

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION
DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ ● NİSAN 1993 APRIL ● YOUR COMPLIMENTARY COPY



2000'li Yılları
Günümüzde Yaşatan Lider

TÜRK HAVA TAŞIMACILIĞI



YENİ HAVAYOLUNUZLA İLDEN İLE YOLCULUK ARTIK DAKİKALARLA..

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

ÜSTELİK:

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

İLDEN İLE DAKİKALARLA...

UTED

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

**UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ**

**AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION**

UTED

AYLIK YAYIN ORGANI

**SAHİBİ VE SORUMLU
YAZIŞLARI MÜDÜRÜ**
Sefa İNAN

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

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

UTED

Fişekhane Cad. No: 18/5
Bakırköy-İSTANBUL
Tel: 543 29 74 – 571 39 23
Fax: 543 29 74
Lokal Tel: 542 14 26

Dergimizde yeralan 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

Çiftay Matbaacılık



Sayın Üyelerimiz,

Geçen sayımızda da sizlere bildirdiğimiz gibi 5-6 Nisan 1992 günlerinde Uçak Teknisyenleri'ni temsilen Yönetim Kurulu üyemiz Fahrettin KORKUT ile birlikte 4. ULUSAL HAVACILIK SEMPOZYUMU'NA katılmış bulunmaktayız. Bu sempozyumda Türk Sivil Havacılığının değerli temsilcilerinin yanında Anadolu Üniversitesi'nin öğretim üyeleri, yazılı ve sözlü basın mensuplarının katılımıyla, sivil havacılığın bugünkü sorunları, geleceğe yönelik olabilecek sorunlar ve önemleri gündeme getirilmiş, değerli katılımcıların konularla ilgili eleştiri ve önerileri alınmıştır. Sempozyumun tüm konuşmaları banta kaydedilmiş olup herhangi bir kısıtlama getirilmeden bütün konuşmalar yazılı hale dönüştürülüp kitap haline getirilerek tüm havacılık sektörüne dağıtılmaktadır.

Bu başarılı sempozyum ve organizasyonu için Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu Müdürü Sayın Prof. Dr. Fevzi SÜRMEİ'ye, okulun tüm öğretim üyelerine ve kurulumuz adına teşekkür ederim.

Değerli Arkadaşlarım,

Bildiğiniz gibi bu ayın sonunda THY Sosyal Yardım Vakfı'nın Genel Kurul'u yapılacaktır. Bu Genel Kurul'a katılacak tüm delege arkadaşlarımızın, personelin bugününe ve geleceğine yönelik önerilere yer vereceğine, vereceği kararların bugünlerimizi ilgilendirdiği gibi gelecekteki vakıf üyesi personelin de kaderini tayin edeceğini hiçbir zaman unutmadan SOSYAL kelimesinin anlamına uygun hareket edecek. sosyal yönü kuvvetli, toplumsal gücü olan, cesaretli girişimlerde bulunabilecek bir yönetim kadrosunu yönetime getireceğine olan inancım sonsuzdur.

Bu genel kuruldaki delege arkadaşlarımızın seçimden sonrada yönetimi yalnız bırakmadan, KATILIMCI YÖNETİM ANLAYIŞI ile her türlü eleştiri ve önerilerini yapmaları, Vakıf Yönetimi'nin daha sağlıklı çalışması açısından önemli olacaktır.

Saygılarımızla.

Sefa İNAN



İKİ ÖZEL HAVAYOLUNA UÇUŞ YASAĞI GELDİ

Hava Taşıma İşletmeleri Yönetimliği'ne uymadıkları gerekçesiyle Air Alfa ve Albatros Havayolları'nın uçuş izinleri Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yenilenmedi. Bu şirketlere, yönetmeliğe uymaları için altı aylık süre tanınmıştı.

Yönetmenliğe göre, 50'den fazla koltuğu olan ve tarifesiz sefer yapan şirketlerin en az 1 milyon dolar (9 milyar 200 milyon) ödenmiş sermayesi, tarifeli sefer yapan şirketlerin ise en az üç uçağının bulunması gerekiyor.

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

OTO TİPİ	FATURA BEDELİ	PEŞİNAT	TAKSİTLER (16)
RENAULT 12TX	85.784.000 TL	21.446.000 TL	4.021.000 TL
RENAULT 12TSW	97.490.000 TL	24.372.000 TL	4.569.000 TL
RENAULT 9SPRING	89.221.000 TL	22.305.000 TL	4.182.000 TL
RENAULT 9GTE	104.401.000 TL	26.100.000 TL	4.893.000 TL
RENAULT 9 FAIRWAY	113.764.000 TL	28.441.000 TL	5.333.000 TL
RENAULT 11 RAINBOW	120.600.000 TL	30.150.000 TL	5.635.000 TL
RENAULT 11 FLASH	138.678.000 TL	34.669.000 TL	6.500.000 TL
RENAULT 21 OPTIMA	139.701.000 TL	34.926.000 TL	6.548.500 TL
RENAULT 21 MANAGER	172.258.000 TL	43.065.500 TL	8.075.000 TL
RENAULT 21 CONCORDE	228.920.000 TL	57.230.000 TL	10.731.000 TL

- Fiyatlarımız Opak renk otomobiller baz alınarak Renault-Mais Mart 1993 satış listesi fiyatları dikkate alınarak hazırlanmıştır.
- Fiyat farkları teslimat sırasında peşin ödenmek kaydı ile araçlar metalik renk, klimalı, otomatik vites alınabilir.
- İşlem masrafları (Plaka, T.A.V., fonlar, satılamaz kaydı bedeli, sigorta peşinatı, nakliye ücreti) teslimat esnasında peşin ödenecektir.
- Katılmak isteyen arkadaşlarımız 543 29 74 no'lu telefona isimlerini ve telefon numaralarını bırakabilirler.

UTED Yönetim Kurulu

"SİVİL HAVACILIK SEMPOZYUMU" YAPILDI



Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu tarafından 5-6 Nisan tarihleri arasında düzenlenen **IV. Sivil Havacılık Sempozyum'u** Eskişehir'de yapıldı. **UTED Başkanı Sefa İnan**'ın da bir bildiri sunduğu Sempozyumda Sivil Havacılığın sorunlarına yönelik olarak toplam 13 bildiri sunuldu.

Bildiri sunanlar ve bildiri konuları şunus sıralamasına göre şöyle sıralandı; 1-Hava Taşımacılığımızın Dünyadaki Yeri ve Kapasitesinin Arttırılması Hakkında Öneriler, **Selçuk Kileci**. 2-Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme Sorunları, **Seres Ener**. 3-AT ve Diğer Ülke Havayollarına Entegrasyon, **Murat Ö. Öztürk-Ali Doruk**. 4-Sivil Hava Taşımacılığında Rekabet Unsurları, **Öğr. Gör. Nurtan Ürgüplü**. 5-Havacılık Sektörünün Rekabet Gücünün Arttırılması, **Haydar Gürsan**. 6-Hava Kargo Taşımacılığı, **Ayhan Öztürk**. 7-Yeni Bir Turizm İşletmeciliği, **Havacılık, Hüsnü Gümüş**. 8-Hafif Uçakların Türkiye'deki Yeri, **Erdoğan Menekşe**. 9-Türkiye'deki Sivil Havacılığın Güven-sizliği, **Sefa İnan**. 10-Sivil Havacılık Hizmetinde Uçak Bakımı, **Dr. Oya Torum**. 11-Havacılık Sektöründe Personel Eğitimi ve Entegrasyonu, **Prof. Dr. Tim Brady, Korhan Oyman**. 12-Havacılık Kursları Sorunları, **Muherrem Er**. 13-Pilot Eğitiminde Neden "Anadolu Üniversitesi", **Dr. Celal Akbulut**.

TÜRK HAVA YOLLARI SEFERLERİNE İKRAM HİZMETİ VEREN USAŞ'TA GREV BAŞLIYOR

Türk Hava Yolları uçaklarına ikram hizmeti veren Usaş'ta 17 Nisan 1993 günü grev başlıyor.

Konu ile ilgili olarak görüşlerine başvurulanan Türk Hava Yolları yetkilileri "yolcularına sunacakları ikramı ve ikram ile ilgili yer hizmetlerini usaş dışındaki kaynaklardan karşılayacaklarını belirtti. İlgililer bu aşamada Sancak-Air ve Havaş'dan ikram hizmeti alınacağını ifade ettiler.

Şu an için havacılık ikramı konusunda bir rekabetin ortaya çıkmış bulunduğunu belirten Türk Hava Yolları yöneticileri "Usaş grevinin uzaması halinde Türk Hava Yolları'nın başka kuruluşlar nezdinde uzun vadeli çözüm aramasının doğal karşılanması gerektiğini "belirterek bu gün için yaptıkları ön araştırma sonuçlarının ümit verici olduğunu ve hizmet-



tin temini konusunda güçlükle karşılaşmayacağını ortaya çıktığını ifade etti.

Türk Hava Yolları ikram ünitesi yetkilileri ise, usaş grevinin, bu gün için çok üst düzeye ulaşmış bulunan THY ikram hizmeti sevi-

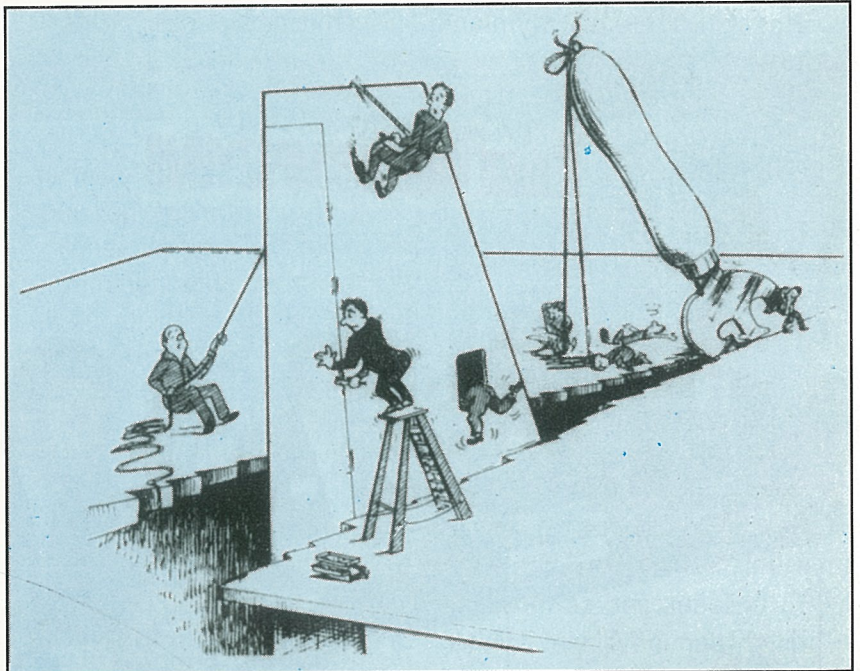
yesinde geçici bir gerilemeye sebebiyet vermesinin kaçınılmaz olduğunu ifade ederek, böyle içinde alınan tedbirle meydana gelmesi muhtemel olan bu hizmet eksikliğini azami oranda telafi etmeye çalıştıklarını belirtti.

ÜYELERİMİZDEN HABERLER

Üyelerimizden Osman Güllü, rahatsızlanarak ameliyat olmuştur, kendisine geçmiş olsun der, acil şifalar dileriz.

Üyelerimizden Abdülfettan Demirdöven'in annesi 5. 4. 1993 günü vefat etmiştir. Merhumeye Tanrıdan rahmet, yakınlarına başsağlığı dileriz.

Üyelerimizden Sinan Tunçbilek 7.4.1993 günü Safiye ile evlenmiştir, kendilerine mutluluklar diliyoruz.



Büyük boyutlu uçaklar için hangar sorununa çözüm bulundu

IV. ULUSAL HAVACILIK SEMPOZYUMUNDA SEFA İNAN'INSUNDUĞU BİLDİRGE

SİVİL HAVACILIKTAKİ LİSANS YÖNETMELİĞİ VE UÇUŞ EMNİYET İHLALİ



UTED Başkanı Sefa İNAN

Bilindiği üzere Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, diğer devletlerde de geçerli olan SHD-T-35 Yönetmenliğine göre, kendisi veya yetki verdiği mühesseseler vasıtası ile lisans vermektedirler. Bu lisans yönetmenliği 09.06.1962 tarih ve 11124 sayılı Resmi Gazete'de yayınlan-

mış olup, bu günkü sivil havacılığa ayak uydurması beklenirken, SHD-T-35'in 17. maddesi 12 Nisan 1990 tarih ve 20490 sayılı yazı ile değiştirilmiş ve içinden çıkılmaz bir durum yaratılmıştır.

Bu yönetmenliğin 17. maddesi 12 Mayıs 1990 tarihine kadar:

I. ve II. Sınıf uçak bakım teknisyeni lisansı, uçak bakım ma-

kinisti ve adayı belgesi almak için mürakat edenler de;

a) Lise veya dengi bir teknisyen okulu, sanat enstitüsü yada sanat okulu mezunu olmaları,

b) Lisans değil, makinist belgesi alabilmek için en az ortaokul veya dengi bir eğitim müessesesi mezunu olmaları isteniyordu ve;

Bilfiil uçak üzerinde çalışacak teknisyenler, 4 senelik pratik tecrübeye sahip olduktan sonra mürakat ediyorlar. II. Sınıf Lisans almak için 21 dersten, I. Sınıf Lisans almak için ise 4 dersten imtihan oluyorlar ve başarılı oldukları takdirde lisans alabiliyorlardı. İmtiyazları, aynı yönetmenliğin 29. Maddesinde II. Sınıf 33. maddesinde I. sınıf olarak ayrı ayrı belirtilmiş idi.

II. Sınıf uçak bakım teknisyeni lisansına sahip uçak teknisyenleri, THY ve diğer özel hava-



yolu şirketlerinde uçak üzerine çalışmaya devam etmektedirler. Aynı teknisyenler, uçakların büyük bakımında, yani revizyonlarında (over haul) çalışmaktadırlar. Oysa II. Sınıf lisans bilfiil uçak üzerinde çalışan teknisyen lisansdır ve komponent üzerinde çalışma yetkisi vermez.

I.Sınıf lisans ise, uçak üzerinde bulunan komponentlerin uçaktan, II. Sınıf lisanslı teknisyen tarafından söküldükten sonra, kendi atölyelerinde bakım, revizyon ve testlerini yapan (motor, hidrolik, pneumatic vb.) teknisyenin sahip olduğu lisanstır ve bilfiil uçak üzerinde çalışma yetkisi vermez.

Ancak:

12 Nisan 1990 tarihinde yayınlanan ve yürürlüğe giren 17. madde, karmaşık ve içinden bir durum yaratmıştır.

Yeni 17. maddeye göre:

A) II. Sınıf uçak bakım teknisyeni lisansı almak için;

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

2- Ortaokul veya dengi bir okul mezunları da 8 yıl, lise veya dengi bir okul mezunlarında 5 yıl bilfiil tecrübeye sahip olmak.

B) I. Sınıf uçak bakım teknisyeni lisansı için;

1- Lise veya dengi bir okul mezunu olmak,

2- En az 5 yıl II. Sınıf uçak bakım teknisyeni tecrübesine sahip olmak gerekmektedir.

Burada II. Sınıf lisans yetki ve sorumlulukları farklı ve uçak RELEASE yetkisi hala II. Sınıf

uçak teknisyeninde iken, II. ve I. Sınıf birer üstünlük rakamı değil, bir kategorilendirme esasına dayalı olduğu halde; II.Sınıf acemi ve tecrübesiz olarak gösteriliyor. Ancak 5 sene sonra I. Sınıf olabilmesi kabul ediliyor.

Şu anda ilgili madde gereği I. Sınıf Lisanslı Teknisyenlerin, çalışması gereken Komponent Revizyon Atölyelerinde lisans için mürakat eden teknisyenler bilfiil uçak üzerinde çalışacaklarmış gibi uçak bilgisinden imtihan

viyede imtihana girmeden doğal olarak I. Sınıf lisanslı mıdırılar yoksa bir imtihana girerek yeni düzenlenmeye uygun I. Sınıf lisans mı alacaklardır?

B) Bilfiil uçak üzerinde çalışan teknisyenlerin tümü II. Sınıf Lisanslıdır. Bu teknisyenlerin uçaklar üzerinde büyük tamir, büyük tadilat ve revizyon yapmaları yönetmeliğe göre mümkün değilken, senelerdir bu revizyonlar II. Sınıf lisanslı teknisyenlerce yapılmaktadır.



edilmekte ve kendilerine II. Sınıf lisans verilmektedir.

Yönetmeliğin 17. maddesi ile 29. maddesi birbirine tamamen ters düşmektedir. Çünkü II. Sınıf lisans, teknisyene Komponent Revizyon hakkını vermemektedir.

Burada şu sorulara cevap aranmaktadır.

A) 17. Madde değiştirilmeden önce Komponent Revizyon Atölyelerinde çalışırken I. Sınıf lisans alanlar (önceden II. Sınıf lisans almamışlardır), bir ileri se-

YENİ TALİMAT UYMAK GEREKİRSE

Uçak üzerinde çalışacak büyük bakım ve revizyonlarını yurtdışında mı yaptıracaklardır?

C) SHD-T-35 Yönetmenliği'nin Madde 2. C bendinde lisans imtihanını yapmaya Hava Kuvvetleri ve THY A.O. yetkili kılınmıştır. Bu yetkili kurumlar, I. Sınıf lisans almak için mürakat eden en az beş senelik II. Sınıf lisanslı teknisyeni nasıl imtihana edeceklerdir? Türkiye'de yeni

düzenlenmeye göre I. Sınıf lisans verebilecek yetkililerin de I. Sınıf lisansa sahip olmaları gerekmez mi?

D) Anadolu üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okullarından mezun olanlara verilen lisanslar, SHD-T-35'in hangi maddesine uyularak verilmektedir?

Bilindiği gibi 28. maddenin "b" paragrafı asgari 3 senelik tecrübe devresi istemektedir. Bu madde de özel bir değişiklik yapılmadan lisans verilmesi yönetmenliğe aykırı değildir?

Havacılık teknolojisinin günümüzde eriştiği yüksek seviyedeki digital elektronikte kavrama ve beceri zorlanmaları mevcut iken, lisans almak için tahsil durumu yüksek okul düzeyine çıkıldığı bu günlerde nasıl olmuştaki ilgili yönetmeliğin 17. Madde 2. fıkrası ortaokul mezunlarınada aynı hakkı vermektedir? Bunun anlaşılır yanı yoktur.

SHD-T-35 Yönetmenliğinin elle tutulur bir yanı kalmamıştır. İvedi bir şekildi baştan sona yeni bir SHD-T-35 hazırlamak için birimlerin fikirleri-ki buna UTED de dahil olmalıdır zira Türkiye'deki lisanslı uçak teknisyenlerinin tek örgütüdür-alınarak hazırlanmalı, bu yapıncaya kadar 17. Maddenin yeni hali yürürlükten kaldırılarak eski hali geçerli kılınmalıdır. Aski takdirde bu işin içinden çıkmak mümkün olamayacaktır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ilgili kuruluşların yetkilileri-



nin de katılacağı bir komisyon vasıtası ile sorun ve karmaşa yaratmayacak, günün şartlarına uygun bir yönetmeliği devreye sokmalıdır.

ÖNERİLERİMİZ

GRUP A (Eski II. Sınıf)
AIRCRAFT MAINT-OVERHAUL (Uçak Bakım Teknisyeni)

HİZMET	İMTİHAN	KURS
SÜRESİ	DERS SAYISI	MÜDDETİ
II. Sınıf.....3 Yıl	21	4 AY
I. Sınıf(5 Senelik II. sınıf lisans tecrübesi)		

GRUP B (Eski I. Sınıf)

HİZMET	İMTİHAN	KURS
SÜRESİ	DERS SAYISI	MÜDDETİ
II. Sınıf3 YIL	4	6 AY
I. Sınıf (5 senelik II. Sınıf Overhaul Lisans tecrübesi)		

I. Sınıf (5 senelik II. Sınıf Overhaul Lisans tecrübesi) veya sadece Aircraft Maint-Overhaul Lisansı II. ve I. Sınıf olarak verilip, Komponent Lisansı için Company Lisans uygulanarak Komponentin yapımcı firmasın-

dan alınacak kurs sertifikası veya Komponentlerin yapımcı firmasında kurs gören eğitimciler tarafından verilebilir.

Bu sistemde lisans tek olur ve kategorilendirmesi:

- A: Gövde, motor ve sistemler
- B: Gövde, (yapısal tamir)
- C: AVIONIC (elektrik, elektronik)

D: Teknik kontrol olarak yapılabilir.

REF: FAA (Federal Aviation Adminstrain-Ulusal Havacılık Dairesi), JAA (Joint Aviation Adminstrain), uygulamaları.

UÇUŞ EMNİYETİ

Uçuş emniyetini sağlayan en önemli gruplardan birisi lisanslı uçak teknisyenleridir. SHD-T-35 Talimatnamesi bu işin ehliyeti olup, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından işletmeci bir firmaya veya sivil havacılıkla ilgili olan Askeri Havacılığa verilmemeli.

Lisans verme yetkisi Sivil Ha-

vacılık Genel Müdürlüğü, eğitim veren firma, Sivil Havacılık Yüksek Okulu ve Uçak Teknisyenleri Derneği yetkililerinden oluşacak bir komisyona verilmelidir.

Aksi halde; yetki verilmeden firma veya firmaların lisans verirken başka bir denetleme organı bulunmadığından, yapabilecekleri suistimaller önlenemeyecektir.

Lisans denetimleri arttırılmalı, lisansla ilgisi olmayan yerlere lisans verilmesi kesinlikle önlenmelidir.

Lisans verilirken uygulanan sistemin yanlışlığı yetmiyormuş gibi, Sivil Havacılık denetimlerinden uzak işleyen sisteme, lisansı olsun olmasın veya lisansı olup o uçak tipi üzerinde sertifikası bulunmayan teknisyenlerce de bakım yapılabilmekte:

Atatürk Havalimanı'nda konaklıyan bazı şirketlerin bakımalarının kimin tarafından yapıldığı belli olmadığı gibi, Push-Back ve motor çalıştırma işlemleri değil teknisyen, herhangi vasıfsız işçilerce bile yapılabilir.

Bu yabancı şirketler, Teknik Handling için ödeyecekleri ücretten kaçıp havacılıkta şart olan Transit-Check ve Night Stop Check gibi mutlaka yapılması gereken bakımlardan kaçarak sadece arıza durumlarında lisanslı teknisyen ihtiyacı duymaktadırlar.

Bu yanlış ve eksik uygulamalar, Sivil Havacılığın denetim yetersizliğindendir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Türkiye'deki her uçuş noktasına büro açarak, uzman kişileri ile nokta kontrolleri yapması

gerekirken, denetimden, kontrolden uzak Türk Sivil Havacılığı'nın güvenli olarak ilerleyebilmesi mümkün değildir.

SONUÇ OLARAK

Öncelikle her tarafı aksayan Sivil Havacılık kuralları bu işle ilgili kuruluşların katılımlarıyla yeniden düzenlenmeli, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kadrosu uzman kişilerce kuvvetlendirilmeli, Türkiye'deki her uçuş noktasına sivil havacılık kontrolörleri yerleştirilmeli ki Türkiye'de uçuş emniyetinden söz edilsin.

Yukarıda saydığımız tüm hususlarda UTED Sivil Havacılığın yardımına her zaman açık olacak ve kendisine verilen her türlü görevi kabul edecektir.

2000'li yılların uçaklarını se-malarımızda kabul ettiğimiz bu günlerde, bu yönetmeliklerle, denetimsiz, kontrolsüz Türk Sivil Havacılığının belli bir seviyeye ulaşması mümkün olmayacağı gibi telafisi mümkün olmayan olayların önüne de geçilemeyecektir.

Saygılarımla.

IV. Ulusal Havacılık Sempozyumu'nda

Dr. Oya Torum'un sunduğu bildirinin özeti

S İ V İ L H A V A T A Ş I M A C I L I Ğ I N D A U Ç A K B A K I M H İ Z M E T İ

Sivil Hava Taşımacılığı sektörünün önemli bir boyutunu "Uçak Bakım Hizmetleri" oluşturmaktadır.

Uçağın uçuşa elverişli durumda bulundurulması doğrudan doğruya uçağın bakımıyla ilgilidir. Uçuşa elverişliliği sağlamak için işletmeciler gerekli ve yeterli önlemleri almak zorundadırlar.

Bakım hizmeti "Sistem Disiplini" gerektiren bir olgudur. Bu nedenle sistem, bir bütün olarak ele alınıp elemanları analiz edilmeli ve bu elemanların bağlı olduğu parametreler incelenmelidir. Sistemin "dört ana elemanı" olan insan, malzeme, teknoloji ve yöntem zaman kavramı fonksiyonları şeklinde belli ölçme ve değerlendirme kuralları içinde irdelenmelidir. Öte yandan "sistemin yönetimi" ve "sistemin çevresi" hizmeti biçimlendirecektir.

"Sistemin yönetimi" idari, mali, ticari ve hukuki işlerlik kavramlarını kapsamakta, çevresi ise fizik yönünden ele alınmaktadır.

Tüm sayılan bu öğeler doğrultusunda konunun ele alınması.



B-737-400/500 AIR-COND. SİSTEM FARKLILIKLARI

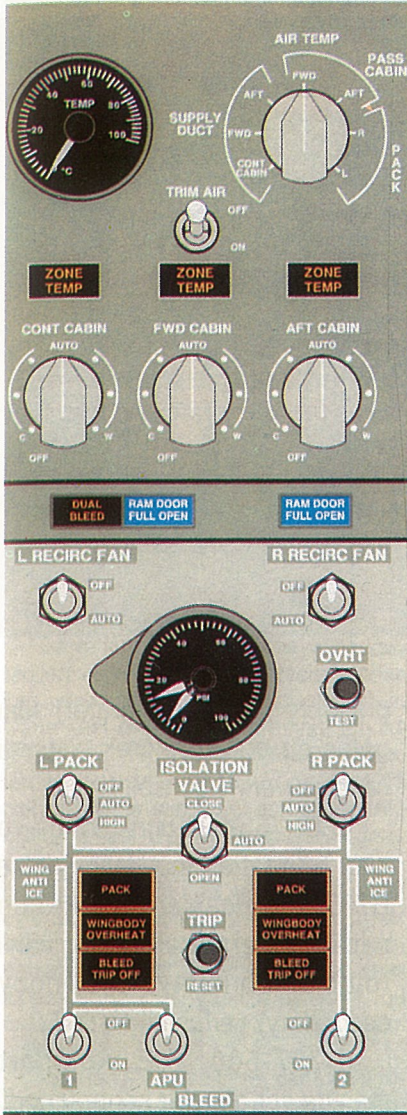
ERHAN ÖZCAN

UÇAK MÜH. PNEUMATICK SYS.

Boeing 737-400 uçaklarında mevcut kabin sıcaklık kontrol sistemi (Pack/zone temperature control system) diğer uçaklara göre çok geliştirilmiş olup 757/767 uçaklarında da kullanılan sistemin benzeridir. Bununla birlikte sistem diğer uçak tiplerinde (B737-100/-200/-300/-500) kullanılan sistem-

le birçok ortak komponente sahiptir. Sistem otomatik olarak sıcaklık kontrolünü yapacak ve kabin Havalandırma kapasitesi artırılacak şekilde geliştirilirken kokpit kontrol ve indikatör panelinde çok büyük bir değişiklik yapılmamıştır. Sistemde yapılan başlıca değişiklikler aşağıdaki gibidir: Yolcu kabini iki ayrı bölüme ayrılmıştır. (Ön yolcu ve arka yolcu kabini) Her bölüm için sıcaklık ayar sistemi (zone trim air

sistem) eklenmiştir. Alçak basınç su ayırıcı (low pressure water separator) ve kontrol sistemi, 757/767 tiplerindeki gibi yüksek basınç su ayırıcı (high pressure water separator) ve kontrol sistemi ile değiştirilmiştir. Flow kontrol (pack) valve daha fazla hava akışı sağlayacak şekilde modifiye edilmiştir ve ikinci bir recirculation fan (737-300/-500 dekilerle aynı) eklenmiştir. Analog sıcaklık kontrol ünitesi, digital sıcaklık



Şekil 1. 737-400 AIR COND Sistem Kontrol Paneli

kontrol ünitesi ile değiştirilmiştir. UÇUŞ KABİNİ (Şekil 1,2) Kaptan başüstü paneli Şekil1'de görüldüğü gibi yenilenmiştir. Panel 737-100/-300/-500 tiplerindekine benzer olmakla birlikte yapılan değişiklikler aşağıdaki gibidir: Yolcu kabin sıcaklık kontrol'u içine ikinci bir selektör ve ikaz lambası eklenmiştir. Master trim air switch eklenmiştir. İkinci (sol) recirculation fan kontrol switch eklenmiştir. İndikasyon olarak DUCT OVERHEAT ve PACK TRIP lambaları ZONE TEMP ve PACK

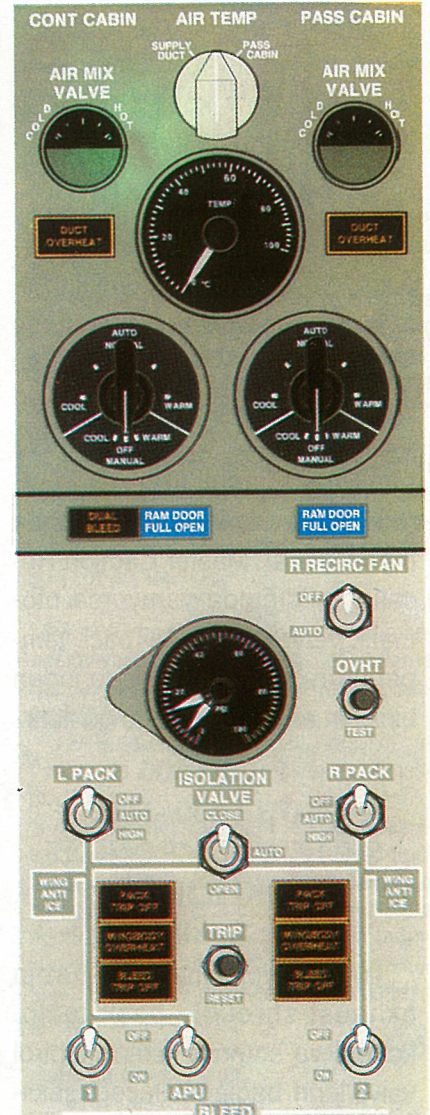
şeklinde değiştirilmiştir. Mix valve pozisyon indikatörleri kaldırılmıştır. Air temperature source selektör değiştirilmiştir. Sistemin çalışma kontrolu tamamıyla otomatik hale getirilmiştir.

KOKPİT İKAZ VE İNDİKASYONLARI

Kokpit overhead panelde yer alan ikaz ışıklarının (Bak şekil 1) yanması durumunda aynı anda amber renkli sistem ile ilgili master caution ve master caution recall sistemin air-cond lambasında yanmasına sebep olurlar. Master caution recall sistemi uçuş ekibinin pack/zone temperature kontrol sisteminin durumunu izlemesini sağlar. Master caution recall yapıldığında sistemde herhangi bir arıza varsa AIR COND, master caution lambası ile birlikte PACK veya ZONE TEMP lambaları yanabilir. Bu uçuş ekibine pack/zone sisteme ait ikinci derecede önemli bir arıza olduğunu gösterir. Uçakta uçuş ekibinin veya bakım ekibinin derhal yapması gereken bir şey yoktur. Uçak MEL (Minimum Equipment List)'e göre sefere verilebilir. Herhangi bir master caution lambasına tekrar basıldığında yanan lambalar söner ve sonraki ikaz durumları için hazır hale gelir. Aşağıdaki önemli sistem arızalarından herhangi biri meydana geldiğinde master caution ve ilgili ikaz lambası yanar. (Şekil 2)

KONTROL KABİN ZONE TEMP LÂMBASI

Primary ve back-up flight deck zone kontrol sistemin arızalan-



Şekil 2. 737-500 AIR COND Sistem Kontrol Paneli

ması veya ilgili zone supply duct'larında sıcaklığın 88°C (190 'F)'ye ulaşması durumunda lamba derhal yanar ve ilgili trim air valve otomatik olarak kapalıya gider. Sadece master caution recall yapıldığında yanıyorsa bu primary veya back-up zone kontrol sisteminden herhangi birisinin arızalı olduğunu gösterir.

YOLCU KABİN ZONE TEMP LÂMBALARI

İlgili supply duct'lardaki sıcaklığın 88 C(190 F)' ye ulaşması

durumunda derhal yanar Master Caution Recall yapıldığında yanıyorrsa ilgili zone kontrol unitte bir arıza olduğunu gösterir.

PACK LÂMBASI

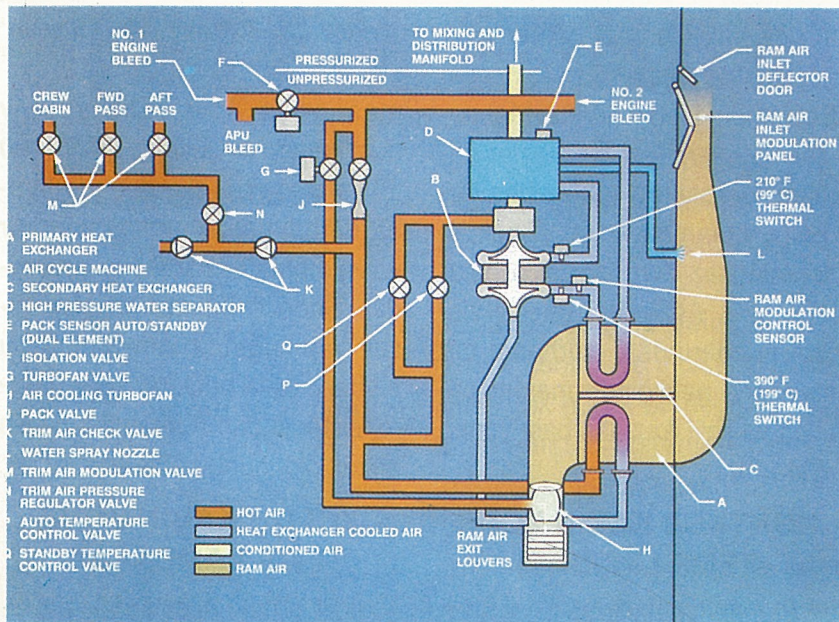
Her iki otomatik ve standby pack temp. kontrol sisteminin arızalanması veya pack dahilinde kompresör çıkış sıcaklığının (390 'F) 200 'C veya turbine giriş sıcaklığının 100 'C (210 'F) veya pack çıkış sıcaklığının 121 'C (250 'F)'ye ulaşması durumunda derhal yanar. Master Caution Recall yapıldığında yanıyorrsa otomatik ve/veya standby pack temperaturre kontrol sistemlerinden birisinin arızalı olduğunu gösterir.

B-737-400

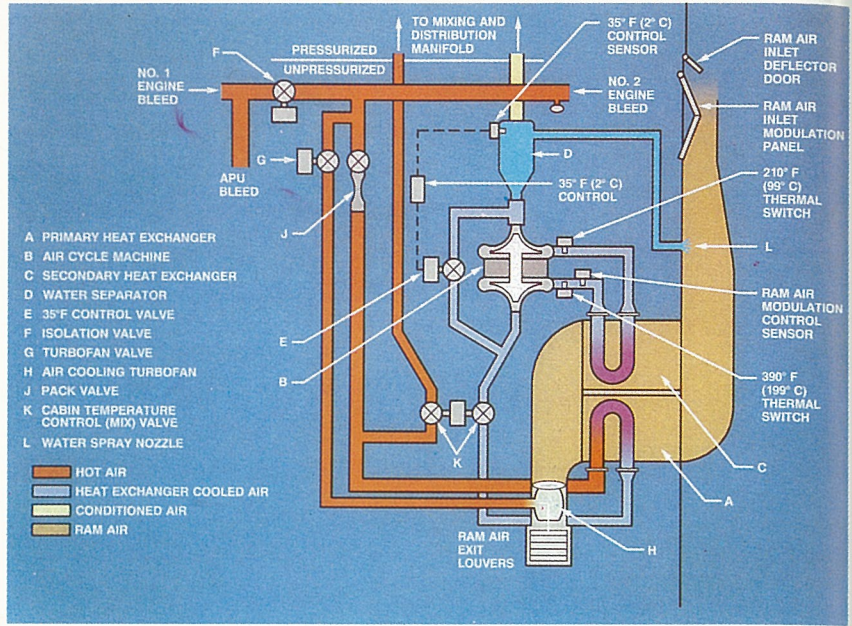
B-737-400/-500

SİSTEM/KOMPONENT FARKLILIKLAR (Bak Şekil 3,4)

a) Air cycle machine-turbin exhaust shroud'u pack temp. kontrol ve standby temp. kontrol valve'lerin bağlanabileceği şekil-



Şekil 4. 737-500 AIR COND Sistem



Şekil 3. 737-400 AIR COND Sistem

de değiştirilmiştir. Air cycle machine diğer kısmı B-737-500 ile aynıdır.

b) B-737-500 uçaklarından farklı olarak ram air duct üzerinde secondary heat exchanger girişine su püskürterek soğutmayı arttıracak water spray nozzle yerleştirilmiştir. Nozzle sayesinde yüksek basınç su ayırıcıları (high

pressure water separator)'ndan gelen su püskürtülerek sistemin çalışma verimi yükseltilmiştir.

c) B-735-500 uçaklarında yer alan iki adet air mix valve yerine, B737-400 uçaklarında iki adet pack temperature kontrol valve (otomatik-primary ve standby-secondary) yerleştirilmiştir.

d) 737-500 E/E kompartman'da yer alan bir kontrol modül (relay) yerine iki adet air-conditioning kontrol (relay) yerleştirilmiştir.

e) B-737-500 uçaklarında yer alan 35°F ve ram air kontrol ünitesi B-737-400 uçaklarında olmayıp aynı fonksiyonu pack/zone kontrol ünitesi yapmaktadır.

f) 35 'F kontrol valfi 737-400 uçaklarında olmayıp aynı fonksiyonu görecektir pack temperature kontrol valfi yerleştirilmiştir.

g) B-737-400 uçaklarında kabin içindeki hava akışını arttırmak için pack/mix manifold çıkışına 2 adet riser duct ilave edilmiştir.

BOŞANMA SEBEPLERİ-II

*Sayın okurlarımız,
geçen sayımızdan devamla
bu sayıda da boşanmanın
diğer nedenlerini incelemeye
devam edeceğim.*

-I-

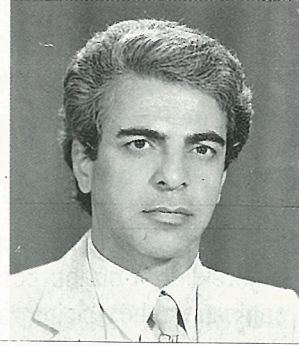
Medeni Yasanın 130. maddesinde karı kocadan her birinin diğer tarafın hayatına kastetmesi veya fena muamelede bulunması halinde boşanma davası ikame edilebileceği kabul edilmektedir.

Şöyle ki: eşi tarafından hayatına kastedilen veya pek fena muamele yapılan karı veya koca boşanma davası açabilir. Cana kast bir kimse için hayati tehlike meydana getirebilecek nitelikteki eylemlerdir ki bu Ceza Kanunu açısından da çok önemli bir suç teşkil etmektedir. Ancak cana kast'ın ölüme varmayacak derecede, yani teşebbüs evresinde kalması gerekir. Keza öldürme arzusuna rağmen eyleme geçilmemişse cana kast'tan söz edilemez. Cana kast eşi'nin bizzat kendisine karşı olmalıdır, onun yakınlarına veya akrabalarına karşı yapılan eylemler (bu maddeye göre) boşanma sebebi kabul edilemez.

Pek fena muameleyse, cana kast dışında kalan her türlü eza ve cefa gibi müessir fiillerle, ağır hakaretler ve haysiyete tecavüz niteliğindeki isnatlardır. Örneğin: İnsafsızca dövmek, kasden bulaşıcı hastalık aşılama, eziyet ederek cinsel ilişkiye sokmak, zorla livatada bulunmak, onur kırıcı hakaretler etmek vb. gibi

Şunu da belirtmekte yarar görüyorum: hem cana kast, hem de pek fena muamelede karşılıklı kusur hali aranmaz. Karşılıklı kusur yalnızca geçimsizlik nedeniyle açılan davalarda araştırılan bir husustur.

Hepimizin gerek günlük gazeteler, gerek dergilerde okuduğumuz, gerekse televizyon dizileri veya filmlerde izlediğimiz veya çevremizde duyup, gördüğümüz ve neredeyse güncel hale gelen "DAYAK" olayı toplumumuzun kanayan bir yarasıdır. Bugün birçok kadın hiç kusuru olmaksızın eşlerinden sık veya bazı defalar dayak yemektedir. Yine birçoğu aile müessesine saygısından veya toplumun baskısından bunu gizleyip, sesini çıkartmamakta, canına tak diyen kesim ise soluğu ya mahkeme de ya da sığınma evlerinde almaktadır. Bu denli teknik gelişmeye kar-



Avukat Kadir Ersoylu

şın, halen Osmanlı döneminden kalan bazı düşünceler ve fikirler erkeği kadını ezme, horlama, daha da ileri giderek dayakla eğitime yoluna sevketmektedir. Yıllar önce bir hakimin boşanma davası sırasında davalı kocaya dönerek "Kadının sırtından sopayı, karnından sopayı eksik etmeyeceksin" diyebilmesi aynı düşüncelerin sonucu değil midir?

Aile elbette ki kutsaldır. Ona saygı ve sevgiyle bakmak gerekir. Ancak bu düşünce kadın ve erkekte aynı ölçüde olmalı, her ikisi de birbirine karşı aynı sevgi ve saygıyı beslemelidir. Tüm dünyanın saygı, sevgi, dostluk ve barış sloganlarıyla birleştiği bir yüzyılda, halen geçmiş yüzyılların düşüncesini taşımak ve buna göre davranmak ne bireyleri, ne de toplumu bir adım ileriye götürmez....

Medeni Yasamız yine de ailenin birliğini korumak için dava açmayı süreye bağlamıştır. Dava açma hakkı 6 aydır. Bu süre de veya her halde boşanmaya yol açan olayın meydana geldiği günden itibaren 5 yıl içinde dava açılmazsa, dava açma hakkı düşer. Keza dava açıp da davadan önce veya dava sırasında karşı tarafı affeden eşi'nin dava açma hakkı ortadan kalkar.

-II-

Medeni yasanın 131. maddesinde de başka bir boşanma sebebi olan cürüm ve haysiyetsizlik nedeniyle boşanma hali düzenlenmiştir.

Eşlerden biri, yüz kızartıcı bir suç işlerse (Örneğin, hırsızlık, dolandırıcılık, ırza geçme, rüşvet, adam öldürme, zina vb. gibi) diğer eş boşanma davası açabilir. Burada dava açma süresi kısıtlanmamıştır, her zaman açılabilir. Keza yüz kızartıcı suç işleyen mahkum olması veya hüküm giymesi zorunlu değildir, suçun işlenmesi boşanma için yeterlidir. Evlilik iyi ve

kötü günde birliği gerektiren bir müessesedir, eşler ızdırap ve sıkıntıyı birlikte çekip, felaketleri birlikte göğüslemek zorundadırlar. Ancak fedakarlık ve yardımın da bir sınırı vardır. Onun için de işlenen suç yüz kızartıcı olduğunda öbür eş buna tahammüle zorlanamaz. Çünkü hiç bir yasa insanları utanç içinde yaşamaya mahkum edemez....

Yine eşlerden birisi, haysiyetsiz bir hayat sürüyorsa ve bu yaşam tarzı aile birliğini sarsıyorsa diğer eş buna dayanarak boşanma davası açabilir. Burada ikili şart söz konusudur.

A- Eşlerden biri haysiyetsiz bir hayat sürmeli (Örneğin: fahişelik veya kadın satıcılığı yapmak alkol alıp genel yerlerde rezalet çıkarmak, sık sık müteceviz sarhoşluk halinde bulunmak vb.)

B- Bu durum aile birliğini, karşılıklı güven, saygı ve sevgiyi temeliden sarsmalıdır.

Aksi halde, yani diğer eş buna razıysa boşanma nedeni yoktur. Örneğin: Eşini randevu evinde sermaye olarak çalıştıran bir kocanın bu hayat tarzını haysiyetsizce addedip boşanma davası açması mümkün değildir. Açtığı takdirde de hakkın kötüye kullanılması söz konusu olduğundan dava reddedilmelidir.

Haysiyetsizliğe dayanarak dava açmanında süresi yoktur.

-III-

Medeni yasamız 133. maddesinde akıl hastalığını da boşanma sebebi olarak kabul etmektedir.

Ancak; yasa uyarınca

A- Akıl hastalığının 3 seneden beri devam etmesi,

B- Bu durumun bilirkişi raporu ile tesbit edilmesi (Uzman doktorlar-daha doğrusu heyet- hastalığın başlangıcını, şifa bulmasının mümkün olup, olmadığını, hastanın görüşünün alınmasında yarar bulunup bulunmadığını belirleyeceklerdir),

C- Ortak hayatın çekilmez hal alması, şarttır. Bu şartların hepsinin varlığı halinde boşanma davası açılabilir....

Gelecek sayıda terk ve şiddetli geçimsizlik nedeniyle açılan boşanma davalarına değineceğim.

Sayın okurlarımız, hukuki konularda sormak veya öğrenmek istediğiniz tüm hususları isterseniz özel olarak, isterseniz dergimizde yanıtlamaya hazır olduğumu tekrar hatırlatarak, yazılarınızı bekliyor, saygılar sunuyorum.

OYA TORUM: “BİZİ TEMSİL EDEN DELEGELERDEN SOSYAL VE KÜLTÜREL ETKİNLİK KOMİTELERİ KURALIM”

UTED: Sayın Oya TORUM, THY Personeli Sosyal Yardım Vakfı Genel Kurulundan önce sizinle bir söyleşi yapalım istedik.

OYA TORUM: Teşekkür ederim. Çok memnun oldum. Ben öncelikle “Vakıf” ve “Sosyal” sözcüklerinin anlamlarını irdelemek istiyorum.

Her kuruma, kimliğini sahip olduğu personel kazandırır. Dolayısıyla personel kurumunu, kurum personeli tanımalıdır. Sosyal olma kavramını işte bu yönüyle ele alabilmeyi diliyorum.

VAKIF: Tüzel kişiliğe sahip olmak üzere bir malın. paranın. hizmetin belli bir amaca tahsis edilmesi.

SOSYAL: Toplumla ve toplumun çeşitli kesitleriyle ilgili, toplumsal olan.

Sosyal bir kavram, toplumsallık ise içinde sosyal güvenlik, sağlık, yaşlılık olan yani dün, bugün, yarın.... Kişi, kişiler, karşılıklı ilişkiler, kolektif davranışların bütünü.

Vakıf; kuşkusuz parasal bir potansiyel gerektirir ki biz bu potansiyele sahibiz. Özbeöz bizim paramız ve bu para vakvedenin de payıyla büyüyor. İki yönetim de uyguladığı faiz politikası ile paramızın enflasyondan ötürü uğrayacağı değer kaybını önledi. Sağolsunlar. Teşekkür ederiz. Ancak ben

tümümüz, neşemiz, becerilerimiz, yeteneklerimiz var. Şarkı söyleriz, resim, heykel yaparız, cam boyarız, enstürman çalarız.

Her kuruma, kimliğini, sahip olduğu personel kazandırır. Dolayısıyla personel kurumunu, kurum personeli tanımalıdır.

Sosyal olma kavramını işte bu



“Vakıf” ve “Sosyallık” kavramlarına farklı yaklaşıyorum. Mesela: Emekliye güç de olsa bir emekli maaşı sağladık ama emekli olan ya da herhangi bir nedenle kuruştan ayrılan arkadaşlarımızı kaybediyoruz. Öte yandan bizler de birbirimizi sadece iş ortamı kimliklerimiz ile biliyoruz. Oysaki hepimiz birer sosyal çevrenin ürünüyüz. Eşimiz, çocuğumuz, üzün-

yönüyle ele alabilmeyi diliyorum. Çünkü her şey para değildir. Sosyal olabilmek para harcamayı gerektirmez.

Bizler birbirimizi sadece iş ortamı kimliklerimiz ile biliyoruz. Oysa ki hepimiz birer sosyal çevrenin ürünüyüz.

UTED: Siz bu konuda ne öneriyorsunuz?

OYA TORUM: Neden vakıf üyesi ressamlara bir sergi açmayalım, ya da mesela 8-10 yaşındaki çocuklarımızın sergisinde bir araya gelelim, birbirimizi tanıyalım. Bunlar için para mı gerek? Satılan tablolardan gelir dahi sağlanır. Sosyal kavramı kültürden soyutlanamaz. Konularında uzman, ünlü konuklar davet edip, sohbetler düzenlenemez mi? Biz de eşlerimizle birlikte bu toplantılarda buluşamaz mıyız?

Ben bunun için KATILIMLI YÖNETİM modelini, yönetime talip olanlara öneriyorum.

UTED: Oya hanım bu model nedir, bize anlatırmısınız?



Mülkü olan vakıflardan yer kiralanabilir, satın alınabilir. Dispanser, revir, lokal vb. kurulabilir.

OYA TORUM: Efendim bence, gördük ki yönetimler değişiyor ama her genel kuruldan önce "bunlar da hiçbir şey yapmadı"

tartışmaları başlıyor.

Eğer üye katılmazsa, sahip çıkmazsa, yönetim değişse de ürün aynı olur.

Delegemiz oyunu kullanıyor, işi bitiyor. Genel Kurulu teşkil eden, bizi temsil eden delegelerden sosyal ve kültürel etkinlik komiteleri (grupları, adı her ne olacaksa) kuralım.

**Eğer üye katılmazsa,
sahip çıkmazsa,
yönetim değişse de
ürün aynı olur.**

Bu komiteler seçilecek yönetim kurullarını bilgilendirerek hatta yönetim kurullarına katılarak faaliyet-

te bulunsunlar. Üye iletişimini sağlasınlar. Belki birden fazla 6-7 komite kurmak gerek.

UTED: Örnek verirmisiniz?

OYA TORUM: Sanat komitesi (resim, heykel, el sanatları),

-Kültür komitesi,

-Gezi komitesi (yürüyüş, dağcılık, turistik gezi),

-Tiyatro/sinema komiteleri,

-Müzik komitesi,

-Briç/satranç komiteleri,

-Sağlık komitesi.

UTED: Sağlık sorunlarımız için ne düşünüyorsunuz?

OYA TORUM: Genel Kuruldan yetki alıp vakfedenin önderliğinde bir dispanser kurabilirsek diye düşünüyorum.

Düş mü, hayal mi, rasyonel mi?!...

Ama bendeniz yapım kökenliyim. Çoğunuzun bildiği gibi mimarıyım. O nedenle bu konuya daha cesurca yaklaşıyorum. Mülkü olan vakıflardan yer kiralanabilir, satın alınabilir. Dispanser, revir, lokal vb. kurulabilir. Bir dönem bu işe girilmişti. Sayın Nihat Yılmaz dönemiymi. Galatasaray'da vakıfların harika bir binası kiralanmak üzereydi. Neden olmadı bilmiyorum.

**Profesyonel işletmeci
bir yöneticiye
ihtiyacımız olduğu açık
ve net bir şekilde
görülüyor.**

UTED: Kooperatifleşme için ne düşünüyorsunuz?

OYA TORUM: Kooperatifleşme deyince hemen akla konut (inşaat) geliyor. Oysa biz tüketim kooperatifinden söz ediyoruz. Vakıf olarak üreticiden-tüketicie programları düzenleyebiliriz.

Bir şey daha söylemek istiyorum. Profesyonel işletmeci bir yöneticiye ihtiyacımız olduğu açık ve net bir şekilde görülüyor.

UTED: Bize zaman ayırdığınız için çok teşekkür ederiz.

OYA TORUM: Ben de düşündüklerimi açıklama olanağı verdiğiniz için teşekkür ederim.

PAPIRUS



Önal C. Akbaş

İstanbul doğumlu olan Önal C. AKBAŞ, klasik lise öğreniminden sonra Avusturya'da Elin Sanat Okulu'na gitmiş, Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Tıp Tarihi Enstitüsü'nde kadim süsleme sanatlarımız üzerinde çalışmış, Dünya Kültür, Turizm Yazarları Federasyonu (FIJET) üyesi olup THY'de görevlidir.



olduğunu, Farsça'ya ve oradan da Arapça'ya geçtiğini söylemektedir. Hind dilinde -kagat-; Tamil dilinde-kagidam-; Malaya dilinde-kayitam-; Japon dilinde ise- kami- denilmektedir.

1982 yılında gazeteci yazar merhum Haldun Taner ile beraber sergiler açmak ve konferanslar vermek üzere davetli gittiğimiz Kahire'de Papirus'ların insan yaşamındaki rolünü ve Firavun'lar devrinde Mısır kültürünün önemli bir kısmını ne denli üstlenmiş olduğunu gördüm.

Keramik tabletlere, balmumu plakalara, kemik ve parşömen'e nazaran çeşitli işlemler yapılabilen Papirus'un daha hafif ve kullanışlı olması dolayısıyla Firavun sülaleleri tarafından uzun yıllar önemli devlet sırrı olarak saklandığı fakat zamanla Kıbrıs, Sicilya ve Roma'ya kadar gelerek gizli kalmış olan yönlerini de yitirdiği bilinmektedir.

Akdeniz'de aranılan kıymetli bir ticaret eşyası, aynı zamanda Kuzey Mısır'ın sembolü olan Pa-

pirus'tan yalnız yazı malzemesi olarak değil, bir araya getirilmek suretiyle Nil Nehri üzerinde yük taşıyan sallar, ayağa giyilen sandaletler ve diğer eşya ihtiyaçlarını da karşılamışlar hatta fakirler etli, özlü olan sapın alt kısmını da besin maddesi olarak kullanmışlardı.

Mısır'da Papirus'la uğraşan işçiler, Nil bataklıklarında yetişen saz benzeri bu bitkinin kesiminden sonra, dış kısmına hafif vurmak suretiyle soğanda olduğu gibi üst üste sarılı tabakalarını birbirinden ayırırlar ve bu ayrılmış ince kabukları 5-6 cm. ende olacak şekilde keserlerdi. Sonra da kat kat dik açılı gelecek şekilde yapıstırırlar ve çekiçle iyice döverek güneşte kuruturlardı.

Atölyelerde, işleme hazırlanmış olarak gelen malzemelerin üzerinden, fildişinden bir mühüre geçirilerek perdahlanır, doğanın tahribatına karşı koruyucu olarak da üzerlerine Sedir Yağı sürülürdü. Açılmış Kral Mezarlarında zamanımıza kadar gelebilmiş yazılı pekçok belgeye rastlanmıştır. Ay-

Son yıllarda evlerimizin duvarlarını süsleyen, renklendiren bir sanat akımı, aynı zamanda tarih ile aramızda bağ kuran sihirli bir kelime. Günümüz ile asırlar öncesi arasında sınıksız kapalı kalmış olan kapıları aralayan, Nil Vadisi'nde yaşamış, ölümsüz eserler bırakan muhteşem bir medeniyetin insanları tarafından bulunmuş ve çalışmış oldukları Cebir, Astroloji, Tıp ilimlerine ait çeşitli bilgilerin yazılmış olduğu kağıt benzerinin adı; Papirus.

Batı Avrupa dillerinde paper, Papirus kelimesinden gelmektedir. Bu mevzuda otorite olan Laufer, kağıd isminin de Uyurca'daki-kagat, kagas-kelimelerinden gelmiş

ni zamanda cesetlerin mumyalanmasında da kullanılıyordu. Ölüm ritüelinde Papirus'un özel yeri vardı.

Kahire'deki geleneksel Türk Bezeme Sanatını tanıttıcı serginin sonunda, beni davet etmiş olan General Dr. Hassan Raggab Bey'in kurmuş olduğu Papirus Müzesi'ne gittim. Nil Nehri kenarında turistlerin alaka göstererek gezdikleri ve hatıra resimleri aldıkları, büyük bir kuruluş ile karşılaştım. Burada bulunan bölümlerdeki adeta bir kağıt haline getirilmiş Papirus'ların üzerlerine Firavun devirlerine ait resimlerin yapıldığı Nakkaşhane'lerdeki çalışmaları da izledim.

Bu kısa seyahatim esnasında bana bu kültür merkezini gezdiren Dr. Raggab Bey ve Asistanı



bir Türk olan A. Turgay Tuna tarafından 1960 yılından itibaren tarihi Papirus'un, Mısır'da ikinci defa yaşıldığını görmüş oldum.

M. 751 tarihinde Arap'ların Semerkent savaşıdan sonra esir düşen askerlerin arasında bulunan zanaatkarlardan öğrendikleri kağıt imali Nil Vadisi'ndeki Papirus'u unutturmuş oldu. Bugün de aynı şekilde kıymetli bir sanat eseri olarak, yeniden işlenen bu bitki dünyanın dört bir köşesindeki evlerin, büroların duvarlarını süslemekte ve kadim Mısır kültürünün bir parçası olarak bizlere bir şeyler vermeye devam etmektedir.



CUMHURBAŞKANIMIZ SAYIN TURGUT ÖZAL'I

geçirdiği ani rahatsızlık sonucu kaybettik. Kendilerine Allah'tan rahmet, ailesine ve milletimize başsağlığı dileriz.

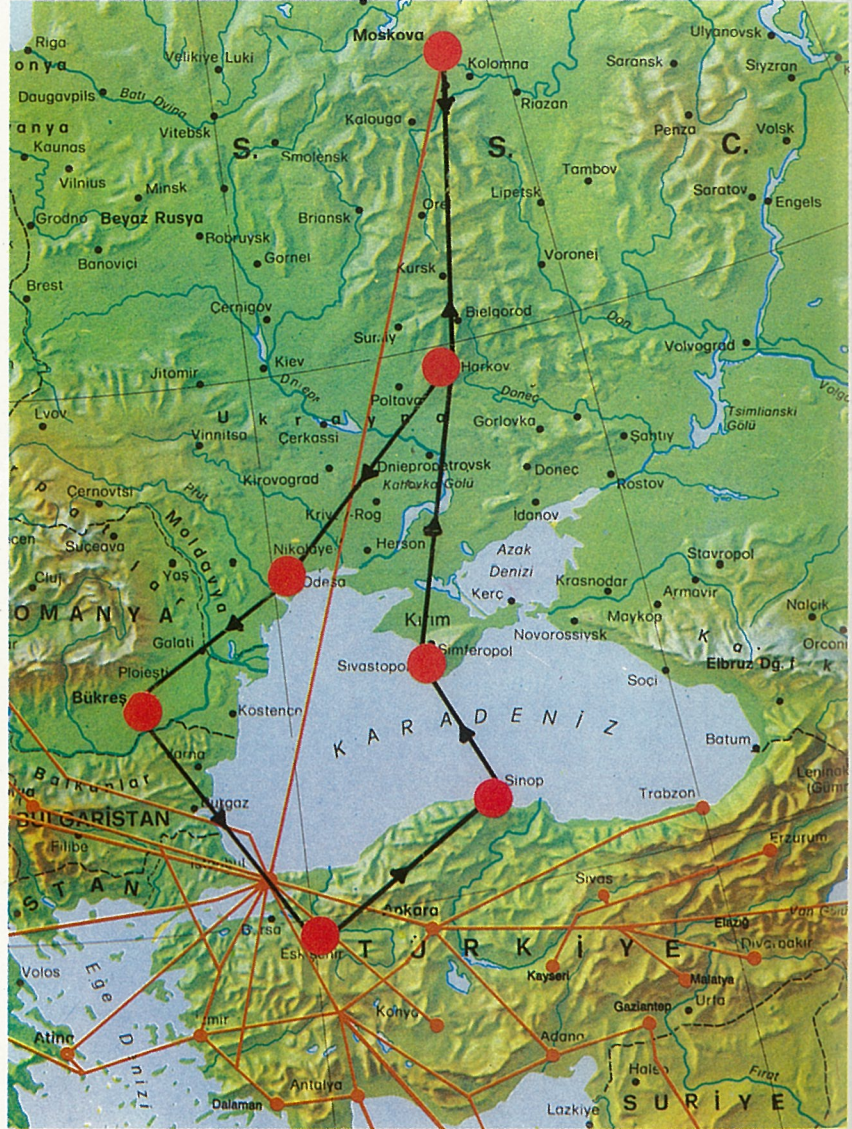
UTED Yönetim Kurulu

TÜRK HAVACILARININ RUSYA SEYAHATI (20 Nisan – 19 Mayıs 1934)



Veysel Tolun

1 933 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun Onuncu yılı törenleri çok görkemli bir şekilde kutlanılmıştı. Bu kutlamalara dost ülkelerden pek çok heyet de katılmıştı. Bunlar arasında Sovyetler Birliği'nden bir hava ekibi de vardı. İşte buna karşılık olarak 1934 yılında Sovyetler'in ulusal bayramı olan 1 Mayıs törenlerine katılmak üzere bir hava ekibi görevlendirildi. Bunun için Eskişehir'de bulunan 1. Alay'ın 2. bölümü görevlendirilmişti. Ekte lider olarak alay komutanı Albay Celal Yakul'la birlikte 8 subay ve 2 makinesit yer alıyordu. Bu seyahat içinse bölükte bulunan 5 adet Breguvert 19-7 uçakları seçilmişti. Seyahate katılan Türk havacılar, şunlardı: Alay K. Albay Celal YAKAL (Filo K.) Bölük K. Yzb. İhsan ORHUN Yzb. Enver AKOĞLU Ütgm. İ. Hakkı AKSEL Ütgm. Basri KULA Ütgm. Vehbi Can UÇANER Ütgm. Hakkı Tevhit SAYIL Tgm. Necdet Baş Makinist Hüsam Niyazi, seyahat için seçilen Türk hava ekibine



Ruslar ve Rus İhtilali hakkında konferanslar verilmişti. Atatürk tarafından da kabul edilen heyet O'ndan "Kendinizi Ruslara iyi gösterin" direktifini almıştı. Türk havacılarının bir ekip halinde yurt dışı-

na gerçekleştireceği ilk gezi olması bununda gücünün, doruğunda olan Sovyetler Birliği'ne yapılması, Uçuşun çok uzun, teknik yönden de zor olması dikkatleri bu uçuşun üzerine toplamıştı. Bu yolculukta



Türk uçakları Moskova yolunda

ilk etap olarak Karadeniz geçilecekti. Oysa böyle bir geçiş için Uçaklar yeteri kadar cihazlarla donatılmış değildi. Bu şartlar altında uçuş hazırlıkları tamamlandı. 5 uçaklık Filo 20 Nisan 1934 Cuma günü sabahı saat 8.05'te Eskişehirde yapılan büyük bir tören ve coşkuyla uğurlandı. Uçuş basınında ilgisini çekmiş ve her safhası takip ederek günlük gazetelerde yer almıştır. Bölükteki diğer uçaklar tarafından uzaklara kadar yolcu edilen Filo, 2 saat 35 dk. sonra Sinop'a vardı. Burada askeri ve sivil erkan yanında kalabalık bir halk topluluğu tarafından coşkuyla karşılandı. Burada Karadeniz'i geçmek için son hazırlıklar yapıldı. Uçaklarda telsiz bulunmadığından pusulalarda da sapmalar olduğundan uçuş sırasında uçaklara yol göstermek üzere Kocatepe, Tınaztepe ve Adatepe adlı Üç muhrip Güneyden Kuzeye doğru

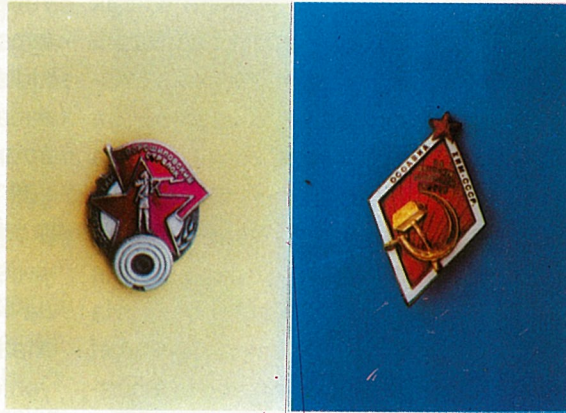
ellişer mil arayla Karadeniz'de sıralandılar. Türk havacıları yoğun sisinde etkisiyle alçaktan uçarak muhripleri ve denizin dalgalarını izleyerek 2 saat 10 dakika da Karadeniz'i aşarak Sivastopol'un Kacha meydanına indiler. Burada yoğun bir ilgi ile karşılanan havacılarımız adlarına verilen akşam yemeğine katılır. Böylece uçuşun ilk zor ve önemli etabı başarıyla aşılmıştı. 22 Nisan'da üç sovyet uçağının eşliğinde 11:25'te Sivastopol'dan ayrılan havacılarımız Harkov meydanına 1.05'te indiler. Burada da askeri ve sivil erkanın yanında halkın katıldığı daha görkemli törenle karşılanan ve Burada 1 gün kalan havacılarımız şehrin önemli yerlerini gezdikten sonra 24 Nisan'da buradan havalanarak 12:25'de Moskova Havaalanına indiler. Türk ve Rus bayraklarıyla donatılmış havaalanında Sovyet Hava Kuvvetleri Komutanı,

Türk büyükelçisi Hüseyin Ragıp Bey, elçilik mensupları, hava kuvvetleri personeli, Sovyet basın temsilcileri bulunuyordu havacılarımız Türk milli marşıyla karşılandı daha sonra Sovyet milli marşı çalındı. Havacılarımız burada 17 gün kaldılar. Önceden hazırlanan program gereğince şehrin önemli yerleri, müzeleri gezildi, onurlarına verilen yemeklere katıldılar. 27 Nisanda Türk elçiliğinde verilen yemek davetine Harbiye Komseri Vorosilov da katılmıştı. 1 Mayıs'daki Sovyet işçi bayramında büyük bir resmi geçit yapıldı. Bu geçite 600 Rus uçağı katılıyordu. 3 Türk uçağıda bunların önünde uçuyordu. Gece de Kremlin Sarayın'da verilen 2000 kişilik ziyafete Türk havacıları da katıldılar. Sovyet yetkililerin yakın ilgisiyle karşılaştılar. Kadehler Atatürk ve Türk Cumhuriyeti için kaldırıldı. 5 Mayıs'ta Leningrat'a giden havacılar



rimiz oradaki gezi ve incelemelerden sonra Moskova'ya dönerek dönüş hazırlıklarına başladılar. 8 Mayıs'ta Türk havacılarına bir veda yemeği verildi.

Böylece kendilerine verilen temsil görevini en iyi şekilde yerine getiren Türk havacıları 9 Mayıs'ta 12:35'te Moskova'dan yine törenlerle uğurlandılar. Bu uğurlamada kendilerine 10 Rus uçağı eşlik etti. Saat 15:45'te Horkov'a varıldı. 10 Mayıs'ta Logensk, 11 Mayıs'ta Zoparojya geçildi. 13 Mayıs'ta saat 10:25'te Odesa'ya varıldı. Yine törenle karşılanan ekibimize şehir gezdirildi. Akşam operada Karmen Opereti izlendi. 14 Mayıs'ta artık yolculuğun Sovyet topraklarında son durağı olan Odesa'da



***Türk subaylarından Albay Celal Yolcu ve
Üsteğmen Basri Kula'ya verilen Sovyet
nişanları***

9:20'de terk edildi. 14 Mayıs
12:25'te Romanya'nın başkenti
Bükreş'e inildi.

Dönüşte değişik bir rota izleniyordu. 15 Mayıs'ta Romen pilotlarının akrobasi uçuşları izlendi. Türk ekibinden Yzb. Enver Akoğlu bu uçaklarla uçarak Romenlerin takdirini kazandı. Akşam havacılar

kulübünde verilen resmi kabulde bulundular. 16-17 Mayıs'ta Şehir gezildi. Türk şehitliği ziyaret edilerek tören yapıldı. 18 Mayıs'ta havacılarımız dinlendiler. 19 Mayıs sabahı güneşin ışıklarıyla birlikte kalktılar. Artık vatan burunlarında tütüyordu.

Saat 9:00'da Bükreş'ten törenle yolcu edilen havacılarımız İstanbul üzerinden Eskişehir'e yöneldiler. Saat 13:00'te coşkun bir kalabalıktan Eskişehir'de karşılar. Şehrin ileri gelenleri hepdi. Gururla tebrikleri kabul

Bu seyahatte havacılarımız ortalama 180-400 km hız yaparak toplam 28 saat sürede 5080 km.'lik bir yol katetmişlerdir.

MARLON BRANDO

“ÇELİŞKİNİN GÜCÜ”

Marlon Brando, çok kısa ifade edilmeye çalışıldığında ancak şunlar söylenebilir; kabına ve kurallara sığmayan, tek bir biçimde tanımlanamayan, dünya sinemasının en büyük oyuncularından biri olmasına karşın, üzerinde her zaman tartışmaların yapıldığı bir oyuncu. Brando'nun sürekli çelişkilerle içiçe olan yaşamı, onu anlamsızlıklara değil, bir oyuncu olarak, dünyanın zengin bir anlatımına ve yorumuna ulaşabilmesine uygun zemini hazırlamıştır.



Bir felsefi önerme, “Tanım ne kadar çelişkili ise o kadar gerçektir” der. Bu önermede anlatılan, ilk anda “akla” aykırı görünsede, mantık kurallarına uygundur. Örneğin, herhangi bir sayının karekökünün hem artı, hem de eksi olmasının ‘anlamsızlığı’nın bulunmadığı ve bu kuralın salt matematiğin gerçekliği olmadığı, aynı zamanda içinde bulunduğumuz nesnel dünyanın bir kuralı olduğudur. Örnekleri çoğaltmak olanaklı; “Hayallerimizin sınırı, yaşadığımız gerçek dünyanın da sınırıdır” vb. gibi.

İnsanların hemen hemen tümü bu kuralla, yani çelişkili gerçeğe içiçedir

ve onun güdümündedir. Ancak bazı insanlarda bu çelişkili yanları kolayca izleme olanağı bulabilirken, kimilerinde bulamayız, daha doğru bir ifade ile göremeyiz. Bir insanı anlayabilmenin en etkili yollarından biri olan, “onları çelişkileri ile birlikte ele almaktan” geçtiğini savunan yaklaşımın ana kaygısı, insanları çelişkili yanları ile birlikte tanımlamak ve anlamak çabasıdır. İnsanların genel olarak yaptıklarını ve bunların nedenlerini anlamamızı ancak bu yöntem sağlar bize. Bizde Marlon Brando’yu tanımlamaya çalışırken bu yaklaşım

biçimini kullanacağız.

Kalıplara Sığmayan Brando

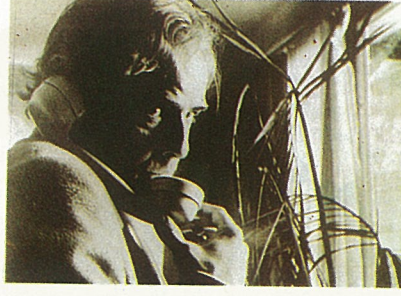
Dünya sinema tarihinde önemli bir yer edinebilmiş olan oyuncuları tanımlarken, onların genellikle en belirgin olan özellikleri vurgulanır. Vurgulanan özelliklerinin sayıları da çoğunlukla bir ya da iki ile sınırlıdır. Kiminin bıyıkları, kiminin bakışlarındaki etkileyicilik, bazılarının asiliği, bazılarının kaslarla şekillendirilmiş vücutları ya da belli dönemlerde ön plana çıkartılan dişilikleri veya erkeklikleri vb. vb... Çoğunlukla oyuncuların böylesine tek bir kalıba sokulması yönünde kağıt

üzerine dökülmemiş bir anlaşma vardır sanki sinema dünyasında. Sinema tarihi boyunca çok az oyuncu böylesine tek kalıba girme veya sokulma yaptırımından kurtulabilmiştir.

Bunu başarabilenler ise genellikle sinema yaşamı uzun sürmüş olan oyunculardır. Gençlik dönemlerindeki oyun tarzları ile o dönemlerine uygun tanımlardan ancak yaşlanmaya başladıkları zaman kurtulabildiler. Onlar artık 'olgunlaşan', böylece de eski tarzlarını ve özelliklerini değiştiren oyuncular olarak eleştirmenler tarafından yeniden keşfedildi. Bütün bu olanlar aslında bir tek kaygı ile yapıldı; oyuncunun belli bir imajının olması gerektiği yönündeki kaygıydı bu.

Önce bir imaj yaratılıyor sonra da o imaja uygun olarak film senaryoları hazırlanmaya başlanıyordu. O oyuncuların yaratılan imaj ile ilgilerinin olup olmadığı, gerçek kişiliğe yakınlığı ya da uzaklığı ise ayrı bir konuydu. Bu durum bazen istenmeyen sonuçlara da yol açabiliyordu. Aslında çok insancıl bir karaktere sahip olan oyuncunun, 'acımasız bir insandır' biçiminde yaratılan imajı sonucunda, mafya babası karakterini oynamaya kalkması, sonuçta olmadık komedilere de yol açtı. Dünya sineması ve özellikle de Amerikan sineması bu sorunun üstesinden hala gelebilmiş değil. Bir kas yığını olan Conan ya da robot Terminatör olmaktan başka bir yeteneği olmayan Arnold Schwarzenegger gibi oyunculara komedi filmi oynatmak ile 18 yaşındaki genç oyunculara yaşlı anne-baba rolü vermek türündeki anlamsızlıklar günümüzde de sürmeye devam etmekte.

Biz asıl konumuza dönelim. Bu sayımızda tanıtmaya çalışacağımız oyuncu Marlon Brando. Çalışacağımız diyorum, çünkü ileride de göreceğimiz gibi Marlon Brando, başlı başına ve oldukça büyük bir dünyadır, dolayısıyla kolayca tanınmaz-tanıtlamaz. Sinema tarihinde hiçbir oyuncu Marlon Brando kadar tek bir kalıba sokulmak istenmemiştir. Gene hiçbir oyuncu bütün bu çabalara karşın,



herhangi bir kalıba girmeyi bu ölçüde reddetmemiş ve bunu Marlon Brando kadar başaramamıştır. Ve gene hiçbir oyuncu, Hollywood sinema endüstrisinin acımasız kurallarına Brando kadar karşı çıkmış olmasına rağmen, bu alanda vazgeçilemez olmayı başaramamıştır. (Burada büyük usta Charlie Chaplin'i saymıyoruz, çünkü o bir zaman sonra Hollywood'u terk etmiş ve kendi isteği ile bir daha geri dönmemiştir.)

Marlon Brando, sinema dünyasına Actor's Studio'da yaptığı çalışmalarla ilk adımını attı. Metod Acting adlı oyunculuk yönteminin de kurumsallaşmasına önemli katkılarda bulunan Actor's Studio'nun temel prensibi, oyuncunun sahne üzerinde canlandıracağı karakteri en doğru biçimde gerçekleştirebilmesi için sadece bedeninin ve sesinin yetmeyeceği yönündeydi. Onlara göre oyuncu, can-

landıracağı karakteri beyni, yüreği ve kendi geçmişiyile birleştirerek yeniden yaratabilmeli ve ona kendi damgasını vurmalıydı. Oynanan rol ancak böylece benzersiz olabilirdi. Bunu başarılı bir biçimde yapabilmenin tek yolu ise, oyuncunun ya kendi geçmişine, karakterine uygun roller almasıydı ki, bu da konu ve rol sıkıntısını beraberinde getiriyordu ya da oyuncunun tek bir hayatı, tek bir geçmişi olmamalıydı. Bir rolün başarıyla altından kalkılabilmesi için Metod Acting'in önerisi kısaca böyle özetlenebilir.

Dayanılmaz Gençlik Yılları

Marlon Brando, oynadığı filmlerde canlandırmış olduğu bütün karakterlere kendi damgasını her zaman vurmayı başarabilen sayılı aktörlerden biri, hatta onların en başta gelenidir. Bu başarısının ardında yatanlar ise, kendisinin titizlikle koruyup, gizleme çabalarına karşın, bilinen küçük ipuçları ile ulaşılan geçmişinde yatmakta. Brando'nun yaşadığı hayat, onun bir oyuncu olarak gösterdiği başarılarında ne kadar büyük bir etken olduğunu ortaya koyuyor. Brando, farklı dönemlerde yaptığı söyleşilerde doğum yeri olarak bazen Bombay'ı, bazen de Bangkok, Mindanau gibi dünyanın



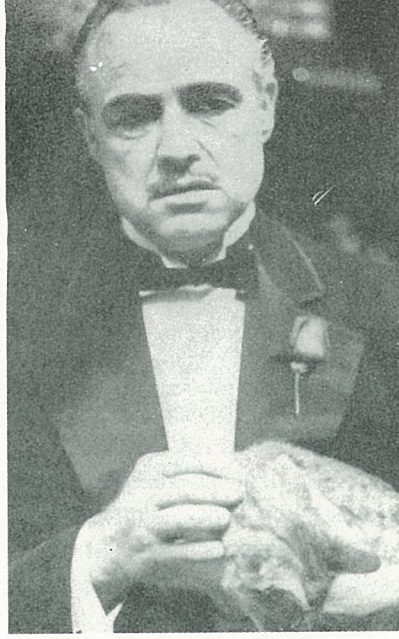
fazla bilinmeyen, ilgi gösterilmeyen geri kalmış ülke kentlerini söylemiştir. Bu değişik ifadeler kuşkusuz, tüm dünyayı benimseme eğilimine bir gönderme amacı taşımaktadır ve bütün bunlardan anlaşılmaktadır ki, bu insan kendi yaşamından çok uzak olan bu ülkelerdeki insanların yaşamlarını dikkate almakta ve söylemde bile olsa kendisi ile bu ülke insanlarını özdeşleştirebilmektedir. Buralarda yaşanmakta olan hayatların da yabancı-sı değildir aynı zamanda. Dünyayı algılamadaki bu özelliği, onun oyuncu olarak gerçekleştirdiği karakterlerin salt bir Amerikalı olarak kalmasını engellemiş ve dünyanın bütün ülkelerinde anlaşılabilir kılınmasını sağlamıştır.

Aslında o tam anlamıyla bir Amerikalı'dır. Brando, Nebraskalı iki amatör oyuncunun en küçük çocuğu olarak dünyaya geldi. Babası oyunculukta başarılı olamayınca meslek değiştirerek eczacılığa başladı. Brando'nun inanılmaz hırslının ve karmaşık ruh yapısının kaynağı olarak gösterilen annesi ise iyi bir oyuncu olamayınca çareyi alkolde buldu. Küçük Marlon ilk sahne deneyimini iki yaşında iken gerçekleştirdi, yanında da rol arkadaşı olarak bir başka Nebraskalı oyuncu aday olan Henry Fonda vardı.

Önceleri her insanın gençken olmak isteyeceği bir mesleği, futbolcu olmayı istedi; sonra ressam daha sonra da davulcu olmak istedi. Bu sonuncu isteğini gerçekleştirmek için girişimde bulunmaya başladığında ailesi onu acilen bir askeri okula yazdırdı. Brando, bu deneyimini daha sonraları bir askeri "akıl hastanesi" olarak tanımlayacaktı.

Okuldaki uygulamalara olan tepkilerini defalarca yangın çıkartarak, haylazlığı ve isyancılığı bir an olsun elden bırakmayarak sürekli dile getirdi ve hocalarını kısa sürede pes ettirdi. Sonuçta okuldan kovuldu. Yaşamakta olduğu hayatın bütün çelişkileri Marlon Brando'nun kişiliğine öyle çok yerden sızıyordu ki, bu dönemde de kendini gösterdi ve rahip olmaya ka-

rar verdi. Böyle bir insanın manastır hayatına dayanabileceği elbette düşünülemezdi ve öyle de oldu. O artık ne yapacağı konusunda herhangi bir istemi olmayan, zeki, yetenekli ve hırslı biriydi.



Oyuncu Adayı

Annesinin alkole olan bağımlılığının artması ve onun bu haline dayanamaması sonucu Brando, evinden ayrılır. Oyuncu olmaya karar verir ve New York'a giderek Erwin Piscator'un öğrencisi olur. Piscator daha sonraları onun için; "Kimselere benzemeyen enerjik bir üsluba ve hiç aksamayan kusursuz bir içsel ritme sahipti" der. Parasızlık yüzünden geceleri çalışıyor, gündüzleri yarı uykulu vaziyette okula gidiyordu. Hayatının bu döneminde bütün yaşamını değiştirecek olan Elia Kazan ile tanıştı. Daha doğrusu Kazan, onu kendi yönettiği bir oyunda izledikten sonra efsanevi oyunculuk hocası olan Stella Adler'e gönderdi. Adler, "sahne üzerinde şimşekler çaktıran bu elektrikli çocuk"tan çok etkilenerek ve onun şahsında kendi başyapıtını gerçekleştirmeye girişecekti.

Elia Kazan ve Stella Adler'in çabaları ile profesyonel olarak sahneye çıkmaya başladı. Artık yol açılmıştı ve

Brando'nun başarısı inanılmaz bir hızla ve sürekli yukarı doğru bir ivme gösteriyordu. O denli yaratıcı ve zengin bir oyun yorumlayışı vardı ki Tennessee Williams'ın "İhtiras Tramvayı" (A Streetcar Named Desire) oyununda aynı rolü iki gece üst üste tekrarlamadı. Telaşlı ve şüpheli yapımcıların şikayetlerine Williams'ın yanıtı, "Bırakın dilediği gibi oynasın, o benden daha iyisini yapıyor" oldu.

Yükselişe birlikte tiyatro dışında çeşitli televizyon filmlerinde de oynamaya başladı. İlk filmi için önerilen 40 bin dolardı ve sonradan "Böylesine çok paraya hayır diyecek ahlak gücü yoktu bende" diye açıkladığı dönemde tiyatrodan uzaklaştı. Ancak bunun bir kopuş olduğunu daha sonraları anlayacaktı, artık önündeki alan sine-maydı.

Sinemada

Marlon Brando Dönemi

Brando sinemaya gönülsüzce girdi, fakat kısa sürede ısındı. İlk filminde (The Men-Fred Zinemann) tekerlekli sandalyeye mahkum olan, ayakları tutmayan bir genci canlandırabilmek için haftalarca tekerlekli sandalye ile dolaştı. Onu sinemada da efsane haline getiren film tiyatrodaki olduğu gibi gene "İhtiras Tramvayı" oldu. Bu filmle Oscar'ın en büyük aday oldu fakat rol arkadaşlarından üçü ödül alırken ona verilmedi. Daha sonra gene Elia Kazan ile Meksika Devrimi'nin ünlü kahramanı Emiliano Zapata'nın yaşamını canlandığı "Viva Zapata"yı çekti. Bu filmiyle de Oscar'a aday oldu ve gene kazanamadı. Daha sonra Shakespeare'in "Jül Sezar"ında başrolü oynayacağını açıklanması ile, "konuşmayı beceremeyen bu serserinin haddi değil" diyerek karşı çıkanlar olmasına karşın, kusursuz bir tragedya oyuncusunun da nasıl olabileceğini dosta-düşmana gösteriyordu. Üçüncü kez Oscar adaylığı ve gene engellenme. Bütün bunların sebebi de, Brando'nun Hollywood prensiplerine karşı direnmesiydi.

Daha sonra Elia Kazan ile gerçekleştirdiği "Rıhtımlar Üzerinde" (On the

Waterfront) eksiksiz bir başarı kazandı. Artık Hollywood bu 'yaramaz çocuğu' görmemezlikten gelemeydi ve ilk Oscar'ını vermek zorunda kaldı. Ödülünü alırken söyledikleri: "Hmm, sizin Oscar düşündüğümde de ağır-mış" biçimindeydi. Brando, bundan duyduğu hoşnutluğu belirtirken pek çok kişi onun da artık boyun eğdiğini düşünmeye başladı. Oysa o artık Hollywood için daha vazgeçilmez ve daha tehlikeli biridir.

İlk Oscar'ını kazandıktan sonra yaptığı filmler sinemasal açıdan dikkate alınabilir bulunsalar bile, diğerleri kadar önemli değildi. Daha çok ticari kaygılarla yapılan "Desiree", "Guys and Dolls", "Sayanora", "Mutiny on the Bounty"... Artur Penn ile yaptıkları "The Chase" adlı siyasal denemeleri hem yönetmen Penn'in hem de Brando'nun en önemli başarılarından birini oluşturdu. Büyük saygı duyduğu Charlie Chaplin ile gerçekleştirdikleri "Hong Kong'lu Kontes"i sadece bu büyük ustaya duyduğu saygı yüzünden tamamladı. John Huston'un yönettiği "Elmas Hırsızları" bu dönemdeki son önemli filmiydi. Daha sonra çevirdikleri Brando için adı bile anılmayacak türde filmlerdir ve o artık unutulmaya başlamıştır.

Bilindiği gibi her sürecin sonuna yaklaşıırken yapılan bir atak vardır, ki bunu en iyi bir maraton veya uzun mesafe koşusunun son metrelerinde rahatlıkla gözleriz. Brando'nun sinemadaki serüveninin ya da uzun koşusunun 'son atağı' yalın anlatımıyla olağanüstü gözkaşırtıcıdır. Bu gözkaşırtıran final üç filmde oluşmakta. İlk filmi, F. Ford Coppola'nın Mario Puzo'nun romanından 1972'de gerçekleştirdiği "The Godfather" (Baba) oluşturdu. Bu filmi ile ikinci kez Oscar ödülü kazandı fakat o, eski durumların intikamını alırcasına bir tavra girerek, onların Oscar'ına değer vermediğini gösterircesine bu ödülü, Kızılderililere yapılan haksızlıkları protesto etmek için reddettiğini açıkladı. İkinci filmi ise günümüzde üzerinde yapılan tartışmaların henüz



bitirilemediği ve daha da süreceğe benzeyen "L'ultimo Tango A Parigi" (Paris'te Son Tango) oldu. Bu filmin yönetmeni ise Bernardo Bertolucci'ydi. 76'da gerçekleştirdiği ve Jack Nicholson ile baş rolü paylaştığı Arthur Penn'in "The Missouri Breaks"de müthiş bir ikili oluşturmuşlardı. Daha sonra çevirdiği filmler sinematografisi açısından fazla önemli olmayan filmlerdir.

Brando'nun İç Dünyası

Brando'nun kendi dünyasını anlamak açısından, bir Fransız dergisi ile yaptığı röportajda söyledikleri ilginç olabilir: Derginin muhabirine şunları anlatıyordu. "İnsanlar, kendi fantezilerini gerçekleştirsınler diye para ödüyorlar oyunculara. Evde bir hayvan beslemek gibi birşey bu. Hayvancağızın hiç sahip olmadığı özelliklere inandırırınız kendinizi. Oyuncular da böyledir. Onlarla bir ya da iki kez aynı heyecanı paylaşmış olabilirsiniz, ama bu ona hayat boyu güvenmenizi gerektirmez. En sevdiğiniz fantazi yaratıcısı odur, ama sizin duygularınızla ve düşüncelerinizle çatışmaya başladığında felaket olur. Resim artık kararmıştır." İşte çelişkiler içindeki Brando'nun kişiliğinin, dünyaya bakışının oluşturucu yanlarını

anlatan sözlerinden biri de budur, bir yandan insanlar ile ilgili sorumluluklar ile diğer yanda insanlara duyulan güvensizlikler.

Marlon Brando'da varolan bu çatışmalı yapı, bir dönem geldi onu insanlardan uzaklaşmaya itti. "Paris'te Son Tango" filminden sonra küçük bir tropik adaya çekildi, hem de dünya ile tüm ilişkilerini keserek. Eleştirmen Rene Jordan, Marlon Brando üzerine yaptığı incelemesinde bu durumu aktardıktan sonra yazısını, bizim finalimize de uygun düşücek biçimde şöyle tamamlamakta: "İlkel insanlar fotoğraflarının çekilmesini istemezler. Ruhlarının ve erdemlerinin, çekilen her kareyle birlikte yitip gideceğinden korkarlar. Marlon Brando bunu saniyede 24 kare ile kanıtladı. İnatçı ve hırçın olduğu kadar, duyarlı ve sevecendi. Işıktı, aynı zamanda gölge..."

Marlon Brando, geçmiş bir kalemde silip atacak kadar gözüpük bir adam olsa da, yarattığı imgeler sonsuza dek bizi etkilemeyi sürdürecektir. O sinemayı unuttu. Oysa beyaz perdenin belleği güçlüdür. Tıpkı fotoğrafları çekilen ilkel kabilelerin insanları gibi, onun ruhu da sonsuza dek esir alındı"

İSTANBUL FİLM FESTİVALİ 12 YAŞINDA

İçinde bulunduğumuz Nisan ayı içinde 12. kez izleme olanağını bulduğumuz İstanbul Film Festivali'nde bu yıl gösterilen filmler gene çeşitli ülkelerden seçildi. 43 ülkeden toplam 146 filmin gösterildiği bu yılki festivalde geniş bir seçme olanağı ve her tür izleyiciye yönelik alternatifler bulmak olanaklıydı.

Festivalin Tarihçesi

Kültür Bakanlığı'nın himaye-lerinde, İstanbul Kültür ve Sanat Vakfı tarafından düzenlenen "Uluslararası İstanbul Film Festivali", ilk kez 1982 yılında, Uluslararası İstanbul Festivali programı içinde altı filmlik bir "Film Haftası" olarak başladı. Daha çok müzik ağırlıklı programı olan İstanbul Festivali ile anlamlı bir ilişki kurulabilmesi açısından gösterime seçilecek olan filmlerde ortak tema olarak "Sanatlar ve Sinema" seçildi. Bu etkinlikler 1983'te "Uluslararası İstanbul Sinema Günleri" adıyla düzenlendi ve bütün festival süresine yayıldı. O yıl, bir ay boyunca gösterilen film sayısı 36 oldu.

İzleyicilerden gördüğü yoğun ilgi üzerine, film gösterileri,

12.
ULUSLARARASI
İSTANBUL
FİLM
FESTİVALİ
12th ISTANBUL INTERNATIONAL FILM FESTIVAL
3-18 NİSAN - APRIL 1993



1984'ten başlayarak, İstanbul Festivali'nden ayrı bir döneme, Nisan ayına kaydırıldı ve o yıl 17 ülkeden 44 film gösterildi. 1985'te "Sinema Günleri" programında, ilk kez biri "Uluslararası", diğeri "Ulusal" olmak üzere iki yarışmalı bölüm yer aldı. Uluslararası Yarışma bölümünde "Sinema ve Sanatlar" temasını işleyen filmler, uluslararası bir jüri tarafından değerlendirilmeye ve "En İyi Film" in yönetmenine "Altın Lale" ödülü verilmeye başlandı. "Ulusal Yarışma" bölümünde ise, bir ulusal jüri, katılan Türk filmlerini değerlendirerek, o yılın en iyi yapıtına "Ecza-cıbaşı Vakfı Yılın En İyi Türk Filmi" ödülünü vermeye başladı.

"Türkiye'de sinemanın gelişimini destekleyerek, nitelikli filmlerin ticari dağıtımını teşvik etmek ve Türk sinemasının uluslararası

tanıtımına katkıda bulunmak" amacıyla olan "Uluslararası İstanbul Sinema Günleri" ilk yılından bu yana sürekli bir gelişme gösterdi. 1985'te 71, 86'da 79, 87'de 110 ve 88'de iise 114 uzun metrajlı filmin yer aldığı "Sinema Günleri", gerek programının çeşitliliği ve zenginliği, gerekse uluslararası ve ulusal yarışmaları ile, kısa sürede dünyanın büyük film festivalleri ile boy ölçüşebilecek bir konuma geldi.

1989 yılı başında, dünya festivallerinin koordinasyonunu üstlenen FIAPF (Uluslararası Film Yapımcıları Dernekleri Federasyonu) tarafından "Özel Konulu, Yarışmalı Festival" olarak tanınarak, dünyanın en önemli kırk film festivali arasına giren "Sinema Günleri", bu gelişmeye paralel olarak ismini "Uluslararası İstanbul Film Festivali" olarak değiştirdi.

1989 yılında, "Festival"e 39 ülkeden 163 film katıldı, gösterileri 131 bin'ini biletli 140 bin seyirci izledi. 1990 yılında ise ülke sayısı 42'ye, film sayısı 183'e yükseldi. Festival izleyici sayısı ise 120 bin'i biletli 130 bin kişi olarak gerçekleşti. 1991 yılında, Körfez Savaşı'nın tüm olumsuz etkisine rağmen gerçekleştirilen Festival'in 10. yılına 30 ülkeden 107 film katıldı. Bu filmleri 98 bin'i biletli toplam 110 bin kişi izledi. 1992 yılında Festival'de 33 ülkeden 134 film yer aldı ve izleyici sayısı toplam 130 bini buldu.

Geride kalan 11 yıl boyunca "Film Festivali"ne 60 değişik ülkeden toplam 1081 film katıldı. Bu filmlerin gösterimini 1 milyon 195 bin'i biletli, toplam 1 milyon 300 bin seyirci izledi.

HOFFA

VE AMERİKA'NIN FARKLI YÜZLERİ

Jack Nicholson ve Danny De Vito gibi iki dev oyuncuyu bir araya getiren bu filmde, "olanaklar ya da fırsatlar" ülkesi olan Amerika ile, güçlülerin güçsüzleri ezmeyip "yediği", paranın güdümünde olan insanların yaşadığı ve "kirli" ilişkilerin her yere girdiği, bize görünmeyen öteki Amerika'yı aynı anda izlemek olanaklı.



nemdeki bazı önemli olayları da arka planda izleyicinin önüne getirerek anlatmaya çalışıyor.

HOFFA KİMDİR?

Filmin konusunu oluşturan Jimmy Hoffa'nın (Jack Nicholson) oldukça karizmatik bir kişiliği vardır. Oyuncu seçimindeki isabet, filmin aynı zamanda yönetmenliğini de yapan Danny De Vito'nun iyi oyunculuğunun yanı sıra iyi bir yönetmen olduğunun da kanıtlarından biri. New York Newsday dergisi Hoffa için "... çok iyi yaratılmış, mükemmel olarak canlandırılmış, gerçeğe efsane arasındaki ince çizgi arasında gidip gelerek dokunmuş. Nicholson'un canlandığı Hoffa müthiş. Fakat, gerçek Jimmy Hoffa değil. Nicholson, nerdeyse onu yakalamış ancak onu bizim için tanımlayamaz. Çünkü, bu kahramanın idealist yönü hakkında yerleşmiş yanlış düşünce devamlı önüne çıkmakta." Bu tanımlama ile anlaşılıyor ki, bir tane gerçek Hoffa var, bir tane de onun çevresinde, onun için yaratılmış, başka, görülmek-gösterilmek is-

tendiği gibi bir Hoffa. Jack Nicholson, Entertainment Weekly dergisi ile yaptığı söyleşide Jimmy Hoffa'dan söz ederken mavi yakalıların bu çalışkan kahramanının mağruz kaldığı-bırakıldığı sıkıntılarını çok iyi anladığını belirttikten sonra şöyle devam ediyor: "Hoffa, birçok röportaj sırasında süslü kelimelerle konuşanların söylediklerine ve yazdıklarına kulak asılmamasının yerinde olacağını söylemiştir. Şimdi anlıyoruz ki bu, çok doğru bir görüştür. Ben, Hoffa'dan daha az huzursuzluk yaratan biri olduğum halde, size, hakkımda yazılıp çizilenlerin hemen hemen hiçbirinin beni doğru yansıtmadığını söyleyebilirim."

Böylesine karmaşık bir tanımla-tanıtılma yaptırımına uğramış olan Hoffa, zamanın en tartışmalı sendikacılarından biri olan ABD'li bir işçi önderidir. 1957-71 yılları arasında Amerika Sürücüler Şöförler Depocular ve Yardımcıları Sendikası'na (Kamyon Sürücüler Sendikası) başkanlık etmiştir. Filmin yönetmeni De Vito, Hoffa'da dengeli bir portre çizdiğini söyleyerek düşüncelerini şöyle açıklamak-

Bir insan ile bir toplumun ortak hayatında kesişme noktaları olduğu kadar, birbirini dışlayan, birbirine uygun düşmeyen noktaları da bulabilmek olanaklıdır. Bu iki farklı noktayı ayrı ayrı insanların tarihlerinin ya da yaşamlarının incelenmesinde bulabileceğimiz gibi, bir tek insanın tarihini izleyerek de bulma olasılığımız oldukça fazla. "Hoffa" filminde hikayesi anlatılan James Riddle'in (lakabı Jimmy Hoffa) tarihinde bu iki noktayı da bulabilmek olanaklı. Bir yandan Amerika'nın toplumsal hayatı ile bu hayatın içinde yaşayan Hoffa'nın kişisel tarihinin kesişme, birbirlerine uygun düşme noktaları, diğer yanda ise çatışan, birbirlerini dışlayan yönler. Bu önemli filmin konusunu kısaca özetlersek; 14 Şubat 1913'te Brazil, Indiana'da doğan, 30 Temmuz 1975'te Detroit yakınlarındaki Bloomfield Hills'de kaybolan bir insanı, bir sendikacıyı ve onun yaşadıklarını, daha doğrusu bu insan ile birlikte, onu daha iyi anlatabilmenin bir yolu olarak, içinde yaşadığı tarihsel dö-

ta: "Ona tertemiz biri diyemezsiniz. Onu bir melek gibi göstermedim. Sonuçta borcu olmaması gereken birçok kişiden para almış biriydi. Bu gerçek inkar edilemez. Ancak yine de o, bir Hollywood yönetmeni ya da bir Rock yıldızı gibi bir yaşam da sürdürmemiştir. Tek değer verdiği sendika üyeleriydi. İnsanların kendilerine sormaları gereken şey, bunca yıl basında çıkan dedikodulardan ziyade, filmin gerçeği ne derece doğru yansıttığı olmalıdır." De Vito'nun bu söyledikleri ile vermek istediği asıl mesaj; bir insan için başkalarının ne söylediğine,

hüküm sürdüğü o günlerde, Hoffa'nın kendine yardım edebilecek tüm kişilerle işbirliği yaptığını görüyorsunuz. O, aslında Las Vegas'ı Vegas yapan şahıslarla iş yapıyordu. O zamanki Nevada Valisi de öyle. Olaylar böyle iken suçlanıp kötü kişi ilan edilen neden sadece Jimmy Hoffa oluyor?" diye sormakta.

Bu sorunun yanıtı filmde verilmiyor, zaten soru böyle bir filmin boyutlarını da oldukça aşacak olan yeni soruları beraberinde getireceği için, yönetmen bu konulara girmemeye özen gösterdiğini belli ediyor.



hatta o insanın da kendisi için ne söylediğine bakılmaksızın, ne yaptığı ve neden yaptığı ile ilgilenilmesi gerektiğidir.

Ancak burada anlatım dözünün iyi ayarlanmadığı durumlarda önemli mesaj kaymaları da olabilmekte. L. A. Daily News dergisinde çıkan bir yazıda filme yöneltilen en önemli eleştirinin "Mafyayla yakın ilişkisi olan, gücünü kötü emelleri için kullandığı söylenen Hoffa'nın bir kahraman gibi gösterilmesi" olduğu belirtildikten sonra, "Aslında söylenenler insanların yıllarca basın ve medya tarafından doldurulmuşlarıyla ortaya çıkan şeyler" denmekte. Yönetmen De Vito da Hoffa'nın kötü üne sahip kişi ve kuruluşlarla ilişkilerinin farkında olduğunu belirttiikten sonra; "Tarihe şöyle bir göz attığımızda, kavgalar ve kargaşanın

YAPIM ÜZERİNE

Filmin yönetmeni ve başrol oyuncularından biri olan Danny De Vito, filmle ilgili olarak şunları söylüyor: "David Mamet'in Hoffa üzerine yazdığı hikayeyi okuduğumda, David'in bu olağanüstü adamı anlatırken gerek gerçek ve gerekse hayali karakterlerden yararlanarak, Hoffa'nın yaşamı boyunca yaptığı mücahedeleli çalışmaları ve uğradığı ihanetleri dramatik öykü dili ile yazdığını gördüm". Filmin aynı zamanda yönetmen-yapımcılığını üstlenmiş olan De Vito sözlerine şöyle devam ediyor: "Hoffa, kendini emek sınıfının haklarını savunmaya adanmıştı. Rekabetli bir ortamda olduğundan sevenleri de, nefret edenleri de vardı. Karışıklıklarla dolu bir ortamda ilgi çeken biriydi. Yıllardan beri

süren grevler, adam öldürmeler diz boyuydu. İşçi hareketlerini engellemek için adeta vahşete gidilmişti. Birlik olarak haklarını korumaya çalışan bu insanlar komünist olmakla suçlandılar. Böyle bir ortamda Hoffa, yoldaşlarına yardım etmek için elinden geleni yaptı. Bunu engellemek isteyenlerin hedefi, aslında Hoffa'yı susturmak değil, biraraya gelip aynı fikri savunan bu insanları susturmaktı." De Vito, filmin araştırma safhasında, Hoffa'nın mitinglerini seyredip gerçek karakter ve stilini iyice oluşturmaya çalıştı. Jack Nicholson da canlandırdığı Hoffa'yı daha yakından tanıyıp, kendini rolüne tam olarak verebilmek için uzun çalışmalar yaptı.

Diğer oyuncular da film hazırlıkları sırasında Amerikan işçi tarihi üzerine araştırma yapıp, o dönemleri incelemişler. Filmde Hoffa'nın karısını canlandıran Natalija Nogulich şunları söylüyor: "Film çalışmaları boyunca herkesin Hoffa 'ya olan hayranlığı daha da arttı."

Hoffa'nın gerçek hayatına uygun olarak oluşturulan senaryoda, Hoffa'nın dünyasında yer alan yoldaşları ve halk önünde yaptığı mitingler yer alıyor. Senaryodaki diğer önemli noktaları Hoffa'nın hayatı boyunca kendisiyle uğraşmak zorunda bıraktığı hükümet, planlanmış suçlamalar ve liderlik çalışmaları yer alıyor. Oyunculardan Kevin Anderson, şimdiye dek okuduğu senaryolardan çoğunun oldukça basit bir dile sahip olduğunu, ancak Mamet'in senaryosunun tıpkı bir roman gibi en ince detayına kadar düşünülmüş işlenmiş olduğunu belirtiyor. Film yapımcıları, Hoffa'nın güçlü görünümünü izleyiciye yansıtabilme için değişik çekim ölçekleri kullanmışlar. Ayrıca, grevlerin 1930'lardan 70'lere dek uzanan bir yelpaze içinde yer almasından ötürü, kostüm desinatörleri de sıkı bir çalışma yapp herşeyin ait olduğu döneme uygun olmasına dikkat etmişler. Yönetmen De Vito, çekimlerin bir kısmını Detroit'te, Hoffa'nın yürüyüşe katıldığı yerlerde, diğerlerini de Pittsburg ve Chicago'da gerçekleştirdiklerini söylüyor.

BİR GALATA KÖPRÜSÜ VARDI İSTANBUL'DA

Muharrem Savur

Sehirler vardır, her köşesinde bir anı; her evinde, her sokağında, her ağacında, her tepesinde, her köprüsünde bir öykü vardır. Hiç bir şey bilmeden ve hiç bir şey hissetmeden önünden gelip geçtiğimiz evlerin o umarsız öyküleri, içlerinde yaşanan mutluluklar bizler için pek bir şey ifade etmeyebilir. Şimde sizlere anlatacağım öykü de, sizlere pek bir şey ifade etmeyecektir belki. Ama yinede sizi ilgilendiriyormuş gibi farzedin.

İstanbul'da doğmuş ya da İstanbul'da büyümüş bir erkek çocuğu muhakkak babası ile birlikte Galata Köprüsü'ne, balık tutmaya gitmiştir.

Benim babam ile birlikte Galata Köprü'süne balık tutmaya ilk gidişim sanıyorum 1973 yılının başlarında idi. Pek iyi hatırlayamıyorum ama güneşli olmasına rağmen serin bir gündü. Belkide baharın müjdecisi olan o güzel günlerden biriydi. Sanıyorum hafta içi bir gündü, çünkü bizden başka birkaç müdavim, hem balık tutuyor, hemde sohbet ediyorlardı. Babam elindeki torbadan, kendi hazırladığı oltaları çıkararak iki takım hazırladı. Bana ucunda üç tane iğne olan bir olta verdi. Her iğnenin ucuna balıkçıdan aldığı midyeleri yem olarak takarken, bir yandan da bana yemin nasıl takılacağını ve gerektiği gibi takılmaz ise balığın yemi nasıl kapıp; kaçacağını belli belirsiz bir neşe ile anlatıyordu.

Kısa sürede kendi oltasınida ha-



zırladı. Az sonra oltalarımızı köprü'nün Eminönü iskelesine bakan yüzünden denizin koyu yeşil sularına bırakmıştık. Babamın elinin çabukluğuna hayran olmuştum. Babamın kendisi için hazırladığı olta on tane iğnesi olan kocaman bir oltaydı. Misinayı, işaret parmağımı kıvrıarak birinci boğumu üzerinden geçirip yavaş yavaş sallamamı söyledi. Söylediğini başarana kadar bayağı uğraştım. Misinayı her aşağı indirişimde, parmağımın boğumu üzerinden kayarak boşa çıkıyor, her seferinde diğer elimle misinayı tekrar düzeltiyordum. O an benim için dünyanın en zor işi buydu. Ama kısa sürede alıştım. Artık balık tutabiliirdim. O gün balığın bereketli olduğu bir gündü. Bir süre sonra babam, oltasını peş peşe dolu olarak çekmeye başladı. Benim oltamda ise parmağımı gıcıklayan hoş bir tit-

reşimden başka hiç bir hareket yoktu. Babam tuttuğu balıkları içine su doldurduğu naylon torbaya atarken, bende sızlanmaya başlamıştım. Huzursuzluğuma için için gülen babam bana balık tutmak konusunda ilk öğütlerini verdi. "Balık tutmak sabır işidir. Balık tutmaya gittiğimde hırslanıp da balık tutamadım diyerek kendini üzmemelisin. Biz buraya eğlenmeye gelmedik mi? Sabırlı ol ve günün tadını çıkarmaya bak."

Doğru ya, sabretmeliyim elbet bende tutacağım. Parmağımın ucundaki misinayı dikkatle sallarken, bir yandan da etrafıma bakınıyordum. Bir biri peşi sıra iskelelere yanaşıp ayrılan gemilerin telaşı, köprü'nün üzerinde etrafına topladığı kalabalığa malını satmak için bir ağız dolusu lafı bir nefeste sarfeden işportacı, hızla suya dalıp benim bir türlü tutamadığım balıklar ile sudan

çıkan martılar ve karabataklar beni bir an için elimdeki misinadan uzaklaştırdığı için misinanın ucundaki titreşimi çok geç farkettim. Aman Allahım bir balık tuttum, hala suda olsa bile yakaladım onu. "Baba baba tuttum bende balık tuttum, ne yapacağım, çabuk söyle yoksa kaçacak." Babamın o an attığı kahkahayı asla unutmuyacağım. "Yavaşça çek bakalım ama sakın boş bırakma, sürekli çek hadi başla." Aynı babamın söylediği gibi oltayı toplamaya başladım, balık çırpınarak geldikçe heyecanım da artıyordu. O küçük balığın sudan çıkışı ile köprünün korkuluklarını aşması arasında geçen süre benim için yıllar kadar uzun sürdü. Ama sonunda oldu işte, bende bir balık tuttum. Gerçi o gün sadece dört tane balık

tutabildim. Ama babam ile beraber Galata köprüsüne balık tutmaya gittiğimiz o gün hayatımın bir dönüm noktasıydı. İstanbul'da yaşıyor olmanın ayrıcalığını ve tadını ilk kez o zaman hissettim. Sadece İstanbul'da olmak değildi o günü ayrıcalıklı yapan, benden önce kimbilir kaç çocuğun yaşamış olduğu Galata Köprü'sünde ilk kez balık tutma heyecanını benim de aynı yerde yani Galata Köprü'sünde yaşamış olmamdı.

Geçen yıllar boyunca, bazen babam ile, bazen arkadaşlarım ile, bazende yalnız olarak defalarca Galata Köprüsü'ne gidip balık tuttum. Benim için sünnet olmak, askere gitmek yada okuldan mezun olmak gibi birşeydi Galata Köprüsü'nde ilk kez balık tutmuş olmak. Bu gün Ga-

lata Köprüsü artık yok. Atatürk Köprüsü'nden her geçişimde Galata Köprüsü'nün enkazını görmek, bir dostun mezarına bakmak kadar acı veriyor. Galata Köprüsü'nün bu durumunu haketmediğini düşünüyorum. İçimde ise hala teselli kaynağı olan bir mutluluk kırıntısı var. Ben Galata Köprüsü'nde balık tutabildim. Ama bu mutluluk kırıntısı beraberinde hep bir öfkeyi taşıyor; benim bir oğlum olursa ben onu balık tutmaya nereye götüreceğim. Bunu bilemiyorum, ama devraldığı mirası koruyamayan insanların duyduğu utancı bütün benliğimde hissediyorum.

Bu öykü sizi ne kadar ilgilendirdi bilemiyorum. Yine de bir an için ilgilendirdi farzedin.

ŞİİR

Berna Tagay Kıracı



Tüm dünyaya uçan beyaz melek
Ülkeleri dolaştıran, ayrılıkları kavuşturan
Rüyalarımızı gerçeğe dönüştüren
Kalpleri fetheden THY

Hatırlamak gerekir mi bilmem?
Alandan kalkarkenki haşmetini
Vakur tavırlarla süzülüşünü
Alkışlarla alçalırkenki büyünlü

Yetişemez sana başka hiç bir havayolu
Okulu oldun bir çoğumuzun
Layık olmaya çalıştık hepimiz sana
Lakin her zaman öğrettin en iyiyi
Artık hepimizin ortak fikri
Rüyalarımızda bile sadece sen
Işık oldun tüm benliğimize THY

Fenerbahçe İdmanında Neşe Var(dı!)

Fenerbahçe antrenmanını iki kez izlemek zorunda kaldık. Bunun nedeni ise, birinci idmana beraber gitmek için sözleştiğimiz Gündüz beyle buluşamamak ve benim idmanı tek başına izlemek zorunda kalmam. Bu durumda da Fenerbahçeli futbolculara sormam gereken "UTED" ve uçaklarla ilgili soruları soraamadım. Ayrıca çektiğimiz fotoğraflarda iyi çıkmadı. Bunlardan dolayı Fenerbahçe antrenmanını iki kez izlemek zorunda kaldık. Aşağıda 4 hafta arayla izlediğimiz iki idmanın farkını futbolcularda ve taraftarlardaki ruhu halini aktarmaya çalışacağız.

İlk idmana 3 Mart 93'te gidildi ve izlenimlerimizi yazdığımız bu ilk yazıdaki hava antrenman sahasındaki havayı yansıtmaya çalışan bir yazı idi.

NEŞELİ İDMAN

Fenerbahçe idmanında futbolcundan hocaya, taraftardan idmanı izleyen basın mensuplarına kadar herkeste bir neşe, bir sevinç. Sanırsınız ki uçak teknisyenlerimizin teknik hazırlıklarını yaptıkları bir THY uçağına binmişler de, Havai'ye tatile gidiyorlar. Neşelerinin nedeni tatile çıkıyor olmaları değil. Aldıkları ya da almayı



düşündükleri büyük oranlı primleri de değil. Fenerbahçe camiasındaki neşe ve sevinç, asıl olarak sezon başından son iki-üç haftaya kadar hiç kimsenin düşünemediği liderliği yakalamış olmalarından kaynaklanmakta.

Gerçekten de lige kötü bir başlangıç yapan Fenerbahçe'nin liderliğini ilk birkaç hafta sonucu açılan puan farkını da gören hiç kimse iddia edemedi. Bu, Fenerbahçe'yi sadece dışarıdan izleyenler için geçerli değil, aynı zamanda camianın içinde de kimse inanmıyordu böyle bir liderliğe. Eğer inanılsa idi, hocanın değişimi hiç gündeme gelir miydi? Sezon başlar başlamaz teknik kadronun değişikliklerinden tutun da, yönetimin istifası, bazı futbolcuların Fenerbahçe'den kovulmasına kadar her türlü huzursuzluk

yaşanmıştı, doğal olarak da kimsenin aklına Fenerbahçe'nin bunların üstesinden gelebileceği ve liderliği yakalayabileceği gelmemişti ya da gelememişti.

Acaba ne oldu da, Fenerbahçe'deki kötü gidiş sona erdi ve takım yeniden eski parlak günlerine geri döndü? Soruyu bir de şöyle sorarsak, o dönem Fenerbahçe'de gerçekten bir kötü gidiş yaşandığı için mi böyle olaylar oldu, çalkantılar, krizler ve tartışmalar yaşandı?

Bu soruları çeşitli futbolculara sorduk, yaklaşık olarak hepsinden aldığımız yanıt aynı oldu. Tanju; "Aslında biz sezon başından bu yana birbirine yakın kapasitede oyunlar oynuyoruz, zaman zaman iyi bir tempo tutturduğumuzda iyi sonuçlar alıyoruz. Bazı maçlarda tempomuzu iyi tutturamadık ve kötü sonuçlar aldık. Ancak sürekli iyi çalışıyoruz ve her geçen gün iyiye gidiyoruz." diyerek anlattı bize olanları. 'Peki öyleyse neden o kadar fırtına koptu,' diye sordüğümüzda ise şu yanıtları verdi; "Aslında futbolcular olarak bizim aramızda ve yönetimle bizim aramızda öyle şeyler olmadı, dışımızda kalanların var olduğunu sandıkları fırtına ise basının olayı yanlış yansıtmaları ve abartmaları ile oldu."

Sorularımıza Semih ve kaleci Engin de benzer yanıtları verdi. Semih ayrıca; "Profesyonel bir takımda böyle sorunların olmaması" gerektiğini, "Bizler ne kadar etkilenmiyoruz desek de, takımın genel havasının bozulabileceğini, bunlardan kurtulabilmek için ise, basının sorunlara sansasyonel boyutlarda yaklaşmaması gerektiğini" de söylemeden duramadı.

Antrenmanın sonunda Tanju ile kaleci Engin'in bulunduğu ve konusu ilgi alanlarının içinde bulunan bir sohbette, penaltı anındaki kaleci ile penaltıyı atan futbolcunun ne yapması gerektiği gündeme geldi. Bu soruyu penaltıcı Tanju -ki, gençlik yıllarında adını ilk olarak Türkiye Gençler Pe-





naltı Şampiyonası'nda duyurmuş ve Türkiye'yi yurtdışında temsil etmişti-şöyle yanıtladı; "Penaltıyı atacak kişinin topun üstüne gelirken çok rahat, huzurlu ve kendisinden emin olmalası gerekmektedir. Bunu yapabildikleri takdirde başarılı olmaması için bir sebep kalmaz." Tanju bunları söylerken arada kaleci Engin lafa karışıyor ve "Bir de kahve söylesinler bari, insan bu kadar rahat olamaz abi" diyor. Engin'in kendisi bunları söylerken, aynı zamanda kalecinin neler hissettiğinin de ipuçlarını veriyor. Engin; " Penaltı kurtarmak yüzde doksan şans işidir, burada yapılması gereken ise, kalecilerin önce bir köşeyi seçmeleri ve oraya konsantre olmalarıdır. Eğer tuttukları köşe doğru çıkarsa kurtarma şansları var, tutmadığı takdirde de terse yatmış olurlar. Bunların dışında ben de ne kadar zor olsa da soğukkanlı olunması gerektiğini düşünüyorum, ayrıca bütün penaltı ile karşı karşıya kalan kaleci kardeşlerime başarılar dilerim" diyerek sözlerini tamamladı.

GERİLİMLİ İDMAN

İkinci idmana gidiş tarihimiz ise, 5 Nisan 93. Geçen hafta Fenerbahçe son olarak Bursaspor'a 2-1 yenildi ve liderle arasındaki puan farkı 5'e çıktı.

Dereâğızı tesislerine giderken futbolculara, uçaklarla ilgili neler sorabilirim diye düşünürken, aynı yöne gittiğimiz ve daha sonra Fenerbahçeli taraftarlar olduklarını anladığım genç insanların "Kırık kanatlardan" söz ettiklerini duydum. İlk anda, 'Acaba

hangi uçağın kanadı' gibi düşünürken "jeton" düştü ve 'kırık kanatların' aslında Sarı Kanarya'nın olduğunu anladım. Ben, 'kanatların nasıl yeniden tamir edileceği, Sarı Kanarya'nın nasıl yeniden uçabileceğini' hocaya sormayı düşünürken, idman sahasının kenarında biriken sinirli kalabalıktan, "Artık bu kuş uçamaz, uçmayı bırakın ötemez bile" gibi konuşmalardan, bu sorunun da fazla anlamlı olmayacağını düşündüm.

İdman başlamak üzereyken saha ya girmek için giriş kapısının önünde bir kalabalık birikti ve birden gerilimli bir hava oluştu. Böyle bir olayı tahmin eden güvenlik güçleri, sahanın içinde yerlerini almıştı ve idman sahasına girmek isteyen "Ateşli, Heyecanlı, Sinirli" taraftarları engellemeye çalışıyordu.

Saha dışındaki bu gerilimli ve sinirli hava saha içindeki futbolcularda da vardı. İdmanı yarım bırakarak ayrılan ve düz koşu yapan Tanju'ya, sakat olduğu için idmana katılmayan ve hafif kültür-fizik hareketleri yapan

Ümit, "Ne oldu, neden idmanı bıraktın?" diye soru sordu. Tanju ise, belinin ağrımaya başladığını belirtti. Bunun üzerine Ümit, "Bize nazar mı deydi ne oldu anlamıyorum abi, hepimiz birden dökülmeye başladık?" diye söylendi.

Bu konuşmalardan ve taraftarların taşkınlıklarından sonra, Türkiye'de futbol anlayışının bir kez daha tartışılmaya muhtaç olduğunu düşünmemek elde değil. Taraftar, yenilgi alan takımının oyuncularını düşman ilan ediyor. Takımın kötü gidişine bir anlam veremeyen oyuncu, kendilerinin 'nazara' geldiklerini sanıyor vb. vb.

Bütün bunlardan sonra vardığımız yargı şu, Fenerbahçe'nin bu durumunda da daha öncekinde olduğu gibi fazla abartılacak bir değişme yok. Nasıl kötü durumdan liderliği yakaladıysa, aynı şeyi yeniden matematiksel olarak başarabilir. Bizim asıl üzerinde durmamız gereken, taraftara taraftarlığın ne olduğunu, futbolculara, futbolun, iyi oyunun-kötü oyunun ne olduğunun nasıl anlatılabileceği.

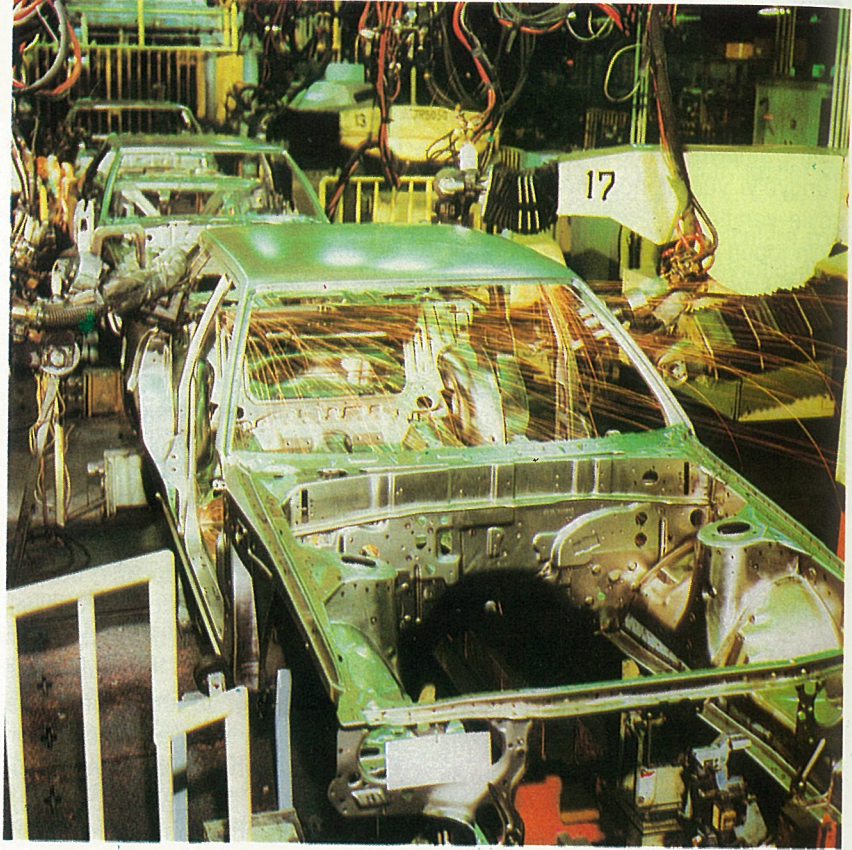
Herşeye rağmen Fenerbahçe yıllarboyu üç büyükler olarak anılan İstanbul takımları arasındaki yerini başarı ile muhafaza etmektedir. Fenerbahçe gerek tarihi, gerek başarıları, gerekse Türk futboluna yaptığı olumlu katkılar ile Türk futbolu için vazgeçilmez olmaya devam edecektir. Arzumuz Fenerbahçe'nin en kısa zamanda taraftarının arzu ettiği, başarılı, istikrarlı, estetik futbol çizgisine geri dönmesi ve bu çizgiyi Avrupa kupalarında da bizlere izlettirebilmesidir.



KÜÇÜK İNSANLARIN BÜYÜK ÜLKESİ JAPONYA

COĞRAFYA

CJaponya binlerce küçük ada ile Hokkaido, Honshu, Shikoku ve Kyushu adlı başlıca dört büyük adadan oluşan bir adalar ülkesidir. Ülke, Asya'nın Kuzeydoğu kıyısı açıklarında kuzey güneybatı yönünde uzanır. Kuzeydeki Hokkaido Adasının Sakhalin Adasına uzaklığı 45 kilometreden az, güneydeki Kyushu Adası da Kore'den sadece 200 kilometre kadardır. Japonya'nın toplam uzunluğu 3'800 kilometre (2'360 mil), toplam yüzölçümü ise 377,708 km² (145,834 mil²) dir. Japonya'yı oluşturan adaların en büyüğü Honshu'da ülkenin başlıca büyük kentleri yer almaktadır. Bunlar arasında başkent Tokyo, önemli bir körfez ve liman kenti olan Yokohama, büyük bir kültür merkezi olan Kyoto ile ticaret ve endüstri merkezi olan Osaka-Kobe kentleri sayılabilir. Japon adaları ılıman kuşakta yer almaktadır. Mevsimler özelliklerine göre birbirinden kesinlikle ayrılır; yıl boyunca çok güneşli olduğu kadar yağmurlu günler de görülür. Kar yağışı kuzeyde yağın olur ama güneyde ya çok az görülür, ya da hiç görülmez. Tokyo'da kışlar genellikle ılımlı geçer, en soğuk ay Şubat'tır. Yazlar genellikle sıcak ve nemli, en sıcak ayı Ağustos'tur, Tokyo'da yıllık ortalama ısı 15c (59F) dir. Arazinin yaklaşık



%72'si dağlık alanlardır. En ünlü dağı olan Fujiyama, 3,776 m. yüksekliği (12,389 feet) ve zarif ve simetrik biçimiyle hayranlık uyandırır. Arazinin bu derecede engebeli olmasından dolayı çiftçiler yamaçlarda teraslama yapmak ve bula bildikleri düzlüklerin hepsini kullanmak zorundadırlar. Pek çok irili ufaklı akarsulara sahip olan Japonya sahillerinde de yüzlerce liman, körfez ve koylar vardır. Ülkenin doğal kaynakları hayli kısıtlıdır. Bu yüzden Japonya petrol, kömür, demir cevheri, pamuk, yün gibi ana hammaddelerle buğday

ve diğer bazı gıda maddelerini büyük miktarda dışarıdan almak zorundadır.

JAPON HALKI

JBazı bilimciler Japonya'nın ilk sakinleri arasında Asya'nın kuzeyinden, Çin'in güneyinden, Güneydoğu Asya'nın bazı kesimlerinden ve Güney Pasifik adalarından gelen göçmenlerin bulunduğu görüşündedirler. Japon'ların işte bu göçmenlerden ve diğer ırklardan oluşmuş karışık bir toplum olduğuna inanırlar. 1985 yılı Ekim

ayı itibariyle Japonya'nın nüfusu 121 milyondur. Böylece Japonya nüfus yönünden Çin, Hindistan, Sovyetler Birliği, Amerika Birleşik Devletleri, Endonezya ve Brezilya'dan sonra dünyanın yedinci ülkesidir. Ancak, ülkenin çok dağınık olması yerleşme alanlarını kısıtladığından bu yoğun nüfus Japonya'yı dünyanın en kalabalık ülkelerinden biri yapmıştır. 1985 yılında nüfusun yaklaşık % 76.7'si kent-

yoğun bir trafik, modern gökdelenler, dev mağazalar, metrolar ve ekspres yollar, sinemalar, tiyatrolar ve konser salonları göze çarpar.

Kentlerde olsun, banliyölerinde olsun yeni yerleşim bölgeleri ve alışveriş merkezleri kurulmaktadır. Kırsal yaşamda da, daha yavaş olmakla birlikte, epeyce değişiklikler olmuştur.

Hemen her evde televizyon, çamaşır makinası ve buzdolabı gi-

nümüzde daha çok, yüksek kaliteli kimya ve ağır endüstri maddeleriyle, ileri bir teknolojinin sonucu olan çeşitli tüketim malları üretimine ağırlık verilmektedir.

Japon ekonomisinin geçmiş yıllarındaki kalkınma hızı günümüzde artık yavaşlama durumundadır; gelecekte de yavaş fakat devamlı ve dengeli bir kalkınma umulmaktadır.

Çok enerji gerektirmeyen, ya da doğal kaynakları yıpratmayacak, buna karşılık kalifiye işçiliğe ve teknolojiye dayanan malların üretimine daha fazla önem verilecektir.

Ekonomik kalkınmanın sağlayacağı yararlar sosyal yardım programlarının genişletilmesi ve, özellikle kirliliğin önlenmesi ve doğanın güzellik ve yararlarının korunması yoluyla çevrenin geliştirilmesi amacıyla kullanılacaktır. Japonya, ekonomisinin bu büyük boyutlarına koşut olarak günümüzde ekonomik ve teknik işbirliği yoluyla dünyanın gelişmekte olan ülkelere yardım konusunda büyük bir rol oynamaktadır. Japonya'nın ekonomik işbirliğinin toplam miktarı, 1985 yılında, hükümetin resmi kalkınma yardımları tutarı olan 3,797 milyon ABD doları dahil, 12,928 milyon ABD dolarına ulaşmıştır, ki bu dünyanın gelişmiş endüstriyel ülkeleri arasında en yüksek düzeylerden biridir.

Yine aynı yıl içinde Japonya, gelişmekte olan ülkelere, ekonomik kalkınma programlarına yardımcı olmak üzere 14,389 uzman ve gönüllü göndermiş; bu ülkelerden de bilimsel ve teknik alanlarda 12,642 kursiyer ve öğrenciyi Japonya'da eğitim programları sağlanmıştır.

(Devam Edecek)



lerde yaşamaktaydı. Kentlerdeki toplam nüfusun % 55.8'i ise "Büyük Üçler" diye anılan Tokyo, Okasa ve Nagoya metropollerinde toplanmıştır.

Hiroshima ve Sendai gibi diğer bölgelerde bulunan orta-büyükteki kentler de halkı, giderek artan bir hızla, kendilerine çekmektedir. En büyük kent 11.8 milyonu aşan nüfusuyla (merkezdeki 23 ilçe nüfusu: 8.35 milyon) başkent Tokyo'dur. Nüfusu milyonu aşan kentlerin sayısı 10'dur. Bunlar sırasıyla Yokohama, Okasa, Nagoya, Sapporo, Kyoto, Kobe Fukuoka, Kawasaki, Kitakyushu ve Hiroshima'dır. Kentsel yaşam hızla değişmektedir.

Kentlerde, alışveriş edenlerle işçilerin oluşturduğu kalabalıklar,

bi modern elektrikli araç ve gereçler bulunmaktadır.

Çiftçiler dahil, hemen her ailenin otomobil sahibi olduğu görülmektedir. 1986 yılı Mart ayı itibariyle Japon ailelerinin % 98.9'ü renkli televizyon, % 98.4'ü buzdolabı, % 99.6'sı çamaşır makinası, %98.2'si elektrik süpürgesi, % 54.6'si klima ve % 67.4'ü otomobil sahibidir.

EKONOMİ

Son otuz yıl içinde ekonomi hızla gelişmiş ve Japonya günümüzde dünyanın sayılı ülkelerinden biri olmuştur. Japonya'da bir zamanlar çoğulukla tarım ürünleri ve hafif sanayi maddeleri üretimi yoğunluktayken gü-

Resmi tahkim kurulu		Bir hastalık Kalsiyum'un simgesi	Mikroptan anınmış Belirli	Hamız	Sermaye Bir kadın adı	Boru sesi Demiryolund a kullanılan	Başlık	"... Alkan" Aktis
İşgücünün karşılığı olan para				İşçilerin bıraraaya geldiği örgüt				İşçilerin mutlu yaşama düzeni
Kâğıt para Duman kırı				Bayındırlık Yükselme, yüceltme		Güney Amerika'da sıradağlar		
		"Yarımgün çalışma				"...Ellen" Dallas'ta bir tıp Köpek		
Bir sayı	Yardım	Akciğer		İnce davranan				İşçilerin engellenem ez hakkı
		Bir göz rengi Bir spor türü		Seçkin Bir hitap ünlemi			Çin satranççı Bir hayvan	
Adalet Anlam			Bir bağlaç		Modern	Çıplak vücut resmi	Kanal Timonluk	Atatürk'ün restore edilen yata
		Zarar Bir taşıt türü					Yakacak ölçüsü Eski Mısır Tanrısı	
Derece, radde Kuzu sesi				Tantal'ın simgesi	Müddet Buruşuklukl an gideren araç		Votamper'in simgesi Lıl	
	Hıcap Afrika da süregelen tehlike		Çeşit Yığıt			Geri, peş Ucuz basit ayakkabıcı		Şahit
Riyaziye							Bir kömes hayvanı	
							Eski bir uygarlık Yetersiz	
Kadınların omuzlarına örttükleri geniş atkı	Yüzün bir bölümü Mesale			Sürat	Pamuk türü Cemal Gürsel'in lakabı			Ceylan, karaca
		Bir nota	Radyum'un simgesi Satrançta bir taş		Yüksek ses Bir nota		Sodyum'un simgesi Molibden'in simgesi	
Hababam Sınıfı'nın yazarı Ama							Büyük çini	
				Düşkünlük, dayanama ma		Burunun algıladığı duygu		

6-9-12 AY TAKSİTLERLE

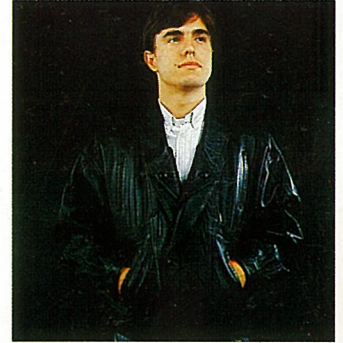


*Vizon * Astragan *Rönar-Arjante
*Kuyruk *Ayak Vizon
*Patastragan
*Samur *Sansar

KÜRK MANTOLAR, TURVAKARLAR

6-8-10 AY TAKSİTLERLE

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



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

TEL: 233 00 33 - 233 00 34

TEL: 572 53 71

BAKIRKÖY: Türkçü Sok. No: 7

A t a ' n ı n
T ü m D ü n y a
Ç o c u k l a r ı n a
a r m a ğ a n ı o l a n
23 Nisan 73. yılı
K u t l u o l s u n .

UTED Yönetim
Kurulu

23
Nisan

Dünya babalarımızdan kalan
miras değil, çocuklarımızdan
alınan borçtur.





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

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

QUOVADIS?

Nereye dilererseniz gidin, 5 kıtadaki 66 uçuş merkezine Türk Hava Yolları'yla ulaşabilirsiniz. "Business Class" servisimizdeki, genellikle "First Class" servislerde rastlayabileceğiniz düzeydeki konfor ve ilginin keyfini yaşayarak. Elbette bu, geleneksel Türk konukseverliğinin bir gereği... Quò 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 "