

UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

OCAK 1992 JANUARY



● YENİ YILINIZ KUTLU OLSUN ● UTED'İN 24 ÜNCÜ KURULUŞ YILDÖNÖMÜ KUTLANDI

İÇİNDEKİLER CONTENTS

HABERLER	4
BİZİM GÖZÜMÜZLE	6
HATIRLANIŞ	8
FORUM	9
A310 UÇAKLARI	11
YVES MONTAND	13
AFİFE JALE	15
YELENA SERGEYEVNA	16
HAVACILIK TARİHİ	17
COMPUTER	19

UTED

UÇAK TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ

AIRCRAFT TECHNICIANS
ASSOCIATION

Aylık Yayın Organı adına
Sahibi

SEFA İNAN

Yazı İşleri Müdürü
Ekmel PAKIŞ

Koordinatör
Muharrem SAVUR

Yazı Kurulu
Hidayet KAPKAÇ
Fehmi ARI
Tevfik GÜRPINAR
Mustafa DOĞANCI

Fotoğraf
Mustafa EREN
Erdoğan TAŞHAN

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

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



APA OFSET BASIMEVİ

Tel: 164 64 20
Faks: 164 42 92



SAYIN ÜYELERİMİZ

1 1991 yılı dünyamız, memleketimiz, havacılık sektörü ve sendikal mücadelemiz açısından olumsuz bir yıl olarak mazideki yerini aldı. 1991'in tatlı anılarını beraber yaşarken, acı yönlerini de hep beraber paylaştık.

1991'den aldığımız tecrübelerin ışığında, 1992 yılında barış içinde bir dünya, huzurlu bir Türkiye işleyen, ilerleyen bir havacılık sektörü ve tüm çalışanların iş güvenliğinin, ekonomik sorunların çözüme ulaştığı bir ortamı sizlerle paylaşmak istiyoruz.

Sevgili Meslektaşlarım,

1991 yılında çağdaş bir düşünce içinde, uçak teknisyeninin sivil havacılık sektörü dahilinde, herbirine saygı duyduğumuz meslek grupları arasında gerçek yerini buldurmaya çalışmak şahsımın ve yönetim kurulumuzun en önemli görevlerinden biri olacaktır.

Bu çalışmalarımız için derneğimizin tüm maddi imkanlarını kullanacağımız gibi, sizlerin daimi destekçimiz olmanızı ve 1992'nin umutlarını, güzelliklerini ve zorluklarını beraber paylaşmamızı istiyoruz.

Değerli Arkadaşlarım,

Sizlerden aldığınız güçle, gittikçe büyüyen ve güçlenen UTED, 1991'in son ayında uluslararası bir platformda çalışmak için girişimlerde bulunmuş, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu ile koordineli bir çalışma isteği için müracaat etmiş, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne de müracaatta bulunarak, yeni düzenlenmekte olan Annex I (SHDT-35) ile ilgili bilgiler istemiş bulunmaktadır.

UTED Dergi ile ulaşamadığımız her yere ulaşma imkanı doğmuş olup, Türk Uçak Teknisyeninin sesini şu anda Türkiye'ye, gelecekte de tüm dünyaya duyurmak bizlerin en büyük idealini oluşturmaktadır. Tüm olumsuzluklara rağmen 1991 yılının güzel olan yanlarını sizlerle paylaşırken, olumsuz yanlarını da alınması gereken bir tecrübe olarak düşünerek 1992'nin dünyamıza, memleketimize, tüm vatandaşlarımıza, havacılık sektörüne ve çalışanlarına, siz değerli meslektaşlarımıza barış, umut ve sevgi dolu bir yıl olması temennisiyle, saygılarımı sunarım.

Sefa İNAN
UTED GENEL BAŞKANI



YENİ BİR YIL

Savaşlar, kan davasına dönmüş çatışmalar, kin ve düşmanlıklarla dolu bir yılı daha geride bıraktık. Böylesi karamsar ve kötümser olmak için pek çok nedenimiz vardır. En genelinden savaşlara, en özelinden grevlere kadar önemli zor günler yaşadık. Doğa kirlenmesi, gürültü kirlenmesi giderek dünyayı yaşaması olanaksız bir yer haline getiriyor. Yalnızca çıkar temeline oturtulan insan ilişkileri sonunda insanı yalnızlığa, toplumları güvensizliğe doğru hızla sürüklüyor. Maddi ve manevi bir kirlilik toplumları ve dünyamızı insanlarla birlikte yok olmaya doğru hızla sürüklüyor.

Peki hiç çıkış yok mu? Hayır! Durum o kadar umutsuz değil. Dördün-

cü boyut zamanda bir güneş yılı daha geçtiğinde, ardımıza bakınca, umut ışığı olan şeyler de buluyoruz. 1991 yılı, bundan tam 200 yıl önce 5 aralık 1791'de ölen ünlü bir bestecinin anma yılı idi. Yine 1991 bizim YUNUS'umuzun, Yunus Emre'nin tüm dünyada anıldığı bir yıldır. Bir yanda insanları yüzyıllardan beri müziği ile mutlu etmiş ve etmekte olan MOZART, piyano ve müziğin dahi çocuğu, öte yanda kendini Hak yoluna adanmış, hak sevgisini insanları sevmeye bulan, Yunus.

Kim ne derse desin, dünya insanlığı yücelten, insanlığa katkıda bulunan böylesi insanların sayesinde vardır. Yunus'ların, Mozart'ların olmadığı bir dünya kimbilir ne denli kor-

kunç, anlamsız ve çirkin olurdu. Onlar en karanlık günlerde karşımıza çıkıp, bir ümit ışığı oluverirler. İnsanları şu karanlık çağda, sevgi, dostluk ve kardeşliğe çağırırlar. Barış, kardeşlik, anlayış ve sevgi.

Dileriz her yıl Yunus Emre yılı olsun. Her yıl Mozart'lar anılsın. Her türlü çirkinliğin içinde, bir umut ışığı olsunlar. 1992 yılının daha az çirkin ve daha mutlu olmasını diliyoruz. İnsanlar birbirini sevmekten korkmasınlar istiyoruz. Barış, kardeşlik ve sevgi 1992'de yaşamımızın bir parçası olsun. Sonsuzca, kopmazca....

Hidayet KAPKAÇ

24 ÜNCÜ KURULUŞ YILDÖNÜMÜZÜ KUTLADIK

Muharrem SAVUR

İnsan toplulukları gibi, sosyal kuruluşların da bir evrimleşme süreci vardır. Bu nedenle yıldönümlerinden kimileri, o topluluklar için bir dönüm noktasını simgeler. Kurulduğu 1968 yılından bu yana UTED de çok değişik ve karmaşık süreçler içinden geçti. 25 inci kuruluş yıldönümümüz, bu açıdan bakıldığında bir değişimin, bir aşamanın başlangıcı olmayı simgeliyor.

5 Aralık günü aynı zamanda dergimizin yeni biçimi ile ilk sayısının dağıtıldığı gün olarak da dikkat çekti. Dergimizin içerik ve kalitesinde sağlamaya çalıştığımız iyileştirmeler ilgi ile karşılandı.

5 Aralık bu kez, ilk defa, önce hançarımızda verilen bir kokteyle başladı. Bu kokteyl, 47 ayrı uzmanlık dalında çalışan THY çalışma arkadaşlarımız ve görevleri gereği gecemize katılamayacak arkadaşlarımızla bir araya gelerek, birlikte olmak, böylesi güzel bir olayı paylaşmak anlamını taşıyordu. Dileğimiz, şirketimizdeki hizmet zincirinin ve işbirliğinin gelişmesine katkıda bulunacak böylesi organizasyonların devamlı yapılmasıdır.

Aynı gece Sürmeli Otel'de resepsiyon ve yemekle süren kutlamalar yapıldı. Geceyi kısa bir konuşma ile açan başkan Sefa İnan, bizler adına konuklarımıza hoşgeldiniz dedi. Başta sayın Başbakanımız Süleyman Demirel ve Ulaştırma Bakanımız sayın Yaşar Topçu'nun olmak üzere, geceye gelen mesajların okunması sıcak

bir hava yarattı.

Geceye konuk olarak katılan arasında THY genel müdür vekili sayın BOLAYIRLI. Hava-İş sendikası başkanını Sayın AYÇİN, THY genel md idari yardımcısı sayın Meftun YURDAGÜL, genel müdür teknik yardımcısı sayın AKSOY, THY Tanıtma ve Halkla İlişkiler Başkanı Sayın Çetin ÖZBEY Teknik kontrol başkanı sayın GEÇKİLİ, Uçak Revizyon müdür yardımcısı sayın DÖKER vardı. Bizi gecemizde yalnız bırakmayan TALPA başkanı Selahattin SİVRİ kaptan ve arkadaşları, TASSA başkanı sayın Neşe KOCAOĞLU ve arkadaşları, gecemize renk katan guruplardı.

Gecemize renk katan Finton Otel orkestrası, değerli sanatçımız Ayşe Mine ve seçkin oryantalimiz Efruz'a teşekkür ediyoruz. Gösterisi sırasında oryantalimizi yalnız bırakmayarak ona eşlik eden, başkanımız Sefa İnan'ın gösterisi de ilgi ile karşılandı.

Bizleri kaynaştıracak, ağır çalışma koşullarının stresini biraz olsun unutturacak, daha nice geceler dileğimizle, camiamızı temsil eden UTED'in 24 üncü kuruluş yılı hepimize kutlu olsun diyoruz.



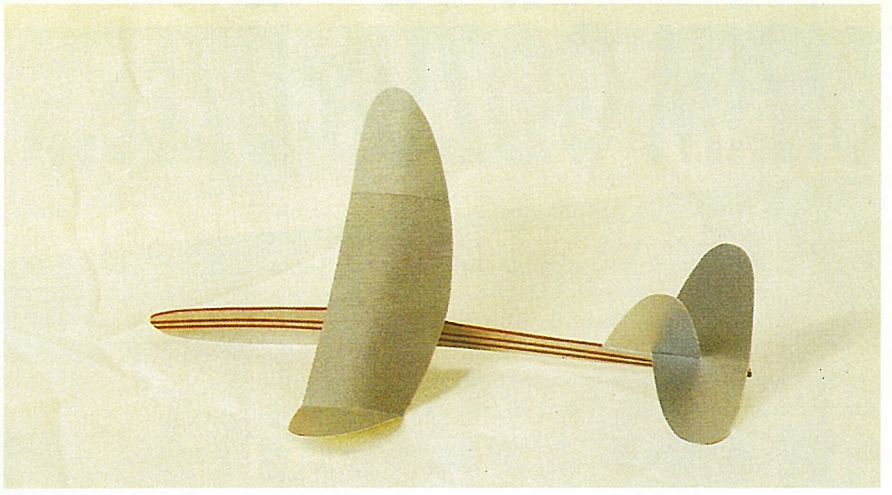
BAŞLANGIÇ AMA SON DEĞİL...

Bu görevi üstlendiğimde, UTED DERGİ uzun bir süreden beri çıkmıyordu. Her ne kadar kongrede bazı arkadaşlarımızın "üç sayı çıktı" diye çok katı eleştirilerine karşın, UTED DERGİ, grevli bir dönemde tam olarak 5 sayı çıkarabildi. Yine kongrede iddia edildiği gibi, derginin ortaya çıkabilmesi için, izin almak veya alt yapının hazırlanması, pek de öyle önemli bir şey değildir. Bütün bu haksız eleştirilere ve yapılan işin küçümsenmesine karşın, bizler çalışmamıza devam etmeye karar verdik.

İşte, o tek renkli, belki de bir bildiri veya bülten havasını taşıyan çalışmaların ürününü bugün almaya başladık. Bugün artık bir yazı kurulumuz var. Dergimiz bir sıçrama yaparak biçim ve içerik olarak oldukça önemli yol kat etti. Ancak bu asla yeterli değildir.

Yazı kurulumuz çalışmaya başlarken, hiç kuşku yok ki, kısa ve uzun erimli bir politika da çizdi. Bu politikanın sağlanabilmesi için, öncelikle amaçlarını saptadı. Amaç üyelerimizin gelişmelerine katkıda bulunmak, onları bu anlamda özendirme, uçak teknisyenleri topluluğunu temsil etmek ve tanıtmaktır. Bu amaçla biz 16 sayfadan başlayarak, yıl sonuna kadar 36 sayfa civarında bir genişliğe ulaşabilmeyi amaçladık. Ancak bir kez dergi çıkarmak önemli değildir. Aynı bunun gibi, 36 sayfa dergi çıkarırken de, her sayı 36 sayfayı tutturmak önemlidir. Dergimiz bu seviyeyi bulunca, reklam sayısını giderek arttıracaktır. 1993 yılından itibaren dergimizin teknik çalışmaları ve aktüalite bölümleri, profesyonel çalışacak kadrolara devredilemelidir. Asıl görevleri teknisyenlik olan ve part-time görev yapan kişilerin, kişisel yeteneğine ve özverisine bağlı kaldığı süreçte dergimiz kalıcı olamaz. İşte bu aşamaya gelen UTED DERGİ giderek, derneğimize bir yük değil, gelir getiren bir kaynak olacaktır.

İşte, yazımızın başlığı gibi, biz bir başlangıç yaptık. Dergimizin bir rotası olmalı idi, bir politikası olmalı idi, bunu saptadık. Bundan ötesi, tüm üyelerimizin katkıları ile, kararlılığı ile başarılabilir. Büyük düşünmek ve



bu düşü birlikte gerçekleştirmek zorundayız. UTED DERGİ'nin kalıcı olmasının başkaca bir yolu yoktur.

Dergimiz, derneğimiz ve camiamızla, hep beraber nice yeni yılları karşılamak umudundayız. Tüm THY camiasının, tüm havacıların yeni yılını kutluyor başarı ve esenlikler diliyoruz.

UTED DERGİ YAZI KURULU
ADINA
Ekmel PAKİŞ

İZMİRLİ ARKADAŞLARIMIZIN MESAJI "GÖREV BİLİNCİNDE OLMAK"

Bizler İzmir hat-bakım teknisyenleri olarak 2. Olağanüstü Genel Kurul ile 17 inci döneme başlayan UTED yeni yönetim kurulunun, çalışmalarında gösterecekleri özveri-den dolayı, şimdiden üstün başarılar dileriz. Kendilerine alacakları ve uygulayacakları kararlarda destek olacağız.

Uçak Hat-Bakım Teknisyenlerinin en önemli görevi, uçağın her türlü işlemi (yakıt alma, yolcu alma, kargo yükleme, push back) bittikten sonra başlar. Çünkü bu işler bittikten sonra, kulaklığında uçağıyla başbaşa kalır. Kaptan pilotla kurduğu diyaloga göre, uçuş ekibine güven sağlayarak, uçağını emniyetli bir şekilde sefere verebilmek için, tüm içtenliği ve benliği ile seferber olur. O anda uçağın emniyetli ve güvenli uçuşundan başka hiç bir şey düşünemez.

Tüm olumsuzluklara karşın, tek başına mücadele verir. Yağmur yağıyor, kaptan pilot son anda ters bir şeyler söylemiş, ayağı kayıp düşmüş, yardımcı araçlarda bir aksaklık meydana gelmiş, bunların hiç biri önemli değildir.

Uçak havalandıktan ve belirli bir süre geçtikten sonra, meydana gelmiş bir olay varsa, onun muhakemesini yapar. Bu onun gerçek görev bilinci ve anlayışından kaynaklanır.

Hiç bir insan dört-dörtlük değildir. Ama uçak teknisyenleri, her konuda dört dörtlük olmak zorundadır. Bunun için bizler, elimizdeki imkanları zorlayarak ve daha da çok özveride bulunarak çalışmak zorundayız. Bizim daha verimli olmamız için, THY yöneticilerine önemli görev düşmektedir. Teknisyenlere verilecek eğitimin süresinin ve periyodik olarak tekrarını sağlamak gerekmektedir. Örneğin, hat-bakım teknisyenlerine 15 günlük kurslarla uçak eğitimi vermek, bu eğitimin sürekli olmasını sağlamak, uçak başında en son görevi yapan teknisyeni, taze ve kalıcı bilgilerle donatmak zorunluluktur. Yeni yönetimin bu konuya daha duyarlı yaklaşmasını diliyoruz.

UTED YK'nın yeni şekli ile çıkarılmaya başladığı dergi, gerçekten övgüye değer bir tarzda hazırlanmış. Tüm yurt içi ve yurtdışında görev yapan Uçak Teknisyeni arkadaşlarımızın, kamu oyunda tanıtılması için, derneğimize ve yayın organımıza gereken ilgi ve duyarlılığı göstermesini diliyoruz. Yeni yılda tüm uçak teknisyeni arkadaşlarımıza görevlerinde üstün başarılar dileriz.

ERDAL BAĞCI
İzmir Hat Bakım Teknisyeni

BİZİM GÖZÜMÜZLE...

KURUCU üyesi olduğum Uçak Teknisyenleri Derneği'nin yayın organı olan UTED DERGİ'ye her ay yazı vermeyi, yayın sorumlusu meslektaşlarımın saygılı ve tatlı baskıları üzerine, onurlu bir görev olarak kabul ettim.

Yazmanın ne kadar zor olduğunu daha önceki UTED DERGİ hayatından biliyorum. İnsanın kafasında doluşan fikirler, cümleler, kelimeler kolay kolay kağıda dökülmek, disipline girmek istemezler. İnsanı dolu bir kafa ve boş kağıt, elde kalem bırakıverirler. Sürç-ü lisan etmemeye gayret sarfederken, yine de hatalarım olursa şimdiden, peşin olarak özür dileyerek söze başlayalım.

Meslek hayatıma 1957 yılında pervane teknisyeni olarak başladım. Üç sene sonra, 1960 yılında, askerlik görevim için ayrıldığım Türk Havayollarına 7 sene sonra döndüm. Bu yuvaya döndüğümde. Uçak atelyesinde DC-3, Viscount, F-27, F-28, DC-9, DC-10, B-707, B-727, A-310 uçaklarında çalıştım. Görevlerim sırası ile Pervane ve uçak Teknisyenliği, Teknik kontrol teknisyenliği, teknik kontrol vardiya şefliği, Frankfurt hat teknisyenliği, AWACS teknik kontrol şefliği, Revizyon teknik kontrol şefliği ve sonbir

yıldır da Uçak Bakım teknik kontrol müdür muavinliği oldu.

Bu köşede sizlere, mesleğimizle ilgili olarak bilgi ve tecrübelerimi, havacılıkla ilgili yayınlardan ilgi çekici kısımları aktarmaya çalışacağım. Bütün bunlardan amacım, siz meslektaşlarımın mükemmel bir profesyonel uçak teknisyeni olmalarına kararınca da olsa katkıda bulunmak, bu yönde bir istek ve heves uyanmasını sağlamaktır.

Uçak teknisyenliği çok çalışmayı, çok öğrenmeyi, çok meraklı olmayı gerektiren eziyetli ancak zevkli ve gurur verici bir meslektir. Üçlü vardiya düzeninde çalışma şartı, sosyal yaşantıya pek olanak tanımaz. Sadece okuyup öğrenerek yeterli düzeye gelinemez. Kesinlikle iş üzerinde tecrübe sahibi olmak gerekir. Bu da zamana ihtiyaç gösterir.

Yapılan işte müsaade edilir hata payı sıfırdır. Ufacık bir hata veya ihmal bir felakete sebep olabilir. Adam sende'cilik, boşver'cilik mesleğimizin baş düşmanlarındandır. Bir iş yapıp uçağın defterini veya item'ını imzalayan teknisyenin gönlü ferah, kafası artık rahat olmalı ve yaptığı işe güvenmelidir. Yapılan iş teknik kontrol tarafından kontrol edilecekse "acaba nerede hata bulunacak?" diye



değil, hata bulunamayacağına inanarak yapılmalıdır. Çalışma bittikten, malzeme ve takımlar toplandıktan sonra, yapılan iş teknik kontrol gözü ile bir daha incelenmelidir.

Uçak teknisyeni temiz çalışmalı, çevresini korumalıdır. Çalışırken doğal olarak kirlenen eller işin civarını da kirlitecektir. Ancak işin bitiminden sonra kirlenen yerler yine uçak teknisyeni tarafından temizlenmeli ve kirli bezler yere veya civara değil, çöp arabasına atılmalıdır.

Emniyet tellerinden kesilen parçalar gelişi güzel, uçağın içine veya yere değil, takım çantasına atılmalıdır. Emniyet teli artıkları, ince ayakkabı tabanından geçip yaralanmaya neden olabilirler, örnekleri vardır.

Yine bozuk vida, kelepçe benzeri sarf elemanları yere atıldıklarında hem çevre kirliliğine, hem de yere yakın olan A-310 ve B-737 motorlarında FOD'ye sebep olurlar. Hangar veya apronda yürürken gördüğümüz benzer malzemeye tekme vurmak veya gelip geçmek yerine alıp cebimize koymalı, sonra da çöp kutusuna atmalıyız. Yaralanan lastikler ve FOD olan motor fan panellerinin çoğunun sebebi hangar, apron ve taxi-road'lardaki pisliklerdir.

İyi bir uçak teknisyeni olmak istiyorsanız, kesinlikle ve muhakkak Maintenance Manual'i anlayabilecek derecede İngilizce öğrenmenin yolunu bulmalısınız. Komponent söküp takarken, ayar ve test yaparken bir başka arkadaşın lisanına muhtaç olmak, en azından bir eziklik, eksiklik yaratır. Uçak teknik kitaplarını çok iyi tanımalı, ATA chapter'larını ezber bilmelisiniz. Boş zamanlarınızda





(tabi bulabiliyorsanız) Maintenance Manual'i alarak ilgi duyduğunuz bölümleri inceleyerek aranızda münazaralar yapmalı, işin derinliğine inmelisiniz.

Çalışmalarınızda bazı prensipler edinerek, şirketin tasarrufuna katkıda bulunabilirsiniz. Örneğin, 5 cm'lik bir yere emniyet yapmak gerekiyorsa, genellikle makaradan 40-50 cm kadar çekerek, kesilir ve sonra bunun 30 cm kadar atılır. Bunun yerine tel delikten geçirilip, ölçülerek kesilirse %50 kadar ithal malı ve pahalı olan emniyet teli tasarrufu olur, yerler emniyet teli artıkları ile dolmaz.

Bir diğer örnek motor yağı ilavesidir. Ağzı açık kalan yağ yeniden kulla-

nılamadığına göre, kutu yarım kalmamalı, tamamı kullanılmamalı ve kutu boşalınca bir süre süzülmesi beklenmelidir. Bazi yağ ikmali yapan teknisyenlerin, hemen her kutunun 1-2 cm'lik kısmını kutuda bırakıp attığını hep biliriz. Boş kutuların arabaların arkasında devrilmiş ve her tarafının yağlanmış olması yerine, bu kutuların en kısa zamanda çöp kutusuna atma yolu tercih edilmesi, daha iyi değil midir? Biraz ucu kirlenmiş tül bent bezlerini hemen her yerde atılmış olarak görmek mümkündür.

Bakım sehpalarını ve krikoları aradığınız yerde bulamadığınız her halde olmuştur.

Bulduğunuz zaman da krikonun

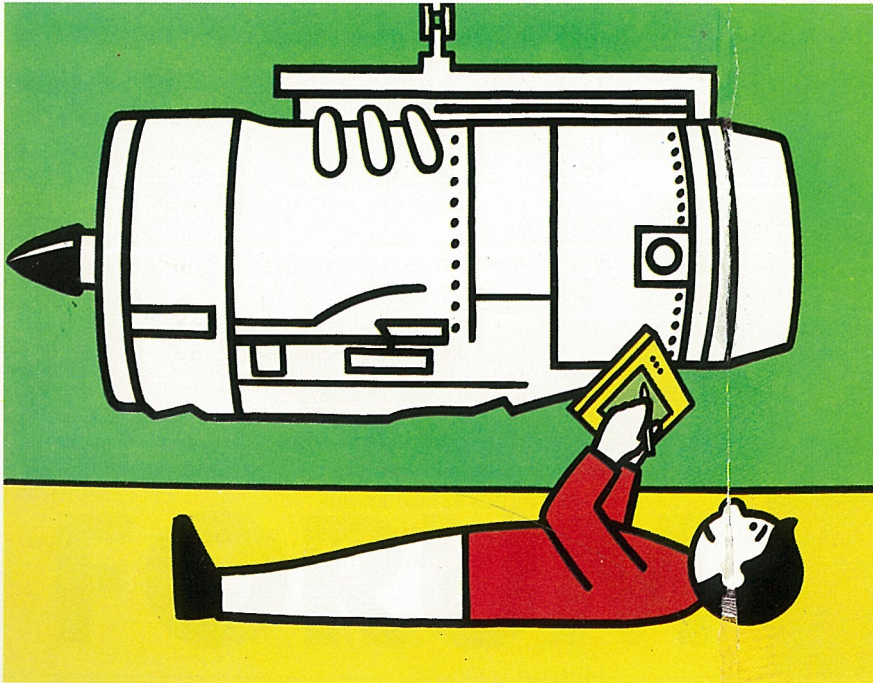
kaldırmadığı veya yağ kaçırdığı, sehpanın yürümediği veya kilitlenmediğinden çok defa yana yakıla şikayetçi olmuyor musunuz? Bizler kullandığımız bu teçhizatı işimiz bitince yerine götürüp koymaz da, kullandığımız yerden 3-5 metre uzağa çekip bırakırsak, arızalı olanını Uçak Bakım Teçhizat Atelyesi elemanlarına, şikayetimizle beraber iletmezsek, bu şikayetlerimizi nasıl sona erdirebiliriz? Takım ve teçhizatlarımıza gereken önemi ve titizliği göstermemeyi, iyi bir uçak teknisyeninin meslek onuruna yakıştırmak mümkün değildir. Alet işlemezse el ne ile öğünecektir?

Bu ayın sohbetinde genel olarak bir oto-kritik yapmış oldum. Bundan sonraki sayılarımızda ise özel teknik konulara değineceğim. Yazıların yazıldığı yerde kalmasını önlemek, onları hayata geçirmek gereklidir. Yanlış davranışlarda bulunan meslektaşlarınızı nezaketle uyarmaya görev bilin. Aksi cevap alırsanız, bu size yalınlık vermesin. Sonuçta kaybeden kişi siz değil, aksi cevap veren olacaktır.

Bu sayfayı canlı tutabilmek için, okurların soru ve konu hakkında bilgi veren mektuplarına açık tutulacaktır. Dergi sorumlusu arkadaşımız vasıtası ile yazılı olarak bana ilettiğiniz mektuplar, iletişimimizi sağlayacak belki bu yolla yeni yazar arkadaşlar çıkacaktır.

Önümüzdeki sayıda korozyon tanıma, giderme ve önleme konusunu ele alacağız.

ERHAN İNANÇ
Uçak Bakım Teknik Kontrol
Müdür Yardımcısı



REMEMBERING THE FORGOTTEN MECHANIC

Through the history of world aviation
many names have come to the fore...
Great deeds of the past in our memory will last,
as they're joined by more and more....

When man first started his labour
in his quest to conquer the sky
he was designer, mechanic and pilot,
and he built a machine that would fly...
But somehow the order got twisted,
and then in the public's eye
the only man that could be seen
was the man who knew how to fly...

The pilot was everyone's hero.
he was brave, he was bold, he was grand,
as he stood by his battered old biplane
with his goggles and helmet in hand...
To be sure, these pilots ailed earned it,
to fly you have to have guts...
And they blazed their names in the halls of fame
on wings with bailing wire struts...

But for each of these flying heroes
there were thousands of little renown
and these were the men who worked on the planes

but kept their feet on the ground...
We all know the name of Lindbergh,
and we've read of his flight to fame...
But think, if you can, of his maintenance man
can you remember his name?

Now pilots are highly trained people,
and wings are not easily won...
But without the work of the maintenance man our
pilots would be on the run.
So when you see mighty aircraft
as they mark their way through the air,
the grease-stained man with the wrench in his
hand
is the man who put them there...

ANONYMOUS



UNUTULMUŞ TEKNİSYENİN HATIRLANIŞI

Dünya havacılık tarihi boyunca
Pek çok isim çıktı ön plana
Geçmişin muhteşem başarıları,
Hafızalarımızdan silinmeyecek,
Gittikçe yenileri eklenerek.....

İnsanoğlu fethetmek için uzayı, işe ilk koyulduğunda,
Tasarımcıydı, teknisyendi, ve pilottu
Ve uçacak makineyi icat etti...
Fakat nasıl olduysa sıra bozuldu
Ve halkın gözünde görünen sadece
Nasıl uçulacağını bilen adam oldu...

Pilot herkesin kahramanıydı
O, atılgandı, cesurdu, en büyüktü.
Yıpranmış çift kanatlı uçağı ile,
Uçmaya hazır beklerken,
Maskesi ve elindeki miğferi ile...

Doğrusu onlar hepsini hak ettiler.
Cesaretiniz olması gerekir, uçmak için...
Ve onlar gerektiğinde,
Tel strutlardan paraşütle atlayarak

İsimlerini ünlüler arasına kattılar.

Fakat bu uçan kahramanların herbiri için
Uçmadan yerde çalışan,
Binlerce isimsiz kahraman vardı.
Hepimiz biliriz Lindberg'in adını,
Ve onun şöhrete uçuşunu okuduk...
Fakat bir düşünün,
Hatırlayabiliyormusunuz, teknisyenin adını?

Şimdi pilotlar yüksek eğitilmiş insanlar.
Ve bröveler kolay kazanılmıyor...
Fakat teknisyenler olmadan,
Pilotlar bozgun halinde olurlardı.
Gökyüzüne damgasını vuran,
Güçlü uçakları gördüğünüzde
Onları gökyüzüne koyan
Elinde anahtarı ile,
Üstü başı yağ lekeli adamdır.

Çeviren:
Hidayet KAPKAC

PUTTING PEOPLE FIRST

Türk Havayolları verdiği hizmet kalitesini yükseltmek amacı ile 1990'lı yıllarda başlayan ve süreceğini umduğumuz bir proje hazırladı. PUTTING PEOPLE FIRST adı ile, daha önce başka şirketlerde uygulanarak başarı kazanmış bu yöntem, bir davranış eğitimi sistemidir. Bizler bu konunun son derece önemli olduğuna ve THY personeli tarafından yeterince anlaşılmadığını düşünüyoruz. Oysa ki, yakın gelecekte bu politikalar, THY'nin kaderini belirleyecektir. Bir

yöneticimizin dediği gibi "her personelimiz yılda bir yolcuyu THY ile uçmaya ikna etse, bunun geliri milyarlaraya varabilir".

Bu yaklaşımın mantığı çok önemlidir. Başlığımız, işte sizlere, öncelikle, hizmetlerde bir iyileştirmeye yöneldiğimiz dönemin özelliklerini, sonra da, neden böylesi bir politikaya yöneldiğini anlatmaya çalışacak.

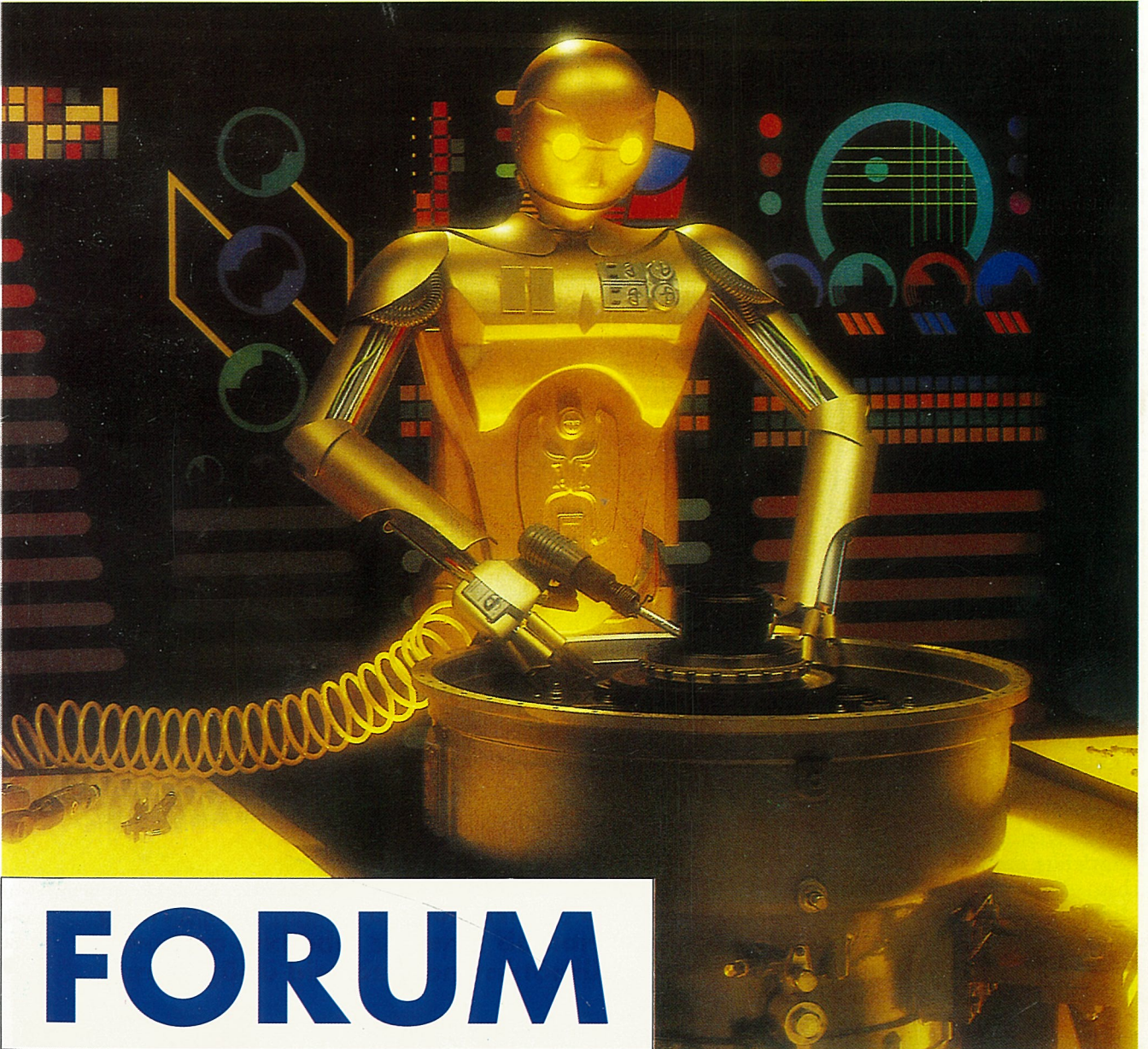
BİR DÖNÜM NOKTASI 1993...

Dünyanın her köşesinde, tüm sivil havacılık kuruluşları, gizli açık 1993

yılına hazırlanıyorlar. 1993 yılında "havacılıkta liberalleşme" denen bir olay başlayacaktır. Bütün dünyada havacılık üzerindeki korumacı uygulamalar kalkacak, kıyasıya bir rekabet başlayacaktır.

Hiç kuşku yok ki, liberalleşme süreci tek başına bir süreç değildir. Havacılıktaki yeni eğilimler, genel ekonomik durum, doğu bloku ülkelerindeki yumuşama ve daha pek çok konu, bu süreci doğrudan etkilemektedir.

Bugün dünya havacılığı daha çok yolcu taşıyan, geniş bir kargo kapasitesi olan, geniş gövdeli ve uzun menzilli uçaklara yönelmiştir. İmalatçı firmaları da yönlendiren bu eğilimin önemli nedenleri vardır. Bunlardan birincisi yolcu ve kargo kapasitesinin giderek artması olgusudur. Çok sayıda yolcu taşımak, daha ekonomiktir.





Buna ek olarak küçük gövdeli uçakların çok sık saykılar yaparak, hem havalimanlarında, hem havalimanlarında, hem de uçuşta hava trafiğini alt üst etmeleridir. Bu teknik özelliklerin yanı sıra, geniş gövdeli uçakların daha konforlu olduğu da bilinmektedir.

Bu eğilimi fark eden dünyanın en büyük üç uçak üreticisi, yolcu kapasitelerini arttırmak için çabalar harcıyorlar. Bir genel değerlendirme yapacak olursak, dünya hava filosu, bugün, ortalama 170 yolcu kapasiteli uçaklarla uçmaktadır. Oysa ki havacılıktaki gelişme, üretici firmaların planları, 2000 yılında bu değerın 240 koltuğun üzerine çıkacağını gösteriyor. İşte bu noktada, korumacılığın ortadan kalkmasından sonra, boş koltuklarla uçuşa tehlikesi de ortaya çıkıyor.

BOEING, McDONNELL DOUGLAS ve AIRBUS KONSORSİYUMU, uçakların gövdelerini genişletme ve yolcu kapasitesin arttırmak için bazı projeler geliştiriyorlar. Uçakların boyunu uzatmak, gövdelerini genişletmek, kargo bölümünün bir kısmını yolculara ayırmak gibi noktalarda ciddi çalışmalar vardır. Uçağın boyunun uzaması nedeni ile gereken daha uzun kanatlar ve büyük kuyruk sorunları yaratıyor. Ancak bunu hidrolik ile katlanan kanat uçları ile çözümlenmeye çalışıyorlar.

Şirketimiz 1990'lara kadar geniş gövdeli ve uzun menzilli uçaklara sahip olamamıştır. Ancak bu kez, 1993'e hazırlanan şirketimiz, zorunlu hale gelmiş olan uzun menzilli uçaklar için sipariş verdi. THY'nin tercihi A-340 uçaklarıdır. Tecrübe uçuşları bu yıl içinde yapılacak olan bu uçaklar, teknik olarak üstün özel-

liklere sahip. 14 bin km gibi süper bir menzile sahip bu modern uçaklar, gelecek için THY'ye güç katacaktır. Şimdiden 21 şirketten 200 üzerinde sipariş alan A-340'ların katılımı ile tarihimizde ilk kez 50 uçaklık bir filo ya ve uzun menzilli uçaklara sahip olacağız.

THY'nin bu kapasite arttırımı ve elinden gelen tüm imkanlarla 1993'e hazırlanması sürerken, diğer şirketlerin durumu nedir?

Liberalleşme süresini karşılamaya hazırlanan havacılık kuruluşlarında büyüme eğilimi vardır. Önemli büyüklüklere ulaşmış firmalar bunu ya kendi filolarını büyütürler, ya da birleşme yolu ile sağlıyorlar. Bilindiği gibi ROMA anlaşması ile, havacılıkta bir Avrupa birliği oluşturma çalışmaları başlamıştı. Liberalleşme olayı, bu süreci daha da hızlandırmış gibi görünüyor.

Bu kuruluşlar, özellikle bizim de içinde yer aldığımız Avrupalı havacılık kuruluşları, bir taraftan birleşerek dev kuruluşlar haline geliyorlar, öte yandan da çevrelerindeki küçük şirketleri çeşitli şekillerde bünyelerinde topluyorlar. Günümüzde Avrupada 3 ana grup oluşmuş gibi görülüyor.

- 1) Lufthansa ve Air France
- 2) British, KLM, Sabena
- 3) SAS, Swissair, Finnair

1993 yılında işte bu dünyanın en güçlü ve en iyi havacılık kuruluşlarından oluşan dev armadalar ile rekabet etmek zorunda kalacağız. Bunlara ek olarak, doğu bloku ülkelerinin yu- muşuma sürecinden yararlanmaya hazırlanan dev filoları eklenmelidir. Yine Avrupada kaldırılmaya hazırlanan gümrük duvarları ve serbest do-

laşım, yolculara gümrük ve borukratik engellerden kurtarılmış bir hizmet götürmeye hazırlanıyor.

Bir özet olarak söylemek gerekirse, dünya havacılığı, sayıca az ama olağanüstü büyük firmalara dönüşmeye hazırlanıyor. Bu durumda THY'nin bir lokmada yutululmasının koşulları nerede ise hazır gibi görünüyor.

Ancak THY'nin de bu koşullarda önemli avantajları vardır. Büyük bir vefa ile bağlı yolcularımıza ilk sırayı vermeliyiz. THY eksilmeyen kapasitesi ile, bu nedenle yere sağlam basmaktadır. Filomuz ortadoğuda en genç ve en modern filo olmuştur. Bu THY'nin erişebildiği en yüksek seviyedir. THY'nin gerçekten şirketine bağlı bir personeli vardır. Bu önemli avantajlara ek olarak, eğer biz, hizmet anlayışımızı yenilersek ve THY'ye özgü bir hizmet anlayışını geliştirebilirsek, başarı şansımız büyük olacaktır.

İşte, çok kısa olarak özetlemeye çalıştığımız genel eğilimler bunlardır. Sorun önemli ve ciddidir. Yolcusu ve personeli ile, bir Flag CARRIER olan şirketimizin yaşaması ve gelişmesi, önümüzdeki dönemde yapacağımız atılımlarla çok sıkı bağlantılıdır.

Gelecek sayımızda, ister teknik, ister diğer bölümlerde olsun hizmet kalitesini yükseltmek, geliştirmek ve varlığımızı korumak için hazırlanan projenin ana ilke ve hedeflerini incelemeye çalışacağız.

SAYGILARIMIZLA
Ekmel PAKİŞ

YANLIZ BIRAKILMIYORUZ

Dergimizin bu yeni sayısına yazı veren ve bu katkılarını her ay sürdürmeyi vaad eden, kurucu üyemiz, Uçak Bakım Teknik Kontrol Müdür yardımcısı sayın Erhan İnanc'a, Uçak Atelyesi Nöbetçi Müdür Yardımcısı sayın Cavit Altınsoy'a ve Havacılık Müzesi Araştırma uzmanı sayın Veyssel Tolun'a aramıza hoşgeldiniz diyor, katkıları için şükranlarımızı sunuyoruz. Onların değerli katkıları ile dergimizin çok daha güçlendiği kanısındayız.

Saygılarımızla
UTED DERGİ YAZI KURULU

A310 UÇAKLARINDA GÖRÜLEN SPOILER (1+4), (6) "FAULT" ARIZASI

PROBLEM: Uçuşta, devamlı ol-
mamakla beraber zaman zaman
(JCZ uçağında 1 ay içinde 4 kez):
sadece; başüstü panelinde bulu-
nan (1+4) ve (6) nolu spoiler Push But-
ton Switch'ler üzerinde "FAULT", ışıkla-
rı yanmakta, sol ECAM'da ilgili ikazlar
gelmektedir.

**Yerde yapılan kontrolde ise; Aşağıda-
ki indikasyonlar alınmaktadır:**

- Başüstü panelinde; (1+4) ve (6) nolu spoiler P/B sw'leri üzerinde "FAULT" ışıkları yanmaktadır.
- Sol ECAM'da ilgili ikaz çıkmaktadır
- Sağ ECAM "FLT CTL" page yada "WHEFL" Page seçildiğinde bütün spoiler'lerin KAPALI konumda oldukları görülmektedir.
- Maintenance panelde EFCU "BITE DISPLAY" ışığı yanmamaktadır.
- AVIONICS COMPARTMENT'da (EFCU: 1) ve (EFCU: 2) üzerinde hiçbir arıza CODE'u çıkmamaktadır.

OLAYIN İZAHI:

Bilindiği gibi, uçuşta; 1,2,3,4 nolu spoiler'ler "SPEED BRAKE" olarak ve 3,4,5,6,7 nolu spoiler'ler "ROLL SPOILER" olarak kullanılmaktadır.

Bu durumda, söz konusu olay iki kısımda incelenebilir;

1- Söz konusu arızanın, uçağın "ROLL Hareketi" esnasında meydana

gelmesi durumu,

2- Söz konusu arızanın, Speed brake ya da spoiler'ler hiçbir kumanda verilmediği düz uçuşta (=CRUISE) sırasında meydana gelme durumu,

Şimdi bu durumları tek tek inceleyelim.

SÖZ KONUSU ARIZANIN, UÇAĞIN "ROLL HAREKETİ" ESNASINDA MEYDANA GELMESİ:

Bilindiği gibi, (Roll Hareketi) (3,4,5,6,7) nolu spoilerler tarafından yapılmaktadır.

Eğer söz konusu arıza "Roll Hareketi" sırasında meydana gelse, arıza (4) ve (6) nolu spoiler'lerle meydana gelecektir. Fakat (1) no'lu Spoilerlerde meydana gelmeyecektir. Fakat (1) ve (4) no'lu spoilerlerin başüstü paneldeki Push button Switch'leri ortak olduğundan, başüstü panelde (1+4) ve (6) spoiler P/B SW'lerinde "FAULT" ışığı yanacaktır. Sağ ECAM'da ise "FLT CTL" page'de yalnızca (6) ve (4) nolu spoiler'lerin açılmadığı, yani, istenilen ROLL konumuna gelmediği görülecektir. Aynı şekilde sol ECAM'da;

SPOILER: 4 FAULT
SPOILER: 6 FAULT
ikazları alınacaktır.

Özteleyecek olursak, böyle bir durumda (1) nolu spoilerin söz konusu arıza ile hiçbir ilgisi yoktur. (1) nolu spoiler arızalı olamaz çünkü, bu spoiler uçağın ROLL hareketi sırasında kullanılmaz.

Arızanın "ROLL" hareketinde meydana gelmesi durumunda (4) ve (6) no'lu spoiler'lerin arıza nedenleri

1- Herbir spoiler'e ait ACTUATOR (LVDT), ya da (SERVO VALVE)'lerin arızalı olması

2- (4) ve (6) no'lu spoiler ACTUATOR ya da (SERVO VALVE) lere ait WIRING arızaları

3- Her iki EFCU'nun (EFCU 1) ve (EFCU 2) nin arızalı olması Çünkü (6) no'lu spoiler, (EFCU 1 - M1) ve (EFCU 2-C2) (4) no'lu spoiler (EFCU 1-m2) ve (EFCU2-C2) ile bağlantılıdır.

ŞİMDİ BU OLASI ARIZA NEDENLERİNİ İNCELEYELİM;

- Yukarıdaki nedenlerden (madde 1) ya da (madde 2)'nin arızaya neden olması durumunda (EFCU)'larda ACTUATOR, SERVO VALVE ya da WIRING ile ilgili arıza CODE'larının mutlaka düşmesi gerekirdi. Halbuki söz konusu arızada, her iki EFCU'dan da hiç bir arıza CODE'u alınamamıştır.

- Yukarıdaki nedenlerden arızaya (madde 3)'ün neden olması durumunda, yani her iki EFCU'nun arızalı olma durumunda, söz konusu EFCU'lar SWAP edildiğinde Başüstü panelde (6) nolu spoilerlerin yerine (2+3) nolu spoilerlerin "FAULT" ışığının SW'ler üzerinde yanması gerekirdi. Halbuki söz konusu SWAP işlemi yapıldığında, arıza yine (1+4) ve (6) spoiler "FAULT" şeklinde gelmiştir.

SONUÇ OLARAK; söz konusu arıza kesinlikle uçağın "ROLL" hareketi sırasında meydana gelmemiştir.

SÖZ KONUSU ARIZANIN DÜZ UÇUŞTA (=CRUISE) MEYDANA GELMESİ

Bu durumda (2) kısımda incelenir.

a) Söz konusu arızanın spoiler yüzeylerinin "SPEED BRAKE" olarak kullanılması esnasında meydana gelmesi

b) Söz konusu arızanın spoiler yüzeylerine hiçbir kumanda verilmediği halde meydana gelmesi. Şimdi bunları tek tek inceleyelim.

a) Söz konusu arızanın spoiler yüzeylerinin "SPEED BRAKE" olarak kullanılması esnasında meydana gelmesi



zeylerinin "Speed Brake" olarak kullanılması esnasında meydana gelmesi

Bilindiği gibi 1,2,3,4 no'lu spoiler'ler (SPEED BRAKE) olarak kullanılmaktadır. Eğer sözkonusu arıza (SPEED BRAKE) kumandası verildiğinde meydana gelmiş ise, arıza (1) ve (4) nolu spoiler'lerde meydana gelecektir. Bu durumda, başüstü panelinde (1+4) nolu spoiler'lerde meydana gelecektir. Bu durumda başüstü panelinde (1+4) spoiler P/B SW üzerinde "FAULT" ışığı yanacak. Fakat (6) nolu spoiler P/B SW üzerinde FAULT ışığı yanmayacaktır. Çünkü (6) nolu spoiler "SPEED BRAKE" yüzeyi değildir. Bu durumda SOL ECAM'da

SPOILER: 1 FAULT
SPOILER: 4 FAULT

ikazları alınacaktır.

Böyle bir durumda (6) no'lu spoiler'in sözkonusu arıza ile hiçbir ilgisi yoktur. (6) no'lu spoiler arızalı değildir. Çünkü "SPEED BRAKE" olarak kullanılmaz.

Sonuç olarak; sözkonusu arıza kesinlikle Spoiler yüzeylerinin "SPEED BRAKE" olarak kullanılması esnasında meydana gelmemiştir.

b) Sözkonusu arızanın Spoiler yü-

zeylerine hiç kumanda verilmediği halde meydana gelmesi;

Böyle bir durumda başüstü panelde (1+4) ve (6) no'lu spoiler P/B SW'leri üzerinde FAULT ışıklarının yanması ve sol ECAM'da;

SPOILER: 1 FAULT
SPOILER: 4 FAULT
SPOILER: 6 FAULT

ikazlarının gelmesi, buna mukabil (EFCU)'lar üzerinde hiçbir arıza CODE'u alınmamasının tek nedeni olabilir. Bu da arızanın HİDROLİK olması durumudur. Bilindiği gibi (1+4) ve (6) no'lu spoiler'ler YELLOW SYSTEM tarafından çalıştırılır. Bu durumda; Başüstü panelinde sözkonusu (1+4) ve (6) no'lu spoiler P/B SW'lerinin ışıklarını yakan iki neden olabilir;

1) YELLOW HYDRAULIC SYSTEM SERVO CONTROL PRESSURE SWITCH'İN ARIZALI OLMASI;

Bilindiği gibi sözkonusu Press SW, Yellow System Servo Control Selector Valf üzerinde bulunmaktadır. Yellow System'de hidrolik tazyik yokken, yani Yellow System "OFF" iken, bu Switch Lo PR devresini tetiklemekte ve böylece başüstü panelde (Yellow Servo CTL P/B SW) üzerinde "LO PR" ışığı yanmaktadır.

Yellow System (on) yapıldığında sözkonusu pressure SW'in "LO PR" devresi açılacak, buna mukabil (1+4) ve (6) no'lu spoiler'in EFCU'lara giden devresi kapanacaktır. Bu devrenin tetiklenmesi ile (1+4) ve (6) no'lu spoiler'lerin P/B SW'leri üzerindeki "FAULT" ışıkları, EFCU'lardan gelen bir sinyal ile söner.

Eğer arıza Yellow System Servo Control Pressure Switch'ten kaynaklanmış olsa idi, yani Switch arızalı olsa idi; uçuшта, hem (1+4) ve (6) no'lu spoilerlerin üzerlerindeki FAULT ışıkları yanacaktı, hem de yine başüstü paneldeki (Yellow Servo CTL P/B SW) üzerindeki LO PR ışığı yanacaktı. Ancak arıza sırasında SERVO CTL P/B üzerindeki LO PR ışığı yanmamıştır.

NOT; Yellow System (on) yapıldığında, Yellow System Servo CTL PRESS SW tam tetiklenmeyip, herhangi bir nedenle, orada bir konumda kalmış olabilir. Yani "LO PR" devresini açmış ancak (1+4), (6) no'lu spoilerlerin EFCU'lara giden devresini kapanmamış olabilir. Bu tetiklenmeme durumunda başüstü panelde (1+4), (6) spoiler P/B SW'leri üzerindeki "FAULT" ışıkları yandığı halde (Yellow

Servo CTL P/B SW)'i üzerindeki "LO PR" ışığı yanmaz.

Böyle bir durumda, hakikaten (Yellow System Servo CTL Press SW arızalı demektir. Fakat sözkonusu Press SW daha önce değiştirilmiş ve arıza devam etmiştir. Yani bu ihtimalde ortadan kalkmıştır.

SONUÇ OLARAK; sözkonusu arıza, kesinlikle (Yellow System Servo Control Pressure SW)'den kaynaklanmamaktadır. Yani arıza, sözkonusu Pressure SW arızası değildir.

2- SÖZKONUSU (YELLOW SYSTEM SERVO CTL PRESS; SW) İLE (EFCU)'LAR ARASINDA WIRING'TE BİR ARIZA OLMASI;

Bu durumda; sözkonusu (Yellow System Servo CTL Press; SW)'in (C) ucu ile, (EFCU)'lar arasındaki, Connector'lerde pın gevşek olabilir ya da ilgili kabloda bir kısa devre meydana gelmiş olabilir. (Yani kablo kopuk olabilir)

Olayın zaman zaman meydana gelmesi, arızanın sebebinin Wiring olması ihtimalini kuvvetlendirmektedir.

Bu durumda başüstü panelinde; (uçuşta, yani Yellow System "on" iken

-(1+4), (6) Spoiler P/B SW'leri üzerinde "FAULT" ışıkları yanar

- Sol ECAM'de
SPOILER: 1 FAULT
SPOILER: 4 FAULT
SPOILER: 6 FAULT
ikazları çıkar

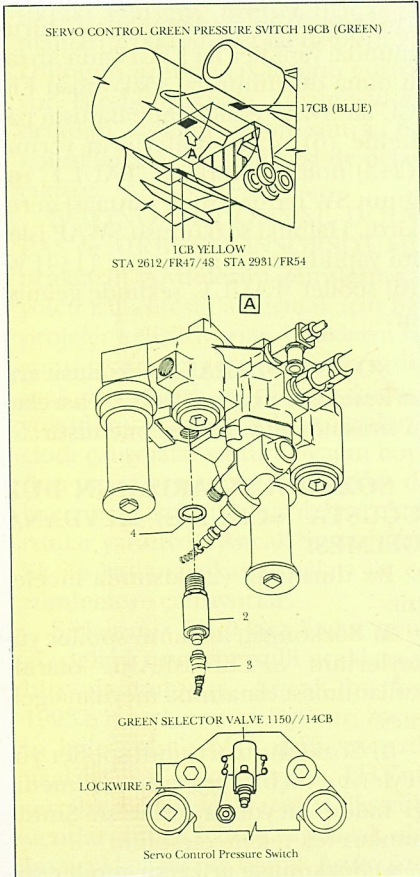
-Yerde, yapılan kontrolde (EFCU)'lar üzerinde hiçbir arıza CODE'u alınmaz

- Yellow System 'on' iken; (Yellow System Servo CTL P/B SW)'i üzerinde "LO PR" ışığı yanmaz.

Bizde meydana gelen bu sözkonusu arızada, olay aynen yukarıdaki gibidir. Yani yukarıdaki indikasyonlar alınmıştır.

SONUÇ OLARAK: SÖZKONUSU ARIZANIN NEDENİ; (WIRING) OLUP, (YELLOW SYSTEM SERVO CTL PRESS SW) İLE (EFCU)'LAR ARASINDAKİ (WIRING CHECK)'İN YERDE, SÖZKONUSU ARIZA MEVCUT İKEN, (EKTEKİ ŞEKİLDE SÖZKONUSU WIRING GÖSTERİLMİŞTİR) YAPILMASI GEREKMEKTEDİR.

Cavit ALTINSOY
Nöbetçi MD. Yrd.



DÜNYA YVES MONTAND'I YİTİRDİ

Muharrem SAVUR

9 Kasım 1991 tarihinde aramızdan ayrılan YVES MONTAND evrensel bir star'dı. Onun ünlü bir sanatçı olmak için izlediği yol, onun kendine özgü artistik yetenekleri, insanları etkileyen kişiliği gerçekten ilginçtir. O çok yönlü bir sanatçıdır. Bir sanat emekçisi, şarkıcı, büyük bir "onemans how" ustası, komedyen, büyük bir film sanatçısı, ilginç bir politik kişilik ve tek kelime ile örnek bir insan.

Gerçek adı IVO LIVI olan Montand, İtalyanın Floransa kentinde doğdu. Ailesi Mussolini Faşizminden kaçarak Fransa'nın Marsilya kentine yerleşti. İVO LİVİ, burada YVES MONTAND oluverdi. Söz konusu olan yalnızca bir isim değişikliği değildir. Montand burada Fransız kültürü ile tanışmış, Fernandel, Maurice Chevalier gibi büyük show ustalarından etkilenmiştir. 1932 yılında çalışabilmek için okulu bırakmak zorunda kaldı.

1944 yılında uzun ve zorlu bir yol kat ederek Paris'e ulaşmıştı. Paris onun için bir dönüm noktası olmuştur. Jacques Prevert ve Marcel Carne ile orada tanıştı. Yine bu dönemde gelecek yaşamında belirleyici ve kalıcı izler bırakan iki ünlü kadın ile tanıştı. Ünlü kaldırım serçesi, Edith Piaf, beraber olduğu ve duygusal ilişki kurduğu iki kadından ilkidir. Piaf Montand'ın sanatçı kişiliğinin gelişmesinde büyük rol oynar. Piaf'ın kompozitörü Contet, Montand için de besteler yapar. Piaf, Montand'ı şarkılar için hazırlar, el hareketlerinden, mimiklerine kadar her şeyi ile yakından ilgilenir. Ses tonunu, hareketlerini dikkatle eğitir. İkisi bir odaya kapanarak, alışkın olduğu bazı hareket ve ses tonunu değiştirebilmek için saatlerce çalışırlardı.

1944 yılında Simon Signoret ile tanıştı. Montand'ın politik görüşleri ve sanatçı kişiliği üzerinde önemli izler bırakan ikinci kadın da, ünlü sanatçı Signoret'tir. Aralarında büyük bir aşk doğdu. Evlendiler. 1985 yılında Signore yaşama veda edene dek, tam 35 yıl birbirlerinin yaşam arkadaşı oldular. 1960 yılında Marilyn Monroe ile

şamları boyunca ellerinden gelen her şeyi yapmışlardır. İşte YVES MONTAND'ı anlayabilmek için, onun bu çok önemli yanı, politik kişiliği de unutulmamalıdır. 1956'da Moskova'da Kruşçov ve Molotof ile akşam yemeği yerken, Budapeşte ve Prag olayları nedeni ile onları eleştiriyorlardı. Çift, döneş olarak eleştiri-



Montand eşi Carole ve oğlu Valentin ile

küçük bir ilişkiye giren Montand, çok kısa bir sürede vazgeçemediği eşine dönmüştür.

Montand ve Signoret çifti, işçi hareketlerine ve ilerici akımlara sempati duyan insanlardı. Bu konuda ya-

rilse de, Stalinizme ve yapılan olumsuz işlere karşı çıkıyordu.

1960'lı yıllarda Montand artık Hollywood'tadır. Broadway'i bir dizi başarılı oyunla fethetmiştir. Marly Monroe ile, George Çukor'un "Milyarder" ad-



Sami Fray-Yves Montand ve Romy Scheleider



lı filminde rol almışlardır.

1961 yılında Litvak'ın "Bhrams'ı sever misiniz?" adlı filminde oynar. Filmler ve resitaller birbirini izlemektedir. Bu kez Beyaz sarayda, başkan

Kennedy'nin konuklarıdır. Yunan asıllı yönetmen Costa Gavras ile tanışır. Gavras, onun film sanatçısı olarak görüşlerinde ve anlayışında önemli izler bırakacaktır. 1967 yılın-



1974 yılında çevirdiği "Vincent, François, Paul et les Autres" adlı filmin bir sahnesinde Gerard Depardieu, Michel Pilcou ve Serge Reggiani ile birlikte.

da Claude Lelouch'un ünlü "Vivre pour vivre", "yaşamak için yaşamak" adlı filminde rol alır. Bunu Gavras'ın yönettiği "Z" izler. Montand buradan Olimpiyaya geçecektir.

1970'li yıllar Montand'ın olgunluk dönemini işaret eder. Jean-Luc Godart ile "Her şey yolunda", Claude Sautet ile "Cesar ve Rosalie" adlı filmlerde çalışır. Costa Gavras ve Labro ile filmler çevirir. 1974 yılında Şili'liler için bir konser verir. Semprun'un "delisin Sen Mercel" filmlerinde rol aldı. Sautet'in yönettiği "Vincent François, Paul ve diğerleri" önemli filmlerinden biridir. 1976 yılında "olice Python 357" ve "Güney Yolları" adlı filmlerde oynadı.

1980'li yıllar başarı ve acı yıllarıdır. Ünlü "silahların Seçimi" adlı filmde rol aldı. 1981 yılında Olimpiya'da "one-man show"lara başladı. 1982 yılında New York Metropolitan operasında büyük bir zafer kazandı. 1983 yılında Sautet'in "Garçon"unda ve televizyon programlarında yer aldı.

30 Eylül 1985 yılında yaşam arkadaşısı Simone Signoret'i yitirdi. Bu ağır darbe onu etkiledi ama yıkmadı. Daha önce tüm isteklerine karşın Signoret-Montand çiftinin çocukları olmamıştı. Yani eşi Carole ise ona 31 Aralık 1988'de Valentin Giovanni Jacques LIVI'yi verdi. Carole ölene dek Montand'ın yanında olacaktır. Çocukları doğduğunda Montand tam 67 yaşındadır.

1990 yılında Herve Harmon ve Patrick Rotman, YVES MONTAND'ın geniş bir biyografisini yayınladılar. Bu işin başında film setindeki ışıklardan bile ürken, kendini çirkin bulan, çekingen ve yalnızlığı sevenbir insanın öyküsü idi. 17 yaşında sahneye çıkan, okuma yazmayı bile tam olarak öğrenmeden, şöhren basamaklarını tırmanan bir gencin öyküsüdür. Onun bir evrensel star olma yolunda katettiği gelişmelerin öyküsüdür.

Bu alçak gönüllü, son derece iyi kalpli, dostlarına bağlı, son derece şakacı ve yaşam dolu insanı, tüm yönleri ile ele alabilmek, bizlerin ve bu kısa yazının başarabileceği bir iş değildir. Bu nedenle okuyucumuzun hoşgörüsüne sığınarak, yazımızı bitirmek istiyoruz. Yves Montand artık yalnızca şarkılarda yaşayacak. Oğlu'na vasiyetinde "İnsan ol. Gerçek insan ol. İnsandan başka bir şey olma." diyen, her şeyden önce insan Montand artık yok. 55 yıllık bir sanat yaşamı 9 Kasım 1991'de sona erdi. Perde sonkez indi.

ADIEU MONTAND



AFİFE JALE

*"NEREDEN SEVDİM O ZALİM KADINI
BANA ZEHRETTİ HAYATIN TADINI"
S. PINAR*

*DEVLET TİYATROLARI TAKSİM SANHESİNDE
OYNANIYOR*

Bu dizeleri ünlü bestecimiz Selahattin Pinar, kısa süre evli kaldığı Afife Jale için bestelemiştir. Boşandıklarında Afife Hanım birtürlü önünü alamadığı migren ağrıları nedeni ile çoktan morfin alışkanlığına yakalanmıştı. Morfin alışkanlığı onu, çok bağlı olduğu tiyatrodan koparacaktır. Bakırköy Ruh ve sinir hastalıkları Hastahanesine kaldırılan Afife Jale, burada 39 yaşında iken yaşamını yitirecektir.

Kısa bir süre önce sinemalarda izlediğimiz Afife Jale'nin öyküsü bu kez, Devlet Tiyatroları Taksim sahnesinde sergileniyor. Senaryosunu Nezihe ARAZ'ın yazdığı oyununu sahneye koyan Kenan IŞIK. Afife Jale rolünü ünlü sanatçımız Arsen GÜRZAP üstlenmiş.

Oyun zayıflıkları nedeni ile gidecek uyuşturucu bağımlısı olan bir kadının öyküsünü anlatmıyor. Afife Jale ilk müslüman ve kadın tiyatro sanatçımızdır. Türk Tiyatro sanatının bir kilometre taşıdır. Kendini tiyatroya adamıştır. Ancak toplumsal baskılar ve toplumsal yargılar o denli ağırdır ki, tek başına bunları yenmeyi ba-

şaramaz. Afife Jale Türk tiyatrosunda sahneye çıkan ilk kadın ve müslüman sanatçı olarak anımsanacaktır. Afife Jale Türk kadının yaşamın her alanında, erkeği ile birlikte olabilme uğruna yıllardan beri sürdürdüğü mücadelelerinin ilklerinden biridir.

1902 de doğmuştur. 1918 yılında Darülbeyde'ye girmiştir. Kısa bir sürede aday oyuncu kadrosuna geçen Afife Jale, ilk oyununu 1920'de sahneledi. Kadıköy Apollon tiyatrosunda oynanan "Yamalar" adlı oyundu.

1921 yılında kadın ve müslüman oyuncuların sahneye çıkmasını engelleyen bir yasa nedeni ile Darülbeyde'den çıkarıldı. Delice bağlı olduğu tiyatrodan koparılmıştı. Onu uyuşturucu bağımlılığına götüren meğren ağrıları o dönemde başlamıştır. Bu olaydan sonra bazı özel tiyatrolarda sahneye çıktı. Ağır baskılar altında ve bezgin bir durumda idi. Selahattin Pinar ile yaşamını birleştirdi. Sonunda iyice tükenmişti. Belki bu nedenle ona yaşamını zehretti, ayrıldılar.

Kadın sanatçılarımızın bu zor dönemi Atatürk'ün "Türk kadını sahneye çıkacaktır" sözlerinden sonra kısmen hafifledi. Ancak bugün bile kadın sanatçılarımızı kolay ya da hafif kadın olarak gören, çirkin toplumsal yargı sürüyor. Ya da hafifliği meslek edinmiş olan kimi kadınlar, çabucak şöhret olarak, kendilerini Türk kadın sanatçısı olarak yutturmaya kalkmıyorlar mı? Gerçekte tiyatronun işlevlerinden biri, toplumu eğiterek gerçek sanat ve gerçek sanatçının kim olduğunu bizlere göstermek değil midir?

Afife Jale uğruna ölümsüz besteler yapılacak kadar sevilen ve sevmeyi bilen bir kadındır. Toplumdaki baskılara ve baskılara tek başına karşı koyabilecek bir yürekliliktedir. Başarılı olup olmaması önemli değildir. Onun ilk ateşi tutuşturması, tiyatromuza büyük bir katkı olmuştur.

Afife Jale olumlu eleştiriler alan ve kaçırılmaması gerektiğine inandığımız bir oyun. Biz bir anlamda Türk Tiyatrosunun Afife Jaleye vefa borcunu ödemeye çalıştığı bu oyunun, ilginç bir evrensel teması olduğunu da işaret etmek istiyoruz. Afife Jale'nin yıllar sonra bir kadın meslektaşları tarafından oynanması, izleyicilere değişik tatlar verecektir. Arsen Gürzap ve rol arkadaşlarına bu özel, anlamlı ve gerçekten zor oyunda başarıları diliyoruz.



UTED DERGİ YAZI
KURULU

SEVGİLİ YELENA SERGEYEVNA

Yazar - LUDMILLA RAZUMOVSKAYA
Türkçesi - BELGİ PAKSOY
Dekor - SÜHA ORTAKLAR
Yelena Sergeyevna - YILDIZ KENTER
Voledya - ZİYA KÜRKÜT
Paşa - HASAN GERÇEK
Vitya - BORA SEÇKİN
Hülya - ASLI ÖYKEN

Yıldız Kenterin sahneye koyduğu bu ilginç oyunun yazarı Ludmilla Razumovskaya. Bir gladnost oyunu gibi görünse de, çağdaş ve evrensel sorunları ortaya koyabilen, gençliğin bugünkü eğilimlerini ve onları yetiştiren ebeveynleri sorgulayan bir oyun.

Her anne-baba çocuğuna bazı öğüt ve tavsiyelerde bulunur. Hangi insan sahip olduğu maddi ve manevi değerlerin, çocukları tarafından aşıldığını görmek istemez? Ancak günümüz, yalnızca maddi değerleri ön planda tutan, katı acımasız, her türlü manevi değeri reddeden bir dönem yaşıyor. Bu dönemde siz olsanız çocuklarınıza ne öğütlerdiniz? Dürüst, çalışkan, doğruluktan ayrılmayan, insanları seven, özetle insan olmasını mı? Yoksa, topluma uyum gösteren fırsatçı, her türlü dümeni bilen, iyi yaşayabilmek için herkesi yok etmeyi bile göze alabilen, maddi değerleri her şeyin üzerinde tutan bir insan taslağı mı?

Ateizm denince, nihilizmi anlayan, materyalizm denince, maddi de-

ğerlerin insan ruhunu bile satın alabileceğini sanan ve en acısı buna inanan kuşaklar nasıl ortaya çıktı? Hiç bir annesine, "biz böyle istemedik" diyerek bu işin içinden sıyrılamaz. Bu sorun şu an gladnost koşullarını yaşayan ve hemen her konuda yıkıntıya

uğramış Sovyetlerin değil, tüm dünyanın ve Türkiye'nin de sorunudur.

Yıldız Kenterin, olgun, durulmuş oyunu, yer yer abartmaya varabilen sıçramaları dengeliyor. İzlenmesi ve sorgulanan konuların, uzun uzun düşünülmesi gereken ilginç bir oyun.

Kent Oyuncuları bu yıl 30 uncu yıldönümlerini kutluyorlar. Bu anlamlı yıllarında karşımıza Mehmet Baydur'un yazdığı ve Müşfik Kenterin sahneye koyduğu Maskeli Suvari, Ludmilla Razumovskaya'nın yazdığı ve Yıldız Kenterin sahneye koyduğu Sevgili Yelena Sergeyevna, Coburn'un Konken Partisi ile çıkıyorlar. Bu sezon sahnelenecek önemli bir eser de Nazım Hikmet'in 90 ıncı doğum yıldönümü nedeniyle hazırlanan Kuvay-ı Milliye Destanı. Oğuz Aral'ın yöneteceği oyunda Müşfik Kenter oynuyor. Ayrıca Müziğini Melih Kibar, sözlerini Zeynep Talu'nun hazırladığı Günah adlı müzikal ve Çehov'un Martı'sı bu sezon izleyebileceğimiz eserler.

Bu anlamlı yıllarında, bu değerli tiyatromuza başarılar diliyoruz.

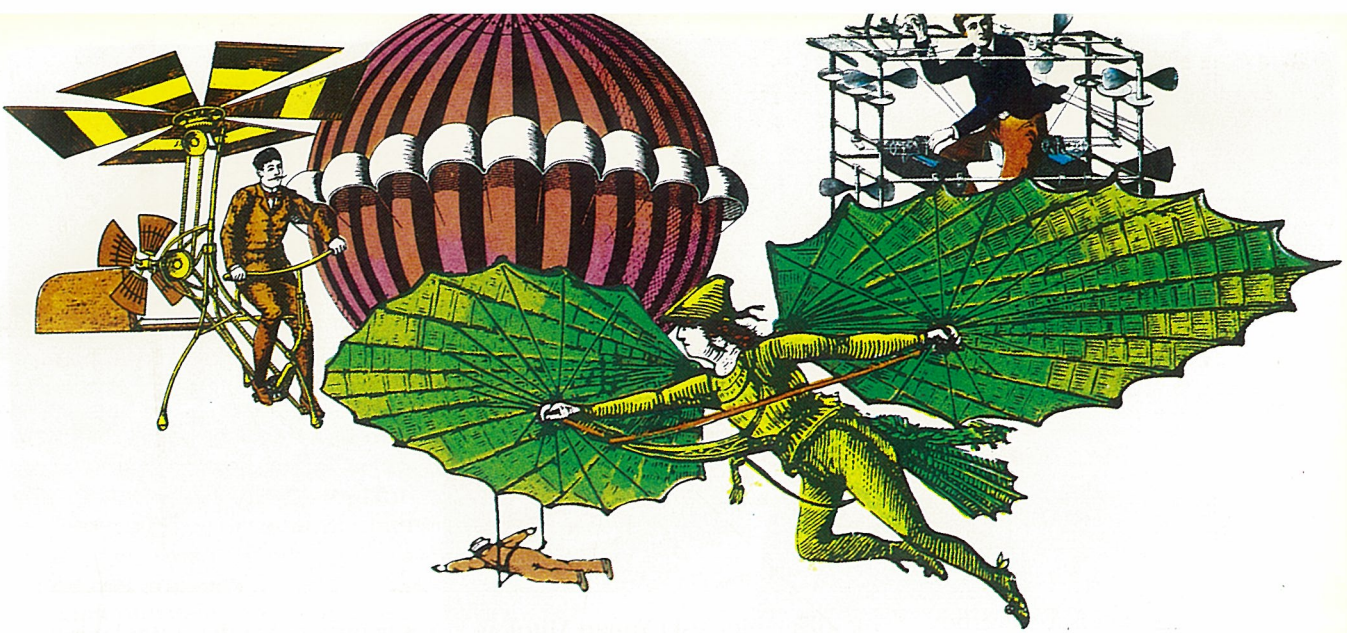
KENT OYUNCULARI
30. YIL 1962-1992
Mehmet Baydur
MASKELİ SÜVARI
Yön: MÜŞFİK KENTER
L. RAZUMOVSKAYA - B. PAKSOY
SEVGİLİ YELENA SERGEYEVNA
Yön: YILDIZ KENTER

İSTANBUL DEVLET TİYATROSU
7 Ocak'tan Başlayarak
İM ODA TİYATROSUNDA
Burak Mikallı Uçar
UMUT CİNAYETİ
Yöneten: Zekai Müftüoğlu
Dekor: Orhan Alpaslan
Kostüm: Hale Bren
Işık: Ayhan Güldaglan
Reji Yardımcısı: Okan Bayülgen
Oynayanlar:
Seray Gözler-Adnan Birlik
(7,8,9,10,11,12 Ocak)
İşe Tel: 151 56 00/254

İSTANBUL DEVLET TİYATROSU
AKM KONSER SALONU
151 56 00/254
C. İle: 21.30-Paz: 14.00, 19.00
W. Shakespeare
FIRTINA
Türkçesi: Can Yücel
Yöneten: Başar Sabuncu
4,5 Ocak
Aziz Nesin
YAŞAR NE YAŞAR NE YAŞAMAZ
Yöneten: Kenan İpek
Müzik: Tınyer Selçuk
(11,12 Ocak)
AKM ODA TİYATROSU
151 56 00/254
C. İle: 18.00, 19.00-Paz: 18.00
Mehmet Baydur
DÜDÜKLÜDE KIYMALI BAMYA
Yöneten: Can Gürzap
(1,2,3,4,5 Ocak)
Burak Mikallı Uçar
UMUT CİNAYETİ
Yöneten: Zekai Müftüoğlu
(7,8,9,10,11,12 Ocak)
Ali Taygun
MASAL BAHÇESİ
Yöneten: Eren Örmən
(4,11 Ocak Saat: 11.00)
Ayrıca Mithat Sait:
Yöneten: Samih S. /
(1,2,3,8,9,10 Ocak)
Valokorama Takımı: 151 15 71 Valokorama Sudağı: 360 90 90
Galeri Danışma: 659 95 60/1104

11 Ocak'tan Başlayarak
AKM KONSER SALONUNDA
Patrick Süskind
KONTRABAS
Yöneten ve Oynayan: Metin Belgin
Türkçesi: Hale Kuntay
Dekor: Ethem Özbora
Kostüm: Serpil Tezcan
Işık: Yakup Çartık
11,12 Ocak
İşe Tel: 151 56 00/254





HAVACILIK TARİHİNDEN SAYFALAR

Efsanelerde Uçuş

Bu yazı dizisine başlık olarak Havacılık Tarihi adını vermek çok iddialı olurdu. Çünkü insanoğlunun uçmak arzusu onun varoluşu ile birlikte ortaya çıkmıştır ve insanlık tarihi kadar eskidir. Ne varki insanoğlu son yüzyılda daha önce yaşadığı binlerce yıllık yaşantısını öylesine geride bırakmıştır ki 19.yy. insanlık için adeta yeniden doğuş olmuştur. Önceki yüzyıllarda girilen pek çok uçuş çabası iletişimsizlik nedeniyle gelişmemiştir. Dünyanın çeşitli yörelerinde insanlar kuşlara imrenerek bakmışlar ve hep onlar gibi uçmayı düşlemişler ve bu uğurda hayatlarını kaybetmişlerdir. İşte bu Dünyanın her tarafında birden ortaya çıkan çabaları tek tek saptama imkanımız yoktur. Biz ancak günümüze yazılı belgelerle ulaşabilenleri biliyoruz. Ama yine biliyoruz ki bu bilinenler bir Aysberg görünen kısmı kadardır. Asıl önemli kısım geçmişin karanlıklarında kaybolup gitmiştir.

Bu yazılarımızda günümüze ulaşan bilgiler ışığında insanoğlunun uçuş çabalarından nereden nereye geldiğinden bahsedeceğiz. Bu nedenle başlığımız Havacılık Tarihi değil, Havacılık Tarihinden Sayfalar

olacaktır. Her sayıda bir sayfa açacak ve sizi sıkmayacak bilgiler vermeye çalışacağız. Böylece insanoğlunun uçuş tarihinin renkli sayfalarında gezintiler yapacağız. Bu ilk yazımızda konu olarak uçuş ile ilgili efsaneleri almayı uygun bulduk. Efsaneler kesin belgelere dayanmayan ama yüzyıllarca dilden dile geçen söylencelerdir. Ama altlarında hep gerçekle ilgili birşeyler aramak lazımdır. Dünyanın hemen her yöresinde insanlar tarafından uçuşla ilgili efsaneler vardır. Şimdi bunları kısaca görelim.

Çin efsaneleri, Çin İmparatoru Shun'nun hayatını anlatan ve 2300 yıl öncelere tarihlenen "Bambunun Tarihçesi" adlı kitapta, İmparatorun çocukken kuşların kanat ve tüylerini takarak esaretten kaçtığı, bir başka sefer uçan canavar kılıgına girdiği, diğer bir serüvende ateşe verildiği bir anımdan geniş kenarlı hasır bir şapka tutarak kendini boşluğa bırakıp kurtulduğundan bahsedilir. Bir başka kitapta şimşek ve gökgürültüsü tanrısı Lei Kung'un yarası kanatları olduğu yazılıdır. Yine Han Sülalesi devrinde yazılan kitapta şöyle denmektedir: Ki Kuang diyarında yaşayan insanlar, tek kollu ve üç gözlüdür, yandan çarklı uçan arabalarla

göklerde dolaşırlar. Bu dönemlere ait bir başka efsanede Lin An isimli kaşifin kendisine hafifleme kudreti veren bir iksir bulduğu fakat yükselirken şişesini bir bahçeye düşürdüğü ve kırılan şişedeki iksirden içen hayvanlarında havaya yükseldiği yazılıdır. Bunlar Çin'in efsaneleridir ama Çinle ilgili gerçek Çinlilerin İ.Ö. III. yy.da uçurtmayı, IX. yy.da barutu ve XI. yy.da da roketi keşfettikleridir.

Hind efsaneleri, 2500 yıllık Ramayana destanında, inci gibi parlayan, kıymetli taşlarla süslü bir hava arabası tarif edilir.

Yine çok eski Hind efsanelerinden Sıddıkur'da da uçan mekanik atlardan bahsedilir.

İran efsaneleri, Şehnâme'de Keyhusrev'in ehlileştirilmiş dört turnasının taşıdığı ve dört sıraya asılı et parçalarını yemek için kuşların hareketle uçan bir tahtırevanla göğe yükselir. Yine XI. yy. İran masallarında Simurg isimli uçan bir yaratığın ehlileştirilerek hava seyahatlerinde kullanıldığı anlatılır.

Arap efsaneleri, XII. yy.da 1001 gece masallarında pek çok uçan kahramanla karşılaşırız. Rukh denilen insan taşıyan kuşlar, Zümrüai anka kuşları, Hüdhüd kuşları, hava yutarak uçan cinler bunların bazılarıdır. Taberi tarihinde Süleyman peygamberin emriyle uçan bir tahttan bahsedilir.

Anadolu ve Türk efsaneleri, 2000 yıl önce yaşayan Anadolu'lu Strabon Traklara mensup Kaprobat isimli kutsal insanlardan bahseder, bunların duman vasıtasıyla göklere yükseldiğinden bahseder. Türk efsanelerinde tanrılar insanların gökleri çıkmaclarını uygun bulmuyorlardı. Bu



nedenle bu konuda efsanelere pek raslanmaz ancak periler ve meleklerle ilgili efsaneler vardır. Bu yaratıkların bulundukları yerler gökler alemidir. Ayrıca Kartal çok önemlidir. Eski Türklerde totem'dir.

Dünya efsanelerinde en bilinen ve havacılık tarihi ile ilgili yayınlarda en-

çok sözü edilen eski Yunan Mitolojisinden aktarılan efsanelerdir. En önemli iki efsane Daidalos ve İkaros'tur.

Daidalos akıllı ve ünlü bir mimardır. Girit'te Minotauros'un hapsedildiği Labirenti o yapmıştı. Fakat kral Minos'un gazabına uğramış oğlu İka-

ros'la birlikte kendi yaptığı labirente hapsedilmişti. Daidalos kendi yaptığı bu mekandan kendisinde kurtulamazdı ama kurtuluşun bir yolunu buldu. Hemen iki çift kanat yaptı. Tüyleri birbirine ve oğluyla kendisinin gövdelerine balmumuyla yapıştırdı. Böylece uçup gideceklerdi. Uçmadan oğluna "sakın yükseklerle çıkma" demeyi de ihmal etmedi. Babasının sözünü dinlemeyen İkaros uçuşun zevkine kendini kaptırıp babasının sözünü unuttu ve yükseldikçe yükseldi Güneş'e yaklaşıncada balmumundan yapılmış kantarları eriyiverdi, tabii küçük İkarosta havada tutunamayarak boşlukta düşmeye başladı. Sonuçta denize düşerek boğuldu. Babası ise karaya inerek kurtuldu. Diğer bir efsanede Pegasos'tur. Perseus bir zamanlar Gorgon'u öldürmüştü ya, işte Gorgon'un akan kanından Pegasos adlı kanatlı at fişkırmıştı. Perseus'ta ona binerek kaçmıştı. Daha sonra Korinth şehrinin kralı Glaukos'un oğlu Bellerophon bu kanatlı atı istedi ve tanrıça Athena'nın yardımıyla elde etti. Pegasos ve Bellerophon güzel bir ikili oluşturdular. Taki Bellerophon Olympos'a uçup ölümsüzler arasına katılmak isteyinceye dek. Bu istek üzerine tanrıların buyruğuyla binicisini sırtından attı ve tek başına Olympos'a çıktı.

İnsanoğlu yeryüzünde olduğu sürece bu efsaneler yaşamlarını sürdürecektir ama bunların bazılarının gerçekleştiğini görmek artık insanları pek şaşırtmıyor. Uzayda yaşamının hesaplarını yapan bugünün insanı atalarının inandığı bu hoş hikayelere gülüp geçiyor. ●

Veysel TOLUN
Müze araştırma uzmanı



COMPUTER

Mustafa DOĞANCI

Bugünlerde şirketlerin ayakta kalabilmeleri için, üretimlerini arttırıp, maliyetlerini azaltmaya çalışmaları, otomasyonun hızla artmasına neden olmaktadır.

Artık yaşamımızın bir parçası olan bilgisayarlarla, kütüphaneler ve arşivleri minicik disketlerde toplanıyor. Dünyanın her bir tarafını saran bilgisayar ağlarıyla da tüm bilgiler her yere en kısa zamanda ulaşıyor.

Teknik otoriteler, hesap makinalarında küçük bilgisayarlar olarak kabul ediliyorlar.

Buna göre de ilk bilgisayar olarak, Abacus bu zamanda bile dünyanın değişik bölgelerinde halen kullanılıyor.

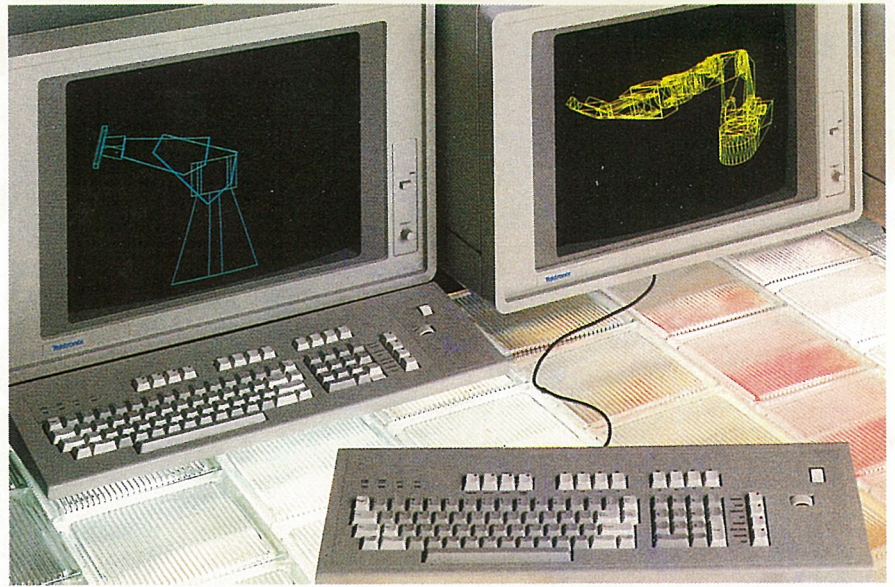
Bugünün hesap makinaları daha karışık, daha gelişmiş ve bu gelişmeyi sağlayan insanlar, fikir ve teknikleriyle günümüze ışık tutarak, temeli oluştururarak bu yüzyılımızın dünya harikası aletleri, bilgisayarları bizlere sunmuşlar. Bu aletlerden az da olsa faydalanmak ise her uygar vatandaş gibi bizlerinde hakkı olsa gerek.

Elektronik dijital bilgisayarlarda en ciddi ilerleme ikinci dünya savaşında yapıldı ve günümüzün mikro bilgisayarlarına doğrudan etki etti.

1941 yılında Almanya'da Konrad Zuse'nin ilk çalışan bilgisayarı ikinci dünya savaşı sonunda imha edildi. Bu olayı Almanya dışında hiç kimse öğrenemedi. 1943 de ise Pensilvania Üniversitesi'nde John Mauchly ve J. Presper Eckert'ın (Eniac) elektronik sayısal doğrulayıcı ve bilgisayarı ilk işlevsel bilgisayar kabul edildi. Sadece balistik problemleri çözen bu alet 1946'da daha büyük uygulama alanlarında ve 1952'de Amerikan başkanlık seçim tahminlerinde kullanıldı.

Bu konuda bir bilgisayar üzerine değilde başka marka bilgisayarlarında tanıtımını daha ilerde, yeterli doküman ve bilgiyi topladıktan sonra sizlerin isteği doğrultusunda yazacağım.

İlk yazımdaki birçok yabancı kelimelerin olması, aldığım bir diğer eleştiri oldu. UTEd dergimizin Aralık ayına ait dergimize gösterdiğiniz ilgiye ve computer yazısı için anlamlı eleştiri ve tenkitlerinize teşekkür eder ve devamını beklerim.



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

SOLDAN SAĞA

1-Bir çeşit bulaşıcı hastalık - İskambilde bir kağıt 2- Karışık renkli - Trabzon'un bir ilçesi 3- Yıkılması çok zor olan kurallar - Bir kimyasal ürün 4- Olduğundan fazla göstermek - Oksijenin simgesi 5- Sodyumun simgesi - Söylenti 6- Büyük kara parçası - Bin meyva 7- Meydan-Rutubet-Renyumun simgesi 8- Bir cismin kapladığı yüzey - Mastır eki 9- Gün doğumu - Bir kumaş 10- Ahilik ocağından olan - Uzağı belirtir - Zirkonyumun simgesi 11- Birsoru eki - Sezenyum'un simgesi - Prinç ve şeker kamışından elde edilen bir rakı 12- Yunan mitolojisinin doğa tanrıçası - Antalyanın ilçesi.

YUKARIDAN AŞAĞI

1-Bir at cinsi - Tayin etmek 2- Büyük Balıkçı kayığı - Hayvan barınağı 3- Ata - Açıkta yapılan, gizlenmeyen 4- Kabakgillerden bir meyva - Bir yağış türü 5- Tersi, beyaz-yolcunun konaklama yapmadan geçişi 6- Komut, Buyruk - Baş kaldıran 7- Bir nota - Enayi, Aptal - Selenyumun simgesi 8- Bir bezelye türü - Edirnenin ilçesi 9- Adele - Hayvan yiyeceği - Teds; Anaç 10- Yiyeceklerin korunması için yapılmış özel oda - Kuzu sesi - Radyumun simgesi 11- Üst'ün karşıtı - Balkan ülkelerinden Arnavutluk'un başkenti - Yemek 12- Teds; Sahip - Bir çeşit yumurtalı tatlı - Tir.

ticilerinden gelen tebrik ve destek va-
bizleri yanlız bırakmayan THY yöne-
lunmuştur. Sanat çevrelerinden ve
konser veren koromuz, başarılı bu-
da Atatürk Kültür Merkezinde iki
nel Müdürlük binasında, 1990 yılın-
urunu olarak, 1989 yılında THY Ge-
Bu istekli ve tempolu çalışmaların
gelişmelerini sürdürmektedirler.

Koro şefi sayın Hataylı tarafından
ciddi ve sistemli bir çalışma temposu
içinde nota, nazariyat, solfej ve reper-
tuar eğitimi alan koro elemanları, bu

yuftarda sürdürme imkanı doğmuş-
lısmalarımızı daha geniş ve resmi bo-
müs, dernekleşmiştir. Böylelikle ça-
Çalışmalar kısa sürede büyük ilgi gör-
şanlarının katılımı ile kurulmuştur.
kan Hataylı önderliğinde, THY çalı-
Türk Müziği sanatçılarından Ha-
ında, Şubat ayında, Devlet Klasik
THY Türk Müziği Korusu, 1988 yı-
Müziği Korusu, bunlardan biridir.

İşte THY Müzik Derneği Klasik Türk
sırtlarından, ayrıca önemlidirler.
sal tabana ait sanatsal eğitimi yan-
dır. Bu topluluklar geniş bir toplum-
bulunan amatör müzik toplulukları
mizin her köşesine yayılmış
hiç kuşku yok ki, memleketi-
önemli itici güçlerinden biri,
Klasik Türk müziğimizin en

THY MÜSİKİ DERNEĞİ KLASİK TÜRK MÜZİĞİ KOROSU



da artık gösteri aşamasına ulaşmak
üzere dir.
Degerli THY çalışanları, Musiki
derneğimizin çalışmaları sizler için
yapılmaktadır. Klasik Türk Müziğini
yaşamak ve yaygınlaştırmak, onu ge-
lecek kuşaklara ulaştırmak kadar, siz
çalışma arkadaşlarımıza zevkli bir uğ-
raş sağlamayı da amaçlıyoruz. Derne-
ğimize bu çalışmaların sonunda, ca-
miamızın kültür seviyesinin de yükse-
leceğine inanmaktadır. Çalışmaları-
mıza katılmalarınızı bekliyoruz. An-
cak bizleri desteklemek için, katılaca-
ğımız gösterilerimizde sizleri görmek
de bizlere onur verecektir. Hepinize

atleri bizleri sevindirmiştir. Koromuz
fi sayın Prof. Dr. Nevzat Atığ'dan bu-
yük manevi destek görmüş, bu des-
tekle çalışma ve başarı azmi bilennmiş-
tir. THY Musiki Derneği, koro çalı-
maları 1991-1992 döneminde de aynı
yoğunlukta sürmektedir. Bu yıl ilk 6.
ayında verilecek konser için hazırlık-
larımızı tamamlamak üzeredir. Bu-
nun yanı sıra başta kaun ve ud ol-
mak üzere enstrüman çalışmalarımız
da sürüyor. Musiki derneğimiz, bu
sezon halk dansları topluluğu çalı-
malarına başlamıştır. Bu çalışmalar



THY Musiki Derneği
2. Başkanı
Kenan Tavukçu

SOLDAN SAĞA:

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

YUKARIDAN AŞAĞIYA:

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

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

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

6-9-12 AY TAKSİTLERLE



*Vizon * Astragan *Rönar-Arjante

*Kuyruk *Ayak Vizon

*Patastragan

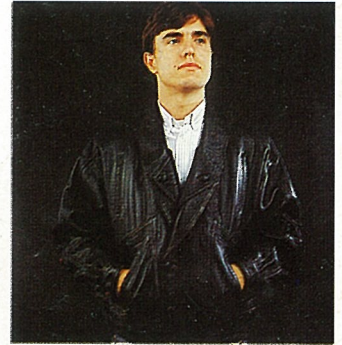
*Samur *Sansar

KÜRK MANTOLAR, TURVAKARLAR

6-8-10 AY TAKSİTLERLE

*DERİ *NAPALAN *NUBUK *SÜET *GÜDERİ
MONTLAR - KABANLAR - ETEKLER - TAKIMLAR

Toptan-Perakende



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

TEL: 233 00 33 - 233 00 34

TEL: 572 53 71

BAKIRKÖY: Türkçü Sok. No: 7

Sizi uçakla yolculuğa davet ediyoruz.

SÜPER EKONOMİK UÇUŞLAR



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

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

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

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

"Süper Ekonomik Uçuşlar"ımızda buluşmak dileğiyle...

TÜRK HAVA YOLLARI

