

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • OCAK 1993 JANUARY • YOUR COMPLIMENTARY COPY



KUZEY KIBRIS'A YAPACAĞINIZ BİRKAÇ GÜNLÜK
TATİL İLE; TARİH VE TABİATIN İÇ İÇE BÜTÜNLEŞTİĞİ
BU SAKİN BELDEDE UNUTAMIYACAĞINIZ GÜNLER
YAŞAYABİLİR, FİYATLARDAKİ ŞAŞIRTICI
UCUZLUKTAN SİZ DE YARARLANABİLİRSİNİZ.



Kıbrıs Türk Hava Yolları

Cyprus Turkish Airlines



Lefkoşa: (520) 73820, 71240, 71479, 71706, 71536 Londra: 01-930 4851 İstanbul:
1670973/4/5 Ankara: 118 04 25, 118 0445 İzmir: 21 44 72, 22 21 46 Adana: 122852



Sayın Üyelerimiz;

1993 yılının ilk günlerini yaşadığımız şu dönemde her şeyden önce yeni yılın sizin özel yaşantınızda mutluluk, meslek hayatınızda başarı, sağlık ve bol kazançlı bir sözleşme getirmesini diliyorum.

Hepimizin bildiği gibi dernekler sosyal ve kültürel faaliyetlerde bulunmak için kurullar ve bunların dışında bir faaliyet göstermezler.

Ancak ekonomik sorunların gün geçtikçe artması sonucu alınan ücretlerin enflasyona karşı kendisini koruyamadığı bir ortamda, sosyal ve kültürel faaliyetler içerisinde bulunmak isteseler bile; üyeler için sosyo-ekonomik göstergelerinin bozulmasından dolayı, Dernek Yönetimleri, yetkileri olmadığı halde kendilerini ekonomik platform içerisinde görmekteyiz.

Kendi sorunları ile üyelerinin sorunları ortak olan amatör kadrolu dernek yönetimlerinin sorunlara bakış açısı ve çözümüne yönelik düşünceleri, işveren ve sendika yönetimlerince maalesef önemsenmemektedir.

Dernek Yönetimleri üyesinin ve kendisinin sorunlarının çözümünü sendika yönetimlerinden istediklerinde, işveren tarafından SENDİKA YANLISI olarak, işverenden istediklerinde de sendika tarafından İŞVEREN YANLISI olarak nitelendirilmektedirler.

Oysaki dernek yöneticileri, sanıldığı gibi işveren veya sendika yanlısı değil, kendilerinin ve meslektaşlarının sorunlarının çözümünü kolaylaştıracak bir DİYALOG arayışı içerisindedirler.

SEVGİLİ ARKADAŞLARIM,

Bilindiği gibi işveren ve sendika yönetimleri tamamen profesyonel bir kadrolaşma içerisindedirler. Bu kadroların düşüncelerini ve sorunlara bakış açısını kestirebilmek mümkün değildir. Toplu iş sözleşmesinin sonucu ne olursa olsun, biz çalışanlar kadar etkilenmeleri de olanaksızdır.

Uçak teknisyeni olarak bildiğim son 18 sene içerisinde ücret dağılımı olarak en kötü iki seneyi geride bırakmış bulunmaktayız. Geriye dönüp 1987 yılına şöyle bir baktığımızda özel havayolu şirketlerinin açılmaya başladığını ve THY'nin yetişmiş, lisanslı, tecrübeli teknisyenlerinin ekonomik zorluklar nedeniyle istemeye istemeye bu özel şirketlere kaçtığını ve bu gidişe bir son verebilmek için **O dönemdeki THY Yönetim Kurulu'nun 4 Eylül 1987 tarihinde almış olduğu bir kararla bu kaçışa son vererek, THY'nin tek-**

nik gücünün zayıflamasına seyirci kalmadığını beraberce gördük.

Arkadaşlarımız;

Kumarbaz insanlara göz attığımızda, bu insanların ya çok zengin ya da kaybedecek bir şeyleri olmayacak kadar fakir olduğunu görürüz. Çünkü orta halli bir insanın kumar oynaması, kaybettiği anda kurduğu düzeni bir daha yakalayamayacağından dolayı son derece mahsurludur.

İnsanlar senelerdir emek verdiği bir ortamı, arkadaşlarını ve düzenini kolay kolay terkedemezler. Bu düzeni ancak ekonomik sorunlarının artması ve alternatiflerinin çoğalması yüzünden bozabilirler.

Hiçbir arkadaşım özel havayolu şirketlerindeki ücretlerle kendi şartlarındaki ücreti mukayese etmemelidir. Tabidir ki 100-150 kişilik kadrosu bulunan bir havayolu şirketinin, 8500 personel barındıran bir şirketle aynı ücreti vermesi olanaksızdır. Aynı ücreti verse bile özel havayolu şirketlerinin ücretlerini yükselteceği de kuşkusuzdur.

Özel Havayolu şirketleri ile THY'nin, uçak teknisyenlerinin ücret oranı 1/5'dir. Bu oran aynı Derneği ve aynı lokali paylaşan, aynı işi yapan ve her ikisi de mesleği THY'de öğrenen insanlar arasından psikolojik olarak bir kırgınlık yaratmakta ve insanların çalıştığı şirkette olan güvenini ve yükselme isteğini kaybederek kulaklarını eğitime açık tutarak, mesleki kariyerlerini yükseltmeyi düşünecekleri yerde; diğer şirketlerden gelecek tekliflere açık kalmalarına sebep olmaktadır.

Değerli Meslektaşlarımız;

Bizler Milli Havayolumuz olan THY'den ve Sendikamızdan, özel şirketlerdeki ücret politikasının aynı olmasını istemiyoruz. Sadece ve sadece özel havayolu şirketlerindeki, gruplar arasındaki farklılığı ve aramızdaki farkını; 1/5'ten 3/5'e yükseltilmesini istiyoruz.

Çünkü 1987 yılında toplu sözleşmesi dışı ücret iyileştirmesi dönemindeki şartların tekrar gündeme geldiğini görüyor, THY'nin elindeki güçlü teknik kadroya ihtiyacının her geçen gün daha çoğaldığını, sırf ekonomik sorunlar ve ücret dengesinin bozukluğu yüzünden yüz milyonlarca liralık yatırımın ve zamanın getirdiği tecrübeye haiz uçak teknisyenlerinin yuvalarından koparılması gerektiğini, milli havayolumuz olan THY'yi çok seven bir personel ve mesleki bir dernek olan UTED'in başkanı olarak savunuyorum.

Saygılarımla.
Sefa İNAN
BAŞKAN

Değerli arkadaşlarım,

Bundan yıllar önce soğuk savaşın doruk noktalarında olduğu bir dönemde Amerika Birleşik Devletlerinde zenciler üzerinde bir terör kasırgası estiriliyordu. Beyazlar ve onların kurdukları ırkçı KLU-KLUX-KLAN adlı örgüt zencileri öldürüyor asıyor, canlı canlı yakıyordu. Daha sonra bir suikastte öldürülen ünlü zenci önder **Martin Luther King**, o karanlık günlerde yüzbinlerce insanın katıldığı bir mitingte ünlü bir konuşma yapıyordu. "Bir dünya düşünüyorum" diyor-du King. Acı, sıkıntı ve dehşet içinde geçen bir yıldan sonra, ben de onun sözcükleri ile size seslenmek istiyorum.

Bir dünya düşünüyorum;

Ulus, dil, din, renk, ırk ayrımı olmaksızın kardeş olmuş tüm insanlar. Anlamış adına insanlık denen koskoca bir ulusun parçaları olduğunu. Kimse farklı özellikler taşıyor, farklı şeylere inanıyor diye zorbalık karşısında kalmıyor, öldürülüyor. Naziler, neo-naziler yok. Türk avına çıkacak kadar gözü dönmüş kimse yaşamıyor dünyada. Bosna'da müslüman oldukları için çocuk yaşta kadınların ırzına geçilmiyor. Sivil halk katledilmiyor en modern silahlarla. Hindular yakmıyorlar camileri, Kürt, Türk, Arap birbirini öldürmüyor. İlan edilmiş bir haclı seferi yaşanmıyor dünyada.

Bir dünya düşünüyorum;

Ordular, askerler, savaşlar yok. Ölmüyor, öldürülüyor insanlar. Öğrenmişler yaşamı kardeşçe paylaşmayı. Saygılı herkes birbirine. Sadece olimpiyatlarda çekişiyorlar, kazanmak için. Yaşamak, hayatta kalabilmek için bir başka insanı yok etmek gibi bir zorunluluk yok.

Bir dünya düşünüyorum;

Paylaşıyor herkes ekmeğini. Yoksulluk, açlık, işsizlik, konutsuzluk ve cahillik tarihte karışmış. Geleceğinden korkusu yok kimsenin. Dal gibi kuruyup yaprak gibi ölmüyor insanlar Somali'de olduğu gibi... Dünyanın yarısı bolluk, yarısı korkunç bir yoksulluk içinde yaşamıyor. Ne sözleşme sıkıntısı, ne grev, ne lokavt... Her insanın yaşamaya hakkı ve bu dünyada bir yeri var.



Bir dünya düşünüyorum.

Radyasyonla zehirlenmeye kolayca terk ediliyor insanlar. Çocuklar sakat doğmuyor radyasyondan. Her şeyin en iyisi, en güzeli seriliyor önlerine. Sevgiye boğularak büyütülüyorlar. En güzel okullarda, en iyi şekilde eğitiliyorlar. Oyun alanı, eğlence sıkıntısı olmadan, yarış atı gibi koşturulmadan büyüyorlar. Sitem dolu gözlerle bakarak büyüklerine: "Bu mu bize bıraktığınız dünya?" diye sormuyorlar.

Bir dünya düşünüyorum;

En ön planda tutuluyor insani erdemler. Herkes parayla satın alınmaz değerlerin bilincinde. Kimse kimseni kayırmıyor. Kimse iki kuruşluk çıkar için boğazına kadar pisliğe batmıyor. Herkes ikircimsiz ve rahat uzatabiliyor elini dost bildiklerine. İki-

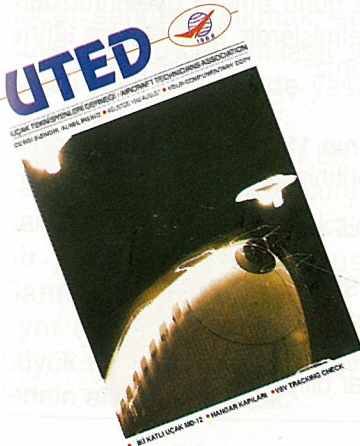
yüzlülük, sahtecilik, yağcılık ve ahlaksızlık yüzkızartıcı birer suç olmuş.

Bir dünya düşünüyorum;

Kapanmış ozon tabakası. Denizlerde ve doğadaki tüm kirlenmeler bitmiş. Her insan bilinçli ve özenli bir şekilde koruyor çevresini. Ağaçlarla ve çiçeklerle dolmuş yeryüzü. İnsanlar sanat ve kültürle sınıksız bağlar kurmuş. Dünya koskoca bir tatil beldesi gibi huzurlu, mutlu, tertemiz ve güzel. Yaşamak doyumsuz ve bulunmaz bir keyfe dönüşmüş...

Düş kurmak ne kadar güzel. Umut ne kadar canlı ve taze. Sizlere iyi yıllar diliyorum. 1993'ün barış, kardeşlik, özgürlük ve insanlığın gelişmesi için kayıp bir yıl olmayacağını umuyorum. İnsanlara güveniyorum.

**Saygılarımla,
Ekmel Pakiş**



Değerli Okurlar,

Dergimizin ikinci yılına girdik. UTEd dergi giderek uçak teknisyeninin kendini ve birikimlerini ifade ettiği bir yayın organı durumuna geliyor. Kusursuz değildir. Ancak belli bir seviyeyi tutturmuştur.

Birinci yılda amacımız dergiyi oluşturmak, konuları yayarak çatısını kurmaktır. Şimdi spordan, sanata, teknikten haberlere yayılmış bir dergimiz var. Dergimizin en büyük eksiği üyelerin tanıtımı ve sorunların ortaya konuluşu açısından dır. Bu konuda yoğun eleştiriler aldık. Anket çalışmalarından sonra bu konular da gündeme gelecektir. Arkadaşlarımızdan bu konularda gelecek her türlü yazı ve mektubu yayınlamaya hazırız. Hatta arkadaşlarımızı sorunları konusunda yazı vermeye ve bunları tartışmaya çağırıyoruz.

Dergi çıkarmak ağır ve kahrılı bir iş. Ancak yazı yazmak ve bunu düzenli kılmak çok daha zor. UTEd Dergiyi elinizdeki hale getiren yazarlarımızdır. Sayın Veysel Tolun, Sayın Hikmet Sınaç, Sayın Oya Torum, Sayın Cavit Altınsoy ve Sayın Erhan İnanç'a ne kadar teşekkür etsek azdır. Kendilerine şükranlarımı sunuyorum.

Bizi eleştiren, bizi destekleyen, yüreklendiren herkese teşekkür borçluyuz. Çünkü yöneticisinden, beden işçisine dek herkes açıkça veya değil bize yardımcı olmuştur. Yazı kurulunda yer alsın almasın her teknisyen arkadaşım bizleri desteklemiştir.

Daha iyi ve yeni sayılarda buluşmak üzere, hepinize nice yıllar diliyorum. Önümüzdeki günler derginin kalıcı olması için bizlere önemli görevler yüklüyor.

Saygılarımla,
Ekmel PAKİŞ



UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ

AIRCRAFT
TECHNICIANS
ASSOCIATION

UTED
Aylık Yayın Organı

SAHİBİ
Sefa İNAN

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ekmel PAKIŞ

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

YAZI KURULU
Hidayet KAPKAÇ
Fahrettin KORKUT
Murat ERKUŞ
Recep GÜL
Hilal KIRÇIK
Tevfik GÜRPINAR
Mustafa DOĞANCI
Samim SELİŞİK

FOTOĞRAFLAR
Erdoğan TAŞHAN

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

TASARIM & YAPIM



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

BASKI
Çiftay Matbaacılık



HAVA TAŞIMACILIĞININ ROLÜ ARTACAK

2005 yılına kadar 2.5 katına çıkacak olan dünya havayolları yük taşımacılığında yolcu uçaklarının payı artacak. Yayınlanan bir rapora göre daha yaşlı olan kargo uçakları emekliye ay-

rılırken, geniş gövdeli yolcu uçaklarının sayıları iki katından fazla artacak. Tahminlere göre bu artışı karşılamak üzere 365 yeni büyük kapasiteli yük uçağına gereksinim duyulacak.

ASELSAN'DAN TEKNOLOJİ ATAĞI

Geçen yıl 760 milyar lira olan ciro-sunu bu yıl ikiye katlamayı hedefleyen Aselsan, ABD Savunma Bakanlığı tarafından dünyanın en kritik teknolojileri arasında gösterilen elektro-optik teknolojisini Türkiye'ye kazandırabilmek için Elektro-Optik Teknoloji Merkezi kuruyor. Mart ayında hizmete girecek olan merkezde 2'nci Nesil Termal Gece Görüş sistemleri üretilecek.

UÇAK KAZALARININ SIRRI

Yeni geliştirilmekte olan bir yöntemle uçak kazalarını, olay anından birkaç saat sonra bilgisayar ekranından izlemek mümkün olacak. New Scientist Dergisi'nde yer alan habere göre, Kanada Uzay ve Havacılık Araştırma enstitüsü tarafından geliştirilen bir bilgisayar sistemi, sefer halindeki uçaklarda uçuş verilerini toplayan kara kutudaki bilgileri değerlendirirken, araştırmacıların kazayı seyretmelerini sağlayacak.

ÜYELERİMİZDEN HABERLER

HASTALANANLAR

Üyelerimizden Bekir Baki Uzel, Mehmet Hancı, Cihan Üstünişik rahatsızlanmışlardır. Kendilerine geçmiş olsun dileklerinizi iletiyoruz.

VEFAT EDENLER

Üyelerimizden Mevlüt Aşkınoğlu'nun babası 09.12.1992 günü, Hüseyin Yıldırım'ın babası 09.12.1992 günü emekli üyelerimizden Necdet İktamal 22.12.1992 günü vefat etmişlerdir. Merhumlara tanrıdan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyoruz.

DOĞUM

Üyelerimizden Mithat Cemal Kapıcı'nın 11.12.1992 günü bir oğlu dünyaya gelmiş ve İhsan Yusuf adı verilmiştir. Uzun ömürler diliyoruz.

EVLENENLER

Üyelerimizden Selçuk Şenol 22.12.1992 günü Sayeste ile, Teoman Yürekli 22.12.1992 günü Serpil ile, Erol Yılmaz 28.12.1992 günü Mine ile evlenmişlerdir. Kendilerine mutluluklar diliyoruz.



USTA BALET NUREYEV ÖLDÜ

Sahneye ayağını bastıktan sonra attığı her adımla izleyicileri adeta büyüleyen usta balet Rudolf Nureyev öldü.

Dans her şeyiydi. Havaya fırladığı zaman sanki yerçekimi kurallarının dışına da çıkıyordu... Daha 23 yaşındayken büyük usta olmuştu...

En küçük detay, en basit görünen adım tekniğine kafayı takar, onu mükemmel hale getirinceye kadar bıkmadan, usanmadan çalışırdı. Ölünceye kadar sahneye çıkmak istedi. Zayıf vücudu beynini taşıyabilecek hale gelince de yaşamı zaten sona ermişti.

Dans edemeyeceği bir yaşamı düşünmüyordu. Nureyev dansı bırakmak zorunda kaldığı bir yıl önce zaten ölmüştü. Sahneler onsuz bir daha hiç aynı olmayacak. Ve yokluğu büyük bir boşluk olarak sevenlerinin aklında kalacak.

PEOPLE DERGİSİ 1992'NİN EN ENTERESANLARINI SEÇTİ

1992'NİN EN ENTERESAN KİŞİLERİ

☛ **BILL CLINTON, HILARY CLINTON**

Yeni ABD Başkanı ve karısı

☛ **CINDY CRAWFORD**

Beyni olduğunu da gösterdi. İş kadını oldu.

☛ **ROSS PEROT**

İki parti sistemini az daha yıkıyordu.

☛ **DENZEL WASHINGTON**

Malcolm X rolüyle parladı.

☛ **PRENSES DIANA**

Kocayı boşadı, bütün malları da aldı.

☛ **WOODY ALLEN**

Sevgilisinden feci şekilde ayrıldı.

☛ **BARNEY**

Çizgi film kahramanı.

☛ **BILLY RAY CYRUS**

Tek farkıyla acayip meşhur oldu.

☛ **LARRY KING**

Talk showların büyük ustası.

☛ **TERRY MCMILLAN**

Romanı "Waiting to Exhale" büyük sükse yaptı.

☛ **GREGORY K.**

Annesinden boşanan çocuk.

☛ **DESIRE WASHINGTON**

Mike Tyson'ı hapse attıran güzel kız.

☛ **MADONNA**

Kitabı büyük yankı uyandırdı.

☛ **FABIO**

Fantezilerdeki yakışıklı adam.

☛ **ARTHUR ASH**

AIDS'li ünlü tenisçi



BAĞDAT'A YENİDEN FÜZE VE BOMBA YAĞDI

Körfez savaşıdan iki yıl sonra Amerika ve Batılı ülkeler Irak'a yeniden füze ve bomba yağdırdılar. Denetim için uçakla Bağdat'a gidecek Birleşmiş Milletler gözlemcilerinin uçuşa yasak bölgeden geçmeleri halinde Irak'ın güvenliklerini garanti edemeyeceğini açıklaması nedeniyle tırmanan kriz, Kuveyt sınırında

başgösteren olaylarla had safha-ya ulaştı. Başkan Bush'un gider-ayak gözdağı vermek istemesi ve bu politikanın Clinton tarafından da desteklenmesi üzerine ABD ve Müttefik kuvvetler körfezdeki gemilerden gönderdikleri Cruise füzeleri ile Bağdat'taki nükleer tesisleri ve askeri hedefleri vurdu-lar.

92'DEN 93'E UTED



Sayın üyelerimiz,

1992'den 1993'e geçtiğimiz şu günlerde Derneğimizin faaliyetlerini sizlere hatırlatmak istemekteyiz.

a) UTED Dergi tüm havacılık sektörünün aralıksız olarak her ay yayınlanan tek dergisi olma özelliğini korumaktadır. 16 sayfayla yayın hayatına başlayan dergimiz, şu anda 44 sayfa olarak 14. sayısını çıkartmış bulunmaktadır.

b) SSK'nun sunduğu sağlık çözümlerini yeterli bulmayan Yönetimimiz, tüm üyelerinin ve ailelerinin sağlık sorunlarını çözebilmek için diğer sigorta şirketlerinden daha uygun şartlarda sağlık sigortası uygulaması için, GÜNEŞ HAYAT SİGORTA ile protokol imzalamış ve sağlık sigortasının faydaları hakkında tüm üyelerini bilgilendirmiş olup bu uygulamaya devam etmektedir.

c) THY Sosyal Yardım Vakfı'nın geçen senelerde düzenlediği fakat katılım olmamasından dolayı vazgeçtiği araba kampanyası



UTED, üyeleri ve THY personeli için tekrar başlatmıştır. Ocak ayı içerisinde ilk teslimatını yapacak ve bu kampanya ileriki tarihlerde de devam edecektir.

d) METRO Süper Market, Kip Anlaşmaları devam etmekte olup, 1993'de bu anlaşmalar çoğaltılarak sizlere duyurulacaktır.

e) UTED Yönetimi THY'nin koruyucu melbusat ve resmi elbise ihalelerinde, kalite kontrol, muayene komisyonlarında bulunup, teknisyenlerin koruyucu melbusat ve resmi elbiselerinde kaliteyi yükseltmiş bulunmaktadır ve bu çalışmalar diğer yıllarda da devam edecektir.

f) Hepinizin bildiği gibi AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL'a üyeliğimiz sağlanmış olup

bu Federasyon'la çalışmalar sürdürülmektedir.

g) Ceza Mahkemeleri Usulü Kanunu'nun (CMUK) değişmesi neticesinde aile avukatlığının gündeme gelmesi üzerine Yönetim Kurulumuz üyelerimizin herhangi bir hukuk, sorununun ücretsiz olarak çözülebilmesi için üyelerinin istediği an ve zamanda yanlarında olabilecek bir Hukuk Bürosu ile anlaşmaya çalışmaktadır.

Değerli arkadaşlarımız,

UTED'i UTED yapan sizin güveniniz ve duyarlılığınızdır. Bunun neticesinde UTED'i daha da ileriye götürecek olan da yine sizin yapıcı eleştirisi ve önerilerinizdir. Bu öneri ve eleştiriler, yanlırlarımızı önleyerek derneğimizi Türkiye'nin en büyük ve en saygın Mesleki Derneği yapacaktır.

Saygılarımızla.

Zekeriya KEÇELİ

Genel Sekreter

AİLE AVUKATLIĞI DÖNEMİ BAŞLARKEN

Yaşama hakkı kadar savunma hakkının da kutsal olduğunu Dünya Milletleri Fransız İhtilalinden beri tartışmasız kabul etmişlerdir. Bu görevi yerine getiren avukatların bu kutsallığın gereğini yapabilmek için mevcut yasalarla ne denli Hukuk savaşı verdiklerini takdirlerinize bırakıyoruz.

Bir yıldan fazla zamandır kamuoyunda ve basında gündemde bulunan Ceza Muhakemeleri Usulü Kanunu (CMUK)'nda nihayet 18.11.1992'de yapılp, 1.12.1992 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan değişikliğin yürürlüğe grimesiyle, artık herkes özgürce "Avukatımı isterim" diye haykırabilecek, karakola, sorguya giderken kalbi korku ve kabusla çarpmayacak, nabızı yıldırım gibi atmayacak... Gerçek hak ve adalet bir nebze yerine gelecektir.

3842 sayılı yasa ile gelen değişikliklerden kısaca bilmeniz gereken hususları özetlersek: 1412 sayılı CMUK.135. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir. (Md.12)

İfade ve sorgunun tarzı zabıta amir ve memurları ile, Cumhuriyet Savcısı tarafından ifade almada ve hakim tarafından sorguya çekilmeye aşağıdaki hususlara uyulur:

1- İfade verenin veya sorguya çekilenin kimliği teşhir edilir. Kimliğe ilişkin soruları doğru olarak cevaplandırmak zorunludur.

2- Şahsa isnat edilen söz anlatılır.

3- Avukatını isteme hakkının bulunduğunu, Avukat tutamayacak durumda ise Baro tarafından tayin edilecek bir Avukat talep edebileceği,

vekaletname aranmaksızın Avukatının karakoldaki ifade ve sorguda hazır bulunacağı bildirilir. Şahıs yakınlardan istediği yakalandığının duyurulmasını talep edebilir.

4- Isnat edilen suç hakkında konuşmaması (açıklamada bulunmaması) kanuni hakkıdır.

5- Şüpheden kurtulmak için somut delillerin toplanmasını talep hakkı vardır. Yine şüphe sebeplerini ortadan kaldırmak ve lehine olan hususları ileri sürmek hakkına haizdir.

En önemli hususlarda biri ifade verenin ve sanığın beyanı özgür iradesine dayanmalıdır. Bunu engelleyici nitelikte kötü davranma, işkence, zorla ilaç verme, aldatma, beldensel cebir ve şiddette bulunma, iradeyi bozan maddi ve ruhi müdahale yapılamaz. Bu şekilde elde edilen ifadeler rıza olsa dahi mahkemelerce delil olarak değerlendirilmez, geçersiz sayılır.

Sonuç olarak özetlersek:

Gözaltına alınan kişi sorgulamanın her safhasında (karakol dahil) avukat talep edebilecek, avukat olmadan sorguya alınamayacak, avukat olmadan, özgür iradesi haricinde (yukarıda izah edilen baskı, işkence vb.) yapılan sorgulamalar mahkemelerce geçersiz sayılacaktır. Saniyen son olarak bu çağdaş yasanın tatbikatta birçok zorlukları da beraberinde getirdiğini, lakin hepimizin katkıları ile, yasaları bilen, güvenli ve bilinçli tutumumuzla en kısa zamanda yerleşeceğine inanıyorum.

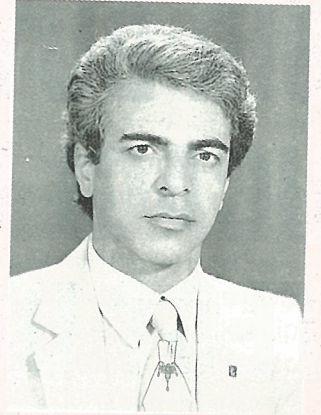
Saygılarımla.
Av. Kadir ERSOYLU

Bildiğiniz gibi, Ceza Muhakemeleri Usulü Yasasındaki değişiklikler, Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yeni yasa hükümlerine göre gözaltına alınan kişi, sorgulamanın her safhasında avukat talep edebilecek, karakola sorguturmasında avukatını yanına çağırabilecek, avukat olmadan sorgulamaya alınmayacak. Avukatsız yapılan sorgulama ifadeleri mahkemelerde geçerli olmayacak vb. Yasanın önem ve değişikliklerini hukukçu arkadaşlarımıza bırakarak, biz üyelerimize maddi bir külfet olmadan, her üyenin sorunu olduğunda yanında avukat bulunması olanaklarına çözüm aradık.

Derneğimizin hukuk müşavirliğini yürüten ERSOYLU HUKUK BÜROSU ile sizlerin tüm hukuki sorunlarını danışabileceğiniz ve acil durumlarda sizlerin 24 saat hizmetinde olabilecek şekilde anlaşma yapmış bulunmaktadır.

**UTED
YÖNETİM KURULU**



**Tüm hukuki
danışmanız için**

**AVUKAT KADİR ERSOYLU
VE AVUKAT ŞÜRKAN
EROĞLU**

**Tel: 231 68 24 - 231 68 26-
248 74 04**

ACİL DURUMLARDA

Ev: 267 01 95- 275 19 58

**Adres: Halaskargazi Cad.
Hüseyin Hilmi Paşa İşhanı No:
309/1 K.5**

Uçağın yerde tüm bakım, onarım ve testleri yapılır. Ancak gerçek bir uçuşta uçak sistemlerinin denenmesi zorunludur. Bu teknisyenler için bir sınavdır. İşte yazımız çok merak edilen "Test Uçuşu Nedir?" sorusuna yanıt vermeyi amaçlıyor.

TC-JAE uçağının D-4 büyük bakımında çalışırken hem meslektaşlarımdan ve hem de özel çevremden uçakların büyük bakımları, bakım sonrasında yapılan test uçuşları hakkında oldukça fazla soru ile karşılaştım. Bu ilgi çekici konuyu dergimizde yazarak daha geniş bir kitleyi aydınlatmam açısından yararlı olacağına inanıyorum.

Büyük bakımın amaca şekli

Uçakların büyük bakımları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve imalatçı firmaların belirlemiş olduğu uçuş saatleri sonunda yapılır ve "D" bakımı olarak adlandırılır. Örnek olarak TC-JAE (TRAKYA) uçağı D-3 bakımından sonra 12000 uçuş saatini doldurduğu için D-4 bakımına alınmıştır. Bu bakımın amacı uçağın belli peri-

yodik bakım kartlarına ve teknik kontrollerin gözlemleri neticesinde yazmış oldukları olumsuzluklara (NON-ROUTINE WORK ITEM) bağlı olarak uçağı güvenli şekilde, yer ve uçuş testlerine hazırlamaktır. Çünkü belli uçuş saatini dolduran uçakların uçuş sertifikaları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından iptal edilir. Bu bakım, yer ve test uçuşları neticesinde uçuş elverişlilik sertifikası tekrar kazanılmış olunur. Aynı uçak 12000 uçuş saatinden sonra tekrar büyük bakıma alınacaktır. Bu uçuş saati dolana kadar A-B ve C kodları ile isimlendirilmiş periyodik bakımlar yapılır.

Büyük bakım ikili vardiya şeklinde 07.00-15.00 ve 15.00-23.00 çalışma saatlerinde iki teknik ekip tarafından yapılır. Her iki teknik ekibin yöneticisi olarak bir bakım şefi bulunur. Ayrıca her ekibin bir

HAKLI GURURUMUZ:

BİR BÜYÜK BAKIM UÇAĞI VE TEST UÇUŞU



Mithat Cemal KARAKAPICI
Uçak Revizyon
Atölyesi Teknisyeni





sorumlu teknik kontrolü onayından geçip evraklarının mühürlenmesi şarttır. Bunların yanında teknisyenler kabin içi ve kargo kompartmanları, Kanatlar ve iniş takımları, Motorlar, Air condition, Apu ve Kuyruk olarak iş dağılımı ile 9 haftalık sürede bakım bitirilir.

Teste Hazırlık ve Test

Bakım süresince uçaktaki tüm sistemler sökülüp çıplak gövde kaldığı için bakım bitiminde yerde çeşitli testler yapılır. Bu testlere cevap vermeyen sonuçlar alınırsa uçak test uçuşuna gönderilmez. Yer testlerini şöyle sıralayabiliriz. * İniş takımları, uçuş kumandaları, motorlar, kabin basınçlandırma, hidrolik, pünomatik, elektrik, elektronik vb. gibidirler. Bu testlerde aranan değerler imalat değerleri olup uçak el kitabına (MAINTENANCE

MANUEL) uyum sağlama mecburdurlar.

Uçuş öncesi brifingi ve amacı

Test uçuşu öncesi brifing teknik kontroller tarafından kendi aralarında ön hazırlık amacıyla yapılır. Ayrıca test uçuşuna çıkmadan önce Teknik kontrol müdür yardımcısı, Pilotlar, Teknik kontroller, bakım sorumlu şefi, Elektrik, Elektronik, kabin içi işlemler atölyesi baş teknisyenleri ile uçuşta uygulanacak olan test uçuşu formunun madde madde incelenerek uçuşa hazırlanılması amacıyla yapılır, yakaşık olarak birbuçuk saat sürer. Bu brifing, bir diğer tanımı ile uçuş öncesi normal ve emergency sistemlerin final eğitimi gibidir.

Test uçuşu nedir, nasıl yapılır, neden yapılır?

Test uçuşunun amacı "D", yani büyük bakıma giren uçağın çeşitli bölümlerinin sökülerek veya değiştirilerek bakım yapılmış olması ve D-3 bakım saatini doldurması sebebi ile uçağın fabrika çıkış performansında uçabilirliğini (AIR WORTHINESS) fiziki olarak görmek ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından iptal edilen uçuş sertifikasını tekrar kazanabilmek için yapılır.

Bu uçuş testi imalatçı firma ve THY teknik kontrolluk tarafından geliştirilen ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün kabul ettiği tecrübe uçuşu (TEST FLIGHT) formuna (yaklaşık 32 sayfa) tabi olarak Teknik kontrol nezaretinde kontrol pilotları ile yapılır.

Test uçuşunun esas gayesi uçağın yolculu uçuşu sırasında karşılaşılabileceği emergency (tehlike) durumlarda uçağın emniyetli bir şekilde uçuşuna devam edebileceğini tavizsiz olarak sağlamaktır. Büyük bakımdan çıkan uçak tüm sistemleri yenilenmiş ve tam güvenli uçuşa hazır hale getirilmiş olur.

Test uçuşu 2 pilot, 2 teknik kontrol, 2 uçak mühendisi, 4 uçak bakım teknisyeni, 1 uçak elektrik teknisyeni, 1 uçak elektronik teknisyeni, 1 kabin içi işlemler atölyesi teknisyeni tarafından gerçekleştirilir. 11 kişilik teknik ekip ve 2 kontrol pilotunun yaptığı köprünün altında durarak, sağlamlığını ha-





yatını riske sokarak ispat eden mühendise benzetebiliriz. Tabii yaptıkları işten ve sonucundan %100 emin olan bu insanlar gerçekte hayatlarını riske sokmazlar.

Tecrübe uçuşundan olumlu sonuçla dönen TC-JAE (TRAKYA) uçağımızın sorumlu teknik kontrollerinden sayın Cengizhan UYANIK'a uçuş sonu brifingi akabinde hislerini ve düşüncelerini sordum. İşte söylediklerinden kaydedebildiklerim:

"Bundan önce 2 kez büyük bakımda teknik kontrol sorumlusu bulunmam, yer ve uçuş testlerine katılmam nedeniyle çalışan arkadaşlarımdan ne derece iyi, güvenli ve de yetenekli oldukları-

nı bilmeme rağmen bakımın bittiği ve uçağın test uçuşuna hazır olduğu anın heyecanını hiçbir şeyle karşılaştırmak mümkün değildir.

Nedenine gelince büyük bakıma alınan uçak sanki ameliyat masasına yatırılmış bir hasta ve uzman operatörler tarafından bir yığın organ nakli ve de estetik ameliyatlar uygulanmış ve yenisinden hayata getirilmiş olmasıdır.

İşte bakım bitmiş yüzlerce evrak imzalanmış ve mühürlenmiş uçağın uçuş defteri tarafımdan "TECRÜBE UÇUŞU YAPABİLİR" diye imzalanmış, uçak hangarımız önünde uçuşa hazır teknik ve pilot ekibini bekliyor 09.12.1992. Şirketimiz bizi uğurlamak ve meydana getirilen eserin sevinci ve hayırlı olması dileğiyle aslan gibi bir koçu kurban kestirmiş. Bakım ekibi olan bizleri uğurluyorlar. Bizlerde bütün hazırlıklarımızı yapmış, arkadaşlarımızın haklı gururu ile uçağın merdivenlerinden birer birer çıkıyoruz. Sayın Erhan İNANÇ Bey kapı kapanmadan önce talimatlarını vererek gerginliğimizi azaltıyor.

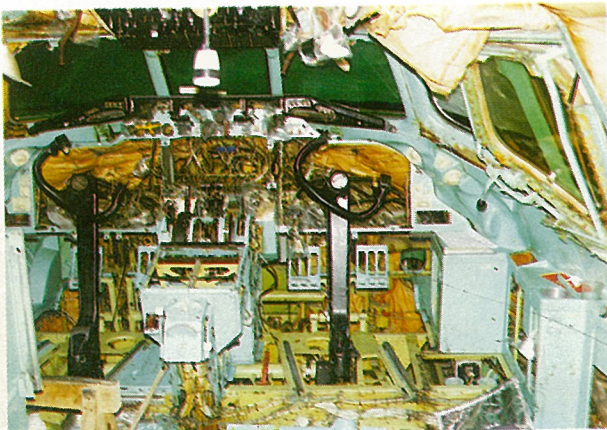
Test uçuşu 32 sayfanın üzerinde ve yaklaşık 5 saat gibi uzun bir zaman alan, havada uçağın başına her irtifida gelebilecek düşünülmesi bile tüyler ürperten tatbikatları içeriyor. O atmosfer içindeki heyecan vede uçağın her şarttaki testlere müsbet cevap

vermesi mutluluğunu anlamak ancak yaşayarak anlamak mümkündür. Hızlı bir çalışma temposu uçak yatıyor, dalıyor, kronometre çalışıyor değerler anında forma geçiriliyor sonuç müspet, çıktıkça nasıl gururlanıyoruz bir bilseniz.

Özetle bizlerle beraber bu sevinci paylaşan Sayın ESMER, Sayın BALOĞLU ve Sayın ÖZKAYA kaptanların içten takdirlerine bakım süresince teknik ve takbikatında bize yol gösteren uçuş öncesi brifinglerimizi veren müdür yardımcımız sayın Erhan İNANÇ'a ve tabi büyük bir gayret ve özveri ile çalışmış olan tüm teknisyen arkadaşlarıma şahsım adına şükranlarımı sunar nice büyük bakımlara derken, şirketimize hayırlı olmasını temenni ederim. Ayrıca derneğimiz yönetim kuruluna bana yazma fırsatı verdiğinden dolayı teşekkür ederim."

Yazımın girişinde de belirttiğim gibi bana sorulan sorulara teknik olarak çok detaylı olmasa bile oldukça açık bilgiler verdiğimi zannediyorum. Türk Hava Yolları'nın teknik bilgi ve tecrübeye sahip teknik kadrolarının daha nice büyük ve başarılı bakımlar yapmasını temenni eder, çalışan meslektaşlarıma başarılar dilerim.

Not: (A) Bakımı 100 uçuş saatte
(B) Bakımı 400 uçuş saatte
(C) Bakımı 1200 uçuş saatte



Worldcard

Yapı Kredi'de!

Türkiye'nin "en avantajlı" kredi kartı Worldcard'dır... Türkiye'nin "en geniş kullanım alanına sahip" kredi kartı Worldcard'dır... Türkiye'nin "en çok tercih edilen" kredi kartı Worldcard'dır... Worldcard'ı Yapı Kredi sunar.

"Hem yurtiçinde hem yurtdışında geçerli" kredi kartı.

Worldcard "hem yurtiçinde hem yurtdışında geçerli" kredi kartıdır. Türkiye'de ve dünyanın neresinde olursanız olun, harcamalarınızda tek bir kredi kartı, Worldcard kullanırsınız. Worldcard'la dünyanın dört bir yanına yayılmış milyonlarca noktadaki mağaza, süpermarket, otel, restoran ve benzin istasyonlarında bir imzayla harcama yapabilirsiniz.

"Kredili" kredi kartı.

Worldcard "kredili" kredi kartıdır. Worldcard'la yurtiçinde ve yurtdışında yaptığınız bütün harcamaların karşılığını Yapı Kredi'ye ortalama 30 gün sonra ödersiniz. İsterseniz toplam miktarın yalnızca %15'ini öder, gerisini aylara bölebilirsiniz. Böylece Yapı Kredi'den kredi kullanmış olursunuz.

"Türk Lirası ödemeli" kredi kartı.

Worldcard "Türk Lirası ödemeli" kredi kartıdır. Worldcard'la yurtdışında yaptığınız harcamaların karşılığını Yapı Kredi'ye döviz olarak değil, Türk Lirası olarak ödersiniz.

"Nakit çekmeli" kredi kartı.

Worldcard "nakit çekmeli" kredi kartıdır. Worldcard'la yurtiçinde Yapı Kredi Şubeleri'nden, Change Büroları'ndan, Teb bankalar'dan ve Otobankalar'dan; yurtdışında uluslararası VISA ve MasterCard/Eurocard sistemlerine bağlı bankaların şubelerinden ve



otomatik veznelerden (ATM) günün 24 saati para çekebilirsiniz.

"İki ek kartlı" kredi kartı.

Worldcard "iki ek kartlı" kredi kartıdır. Worldcard'la birlikte dilerseniz eşiniz ya da 18 yaşından büyük olmak koşuluyla çocuklarınız ya da yakınlarınızdan ikisi için ek kart

alabilirsiniz. Üstelik ikinci ek kart için hiçbir ücret

ödemezsiniz. Ek kart sahipleri de Worldcard'ın bütün avantajlarından yararlanırlar.

"Sigortalı" kredi kartı.

Worldcard "sigortalı" kredi kartıdır. Dünyanın neresinde olursanız olun, kartınızın kaybolması ya da çalınması durumunda, Yapı Kredi'ye başvurduğunuz andan itibaren, kartınız kötü amaçlı kullanımlara karşı sınırsız güvence altına alınır.

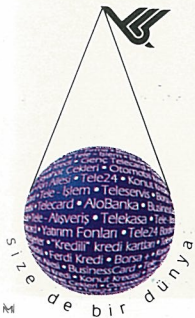
Üstelik Worldcard "hesaplı" kredi kartıdır. Worldcard alırken ya da kartınızı yenilerken yüksek ücret ödemezsiniz.

Worldcard sahibi olabilmeniz için Yapı Kredi'de hesabınız olması gerekmez. Düzenli ve yeterli geliriniz varsa, Yapı Kredi'ye başvurarak hemen bir Worldcard alabilirsiniz. Yapı Kredi, Worldcard'ınızı, sizi uğraştırmadan, yokuşa sürmeden, bekletmeden verir.

Siz de hemen Yapı Kredi'ye gelin, Worldcard VISA ya da Worldcard MasterCard/Eurocard'ınızı alın. Türkiye'de ve bütün dünyada Worldcard ayrıcalığını yaşamaya başlayın.

**Türkiye'nin en çok tercih edilen kredi kartı
Worldcard Yapı Kredi'de.**

YAPI KREDİ
"hizmette sınır yoktur"





93/ Haziran ayında filo-
muza katılması
beklenen AIRBUS
A 340/200 Uçaklarını bir başka
yönü ile inceliyelim istedik. Gele-
cek için her alanda mükemmelliği
hedefleyen T.H.Y. söz konusu yol-
cu konforu olduğunda geleneksel
titizliğini ön plana çıkarmaktadır.

Otomobil endüstrisinde benzer
bir şekilde, uçak ekipmanı üretici-
lerinin de yaptığı yüksek tempolu
araştırmalar, yolculuk konforunun
değerini ve güzelliğini arttırmak i-
çindir. Otomobil ve uçak koltukla-
rındaki temel dizayn insan ergo-
nomisini ve morfolojisini araştırır.

Havayolu şirketleri özellikle
first-dass yolcularına ayrılan
bölümlerde, kabin düzenlerindeki
enson yenilikleri uygularlar. Bu
nedenle Bogerma-Soceca dizaynı
olan çok lüks rahat ve konforlu olan
"regent" koltuğu imtiyazlı ve ayrı-
calığı olan havayolu müşterileri i-

REGENT

"KRALLARA LAYIK MÜKEMMELLİKTE"

Güç kullanımında kolaylık sağlayan
ikili kontrol sistemi ile koltuğun boylu
boyunca arkaya yatması ve bacak
rahatlığı için ileri uzaması en önemli
özellidir.



çindir. Regent dünyadaki en modern ve lüks First-Class koltuklarıdır. Airbus Endüstri A-340'ların yolcu kabini bu koltuklardan kullandı.

REGENT koltuğunun orijinal dizaynı 1985 yılında AIR FRANCE grubu için Sogerma-Socea tarafından yapılmıştır. Air France, UTA, Ürdün krallığı, Kamerun, Madagaskar ve Gobon hava yollarının First-Class kabinlerinde Regent koltukları kullanılmaktadır.

Bu koltuklar Boeing 747-200-300-40, Airbus A/300, A310-200-300, Oc-10 ve Boeing 767 tipi uçaklarda kullanılmaktadır.

Sogerma-Socea'nın bu prestij koltukları, bu yılın haziran ayından bu yana Avrupa'nın dört motorlu ve uzun menzilli uçaklarında kullanılmaktadır. Airbus Endüstri'de bu koltukları seçmiştir. A/340-300'leri için üç numaralı kodlusunu listesine aldı. Satış reklamları



rında ve tanıtım uçuşlarında bu koltukları kullandı.

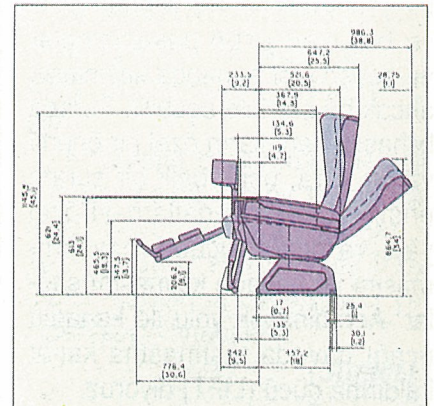
Regent koltuğun "52", "54" ve "57"lik ölçüleri farklı uçak tiplerine ve kabin konfigürasyonlarına uygunluk açısından kolaylık sağlar. Bir diğer avantajı ise bazı first-class ve diğer sınıflardaki koltuklarda karşılaşılan kullanım açısından ortadan kaldırır. Çoğu uçaklarda First-class koltukları elektrikli. Fakat hiçbirisinin arkaya yatma hareketi elektrikli değildir. Regent koltuklarında, yolcular yatay pozisyonda, koltuğu arkaya yatırmak için dirsekliklerde bulunan parlak renkteki iki butonu kullanırlar. Koltuğun ileri teknoloji ürünü karmaşık mekanizması ise deri döşemenin ve kemiksi kaplamanın altına gizlemiştir. Güç kullanımında kolaylık sağlayan ikili kontrol sistemi ile koltuğun boylu boyunca arkaya yatması ve bacak rahatlığı için ileri uzaması en önemli özelliğidir. Yolcuların daha konforlu yolculuk yapabilmeleri için kutlanan ayaklıklar, ayakları tutarak dinlendirir ve huzur verir.

Regent koltuklarının dirsekliklerinde bulunan butonlardan bir elektrik motorlu akkuatörü hareketlendirerek yatış hareketini elektrikli olarak yapmaktadır. Diğer buton ile ayaklıklar elektrik olarak çalışır.

Ayrıca orta dirsekliklere isteğe bağlı olarak video bağlantısı uygulanabilir. Regent koltukları alüminyum alaşımı ve Honey-comp (Balpeteği) panellerden yapılmıştır. Ağırlıkları uçağın tipine ve aksamına göre 74 ile 90 kilo arasındadır. Modüler dizaynı ile çabuk değiştirilebilen her bir ünitesi, bakımlarında büyük kolaylık sağlar.

Sogerma-Socea firması Regent koltukları için 1000 Adetin üzerinde sipariş almış durumdadır. Bazı uçak tiplerinde kullanılan koltuk sayıları; Boeing/747-400 larda 16 adet, A/340'ların üç ayrı sınıfı için ise 10 ile 18 adet arasında tespit edilmiştir.

Sonuç olarak söylenebilecek tek şey bu koltukların kelimenin tam anlamıyla ismini hak etmiş olduğudur. ■



SESSİZ TEHLİKE:



BUZLANMA

Yeni bir kış dönemine girdik. Henüz, kar mücadelesi başlayacak şartlar oluşmadı. Ancak bu yazı dergimizde yayınlanıncaya kadar Ankara ve doğusunda kalan meydanlarla Avrupa meydanlarında kar ve karla mücadele başlamış olacaktır. Bugünkü sohbet mevzumuz bu sessiz-sinsi tehlike olacak: BUZLANMA

Uçağın uçabilmesini sağlayan bir yapısı vardır. Bu yapının şekli ve boyutları uzun hesaplamalar ve denemeler sonunda kesinleşir, ancak bu şekli ile uçabilir. Burada bilhassa kanatların özel bir önemi vardır. Zira, uçak belli bir sürate eriştiği zaman kanatlardaki özel yapı ve boyut, uçağın havalanmasını ve havada kalmasını sağlar. Aerodinamik yolu ile kanadın uçağı havada taşımasına kanat kaldırma gücü (LIFT) diyoruz.

Uçmanın sağlanabilmesi ve devam edebilmesi için uçağın ve kanadın yapısında fiziki bir değişiklik olmaması yeni aerodinamik olarak temiz (clean) olması şarttır. Uçak bakım üniteleri ve uçak teknisyenleri her bakım sonunda ve her uçuştan önce bu temizliğin var olup olmadığını uçağı dışından dolaşarak kontrol ederek incelerler (walkaround check). Kopmuş, kalkmış, yırtılmış, açılmış bir yapı elemanı bu temizliği bozacağı için kesinlikle müsadde edilmez. Jet yapı genellikle aerodinamik olarak kritik saha kabul edilir. Bu sahada aerodinamik temizliğin dışında pürüzsüzlük (SMOOTH SURFACE) dahi aranır. Pürüzlü bir saha uçağın geri sürüklenme gücünü (DRAG) artırır, süratin düşmesine, fazla yakıt sarfına neden olur.

Uçakta aerodinamik temizliği



Erhan İnanc

bozan en güçlü doğal etken kar ve buzlanmadır. Uçağın buzlanması öylesine önemli bir olaydır ki, ölümle sonuçları olan kırığa sebep olabilir. Bu çok önemli olayda pilotlar dahil tüm yer personelinin dikkatini çekmek için 1980'li senelerin başlarında havacılık camiası TEMİZ TUT (KEEP IT CLEAN) başlığı altında bir aksiyon başlatmıştı. Avrupa Havayolları Birliği (AEA-ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES) 18 Ağustos 1992 tarihinde yayınladığı bir eğitim bültenini tüm üye havayollarına yollayarak ilgili personelin yeterli düzeyde eğitilmelerini istemiştir. Size bu bültende yayınlanmış bir gerçek olayı aktarmak istiyorum. Bir Flight Engineer anlatıyor:

"Aralık 1990'da yolcu olarak uçağa girdim. Hava ısı -2°C, gökyüzü mavi-açık, iri parçalar halinde kar düşmeye başladı, tipik bir cephe sonrası hava var. Uçağa gitmek için apronda yürümek mecburiyetinde kalıyoruz. Diğer yolcularla beraber kanatların ve uçağın hemen altında, etrafında yere akmış de-icing sıvısına bata-çık, canımız sıkılarak uçağa erişiyoruz.

Uçak tehirsiz olarak taxi'ye başlıyor. Kabin penceresinden bakıyorum, seyrek kar tanecikleri yaklaşan bir hızlı kar yağışının habercisi gibi. Kalkış pistine yaklaştığımızda kar yağışı şiddetleni-

yor. Görüş mesafesi 200-400 metreye düşüyor. Kalkış için önümüzde sıra bekleyen 3 uçak var. Buna ilave olarak CAT II (Kategori 2) inişi yapan uçaklar nedeniyle piste girmeden önce 25 dakika şiddetli kar yağışı altında beklemek mecburiyetinde kalıyoruz. Kabin penceresinden tüm kanat üstünün 2-3 cm kalınlığında ıslak kar ile kaplandığını görüyorum. Kullanılan anti-icing sıvısının özelliğini bildiğim için (eğitim kitaplarından) bu karın akarak kanatı terk edeceğinden emin, bekliyorum.

Kalkış pistinde koşarken 100 knot civarında, mevcut karda bir değişiklik görülüyor. Uçak burnunu yerden keserken hava akımı, kar tabakasının üzerinden 0,5 ile 1 cm'lik kalınlığını alıp

götürdü. Geriye kalan 1.5-2 cm kalınlığındaki alt tabaka anlaşılan donmuş ve kanat yüzeyine yapışmış, tedirgin oluyorum.

Uçağın, tam yerden kesildiğinde hemen yana yattığını ve kendimi nasıl kötü hissettiğimi hala hatırlıyorum.

Sonradan, kokpite giderek kendimi tanıttım ve gördüklerimi rapor ettim. Ben yerde yapılmış olan anti-icing/de-icing usulünün yanlış olduğunu sanıyorum. Zira seyahat uçuşunda dahi hala kanat düzeylerinin %80-90'ı 1-2 cm kalınlığında buz ile kaplıydı.

Ancak incelediğimiz meydana alçalma yapıp yaklaşmaya girdiğimizde buzlar eriyerek kanattan ayrılmaya başladılar. Son yaklaşımda artık hiç buz kalmamıştı."

Evet, bu olayda hem ekip ve

hem de yolcular çok şanslıydılar. Ama bu iş şansa bırakılmayacak kadar ciddidir. Geçen senelerde New-York La Guardia havaalanında kalkışta nehire düşen uçağı sanırım hepiniz hatırlarsınız.

Yukarıda hikaye edilen gerçek olayı inceleyecek olursak birden fazla hata yapıldığını görürüz. Gelin bunları beraberce inceleyelim.

1. Kar yağışına rağmen uçağa seferden önce de/anti-icing yapılmamıştı. Bunu hem kokpit ve hem de yer ekibi biliyorlardı. Halbuki kar, buz, kırağı veya yarı erimiş kar tamamen temizlenmiş olmalıydı. Bu işlemde birinci derecede sorumlu olanlar (kokpit ve yer teknik ekibi) olayda kabahatliydiler.

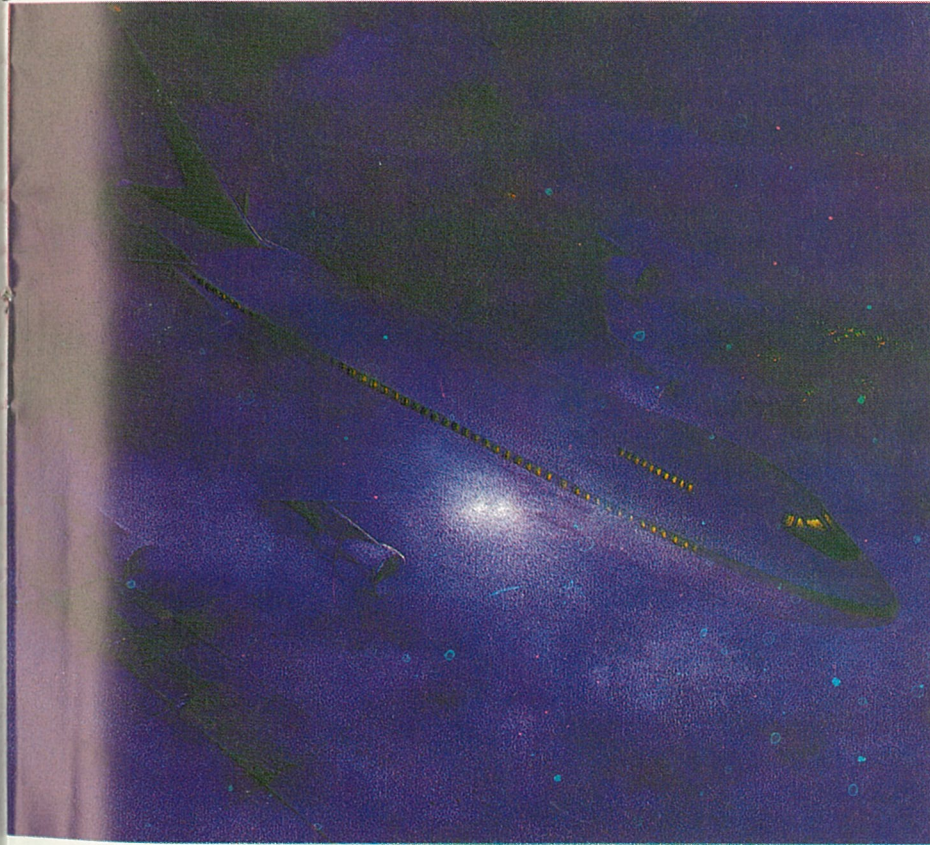
2. Anti-icing sıvısı kullanıldığında sıvının ve karın kanatlardan akması ve aerodinamik temizliğin şartlar uygun olması gerekirdi. Yolcu olarak FEO'in, karın kanatlardan tamamen uçup gitmesini umması bir yanlışlıktı. Kalkış öncesi kokpite gidip ekibi uyarması en doğru hareket olacaktı.

3. Bir uçağa de/anti-icing uyguladıktan sonra yağmaya başlayan kar, kanat üzerinde toplanabiliyorsa yapılan işlemin koruyuculuk zamanı geçmiş demektir ve işlemin tekrarlanması şarttır.

4. Havacılıkta farzetmeye dayanan düşüncelere güvenilmez. Uçak altında ve etrafında görülen de-icing sıvısı bu uçağa de/anti-icing uygulandığını göstermediği gibi.

5. Uçağın buzlanması ile ilgili temizlenmeleri için bir teknik talimatı mevcuttur. Kar talimatını Teknik Bilgi Formu şeklinde günün şartlarına uygun şekli yeniden yayınlanacaktır.

(Sürecek)



Kış dönemini yaşadığımız bugünlerde buzlanma, oldukça önemli bir konu olarak karşımızda duruyor.



A-310

UÇAKLARINDA WTB ÇALIŞMA ŞARTLARI:

Wing Tip Break A-310 uçaklarında 4 adettir. Bunlar kanatların ucunda bulunurlar. (2) tanesi Flap sistemi için (2) tanesi de slat sistemi içindir. Her bir WTB üzerinde 2 adet solenoid bulunur. Bu solenoidler SFCC (1) ve SFCC (2) den aldıkları sinyaller ile çalışırlar.

Solenoidler; Flaplar için:

1 SFCC Yellow

2 SFCC Blue

Slatlar için:

1 SFCC Blue

2 SFCC Yellow

solenoidlerini enerjilerler.

WTB in çalışmasının cockpitten anlaşılması:

1) SFPI de WTB ışığı yanıyor sa.

2) Başüstü panelde Flap sys 1-2 fault ışığı yanıyorsa.

3) Sol Ecamda Flap 1 ock ik azı çıkar.

4) Maintenance panelde SFCC 1-2 ışıkları yanıyorsa

Bu durumda WTB çalışmış demektir. Ayrıca Avionic kompartmanda 90 vu'da SFCC 1 ve SFCC 2 de arıza kodları düşer. İniş takım yuvasında tork limiter atar. Flap ise Flap lock outlar açmaya veya kapamaya göre (içe veya dışarı atar) screwjacklar üzerinde atar.

Slatlar için ise Air condition by içindeki tork limiter atar ona bağlı olarak slat screw jacklarındaki lock out'lar atar (tel şeklinde)

WTB üç şartla çalışır:

1- ASYMETRY:

2- RUNAWAY:

3- OVERSPEED:

1- ASYMETRY: Her bir kanat cunda Flaplar için (1)er adet Toplam (2) slatlar için (1) er adet toplam (2) adet APPU (Asymmetry position Pick off unit) bulunur. Bunlar sisteme WTB lerden sonra konmuştur. (Kanat ucuna doğru) Her bir APPU üzerinde (2)şer adet senkron vardır. Bir senkron dan SFCC (1) e diğerinden SFCC(2) ye sinyal gönderir. Diğer kanattan da aynı işlemler olur. Slatlar içinde aynı durum geçerlidir.

Her iki kanatta da bulunan APPU'dan SFCC (1) ve (2) gönderilen sinyallerin aynı olması gerekir. Bu sinyaller arasında herhangi bir uyumsuzluk varsa (yani sinyal değişimi) Asymmetry yaratır.

A) Sadece SFCC (1) e Asymmetry gelmesi.

B) Sadece SFCC (2) ye Asymmetry gelmesi

C) Her iki SFCC Asymmetry gelmesi.

RH	Yellow
APPU	SFCC (1)
LH	Green
APPU	SFCC (2)

A) Sadece SFCC (1) e Asymmetry gelmesi:

Bir senkron dan yanlış sinyal alınması sonucu oluşur.

1- SFCC (1) arm sinyali üretip SFCC (2) ye gönderir.

2- Sarı sistem valf bloknun üstündeki enable solenoid valfin enejisini keser. (SFCC1)

3- Flap sys (1) Fault olur. SFCC (1) MFA'da BITE SFPI Flap ışığı yanmayacak. Sistem yarım hızda çalışır. SFCC (1) de LH ASS. PPU veya RH APPU Kodları düşer.

APPU Değişecektir.

B) Sadece SFCC (2) ye Asymmetry gelmesi:

Birdeki şartların aynısı gerçekleşir. Yalnız SFCC (2)de arm sin-

yali üretilir.

Yeşil sistem valf bloğunun enerjili kesilir.

SFCC (2) de fault yanar (MFA BİTE)

SFCC (2) de LH APPU veya RH APPU çıkar.

ASSMMETRY PPU değişir.

C) Her iki SFCC de Asymmetry meydana gelmesi:

1-APPU gelen sinyaller her iki computürede uyumsuzluk yaratır-sa.

2- SFCC (1) yellow enable solenoid enerjisi kesilir.

SFCC (2) Green enable " "

3- Valf blok off olunca Flap hareketi durur. WTB çalışır.

4- SFCC (1) - WTB yellow enerjiler.

SFCC (2) - WTB Blue enerjiler

5- Flap sys 1-2 Fault yanar baş üstünde

6-MFA BİTE SFCC 1-2

7- SFPI Flap ışığı yanar.

8- Her iki SFCC de asymmetry çıkar.

Torgue limitirler atmıştır. Screw jack üzerindeki lock outlar atmıştır. Sistem WTB leri reset edilmedikçe reset olmaz.

Manuel Flaplar sıfırlanmalı, APPU lar sökölüp sıfır ayarına bakılacak.

2-RUNAWAY

Bu şart için sağ ve sol AP-PU'lardan her iki SFCC'e sinyal gider. PCU(Power contor Unit) üzerindeki FPPU'dan her iki SFCC'ye sinyal gider. Bu sinyaller arasında uyumsuzluk olursa Rundway şartı oluşur.

A) SFCC (1) üzerinde Runaway meydana gelmesi:

SFCC (1) RH-LH APPU sinyalleri normal olacak. Feedback PPU ile RH-LH APPU arasındaki uyumsuzluğun SFCC (1)'e

1- SFCC (1) arm sinyali üretir.

2- Yellow sys enable solenoid valfi enerjisiz olur.

3- Flap sys (1) Fault (Başüstü

panelde)

4- MFA da SFCC (1) BİTE

5- SFPI Flaplar yavaş hareket ederler.

6- SFCC (1) de feedback PPU (FPPU) sinyali çıkar.

SFCC (1) 'e sinyal gönderen senkron arızalı ise reset etsen bile çalışınca aynı kodlar düşer.

RH SFCC(1)

APPU

FPPU SFCC(2)

LH

APPU

B) SFCC (2)'de Runaway meydana gelmesi:

1- SFCC (2)'ye gelen sinyallerde uyumsuzluk olursa,

2- FPPU ile-RH-LH APPU arasındaki uyumsuzluk.

3- SFCC (2) arm sinyali üretip green enable solenoidin enerjisini keser.

SFCC (1)'de meydana gelen olayların aynı olur. Feedback PPU arıza kodu SFCC (2) de çıkar.

C- SFCC (1) ve (2) de Runaway kodu:

Feedback PPU'dan her iki SFCC giden sinyallerde arıza var ise.

1- SFCC (1) ve (2) WTB solenoidlerini enerjiler.

SFCC (1) Yellow

SFCC (2) Blue

2- SFCC (1) Yellow enable solenoid enerjisiz yapar.

SFCC (2) Green enable solenoid enerjisiz yapar.

3-Flap sys (1-2) fault (Başüstünde)

4- MFA SFCC (1-2) BİTE

5- SFPI flap ışığı yanar.

Her iki SFCC de Runaway kodu çıkar.

Tek SFCC de FPPU Kodu çıkar. Flaplar sıfırlanıp feedback PPU değiştiikten sonra SFCC'ler reset edilir.

3- OVERSPEED

APPU ile CSU arasındaki hız uyumsuzluğudur. SFCC'ler CSU'dan (Command sensör unit)

hız sinyalini farklı alırlarsa overspeed olur.

A) SFCC (1) de OVERSPEED durumu:

1- SFCC (1) arm sinyali üretip SFCC (2) ye gönderir.

2- Yellow sys enable solenoid valfi off olur.

3- Flap sys (1) fault (Başüstü panelde)

4- MFA'da SFCC (1) BİTE

SFCC (1)'de RH APPU-LH APPU-CNSU Hangi kod düşerse o arızalıdır.

B) SFCC (2)'de OVERSPEED durumu:

SFCC (1)'dekinin aynısıdır. Yalnız Green sys enable solenoid valfi off olur.

C) Her iki SFCC'de OVERSPEED durumu:

1- Overspeed şartına neden olan APPU'da sorun varsa.

APPU'da her iki senkron arızalı ise o PPU arızalıdır.Asymmetry çıkar.

2- Her iki APPU normal CSU arızalı ise her iki SFCC'de Runaway kodu çıkar.

Öncelikle FPPU değişir. Düzelmeyse ise SCU değişir.

CSU (command sensör unit)

RH

APPU

SFCC (1)

SFCC(2)

LH

APPU

Tayfun Kocabalkan



DİKKAT!

Ünlü yönetmen Alfred Hitchcock gerilim filmleri alanında ölümsüz başyapıtlar bırakmıştır. Bu filmlerden en ilginç olanlarından biri "Kuşlar"dır. Milyonlarca sayıda kuş toplanarak bir kasabaya saldırırlar. Yaşamı cehenneme çevirirler.

Gerçekte güçlü, hatta olağanüstü bir hayalgücünün ürünü olan bu yapıt, havacılığa da uyarlanılabilir. İşte İsrail'de yaşanan olaylar bu olayların ilginç bir örneği. Kuşların toplanmasının ve gruplar halinde hareketlerinin basit bir mantığı da var; göç. İsrail'in göç yolları üzerinde bulunması "Kuşlar" filmine benzer, büyük bir tehlike yaratıyor.

Ortadoğu'da yaşadığımız barış günlerinde devriye uçuşu yapan bir İsrail Skyhawk uçağı havada (Pernis Apivorus) bir şahinle çarpıştı. Kuş Canopş'se çarpıp parçaladı. Aynı zamanda parçalanmış kuş pilotun yüzüne çarptı. Pilot sersemlemiş ve bilinçsiz bir halde iken, kuşun bir diğer parçası da şans eseri eject koluna çarptı. Bu koltuğu otomatik dışarı fırlattı. Şahin ve Skyhawk parçalanmıştı. Pilot büyük bir şans eseri kurtulmuştu.

İsrail Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan bir bölge üzerinde. Senede iki kez 400 milyon kuş İsrail üzerinden geçiyor. Bu dönemlerde İsrailli pilotlar kara üzerinde yapılan uçuşları minimum seviyelere indiriyorlar. 70 ve 80li yıllarda uçaklara kuş çarpması nedeni ile pek çok kaza meydana geldi. 60 milyon dolar kadar bir zarar ölen bir pilot, pek çok yaralı ve düşen, kırım geçiren bir çok uçak.

İsrail doğayı Koruma Birliği ve İsrail Hava Kuvvetleri kuş göçlerini izleyerek, onların hangi zamanda hangi yolları geçtiğini saptamayı başarak bir harita yaptılar. Bu sayede kuş çarpması olayları oldukça azaltıldı. 1984 yılında planlar hazırlandı ve o günden bu yana



KUŞ VAR

kazalarda %88 bir azalma sağlandı. Hazırlanan program başarıya ulaşmıştı.

Yolcu uçakları normalde kuşların yaşamadığı yüksekliklerde uçarlar. Bu nedenle iniş ve kalkışların dışında bir tehlike yoktur. Ancak savaş uçakları için tehlike çok daha ciddidir. Pelikan, şahin, leylek gibi kuşlar yükselen sıcak hava akımları ile göç etikleri için diğer kuşlardan farklı olarak 1000 metre (3000 feet) yüksekliğe kadar çıkabilirler. Süzülerek uçan bu kuşlar diğerlerine göre büyük olduklarından tehlike bir kat daha çoktur. Örneğin bir pelikan ortalama 7 kg geliyor ve saatte 800 km uçan bir uçağa 100 tonluk bir güçle çarpıyor.

Kuşların göç haritalarını çıkarmak için çok çeşitli yöntemler kullanıldı. 70 km uzunluğunda bir hatın üzerine 1.5 km ara ile gönüllüler yerleştirildi. Kuş sürülerinin hareketleri böylelikle takip edildi. Ben Gurion Havaalanına dev bir radar konarak ikinci bir gözlem sistemi oluşturuldu. Uzaktan kumandalı küçük bir uçağa monte edilen bir video kamera ve bir puanörle üçüncü bir sistem daha kullanıldı.

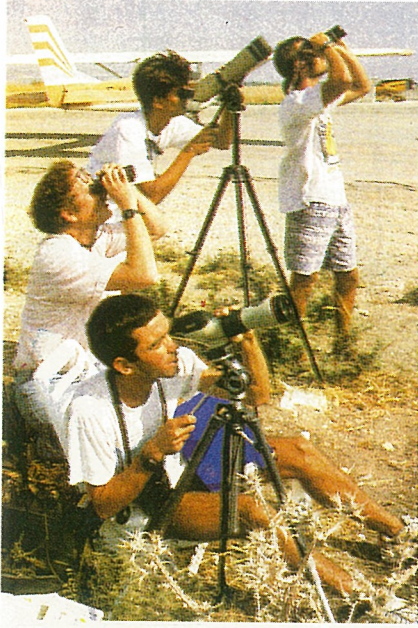
Planör kuş sürülerinin içinde 1400 saat uçtu.

Bütün bu araştırma ve gözlemler birleştirilince ilginç sonuçlar ortaya çıktı. Kuşlar tıpkı ticari uçaklar, gibi belli bir uçuş tarife ve rotasına sahipti. Hatta belki de pek çok şirketten daha dakiktiler. Şimdi hangi kuşların hava sahasına girip terkedeceği 3 gün öncesinden saptanabiliyor.

Sonbaharda kuzeyden güneye, ilkbaharda ise güneyden kuzeye hangi yollardan geçecekleri de belli. Bu bölgeler bir harita haline getirilmiş. Pilotların haritada belirtilen bu bölgelerde 1000 metre (3000 feet) altına inmeleri ise kesin yasaklanmış.

Önceleri kuşları hiç de ciddiye almayan pilotların, bu genel kanılarını değiştirmek oldukça zor olmuş. Çarpmalar ve etkilerini gösteren video kasetler, seminerler, duvarları dolduran posterlerle sürdürülen bir kampanya sonuç vermiş. Bugün pilotlar kuşlar, kuş çarpmaları ve korunma yöntemleri konusunda tamamen bilgilendirilmiş durumda.

1987'den bu yana İsrail Hava Kuvvetleri askeri ve sivil araçların



kuşlarla zorunlu buluşma noktası üzerinde araştırmalar yapıyorlar. Bu program iniş ve kalkışlarda kuş çarpmalarını önleme amacını güdüyor. Bu amaçla üç kişiden oluşan guruplar oluşturulmuş. Bu üç gönüllü bölgede başıboş gezen kuşları avlamak için tuzaklar kuruyor, yağmurdan sonra oluşan su birikintilerinde toplanarak yıkanmalarını engellemek için birikintileri kurutuyorlar. Pist başlarına yerleştirilen yüksek frekans yayarak kuşları ürküten elektronik cihazlar da programın içinde.

Son günlerde gece uçarak göç eden küçük kuşların göç yolları ve özellikleriyle ilgili çalışmalar başlatıldı. Özellikle gece iniş ve kalkışlarda başıboş gezen kuşların tehlikesi çok büyük.

Göçmen kuşlar kadar özellikle denize yakın bölgelerde yaşayan kuşlar da uçaklar üzerinde büyük bir tehlike oluşturuyorlar. Bunlar kargalar ve martılar ısıtılmış ve temizlenmiş bir bölge olan pistler, insanların bulunmadığı bir bölge de olunca bu kuşlar için çekici hale geliyor. Gece aydınlatmaları nedeniyle ile kuşların sık sık uğrak yeri haline geliyorlar. İstanbul gibi sahil kentlerinde rüzgarlardan kaçarak kuytu bölgelere sığınan milyonlarca martı var.

Her türlü güvenlik önlemini boşa çıkaran kuşlar potansiyel tehlike

oluşturmaya devam ediyorlar. Uçakların gövde, uçuş kumanda yüzeylerine çarparak derin çözümler oluşturuyorlar. Uçak pilot kabini camlarını parçalayabiliyorlar. Ya da motorların içine dolarak motorlara ağır hasarlar verebiliyorlar.

Hollanda, Amsterdam'a düşen İsrail Kargo uçağının yarattığı facia hala belleklerdedir. Boeing 747'nin 3 ve 4 nolu motorlarına giren kuşlar, motor içindeki yüksek hızla dönen palleri parçaladılar. Balansı bozulan motordaki vibrasyon ve sarsıntı, motorların uçağa bağlandığı pylon bağlantılarını kopardı. Motorlardan biri göle, diğeri gölün hemen yakınındaki bir ormana düştü.

Eğer pilotlar iniş ağırlığını sağlamak amacı ile yakıtı zaman bulup boşaltmasalar, facianın boyutlarını düşlemek bile olanaksız olabilirdi.

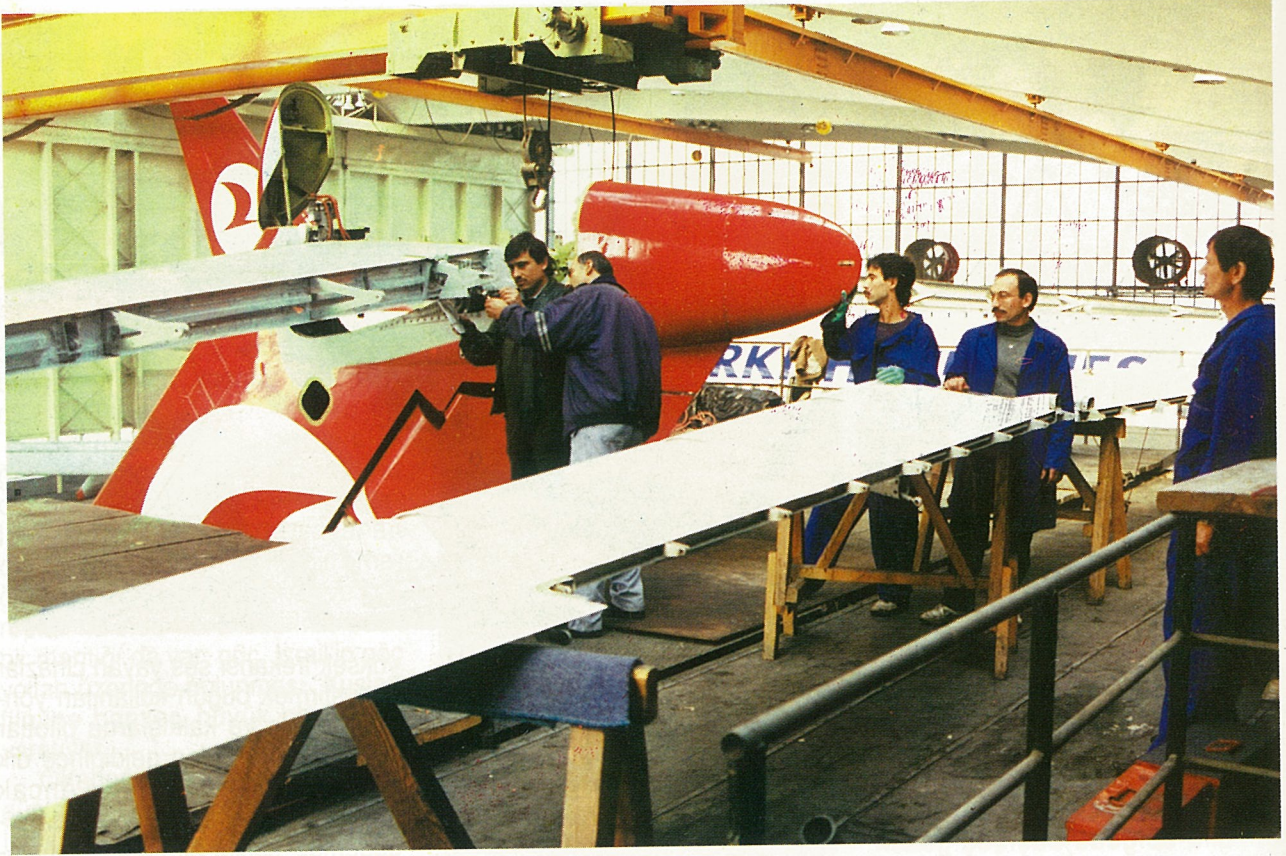
Sivil havacılık kuruluşları için de kuşlarla mücadele ön plana çıkmıştır. Ekonomik olması nedeni ile teknolojik gelişmelerin yardımı ile yaygınlaşan (twin-jet) adı verilen çift motorlu uçaklar için kuşlar çok daha ciddi sorunlar yaratıyor. Fan kesiminin genişliği artırılarak güçlendirilen motorlarla donatılmış bu uçaklar tek motora kalınca en yakın alana inmek zorunda.

Radarlarla kuşları izlemek, pistler civarına kuşları sokmamak için

yüksek frekanslı ses yayan cihazlar yerleştirmek bugün kullanılan yöntemler. İniş ve kalkışlarda pilotlar ilk 3000 feeti elden geldiğince dik ve çabuk geçiyorlar. Ancak gökyüzünü paylaşmak zorunda olduğumuz kuşlar bir potansiyel tehlike olarak varlıklarını sürdürüyorlar.

Çok yakın sürede kuş sorununa bilimsel ve kalıcı çözümler bulunacağından kuşkumuz yok.





Oya TORUM
Kabin Kalite Md.

HANGAR İHTİYACININ BELİRLLENMESİ

Büyük gövdeli uçaklar, bakım plancılarını daha büyük hangarlar düşünmeye yönlendirmektedir.

Yüksek, taşıyıcı kolon ya da duvarla kesilmeyen geniş açıklıklı, her uçak tipini barındıran hangarlar uçak bakımçıların tercihidir. Bu tür hangarların maliyeti çok yüksek olduğundan, bütçe kısıtları, fayda/maliyet teorisinin ışığında değerlendirilecek tasarımları gündeme getirir.

Gelişen uçak tiplerine göre, hangar kapasitelerinin artırılması

için minimum kaynak harcıyarak çözümler üretilmektedir. Öte yandan, yüksek hangar inşa etmek çok daha pahalıdır.

Yüksek bir çatı örtüsünün taşınması, malzemesi, yapısı son derece karmaşıktır. Tasarımcıların temel amacı istenen kapasiteye hizmet edebilen maliyeti düşük hangarlar planlamaktır.

Planlamada; büyüyen filonun bakım ihtiyacı ve filo katılacak yeni uçaklar dikkate alınmalıdır. Öte yandan bakım plancılarını

bekleyen en önemli sorun mevcut hangarların kapasitelerini doğru kullanabilmektir. Bu nedenle, tasarımcı ve bakım plancıları kesin ve net bir koordinasyon içinde çalışmalıdır.

BAKIM HANGARLARINI BOYUT OLARAK ZORLAYAN UÇAKLAR

Plancılar, bugünün uçakları için hangar programları yaparken, gelecekteki gelişimleri de dikkate almaya yönelirler. Ölçü ne olacak-

tır, hangi ölçü planlama kriteri olarak kabul edilecektir?

Geleceğin 800 koltuklu, 85 m. uzunluğunda 76. m kanat açıklıklı uçaklarına göre hangar tasarlamak rasyonel olacak mıdır, 1960'larda B747 hayal etmekle, bugün 800 koltuklu uçağı düşünmek çok aykırı değildir.

Bugün geniş gövdeli uçaklardan B747-400 68.63 m. uzunluğunda 64.44 metre kanat açıklığındadır. A340'ın uzunluğu 63.68 m. kanat açıklığı ise 58.64 m.dir. B747'nin kuyruk yüksekliği 19.41 m, A340'ın kuyruk yüksekliği 16.90 m.dir.

Mevcut bakım hangarlarının bir çoğu bu büyüklükte uçaklar için uygun değildir. B747-400 için 5400 km2 lik bir alan gerekmektedir. Bakım harcamaları hızla artmakta iken, hangar yatırımının da eklenmesi bütçeleri ağırlaştırmakta, finans kaynaklarını zorlamaktadır.

Geniş kanat açıklıklı uçaklar, büyük açıklıklar gerektirirler. Fakat açıklıkla maliyet arasındaki bağıntı eksponansiyeldir. Örneğin, açıklığın %15 artışı maliyeti %30 etkilemektedir.

MALİYETİ DÜŞÜRME YOLLARI

Yapı maliyetinin kontrol altında tutulmasının birçok yolu vardır.

Öncelikle, henüz üretilmemiş bir uçak ölçüsü kriter olarak alınmamalıdır. Hangar mevcut uçak ölçülerine göre tasarlanmalı, geleceğe yönelik filo ve teknoloji büyümeleri kesinlik arz ediyorsa, olasılıklar dikkate alınmalıdır.

ARAZİ BOYUTLARI

Kapasite için arazi boyutları önemli bir rol oynar. Arazi sınırlı ise ölçüler optimize edildiğinde, kalan arazi gelecekte kullanılamayacak boyutta ise, hangar ölçülerini maksimize etmek doğru olacaktır. Örneğin, A340 için hangar planlanırken; çevresinde daha sonra kullanılmayacak bir alan ka-

lıyorsa, hangar boyutunu büyütme ve mesela B747-400 ölçülerini dikkate almak daha akılcıdır. (*)

Arazi olanakları geniş ise ihtiyaçların minimize edilmesi maliyeti düşürür.

Ayrıca; tüm boyutlar minimumda tutularak, açıklık, kanat açıklığı, derinlik orta gövde uzunluğu kadar olabilecektir. Kuyruk ve burun için ayrı cep tasarımları formüle edilebilir. Böylelikle yüksekliğin her bir cm'sini daha akılcı planlama olanakları sağlanarak yapılacak hangarın yapım ve kullanım maliyetleri düşer. Aşağıda verilen plan örneğinde B747-400 tipi için önerilen hangar, 2 B737 uçağının bakımına da imkan vermektedir.

HANGAR YAPISI

Kullanıcı, dikdörtgen net bir alan beklentisi içindedir. Örtüsünü taşıyan kolonlar da kullanıcının istemediği engellerdir. Kolonları kaldırarak konsol sistemler kurmak pahalı olmakla beraber kullanım rahatlığı sağlanır. Ancak, konsol sistemlerin taşıyıcıları hangarın arka duvarında yer alacağından hangarla ilişkili atelyelerin planlamalarında sorunlar çıkmaktadır.

Hangarın taşıyıcı strüktürü ve konstrüksüyonu hangar kapıları ile birlikte çözümlenmelidir.

Öte yandan çatıda dolaşacak en az 35 tonluk gezer Vinç ve 2 tane 35 tonluk teleskopik platformlu vinç de taşıyıcı sistem hesaplarına katılmalıdır.

Bakım apronu, drenaj, kuru hava, enerji, ısıtma, buhar, soğuk ve sıcak su, yangın söndürme gibi alt yapı sistemleri hangar strüktürü ile birlikte planlanması gereken yapının ayrılmaz komponentleridir.

SONUÇ

Yapılan hesaplara göre;

1- Atatürk Havalimanındaki mevcut arazi 2015-2020 yılına kadar THY filosunu hizmet edebilecek hangarların kurulabilmesine imkan verecek niteliktedir.

Bu nedenle daha sonraki yıllar için alınacak önlemler bugünden kararlaştırılmalı, geniş açıklıklı bir büyük hangar yerine, uygun açıklıklı hangarlar kademeli olarak planlanmalıdır.

2- İlk fazda inşaa edilecek hangarın ölçüleri B747 için planlanmalıdır. Böylelikle hem A340, hemde B747 bakımı yapılabilecektir. Öte yandan aynı hangar 2 B737'nin aynı anda bakımına da olanak verebilecektir.

(*) Aircraft Maintenance International, April 1992 s. 35-36



27 Haziran'da
Üsttğm. İhsan Bey ve
sivil pilot Fehmi Bey
düşman hatlarına
zorunlu iniş yapmış
ve esir edilmişlerdir.



Konya tayyare istasyon personeli (1922)

1 Şubat 1921'de hava istasyonları kaldırılarak yerine Eskişehir'de Kuva-i Hava-iye Müdürlüğü kuruldu. Bünyesinde iki uçak bölüğü, Tayyare Mektebi ve Tamir fabrikası bulunuyordu. Doğu Cephesi emrindeki 15. Bölük bu kuruluşun dışındaydı. Eskişehir'de bulunan I. bölük İnönü Muharebeleri sırasında önemli keşif görevlerini yerine getirmiştir. 10 Ocak 1921 günü pilot Vecihi Bey düşman hatlarına zorunlu iniş yapmış, kendisi esir olmaktan kurtulmuş ancak uçağını yakmak zorunda kalmıştır. 25 Mart'ta Üsttğm. Fehmi Bey uçağının Perdövites olması sonucu düşmüş ve şehit olmuştur.

30 Haziran 1921'de Yzb. Fazıl Bey'in komutasında I. ve II. Bölüğün birleştirilmesiyle oluşturulan Cephe Uçak Bölüğü Temmuz'da Eskişehir'e daha sonra da Polatlı'ya taşınmıştır.

15 Ağustos'ta Yzb. Sırrı Bey ve sivil pilot Behçet Bey, uçaklarının motorunda çıkan yangın sonucunda düşerek şehit olmuşlardır. Ağustos ayında düşmandan ele geçirilen bir uçağı "İsmet", Eylül ayında ele geçirilen bir Breguet 14 uçağına da "Sa-

KURTULUŞ SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI-II



Veyssel Tolun

karya" adı verilerek cephede kullanılmışlardır. Doğu cephesindeki 15. Bölük pilotları Basri ve Halim (Canko) Beyler'in Aralık ayında Batı Cephesi'ne alınmasıyla bu bölüğün varlığı sona ermiştir.

1921 yılının sonlarında mev-

cut üç deniz uçağıyla Amasya'da bir Deniz Uçağı İstasyonu kurulmuş komutanlığına da Bnb. Savmi (Uçan) Bey getirilmiştir. Bu bölük daha sonra İzmir'e taşınacaktır.

1922 yılının başlarında birleştirilmiş Cephe Uçak bölüğü bünyesinde uçabilen 4 uçakla 4 pilot bulunmaktadır. Bu uçakların Haziran ayı sonuna kadar gerçekleştirdikleri keşif uçuşlarının sayısı 56'dır. 27 Haziran'da Üsttğm. İhsan Bey ve sivil pilot Fehmi Bey düşman hatlarına zorunlu iniş yapmış ve esir edilmişlerdir.

5 Temmuz 1922'de Kuva-i Havaiye Müdürlüğü yerine Ku-

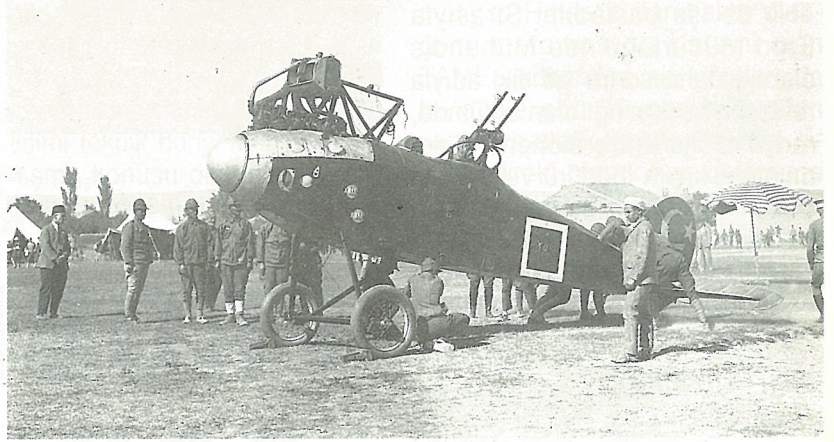
va-i Havaiye Mufettişliği teşkilatı kurulur. Merkezi Konya'dadır. Temmuz ayında uçaklarımızın gerçekleştirdiği keşif uçuşu sayısı 24'tür. Ne yazık ki bu ayda havacılarımız bir acıyı daha yaşayacaklardır. 25 Temmuz günü Afyon yöresinde sivil pilot Cemal Bey ve rasit Yzb. Bahattin Bey'ler yaptıkları bir hava savaşı sonunda düşerek şehit olurlar.

Ağustos ayı içinde İtalyanlardan satın alınan 20 adet Spad XIII av uçağı Akşehir'deki bölük merkezine gönderildi. Bugünlerde cephelelerde faal halde bulunan uçak sayısı 12'dir (biri adet De Havilland-9, Albatros D-III, Aviatik, 3 ad. Spad III, 6 ad. Breguet 14-B2). Ağustos ayı boyunca keşif uçuşlarına devam edildi. 26 Ağustos günü 12 keşif uçuşunu gerçekleştiren Türk uçakları hava üstünlüğünü ele geçirdiler ve 30 Ağustos Zaferi ile sonuçlanacak hareket boyunca bir düşman uçağını düşüren, ikisini inişe mecbur eden uçaklar Türk Ordusunun zafere taşınmasında üzerlerine düşeni layıkıyla yerine getirmişlerdir.

1 Eylül 1922'de Eskişehir Uşak yörelerinde keşif ve bombardıman uçuşlarına devam eden uçak bölüğünden bir müfreze 3 Eylül'de Uşak'a girdi, 9-12 Eylül tarihlerinde bölük Salihli Meydanı'na intikal etti. Hemen arkasından 13 Eylül'de İzmir'e intikal etti. Gaziemir Meydanında düşmanın bıraktığı uçabilir 5 uçak (1 De Havilland-9, 1 Avro, 3 Nieuport) ve uçak malzemeleri ele geçirildi. Yine bu ay Genelkurmay Başkanlığı'nın emriyle Konya'daki mufettişlik, Adana'daki Tayyare Mektebi'nde İzmir'e taşındı. Burada iki bölükten oluşan bir Tayyare Grup Komutanlığı kuruldu.



2. Uçak Belüğü tefiş düzeninde (1922)



Kurtuluş Savaşında kullanılan Albatros uçağı



Diğer bir Albatros uçağı

Uçak Mühendisleri
Derneği Başkanı
Ziya Oral'la
dergimiz UTED adına
yaptığımız görüşmeyi
yayınliyoruz.

✓ *Özgeçmişinizi alabilir mi-
yiz?*

✓ İTÜ Elektrik-Elektronik Fakültesi'nden 1966 yılında mezun oldum. Üniversitede bir senelik asistanlık ve askerlik hizmetinden sonra, 1 Kasım 1969'da THY'de işe başladım. Sırasıyla Etüd Müdürlüğü'nde Mühendis olarak, daha sonra şimdiki adıyla revizyon başkanlığı olan bölümde, radyo atölyesinde mühendis, şef muavini, kısım müdürü ve başkan olarak çalıştıktan sonra, yaklaşık üç yıldan beri, mühendislik başkanlığı görevimi yürütmekteyim.

✓ *THY bünyesine bağlı bölümler ve işlevleri hakkında bilgi verir misiniz?*

✓ Bir yıl kadar önce yapılan promasyon değişikliğine kadar, mühendislik başkanlığına bağlı bölümler uçak mühendislik müdürlüğü, avionic mühendislik müdürlüğü, bakım müdürlüğü idi. Bu dört sisteme ilave olarak, bir yıl kadar önce, üretim planlama ve kontrol başkanlığının altında bulunan 3 müdürlük, yani; üretim planlama ve kontrol müdürlüğü, malzeme planlama müdürlüğü ve koordinasyon müdürlüğü de mühendislik başkanlığına bağlanmıştır. Bağlı bölümlerin işlevlerini kısaca şöyle açıklayabiliriz: Kısımların işlevlerini açıklamadan önce, yaklaşık 3 yıl kadar önce, mühendislik başkanlığının görev tanımlarında prensip olarak yapılan bir değişikliği duyurmakta yarar görmekteyim. Daha önce de, uçak tipi gözönüne alınarak yapılan



ZİYA ORAL: PROBLEMLER ÇOK ÇEŞİTLİ

mühendislik kısım bölümleri, üç yıl kadar önce hat açıklığına göre yapılmaya başlanmıştır. Böylece f-4'den sorumlu mühendislik grubunun konuya gerek ilgili uçak sistemlerini ve gereksinimleri gözönüne alarak yaklaşması hedeflenmiştir. Bilindiği gibi mühendislik kısımları hem uçağa ve hem de komponentlere yönelik olarak çalışmaktadır. Bu çalışmalar temel olarak, hala uçurmakta olduğumuz filoya yönelik çalışmaların ve geleceğe yönelik yeni uçak alınması, ilgili plan ve faaliyetleri ve buna benzer genel konuları kapsamaktadır. Kısımların ayrı ayrı görevlerini açıklamaya gelirsek:

Uçak mühendislik müdürlüğü; bu müdürlük cheepter bazında şu kısımlardan oluşur: Birincisi genel uçak ve kabin içi sistemlere bakan bölümdür. Bu grup ana cheepter olarak birden yirmiye kadar olan cheepterlerle bu kısma bakar. İkinci grup; yapısal sistemler bölümüdür. Burası da ana cheepter olarak 1'den 57'ye kadar olan sistemlere bakar. Yani kapı, gövde, pencere ve kanatlar gibi bölümler, bu gruba dahildir. Üçüncü grup, hidromekanik sistemler; uçuş kumandaları, hidrolik ve iniş takımlarından sorumludur. Dördüncü grup, pnematik grubudur; burada da 21, 30 ve 36.

bölümlerdeki dengeyi kurmakla sorumludur. Son grupta da yakıt ve akışkanlar grubudur. Yakıt, oksijen, su gibi bölümleri içerir.

İkinci müdürlüğümüz avionik mühendislik müdürlüğüdür. Burada da yine beş grup vardır.

1. Communication, ATA chapter 23

2. Narigation, ATA chapter 34

3. Auto flight, ATA chapter 22

4. Instrument ATA chapter 31

5. Elektriksel sistemler ATA chapter 24 ve 33'den sorumludurlar.

3. Müdürlüğümüz güç sistemleri mühendislik müdürlüğüdür. Bu müdürlük motor tipi ve chapter bazında 4 kısımdan oluşur.

1. DC-9 ve B-727 uçaklarında kullandığımız JT8D yani Pratt-Whitney tipi motorlara bakar, ayrıca yeni gelen THT uçağının motorlarında yani PW-126 motorları da grubun kapsamı içerisinde.

2. GF ve CFMI motorlarıyla ilgilidir yani A-310-200 ve A310-300 uçaklarının motorları ile b-737 tipi uçakların motorları bu grupta incelenir. Chapter olarak bunlar 70 ila 80 ATA Chapterleridir. İlerde gelecek olan A340 uçaklarının motorları da, motor 2 grubu altında olacaktır.

3. Grup APU'lara bakan yani chapter 49 ile ilgili olan gruptur.

4. Grup müşterek sistemler grubudur. tüm bu mühendislik müdürlüğünün kapsamına giren yani chapter 49-60-61 ve 70-80 arasındaki çeşitli müşterek sistemlere bakan, mühendislik grubudur.

4. Bakım mühendislik müdürlüğü: Daha teferruatlı incelenebilir. Yukarıda belirttiğimiz 3 müdürlük daha önce belirttiğim gibi chapter bazında ve motor tiplerine göre, uçak sistemlerine ve componentlere ilişkin, temel mühendislik fonksiyonunu yürüten kısımlardır. Bakım mühendislik müdürlüğü ise uçak imalatçılarından gelen MRB (Maintanenca Re-

urer Board) dökümantasyonuna göre uçakların bakım programını belirleyen ve hangi aralıklarla hangi bakımları yapacağımızı ve her bir bakım paketinde hangi bakım kartlarının olacağını belirleyen ve bu programları sivil havacılık onayından geçirterek, uygulanmak üzere devreye sokan bölümdür.

✓ Teknisyen ile mühendis arasındaki iletişimin daha iyi duruma gelmesi için neler yapılmalıdır? Bu konuda sorunlar var mı?

✓ Teknisyen ile mühendis arasındaki iletişimin daha iyi hale gelmesini incelerken, problemi sadece iki sıfat olarak düşünmemek gerekir. Bundan kasıt olayı belli bir organizasyon çerçevesinde düşünülmelidir. Mühendis teknisyen iletişimi teknik bünyemizde daima tartışma konusu olmuştur. İletişimin aksaması her iki kesiminde problemidir. İletişimin daha iyi hale getirilmesi için son zamanlarda atılan en önemli adımlardan bir tanesi, bence üretim planlama kısımlarının kurulması olmuştur.

Tabiatıyla üretim planlamalar sadece iletişim amacıyla kurulmamıştır, ancak zamanla geliştiklerinde, her kademede iletişim sorununun büyük çapta hallolduğu görülecektir. Benim planlamalardan anladığım iş taksimi ve takibi, eleman yönlendirilmesi gibi klasik konuların dışında kısımlar arasındaki iletişimi en üst seviyeye çıkartmaktır.



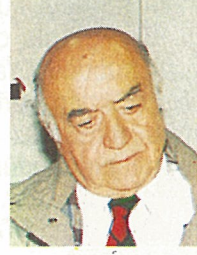
Bu bakımdan bilhassa teknik-yen arkadaşlarımızın, planlama konularına alışmaları, ilgi göstermeleri ve benimsemeleri hepimize çok şeyler kazandıracaktır. Günümüzde problemler çok çeşitlidir ve her an değişme gösterebilir. Bu özellik karşımıza otomasyon ihtiyacını çıkartmaktadır. İletişimin en önemli noktalarından bir tanesi, en önemli sivil havacılık kurallarından da birisi, kayıt tutmaktır. Ne yaptığımızı, nasıl yaptığımızı gerekiyorsa neleri kullanarak yaptığımızı, kimin işi yaptığını, kimin kontrol ettiğini ve gerekebilecek diğer kayıtları mutlaka günlük işimizin olmazsa olmaz bir parçası olarak görmeliyiz ve yapmalıyız. Halen kullanmakta olduğumuz otomasyon sistemi olan TAMES sistemine ait kayıtları da bu gözle görmek gerekir. Yapılan yanlış ve eksik kayıtlar ve bilgi girişleri direkt olarak her kademede bilgi iletişimini kötü yönde etkilemektedir. son zamanlarda iletişimi arttırmak amacıyla uçak bakım başkanlığının ilgili birimleriyle olmak üzere üretimin temel elemanları olan atelye, planlama ve mühendislik grupları arasında kısa süreli üçlü sabah toplantıları başlatılmıştır. Problemlerin aktarılması açısından yararlı olacağı kanısındayım. Bunun ötesinde ben iletişimin zorunlu bir ihtiyaç olarak giderek artacağı kanısındayım.

✓ UTE Dergisi hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?

✓ UTE Dergisi bence iletişime büyük bir katkı yapmaktadır. İçeriği de gayet iyidir. Kendi üyelerinin en fazla sıkıntısını duyduğu konularda açık oturum benzeri bir uygulama yapıp, tartışma sonuçlarını dergide aksettirebilirse yararlı olur kanısındayım. Bana çeşitli konularda açıklama fırsatını verdiğiniz için teşekkür eder, üyelerinizin başarılı çalışmalarının devamını dilerim.

PAMUKKALE

BEYAZ CENNET



Hazırlayan:
Dr. Temuçin AYGİN
Jeoloji Yük. Mühendisi

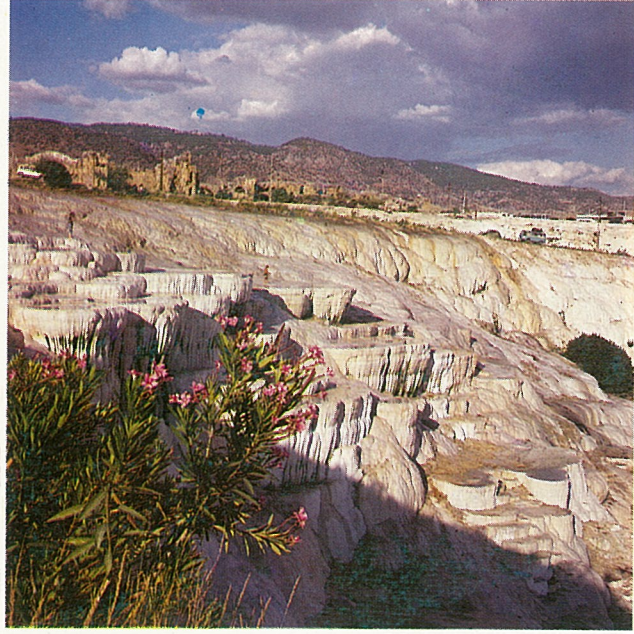


Pamukkale'nin Oluşumu:

Dünyaca ünlü Pamukkale travertenlerini tarihi Hierapolis kenti harabelerinin bulunduğu platform (set) üzerinde, Büyük Menderes nehrinin önemli kolu Çürüksu ovasının uzanma yönü olan Doğu-Batı yönüne paralel bir fay çatlağından çıkan 32-35 °C sıcaklıktaki termal sular meydana getirmektedir. Büyük Menderes grabeni (çöküntüsü) fay sistemine ait olan bu fayın önemli depremlerde faal olduğu, Pamukkale'deki suların çıkış yerlerinin değişmesin-

den anlaşılmaktadır. Bugün Pamukkale'deki traverten sahada, rengi kararmış kısımlardan bir zamanlar termal suyun aktığı ve o kısımlarında beyaz pamuk görünüşünde olduğu bariz olarak anlaşılmaktadır. Faydan çıkan ortalama 33 °C sıcaklıktaki termal sular, Güney yönde ovaya doğru akışa geçerek, kademeli havuzlar üzerinden akarken, bol CO2 gazı, kalsiyum, sodyum ve magnezyum karbonat ve sülfatı içeren termal su, kar ve pamuk görünümündeki beyaz tuf depolarını bırakır. Genellikle, mağaralar içinde rastlanan bu

durum, yalnızca, Pamukkale'de açık havada meydana gelmektedir. Onun için Pamukkale'nin dünya çapında önemi vardır. Pamukkale, traverten oluşumlarından başka, Hierapolis kenti harabeleriyle de ünlüdür. Kral Telofos'un güzel karısı Hiera'nın adına atfen Hierapolis adı verilen kent, eski Yunanlılar tarafından kurulmuştur. Sonradan Roma'lıların hakimiyeti altında kent yeniden inşa edilmiş ve büyümüştür. Antik çağlardaki Hierapolis kentinin büyüklük ve ihtişamı hakkında günümüze kadar kalan muhteşem mezarlığı bize bir fikir vermektedir. Doğaldır ki eski çağların bu önemli kentinin kuruluşunda baş etken, şifalı termal suyun o mevkide çıkmış olmasıdır. Nitekim bu özelliği sayesinde, kent, bir tedavi ve su şehri hüviyetiyle ün salmış ve eski çağların önemli turistik merkezlerinden biri olmuştur. Pamukkale, suyunun bir özelliği de kirleri temizlemesi ve boyaları tesbit ederek beyazlatmasıdır. Bu sayede, Hierapolis kenti, zamanın önemli bir halı ve dokuma merkezi olmuş, Hierapolis imalat-hanelerinde dokunan halılar küçük Asya ve Akdeniz ülkelerinde nam salmıştır. Pamukkale suyunun yıkanan yün ve iplikler hem çok iyi temizleniyor hem de boyaları sabitleşiyordu. Pamukkale suyunun tıbbi alandaki şifa verici özelliği, başta romatizma, kalp ve damar sertliği, yüksek tansiyon, sinir ve deri hastalıklarının tedavilerinde etkili oluşudur. Antik kent de Apollon adına her yıl çeşitli festivaller, müzikli eğlenceler, hayvan güreş-



leri ve gladyatör karşılaşmaları yapıldı.

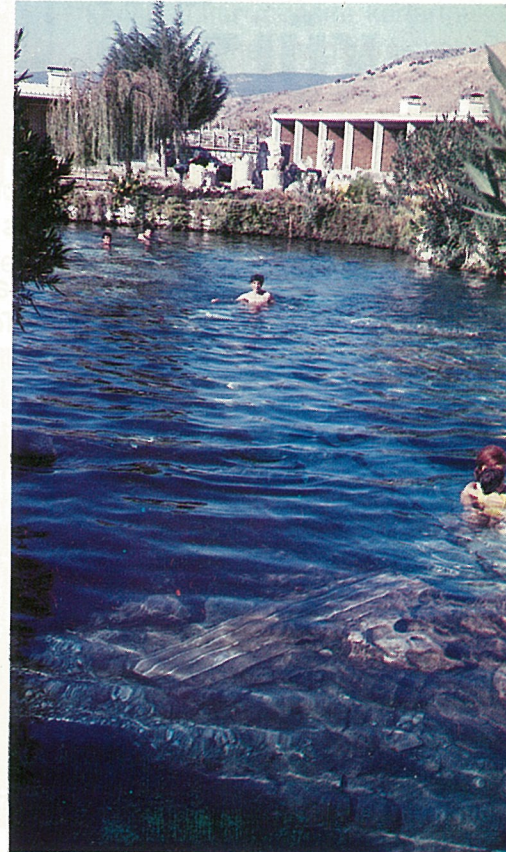
Hierapolis ile ilgili arkeolojik kazılara 1957 yılında, İtalya'nın Torino Üniversitesi'nden gelen Prof. Versone başkanlığında bir heyet başlamıştır. Çok yavaş bir tempoyla seyreden restorasyon çalışmaları, bugün büyük tiyatronun sahne kısmında yoğunlaşmıştır.

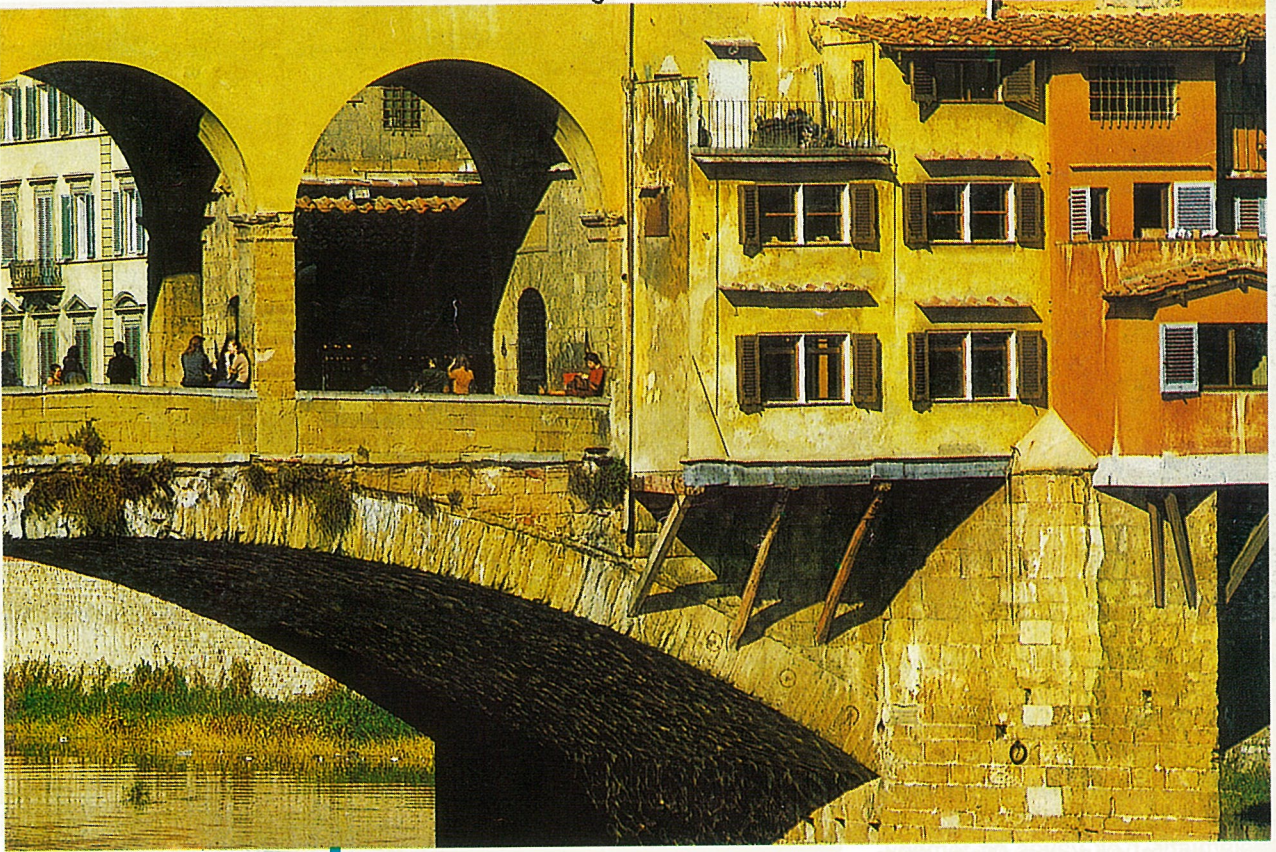
Hierapolis kentinde görülecek arkeolojik değerler: Kentin plânı Doğu-Batı yönünde uzanan bir ana caddeye açılan tali yollar şeklindedir. Önemli yapılar, hamamlar, tapınak ve ticarethanelerin büyük kısmı bu ana cadde üzerinde bulunmaktadır. Kente Roma ve Bizans kapılarından giriliyordu. Hamamların üstü kapalı ve kemerli idi. Büyük hamam, bugün müze olarak kullanılmaktadır. İkinci büyük hamam, kuzey mezarlığı yakınında, ana caddenin batı ucunda yer almaktadır. Bu iki büyük hamam, kentin genel yıkanma ve tedavi yerleriydi. Ana cadde sonunda Zafer kapısı, kütüphane, Gymnasium, katedral, tapınaklar, kutsal pınarlarla çevrili çeşme, sütunlu yollar ve tiyatro Hierapolis'den kalan önemli kalıntılardır.

Bir de yukarıda bahsettiğimiz gibi, çok geniş alana yayılan mezarlığı çok önemlidir. Kentin nekro-

polünde bulunan çeşitli mezar tipleri tek kelimeyle muhteşemdir. Sade, basit mezarlar, yüksek lâhidler, sarkofajlar, mezar odasına meyilli bir yolla inilen, daire biçimindeki höyük-mezarlar, düz kemerli, ya da oluklu, dörtgen şeklindeki aile mezarları, fazla bozulmadan zamana kadar kalmıştır. Mezarların bir çoğunda rastlanan kitabelerde ölen kişilerin toplumsal ve kişisel mevkii açıklanmaktadır. Hierapolis kentinin içme su şebekesi de bir mühendislik abidesidir. Roma'lılar döneminde kent surlarla çevriliydi, Bizanslılar zamanında Türk akınlarına karşı surlar yeniden sağlamlaştırılmış ve iki yuvarlak burçla takviye edilmişti. Bugün bu surların izlerine parça parça rastlanmaktadır. Halen restore edilmekte olan tiyatro 20 bin kişiyi alacak kapasitede ve Yunan tiyatrosu stilinde, milattan sonra ikinci yüzyılda inşa edilmiştir. Ön cephesi 100 metre kadar olan bu yapıya 5 mermer kapıdan girilmekteydi, üst kısmında 25, alt kısmında ise 20 sıra taş koltuk bulunan tiyatro da bir de kral locası yer almaktadır. Kentin güney kapısı yakınında büyük pazar yeri,

Agora bulunmaktadır. Netice olarak, üzerinde önemli plan ve projelerin yapıldığı Pamukkale ve Hierapolis kentinde vakit kaybetmeden uygulamaya geçilmesi ve yıllardan beri ismen mevcut Pamukkale Milli Park'ına işlerlilik kazandırılması en büyük dileğimizdir. ■





BİR KÜLTÜR KENTİ

FLORANSA



Italya'nın orta kesimindeki Toscana bölgesi ile Firenze ilinin merkezi bir kent Floransa. İ.Ö. 1. yüzyılda kurulan kent, 14-16. yüzyıllar arasında ticaret, maliye, bilim, özellikle de sanat alanlarında çağının en ileri merkezlerinden biri durumuna gelmiştir. Geçmişten günümüze kadar ulaşan görkemi, burada yaşamış ve ürün vermiş olan Leonarda da Vinci, Michelangelo, Galilei ve Mediciler gibi dehaların katkılarıyla gerçekleşmiştir.

Günümüzde çevredeki tepelerden bakıldığında Floransa'nın geçmişteki parlak dönemine göre çok büyük bir değişiklik içinde olmadığı görülür. Kentteki en yüksek yapı 13. yüzyılda yapılan hükümet binasının kulesidir.

Kentteki 57 sarayın en büyüğü ve tarihsel olarak en önemlisi Pitti Sarayıdır. Günümüzde Raffaello, Titiano, Veronese, Rubens gibi ustaların yapıtlarından oluşan koleksiyonu ile dünyanın büyük müzelerinden biri olan sarayın yapımı-



na 1440'ta başlanmıştır. Sarayı yaptıran Luca Pitti, ticaret ve bankerlikten edindiği servetini rakip Medici ailesine karşı giriştiği mücadelede kaybedince, yapı tamamlanamamıştır.

1549'da I. Cosimo'nun karısı Elenora'nın satın aldığı saray 1852'ye değin çeşitli eklerle büyütülmüştür. Floransa'nın başkent olduğu günlerde Kral II. Vittorio Emanuele burada oturmuştur.

Floransa'da çoğu resim ve heykel konusunda olmak üzere çok sayıda müze vardır. 1870'ten bu yana İtalya'da basılan her bir kitabın bir kopyasının gönderildiği Ulusal merkez kütüphanesi'nde milyonlarca kitap, otobiyografi, yazma, mektup ve çok değerli eski kitaplar bulunmaktadır. Medici-Riccardi Sarayı'nın bitişiğindeki Riccardi ve Moreni kütüphaneleri Tosca-na tarihine ait yapıtların en eksiksiz koleksiyonunu barındırmaktadır.

19. yüzyılda Napoleon Savaşları'nın yarattığı siyasal ve ekonomik karışıklıkların etkisi al-



tında kalan Floransa, bir yandan modern sanayi ve teknoloji alanında gelişme belirtileri gösterirken bir yandan da geçmişin çe-

kiciliğine kapılan yazarların, sanatçıların ve siyasal mültecilerin toplandığı bir kent haline geldi.

1944'te İtalya'dan çekilmekte olan Alman orduları Vecchio Köprüsünden başka bütün köprüleri dinamitlediler. Vecchio köprüsünün iki başındaki eski mahallelerde yerle bir edildi.

Floransa'ya büyük zararlar veren yalnızca insan eli değildir. kent zaman zaman Arno Irmağı ve ona bağlı derelerin taşması yüzünden büyük kayıplara uğramıştır. Bunlardan en kötü sonuçlar doğurana Kasım 1966'daki taşkın oldu. Bazı yerlerde 7 m'ye kadar yükselen sular pek çok heykel, resim, mozaik ve kütüphanelerdeki yazmalara zarar verdi.

Dünyanın pek çok yerinden sağlanan mali destekle sayısız uluslararası uzman çamur, petrol ve molozlar altında kalan kentin kültür mirasını kurtarmak üzere Floransa'ya giderek çalışmalar yaptı.

Gelecekte aynı felaketin yenilenmesini engellemek konusunda 15. yüzyıldan bu yana tasarlanan planlar dışında fazla birşey yapılmamıştır. ■



COŞKUN SABAH: “UDUMA İHANET ETMEM”

Sayın Coşkun Sabah,

Dergimiz UTED Uçak Teknisyenleri Derneği'nin yayın organıdır. Üyelerimizin özel ilgisi üzerine ajansımız ARTI Yayıncılık aracılığıyla sizinle bu röportajı planladık. Bize değerli zamanınızı ayırdığınız için, üyelerimiz ve Derneğimiz Yönetim Kurulunun teşekkürlerini sunarız.

UTED

korosu görevimde eklendi. 1980 yılında bu iki kurumdan da istifa edip tek başıma udumla şarkı okumaya başladım.

✓ *Ud'u ön plana çıkararak şarkı söyleme süreci sizinle başladı. Böyle bir tarzı denemek nereden aklınıza geldi?*

1980 yılında artık ud sanatçılığı görevini bırakıp şarkıcı olmaya karar verdiğim zaman sadece şarkı okuduğumda uduma ihanet edeceğimin kanaatine vardım. Bunun için ne yapabilirim diye düşündüğümde udumu da sesimle birlikte kullanmayı düşündüm. Çünkü o yıllarda müzik otoriteleri, udu en iyi kullanan saz sanatçısı olarak beni gösteriyorlardı. Böyle bir kuvvetim varken neden udu bırakayım diye düşünürken bu tarzı buldum ve ilk defa bende başladı.

✓ *Yaptığınız müziği biraz açar mısınız? Bir kategorilendirme yapılırsa, müziğinizi nereye koyarsınız?*

Ben bulduğum bu tarzı “özgün müzik” olarak değerlendiriyorum. Ama “özgün müzik” sözcüğü Türkiye’de yanlış anlaşılmalıdır.



✓ *Bize öncelikle yaşam öykünüzü anlatır mısınız?*

Diyarbakır doğumlu olup 3 çocuklu bir ailenin ortanca çocuğuyum. 12 yaşında iken ailece İstanbul’a göç ettik. Lise yıllarında konservatuvar ve gazino çalışmalarını birlikte yürüttüm. 1972 yılında İstanbul Radyosu’nda ud sanatçılığı görevini üstlendim. Buna 1976 yılında Devlet Klasik Türk Musukisi





Bir ideoloji müziği kastedilmektedir. Özgün, kendine has, kendine özgü manasından anlaşılacağı gibi kişinin bulduğu kendine özel bir tarzdır bence. Bulduğum bu tarzda halkın sevdiği her tarz şarkıyı bir blokta toplama şekli vardır. Yani hafif Türk müziğinden de bir sevilen şarkı olabilir, folklor müziğimizden de bir örnek olabilir. Bunun üstünde tabii ki benim bestelerim var. Bütün bu tarzların sentezi olarak yaratmış olduğum bir müzik şeklidir.

✓ **Türk müziğinin geldiği noktayı genel olarak nasıl değerlendiriyorsunuz? Türk Pop'u gerçekten bir yükseliş döneminde mi?**

Evet şu anda Türk Pop'u, Türk sanat müziğini alt etmiş durumda. Bunda saund dediğimiz kayıt sisteminin de rolü çok büyüktür. Yeni gelişmiş ritm ve klavye enstrümanları pop müziğine çok diri bir kayıt unsuru getirmiştir. Yani Dünya Pop'unda kullanılan bütün bu elektronik grup aynen Türk Pop'undaki kaset çalışmalarında kullanıldı. Tabii ki bu da gençliği çok etkiledi. Böyle bir müzik dolgunluğundan sonra Klasik Türk Müziği saund'u çok cılız geldi. Aradaki bu müzik dinlemedeki kayıt farkı üstünlüğü, bir dinamizm çağı olan günümüzde büyük bir avantaj sağlamış oldu. Tabii ki bu da Türk Pop'unda büyük avantaj oldu.

✓ **Coşkun Sabah'ın bir günü nasıl geçer, beğenileri nelerdir. Merak eden okuyucularımız için biraz anlatır mısınız?**

Ben çok sade ve mütevazı yaşıyorum. Sabah kalkınca en büyük zevkim nefsakem ile birlikte gazeteleri okumaktır. Gazetelerimi okuduktan sonra, telefon açmam gereken yerlere telefonlarımı açarım. Saat 2 veya 3'ten sonra akşam 7 veya 8'e kadar olan bölümde dışarı çıkıp işimle ilgili görüşmelerim varsa onları yaparım. Ak-

şam 7-8 suları yine kesin evime dönüp bir akşam kahvesi ile birlikte istirahatimi yaparım. Bu istirahat gece alacağım sahne için bir enerji toplama safhasıdır. Sonra akşam yemeği ve çalıştığım lokale gidip sahne çalışmam gelir,

✓ **Geldiğiniz nokta sizce yeterli mi? Bundan sonraki müzik yaşamınıza ilişkin projeleriniz nelerdir?**

Geldiğim nokta benim için fazlası ile yeterli oldu. Çünkü Türkiye'de iki sene önceki albümüm "Beni Unutma-Aşığım sana" bütün zamanların satış rekorunu kırdı. Bu bir sanatçı için büyük bir mutluluktur. Bunun dışında 12 yıllık şarkıcılık hayatımda 20'nin üstünde bestemi yüce Türk halkına ezberlettim. Bu da 2. mutluluğum. Çalıştığım yerlerin iyi iş yapması da bu mutluluğumu perçinleştirdi.

✓ **Son olarak mesleğimizle ilgili bir soru soracağız. Uçakla ilgili bir anınız var mı? Uçmak nasıl bir duygu? Uçmaktan korkar mısınız?**

Uçakla ilgili çok ilginç bir anım yok. Fakat önceleri uçuşlardan biraz korktuğumu itiraf edebilirim. İki yıl önce Sayın Semra Özal ile Türk haftası için Amerika'ya gittiğimizde, Newyork-Washington seferinde uçağımız inanılmaz derecede tirbulansa girip sarsıldı. Bu korkunç uçak sarsılmasındaki bağışıklık uçak korkumu giderdi. Demek ki bu kadar çok sarsılsa bile uçak düşmemekte.

O gün bugündür uçağımız sarsıldığında "Ben nice sarsıntın gördüm de uçağımıza birşey olmadı. Bunda mı olacak" diye bir mantık getirip uçak korkumu tamamen attım. Şimdi artık uçuşlarda çok rahatım.

Son olarak tüm UTED çalışanlarına ve personeline saygılarımı sunup okurlarımıza da en güzel dileklerimi sunuyorum. ■

KEVIN COSTNER



SİNEMAYLA DANS

Son dönem sinema dünyasının zirvelerden düşmeyen bir oyuncusu Kevin Costner. Onun zirveyle böyle uzun süre "dans" etmesini sağlayan yalnızca yakışıklılığı değil elbet. Oynadığı filmlerde karakterlere kattığı zenginliklerle anılıyor. Onun için bir eleştirmen "Eğer bir filmde Costner varsa bu filmin kaliteli olduğunun garantisidir" diyor.

Ama bu ünlü isim yalnızca sinema oyuncusu değil. Aynı zamanda bir yönetmen. İlk kez kendi oynadığı bir filmde yönetmenlik görevini üstlendiği "Kurtlarla Dans" filmiyle tam yedi oscar kazanarak bu dalda da en az oyunculuğu kadar başarılı olduğunu kanıtladı.

Costner Hollywood'a ilk geldiğinde reklam ve video filmleri çeken Raleigh stüdyolarında sahne amiri olarak çalışmaya başlamış. Aynı dönemlerde bir kaç dergiye fotomodellik yapmış. 1983 yılında "Frances" filminde çok ufak bir rol alarak sonradan tırmanacağı zirvenin ilk merdivenine ayak atmış. Daha sonra ünlü yönetmen Lawrence Kasdan ile çalışmaya başlayan sanatçı "Silverado" filmiyle oldukça önemli bir yer edindi kendine. Esas üne ve önemli miktarda paraya ise "Dokunulmazlar"la kavuştu. Yavaş yavaş ama sağlam adımlarla hedefine doğru yürüyordu Costner.

Sıkı bir gerilim filmi olan "Çıkış Yok"la hızlandırdığı yükselişini, yıldızı sönmüş bir beyzbolcu canlandırdığı Bull Durham'la pekiştirdi.

Ardından JFK'de Jim Garrison'ı canlandırarak farklı bir tiplikle sevenlerinin karşısına çıkıyordu Costner. Bu filmdeki bazı noktaların açığa çıkarılmasına yönelik tutumları sonucu eleştirmenlerin hışmına uğramaktan kurtulamadı.

Yükselen şansına ilişkin yapılan bir söyleşide şunları söylüyor Costner. "Sinema dünyasında şans bana güldü. Her geçen gün



durumum iyiye gidiyor. Ama Cindy ile ilk kez bir stüdyo partisine giderken bizi almak için kapımıza gelen limuzini, Cindy ile komşuların dışarı fırlayıp resim çekmeye başlamalarını hala dün gibi hatırlıyorum.

İlk kez Concrde'a bindiğimizdeyse ailemizi 8000 metre yükseklikten telefonla aramıştık. Tahmin bile edemeyeceğim şekillerde hayatın tadını çıkarıyorum. Sanırım bir aktörün hayatındaki büyü de bu olmalı." Şöhretin tadını ailesiyle çıkaran Costner'in en büyük özelliğide ailesine olan

düşkünlüğü olarak biliniyor.

Costner eşi Cindy Silva ile on üç yıllık bir evliliğe sahip. Çift mütevazı yaşamları ile Hollywood'da imrenilerek izleniyorlar. Çift Joe, Lily ve Annie adlı çocuklarıyla California'da yaşamlarını sürdürüyor. Costner mutlu aile yaşamına ilişkin kaygıların şöyle dile getiriyorlar. "Şöhretin aileme zarar vermesinden ve sahip olduğum şeyleri kaybetmekten endişe duyuyorum." diyor.

Ve ekliyor "Zaten bundan endişelenmemek için aptal olmak gerek. Hayatımız hiç bir zaman karşılaşacağımızı bilmediğimiz sürprizlerle dolu."

Costner'in bir başka özelliği ise doğa sevgisi. Daha onsekiz yaşındayken, nehirde nehire geçerek Pasifik Okyanusuna ulaşmak niyetiyle arabasının üzerine bir kano bağlayarak tüm ABD'yi dolaşmıştı.

Aldığı inanılmaz paralarla konuşulan isim olan Kevin Costner, özellikle "Robin Hood" filmindeki 8 milyon dolar ve filminden aldığı payla uzun süre konuşuldu.

Şu anda otuzyediy yaşında olan yakışıklı aktör cazibesi ile özellikle kadın izleyicilerinin gönlünde taht kurdu. İyi oyunculuğu ve yönetmenliği ile ise tüm sinemaseverlerin.

Ömer Özgüner





Acı Ay,
Pascal Bruckner'in
sinemaya
uyarlanamaz denilen
ünlü romanından
aynı adla sinemaya
kazandırılmış.

Günümüz insanının
sorunlarını
derinlemesine
vermeye çalışan bu
filmi kaçırmayın.

ACI AY BİR AŞKIN TÜKENİŞİ

Kış sezonu oldukça kaliteli filmler var sinemalarda. Bu durum sinemaseverleri olduğu kadar sinemacıları da sevindiriyor. Gelen iyi filmlere rağbet bir hayli fazla çünkü. Bu kaliteli ve bol izleyicili filmlerden biride Roman Polanski'nin yönettiği Bitter Moon-Acı Ay.

Filme geçmeden önce ünlü yönetmen Polanski'den söz et-

mek bir zorunluluk gibi. Çünkü 1947'de oyuncu olarak başladığı sinemaya daha sonra yönetmen olarak da son derece aykırı, kışkırtıcı ve zengin öğeler katmış bir isim. "Repulsion"la başlayan yönetmenlik yaşamını "Vampirler Dosyası", "Tess", "Korsanlar", "Frantic-Çılgın" gibi filmleriyle sürdürdü. Fransızların filmleri kadar özel yaşamıda ilginç olay ve

acılarla dolu yönetmeni Polanski "Acı Ay"da belkide tüm aşkların hazine sonu olan "tükenişi" bir şiir güzelliğinde anlatıyor.

Acı Ay, Pascal Bruckner'in sinemaya uyarlanamaz denilen ünlü romanından aynı adla sinemaya kazandırılmış. Filmde Batıdan, Doğuya gitmekte olan bir gemide yaşadıkları aşkları deşifre ederek sorgulayan çiftin öyküsünü anlatılıyor. Oscar dededen kalma parasıyla Paris'te yazarlık yapmaya çalışmaktadır. Ancak istediği başarıyı bir türlü yakalayamamıştır. Mimi ise dansçılıkta bir yerlere gelmeye çalışır.

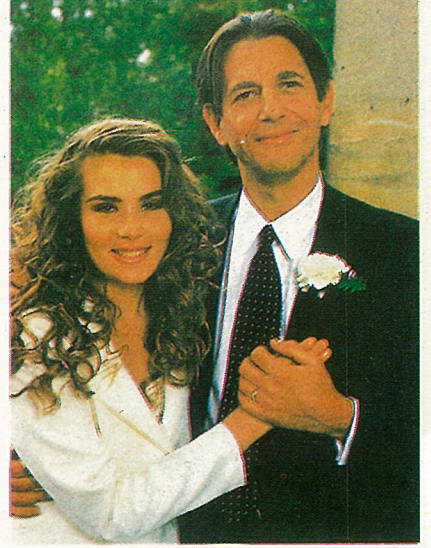
Çoğu zaman ilginç fantezilerle, çılgınlıklarla ve eziyetlerle dolu aşk, onları bir otobüste bulur. Çılgın aşkları inanılmaz bir hızla zirveye oradanda inişe geçtiğinde Oscar, Mimi'yi terk eder. Uzun ayrılığın ardından Oscar talihsiz bir trafik kazası geçirir. Ziyarete gelen Mimi, Oscar'ı sakat bırakır.

Ve Oscar Mimiye çekti olduklarını onun adeta "çantası" olarak öder.

Gemide sonlanacak bu ilişkinin şaşırtıcı finalini izleyecek olanlar için anlatmayalım. Ama oldukça başarılı bir oyun çıkaran Peter Coyote (Oscar) ve Emmanuelle Seigner (Mimi)'den söz etmek gerekli. Filmde abartılı bir tipi canlandıran Emmanuelle Seigner aynı zamanda filmin yönetmeni Polanski'nin karısı. Filmde diğer rolleri Hugh Grant, Kristin Scott Thomas, Victor Banerjee paylaşmışlar. Görüntü yönetmenliğini Tonino Delli Colli'nin gerçekleştirdiği filmin müzikleri ise Vangelis'e ait.

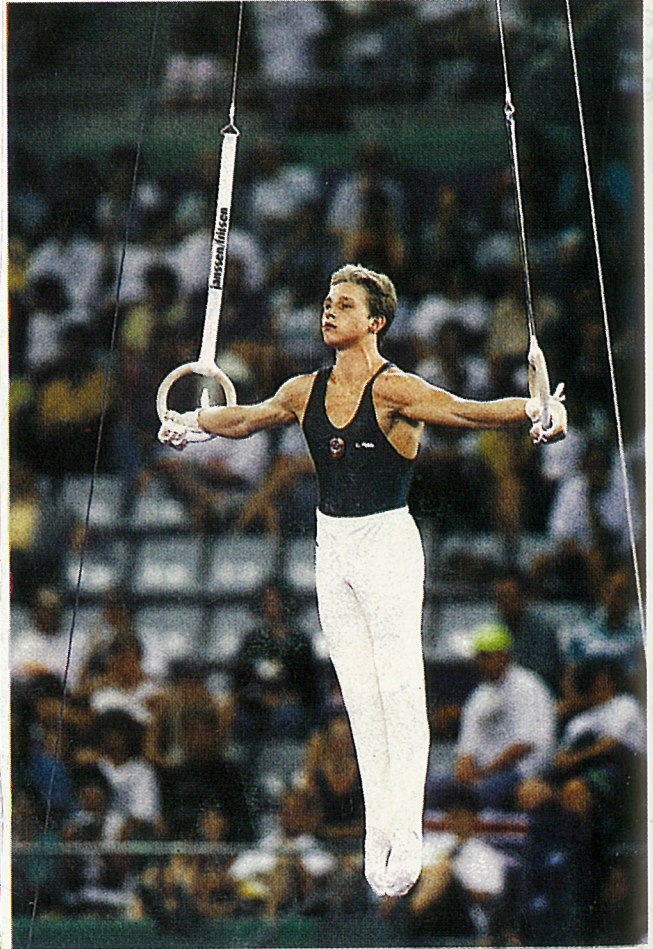
Günümüz insanının sorunlarını derinlemesine vermeye çalışan "Acı Ay" kadın erkek ilişkilerinin farklı yönlerine projektör tutarken bir duyarlılığı da izleyenlere hissettiriyor. Bu duyarlılığı hissetmek isteyenlere öneririz.

Selim Akçin



JİMNASTİK ESTETİK VE AKLIN BİRLEŞİMİ

Jimnastik koçları, bedenle birlikte karakteri, kafayı da geliştirmeye uğraşıyorlar.



Bazı spor dalları vardır fiziki güce dayanır, bazı spor dalları ise akılcılık ister. Bazılarında ise bu iki faktör mutlak şekilde bir arada olmak zorundadır. Bütün dünyanın sevgilisi haline gelmiş olan Jimnastik sporu aklın ve fiziğin gücü olarak ortaya çıkıyor.

Jimnastik dalında özellikle eski sosyalist ülke sporcularının büyük başarıları uzun süre gündemde kaldı.

Jimnastikçiler hakkındaki düşüncelerden biri de, onların normal bir yaşamları olmadığıdır.

Nitelikli birkaç yılda 20.000\$'a varan paralar talep edebiliyorlar. Aileler hiçbir fedakarlıktan kaçınmıyor, çocuklarını, sadece hafta sonlarında görebildikleri jimnastik okullarına yolluyorlar. Çocuklar küçük yaşta zorlu çalışmayla tanışıyor ve pek çoğu kendi isteklerini değerlendirecek boş zamana sahip olamıyor.

Ebeveynler çocuklarının başarılı olmalarını istiyorlar. Sahip oldukları potansiyeli kullanabilmelerini engellemenin, onlara karşı yapılacak büyük bir haksızlık olduğunu düşünenler var. Ancak araştırmacılar ailelerin kendilerine şu soruyu sormalarını istiyor, "Çocuğum yaptığı şeyi seviyor mu, yoksa benim istediğimi düşündükleri için mi yapıyorlar?"

Çocuklar ise bu yaşantının zor olduğunu kabul ediyorlar, ancak seyahat etmenin, TV'ye çıkmanın, insanlar üzerinde etki bırakmanın hoşlarına gittiğini de vurguluyorlar.

Ruhsal doyuma rağmen, genç bedenler bu çalışmalardan

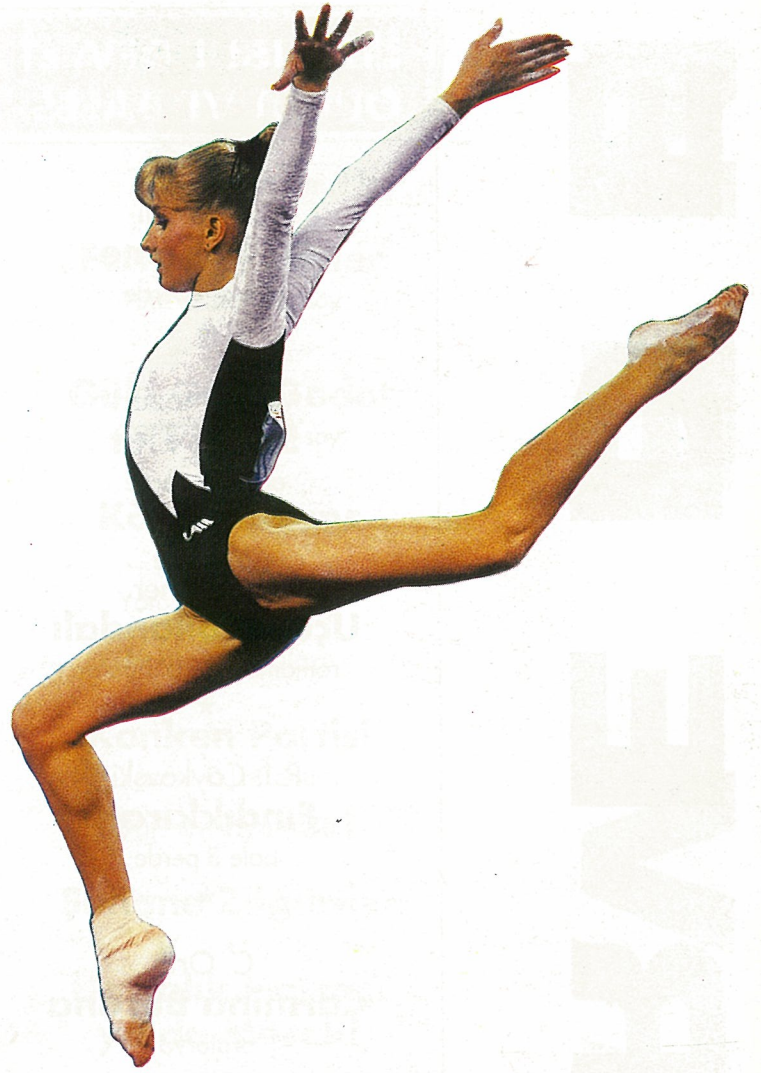
olumsuz yönde etkilenebiliyor. Futbol ve basketbol gibi jimnastik de, dirsekler, ayak bilekleri, belkemiği ve bileklerde zedelenmeye yol açıyor.

Jimnastik koçları, bedenle birlikte karakteri, kafayı da geliştirmeye uğraşıyorlar. Bunda başarılı olmaları, ailelerin ve arkadaşların çocuk üzerindeki etkileriyle bağdaşık.

Antremanla Yaşamak

Çocuklar sabah erkenden antrenmana geliyorlar, sonra birkaç saatlik okul ve gene antrenman.

Konsantrasyon çok önemli. Bunu da öğrenmek zorundalar.



Dünya çapındaki jimnastikçiler pek çok şeyi feda etmek zorundalar. Örneğin okullarını bırakmak, az yağlı, şekersiz dietlerle yaşamak. Öğrenimlerini mektupla sürdürmek durumunda kalıyorlar ve koçlarına yakın olabilmek için evlerinden ayrılıyorlar.

'Evet jimnastik sporu yalnızca sevmekle başarılabacak bir spor dalı değil. Küçük yaşlardan başlayarak büyük emekler vermek zorunlu. Bu dalda unutulmaz başarılar elde eden sporcuların tarihleri böyle yüksek tempolu çalışmalarla dolu çünkü.

E

D

E

E

E

Z

**İSTANBUL DEVLET
OPERA VE BALESİ**

G. Puccini
La Bohème

opera 4 perde

★

W. A. Mozart
Sihirli Flüt

opera 2 perde

★

R. Wagner
Uçan Hollandalı

romantik opera 3 perde

★

P. İ. Çaykovski
Fındıkkıran

bale 3 perde

★

C. Orff
Carmina Burana

oratoryo

★

R. Rodgers
Neşeli Günler

müzikal 2 perde

★

S. Prokoflev
Romeo ve Juliet

bale 3 perde

★

G. Rossini
**Rossini'yi Sever
Misiniz?**

müzikli gösteri 2 bölüm

**İSTANBUL DEVLET
TİYATROSU**

AKM Büyük Salon

Aziz Nesin
**Yaşar Ne Yaşar
Ne Yaşamaz**

Yön: Kenan Işık

★

W. Shekespeare
Machbet

Yön: Kenan Işık

AKM Konser Salonu

İra Levin
Ölüm Tuzağı

Yön: Kartal Tibet

★

Bernard Slade
Romantik Komedi

Yön: Suna Akbel

AKM Oda Tiyatrosu

İstvan Örkén
Kedi Oyunu

Yön: Can Gürzap

★

Mehmet Baydur
**Düdüklüde Kıymalı
Bamya**

Yön: Can Gürzap

Taksim Sahnesi

Yüksel Pazarkaya
Ferhat'ın Yeni Acıları

Yön: Raik Alınacı

★

Barbara Schottenfelt
Yedi Kadın

Yön: Engin Cezzar

İSTANBUL BELEDİYESİ ŞEHİR TİYATROLARI

Harbiye Muhsin Ertuğrul Sahnesi

Moliere
Tartuffe

Yön: Jean Louis Martin Barbaz

Üsküdar Musahipzade Celal Sahnesi

Haşmet Zeybek
Ayrangeven

Yön: Haşmet Zeybek

Fatih Reşat Nuri Sahnesi

Memet Baydur
Vladimir Komarov

Yön: Engin Uludağ

Kadıköy Haldun Taner Sahnesi

Lyle Kesslerr
**Çıkamaz Sokak
Çocukları**

Yön: Gencay Gürün

Gaziosmanpaşa Sahnesi

Turgut Özakman
**Resimli Osmanlı
Tarihi**

Yön: Ergin Orbey

Cep Tiyatrosu

A.R. Gurney
Aşk Mektupları

Yön: Hakan Altınır

Bakırköy Belediye Tiyatroları

Aziz Nesin
Kahvede Şenlik Var

Yön: Turgay Kantürk

İSTANBUL BELEDİYESİ ŞEHİR TİYATROLARI

Ortaoyuncular

Ferhangi Şeyler

Yön: Ferhan Şensoy

★

Güle Güle Godot

Yön: Ferhan Şensoy

★

**Köhne Bizans
Operası**

Yön: Ferhan Şensoy

Kent Oyuncuları

Konken Partisi

Yazan: D.L. Coburn

Dormen Tiyatrosu

Şahane Züğürtler

★

**Hastalık Hastası
ya da Meraki**

★

Çılgın Sonbahar

Yasemin Yalçın Tiyatrosu

Kadınlık Bizde Kalsın

Yön: Yılmaz Erdoğan

Tevfik Gelenbe Tiyatrosu

İsmi Lazım Değil

Yazan: Tevfik Gelenbe

★

Bize Sevgiyi Gösterin

Yazan: Tevfik Gelenbe

Ali Poyrazoğlu Tiyatrosu

Ali Harikalar Diyarında

Z

M

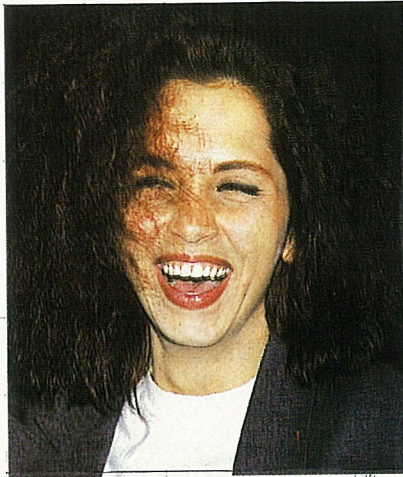
V

A

R

İ

Orta reşimdeki şıkıcı		Bir pop müzik şarkıcısı	Girdap	Çiçek düzenleme sanatı	Bakırın simgesi	Cüretkar	Bulgaristan' da bir dağ	İlkel bir silah		Konut
Minik serçe			Üzme	Hile	Üslup	Suluk borusu		Oküz yemliği		
						Sıvı				
Kepazelik					Dinle devleti karıştırmayan				Baş sağlığı dileme	
Çevre				Bir taşıt türü	Dizi					İncelik güzellik
				Hapishane						
Utanma duygusu			Cariye				Belirtiler			
Bizmutun simgesi			Kurusowa'nın bir filmi		Akciğer		Bir hitap ünlemi	Eziyet etme		
Çalgıç, mızrap			ABD'de bir eyalet					Yavaş, ağır		
			Bir ilimiz					İndiyumun simgesi		
			Alyuvar					Asya'da bir göl		
Değiştirgeç							Utanma duygusu			
Gömüt							Onur			
Peygamber							Naz ihlûcum kıtası		Mitoloji	
Gelirler							Kosusuz erkek faniyası			
Koca										
			İngilizce bay				Erkek kişi	Tunus'un plakası	Aş	
			Geçinme							
Çin'in eski lideri							At yavrusu			
... Farrow (şarkıcı)			Arapada bir yanmada				Açık			
				Bir nota	Mağara	Büyük delikli kalbur	Komedyanın yazarı			
				İma	Çavuşkusu	Esas	Nihayet		Alamet	
İki parçalı mayo						Halkın aşağı tabakası			Ur	
Ergin										
				Basıncölçer						
				Kadın						
Evcil bir geyik			Sedir				Çıplak resim		Pürüz gideren bir araç	
			Kötü				Doku teli			
Alman parası (simge)						Parça				Bir besin maddesi
						Bir cetvel türü				
			Değerli bir taş			Boru sesi	Unsur, eleman			
Kansız						Elçilik				



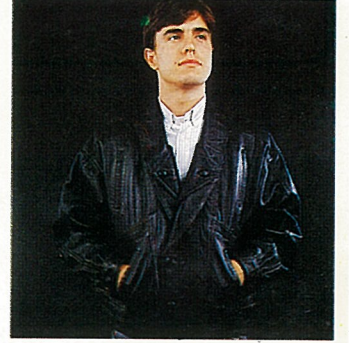
6-9-12 AY TAKSİTLERLE



*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



**PERSONEL GİYİM
SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.**

İ.M.Ç. 5. Blok 5558 Unkapanı 34470 İSTANBUL

Tel: (1) 520 96 88 - 519 28 39 - 527 72 77 - 527 72 93

Fax: (1) 513 28 43

Personelinizin

İşbaşı elbiseleri,

Tulumları,

Laboratuvar

önlükleri,

Aşçı, Garson,

Komi ceketleri

için

Emrinizdeyiz...



Bütün modellerimizin stokları mevcuttur.



ABU DABI, 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,
HELSINKİ, 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 dilerseñiz gidin, 5 kıtadaki 66 uçuş merkezine Türk Hava Yolları'yla ulaşabilirsiniz. "Business Class" servisimizdeki, genellikle "First Class" servislerde rastlayabileceğiniz düzeydeki konfor ve ilginin keyfini yaşayarak. Elbette bu, geleneksel Türk konukseverliğinin bir gereği... Quo vadis? Nereye gidiyorsunuz? Yolunuz nereye olursa olsun, sizinleyiz...



TÜRK HAVA YOLLARI

" G ö k l e r d e k i e v i n i z "