "olumlu" bir hata bulundu. Fransa'nın Toulouse kentinde devam eden deneme uçuşları sırasında, çok yüksek teknoloji ile üretilen bu dev uzun masfe uçağının, en ince ayrıntısına kadar yapılan hesaplara rağmen, planlanan ağırlığından daha hafif olduğu tesbit edildi. Uzmanlar, bu eksik ağırlık sayesinde yakıt tanklarının da toplam 2 bin 700 litre daha fazla yakıt alabileceğini hesapladılar. Mühendislerin bu tesbiti ile, Airbus A-340, Boeing 747-400 karşısında biraz daha şanslı hale



geldi. Çünkü böylece A-340'ın uçuş mesafesi yaklaşık 500 kilometre arttı.



OLİMPİYAT ÇALIŞMALARINI DESTEKLEME KARARI ALDI

UTED Yönetim Kurulu 2000 yılı olimpiyat oyunlarının İstanbul'da yapılması için girişilen çalışmalarını destekleme kararı aldı. UTED Yönetimi bu konuda ilk hazırlıklara başlamış bulunuyor. Olimpiyat Komitesi ile yakın bir zamanda resmi olarak görüşmelere başlanması da planlandı.

RAY SİGORTA HAVAŞ'IN ARAÇLARINI SİGORTALADI

Ray Sigorta HAVAŞ'ın havaalanlarında kullandığı tüm araçları güvence altına aldı.

Ray Sigorta, HAVAŞ Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.'nin İstanbul Atatürk, Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes ile birlikte Antalya ve Dalaman havaalanlarında kullandığı tüm apron araçlarını ve bu araçların uçaklara veceği zararları güvence altına aldı.

Ayrıca, Kepez Elektrik T.A.Ş.'nin Antalya ve yöresindeki tüm elektrik üretim ve dağıtım tesislerinin yangın ve makina kırılması sigortalarını yapan Ray Sigorta, Türkiye Gemi Sanayi'nin Türkiye genelindeki tersanelerinde bulunan vinçlerin makina kırılması sigortalarını da yaptı.

SORUNLARIMIZ

Arkadaşlarımız ile yaptığımız sohbetlerde, dergimiz için olumlu bir eleştiri olarak, sorunlarımızdan yeterince bahsedilmediği söyleniyordu. Sorunlar en iyi şekilde sorun sahiplerince dile getirilebilir. UTED dergi yazı kurulu olarak üyelerimizden, sorunlarını dile getiren birer yazı vermelerini istiyoruz. Bu sorunlar hepimize aittir. Yazan veya yazacak olan arkadaşlarımızın isimleri önemli değil, önemli olan sorunların dile getirilebilmesidir. Arkadaşlarımızın bizlere ilettiği sorunları sıra ile yayınlanıp, bu sorunların çözümlerine ilişkin araştırma ve görüşmeleri yaparak bir sonraki sayımızda bizlere cevap olarak ulaşacak çözümleri de sizlere iletteceğiz. Sorunların kaynağı her zaman için şirket, yönetim veya koşullar olmayabilir. Sorunların kaynağı bizler de olabiliriz. Bu sayfadaki amacımız bağcıyı dövmek değil üzüm yiye-bilmektir. Eleştirilerimizi ve bakışlarımızı bazen kendi üzerimize de çevirebilmeli, kısaca gerektiğinde özeleştiri de yapabilmeliyiz. Arzumuz daha verimli, daha huzurlu, daha rahat bir çalışma ortamına kavuşabilmektir.

Bu sayımızdan itibaren sürekli olarak dergimizin içeriğine dahil olacak sorunlarımızı sayfası, sadece biz teknisyenler ile de kısıtlı kalmamalı dergimizin tüm okurları bu sayfada kendilerine yer olduğunu bilmeli. Sizlerden ricamız, sorunlarınızı ya da olmasını istediğiniz yenilikleri öncelikle yazılı, mümkün değilse sözlü olarak bizlere iletin. Bizler de sorunlarınızı iletmek için, yetkililere duyurmak için bir vasıta teşkil edelim, önerilerinizi hayata geçirebilmek için çaba harcayabilelim.

Şunu hiç bir zaman unutmamalıyız ki; insan oğlu bilmediğini her zaman yok saymıştır.

Kişinin çalışma verimi büyük ölçüde çalıştığı ortama ve çalışma şartlarının sağlıklı olmasına bağlıdır. Kişi işyerine ilk adımını attığı andan itibaren,



kendisini karşılayan huzurlu bir ortam ile karşılaşır, neşesi ve neşesine bağlı olarak çalışma veriminin yüksekliği de gün boyu devam eder. Eğer mucizeler olmaz ise güne nasıl başlarsanız o şekilde tamamlarsınız. Hiç düşündünüz mü, hiç dikkatinizi çekti mi, sabah işyerine gelince ilk olarak neler yaparsınız? Tabii ki kart basarsınız. Daha sonra da gidip üstünüzü değiştirmeniz gerekecektir. Soyunma dolapları arasında yan yana yürüyerek kendi dolabınıza ulaşırsınız. Tüm iyi niyetli çabalara ve havalandırma için yapılan çalışmalara rağmen, yeterince havalandırılmadığı için kokuya sebep olan dolaplarınızda, arkadaşınız ile bazen sırt sırta, bazen omuz omuza soyunursunuz. Onarımları yeterince yapılamayan sıhhi tesisatların taşması sonucu çoğu kez suların içine basarak girer çıkarsınız. Tüm bunlar moralinizin bozulması, en azından canınızın sıkılması için yeterlidir. O andan sonra, tüm iyi niyetiniz ve mesleğinize olan sevginiz dahi, teknik olarak veriminizi maksimuma ulaştırmaya yetmeyecektir.

Bu olayın dramatizasyonu olarak algılanabilir. Adım adım inceleyecek

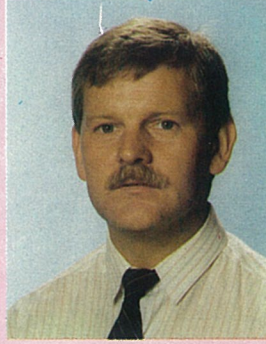
olursak, Genel Müdür Teknik Yardımcılığında bulunan soyunma odaları yetersizdir. Soyunma odalarında bulunan dolap sayısı ise, soyunma odalarının kapasitesinin çok üzerindedir. Bir iş yerinde çalışan her personel için minimum 10 m3 hava gerektiği standardını, soyunma odalarında sürekli personel bulunmadığını göz önüne alarak yarı yarıya düşürerek değerlendirsek dahi, soyunma odalarının hacmi, standartlar ile karşılaştırmayacak kadar küçük kalmaktadır. Olayın daha bir düşündürücü yanı ise koridorlarda bulunan dolaplardır. Herkesin içinde soyunup kıyafet değiştirmek, koridorda dolapları olan arkadaşlarımız için onur kırıcı bir "zorunluluktur". Gerek koridorlarda, gerekse soyunma odalarında bulunan dolapların çevresinin ve altlarının yeterince temizlenmemesi, bol miktarda mikrop ve böcek oluşumuna sebep olmaktadır.

Genel bir çerçeve içinde yukarıda saydığımız soyunma dolapları ile ilgili sorunlar, detaylandırılarak daha da çoğalacaktır. Bunun ile birlikte kullanımdan kaynaklanan problemlerin varlığı da göz ardı edilemez. Temizlik konusunda yeterince titiz davranılmadığı kesin, fakat unutulmamalıdır ki o dolaplarda soyunup giyinen insanlar; tozun, yağın, çamurun, metal tozlarının, kimyevi maddelerin ve daha pek çok kirlilik unsurlarının içinde mesleklerini icra etmektedirler. İkinci bir husus ise atıl kullanılan dolapların varlığı ki, bu da kullanımdan kaynaklanan bir problemdir. Sorumluluklarımızın ve olan hatalarımızın bilincindeyiz. Bilmek istediğimiz, aktarmaya çalıştığımız bu sorununuzun yöneticilerimiz tarafından bilinip bilinmediği ve eğer biliniyor ise nasıl bir çözüm düşünüldüğüdür. Arzumuz ise olası çözümün tespit edilecek bir hedef tarih ile en kısa zamanda çözülebilesidir.

Saygılarımızla
UTED Yazı Kurulu

Allan Shaw'ın Veda Mesajı

TÜRK HAVA YOLLARI
İDARECİLERİNE VE
ÇALIŞANLARINA



THE MANAGEMENT AND
STAFF OF TURKISH
AIRLINES

Değerli Arkadaşlar,

Bildiğiniz üzere TAY'deki çalışma sürem 1993 Nisan sonunda bitecek. Bu sebeple TAY ve TAT'deki çalışanlara en içten duygularımla teşekkür etmek istiyorum.

Burada, Türkiye'de sizinle birlikte olmaktan büyük kwanç duydum. Ayrıca pekçok dostlar edindim, onların sayesinde buradaki hayatım çok daha renklendi.

Burada bulunduğum süre içerisinde pek çok ilginç yerleri de ziyaret ettim ve çok memnun kaldım.

Sizlerden ayrılmaktan dolayı üzüntülerimi belirtmek isterim. Ümit ederim ki burada paylaştığımız tecrübelerimizin her zaman bize yararı dokunacaktır. Kim bilir, belki gelecekte bir gün yollarımız tekrar karşılaşır.

Bir kez daha herkese burada kaldığımız süre içinde bana ve aileme gösterdikleri yardımlardan, arkadaşlıklardan dolayı teşekkür ederim.

Herkese sağlık ve iyi bir gelecek diliyorum.

Saygılar...

Allan SHAW

Dear Friends,

As you know my assignment with Turkish Airlines is to finish at the end of April 1993,

and I would like to take this opportunity to extend a very warm thank you to you and all of the staff at TAY/TAT.

I have enjoyed my stay with you all in Turkey and I have made many friends, all of whom have made my life here a most enjoyable experience, I have also visited many places of interest in your country and enjoyed the visits enormously.

Whilst I am sad and sorry to leave you I hope that the experiences we have shared will help us all, and who knows sometime in the future our paths may cross once more.

Once again I thank everyone at Turkish Airlines for the help, friendliness and assistance given to my self and my family during our stay in your country and I wish everyone of you good health and good fortune for the future.

Your Sincerely

Allan SHAW

Uçak Bakım Programlarında TEKNİSYEN PERFORMANSI



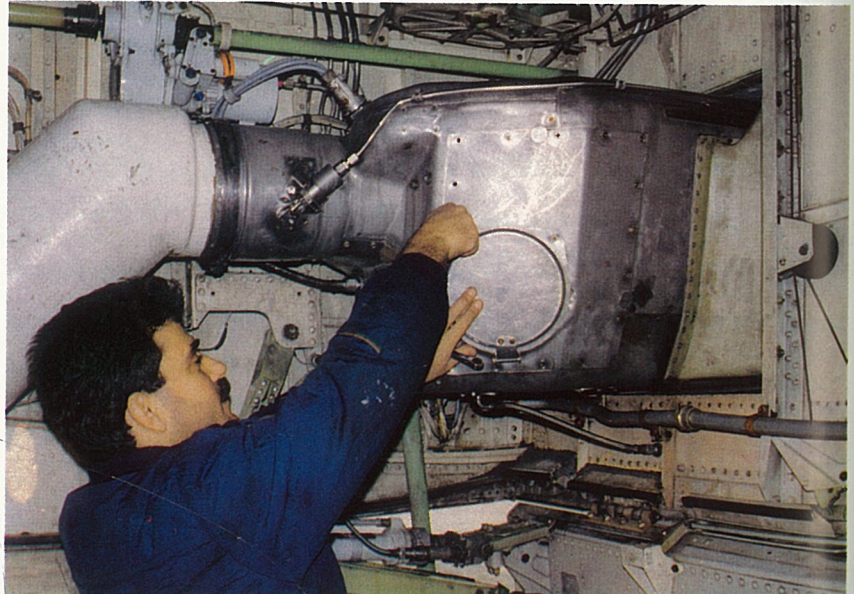
Dr. Oya TORUM
Kabin Kalite Md.

Uçağı diğer ulaşım araçlarından ayıran en önemli özellik, insan ve malzeme hareketlerine 3. boyutu getiren teknolojinin ürünü olmasıdır. Uçak işletmecilerinin temel amacı, uçağın yerde kalma süresini minimize etmektir. Kuşkusuz bu süreyi azaltmak işletmelerin başarısını belirler. Konu yerde kalma süresini azaltma olarak ele alındığında; odak noktası uçak bakım sistemidir. Bu sistemin parametreleri; tarife, bakım paketi, check periyotları, komponent "TBO" ları, servis bülten, TYE, konma sayıları, uçuş saatleri, alt yapı, bakım olanakları, bakımların geçmişteki durumu, malzeme uçak tipleri, uçak yaşları, uçak adetleri, uluslararası anlaşmalar, birimler arası iletişim, mühendislik desteği, takip, koordinasyondur.

Değerli teknisyen arkadaşlarım sizleri verimlilik açısından en çok etkileyen sorunları kendi açınızdan özeleştirir yaparak saptayabilirsiniz çözüme yaklaşma olanağını daha kolay sağlarız.

Teknisyenlerimiz için sağlanan yurt içi ve yurt dışı kurs olanakları, bir yandan hizmet kalitesini ve bireysel motivasyonları artırırken, diğer yandan bu kursların zamanları ve süreleri toplam performansları etkilemektedir. Kuşkusuz bu sistemi; yönetici, mühendis, teknisyen, çeşitli mesleklerden büro personeli ve işçi gruplarının

entegrasyonu çalışır durumda tutmaktadır. Bakım öncesinde, bakım sırasında, bakım sonrasında, yerine getirilecek ve uygulanacak standartlar, usul ve esaslar, teknik kontrolluk, malzeme temini, programlama, planlama bu "entegrasyon"la gerçekleştirilmektedir. Entegrasyonun içinde yer alan her bir meslek grubunun etkinliği ayrı



ayrı söz konusudur. Bu makale kapsamında "TEKNİSYEN" lerin Bakım hizmetindeki rolüne performans faktörleri açısından değinilecektir.

Teknisyenlerin Sivil Havacılık talimatlarına uygun olarak eğitilmeleri, gereken sertifika ve lisansları alma zorunlulukları bulunmaktadır. Filomuzdaki uçak tiplerine göre bu lisans ve sertifikaları almak için teknisyenlerimiz, kuruluşumuzda açılan tip ve sistem eğitimlerini görmek durumundadırlar. Yani teknisyenlerimizi periyodik hizmet içi eğitimden geçirme gereği vardır. Öte yandan yalnızca eğitim, sertifika, lisans sahibi olmak da yeterli değildir. Kişilerin işi benimsemeleri, yetenekleri, becerileri çok önemlidir. Ve gerçek eğitim hangarda iş başında kazanılmaktadır. Bakım sektörünün ünlü isimlerinden Frederick Schubel; bir söyleşide "BANA GÖRE İYİ BİR TEKNİSYEN BİR SANATÇIDIR. PROBLEMİ GÖREBİLEN, KAFASINDA FORMÜLE EDİP ÇÖZEN KİŞİDİR" diyor. Sözlükte ise Teknisyen; Tekniği bilen ve uygulayan kişi olarak tanımlanmaktadır. Fransızca kökenli bir sözcük olan teknisyenin sözlük anlamı da bu görüşle çakışmaktadır.

Nasıl ki; Tüm ressamların, tüm mühendislerin, vb. yetenekleri ve yaklaşımları aynı değilse, tüm tek-



Bakım sektörünün ünlü isimlerinden Frederick Schubel; "BANA GÖRE İYİ BİR TEKNİSYEN BİR SANATÇIDIR. PROBLEMİ GÖREBİLEN, KAFASINDA FORMÜLE EDİP ÇÖZEN KİŞİDİR"

nisyenlerin yetenekleri de birbirinden farklılık gösterir. Kimi tamire, kimi söküp-takmaya yatkındır. Ayrıca her teknisyenin performansı da aynı değildir.

Bakımdan beklenen performanslar bir dizi faktörden etkilenmektedir. Örneğin çalışma düzeni, sosyal ilişkiler performanslar üzerinde çok etkili olmaktadır. Bakım faaliyeti 24 saat çalışmayı gerektirmektedir. Tam gün/24 saat çalışma düzeni içinde, günün her saatinde; bünyenin biyolojik alışkanlıkları nedeniyle aynı performansları elde etmek mümkün ola-

mamaktadır. İş yükünün vardiyalara göre dağılımı, kalan işin teslimi, işin sahiplenilmesi, hataların kime ait olduğu, elde edilen verimin saptanması gibi sorunlar da beraberinde getirmektedir. İş kanunu, SSK ve Emekli Sandığına bağlı çalışmaktan kaynaklanan, kazanılmış haklardaki farklılıklar, bazı tüketim özellikleri (çay, kahve, sigara) dini (alışkanlıklar) gerekliliklerin yanısıra çalışılan mekan şartları, işin gerektirdiği iç-dış, gidiş-gelişler (iş akışı), teknik şartlar, sıcak-soğuk, gürültü de performansı etkilemektedir.

Üretim için planlanan iş gücünün (adamx-saat) hesaplamasına yukarıda kısaca anılan faktörlerin nasıl katılacağı da önemli bir soru olmak özelliğini korumaktadır. Bunlara, senelik izin, tatiller, kurs, uçuş gibi

kayıpların eklenmesi de programları etkilemektedir.

Tüm bunların yanısıra, Filo genişlemekte, yenilenmekte ve sistem "teknisyenden" %100 performans beklemektedir. Değerli teknisyen arkadaşlarımız sizleri verimlilik açısından en çok etkileyen sorunları kendi açınızdan özeleştiriyerek saptayabilerseniz çözüme yaklaşma olanağını daha kolay sağlarız. Dilerseniz bundan böyle "sorunlarımız" başlıklı bir sütun açalım ve "performansınızı etkileyen faktörleri" bu sütunda sizin sesinizden tartışalım.

Transmeridien Uçuşlarda “Jet Lag” ve Vardiya Değişimi Sendromlarının Zihinsel Performans Üzerine Etkileri

JET LAG SENDROMU

Dr. Muzaffer ÇETİNGÜÇ
GATA Hava-Uzay Hek. Mrk.

İnsan vücudu, yeryüzünde yaşamaya alıştığı coğrafi lokalizasyonun gece-gündüz, yaz-kış, soğuk-sıcak gibi periyodik dış değişkenlerine uyumlu bir ritm geliştirmiştir. Yüzbinlerce yıldır, milyonlarca kez belirli saatlerde gün doğumu-aydınlık, belirli saatlerde de gün batımı-karanlık ritminin atalarımızdan itibaren genlerimize işlendiği varsayılmaktadır.

Gün doğumu ile birlikte yaşam etkinlikleri olarak fiziksel aktivite, yeme-içme, zihinsel çalışmalar başlar. Vücut ısısı, nabız ve tansiyon yükselir, sindirim sistemi, böbrek çalışması, hormon salgıları artar vs. Gün batımından itibaren vücut istirahate hazırlanır:

Beden ısısı, kalp ritmi, kan basıncı düşer, sistemlerin işleyişi ve hormon salgıları yavaşlar.

İnsanoğlu için de doğal yaşam biçimi her halde, kırsal kesimde yaşayanlar gibi, uyku-uyanıklık zamanlarını güneşe göre ayarlamaktır. Ne var ki, sosyal zorunluluklar insanın bu doğal ritmini bozmaktadır. Modern dünyada insanlar gün doğumu ile değil çalar saatle uyanarak, vücut ritmini suni biçimde erken veya geç başlatmakta, dünyanın başka yerlerine süpersonik uçaklarla giderek oranın farklı coğrafi saatlerine göre yaşamaya çalışmaktadır. Bütün

bu sirkadiyen ritm değiştirme çabaları bir stres yaratır, faturası vücut sistemlerinin işleyişinde denge-sizlik ve zihinsel-fiziksel performans azalmasıdır.

JET LAG SENDROMU

Boylamlar geçilerek yapılan (transmeridien) uzun menzilli ve süratli kıtalararası uçuşlarla uzay yolculuklarında, içsel-biyolojik saatle varılan bölgenin coğrafi saati arasındaki uyumsuzluk (desenkronizasyon), bir dizi zihinsel ve fiziksel performans bozukluklarına yol açar. Jet Lag, Jet Sarhoşluğu (yorgunluğu, oyalaması, sendromu) denen bu durumun havacılar için potansiyel bir problem olduğuna ilk kez 1931’de Post ve Getty tarafından dikkat çekilmiş, daha bilimsel yaklaşım ise 20 yıl sonrasında Strughold’dan gelmiştir.

Semptomatoloji: Hazımsızlık, kabızlık, iştahsızlık, yorgunluk, uykusuzluk, vücut ağrıları, terleme, bulanık görme, zihin karışıklığı, zaman ve mesafe algısı bozulmaları, reaksiyon zamanı uzaması, yargı ve bellek kusurları...

Jet lag, kıtalararası uzun uçuşlar yapan uçuş mürettebatı, bilimsel ve politik toplantılara katılmak üzere seyahat eden kişileri ve yarışmalara katılacak sporcuları özellikle ilgilendirir. Zihinsel ve fiziksel performans kaybı, bu kişilerin başarılarını önemli düzeyde azaltabilir.

Jet lag sendromuyla ilgili temel

bilgiler, aşağıda başlıklar halinde sunulmuştur.

1- Dünyanın çevresi 360 boylamla bölümlenmiştir. Her iki boylam arası 4 dakikada, her 15 boylam 1 saatte geçilir, buna “1 zaman dilimi” denir ve dünya çevresinde 24 zaman dilimi vardır. 5 ve daha fazla sayıda zaman dilimi kaymaları jet lag belirtilerini arttırmaktadır.

2- Jet lag belirtilerinin devam süresi “geçilen zaman dilimi kadar gün”dür, başka bir ifadeyle, varılan yere vücudun uyumu ve belirtilerin kaybolması (resenkronizasyon), aradaki saat farkı kadar gün kalır. İnsanların %30’u ise jet lag’i atlatamazlar.

3- Kuzey-güney veya tersi uçuşlarda zaman dilimi geçilmediği, saat ve gece-gündüz farkı olmadığı için genellikle ciddi uyumsuzluk belirtisi görülmez.

4- Batıdan doğuya doğru olan uçuşlar, doğu-batı yönlülere göre daha problemlidir. Belirtilerin şiddeti daha fazla, düzelme süresi daha uzundur.

5- Vatan veya ev yönü uçuşlarda (doğuya doğru bile olsa) jet lag etkileri daha iyi tolere edilebilmektedir.

6- Gece-gündüz farklılığının çok belirgin olmadığı kutup bölgelerinde yaşayan insanların jet lag’dan aşırı derecede etkilenmeyecekleri için, belki de en iyi pilotların eskimolardan çıkacağı, bir



varsayım olarak ileri sürülmüştür.

7- Jet lag olumsuz etkilerinin gün geçtikçe azalması beklenirken, ilginç bir görünüm, 3. gün bozukluklarının ilk günlere nazaran daha şiddetli olmasıdır.

8- Varılan bölgenin yeme-içme-uyuma saatlerine riayet etmek, sosyal aktivitelere katılmak, uyum süresini kısaltır. Kritik görevleri olan kişilerin giidecekleri yerlere 3-7 gün önce gidip, uyum

için zaman kazanmaları en iyi yoldur.

9- Proteinden zengin kahvaltı ve düşük protein+yüksek karbonhidratlı akşam yemeği yemek, uyum süresini kısaltmakta yararlı görülmektedir.

10- Kişinin resenkronizasyon için aktif çaba göstermesi ve yüksek motivasyona sahip olması durumlarında jet lag'in olumsuz etkilerini yenmesi daha kolaylaşmak-

tadır. Nörotik kişilerin semptomatolojisi ise daha zengindir.

11-Kahve, çay, alkol ve uyku ilaçları, jet lag'i yenmede geleneksel ve ampirik yöntemler olarak kullanılmaktadır.

12- Doğu yönüne doğru olan uçuşlarda gün kısaldığı için, periyod kısaltıcı ilaçlar olarak: Nomi-fensine, Chlordiazepoxide, Des-methylimipramine, Melatonin yararlıdır. Batı yönlü uçuşlarda ise

gün uzar, bu nedenle periyod genişletici ilaçlar faydalıdır: Theophylline, Deuterium, Lithium, Amphetamine, Clorgyline, Ethyl Alcohol vs.

VARDIYA DEĞİŞİMİ SENDROMU

Coğrafi bölge değiştirmeden, iş zorunluluklarıyla (nöbet, acil durumlar, gece görevleri, vs) yaşama-çalışma periyodu ile uyama-dinlenme periyodunun kısmen veya tamamen yer değiştirmesi hallerinde vücudun iç ritmi bu yeni düzene uymakta zorlanır. Bu durum kıtalararası-transmeridien

TARLAKUŞLARI

Vücut ısıları günün erken saatlerinde yükselen, performans eğrileri içe dönüklerinkine benzeyen kişiler olup, gündüz aktiviteleri fazla, "sabah kuşları" gurubundadırlar. Erken yatıp erken kalkarlar.

BAYKUŞLAR

Vücut ısıları günün ileri saatlerinde pik yapan, performansları da bu saatlerde yükselen, akşam insanları veya "gece kuşları" gurubundadırlar. Geç yatıp geç kalkan, gece saatlerinde daha verimli ve üretken olan dışadönük insanlardır.

en yüksek oranlara çıkması, psikomotor performansın bu periyoda bozulduğunun göstergesidir. 3 Mile Island nükleer reaktör kazası (N. York-1979) gece vardiya değişiminin hemen akabinde, Chernobyl nükleer reaktör kazasıyla (S.Rusya-1983) Bhopal kimyasal fabrika kazası (Hindistan-1984) da sabah erken saatlerde meydana gelmiştir. Her üç kazada da vardiya düzensizliği, kaza etmenleri arasında gösterilmiştir.

Vardiyalı çalışmanın zorunlu olduğu fabrikalar, hastaneler, emniyet ve askerlik teşkilatları, ulaşım ve taşımacılık sektörü gibi alanlardaki vardiya düzenlemelerinde dikkat edilmesi gereken prensipler şunlardır:

1- Birkaç saatlik çalışma saati değişimleri ciddi problem yaratmaz.

2- İleri saatlere doğru olan vardiya kaydırmalarına daha iyi tahammül edilir.

3- Vardiya süreleri 3 haftadan az, 4 haftadan çok olmamalıdır. Devamlı olarak belirli bir vardiyada çalışmaya istekli olanlar bu kuralın dışındadır.

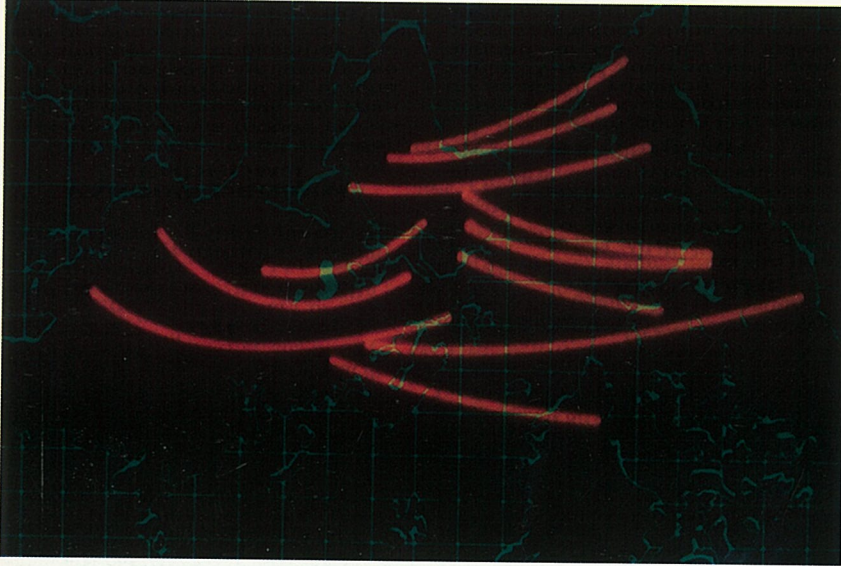
4- Vardiya değişimindeki ilk 4 gün kritiktir. Önemli görev yerlerindeki kişilerin ilk 4 günde o vardiyaya alışık kişilerle desteklenmesi gerekir.

5- Gece vardiyalarının daha kısa tutulması ve ancak iyi bir istirahatten sonra gece çalışmasına başlanması doğrudur.

6- Kişilerin dikkat ve uyanıklıklarını canlı tutmak için yiyecek, içecek, müzik yayını gibi uyarıcı yöntemler yararlıdır.

7- İş görenlerin vardiya değişimlerini daha iyi tolere edebilmeleri için görev motivasyonlarını yüksek tutmanın yolları aranmalıdır.

8- Vardiya düzenlemelerinde kişilerin sabah veya akşam insanı oluşları dikkate alınmalıdır.



uçuşlardaki jet lag'a benzer belirtiler çıkmasına neden olur. İnsanların çoğu gündüz çalışıp gece istirahat etmeye alışık ve yatkındırlar; bunun tersine çevrilmesinde, yorgunluk, uykusuzluk, genel keyifsizlik hali, gastroentestinal ve diğer psikosomatik yakınmalar belirlir.

Gündüz çalışıp gece dinlenen ortalama insanın bu düzenini artı ve eksi yönlerde çekiştiren iki kronotip tanımlanmıştır: Tarlakuşları ve baykuşlar.

Alışkın olunan çalışma-dinlenme periyodunun değiştirilmesiyle, vücut ısısı, kan şekeri düzeyi ve zihinsel çalışma kapasitesi etkilenir. Hava trafik kontrolörlerinde vardiya değişimlerinin provake ettiği hipertansiyon ve mide ülseri olguları bildirilmiştir. Vardiya değişimine zaman içinde alışma ve buna bağlı olarak rahatsızlıklarda azalma olsa bile, toplum dışı kalmak ve herkesten ayrı bir zaman diliminde yaşamak olgusu, ayrıca önemli bir sorundur.

Kaza oranlarının gece yarısından sabaha kadar olan sürelerde

İŞ HUKUKU

Sayın okurlarımız,
Son günlerde Türkiye'nin genelinde işverenler tarafından sebepsiz ve keyfi olarak iş aktine son vermeler çoğalıp, bu durum adeta güncel bir sorun haline aldığından, bu yazımızdan itibaren sizlere yardımcı olabilmek amacıyla 1475 sayılı İş Yasasının bu konuyla ilgili hükümlerinden bahsedecek ve bilgi vermeye çalışacağım.

İş Kanununa ilişkin uyumsuzluklar bu kanunun 13-16 ve 17. maddeleriyle ilgili bulunmaktadır. İş Kanunumuz iş sözleşmesini sona erdiren bütün sebepleri göstermemiş, yalnızca BİLDİRİMLİ FESİH ve BİLDİRİMSİZ FESİH tarzında bir ayırma tabi tutmuştur. Her iki halde de, taraflardan biri (işveren veya işçi) diğer tarafa yönelttiği tek taraflı bir irade beyanı ile iş sözleşmesini bozmakta ve aralarındaki akdi sona erdirmektedir.

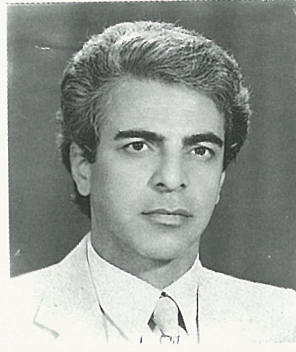
AKDİN FESHİNDE BİLDİRİM

Madde 13) A- Süresi belirli olmayan, sürekli hizmet akitlerinin feshinden önce durumun diğer tarafa bildirilmesi gerekir.

HİZMET AKDI

a İş 6 aydan az sürmüş olan işçi için bildirim (akdin feshedileceğinden) diğer tarafa yapılmasından başlayarak iki hafta sonra.

b İş 6 aydan 1,5 yıla kadar sürmüş olan işçi için bildirim (feshin) diğer tarafa yapılmasından başlayarak dört hafta sonra.



Av. Kadir ERSOYLU

C İş 1,5 yıldan 3 yıla kadar sürmüş olan işçi için bildirim yapılmasından başlayarak altı hafta sonra.

d İş 3 yıldan fazla sürmüş olan işçi için feshin diğer tarafa yapılmasından başlayarak sekiz hafta sonra, feshedilmiş olur.

B Kanundaki bu süreler asgari süreler olup, sözleşme ile daha uzun süreler konulabilir.

C Bildirme şartına uymayan taraf yukarıda yazılı sürelerle ait ücret tutarında tazminat ödemek zorundadır.

İşveren, işçinin ihbar sürelerine ait ücretini vermek sureti ile akdini feshedebilir. İşçinin, sendikaya üye olması, şikayete başvurusu gibi, sebeplerle işinden çıkartılması hallerinde kaide olarak hizmet akdini fesh hakkının kötüye kullanıldığını gösteren diğer durumlarda (A) bendinde yazılı önellere (sürelere) ait ücretlerin üç katı tutarı tazminat olarak ödenir. Saniyen tarafların ayrıca tazminat isteme hakları saklıdır (vardır).

Yürürlükteki yasamız, bir ölçüde yasal desteklere dayanan bu esaslara göre, tarflara (işveren-işçi) karşı tarafın kusurlu ya da ku-

sursuz bulunuşu asla bahis konusu olmaksızın, iş sözleşmesini bozmak yetkisini tanımaktadır. Lakin bu hakkın hiçbir kısıtlamaya tabi tutulmaması (insanımızın doğası gereği) haliyle kötüye kullanılmasına zemin hazırlamakta ve karşı tarafın (genelde de işçi kesimin) madden ve manen adilen işçi günün ekonomik koşulları gereği ne kadar tazminat alırsa alsın, ailesiyle birlikte zorlukların ve geçim derdinin kucağında kendini bulmaktadır. Kaldı ki yasada öngörülen süreler içinde işçinin yeni bir iş bulabilme olanağı da yoktur. Ekonomik koşulların giderek ağırlaştığı, işsiz ordusunun her geçen gün arttığı ülkemizde değil sekiz hafta (o da 3 yıldan fazla çalışan işçiye tanınan süredir) sekiz ayda dahi yeni bir iş bulabilme şansına sahip değildir. Bu da Anayasanın 41. ve 42. maddeleriyle bağdaşmamakta, anılan maddelerde öngörülen toplumun barış ve dirliğine amaçlayan gerçekçi bir sosyal politikaya ters düşmektedir. İşverenlerin muayyen bir feshi ihbar müddeti sonunda, hiçbir sebep göstermeksizin akdi feshetme hakları devam ettiği sürece, işçilere tanınan haklar, nazari varsayımlar olmaktan öteye geçemeyecektir.

Kanımızca içinde yaşadığımız çağın ve Anayasanın öngördüğü sosyo-ekonomik, insanca yaşama hak ve özgürlüğü maddelerinin ışığı altında hiçbir işverenin sadece arzu etmediği için işçiyi işinden çıkarma hakkının olmaması gerekir. Yalnızca işverenin ekonomik zorunluluğu söz konusu olduğunda bu hakkını kullanması mümkün olmalıdır. Aslında yasanın 13. maddesi de bunu teyid etmektedir.



Muharrem SAVUR



Yağmurlar özgür
 Yağsın gözyaşlarımca
 Çiçekler özgür
 Yuva olsunlar arılara rengarenk
 Çocuklar özgür
 Yaşasınlar şen kahkahalarıyla
 Fikirler özgür
 Yeşersinler dimağlarda çınarlar gibi
 Özgür tüm dünya
 Özgür insanlar
 Zincirli de olsalar özgürler
 Yasaklar olsa da özgürler
 Özgür kainatta
 Özgürlüğü yaşıyorlar
 Ve özgür kainatta bir tek esir
 Özgürler arasında, esir bir nesil
 Kalbim sevgim oldu sana tutsak
 Belki hiç ayrılmayız
 Özgürlüğü unutsak

24.01.1987

SEVGİ VAR



Gün, hergün ki günlerden biriydi. Yada ben öyle zannediyordum. Kabuslarla dolu bir gecenin sabahında, uygarlığın ve onu besleyen teknolojinin yarattığı, pis, kirli, gürültülü sokaklara düşmüştüm yine. Duygusuz, idealsiz. Amacı yalnızca bir günü daha tok geçirmek olan robotsu bir kalabalığın içinde ezilerek ilerliyordum. Doğayı ve doğanın saf güzelliğini bir yana itip kendi yarattığı soğuk gerçeklerin güzelliğine kendini inandırmış olan toplum, içimdeki son duygu kalıntılarını da nefret ile kemirip yok ediyor. Ve bende robotlaşıyorum.

Çırpındıkça, tutunmak için elimi uzattıkça, elime hep betonlar, demirler geliyor. Batıyorum. Allahım bir çiçek ver. Bir kuş, bir böcek gönder. Özgür olsunlar. Apartman gölgeleri soldurmasın, konacak bir dalları, yuva yapacak bir avuç toprakları olsun.

Kin yönetiyor bu dünyayı; hırs, yalan, para yönetiyor. Sevgi yok, duygu yok, özgürlük yok. Hiç biri yok! Fakat

hiç biri yoksa biz neyiz? İnsan mı? Yok hayır! Onlar yoksa biz insan değiliz. Neyiz biz, robot mu? Oda değil, robot olsak ihtiyaçlarımız olmazdı. Bu toplumda, dünya da hatta tüm evrende özü özünde saklı, yoz, dejenere yaratıklarız. İhtiyaçlarımızın esiri olan biz insanlar, şuur altımıza gömdüğümüz insanlığımızı sonsuza dek orada mı tutacağız?

Sevgiyi tabu, duyguyu zayıflık kabul ederek daha ne kadar uygar kalabiliriz ki? Sevgisi, inancı olmayan, kendini, insanı tanımayan daha kaç nesil yetiştirebileceğiz? Kendini yanlış yerlerde arayan yeni nesilleri nasıl, neyle suçlayabiliriz? Hangisine sorabiliriz;

- Niçin punkçısın?
- Niçin hippysin?
- Niçin Heavy metalsin? diye. Yaşamayı öğretemediklerimize nasıl sorabiliriz;
- Niçin öldürüyorsun? diye.

Beynim uyuşuyor yine, bu amaçsız kalabalığın kuru gürültüsü ve yalnızca söylenmiş olsun diye söylediği

değersiz, faydasız sözler beni boğuyor. Tüm bu çürümeye isyan ettikçe düştüğüm çelişkiler, beni melankoliye biraz daha yaklaştırıyor.

İnsanların, yozlaşmasının suçunu patlayacak bir bomba gibi biteviye birbirlerine atmaları beni deli ediyor. Hangimiz, kime bir tutam çiçek verebiliyoruz, çıkarız? Kim verilen çiçeği alıpta "acaba ne isteyecek?" diye düşünmüyor? Tüm şarkıları "seni seviyorum" ile doldururken, kim kendisine "seni seviyorum" dendiğinde suratına tükürüldüğünü hissetmiyor? Kim, acısını yüreğinde hissederek "seni özledim." diyebiliyor?

Ne olur, yalvarıyorum, bana "hiç ama, hiç kimse" demeyin, vardır. Tanımasanızda vardır, muhakkak vardır. Güneşin hergün, bir önceki gündən güzel doğduğu, yıldızların her gece yıldız yağmuruna boğduğu bir dünya da; gülün, orkidenin var olduğu bir dünyada, serçelerin uçabildiği, ceylanların koşabildiği bir dünya da yalnız olamam. Ben varım ve ben hiç kimse değilim. Var biliyorum.

Sevilecek şeyler oldukça dünyada; hiç ama hiçbir uygarlık "sevgi yok" diye haykıramaz Beni insanlığımıza bağlayan tek bağı "sevgiyi" hiçbir nefret, hiçbir tabu ve hiç bir değer koparamaz.

Çünkü ben insanım! Seviyorum ve özlüyorum. Kahkahalar da atsanız sevgime; seviyorum, seveceğim. Artık melankolim de yok. Çünkü seviyorum ve yaşamak istiyorum.

Beni bu düşünce çığına iten neydi, bilmiyorum. Gülümsemem; otobüsteki, yaşamın yalnızca acılarını algılayabilen zavallıların nefret dolu bakışlarını, buzdan mızraklar gibi üzerime doğrulttu. Ama olsun bugün farklı bir gün. Belki bir gün onlarda düşünceler ve anlayacaklar. Fakat bugün belkide yalnız ben biliyorum. Biliyorum ve herşeye rağmen canım bahasına da olsa anlatacağım.

Herkes bilmeli ki, SEVGİ VAR!

Aralık 1986
Muharrem Savur

Hasan RODOPLU: “MESLEĞİMİ SEVİYORUM”

UTED: Bize kısa özgeçmişinizi anlatırmı sınız?

Hasan RODOPLU: 1947 Gümüşine doğumluyum. 1957’de vatana göç ettikten sonra Yedikule İlk, Zetinburnu Orta, Maçka E.S.E.. Tekniker ve 1970’de Tekniker Yüksek Okulu’ndan mezun oldum.

Tahsilime devam ederken aynı zamanda PTT’de teknisyen olarak çalışıyordum. 1971’de askere gitim ve terhisimi aldıktan sonra 1974’de THY’ye girinceye kadar PTT’de işe devam ettim. Halen uçak elektirik teknisyeni olarak görevime devam etmekteyim.

UTED: Kendinizi ve ailenizi bize tanıtır mısınız?

Hasan RODOPLU: 18 yıllık evliyim. Mutlu bir yuvam ve iki oğlum var. Küçükçekmece’de ikamet ediyorum.

UTED: Hangi sertifikalarınız var? Bir elektrik teknisyeni olarak görev yapmak için nasıl bir eğitimden geçtiniz? Bu eğitimin zorlukları nelerdir?

Hasan RODOPLU: Uçak elektirik teknisyeni olarak işe başladım. Fakat daha önce uçak hakkında hiçbir bilgim yoktu. Önce temel eğitim bize genel olarak uçağı tanımamızı sağladı. Sonra yurtiçinde DC-9, DC-10, B-727, B-707, F-28 yurtdışında DASH-7 ve A-310 kurslarından sertifikalarım

var. En son yurtiçinde sertifikasız B-737 kursunda gördüm.

Yetişmemizde kendi gayretimiz yanında eski ağabeylerimizin katkıları da çoktur. Sağolsunlar hiçbir arkadaşımız bilgisini arkadaşlarından esirgemez.

UTED: Mesleğinizi seviyor musunuz? Çalışma koşulları ve vardiya düzeninde kendinizi yeni gelişmelere nasıl adapte edebiliyorsunuz?

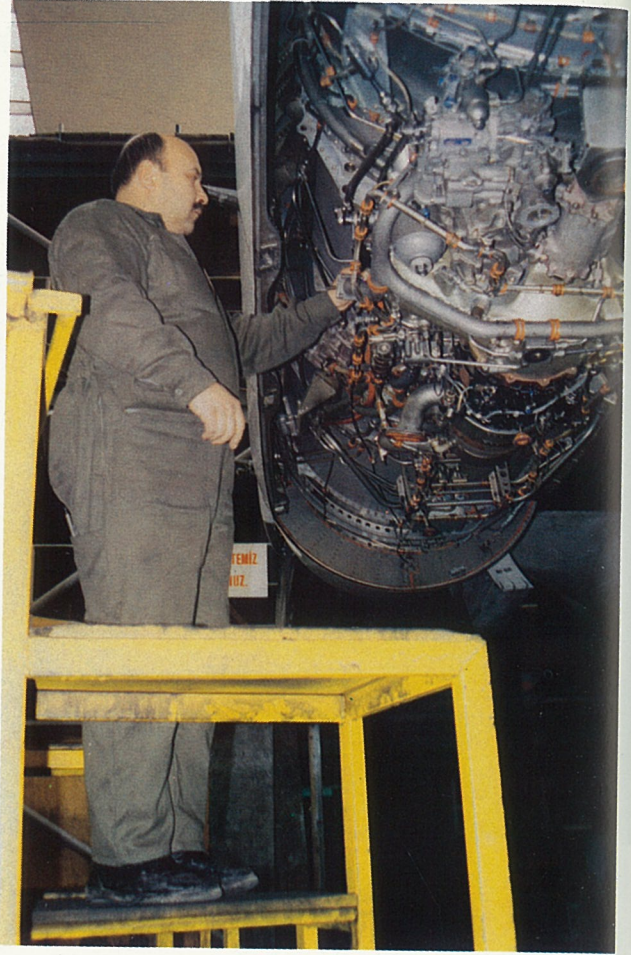
Hasan RODOPLU: Monoton bir iş olmadığı için mesleğimi seviyorum. Herhalde kendimi şartlandırdığım için çalışma koşulları ve vardiya düzeni de bana normal bir yaşam düzeni gibi geliyor.

UTED: Vardiyalı düzenin sağlık ve aile yaşantınıza olumsuz etkileri oluyor mu?

Hasan RODOPLU: Eşimle evlenmeden önce çalışma şartlarımı bildiği için o da bu düzene alıştı. Fakat benim çocuklarla ilgilenmemi kısıtlıyor.

UTED: Hobileriniz nelerdir? Nasıl vakit ayırıyorsunuz?

Hasan RODOPLU: En büyük



hobim av. Senelik iznimin yarısını ailem ve çocuklarım için diğer yarısını av için değerlendiriyorum.

UTED: Yeni yetişen teknisyenlere öneri ve tavsiyeleriniz nelerdir?

Hasan RODOPLU: Yeni teknisyen arkadaşlarıma çok çalışmalarını ve lisan konusunda eğitim için bütün imkanlarını seferber etmelerini nacizane öneririm.

UTED: Gelecek için neler düşünüyor sunuz?

Hasan RODOPLU: Kendi çocukluk yıllarımla bu zamanı mukayese edince gelecekte daha umutlu oluyorum.

Bana bu imkanı sağlayan UTED DERGİ’nin çakmasında emeği olan tüm arkadaşlara başarılar dilerim.

Hava Şehitlerini Anma Günü'nün Tarihçesi:

“ 15 MAYIS ”

1 914 yılında İstanbul'dan, Kahire'ye yapılan uçak seyahatinde Yzb. Fethi, Nuri ve Sadık Bey'ler düşerek şehit oldular.

Türk Havacılığı'nın bu ilk şehitleri anısına İstanbul, Fatih Parkı'nda yaptırılan yarım bir sütun şeklindeki bir anıt 1916 yılında açıldı.

Yzb.Fethi ve Sadık Bey'in şehadet tarihi olan 27 Şubat tarihinin yıldönümlerinde onları anmak için bu anıt etrafında anma töreni yapılırdı.

27 Ocak 1923'te, başından beri Türk Havacılığı'nın önde gelen ismi olan Bnb.Fazıl Bey, İzmir'de bir eğitim uçuşunda öğrencisi



Sağdan sola Osman Nuri Bey, Fethi Bey, İsmail Hakkı Bey. İlk Hava Şehitlerimiz

Emin Bey'le birlikte düşerek şehit oldu. Bu kahraman havacının Şehit oluşunun birinci yıldönümünde O'nu ve bütün hava şehitlerini anmak için bir tören düzenlendi.

16 Şubat 1925'te kurulan Türk Tayyare Cemiyeti'nin yönergisinde bu tarihin Türk Hava Şehitleri'ni anma günü olması kabul edildi. Bu yönerge gereği 1926 yılından itibaren 27 Ocak günü Hava Şehitlerini Anma Günü oldu.

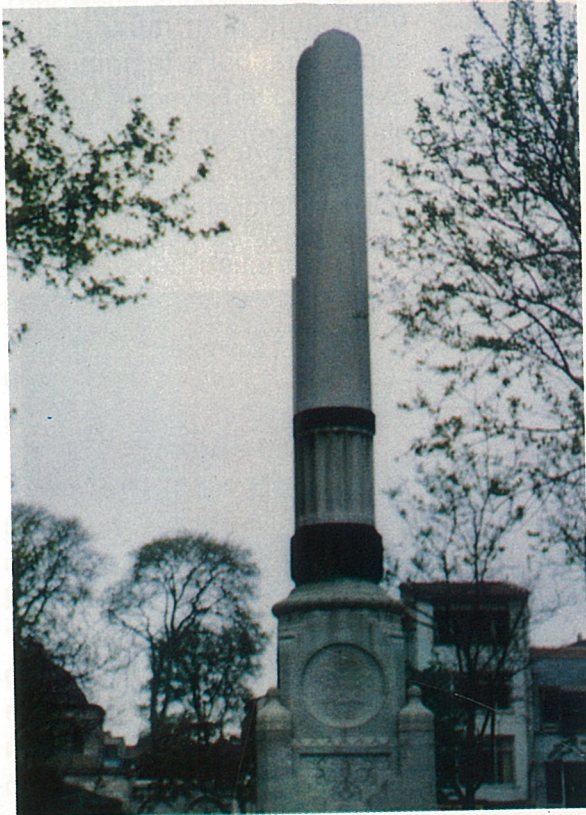
Ocak Ayı'nın soğuk geçen bir ay olması törenlerin layıkıyla yapılmasını engelliyordu. Bu nedenle Türk Hava

İlk Hava Şehitlerimizin Anısına Bastırılan Madalyalar



Kurumu 1935 yılında toplanan 6. Kurultayı'nda, Hava Şehitlerini Anma Günü'nün 27 Ocak yerine 15 Mayıs tarihinde yapılmasını uygun buldu. 15 Mayıs'ın, İzmir'in, Yunanlılar tarafından işgal edildiği gün olması, bugüne ayrı bir anlam katmaktaydı.

Her yıl 15 Mayıs günü bütün hava birlik ve kurumlarında askeri ve mülki erkan ve personelle, şehit aileleri ve misafirlerinde katıldıkları sade bir tören yapılarak şehit mezarları ziyaret edilir, günün anlam ve önemini belirten konuşmalar yapılarak saygı atışı ile şehitlerimiz selamlanır.





HAVACILIK MÜZESİ



Veysel Tolun

Havacılık Müz. Ar. Uzmanı

Havacılık müzesi gençlerin ve çocukların da çok ilgisini çeken, Uçak gibi her zaman görme imkanı bulamadığımız ilginç objeleri barındıran, dinlenebileceğiniz ve bol bol havacılığı teneffüs edebileceğiniz, İstanbul'un güzel mekanlarından biridir.

1971-1979 yılları arasında İzmir'de Hava Müzesi adı altında açık olan müze daha sonra İstanbul'a taşınmış 16 Ekim 1985'te Havacılık Müzesi olarak tekrar açılmıştır. Müze 3000 m2 kapalı 12000 m2 lik açık bir sergileme alanına sahiptir. Müzeye, özel araçlarla

Bahar, yaz ayları geldiğinde insanın içi kıpır kıpırdır. Hele İstanbul gibi büyük bir kentte yaşıyorsanız, bu kıpırtı sizi hep evden dışarıya çeker. Özellikle hafta sonları "nereye gidelim" diye hesaplar yapılır. Size bu yazımda bir hafta sonunu ailenizle birlikte geçirebileceğiniz hoş bir mekanı tanıtmak istiyorum.



Sirkeci-Bakırköy sahil yolundan ya da havalimanı yönünden gelmek mümkündür. Araçlar için park yeri mevcuttur. Sirkeci'den kalkan banliyö treni de yarım saat sonra sizi müzenin bulunduğu Yeşilköy istasyonuna ulaştırır.

Müzenin bilet ücretleri tam 5000 TL, öğrenci 2000 TL, fotoğraf makinası 10000 TL'dir. Artık havacılık dünyasının kapıları size açıktır. Hemen girişte sol tarafta kaide üzerindeki bir F-104 G uçağı sizin ilginizi çekerken, yanınızda eğer varsa çocuklar da sağ tarafa yönelerek minik uçaklara binmek için koşmaya başlarlar. Bu minyatür uçaklar da oraya zaten onlar için konmuşlardır.

İsterseniz müzeyi gezmeye kapalı mekandan başlayalım. Kapıdan girişte sizi bir havacı heykeliyle birlikte Atatürk rölyefi karşılayacaktır. Etrafınızda Türk Hava Kuvvetleri'nin filolarına ait flamalar üzerindeki armalar ilginizi çekecektir. Sağ tarafta Kore şehidi Muzaffer Erdönmez ve Kıbrıs şehidi Cengiz Topel, Cumhuriyet döneminin ilk hava harp şehitleri olarak sizden anılarına saygı beklemektedir. Satış standı ve sinema salonuna daha sonra uğramak üzere biz sol taraftan gezimize devam edelim.

Önümüzdeki ikinci salon Türk Havacılığı Salonu'dur. Bu salonun içeriğini ifade edebilecek en güzel sözler; sağdaki bir panoda şöyle belirtilmiştir: "İnsanoğlu varoluşuyla birlikte, göklerde süzülen kuşlara imrenerek baktı ve hep kuşlar gibi uçabilmeyi düşledi; bu düşünö önceleri inançlarında, efsane-

lerinde ve sanat eserlerinde yansıttı. Burada bu düşünö nasıl gerçekleştirildiğini ve Türk havacılığının önemli aşamalarını göreceksiniz."

Türk Havacılığı salonunun hemen girişinde Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'nde bize bahsettiğı Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi adlı bilim adamlarının tarihi uçuş denemelerini gösteren temsili maketler insanı hayrete düşürür.



THK Uçak Fabrikası'nda üretilen Uğur 44 uçağı

Bu salondaki panoların konuları üst kısımlarında yazılıdır. Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşundan Cumhuriyet Dönemine kadar olan aşamalara ait fotoğraflar ve yazılı bilgiler konuya biraz daha ilgili olanlar içindir.

Üçüncü salon Komutan Büstleri Salonu'dur. Burada Türk havacılığının kurucusu Mahmut Şevket Paşa'dan günümüze kadar Türk Hava Kuvvetlerine komutanlık etmiş subayların büstleri ve kısa biyog-

rafleri yer almaktadır.

Bu salonun ortasında bulunan bir teşhir standındaki F-4 Phantom ve F-16 Star Fighter uçaklarının sanki sihirli bir el değimşte küçülmüşçesine duran modelleri ilgi çekicidir.

Dördüncü salon olan Dünya Havacılığı Salonu'nda da ilk salonda olduğu gibi grafik ve resimlerle Leonardo da Vinci'den başlayarak insanın uzaya yükselişine kadar geçen süredeki havacılıkla ilgili önemli aşama-

lar verilmeye çalışılmıştır.

Beşinci salon Uçak Hangarı'dır. Burada Türkiye'de kullanılmış uçaklardan bazı örnekler yer almaktadır. Burada halen sergilenmekte olan dokuz uçaktan en ilgi çekenler şunlardır: 1916 yıllarına ait bir Grigrowich M 5 deniz uçağı, Görele'ye mecburi iniş yapan bir Rus pilotundan ele geçirilmiştir. Ortada yer alan ve müzenin en değerli objesi olan PZL 24 uçağı 1937-38 yıllarında Kayseri Tayyare Fabrika-

sında Polonya lisansıyla Türk işçisi ve mühendisinin emeği ile üretilmiştir. Bir köşede duran De Havilland DH 89 uçağı ise Türk Hava Yolları'nın ilk yolcu uçaklarından. Portakal rengiyle göze hoş gelen Uğur 44 uçağı ise 1957 yılında THK Etimesut uçak fabrikasında üretilmiştir.

Altıncı salon Anılar Salonu'dur. Burası uçaklarla aynı kaderi paylaşmış havacılarımızdan geriye kalan hatıraların sergilendiği bir mekandır. İlk hava şehitlerimizden Fethi ve Nuri Bey'lerin kanları üzerinde kurumuş olan uçuş giysi-

şayırtacak düzeydedir. Bu salondaki karşılıklı iki niş içersinde yer alan pilot sandalyeleri ve manken pilotlar sizi kendilerine çekecektir.

Sekizinci salon Giysiler Salonudur. Burada Osmanlı dönemi ilk havacı giysisinden günümüze kadar kullanılan havacı kıyafetleri mankenler üzerinde sergilenmektedir. Salonun ortasında yer alan ve uçuş öncesi pilotların yaptığı bir brifing canlandırıldığı bölüm müzenin en ilgi çekici köşelerinden biridir.

Müzenin bu son salonundan sonra yine giriş salonuna

adet Jet, 7 adet pervaneli uçak, 1 adet helikopter yanında füze ve uçaksavarlar sergilenmektedir. İki bölümde olan sergileme alanının bir kısmı jet uçaklarına bir kısmı da ağırlıklı olarak pervaneli uçaklara ayrılmıştır. Uçakların önlerinde bulunan tanıtım levhalarında merak edilen bilgilere raslarsınız.

Ayrıca aralarda yer alan bilgi panolarından havacılık hakkında biraz daha geniş bilgiler edinebilirsiniz.

Buradaki uçaklar arasında Türkiye'ye ilk gelen jet uçaklarından T-33, F-84G, F-86E gibi uçaklar yanında halen kullanılmakta olan F-104G ve F-5 uçakları vardır. Kısa bir süre önce uçuştan kaldırılan F-100 uçakları da müzede yer almaktadır.

Pervaneli uçaklar arasındaysa 1948 yılından beri kullanılmakta olan ve bir efsane olan C 47 Dakota uçakları yanında P 47 Thunderbolt savaş uçağı T-6, T-11 eğitim uçakları ve Kara Kuvvetleri Havacılığına ait Dornier uçakları yer almaktadır.

Tüm bunları izlerken Atatürk Havalimanına inip kalkan uçakları görebileceksiniz.

Artık bayağı yorulduğumuzdan dinlenmek ve birşeyler içmek için kafeterya'ya geçebiliriz.

Hem kışlık hem yazlık olarak düzenlenmiş kafeteryada içeceğiniz bir yorgunluk çayının tadını eminiz uzun süre unutamayacak ve en kısa zamanda tekrar gelmek üzere müzeden ayrılacaksınız.



1916 yılında Giresun-Görel'e mecburi iniş yapan Grigrowich M5 uçağı

leri, Kıbrıs Şehidi Cengiz Topel ve Kore şehidi Muzaffer Erdönmez'e ait giysiler insanı oldukça duygulandırır. Ortadaki camlı mekanda ise havacılara verilen madalya, nişan ve bröveler sergilenmektedir.

Yedinci salon Silahlar Salonudur. Uçakların üzerine monte edilen ilk silahlardan füzele-re kadar olan gelişim insanı

çıkılır. Buradaki satış standından bugünün anısına bir hatıra eşya alabilirsiniz. Bu bir uçak maketi de olabilir.

Sinema salonundaysa uçuş gösterilerinin yer aldığı bir video film seyredebilirsiniz. Şimdi artık dışarı çıkıp açık uçak sergileme alanını gezebiliriz.

Oldukça geniş bir alana yayılmış olan açık sahada 18



1937-38 yıllarında Kayseri Tayyare Fabrikası'nda üretilen PZL 24 uçağı

HAVACILIK MÜZESİ'NDE BULUNAN UÇAKLARIN LİSTESİ

<u>UÇAĞIN İSMİ</u>	<u>NO'SU</u>	<u>UÇAĞIN İSMİ</u>	<u>NO'SU</u>
GRIGROWICH M5.....	-	REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH	51-1901
PEZETEL PZL24C.....	2015	SIKORSKY H-19B CHICKASAW.....	52-7577
MILES MAGISTER II	77	NORTH AMERICAN F-100C SUPER SABRE	54-2089
MILES MAGISTER HÜR KANATLAR.....	60	DOUGLAS C-54 SKYMASTER	42-72683
DE HAVILLAND D. H. 89A DRAGON RAPID...6372		CONVAIR F-102A DELTA DAGGER	55-3386
CURTISS CW22 FALCON.....	2615	CONVAIR TF 102A DELTA DAGGER	56-2368
DOUGLAS C-47A DACOTA	43-30726	LOCKHEED F-104G STAR FIGHTER.....	61-2619
DOUGLAS C-47B DACOTA	43-49195	LOCKHEED F-104G STAR FIGHTER.....	62-12344
BEECHRAFT AT 11	42-37565	DORNIER DO-27H	10293
REPUBLIC P-47D THUNDERBOLD	44-33710	DORNIER DO-27H	10294
PIPER L 18C SUPER CUB	10306	SIAT-223 FLAMINGO	026
LOCKHEED T-33A SHOOTING STAR.....	53-5744	DORNIER DO-28 BI	10012
REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK	52.8941	DORNIER DO-28 BI	10013
REPUBLIC F-84G THUNDERJET	51.10572	KIBM MAVİ IŞIK G.....	-
REPUBLIC F-84G THUNDERJET	51.9953	DORNIER DO-28 DI	10020
CANADAIR F-86E SABRE	19207	DORNIER DO-28 D2 SKYSERVANT	10022
CANADAIR F-86E SABRE	19268	NORTHROP F5A FREEDOM FIGHTER	14460
MKE-4 UĞUR	5144	NORTH AMERICAN F-100D SUPER SABRE	54-2245
NORTH AMERICAN T-6G HARWARD.....	7504	NORTH AMERICAN F-100F SUPER SABRE	56-788
REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH	51-1917	LOCKHEED TF-104G STAR FIGHTER	63-5725

Oyuncakların Sihirli Dünyası:

TOYS

Biz insanlar bazen anlaşılmaz duygular taşıyoruz. Sanki barış içinde yaşamak batarmışçasına, kurulu düzeni bozup, anlaşılmaz arayışlar içine gireriz. İnsanın doğasında acaba öldürmek, yok etmek, şiddet gibi bir takım duyguların varlığı gerçek mi? Öyleyse güzelden, barıştan yana olanların duygularını belirleyen şey ne? Freud mu yoksa ona karşı çıkanlar mı haklı? "Toys" filmi izleyiciye bunları düşündürtecek.

"Toys" filminde garip fikirli, çılgın bir oyuncakçının, babasının oyuncak fabrikasını deli ve zalim amcasının elinden kurtarmaya çalışması için verdiği çabalar oldukça komik ve ilginç olaylar çevresinde anlatılıyor.

Filmi izlerken elinde olmadan taraf olmak zorunda kalıyor insan. Bir yanda tanklar, uçaklar ve yokedici her türlü silah, diğer yanda bu kavramlardan haberi bile olmayan son derece masum yara-

tıklar. Kim kazanacak dersiniz?

İnandığınız bir gerçek şu ki, düşünce farklılıkları her zaman demokrasiyi getirmiyor. Bazen hoş görümsüz insanların kaba kuvveti sayesinde şiddetin nedeni de olabiliyor.

Film Üzerine

Filmde Leslie Zevo'yu canlandıran Robin Williams şunları söylüyor: "Leslie, dünyanın ne denli tehlikeli olduğunun bile farkında değil. Oldukça farklı bir dünyası var. Bu film, aslında oyuncakların ardında gerçekleri, dünyadaki savaşları, çekişmeleri konu ediyor. Günümüz insanların vicdanlarının sesini dinlemeden yaptıkları hatalar gösterilmek isteniyor."

Williams, yönetmen Barry Levinson'u tam bir hayal yaratıcısı olarak nitelendirirken sözlerine şöyle devam ediyor: "Bu, komik ve fantastik film oldukça tuhaf ve karmaşık olaylarla dolu. Yönetmenin yapmaya çalıştığı sıradan komik bir film çevirmekten çok farklı karakterlere, mizaçlara sahip insanların dünyalarını seyirciye aktarmak. Kısaca filmde komedi, fantazi ve hepsinden önemlisi hayatın gerçekleri yer alıyor." Leslie'nin amcası General Leland Zevo hayatını savaşlarda düşmanları ile uğraşarak geçirmiş biridir. Aslında delidir, ancak söylediği



şeylerin içinde gerçek payı yok da değildir. Alsatia Zevo ise oyuncak fabrikasında, oyuncaklar için kıyafet desinatörlüğü yapmaktadır. Leslie ve Alsatia, babalarının mezarının başında, bu oyuncak fabrikasını amcalarının elinden kurtarmaları gerektiğini anlarlar. Zaten babalarının mezartaşı fil şeklinde bir oyuncak kâhramanına aittir ve mezartaşının altında "Kalbinize sevinç ve saflık hakim olsun" yazmaktadır.

Film yapımcıları, oyuncakçılarının ve savaşa katılmış olan amcalarının ruh durumlarını yansıtmak için farklı atmosferler yaratmaya çalışmışlar. General, zaman zaman oyuncak fabrikasındaki oyuncakları robot olarak görece kadar delirmiş bir tipdir.

Filmin, ilginç görüntülerinin başında oyuncak fabrikası yer almakta. Yapımcılar, burayı tamamen hayalleri doğrultusunda yaratmış bunun için bit pazarlarından, antikacılarından ve birçok oyuncak dükkanından oyuncak toplamışlar. Çocuksu bir adam olan Leslie Zevo'nun dünyası büyük ölçüde oyuncaklardan ibarettir. Williams'ın son derece ince komedi anlayışı, mimikleri ve bir çocuk kadar saf ifadesi ile bu rolün hakkını tam vermiş ve oldukça ilginç bir karakter canlandırmıştır.

Filmin kaliteli bir komedi olmasını sağlayan pek çok etkenin yanında, içeriğinin zenginliği, ilettiği mesajların kaliteli olması ve yetenekli bir oyuncu kadrosuna sahip olması başta gelenleri.

SAN FRANCISCO CHRONICLE dergisinde "Toys" filmi için yapılan eleştiride ise şunlar yazı-

yor: Son derece büyüleyici bir film. Yönetmen Levinson" "Toys'daki pozitif yön, aynı zamanda filmin büyük negatifliği" derken sözlerine şöyle devam ediyor: Başka hiçbir filmle bağdaşmıyor, ilgi kuramıyorsunuz. Bu değişik yönü nedeniyle filmi çekmek çok güç oldu. Çizgi dışı olması tüm yapımcıları rahatsız etti. Komedilerin çoğu gerçeklikten biraz ayrılırken, bu film, gerçeğin tümüyle yeniden icat edilmesini gerektiriyordu. Bazı şeylerle bağdaştırabileceğiniz karakterleri içermesine karşın bu, paralel bir evrende, bambaşka boyutta olmak gibi birşey. Bu film, masumiyetin sapkınlaştırılabilirliği olgusuna da değiniyor.

Teknoloji büyük kolaylıklar, konfor sağladığı gibi tehlike de getirebiliyor.

Bu tehlikeler uzaklaşmayacak Biz onları durdurup bir son da veremeyiz. Sadece tehlikelerin neler olduğunu belirleyip, üstümüze düşen sorumlulukları ortaya koymalıyız. Teknolojiyle birlikte çocuklarımızın maruz kaldığı şiddetin derecesi de hızlanmış oldu. Levinson, Toys filminde; Robin Williams'ın canlandırdığı karakter gibi, daha birçok yetişkin insanın masumiyet kavramına sıkıca sarılmasını arzu ediyor. "Dünyada ahlak kavramı giderek bozuluyor-kötüleşiyoruz. Bu arada saflık ve masumiyet de ayakta kalma savaşı veriyor. Bu film tam Robin'e göre. Daha önce hiçbir filmde görülmediği gibi, film ile gizli kalmış taraflarını ortaya koyma şansına

sahip oluyor. Oyuncaklar dünyasındaki çocuk ruhlu bir adamdır. Filmi seyretmemiş insanlar bile olur olmaz yorumlar yapıyor.

Bu delice, inanılmaz birşey. Sanırım TV'nin bir etkisi olsa gerek", diyen Levinson, hiçbir zaman çizgi dışı filmler çekmekten çekinmemiş. Ancak böyle filmler yaptığında haz duyduğunu söylüyor. Şimdiden filmin başarılı olduğuna inanıyor.

"Yapmak istediğimi gerçekleştirdim. Benim için en büyük haz bu. Bir filmi ortaya çıkarabilmek için oyun oynarken gerek duyulan hayale ihtiyaç vardır. Farklı olan tek şey, fantazilerinizi sonradan milyonlarca insanla paylaşıyor olacağınızdır. Ne yazık ki, pek çok insan bu şansa sahip değil."

"Robin'in barışsever, çocuksu kişiliğiyle, hayali oyuncak fabrikasını silah üreten fabrikaya dönüştürmeye çalışan asker ruhlu amcası arasındaki çelişkiyi anlatan savaşa karşı bir masal. Bu filmi çekmek, 10 yıldır Levinson'ın tutkusuydu. Aslında Toys'u "Diner"den önce gerçekleştirmeyi planlıyordu. Ancak sonra sırasıyla "Good Morning Vietnam", "Rain Man" ve "Avalon" u çektikten sonra sıra bu filme gelebildi.



Zıkkımın Kökü:

Türk Sineması Yaşamaya Kararlı

Uzun süredir bir durgunluk içinde bulunan Türk Sineması, bütün olumsuz koşullara karşı direnişini sürdürüyor. Direnişinin geleceğinden de umutlu.

Ünlü mizah yazarlarından Muzaffer İzgü'nün kendi çocukluk dönemini ve ailesini anlattığı "Zıkkımın Kökü" adlı kitabı, Memduh Ün-Macit Koper ikilisi tarafından senaryolaştırılarak sinemaya uyarlandı. Filmin yönetmeni Memduh Ün, kameranlığı Orhan Oğuz yapıyor.

Çekimleri geçtiğimiz günlerde tamamlanan filmin yakında gösterime girmesi planlanıyor. Filmde, Muzo'yu Emre Akyıldız canlandırıyor. Mendere Samancılar Muzo'nun babasını, Meriç Başaran annesini, Günay Girik 17 yaşını, Elif İnci sevgilisini, Kemal İnci, Elif'in babasını, Sırrı Elitaş, Bedri'yi, Ceyhun Erdem de Muzo'nun ağabeyi Sefa'yı canlandırıyor.

Film Öyküsünün Özeti

Yoksul bir ailenin çocuğu olan Muzo, trahomlu ağabeyi Sefa, çoğu kez işsiz babası ve tüm aileyi idare eden annesiyle birlikte Adana'da bir gecekonduya yaşamaktadır. Geçim sıkıntısı içindeki aile, kömür tozundan yakacak, nalından pabuç üretir, kışı bulgur yiyerek geçirir. Muzo çok duygulu, balonlara hayran bir çocuktur. Parasız olduğu için gördüğü her baloncunun peşine takılır; balonlar düşlerine girer, yatağına konar. Muzo ilkokulda okurken ailesine katkıda bulunmak için yaz aylarında darı satar.



Özlemine çektiği kırmızı lastik çizimleri aldığı anda, geceleri onlarla yatar. Yaşam böyle sürerken, Muzo'nun karşısındaki eve bir çift taşınır. Adam zengin ve yaşlı, kadın ise çok gençtir. Muzo kadınla sırdaş olur. Adam sürekli içki aldrır ve bol bahşiş verir Muzo'ya. Kadın sürekli dayak yediği için evi terkeder. Bu arada Muzo'nun ağabeyi Sefa okulu bırakarak bir terzinin yanına girer. Ev sahibi Münevver hanım kirayı arttırmak iste-

yince Muzo'nun babası kendi arsalarına gecekondu yapmaya karar verir. Sinemanın makine dairesinde film parçalarını birbirine ekleyen Muzo, bir göstericinin yardımıyla bunları çocuklara izletir.

Aradan on yıl geçer, Muzo yeni komşuları Cumali'nin kızı Raziye ile tanışır. Baba Cumali, kızıyla her yıl pamuk toplar; kışları da gezgincilik yapar. Muzo Raziye'ye dergiler getirir, resimlerine bakarlar. Bir aşk başlar aralarında. Evlenmek ister Raziye. Muzo onların arkasından pamuk toplamaya gider. Raziye ile Muzo gün boyu çalışırlar; baba Cumali uyumaya başlayınca da geceleri beraber olurlar. Olayları öğrenen baba, Muzo'ya kızını alması için tavir koyar. Muzo eğitimini bitirmeden evlenmeyeceğini söyler. Raziye ise babasının istediği, kendisinin istemediği birisiyle evlenmek zorunda kalır. Muzo ise okumayı seçmiştir.

Filmin Sınavı Perdede

Filmin yönetmeni Memduh Ün, Muzaffer İzgü'nün çocukluğunu anlattığı "Zıkkımın Kökü"nü okuduğu zaman çok etkilendiğini belirtmekte. Bu filmi yapmayı çok önceleri kafasına

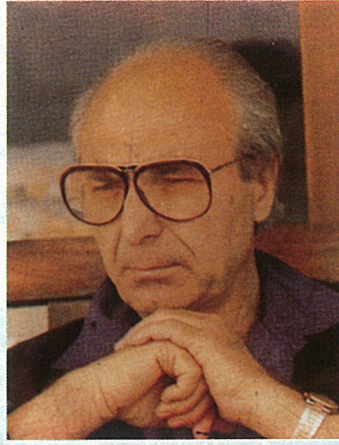




koyduğunu, ancak uzun bir aradan sonra film hazırlıklarına giriştiğini, önce kendisinin bir senaryo yazdığını, bir senaryoyu da Macit Koper'in hazırladığını belirtiyor. Daha sonra bu iki senaryo kaynaştırılarak ortak bir senaryo çıkartılmış.

"Neden böyle bir film" sorusunu Memduh Ün şöyle yanıtlıyor: "Ben film yapmak için iki yol izlerim. Bunlardan birincisi, bir şeyi anlatabilmek için, sizin deyiminizle mesaj verebilmek için, ya da okuduğum, hoşuma giden, özdeşleştiğim bir hikayeyi, sinematografik bir yapıya varsa eğer filme almayı düşünürüm. 'Zıkkımın Kökü' de benim okuduğum, sevdiğim, özdeşleştiğim bir kitaptı. Sinemadaki ortam her zaman film yapmaya elverişli değil. Kültür Bakanlığı'nın desteği sözkonusu olduğu zaman da bunu oradaki komisyona sunduk. Komisyon kabul etti ve destek alarak filmi çektik."

Gerçekten de böylesi bir dönemde film çekme girişimi, aynı zamanda ciddi bir cesaret gösterisi oluyor. Filmin yapımcısı Kadri Yurdatap, Türk Sinemasının içinde bulunduğu durumun, finansman sorunu başta olmak üzere belli sorunlarının bulunduğunu ve bu sorunların varlığından kaynaklandığını kabul ediyor. Ancak Türk Sinemasının ölmediğini de belirterek, bazı Türk filmlerinin hala iş yapabildiğini, en iyi iş yapan filmler arasına girdiğini belirtiyor. Film piyasasının "Ne durumda" olduğu sorusuna şu yanıtları verdi: "Günümüzde Amerika ile her sektör yarış edebilir, bir tek sine-



Memduh Ün

1920 yılında İstanbul'da doğan Memduh Ün, İstanbul Tıp Fakültesi'nde üçüncü sınıfa kadar okuduktan sonra bıraktı. 1940-42 yılları arasında Beşiktaş, Ankara Demirspor ve Ankara Karası'nda futbol oynadı. 1942-46 yılları arasında resmi ve özel kurumlarda çeşitli memurluk görevlerinde bulundu. 1947'de İETT idaresinde çalışırken Seyfi Havaeri'nin başlayıp Lütfi Akad'ın

ma sektörü bunun dışındadır. Film sanayii alanında yarış etmenin imkanı yoktur. Artık Avrupa bile bu yarış yapamamakta. Bu gün eski devirlerin Alain Delon'lu, Brigitte Bardot'lu Fransız sineması bile neredeyse silinmiştir, Amerikan sineması karşısında. Böyle bir açıdan bakarsak Türkiye, Avrupa sinemasına göre daha iyi durumdadır. Türkiye'de yılda yirmi civarında film çekilmekte. Bu yirmi filmin onu sinemalarda gösterim şansını buluyor ve en az beş tanesi iyi iş yaparak, para kazanıyor.

Gösterime giren ve iş yapan filmler arasında, "Berlin in Berlin", "Düş Gezginleri", "Dönersen Islık Çal", "Sürgün" ve "Cazibe Hanımın Gündüz Düşleri" de var.

Kadri Yurdatap sinema sektörünün çok kötü olduğuna inanmayanlardan. Ancak, sinema çevrelerinden sürekli bir yakınma da eksik değil. Bunun nedenini de şöyle açıklıyor: "Çok karanlık dönemler yaşadık. Bir ara öyle duruma geldik ki, artık hiç film çekilemez diye düşünmeye başladık. Kültür Bakanlığı bu duruma bir formül bularak bize iki kanaldan fi-

tamamladığı "Damga" filminde Turhan Ün adıyla oyuncululuğa başlayarak sinemaya geçti. 1951'de Dr. Arşavir Alyanak ile Yakut Film'i kurdu. 1954'te "Yetim Yavrular" filmi ile yönetmenliğe geçti. 1960'da Uğur Film'i kurdu. Bir çok kez "En İyi Yönetmen" ödülleri kazandı. "Bütün Kapılar Kapalıydı" filmi ile, 9. İstanbul Film Festivali Ulusal Yarışması'nda Jüri Özel Ödülü'ne layık görüldü.

Memduh Ün'ün başlıca önemli filmleri arasında, **Üç Arkadaş (1958)**, **Ağaçlar Ayakta Ölür (1964)**, **Ağrı Dağı Efsanesi (1975)**, **Devlet Kuşu (1980)**, **Bütün Kapılar Kapalıydı (1990)** yer alıyor.

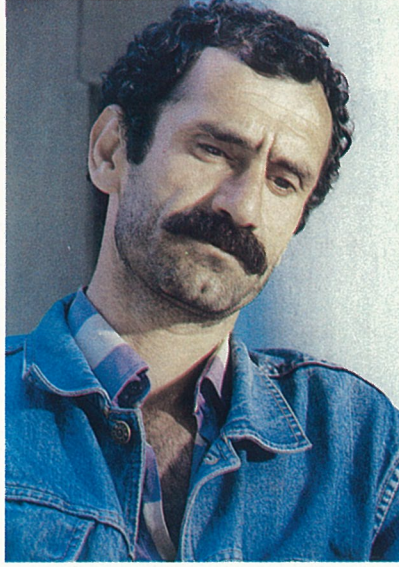
Memduh Ün, "Zıkkımın Kökü" filmi için şunları söylüyor: "Şu ana kadar yaptığım en iyi filmlerden birisi. Sanırım benim başarılı olan filmlerim, küçük insanları anlattığım filmler. Ben entellektüel olmadığım için, entellektüel konulara eğilmiyorum zaten. Benim hayatım küçük insanların arasında geçtiğinden onları iyi tanıyorum. İmtihan perdede!"

nansman sağladı, bu kaynak bizi harekete geçirdi. Kapanan sinema salonları ve biten video piyasasının yerine, yeni bir seçenek olarak TV kanalları ortaya çıktı, biz de, artık yeni çıkan özel TV kanallarına çektiğimiz filmleri satmaya başladık." Türk sinemasının 'finansman dışında' ne gibi sorunları olduğu yolundaki sorumuzu da şöyle yanıtladı Kadri Yurdatap: "Sorunlar oldukça fazla, artık senaryocu kalmadı.

Eskiden senaryocular vardı, krizle birlikte bu alanda çalışan insan yok denecek kadar azaldı. Teknik donanım konusunda ise, eğer parayı verebiliyorsak gereken kalitede teknik altyapıyı kurmak olanaklı, ancak çok pahalı olduğu için, çoğu kez iyi bir kamera, iyi bir ışıklandırma yapılamıyor. Negatif dersiniz, zaten kit-kanaat kullanıyoruz. Bunların dışında oyuncu ve yönetmenlerimiz oldukça iyi. Bu koşullar altında film yapmaya devam etmemizin en büyük nedeni ise, eski parlak günlerin yeniden gelebileceği yolundaki inancımız." Bu inancın gerçekleşebilmesi için biz de, en içten duygularımızı belirtiyoruz.

Menderes Samancılar

Türk Sineması'nda 19 yıldan bu yana irili ufaklı rollerde izlediğimiz Menderes Samancılar, ilk başrolünü geçtiğimiz günlerde tamamlanan ve yakında sinemalarda gösterime çıkması beklenen "Zıkkımın Kökü" adlı filmde oynama olanağını buldu.



O'da pek çok Yeşilçam "starı" gibi bir yarışma sonucu sinema dünyasına ilk adımını attı. Kelebek Gazetesi'nin 1974 yılında açtığı "Fotoroman Kralı" yarışmasında, "En İyi Karakter Oyuncusu" olarak 'kral' seçildi. Geldiği yörenin genel özelliklerini iyi ifade eden fiziği ve yüz hatları ile orantılı olarak, Çukurova'yı, Adana'yı ya da kısaca Güney'i anlatan filmlerde, örneğin "Bereketli Topraklar Üzerinde", "Kara Çarşafı Gelin", "Fırat'ın Cinleri"nde başarılı oyunlar çıkardı, zor sayılabilecek karakterleri kolayca canlandırdı. Çünkü, kendisinin de yakından tanıdığı bir dünya vardı bu tür filmlerde.

Menderes Samancılar, kendi durumundan, filmlerde aldığı rollerden Yeşilçam'ın genel olumsuzlukları dışında, hoşnuttu. Bunun nedeni de, yaptığı işin iyi ya da kötü bir karşılığı vardı ve bunu alabiliyordu. Olumsuzlukların üstesinden gelebilmek için de gerekenleri, üstüne düşenleri yapıyor.

Türkiye sinema sektöründeki pek çok şeyin değişmesi, Menderes Samancılar'ın da oyunculuk serüve-

ninde yeni bir dönemi temsil ediyor. Çünkü o, artık bir filmin baş oyuncusu. Türkiye'de sinema sektörü Amerikan filmlerinin istilasına uğrayarak, eski anlayışta film üretmez duruma geldiğinden bu yana, sinemacılarımız da, bu durumda "yeni olarak ne yapabiliriz" arayışına daha ciddi olarak eğilmek zorunda kalıyorlar. İşte, böylesi arayışlardan da kaynaklanarak Memduh Ün tarafından, Muzaffer İzgü'nün bir romanından çekilen "Zıkkımın Kökü" filminde ilk başrolünü oynama olanağını buldu Menderes Samancılar. UTEd, film ve sinema sektörü hakkında, Menderes Samancılar'ın, görüşlerini aldı:

-Sayın Menderes Samancılar, bize sanat yaşamınızı kısaca özetler misiniz?

-Ben 1974 yılında bir yarışma sonucu sinemaya, sinemayı tanımadan, onun neleri gerektirdiğini yeterince anlayamadan girdim. Oyunculuk hayatım, Yılmaz Duru'nun çektiği "İnce Memet Vuruldu" ile başladı, daha sonra Süreyya Duru'nun çektiği "Kara Çarşafı Gelin"le devam etti ve halen de sürdürmeye çalışıyoruz. Son dönemde oy-

nadığım filmler ise, Erden Kral'ın "Mavi Sürgün", Orhan Oğuz'un "Dönersen Isık Çal" ve başrolünü oynadığım "Zıkkımın Kökü". Ben kendime henüz "sanatçı oldum" diyemiyorum. Bu günlerde "sanatçılık" çok kolay bir deyim oldu ve herkes kendine rahatlıkla "sanatçılım" diyebiliyor. Oysa, günümüzde tiyatro ya da sinema oyuncusu olmak sanatçı olmak hakkını kimseye vermiyor. Sanatçı olabilmek için, bir fıırında yeterli kadar pişmesi gerekiyor insanın.

-19 yıllık bir oyunculüğün sonunda ilk kez başrol oynamak nasıl bir duygu, neler hissettiniz ve nasıl hazırlandınız?

-Teklif geldiği zaman bayağı heyecanlandım diyebilirim, aslında belki heyecanlanmamam gerekirdi. Ancak, heyecanım salt başrol teklifinden kaynaklanmıyor. Ben Adana'lıyım, Muzaffer İzgü de Adana'lıdır. İkimizin de Adana'lı olması ve çok tanıdığım bir yöreyi, tanıdığım insanları, benim ya da bizim insanlarımızı anlatması heyecanlanmama neden oldu. Ayrıca bir filmin başrolünü oynamak da, ilk anda keyifli geliyor insana. Nasıl hazırlandığıma gelince, rolümü okuduğumda evde ayaklarımı uzatarak uzun süre düşündüm. Adana'da yaşadıklarımı, kendi ailemi, köylüleri düşündüm. Canlandıracağım babayı, kendi yaşadığı dönemlerdeki hali ile kafamda kurgulamaya çalıştım. Kitabı okuduktan sonra Muzaffer İzgü ile oturup konuştuk, kostüm seçimlerinin bir kısmını da Muzaffer Ağabey ile yaptık.

-Canlandırdığınız karaktere kolayca adapte oldunuz mu?

-Ayna karşısında, tipimle ilgili uzun süren çalışmalar yaptım, ki bu yöntemi ben çok yararlı buluyorum. Karakterimle uyum sağlamam, bana çok yakın olmasına karşın, çok kolay oldu diyemem. Setteki ilk gü-

nümüzde, tüm ön çalışmalarına rağmen, ilk anda bir hayal kırıklığı da yaşadık. Kostümleri giyip kamera önüne geçtiğimde, kendimi canlandıracağım tip ile tam özdeşleştiremediğimizi gördük. Benim için de durum farklı değildi. Aynaya baktığımda karşımda görünen, köylü kıyafeti içindeki Menderes Samancılar'dı. Öyküdeki babayı nasıl yakalayacağımızı düşünürken, Memduh Ağabey, bıyıklarımı keserek, badem bıyık yapmamı önerdi. Hiç düşünmeden kabul ettim ve sonuçta aradığım karakteri ancak böyle yakalayabildik, artık canlandıracağım insan olmuştum. Rolüme iyi hazırlanmış olduğumu sanıyorum.

-Filmde canlandığınız 'baba'nın insani özelliklerini özetler misiniz?

-Bence en belirgin özelliği, Akdeniz insanı olmalarıdır. Yumuşak, ılımlı ve sıcakkanlı insanlardır. Oldukça bilinen bir özellikleri; küfürbaz olmaları, aynı zamanda da dindardırlar. İnsanlara yardım etmeyi çok sever, aç bir komşu için kendileri de aç kalmayı göze alır, fakat yanlışlıkla ayağına basılan biri, cinayet işleyecek kadar duyarlılığını yitirebilir. Çekimler süresi içinde, birilerine yardım etmeyi ne kadar sevdiklerini bizzat yaşadık. Adana ve Seyhan belediyelerinin, çekimlerin bir bölümünü gerçekleştirdiğimiz

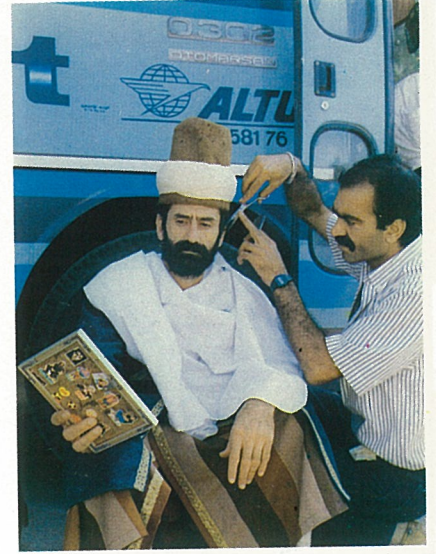
köydeki, köylülerin -ki burası aynı zamanda benim doğduğum köydür- oldukça yoğun yardım ve ilgilerini gördük. Bu anlattıklarım aynı zamanda Adana köylüsünün ve Çukurova insanının da ortak özellikleridir. Bu özelliklerin de asıl olarak bölgenin sosyo-ekonomik yapısı ile yoğun ilişkileri var.

-Çukurova'daki yaşam, edebiyatımızda da oldukça önemli yer tutmakta, "Zıkkımın Kökü"nde anlatılanlar ile edebiyatımızdaki diğer romanlarda bir yakınlık var mı?

-Oldukça fazla benzerlik noktası bulunmakta. Yaşar Kemal ve Orhan Kemal, ağırlıklı olarak 1950'lerdeki Çukurova insanının öykülerini anlatmıştır, o dönem anlatılan gerçekler ile bugün yaşananlar arasında çok büyük fark yok, yaşanan sorunlar pek değişmemiştir. Ücret azlığı, çalışma koşullarının ağırlığı halen tarım kesiminin başta gelen sorunlarıdır.

-Türk sinemasında bir dönem "yönetmen sineması" diye bir tartışma yaşandı, siz bu konuda ne düşünüyorsunuz?

-Bizde yönetmen sineması adına yola çıkılarak oldukça kötü filmler yapıldı. Çok az yönetmen için, "kendi sinema dilini oluşturmuştur." diyebiliriz belki. Önemli bir çoğunluğun ise, "kendi dilini oluşturma



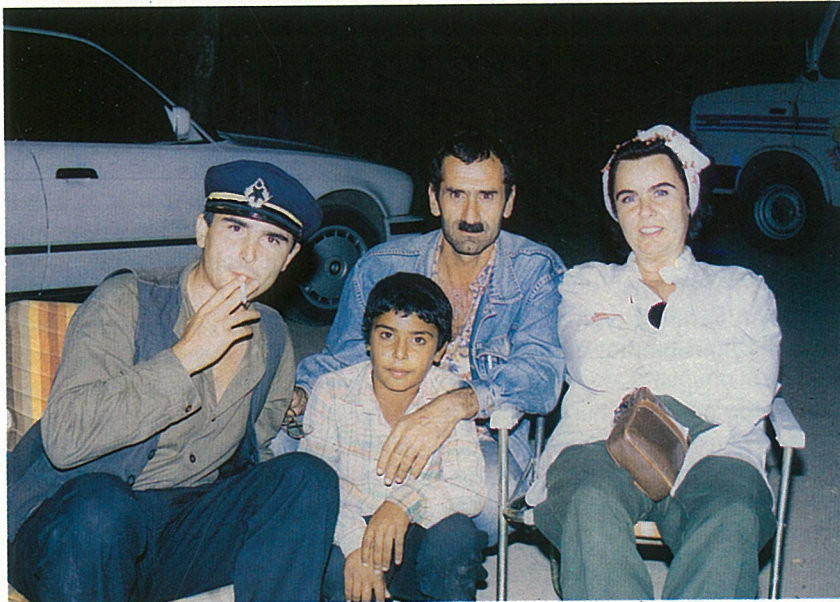
arayışları ile çabaları hakimdir" çektikleri filmlerine.

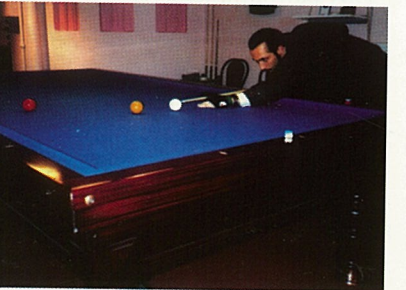
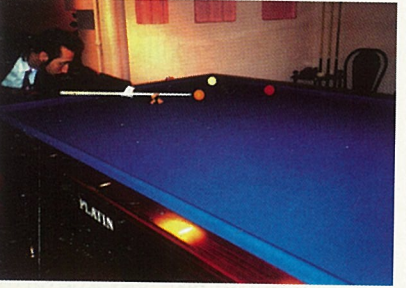
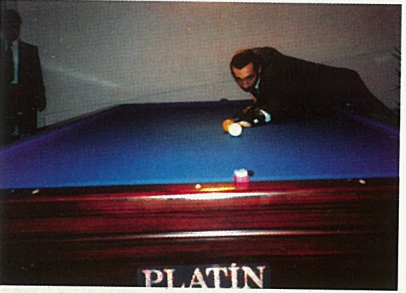
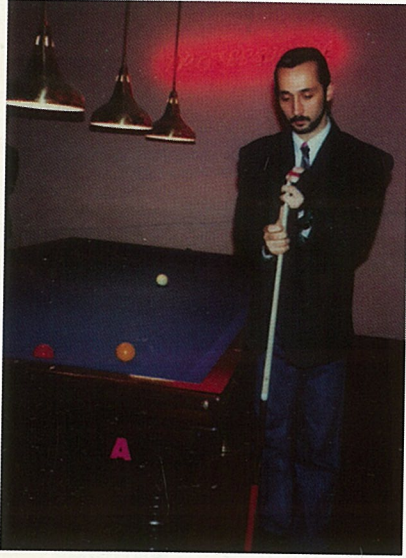
-Sinema oyuncuları önce SODER (Sinema Oyuncuları Derneği) adlı bir dernekte idiler, sonra ÇASOD (Çağdaş Sinema Oyuncuları Derneği) kuruldu, bunun nedenlerini açıklar mısınız?

-Çağdaş Sinema Oyuncuları Derneğini kuranlar olarak istiyoruz ki, bu ülkede gündeme gelen, olumlu-olumsuz bütün kitle olaylarına karşı, oyuncu olarak, sanatçı olarak ya da kurum olarak katılabilelim. Çevre sorunları olsun, insan hakları olsun, meslek kuruluşlarının-derneklerinin sorunları olsun, çeşitli işkollarındaki çalışma koşullarının düzeltilmesi olsun, sanatçıların bütün bu olanlara karşı duyarlı olması gerekmekte. SODER'de bu anlayış yoktu, biz ÇASOD'u bu konularda da tavır alabilmek için kurduk. Bunun karşılığını da görüyoruz, ben 19 yıllık sinema hayatım boyunca, sadece son filmimde sigortalı olma olanağını buldum. Sorun, bütün sinema oyuncuları için aynıdır, sektörde halen yeterli ve gerekli bir sosyal güvenlik çatisi oluşturabilmiş değiliz.

-Son olarak UTED camiasına neler söylemek istersiniz?

-Sanıyorum UTED'de bu tür kaygılarla kurulmuş bir dernek. Onlara da çalışmalarında başarılar diliyorum.





Bizim de Uluslararası Bir Yıldız Sporcumuz Var:

SEMİH SAYGINER

Semih Sayginer için, hemen herkesin ortak olabileceği tanım; onun, "Türk bilardo-sunun harika çocuğu oldu-ğu"dur. 1964 yılı Adapazarı doğumlu olan Semih, bilardo ile ilk olarak 1980'de tanıştı ve 81'de de İstanbul Karambol Bilardo Şampiyonu olma başarısını gösterdi. Bilardo kariyerine oldukça hızlı ve yüksek bir noktadan giren Sayginer, bu başarısının rastlantısal olmadığını, daha sonra kazandığı pek çok İstanbul ve Türkiye birincilikleri ile de kanıtladı.

1989 yılında tüm bilardo branşlarında Türkiye Şampiyonu olan Sayginer, o yıldan günümüze dek bu sıfatını kimseye kaptırmadı. 1992 yılında katıldığı Dünya Bilardo Şampiyonasında, sadece iki ayağında yarışabildiği için, bu ayaklarda aldığı punala Dünya sıralamasında 17. oldu. Dünya çapında elde ettiği en önemli başarılarından biri de, dünyanın gelmiş geçmiş en usta bilardocusu olarak kabul edilen Belçikalı Raymond Ceulemans'ı Berlin'deki dünya kupasında 3-0 gibi bir skorla yenmesidir. Başarısının altında kendi deyimiyle, "hırsı, yeteneği ve yaratıcı, dünyayı ve kendini anlamaya çalışan zekası" ya-tıyor.

Semih Sayginer, bilardo sporuna salt bir kahve oyunu olarak bakıl-masını ve bu sporun psikolojik, felse-fi, tarihsel pek çok boyutunun oldu-ğunu, iyi bir bilardocunun ancak bu alanlarda da kendini yetiştirebilmesi-yle olanaklı olduğunu savunuyor. UTED, Semih Sayginer'le bilardo üzerine konuştu.

-Sayın Semih Sayginer, bize bilardo ile ilgili tanıtıcı bilgiler verir misiniz?

-Bilardo günümüz dünyasında 72 ülkede resmi spor dalı olarak kabul edilen bir oyundur. Ayrıca Dünya Bilardo Konfederasyonu da yakın zaman önce kuruldu ve olimpiyatlara katılabilmek için çalışmalara başla-

mış durumda. Avrupa ülkelerinin bü-yük bir çoğunluğunda oldukça popü-ler bir spor dalıdır. Gerek oyuncu alt-yapısı gerek bilardo malzemelerinin zenginliği de bu oyunun popülerliğini arttıran unsurlar. Bilardonun popülerlik düzeyini göstermesi açısından şu-nu da söylemek gerek, Van Bas-ten'lerin Ruud Gullit'lerin olduğu bir ülkede, yılın sporcusu olarak bir bilardocu seçilmektedir. Belçikalı ünlü bilardocu Raymond Ceulemans ülke-sinde iki kez yılın sporcusu seçilmiş-tir. Salt Avrupa ile de sınırlı değildir bilardonun yaygınlığı, Mısır bir Afrika ülkesi olmasına rağmen, orada da bilardo federasyonu bulunmakta.

-Türkiye'de bilardo ne durumdadır?

-Türkiye'de bilardo henüz bir spor dalı olarak kabul edilmemektedir. Spordan sorumlu yetkililere federasyon talepleri ile yapılan başvurularda, bilardo federasyonu kurulabilmesi için öne sürülen şartlar oldukça ilginçtir. Bunlardan biri sekiz tane ihtisas kulü-bü kurulması ki, bugünkü koşullarda çok zordur. Ya da bir sporcumuzun Dünya Şampiyonu olması. Yani bizim bilardo-yu resmi bir spor olarak kabul etmemiz için illa bir dünya şampiyonu mu çıkarmamız gerek? Diğer şartlar ise, büyük spor kulüplerimizin örne-ğın, Fenerbahçe, Galatasaray, Beşik-taş gibi kulüplerin bilardo şubeleri aç-maları ve bilardonun spor dalı olarak olimpiyat oyunlarına katılmasıdır.

-Bilardonun spor olarak kabul edilmesi ve bilardo federasyonun kurulması bu konuda ne gibi yararlar sağlar?

-Eğer Türkiye'de bir bilardo fede-rasyonu olsa idi, ben, 1990'dan sonra yapmaya çalıştığım uluslararası atılı-mı çok daha önceleri gerçekleştirebi-lirdim. Bugün gelmiş olduğum düzeye daha önce ulaşırdım. Son katıldığım dünya kupalarına, "dünya kupaları" diyorum çünkü, toplam altı ayaktan oluşuyor ve altı değişik ülkede ger-

çekleşiyor. Ben bunlardan sadece Berlin ve İspanya ayaklarına özel davetli olarak katılabildim. Eğer federasyon kanalıyla gitsem, bunların altısına birden katılırdım. İki ayağa katılmakla, toplam 130 kişi arasında 17. oldum, geri kalan dört ayakta yalnız elemeleri kazansaydım bile, ilk beşin içinde olmam kesindi. Bunların yanı sıra, Türkiye'de çok geniş bir bilardo potansiyeli oluşmuş bulunmakta, pek çok yerde bilardo salonları açılmakta ve gerçekten bir spor gibi oynanmaktadır. Bütün bu gelişmeler de bilardo camiasının bir federasyona ihtiyacını giderek arttırmaktadır.

-Spor bildiğiniz gibi ağırlıklı olarak dengeye, fizik güce ve fizik yasalara dayanır, bilardo bu açılardan nereye koyuyorsunuz?

-Bilardocunun taşınması gereken özellikler diğer sporcular için de geçerli olan özelliklerdir, örneğin sigara içki içmemesi, düzenli beslenme ile düzenli uyku ve yeterli kondisyon bir bilardocunun kesin uyması gereken kurallardır. Kondisyon ile bilardonun ilişkisi ilk bakışta kurulamayabilir fakat, bir bilardo maçı yapmak sadece fiziki yorgunluk demek değildir, aynı zamanda beyin yorgunluğudur. Fiziki kondisyona bağlı olarak beyin kondisyonu da ancak böyle ayarlanabiliyor. Spor, bunların yanı sıra, farklı ülke sporcularının bir araya gelme olayıdır, yani bir kültür olayıdır. Bizde spor deyince akla mutlaka kaba kuvvet geliyor.

-Bilardonun kaba bir spor olmadığı belli, bu oyunun ne gibi özellikleri var?

-Kısaca özetlersem, zeka, pratik, el ile beyinin senkronize çalışması, yani eliyle beyinini aynı anda aynı olaya adapte edemeyen bu oyunda başarılı olamaz.

-Sizin bilardoya ilginiz nasıl başladı?

-Ben kumar türü kağıt oyunlarından oynamam, kahvede bunların dışında yapılacak başka şey ise bilardodur. Ben de ilk olarak böyle başladım bilardoya. Yapı olarak da hırslı bir insanım, girdiğim bir işte mutlaka başarılı olmak isterim. Bilardoya ilk başlamamın üzerinden on ay gibi bir süre geçtikten sonra bir arkadaşımın teşviki ile katıldığım turnuvada 17.5

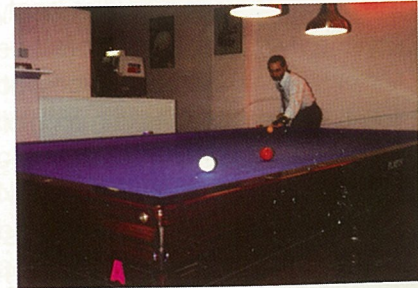
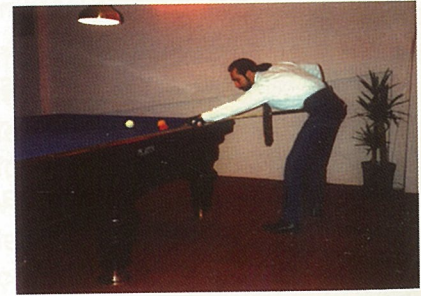
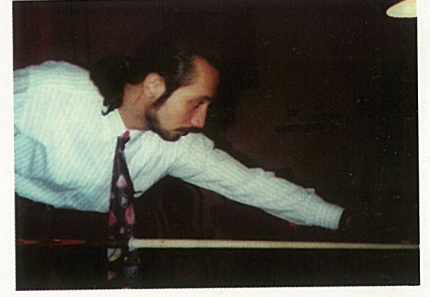
yaşında İstanbul Şampiyonu oldum. Turnuva'nın yaş ortalaması ise 35'ti. Bu sonuç, benim hırşımdan kaynaklandı asıl olarak. Böylece, kendimi bilardo camiasında buldum ve bilardo-yu kahveden nasıl kurtarabileceğimi düşünmeye başladım. İlk olarak 1988 yılında sadece bilardoya yönelik ilk salonu, bir arkadaşım ile beraber açtım. İkinci olarak Nişantaşı'nda Majestik adlı dört katlı bir yer açtık, burası çok tuttu ve pek çok yerde bilardo salonları açılmaya başladı.

-Sizce bir bilardo oyuncusunda ne gibi özelliklerin bulunması gerekiyor?

-Öncelikle kararlılık ve hırs gerekiyor. Bunlar kendi başına kesinlikle tek başına yeterli değil, bunların yetersizliğini de bilardoya başladıktan çok sonra anladım. Bir turnuvada Raynod Ceulemans'ı ve başka büyük bilardocuları izleme olanağı buldum. O turnuvada izlediğim ve bütün büyük oyunculara gördüğüm şey, bizlerden oldukça farklı bir şekilde oyun oynadıklarıydı. Farklılıkları masa içinde değildi, masaya gelişleri, konsantre oluşları, oyun kuruşları bizden farklıydı. İzlenimlerim sonucu anladım ki, bu iş çok teknik özellikler istiyor. Ben de kitaplar getirterek bu işin inceliklerini araştırmaya başladım. Kitaplardan öğrendiklerim de bir süre sonra yeterli olmadı. Katıldığım uluslararası turnuvalarda oyunumun kuvvetli olmasına rağmen, başarısız olmamın nedeni olarak, hırşımı yanlış yönlendirdiğimi farkettim, psikolojik yapının önemini farkettim ve bunların üzerine giderek hırçınlığımı yendim. Ben bilardodaki ustalığımı salt antrenmanla ilerletmedim. Psikolojimi, hayata bakış açımı, insanlara bakışımı değiştirdim, sosyal hayatımı düzenledim ve bunlardan sonra iyi bir bilardocu olmaya başladım. Bir bilardo oyuncusunun başarılı olması için bu konularda da bilgi sahibi olması ve kendini geliştirmesi şarttır. Bilardonun komple bir spor olduğunu ve komple sporcular gerektirdiğini söyleyebilirim.

-Verdiğiniz bilgilere çok teşekkür ederiz.

-Ben de UTED Dergisine, bilardo sporuna yapacağı katkılardan dolayı teşekkür ederim.





BUGÜNKÜ JAPONYA

(Geçen Sayıdan Devam)

ENDÜSTRİ

Japonya, binlerce insanın çalıştığı büyük fabrikalara sahip, endüstrileşmiş bir ülkedir. Çoğu otomatik makine ve hatta robotlarla donatılmış bu fabrikalara otomobil, motosiklet, büyük gemiler, elektrik jeneratörleri, bilgisayarlar, demir ve çelik ürünleri ve kimyasal maddeler gibi endüstriyel ürünlerin yanısıra saat, renkli televizyon alıcıları, elektronik hesap makinaları, video kayıt aygıtları ve fotoraf makinaları gibi kaliteli tüketim maddeleri üretilmektedir. 1981 yılında 12.27 milyon otomobil, kamyon ve otobüs yapımı ile dünyada birinci sırayı

alan Japon otomobil endüstrisi, en çabuk ve fazla gelişen endüstri dalı olmuştur. Son yıllarda otomobil, elektrikli ev aletleri ve plastik ürünler gibi endüstri kollarında endüstriyel robotlar kullanılmaktadır. 1984 yılında, tüm serbest dünya ülkelerinde kullanılmakla olan robotların % 66'lık payı Japonya'ya aittir. 1970'lerin başına kadar Japon endüstrisinin hızla genişlemesi çevre kirlenmesi gibi yeni bir sorunun ortaya çıkmasına yol açmaktadır. Ancak Japon endüstrisi kirlenmeyi önleyecek teknik ve önlemlerin geliştirilmesi yolunda da büyük ölçüde içindir ki, günümüzde bunun sonuçları alınmaya başlanmış ve çevrenin temizlenmesi konusun-

da büyük ilerlemeler kaydedilmiştir. Örneğin, bir zamanlar kirlenme yüzünden balıkların terkettiği Tokyo'daki Sumida nehrinde terar balık görülmeye başlanmıştır.

JAPON EVİ

Bugünkü Japon evleri, stil ve yapı yönünden, hala eski Japon evlerinin geleneksel formunu korumaktadır. Ancak, son yıllarda modern yaşamın gerektirdiği büyük değişiklikler yapılmıştır. Geleneksel planlı Japon stili bir ev, genellikle tahta direk ve duvarlardan oluşan kiremit çatılı ve tek katlıydı. Tek özelliği, pencere ve kapı gibi sağlam sürme panolarda. "Tatami" denilen hasırlarla kaplı olan zeminde eşsizdi. Odalar, çoğunlukla bir çok iş için kul-

lanırdı. Her biri, yemek odası, yatak odası ve oturma odası olarak kullanılabildi. Bunun bir nedeni yenden tasarruftu. Bir çok Japon, eğer tatami döşeli bir evde yaşıyorsa genellikle tatami üzerine serilmiş yataklarda uyur. Odaların diğer işlerde kullanılması için bu yataklar gündüz dolaplara kaldırılır. Geleneksel Japon evlerindeki odaları ayıran bölmeler de eşsizdir. Bu bölmeler özel bir kağıtla kaplı ve tahta çerçeveli bir çeşit sürme panolardır. Açılıp kapatılarak küçük yada büyük odalar elde edilir. Bu "tatami" döşeli evlerdeki mobilyalar; alçak masalar, çekmeceli dolaplar ve sandalye yerine kullanılan, "tatami" üzerine yerleştirilmiş minderleri içerir. Japon evine hiçbir zaman ayakkabı ile girilmediğinden yer döşemeleri daima temizdir. Japon stili bir evde, genellikle "tokonoma" denilen küçük bir köşe vardır. Burada hasırdan pano üzerine asılı bir resim ile bir çiçek düzenlenmesi bulunur. Bazen, festival günleri süresince "Tokonoma" köşesinde bebekler veya diğer sanat eserleri sergilenir. Bugünlerde Japon halkı, sandalyeler, masalar, yataklar ve diğer mobilyaları kullanarak batılı yaşam şeklini gittikçe benimsemektedir. Geleneksel sürme duvarlar ve tatami zeminler hala kullanılmakla birlikte, artan bir hızla yüksek apartmanlar inşa edilmekte ve birçok Japon şehirleride batılı yaşam şeklini uygulamaktadır. Japonya'da düz alanın az olması nedeniyle Japon evleri genellikle küçük ve sıkışık. Yeterli sayıda konutun sağlanması ile artık, konut sorununda önemli olan miktar azlığı değil, konutların kalitesidir. Hükümet tarafından yapılan bir

konut anketi, insanlarda daha geniş ve daha kaliteli konut talebinin hala kuvvetli olduğunu göstermektedir.

SANAT

Özellikle Hindistan, Çin ve Kore olmak üzere Asya Kıtasının kültür ve sanatı Japonya'ya Budizmle birlikte 6 ncı yüzyılda getirilmiştir. 10. ncu yüzyılda kadar bu yabancı kültürel eserler tümüyle değişerek Japon şekil ve formunu almıştır. Bunu izleyen yüzyıllarda , sanat, imparatorluk

Ayrıca, şiir ve müzik genellikle doğa güzelliklerini yansıtır. Japonların yaşayan klâsik müzik türlerinin en eskisi 7. nci ve 8.nci yüzyıllarda Asya Kıtasından gelen ve "Bugaku" dansının eşlik ettiği "Gagaku" dur. Geleneksel Japon tiyatrosu gerçekçi olmaksızın çok sembolik olan klasik Noh Oyunlarını, büyüleyici Bunkaku veya Kukla tiyatrosunu ve renkli dekor ve muhteşem kostümleriyle Kabuki tiyatrosunu içine alır. Büyük şehirlerde, oyunlar, müzikal revüer ve film gibi



ailesi de başta olmak üzere, asırladeler ve Budist rahiplerin teşvik ve yönetimi altında gelişmiştir. Ağaç ve bronz heykeltıraşlığı, ressamlık, çömlekçilik, lake kaplamacılık ve tahta oymacılığı ile baskı sanatı (astamp) son derece gelişmiştir. Japon sanatı her zaman doğa güzellğine dayanmaktadır. Bu nedenle, çiçek düzenlenmesinin Japon yaşamında önemli bir yeri vardır. Geleneksel Japon evlerinden, inşaat malzemelerinin doğal renklerine hiç dokunulmamıştır; geniş sürme pencereler ve duvar bölmeleri doğrudan doğruya bahçeye açılır.

modern eğlenceler geniş bir izleyici topluluğunu eğlendirmektedir. Tüm büyük şehirlerin senfoni orkestraları, operaları vardır ve bale gösterileri geniş bir izleyici kitesini çeker. Dünya sanat çevrelerinde, Japon ressamları ve sanatçılar çok ünlüdür ve eserleri uluslararası sergilerde yer alır. Japonlar, uzun zamandır edebiyat alanında etkinliklerde bulunmaktadır. Son yıllarda, bir çok roman yabancı dillere çevrilmiştir. Yukio Mishima ve Nobel ödülü alan Yasunari Kawabata'nın eserleri en ünlüler arasındadır.



FETHİYE: Mavi Cennet

Akdeniz uygarlıklarının ölümsüz gücü, ona kıyısından, köşesinden buluşan herkesi mutlaka etkiler.

Bugün değilse yarın...

Onu değilse, çocuğunu birgün...

Cevat Şakir Kabaağaçlı (Halikarnas Balıkcısı)

FETHİYE'NİN TARİHİ

Antik çağlardaki adı Telmessos olan Fethiye, Anadolu uygarlıklarının en eskilerinden biri olan Likya'nın, batıda Karya sınırındaki en önemli kentidir. Kuruluşu MÖ 4. yy'a kadar uzanır. Adını Tanrı Apollon'un oğlu Telmessos'tan aldığı söylenir.

Kent sırasıyla Pers'lerin, Büyük

İskenderin komutasında Helenli'lerin ve Romalı'ların ellerine geçmiş daha sonra 1424 yılında Osmanlı topraklarına katılmıştır. Bu dönemde kente uzak şehir anlamına gelen MEĞRİ adı verilmiştir. Daha sonra 1934 yılında şehit pilot Fethi Bey anısına Şehre Fethiye adı verilmiştir.

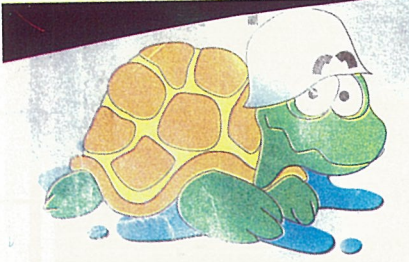
Şehrin doğu yamacındaki kayalara oyulmuş kral mezarları Fethiye'nin simgesi haline gelmiştir. Bunlar Likya ve Roma dönemi Likya anıt mezarlarıdır. Ayrıca şehrin çeşitli yerlerinde yine aynı dönemlere ait birçok lahit mezar bulunmaktadır.

Şehrin güneyinde yükselen Kale'nin Aziz John'un Şövalyelerine ait olduğu sanılmaktadır. Görünen kalıntılar ortaçağ izlerini taşımaktadır.

KAYA KÖY

19. yy'da Türk ve Rum nüfusu ile birlikte, yörenin en önemli yerleşim merkezlerinden biri olan Kaya Köy'e girdiğinizde, oturdukları kaya zemin ile bütünleşmiş taş duvarlardan oluşan, çatısız evler karşılar sizi. Bir kısmı doğa tarafından, bir kısmı da insan eli ile tahrip edilen, sayıları dörtbine yaklaşan bu evler, yıllar süren bekleyişin sessizliğini taşıyor gibidirler. Evleri, iki büyük kilisesi, kalıntılarını görebileceğiniz eczanesi, dükkanları, sokakları ve meydanları ile eski adı LÖVISSİ olan Kaya Köy, şu an bomboş haliyle bir hayalet şehri andırılmaktadır. Kaya Köy'de evler içiçe, elele fakat birbirinin güneşini, görüntüsünü kesmiyecek şekilde yapılmış-

tır. 1922 yılına kadar yaklaşık 25.000 kişinin yaşadığı köy, Trakya'daki Türkler ile Anadolu'daki Rumların değişimi sırasında tamamen boşalmıştır. Köy bugün koruma altındadır. Kaya Köy'ün önündeki düzlükte ise 2000 civarında Türk köylüsü yerleşmiştir.



DALYAN (CAUNOS)

Fethiye'den hareketle gezebileceğiniz bir tarih ve doğa harikasıdır. DALYAN Köyceğiz gölünün denize bağlandığı uzun kanal üzerine kurulu olan Dalyan kentinin yakınındaki Caunos antik kenti M.Ö. 3000 yıllarında Milet Kralı Miletos'un oğlu Caunos tarafından kurulduğu Miteolojide anlatılmaktadır. Dalyan; kilometreleri bulan harika kumsalı doğal ve tarihi zenginlikleri ile birlikte Dünyaca tanınan CARETTA-CARETTA kaplumbağaları ve onlar için yapılan koruma çalışmaları ile ünlüdür.

SAKLIKENT

Fethiye-Antalya karayolu üzerinde Akdağın eteklerinde, kayalar içerisinde yer alan Saklıkent, yüzyıllardır akan kar sularının açtığı ve yaklaşık 300 m yüksekliğindeki dik yamaçlardan oluşan bir kanyondur.

İçeriye girildiğinde kayalardan adeta fıkkırarcasına akan ve sıfır noktasından bir nehre dönüşen suların yer aldığı doğa harikası bir piknik alanı ile karşılaşılır. Fethiye'ye 45 km uzaklıktaki Saklıkent'e düzenli münibüs seferleri vardır.

PATARA

Fethiye'ye 78 km. mesafedeki Gelemiş Köyü otel-motel, restaurant ve barlarıyla yaklaşık ikibin yatak kapasiteli, bir konaklama merkezi olarak son yıllarda büyük bir önem kazanmıştır. Köyün en büyük özelliklerinden bir diğeri, köye 1 km uzaklıktaki Patara antik kenti ve Patara plajıdır. Patara, siğ denizi ve 21 km uzunlu-

ğundaki kumsalı ile bölgenin en güzel plajlarından birine sahiptir. MÖ 333'de Büyük İskender, MÖ 196'da Suriye kralı 3. Antiochos MÖ 42'de Brutus komutasında Romalılara eline geçen kent, Myra papazı St. Nicholas'un (Noel Baba) doğum yeri olarak da bilinir.

ADALAR

Fethiye Körfezi içerisinde 12 Adalar olarak bilinen, çok sayıda ada ve adacıklar bulunmaktadır. Bunların başlıcaları, Şövalye, Kızılada, Tersane, Domuz, Katrancı, Yassıcalar, Göcek, Delikli, Gemile, Şeytanlı, Karacaören adalarıdır. Adalara ulaşım, günlük tekne turları ile sağlanmaktadır.

KATRANCI KOYU

Şehre 17 km uzaklıkta Muğla karayolu üzerindedir. Koy, denize kadar uzanan, sık çam ağaçları ile kaplı, ideal bir kamp ve günübirlik dinlenme yeridir. Plaj, içme suyu, duş, tuvalet ve satış büfeleri bulunmaktadır.

GÜNLÜK (KÜÇÜK KARGI)

Muğla-Fethiye karayolu üzerinde, ilçeye 18 km. uzaklıktadır. Köy dünyada eşine az rastlanan, güzel kokulu, sık günlük ağaçları ile bezenmiştir. Koy, plajı, kabinleri ile benzersiz bir kamp ve dinlenme yeridir.

GÖCEK

Fethiye'ye 30 km uzaklıkta, Muğla karayolu üzerinde, şirin bir balıkçı köyü görünümündedir. Ayrıca eşsiz doğa güzellikleri ve uygun konumu dolaşısıyla Yatçılar için ideal bir limandır.

ÇALIŞ PLAJI

Şehre 5 km. uzaklıkta, Şövalye Adası karşısındadır. 4 km.'lik bir kumsala sahiptir. Plaj boyunca hoteller, pansiyonlar, kampingler ve restoranlar bulunmaktadır. Burası yeryüzünde gün batımının en güzel izlendiği yer olarak nitelenir.

KSANTOS

Fethiye-Kaş karayolu üzerinde, ilçe merkezine 60 km. uzaklıktadır. Bugünkü Kınık köyünde kurulmuş olan kent, Likya'nın başkentidir.

LETOON

Antalya-Fethiye karayolu üzerinde, ilçe merkezine 55 km uzaklıktadır.

Bugünkü Kumluova Köyü'nün bulunduğu yerdeki bu antik kentte 1962 yılında başlatılan kazılar halen sürdürülmektedir.

PINARA

Akdağ'ın eteklerinde, ilçemize 45 km uzaklıktaki Minare Köyü'nün bulunduğu yerdedir. Çok sayıdaki kayaya oyulmuş, kartal yuvası mezarlar çok uzaklardan dikkati çeker.

TIOS

Bugünkü Yeşil Üzümlü Bucağı yakınında, Yayalar Köyü'ne giden yol üzerinde Fethiye'ye 25 km uzaklıktadır. Telmessos kadar eski ve kuruluşu meçhul bir Likya kentidir. Ayrıca, şehrin hemen yanında ve kısmen üstünde Roma Hamamı ve Açık Hava Tiyatrosu kalıntıları da vardır.

ÖLÜDENİZ

Öylesine güzellikler vardır ki, soluk keser, sözcükler yetersiz kalır, gözün gördüğünü anlatmaya...

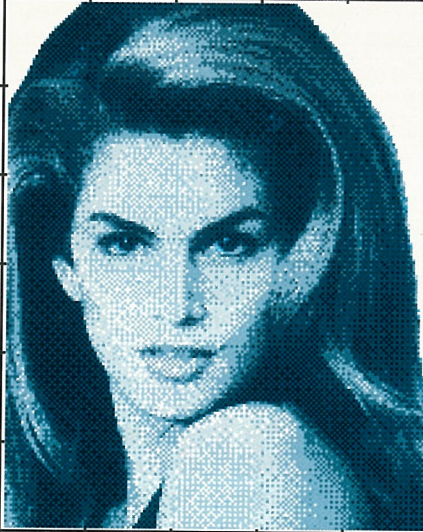
Çam ormanlarının arasından bir yılan gibi kıvrılarak giden 14 km.lik yol boyunca yüksek dağların yeşilinin hiç bitmeyeceğine inanırsınız.

Ve tam o anda, yüksekliğin inişe geçtiği bir dönemeçte birden çıkıverir karşınıza bütün görkemiyle, nerede başlayıp nerede bittiğini kestiremediğiniz uçsuz bucaksız mavi bir dünya. ÖLÜDENİZ'E HOŞ GELDİNİZ...!

Sayırsız mavisikle ve metrelerce uzunluktaki kumsalı ile, sanki Ölüdeniz'e kol kanat geren BELCEKIZ KOYU karşılar sizi. Bu olağanüstü doğa harikası karşısında duyduğunuz heyecan, koyun devamını oluşturan Kumburnu'na doğru süren yolculuğunuzun sonunda, karşınıza çıkan muhteşem görüntüyle yerini tarifi imkansız bir hayranlığa bırakacaktır. ÖLÜDENİZ, adını yalanlamak istercesine tüm canlılığıyla, çam ormanlarının gölgesini yansıtan turkuaz renkli sularıyla kucaklamaktadır sizi.

Yılın her mevsiminde yüzyıllardır büyüsunü bozmamak istercesine sakin ve dalgasız olan bu denize belki de bu yüzden ÖLÜDENİZ adı verilmiştir. Uzun kumsalı, kıyıya kadar inen çam ağaçları, sürekli değişen mavisile Ölüdeniz ve Belcekız Koyları, yılın on ayında denize girebileceğiniz cennetten birer köşedir.

Fotoğraftaki manken	Eski dilde su	Hatırlama Büyük atardamar	Hacca gitmiş olan	Becerikli kadın Su	Dudak	Rutubet	Alanya'nın eski adı	İşsiz güçsüz
David Bowie ile evlenen manken			Fakat Bursa'nın bir ilçesi		Avanak Temiz			
Ünlü zenci manken Ateş								Yırtıcı bir kuş
	Kabul eden "Ortak Pazar"			Bir haber ajansı Ceylan		Aylık Cüretkâr		
Özel gezinti gemisi		Vücudu silindirik biçiminde bir balık	Geri			Yapma, etme MFO'nün bir şarkısı		
Bir harfin okunuşu Çoğalmak		Keşanlı Ali'nin sevgilisi Yasaklama			At yavrusu		Haykırma	
			Telli bir çalgı		Açık			
Dallas TV dizisindeki aile	Koca Yardım					Lahza Profesyonelin karşıtı		
					Bir bağlaç Ensisiz "... Sam" (Şarkıcı)			Bir meyve
Bir nota Ünlü bir çizgi film kahramanı		Halkın aşağı tabakası						
					Nazi hücum kitabı Telli bir çalgı		Meydan	
Yakışır uygun isim								
	Yönetici	Kafkasya'da yaşayan bir halk			Zürriyet, nesil Üslup			Sarı saçlı ve ak tenli kimse
Sevinçli	Kinaye Sağlık, esenlik		Telli bir çalgı	Fellini'nin doğduğu İtalya kenti	Ayak Maçta kazanan sayılar	Taraça		
		Bir ilimiz Sodyum'un simgesi				Hicap Pamuktan yapılan kumaş	Olumsuzluk öneki Bir tahıl ölçüğü	
Bağnaz Bir meyve					Kır koşusu Bir çoğul eki			Sevimli, cana yakın
			Değersiz, işe yaramaz Neşeli				İzdirap En kalın erkek sesi	
Bir harfin okunuşu Acıklı	Oymak Köpek						Çalışma İngilizce numara (kısa)	
		Genişlik		Yaşar Kemal'in mesleği				
Batan ünlü transatlantik					"... Topkapı" (Dansöz)			





7 gün • Açık Büfe • 2.100.000 TL. Peşin • 2.450.000 TL. Taksit • UTED Üyelerine %10 indirim

HOTEL ADAKULE

Kuşadası'nda Ege denizine hakim manzarasıyla, zeytin ve çam ağaçları arasında Selçuklu mimarisinden esinlenmiş modern ve büyüleyici bir otel... 12 ay hizmetinizde Kuşadası yat limanından sadece 1800 m uzaklıkta. 9'u suit ve 1 kral dairesi ile toplam 275 odası var.

- Tüm odalarda;
- Air condition ●
 - Direkt telefon ●
 - 3 kanal müzik yayını ●
 - 8 kanal TV yayını ●
 - Renkli TV (kiralananabilir) ●
 - 24 saat oda

servisi mevcuttur.

Aktiviteler;
- 120 m'lik plaj - 3 adet eğlence ve yüzme havuzu, çocuk havuzu - Açık hava spor alanları - Water-ski / Wind-surf - Uluslar arası balık adam okulu-sualtı spor kulübü - Squash, jakuzzi, Masa tenisi - Bilardo ve oyun odası - Çocuk oyun sahası - Toplantı salonu

Çevredeki tarihi merkezler;
- Meryem ana tapınağı - Selçuk - Efes harebeleri - Didim-Apollon Tapınağı - Milet harebeleri - Pamukkale, Antik Nekropole - İzmir-Agora

Restaurant-Cafe;
- ANADOLU RESTAURANT-zengin çeşitli büfesi ve servisi ile sabah kahvaltısı ve akşam yemeklerinizde hizmetinizdedir.

- Egzotik bir kule tarzında düzenlenmiş KULE TAVERNA-BAR, canlı müzik, oryantal dans ve show programları ile akşam yemeklerinizi renklendirir. Öğle yemeklerinde ise, size Kuşadası'nın panoromik manzarası eşlik etmektedir.

- LOBBY CAFE'de kahveci güzeli tarafından sunulan geleneksel Türk Kahvesini içerken, Osmanlı-Türk kültürünün mistik havasını hissedersiniz.

- Mavi ve turkuaz renkli FIRUZE BAR'ın eşsiz manzarası ile içkinizi yudumlayabilir ve canlı müzik dinleyebilirsiniz.

- HAVUZ BAR'ın neşeli atmosferi ve hafif içkileri ile sıcak Ege güneşinden doya doya istifade edebilirsiniz.

- DİSKOTEK MEHTER'de sabaha kadar dans... dans... ve eğlence...



İrtibat Bürosu:
Halaskargazi Cad. 192/3 Postapalas Apt.
Kat.2 PAŒGALTI-İSTANBUL
Tel: (1) 133 01 31-32
Fax: (1) 131 05 27

Bayraklıdede Mevki
09 400 Kuşadası-TÜRKİYE
TELEFON : (636) 13 640/13 740
(636) 19 270 (10 Hat)
TELEFAX : (636) 15 085
TELEX : 58638 syk tr





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,
HELSİNKİ, İSTANBUL, İZMİR, KAHİRE, KARAÇI, KOPENHAG, KÖLN, KUVEYT,
LEFKOŞA, LONDRA, LYON, MADRİD, MALATYA, MİLANO, MOSKOVA,
MÜNİH, NEW YORK, NİCE, NURNBERG, PARİS, RİYAD, ROMA, SİNGAPUR,
STOCKHOLM, STRASBOURG, STUTTGARD, ŞAM,
TAHRAN, TAŞKENT, TEL AVİV, TOKYO, TRABZON
TRİPOLİ, TUNUS, VAN, VİYANA, ZÜRİH

QUOVADIS?

Nereye 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 "