



UTED

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ ● OCAK 1994 JANUARY ● YOUR COMPLIMENTARY COPY



Devre-Mülk alırken

KI·YAS·LA·YIN

Club ETA Bodrum evleri devre-mülk sitemizdeki tüm güzellikleri, özel yakınlarınızla paylaşın. Doyumsuz denizi, pırıl pırıl güneşi ve güzel bir kumsalı... Anlatmak mümkün değil. **Gelin görün, kendiniz KIYASLAYIN.**



- 110 m2 dublex kullanım alanı,
- 50 m2 güneşlenme terası,
- Barbekü terası,
- 8 kişilik tam mobilyalı,
- Merkezi müzik sistemi,
- Uydu antenli televizyon,
- Cafeterya-market
- Havuzbaşı bar - disco

**1.750.000 TL.'DEN
BAŞLAYAN TAKSİTLERLE**

**TÜRK HAVA YOLLARI MENSUPLARINA
15 ŞUBAT'A 94'E KADAR
% 10 İNDİRİM.**



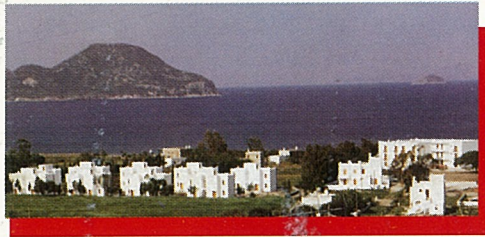
Club ETA

DEVREMÜLK TATİL SİTESİ
BODRUM-GÜMÜŞLÜK-KADIKALESİ



**Sadece...
SİZE ÖZEL !...**

BU VİLLALAR SİZİ BEKLİYOR.



- Kumsal bar - disco
- Özel yüzme havuzu
- Spor tesisleri,
- Özel balık avlama deresi,
- Çocuk bahçesi,
- Seçkin komşularınız,
- 24 saat oda servisi,
- Fiyatlar emsallerinden çok UCUZ,

**DEVRE-MÜLK
VİLLALAR**

SONSUZA KADAR
NESİLLER BOYU TAPULU
DEVRE - MÜLKÜNÜZ
SENEDE 2 DEFA 15'ER
GÜNLÜKTÜRİ..

- ★ VIDEO FİLMİMİZİ MUTLAKA İZLEYİN
- ★ AYRINTILI BİLGİ İÇİN BİZİ ARAYIN
- ★ CUMARTESİ, PAZAR AÇIĞIZ.

ETA TURİZM İNŞ. SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.

İstanbul : (0.216) 346 25 46-346 63 19-348 56 14-346 28 91-346 99 76

Fax: (0.216) 346 36 58-345 21 55

Ankara : (0.312) 436 67 73- 445 01 07

İzmir : (0.232) 247 15 47

Adana : (0.322) 359 27 74-352 22 57 Radyo Güney

Bodrum : (0.252) 382 29 63-382 24 32

KI·YAS·LA·YIN

YENİ YILA GİRERKEN

Sayın Üyelerimiz, Derneğimiz UTED, çağımızın en gözde mesleklerinden birine sahip olan siz uçak teknisyenlerinin bir araya gelmesi ve kenetlenmesiyle doğmuş, başa gelen yönetimlerin göstermiş olduğu çaba ve özverileri ile günümüze kadar gelerek uluslararası platformda da yerini almaya ve adını duyurmaya başlamıştır.

Gerek Uted bayrağını aldığım 1989 yılından itibaren Sefa İNAN olarak ve gerekse birlikte çalıştığım arkadaşlarımla UTED Yönetim Kurulu olarak, Uçak Teknisyenliğini hakettiği yere getirmeye ve bize tanınan imkanlar çerçevesinde elimizde olan bütün kaynakları kullanarak, siz üyelerimizin haklarını korumaya çalıştık ve 5

Aralık 1993 günü UTED'in 26. UTED Dergi'sinin 3. yaşını sizlerle birlikte büyük bir coşkuyla kutladık. Hepinizin bildiği gibi yönetimlerin imkanları dahilinde başarılı olmaları, üyelerinden aldıkları destek ve teşviklerle mümkün olmaktadır. Kendine ve yaptığı işe değer veren bir toplum, birlik ve beraberliğini bozmadığı ve bu birlikten aldığı güçle sağlam ve emin adımlarla uygun zeminde yürüdüğü sürece başarılı olacak ve mutlaka hakettiği yere gelecektir.

Bizler bu birliğe sahibiz ve tam 26 yıldır aynı çatı altında görevimizi ifa etmekte ve ortak çıkarlarımız için mücadele vermekteyiz.

Değerli Arkadaşlarım, 1994 Mayıs ayında yapılacak olan 19. Genel Kurulumuzda

sizlerin oylarıyla seçilerek göreve gelecek olan yönetimi bugünkü şartlardan çok daha zor görevlerin beklediği kuşkusuzdur. Zira, 1995 yılında 17 ülkenin katılımıyla yapılacak olan Aircraft Engineers International'ın Genel Kurul'una UTED evsahipliği yapacaktır. Bu önemli genel kurulun başarılı olması, yaklaşan toplu iş sözleşmesinde en azından kaybettığımız hakların yeniden alınması ve çıkartmış olduğumuz UTED Derginin devamı yeni yönetimin koordineli çalışmasına bağlıdır. Bu nedenlerden ötürü, Yönetime talip olan özverili arkadaşlara seçim öncesi yardımcı olmak bizlerin en önemli görevidir. Katılımı yüksek bir genel kurul ve birliğine sahip çıkmak için hevesli ve hırslı arkadaşları UTED Yönetiminde görmek dileğiyle 1994 yılının Devletimize, milletimize, tüm havacılık camiasına ve çalışanlarına hayırlı ve uğurlu olmasını diler, saygılarımı sunarım.

Sefa İNAN



BOLAYIRLI VEKALETEN THY GENEL MÜDÜRÜ



Yusuf
BOLAYIRLI

Başbakanlık Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığına getirilen THY Genel Müdürü Tezcan Yaramancı'nın, THY Yönetim Kurulu Başkan Vekilliği görevini sürdüreceği öğrenildi. Yaramancı,



Tezcan YARAMANCI

%99.5 hissesi KOİ'ye ait olan THY'nin özelleştirilmesini de organize edecek. Yaramancı'dan boşalan genel müdürlük görevine teknikten sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Yusuf Bolayırlı

vekaleten atandı. Bolayırlı'nın bu göreve asaleten atanması bekleniyor. Bolayırlı, şirketin filo gençleştirme, hızlı yenilenme dönemlerinin uygulayıcıları arasında bulunuyor.

UTED

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

AIRCRAFT TECHNICIANS
ASSOCIATION

UTED
AYLIK YAYIN ORGANI

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIİŞLERİ
MÜDÜRÜ
Sefa İNAN

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

YAZI KURULU
Hidayet KAPKAÇ
Fahrettin KORKUT
Recep GÜL
Hilal KIRÇIK
Samim SELİŞİK
Öznur BEKAR
Ayşen Cumhuri ÖZKAYA

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

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

RJ (REGIONAL JETLINER) 100

THY'nin ikinci dönem gövde ve motor kursu 19 eylül- 2 kasım tarihleri arasında Londra Hatfield'de British Aerospace (BAe) eğitim tesislerinde yapıldı.

Kursun mekanik bölümüne 15 kişi, Avionic (Electric- Electronic) bölümüne 15 kişi olmak üzere toplam 30 kişi katılmıştır. 20 Eylül 1993'de başlayan mekanik kursu, gövde, sistemler ve genel motor eğitimi olarak 3 ana bölümde gerçekleşmiştir. Kursun en ilgi çeken ve en faydalı görünen bölümü simlatör engine ground, run Up eğitimi oldu. Run-Up simlatör eğitimi 2 gün ile sınırlı olmasına karşın, çok başarılı ve faydalı oldu. Çünkü olabilecek hertürlü anormal durumda, paniği

önlemek, soğuk kanlı olmak, bu şartlar altında olaya nasıl müdahale edilip ne tür tepkiler gösterilmesi gerektiğini canlı olarak yaşamak mümkün olmuştur. Dileğimiz en kısa zamanda

THY'nin da kendi simlatörüne kavuşması ve personelinin tamamının bu eğitimden geçmesidir. (BAe) eğitim tesisleri ve eğitim malzemelerinin hemen hemen mükemmel olmasına karşın, basılı döküman elde edilemeyişi ve döküman eksikliği kursun olumsuz bir yönüydü.

Kurs süresince unutamayacağımız en güzel olay, BAe'nin bizleri Galatasaray - Manchester maçına götürmesi idi, Bu jestlerinden dolayı



kendilerine teşekkürü bir borç biliriz.

Sonuç olarak bu eğitimi görmüş ve görececek olan tüm arkadaşlara çalışmalarında üstün başarılar dileriz.

YENİ ÜYELERİMİZE SICAK BİR HOŞGELDİN

YENİ ÜYELERİMİZ

Salih Savaş YILMAZ

Ayhan DOĞAN

Nezih KASAR

Hasan GÖL

Memduh ÖZER

Efkan DOĞAN

Muammer BAYRAMÇAVUŞ

Halit KAYA

Ercan ÖZDEMİR

Muhlis ULU

M.Zafer GÖKTAŞ

Turgay BALCI

A.Rıza GENÇ

Engin Şenol ÖZYAZGAN

Süleyman BAYRAK

Derneğimize üye olarak
gücümüze güç katan yeni
arkadaşlarımıza, hoşgeldiniz
diyor, UTED'li olmanın
onurunu uzun yıllar birlikte
paylaşacağımızı umuyoruz.

Son bir kaç aydır sizlerin de dergimizden takip ettiğiniz gibi üye sayımız memnurluk verecek bir şekilde artmaktadır. Yeni üyelerimiz ile tanışıp, kendilerine derneğimiz ve mesleğimiz hakkında biraz daha detaylı bilgi verebilmek amacı ile UTED olarak 25 Aralık 1993 günü dernek lokalinde bir kokteyl düzenledik. Dernek yönetiminin yeni üyelerimiz ile daha yakından tanışma imkanı bulduğumuz kokteylde başkanımız Sn. Sefa İnan yeni arkadaşlarımıza, dernekçiliğin tüm zorluğuna rağmen manevi olarak çok zevkli bir çalışma olduğunu, derneklerin gelişiminin tümüyle üyelerinin çalışmalarına katılımlarına bağlı olduğunu, kendilerinden gerek UTED ve gerekse THY çatısı altında aktif olmalarını istediğini söyledi. Son derece neşeli ve zevkli geçen tanışma kokteyli. sanıyoruz ki hem yeni katılan arkadaşlarımız hem de dernek yönetimimiz için son derece verimli geçti. UTED çatısı altına yeni katılan arkadaşlarımıza tekrar tekrar yürekten hoş geldiniz diyoruz.



Yazı Kurulu

Derneğimiz Yönetim Kurulu; 18.11.1993 günü yapmış olduğu toplantıda, aidatlarını ödemeyen üyelerimizden; İlker Mehdi MELAMİ, Atılai AYÇİN, Ahmet İZGÜR, Nedim KANDORA, ve Şenol TUNÇ'un, Tüzüğümüzün 33/c maddesine göre üyelikten çıkartılmasına ve emekli olan Suat ARŞ, Ali SİLİTALAY, Enver ŞEŞEN, Abdullah USLU, Gündüz PEŞİNCİ, İrfan KOSA, Sami BOYACI, Murat YANIK ve Ruşen BABACAN'ın Derneğimizin Fahri Üyelik sıfatını kazanmasına karar vermiştir.

Yönetim Kurulumuz 25.12.1993 Günü yapmış olduğu toplantıda emekli olan İbrahim ÖZDEMİR, İbrahim ÖZAY, Mehmet HANCI, Münir MISIRLIOĞLU, Ünsal KARABIYIK, Recep ALTINTAŞ, Mehmet TUTUMLU, Erdoğan ÖZMEN, Ahmet S. TOPAÇ, Sulhi BABÜR, Güney BİZER, Nusret KADER ve Cengizhan UYANIK'ın fahri üyeliğe geçişine karar vermiştir.

VEFAT

Üyelerimizden Veli Bülent Akıncı'nın babası
17.11.1993 günü vefat
etmiştir.

Üyelerimizden İrfan Güneysu'nun babası
03.01.1994 günü vefat
etmiştir. Merhumlara
Allah'tan rahmet,
yakınlarına başsağlığı
dileriz.

TASSA YÖNETİM KURULU İSİM LİSTESİ

Başkan	: Neşe KOCAOĞLU
Başkan İl.	: Pakize OĞUZ
Teknik Danışman	: Gülnaz KARAHAN
Genel Sekreter	: Çiğdem YÜCEL
Genel Sekreter Yrd.	: Didem OKTAY
Muhasep	: Figen GÜNAY
Eğitim ve Teşk. Sekreteri	: Berna ERDOĞAN



22 Aralık
Çarşamba günü
yapılan TASSA
Olağanüstü
Genel Kurulu
büyük bir coşku
içinde geçmiştir.
Seçilen yeni
yönetim
kurulunun
çalışmalarında
başarılar dileriz.

BİR B-737 KURSU DAHA BİTTİ



THY Eğitim tesislerinde 8 Kasım - 14 Aralık 1993 tarihleri arasında yapılan B-737 kursu, kursiyerlerin düzenlendiği bir kokteyl ile tamamlandı. Eğitim başkanı Sn. Ahmet Sayıcı, UTED Dernek başkanı Sefa İnan ve değerli teknik öğretmenlerimizin de katıldığı kokteyl, B-737 eğitiminin verildiği sınıfta gerçekleştirildi. Bu vesile ile tüm teknik öğretmenlerimize özverileri ve iyi niyetli çabaları için yürekten teşekkür ediyoruz. Kursu katılan tüm arkadaşlarımıza çalışmalarında başarılar diliyoruz.

EVLENEN ÜYELERİMİZ

Nesip Tarkan Cimilli
15.11.1993 tarihinde Gülfer ile,
Güngör Göktepe
19.12.1993 tarihinde Nevin ile,
Metin Hopalı
23.12.1993 tarihinde Sinem ile,
Hasan Acar
25.12.1993 tarihinde Cennet ile,
Yalçın Açıklı
24.12.1993 tarihinde Ebru ile
evlenmişlerdir.

Hasan Çebi Alaybey	24.01.1975	Abdullah Gök	05.01.1987
Lütfü Tezcan	20.01.1973	S.Aydın Derelioğlu	12.01.1993
Dursun Paltun	26.01.1981	Ergun Mustafa Yılmaz	14.01.1981



Ergin Ogan	25.01.1988
Suat Yazar	20.01.1987
Mehmet Taş	24.01.1993
Vural Özkan	26.01.1990
Mürsel Vural	28.01.1990
İrfan Çelikkol	27.01.1991
Kemal Beyazıt	08.01.1971
Mehmet Akif Erkul	26.01.1992
Mehmet Tunca	20.01.1983
Ahmet Tokmak	27.01.1966
M.Ali Tunçbilek	04.01.1978
Nezih Kasar	05.01.1981

OCAK AYINDA EVLENEN ÜYELERİMİZ

Selahattin Dil	16.01.1974
Erdoğan Ülgen	03.01.1975
Ertuğrul Çemberci	11.01.1964
Yunus Nemruk	11.01.1972

Hüseyin Yılmaz	02.01.1982
Halil Yıldız	05.01.1978
Tahsin Aksu	16.01.1952
Mustafa Karaman	03.01.1976
Ercan Taban	13.01.1979
Cemali Yakar	09.01.1982

**Çiftlere bir ömür boyu
mutluluk diliyoruz.**

OCAK AYINDA DOĞAN ÜYELERİMİZ

Selahattin Dil	10.01.1947	Ahmet Aslan	03.01.1962	Mehmet Kaya	01.01.1960
Hilmi Canatar	01.01.1942	Serdar Balaban	01.01.1956	Mustafa Eren	15.01.1961
Bayram Erdurak	12.01.1944	Resul Kocabaş	20.01.1958	İsmail Uruç	06.01.1967
Faruk Buruk	27.01.1949	Erdoğan Özvar	05.01.1959	Turgay Özdoğan	26.01.1962
Çetin Alpaykan	30.01.1947	Duran Yılmaz	20.01.1962	Ali Karataş	01.01.1964
Ahmet Yılmaz	10.01.1946	Hilmi Orhan Yılmaz	14.01.1960	Bülent Turan	09.01.1965
Hayri Gülsunar	13.01.1950	Aydın Yöndem	20.01.1963	Savaş Atçioğlu	01.01.1962
Yaşar Varlık	15.01.1950	Aziz Akkaya	01.01.1957	Kadir Güler	19.01.1966
Doğan Germiyanoğlu	26.01.1953			Osman Togay	28.01.1966
Ferit Günaydın	01.01.1952			Ümit Cücen	01.01.1966
Recep Altıntaş	01.01.1943			Ahmet Beyazıt	25.01.1965
Sami Öztürk	25.01.1953			Ejder Alyaz	09.01.1965
Sebahattin Türkkıyısı	15.01.1947			N.Üğür Muşkara	20.01.1953
M.Zeki Uçal	01.01.1950			Mehmet Yıldırım	02.01.1951
Süleyman Ercüment	30.01.1951			Mehmet Narin	10.01.1955
Yılmaz Kenavlı	02.01.1955			Fikret Özbora	15.01.1949
Ömer Adayan	18.01.1954			Ferruh Afşar	16.01.1950
İskender Çiçek	03.01.1960			Selim Kona	01.01.1964
Erdoğan Yavaşoğlu	10.01.1955			Atilla Bahsenli	27.01.1959
İbrahim Ulu	18.01.1956			Nejat Barkın	01.01.1944
Azmi Mutlu	09.01.1957			Turgut Paltun	20.01.1961
Ahmet Bayraktar	25.01.1961			Orhan Tarınc	03.01.1941
Mustafa Öz	19.01.1962			Güven Acar	08.01.1964
Mehmet Ergin	08.01.1963	A.Levent Yangil	20.01.1961	Ersoy Bozkurt	01.01.1969
İbrahim Yeşil	08.01.1962	Aydın Süvari	26.01.1960	Esabil Özünal	12.01.1968
Abdullah Gök	31.01.1960	Alper Ferzan	16.01.1964	Efkan Doğan	16.01.1967



Doğum
günlerini kutlar,
esenlik ve
mutlulukla
geçecek nice
yıllar dileriz.

RUDDER TRAVEL ARIZASI 2

"GEÇEN SAYIDAN DEVAM"

2- A/P servo aktuatörlerin arıza durumlarının incelenmesi=

Burada konu (2) kısımda incelenir.

a-Autopilot'un engage olmaması

b- Autopilot engage olduğu halde (Bir ya da her iki A/P), A/P sistemin çalışmaması

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

A-Autopilot'un engage olmaması=

Burada da konu (2) kısımda incelenir.

1-Sadece bir A/P'un (= A/P: 1 ya da A/P: 2) engage olmaması

2-Her iki A/P'un (=A/P: 1 ve A/P: 2) engage olmaması (Daha doğrusu her iki (A/P) engage olduğu halde çalışmazsa)

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

1- A/P'lardan birinin (A/P: 1 ya da A/P: 2) engage olmaması=

(A/P)'lardan birinin (A/P: 1 veya A/P: 2) engage olmamasının nedenleri:

- Engage olmayan (A/P)'a ait (FCC)'un arızalı olması.

- Engage olmayan (A/P)'a ait (FCC) ile yine engage olmayan (A/P)'a ait (Valve block) üzerinde bulunan solenoidler arasındaki Wiring problemi yani;

- (FCC) ile (Main valve solenoid)'i arasında

- Ya da (FFC) ile (Engagement valve solenoid)'i arasındaki wiring problemi

- Engage olmayan (A/P)'a ait valve block üzerinde bulunan (Main valve solenoid)'inin arızalı olması.

- Engage olmayan (A/P)'a ait valve block üzerinde bulunan (Engagement valve solenoid)'inin arızalı olması.

- Engage olmayan (A/P)'a ait valve block içindeki (Main valve)'de bir sıkışmanın (Jamming) meydana gelmesi.

- Engage olmayan (A/P)'a ait

valve block içindeki (Engagement valve) de bir sıkışmanın (Jamming) meydana gelmesi.

- Engage olmayan (A/P)'a ait valve block içindeki (Microswitch)'in "Açık" (=Open) kalması.

Şimdi bu nedenle de tek tek inceleyelim:

Burada: (A/P)'lardan birinin (Engage) olmaması arızasının nedenlerini (2) ana grupta toplamak mümkündür:

1- Engage olmayan (A/P)'a ait (Valve block)'u dışındaki komponentlerde meydana gelen arızalar (dolayısıyla, A/P servo aktuator dışındaki arızalar)

2- Engage olmayan (A/P)'a ait (Valve block) üzerindeki ya da valve block içindeki komponentlerde meydana gelen arızalar (dolayısıyla, A/P servo aktuator ile ilgili arızalar).

1- Engage olmayan (A/P)'a ait (valve block)'u dışındaki komponentlerde meydana gelen arızalar.

Bu durumda (A/P)'un engage olmamasına neden olan komponentler:

- Engage olmayan A/P'a ait A/P lever (= FCU)

- Engage olmayan A/P'a ait A/P lever ile yine engage olmayan A/P'a ait (FCC) arasındaki wiring

- Engage olmayan A/P'a ait (FCC)

- Engage olmayan A/P'a ait (FCC) ile yine (Engage) olmayan A/P'a ait (valve block) üzerindeki (main valve solenoid) arasındaki Wiring

- Engage olmayan A/P'a ait (valve block) üzerindeki (engagement valve solenoid)'i arasındaki wiring

Yukarıdaki bu nedenler şu anda incelemekte olduğunuz (A/P servo aktuator) arızalarının dışındadır.

Bizi burada ilgilendiren, engage olmayan A/P'a ait valve blocku üzerinde ya da valve blocku içindeki komponentlerde meydana gelen

arızalardır.

2- Engage olmayan (A/P)'a ait (valve block)'u üzerindeki ya da (valve block)'u içindeki komponentlerde meydana gelen arızalar:

Bu durumda, söz konusu (A/P)'un engage olmamasına neden olan valve block'u üzerindeki komponentler= (A/P Servo aktuator ile ilgili arızalar)

-Main valve solenoid (Valve block üzerinde)

-Engagement valve solenoid (Valve block üzerinde)

-Main valve (Valve block içinde)

-Engagement valve (Valve block içinde)

-Microswitch (Valve block içinde)

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

- Valve block'u içindeki (Main valve) → Bir çeşti (Slide valve)'dir.

Bu Valve'de arıza, sadece söz konusu (main valve)'in sıkışmasından (Jamming'den) kaynaklanır. (Main valve), Pressure Line'i tıkamış (kapatmış) durumda iken, valve de Jamming (sıkışma) meydana gelirse, bu durumda; ilgili (FCC), bu main valve'e ait solenoid'i (Main valve solenoid) gerekirse bile, main Valve'de jamming meydana geldiğinden, valve sola doğru hareket edemeyecektir. Bunun sonucunda, Pressure Line'deki hidrolik, main valve'den geçip clutch pistonu (Actuator)e gidemeyecektir. Yani; başka bir deyişle, ilgili Hydraulic system → "OFF" olacaktır. Bu da, daha önce anlatıldığı gibi; ilgili (A/P)'un engage olması için gereken (3) şarttan birinin olmaması demektir. (Bak: sayfa 9'daki şekil) dolayısıyla "And Gate" tamamlanmadığı için, ilgili A/P → "Engage" olmayacaktır.

Ancak; (Main valve) → bir (Slide valve)'dir. Yani mekanik bir valvedir. Dolayısıyla bu valve'in arıza yapması (= sıkışması = Jamming)

oldukça uzak bir ihtimaldir.

- Valve block'u içindeki (Engagement valve) → Bu da (Slide valve)'dir. Bu valve'de arıza, sadece söz konusu (Engagement valve)'in sıkışmasından (Jamming)'ten kaynaklanır. Eğer, ilgili (FCC), bu engagement valve'e ait solenoid'i (= Engagement valve solenoid) enerjilediği halde, engagement valve sağa doğru hareket etmezse (Valve'deki jamming'ten (sakışmadan dolayı)), bu durumda, engagement valveden geçen hidrolik, clutch piston'un (= Actuator'ün) alt ve üst yüzeylerine aynı miktarda gideceğinden (Yani; alt ve üst yüzey hidrolik basınçları eşit olacağından) Clutch piston (= Actuator) hiç hareket etmeyecektir. Dolayısıyla bu clutch piston'a bağlı (Cam)'da hiç hareket etmeyecektir. (Cam) hareket etmediği için (Microswitch) → "Açık" konumda (= Open) kalacaktır. Yani; söz konusu (valve block) içindeki engage logic devresi tamamlanmayacaktır. Bunun sonucu da ilgili A/P → "Engage" olmayacaktır.

Ancak; (Engagement valve) → Bir (Slide valve)'dir. Yani; mekaniki bir valve'dir. Dolayısıyla bu valve'in arıza yapması (= sıkışması = Jamming) oldukça uzak bir ihtimaldir.

- Valve block içindeki (microswitch) → bilindiği gibi, (Microswitch)'in "Açık" yada "Kapalı" konuma hareketi, doğrudan doğruya (Cam)'ın hareketine bağlıdır. (Cam)'ın hareketi de, Clutch piston'un (= Actuator'ün) yukarı ya da aşağıya doğru hareketine bağlıdır. Yani;

- Clutch pistonun "yukarı" hareketi → Cam'ı, (Microswitch)'i kapatacak yönde (= Microswitch, "Close" konuma gelecek şekilde) hareket ettirir. Microswitch kapandığında, engage logic devresi tamamlanacaktır. Bunun sonucu da ilgili (A/P) → "Engage" olacaktır.

Clutch Piston'un "Aşağı" hareketi → Cam'ı, (Microswitch)'i açacak yönde (= microswitch, "open" konuma gelecek şekilde) hareket ettirir. (Microswitch) açıldığında, engage Logic devresi tamamlanmayacaktır.

Bunun sonucunda ilgili A/P "Disengage" olacaktır.

Bizim problememiz, ilgili (A/P)'un (Engage) olmamasıdır. Yani; A/P'un disengage durumda kalmasıdır. (Engage yapılmak istendiği halde) Bu demektir ki, ilgili A/P'a ait microswitch "Açık" konumda (= "Open") kalmış demektir. Yani, başka bir deyişle, (Eğer başka herşey normalse ve A/P engage olmuyorsa), (Microswitch)'i "Açık" konumda bırakan (2) neden vardır:

- Ya (Clutch piston)'da meydana gelen bir sıkışmadan (Jamming'ten) dolayı (Clutch piston) yukarı doğru hareket edemez (Clutch pistonun alt yüzeyine hidrolik geldiği halde)

- Ya da; clutch piston yukarı hareket etmek istediği halde, cam'da meydana gelen bir sıkışmadan (Jamming) dolayı, (Cam)'ın hareket edememesi (Microswitch'i kapamak için), yani; (cam)'da bir sıkışma (Jamming) söz konusudur.

Yukarıdaki bu (2) durumdan birinin meydana gelmesi durumunda, (Microswitch) "Open" konumda kalacaktır. (A/P'un engage olmasını gerektiren bütün diğer şartlar mevcut olduğu halde) bunun sonucunda, ilgili autopilot (= A/P) engage olmayacaktır. (= Engage yapılmak istendiği halde) yani; "Disengage" durumunda kalacaktır.

Böyle bir durumda yapılabilecek hiçbirşey yoktur. İlgili A/P servo actuator'ün değişmesi gerekir.

- Valve block üzerindeki (Main valve solenoid) → bilindiği gibi, (main valve solenoid), ilgili (FCC)'den gelen signal ile enerjilenir. Söz konusu bu solenoid'in enerjilenmesi sonucu main valve çalışarak (Sola doğru hareket ederek), hidroliğe yol verir. Eğer söz konusu bu solenoid, ilgili (FCC)'den signal geldiği halde enerjilenmiyorsa, yani arızalı ise, bu durumda, (Main valve solenoid)'i enerjilenmediği için, main valve'de çalışmayacaktır. (Yani, sola hareket etmeyecektir.) Bunun sonucu, hidrolik, main valve'den geçemeyecektir. Bu da yukarıda bahsedilen ve (A/P)'un engage olmasını gerektiren (3) ön şarttan birin mevcut olması demektir. (Yani green system "Off"

yani, (And Gate)'in şartlarından biri mevcut değildir. (Bak: Şekil 4) Dolayısıyla, "And Gate" tamamlanmadığı için, ilgili (A/P) "Engage" olamayacaktır.

Böyle bir durumda, (Main valve solenoid) → valve block üzerinde olduğundan, "Main valve solenoid" değiştirilir. (P/N 38215-262)

- Valve block üzerindeki (Engagement valve solenoid) → (Engagement valve solenoid), ilgili (FCC)'den gelen signal ile enerjilenir. Söz konusu bu solenoid'in enerjilenmesi sonucu, (Engagement valve) çalışarak (Sağa doğru hareket ederek) alt yüzeyine gitmesini sağlar. Böylece piston yukarı hareket eder. Buna bağlı olarak (Cam) hareket eder. (Cam)'ın bu hareketi ile (Microswitch) (Close) konuma gelir ve engage logic devresi kapandığı (tamamlandığı) için ilgili A/P "Engage" olur.

Eğer söz konusu bu solenoid'e ilgili (FCC)'den signal geldiği halde, enerjilenmezse (Yani arızalı ise), bu durumda, (Engagement valve solenoid)'i enerjilenmediği için, (Engagement valve) sağa hareket etmeyecektir. (çalışmayacaktır) Bunun sonucu da gelen hidrolik, clutch piston'un (= actuator'ün) alt ve üst yüzeyinde eşit etkileyecektir. (Aynı miktarda gelecektir) Buna ilave olarak, clutch piston'un üst yüzeyinde ayrıca bir yay yükü olduğundan, piston aşağıya hareket edecektir. (Eğer aşağıda değilse) Buna bağlı olarak (Cam), (microswitch)'e basmayacaktır. (Yani; (cam), microswitch'i "Açık" konumda bırakacak şekilde hareket edecektir) dolayısıyla, ilgili A/P "Engage" olmayacaktır.

Böyle bir durumda, (Engagement valve solenoid) → Valve block üzerinde olduğundan değiştirilir. (P/HN: 38215-262)

2- Her iki A/P'un (A/P: 1 yada A/P:2) engage olmaması=

Her iki A/P engage olduğu halde çalışmazsa,

Bilindiği gibi; her iki A/P sistemi birbirinden tamamen ayrı iki sistemdir. Yani; (A/P:1) ve (A/P: 2) sistemleri birbirinden bağımsız ola-

rak çalışırlar. Yani;

(A/P:1) System'i;

(A/P:1) Lever → FCC → Green valve block (İlgili A/P servo actuator'e ait)

(A/P:2 System'i;

(A/P:2) Lever → FCC:2 → Yellow valve block (İlgili A/P servo actuator'e ait)

şeklinde. Ancak, ilgili A/P servo actuator'de bulunan, (Green) ve Yellow valve blocklarının herbirinden çıkan hareket, her iki (Valve block) için ortak olan ve ilgili A/P servo actuator'ünde bulunan aşağıdaki (3) parça vasıtasıyla ilgili servoya iletilir.

-Output Lever

-Output Shaft

-A/P Torque Limiter Lever

Her iki valve block için (Dolayısıyla her iki A/P için) bu (3) parça ortaktır. (Her bir A/P Servo actuator'de) yani her iki A/P (A/P: 1 ve A/P: 2) devrede iken (= Engage iken), yani her bir (A/P Servo Actuator'de) her iki valve block (Green valve block ve yellow valve block)'tan çıkan hareket, her ikisi için ortak olan tek bir (Output Lever), (Output Shaft) ve (A/P Torque Limiter Lever)'dan ilgili servoya (Aileron, Elevator, Rudder) gider.

O halde her (2) Autopilot (A/P: 1 ve A/P:2) engage olduğu halde çalışmıyorsa (= A/P Lever'lar ilgili servoya (aileron, elevator, rudder) hareket verildiğinde hemen atıyorsa), bu durumda, arızanın nedeni, söz konusu ortak olan;

- Output Lever

-Output Shaft

-A/P Torque Limiter Lever'dan biridir. Böyle bir durumda ilgili (A/P servo actuator)'ün değiştirilmesinden başka çare yoktur.

A/P engage olduğu halde, A/P sistemin çalışmaması=

Burada konu (2) kısımda incelenir:

- (A/P)'lardan biri, "Engage" olduğu halde, söz konusu bu (A/P)'un bağlı olduğu A/P system'i çalışmazsa

-Her iki A/P "Engage" olduğu halde, her iki A/P system'i çalışmaz-

sa

Şimdi bunları tek tek inceleyelim:

(A/P)'lardan biri, "Engage" olduğu halde, söz konusu bu (A/P)'un bağlı olduğu A/P system'i çalışmazsa;

Bu durumda, her iki A/P (A/P:1 ve A/P:2) "Engage" olmuştur. Fakat ilgili servoya (Aileron, Elevator, Rudder) kumanda verildiğinde, (A/P)'lardan biri çalışmayarak, cockpit'teki kendine ait (A/P Lever)'ı attırır. ("OFF" eder).

Bilindiği gibi; her bir (A/P)'un "Engage" olması, o (A/P)'a ait valve block'aki (Green valve block ya da yellow valve block) → (Main valve solenoid), (Main valve), (Engagement valve solenoid), (Engagement valve), (Microswitch) ile sağlanır. Bunu yukarıda görmüştük.

İlgili (A/P)'un "Engage" olmasından sonra, ilgili servo'nun (Aileron, Elevator, Rudder) söz konusu bu (A/P) tarafından çalıştırılması, tamamen, bu A/P'a ait valve block'u üzerinde bulunan (Servo valve) ile sağlanır. Yani; (A/P:1) → ilgili servo'yu → (Green valve block)'u üzerinde bulunan (Servo valve) ile çalıştırır.

(A/P:2) → ilgili servoyu → (Yellow Valve Block)'u üzerinde bulunan (Servo valve) ile çalıştırır.

O halde sonuç olarak; Autopilot engage olduğu halde, çalışmıyorsa (Yani, ilgili servoya (Aileron, elevator, Rudder) kumanda verildiğinde, söz konusu bu A/P'a ait (A/P Lever) atıyor ise ("OFF oluyorsa) bunun nedeni; o (A/P)'a ait valve block'un (Green ya da yellow valve block) üzerindeki (Servo valve)'nin arızalı olmasıdır, yani:

-(A/P: 1) → "Engage" olduğu halde çalışmıyorsa → ilgili A/P servo actuator'e ait (Green valve block) üzerindeki (Servo valve) arızalı demektir. Bu durumda (servo valve)'nin değişmesi gerekir.

Ya da:

- (A/P: 2) → "Engage" olduğu halde çalışmıyorsa → ilgili (A/P servo actuator)'e ait (Yellow valve

block) üzerindeki konusu (Servo Valve)'in değişmesi gerekir.

NOT: 1) (A/P:1) "Engage" olduğu halde çalışmıyorsa söz konusu bu arızanın diğer nedeni de;

(FCC: 1) ile (Green valve block)'u üzerindeki (Servo valve arasındaki Wiring'te olabilir. Ya da (FCC:1)'in kendisi de olabilir.

2) → "Engage" olduğu halde, çalışmıyorsa → söz konusu bu arızanın diğer bir nedenidir;

(FCC: 2) ile (Yellow valve block)'u üzerindeki (Servo valve) arasındaki Wiring'te olabilir. Ya da (FCC: 2)'nin kendisi de olabilir.

Fakat bunlar (A/P servo actuator)'lerin dışındaki olaylardır. Burada sadece (A/P servo actuator)'lerle ilgili arıza durumları incelendiğini için bunlara girilmemiştir.

Her iki A/P "Engage" olduğu halde, söz konusu her iki A/P system'i çalışmazsa;

Bu durumda, her iki A/P (= A/P: 1 ve A/P: 2) "Engage" olmuştur. Fakat ilgili servo'ya (Aileron, elevator, Rudder) kumanda verildiğinde, her iki A/P'ta çalışmaz ve cockpit'te;

A/P: 1 Lever → Atar ("OFF" olur)

A/P: 2 Lever → Atar ("OFF" olur)

Böyle bir durumda arızanın nedeni; ilgili (A/P servo actuator)'e ait (Green valve block) ve (Yellow valve block)'un her ikisinin ortak olduğu:

- Output Lever

-Output Shaft

-A/P Torque Limiter lever'dan biridir. Böyle bir durumun ilgili (A/P servo actuator)'ün değişiminden başka çare yoktur.

NOT: Bu durum, (Sayfa 16)'da MADDE: 2'nin aynısıdır.

C.ALTINSOY

UÇUŞ KABUSUNA SON

Abdullah Gök

THY Uçak Revizyon Teknisyeni

Bir çok insan için ,uçakla seyahat, büyük bir zevk olsa da, bazıları için uçmak adete bir kabustur. Hatta sırf bu yüzden, binlerce onbinlerce kilometre yolu, otomobil veya trenle gitmeyi göze alırlar. Oysa vaktin çok değerli olduğu günümüzde, bazen uçağa binmek kaçınılmaz bir gereklilik olmaktadır. İşte böyle bir durumda, korkuyu yenmenin de çareleri vardır.

Sakin bir uçuş için, hazırlıkları genel olarak beş ana maddede toplamak istiyorum.

1- OLUMSUZ DÜŞÜNMEYİN

Daha uçuş başlamadan korkmaya başlayarak, kendinizi iyice uyarmayın.

Hatta bu korkunun üzerine gidip, başkaları ile bu konuyu konuşun. Özellikle benzer sorunları olan ancak uçak ile

seyahat eden insanların tavsiyelerine kulak verin.” Eyvah, düşüyoruz, galiba motorlar stop etti” gibi olumsuzlukları düşünmeyin, düşüncelerinizi güzel konulara yöneltin.

2- STRESİ ENGELLEYİN

Uçakla yaptığınız yolculuklarda öncelikle rahat ve huzurlu olmaya çalışın. Uçuştan iki saat önce havaalanına gidin ve orada oyalanın. Çevrede olup bitenleri seyredin. Bu sayede yapacağınız uçuşun havasına daha kolay uyum sağlayabilirsiniz.

3- ÖN HAZIRLIKLARI YAPIN

Yolculuktan önce içki ve kahve içmeyin. Bunlar sanılanın aksine daha kolay heyecanlanmanıza (Uyarıcı etkileri yüzünden).neden olabilir. Uçuş esnasında, arada bir oturduğunuz koltuktan kalkıp, uçağın koridorunda gidip gelin. Böylece heyecanınız yatışacaktır.

4- DİKKATİNİZİ BAŞKA KONULARDA YOĞUNLAŞTIRIN

Uçağın kalkışı sırasında yol arkadaşınız ile sohbet etmeye çalışın. Bir iki küçük espiri ve hoş söz sizi rahatlatacaktır. Ya da dikkatinizi hostesten isteyebileceğiniz, o günün gazetelerine veya THY'nin SKYLIFE ve benzeri dergilerine yoğunlaştırın.

5- UÇAK PERSONELİNE GÜVENİN

Uçmaktan korktuğunuzu, sizinle ilgilenen uçak personeline söylemekten kaçınmayın. Özellikle bazı uçuşlara katılmakta olan uçak teknisyeni ile teknik bilgiler ile ilgili diyaloga girebilirsiniz. Tüm personele aklınıza takılan her konuda sorular sorabilirsiniz. Sizi rahatlatmak için ellerinden gelen herşeyi yapacaklarına emin olabilirsiniz. Tüm yolcularımıza huzurlu ve zevkli uçuşlar dileriz.



Geçen sayımızda Hava-İş Genel Kurulu haberimizde yönetim kurulu isimleri dizgi hatası sonucu yanlış olmuştur. Doğrusu yandaki gibidir.

**Genel Başkan
Genel Başkan Yardımcısı
Genel Sekreter
Genel Mali Sekreter
Genel Eğitim Sekreteri
Genel Teşkilatlanma Sekreteri
Genel Sekreter Yardımcısı
Genel Eğitim Sekreter Yardımcısı
Genel Teşkilatlanma Skr. Yrd.**

**: Atılai AYÇİN
: Rahime DÜZGÜN
: Şafak KURNAZ
: Cumhur AKINAY
: Mustafa YAĞCI
: Ahmet İZGÜR
: Önder ATAY
: İsmail ÖZTULUNÇ
: Hüseyin GÜRBÜZ**

KALİTE GELECEĞİMİZDİR

Dünyamız çok boyutlu, türbülanslı bir dönem yaşamaktadır. DEĞİŞİM VE KÜRESSELLEŞME alışılmış sistemleri ve düzenleri alt üst etmektedir. Şirket evlilikleri, ulaşım, haberleşme hızı, bilgisayarların oyuncaklara kadar girmesi, dünyadaki insanların zevk, beğeni ve alışkanlıklarını, istek ve ihtiyaçlarını birbirine yakınlaştırmaktadır.

Sivil Havacılık da bu olaylardan en çok etkilenen sektörlerden biridir. Rakiplerinden daha üstün "yolcu-mutluluğu" sağlayabilecek yönetim sistemini ve kurum kültürünü yerleştiren şirketler ayakta kalabileceklerdir. Bunu sağlamak için, öncelikle bitmeyen bir "süreç" in varlığını kabul etmeli, tüm kuruluş içi dinamikleri harekete geçirecek bir değişimi benimsemelidir. Birinci adım takım çalışması ve çalışanların katılması ile en etkin şekilde hizmet içi eğitime ağırlık verilmesidir. Çünkü, artık, hizmette rekabetin anahtarı "KALİTE" olgusu ile bütünleşmiştir. Özellikle sivil havacılık hizmetinde üstünlüğü belgelemede kullanılan ölçülerin en önemlisi "KALİTE"dir. Çünkü havacılıkta "kalite kavramı" emniyet, ekonomi, konfor, uygunluk kavramlarını kapsamaktadır.



Oya Torum
THY Kabin Kalite Müdürü

Yolcumuzun ilk tercih nedeni fiyat değildir. Ancak unutmamalıdır ki, fiyatın da rekabet üstünlüğü elde etmede, önemli bir etken olduğu TİCARETİN ana kuralıdır.

O halde, yüksek kalite ve düşük maliyet kuralları, kuruluşumuzu da uluslararası bayrak yarışında, "toplam kalite yönetimini" zorlamaktadır. Bu zorlamanın temelleri atılmıştır.

**HEDEF; ORTAKLIĞIMIZDA
ÇALIŞAN HERKESİN
BAKİŞLARINI, YOLCU
GEREKSİNİMLERİ VE
BEKLENTİLERİNE
ÇEVİRMEKTİR.**

Ortaklığımızın performansı artırılmış, filomuz genişlemiş, işletmemizin ana kaynağı olan insan gücünün güçlendirilmesine, motive edilmesine başlanmıştır. Şimdi artık toplam kalite yönetimi ve "eğitim velvelesine" ihtiyaç vardır. Her süreç gibi bir yerden buna da başlamak gerekmektedir.

2000'li yıllarda, acımasız pazarda ayakta kalabilmenin ön koşulu KALİTE HİZMET VE SIFIR HATA kavramlarına geçmektedir.

Oysa, daha 2000'li yıllara bile gelmeden Avrupa Topluluğu kararları, ticari sınırların ve gümrük duvarlarının kaldırılacağı 1995, adete yarın kadar yakındır.

Yolcuların seçim şansı artacaktır. Trafik hakları değişecektir. 1995'e hazırlanmak için çok az zaman kalmıştır. Bilgili, deneyimli, sabırlı, yaratıcı yönetici ve personel politikaları ile kalite geliştirme ve kontrol sistemlerini başlatmak gerekmektedir.

Hizmet zincirinin her halkasında, sürekli geliştirme, kalite, mükemmellik, verimlilik ve üretim sisteminin tamamı yönlendirilmeli ve her halkanın hedefi kendinden bir sonraki halkayı müşteri olarak görerek, onun memnuniyetini amaçlamalıdır. Programın başarısı için en önemli konu, her süreçte "EĞİTİM" dir. "KALİTE" eğitim yönetimi kavramına entegre olmalıdır.

"Toplam kalite anlayışında yolcu kraldır. Tanrının buyrukları sabittir. Yolcu istekleri değişkendir. Tanrı bağışlar, oysa yolcu isteklerine uymayanı mutlaka cezalandırır."*

*Son söz; Brisa Genel Md. Hazım Kantarcı'dan uyarlanmıştır.

"İNSANLAR SEVECENLİKLERİNİ KAYBETMEZLER İSE GELECEK HEP AYDINLIK VE GÜZEL OLACAKTIR"

UTED: Sayın Nail Kaya, bize kendinizi tanıttirmisiniz?

Nail Kaya: Aslen Van'lıyım. 1946 yılında Ankara'da doğdum. İlk orta, lise ve Erkek Sanat Enstitüsü olmak üzere, uzun tahsil süresini Ankara'da tamamladım. Gazi Fişek Fabrikası ve Sarıyar Barajı'nda çalıştım. 1970'de Askere gittim. 1972 yılında evlendim. Halen B ekibi Başteknisyeni olarak çalışmamı sürdürüyorum. İki kız babasıyım.

UTED: Bu konuma gelinceye kadar nasıl bir eğitimden geçtiniz?

Nail Kaya: Uçak elektrik teknisyeni olarak göreve başlamakla rağmen, uçak hakkındaki bilgim yalnızca hava ulaşım aracı olmasından ibaret idi. Bir müddet sonra, mesleki ilk bilgilerimi A-B temel eğitimi ile aldım. Bundan sonraki dönem ise mesleği bana sevdiren ve gelişmeye yardımcı olan, şu anda Teknik Eğitim Şefi, M. Salih GFezgin olmuştur. Kendilerine her zaman minnetarımdır. Bilahare sıra ile B -707, B-727, F-28, DC-9, DC-10, B-737 kurslarını yurt içinde, A-310 kursunu ise yurt dışında görerek sertifikalarımı aldım. Bunlar hem benim şahsi

gayretim hem de benden evvel bu mesleğe gönül verenlerin yardımları ile gerçekleşti. Kendilerine her zaman müteşekkirim.

UTED: Mesleğinizi seviyormusunuz? Vardiya sisteminde nasıl uyum sağladınız?

Nail Kaya: Pek tabii ki sevmesem bu mesleği yapmam. Çalışma hayatıma vardiyalı olarak başladığım için çabuk alıştım.

UTED: Vardiyalı çalışma, sağlığınız ve aile yaşantınızı etkiliyormu?

Nail Kaya: Elbette, çok stresli bir işkolu, yağışı, yazı, kışı, sıcağı, soğuğu, hep bizimle omuz omuza, gürültüsü de cabası. Doğrusu insanı çabuk yaşılandırıyor. Bu mesleğin cilvesi olsa gerek. Ailem için ise maalesef, sosyal yaşantımızı yok eden bir sistem.

UTED: Hobileriniz var mı? Hobilerinize vakit ayırabiliyormusunuz?

Nail Kaya: Elbette herkes gibi benimde tutkularım var. Ama hepsini yapmam mümkün değil. Boş zamanlarımı Türk Sanat



Müziği ile ilgilenip, dinleyerek ve ailem ile gezip eğlenerek geçiriyorum.

UTED: Yeni yetişen teknisyenlere neler önerirsiniz?

Nail Kaya: Bu mesleği sevmeleri, çok çalışmaları, birbirlerini seven sayan tutucu bir toplum olmaları ve bir de lisansı en iyi şekilde öğrenmeleri genç arkadaşlarım için faydalı olacaktır.

UTED: Gelecek için neler düşünüyorsunuz?

Nail Kaya : Bu teknolojik atak hiç durmayacaktır. İnsanlar sevecenliklerini kaybetmezlerse gelecek hep aydınlık ve güzel olacaktır.

Bu fırsatı bana vermek lütfunda bulunan saygıdeğer Uted yöneticisi ve çalışanlarına birlik ve beraberlik içinde güzeli daha mükemmeli ile başarılar dilerim.

Saygılarımla...



MUHTEŞEM GECE

Yanlış anlaşılmasın dostlar, "MUHTEŞEM GECE" deyimi bana ait değil. 6 Aralık gecesi BİGES MÜZİKHOL'ünde yapılan 26. UTED Kuruluş Yıldönümü Gecesine katılan sayın davetlilerimizin, gecemizi ifade etmek için en çok kullandıkları tanım.

Kapıdan ilk girdiğiniz andan itibaren sıcak bir ilginin içinde buluyorsunuz kendinizi. Yakanıza takılan UTED rozeti ve aynı gece 3. yılına start alan UTED DERGİ gece boyunca sizi bir an olsun yalnız bırakmadı. Masanıza oturduğunuzda organizasyon için gösterilen özeni görebildiniz. Benzeri toplantılarda görülen soğukluk ve yapmacıklık, o

gece Biges salonuna uğramadı. Dostça kucaklaşmalar, selamlar ve şakalaşmalar, gelecek saatlerin habercisiydiler. Nitekim Sn. Yalçın Özden'in showunun zaman zaman neşeli bir diyaloga dönüşmesi ile salonun neşe grafiği hızlı bir turmanış gösterdi.

THY'nin Sn. üst düzey yöneticileri ve Hava-İş'in Sn. başkanının katılımı ile gecemiz daha renkli ve daha canlı bir tablo oluşturmaktaydı. Dernek başkanımız Sn. Sefa İnan'ın konuşması ile gecemiz fiilen başlamış oldu. Sn.



**Figüran Osman,
akıcı ve zaman
zaman absürd
espirileri ile tüm
salonu kahkaha
seline boğdu**



**Dernek
başkanımız Sn.
Sefa İnan'ın
konuşması ile
gecemiz fiilen
başlamış oldu**

İnan konuşması sırasında gelecek için temennileri ile birlikte sitem etmeyi de ihmal etmedi. Dernekçilik ile ilgili söylediklerine katılmamak elde değil doğrusu. Sıkıcı (!) konuşmasını oldukça kısa keserek sahneyi, hafif müziğin sevilen sesleri olan Şehnaz-Nazlı ikilisine bıraktı.

Şehnaz-Nazlı ikilisi geçmişten yakaladıkları çıgıltıları bir coşku seline dönüştürerek müzik ile dolu doyumsuz dakikalar yaşattılar geceye katılan Sn. davetlilerimize. Doğrusu hiç bitmesin istedik. Nefis müzikleri ile dans eden çiftlerin oluşturduğu tablo görülmeye değerdi.

Müziğin büyüünden kurtulup sohbetlere dönmeye fırsat bulamadan, bambaşka bir büyüün esiri oldu tüm salon. Burçin Orhon sahnede gösterisine başladığında bir anda tüm davetlilerin ilgi odağı oldu. Kıvrak bir müzik ve müzik ile yarışan



bir Burçin Orhon izledik. Müzik ile estetiğin uyumunu böylesine bir arada bulabilmek her zaman ele geçen bir fırsat değildir. Doğrusu davetliler bu fırsatı iyi değerlendirdiler.

Sanırım içinizde "Figüran Osman"ı tanımayan yoktur. Sahnelerin tecrübeli show-man'ı Yalçın Özden akıcı ve zaman zaman absürt espirileri ile tüm salonu kahkaha seline boğdu. Kimler nasibini almadığı dilinden.

Özelleştirmeden 900'lü telefonlara, Tanju'dan Hülya Avşar'a kadar her konuda,

Gecenin en müstesna anlarından biri hiç kuşkusuz gerek THY, gerek UTED çatısı altında çeyrek yüzyılı geçmiş abilerimizin plaketlerini aldıkları dakikalardı.

tabiri caizse damdan saçağa geçerek zülf-ü yare dokundu.

Gecenin en müstesna anlarından biri hiç kuşkusuz gerek THY, gerek UTED çatısı altında çeyrek yüzyılı



Kıvrak bir müzik ve müzikle yarışan bir Burçin Orhon izledik.

Şehnaz Nazlı ikilisi, geçmişten yakaladıkları çıgıltıları bir coşku seline dönüştürerek müzik ile dolu doyumsuz dakikalar yaşattılar.





**Türk Sanat
Müziğinin hem
klasik hem de
popüler
eserlerinden
oluşan bir müzik
ziyafeti sundu
bizlere Coşkun
Sabah.**

geçmiş ve artık "Abi" sıfatını almış abilerimizin plaketteğini aldıkları dakikalardı. Dernek başkanımız ve THY üst düzey yöneticileri ile Hava-İş başkanı tarafından kendilerine verilen plaketteğini sanıyoruz ki, evlerinde güzel anılar zincirinin özel bir halkası olarak hep göz önünde kalacaklar.

Sn. Coşkun Sabah alkışlar arasında sahneyi aldı. Artık

yakından tanıdığı UTED ve teknisyenlere hoşgeldiniz dedikten sonra programına başladı. Henüz 2. eseri okurken sahne dans edenler ile dolmaya başladı. Bir birinden güzel şarkılar devam ettikçe dans edenlerin sayısı da arttı. Sn. Coşkun Sabah programının birinci bölümünü bitirdiğinde sahnede yine eski bir dostu gördük; Figüran Osman. Politik tipler ve özellikle

kadının ve erkeğin kronolojik özelliklerini teker teker anlatışı kaçırılmayacak bir showdu. Eğer kendisine daha sonra ulaşmayı başarabilirsem bu kronolojik özellikleri pasta tarifi ister gibi isteyeceğim. Oluşan diyaloglar ise bambaşka bir renk ve bambaşka bir eğlence idi.

Yalçın Özden iyi bir yağ çekerek patronunu tekrar sahneye çağırırdı.



**Masanıza
oturduğunuzda
organizasyon için
gösterilen özeni
görebildiniz.
Benzeri
toplantılarda
görülen soğukluk
ve yapmacıklık,
o gece Biges
salonuna
uğramadı.**

Programın 2. bölümüne başlayan Coşkun Sabah Türk Sanat Müziğinin hem klasik, hem de popüler eserlerinden oluşan bir müzik ziyafeti sundu bizlere. Güzel sesi ve yorumu için kendisine tekrar teşekkür ediyoruz.

Gecenin ilerleyen saatleri ise dans edenlerin oldu. Uçakların,

yağmurun, rüzgarın ve diğer güçlüklerin yoramadığı teknisyenleri dans yormazdı nitekim. Özellikle Sn Sefa İnan üstün bir performans göstererek saatlerce pisti terk etmedi.

Gece yarısını geçmiş olmasına rağmen eğlence aynı hızda devam ediyordu. Sadece pistte değil salonun

her köşesinde dans eden çiftler görülmüyordu.

Gece bitip davetliler ayrılmaya başladığında herkes aynı şeyi düşünüyordu; "Bir sene çabuk geçer inşaallah"

UTED Yazı Kurulu



Yakanıza takılan UTED rozeti ve aynı gece 3. yılına start alan UTED DERGİ gece boyunca sizi bir an olsun yalnız bırakmadı.

BASINDA GECEMİZ



Uçak teknisyenleri gönüllüleri eğlendi

Uçak Teknisyenleri Derneği'nin 26'ncı kuruluş yıldönümü nedeniyle BIGES'te düzenlenen geceye katılan konuklar eğlenceli saatler yaşadılar. Hafif müziğin sevilen sesi Leman Sam'in kızı Şehnaz ile sanatçı arkadaşları Nazlı da, söylediği şarkılarla davetlileri coşturdular. Derneğin geleneksel toplantısında, uçak teknisyenlerinin yarısına, THY yöneticileri ile Hava-İş Sendikası yöneticileri de hazır bulundu. Gecede bir konuşma yapan Dernek Başkanı Sefa İnan, "Bu muhteşem gecede birlikte olmaktan çok mutluyuz" dedi.

İsmail GÜVEN



Havacılar eğlendi

● Kuruluşundan beri her 5 Aralık günü toplanıp eğlenmeyi gelenek haline getiren UTED (Uçak Teknisyenleri Derneği) üyeleri, Etiler Biges'te 25'inci kez biraraya geldi. Şehnaz-Nazlı ikilisi teknisyenleri coşturdu.

● UTED Başkanı Sefa İnan, geceyi açarken yaptığı konuşmada, sivil havacılığın kaderinin üyelerinin elinde olduğunu, uçaklarla seyahat eden milyonlarca kişinin güvenliğini 800 uçak teknisyeninin sağladığını söyledi.



Sefa İnan

A-340 YAKIT SİSTEMİ

Şu anda dünyanın en modern uçağı kabul edilen AIRBUS 340'ın toplam yakıt kapasitesi yaklaşık 108.000 kg'dır. Bir otomobil deposunun 45 lt. civarında olduğunu düşünürsek, 2400 civarında otomobilin yakıtına eşit miktarda yakıt alan bu müthiş uçağın yakıtı kanatlardaki, kanat merkezindeki ve kuyruktaki tanklara yerleştirilir.

Yakıt sisteminin kontrolü FCMC (Fuel Control and Monitoring Computer) denilen iki adet kompütür tarafından yapılır. Bunlardan bir tanesi aktif, diğeri ise stand-by dir. FCMC'ler yakıt sistemi ile ilgili şu işleri yaparlar.

- Miktar indikasyonu
- Yakıt alımı, boşaltılması
- Yakıt transferi
- Yakıt miktarı değişimine bağlı olarak, uçağın ağırlık merkezinin hesaplanması, indikasyonu ve kontrolü
- Yakıt hararet indikasyonu
- Yakıt sistemi ile ilgili

ikazlar

- CMS (Centra Maintenance System) ile bilgi bağlantısı

Tabii bu kadar işi tek başına değil, diğerkomputerler ile bilgi alış verişinde bulunarak ve kendi sistemindeki valf, sensor, pompa gibi elemanları kullanarak yaparlar.

Şimdi bu işlemlerden bazılarına bir göz atalım.

YAKIT ALIMI (REFUELING)

Yakıt kontrol paneli gövdenin altında iniş takımları arkasına yerleştirilmiştir. Bu panelden şu fonksiyonlar yerine getirilir:

- Otomatik yakıt alımı,
- Manuel yakıt alımı
- Tanklar arası transfer,
- Yakıtın uçaktan boşaltılması (Defueling)

A340 uçağının full yakıt alma süresi, her iki kanatta bulunan toplam 4 yakıt portu bağlanırsa 30 dakikadır. Otomatik yakıt alımı sırasında tankların dolumu şu sırayı

takip eder.

-Collector cell'er (İnner tankların içindeki motor besleme depoları)

- Kanat dış tankları (Outer tanks)

- Kanat iç tankları (Inner tanks)

- Kuyruktaki trim tank (2,5 tona kadar)

- Merkez kanat tankı (Center tank, trim tank birlikte)

Her tankın kendine ait bir inlet valfi vardır. Bu valfler refuel copling'e irtibatlıdır.

MOTORLARIN BESLENMESİ

Her motor, kendisi için ayrılmış bulunan collector cell'den beslenir. Inner tank'ların içindeki collector cell'lerin herbirinden birtane ana yakıt pompası (Main Pump) bir tane de yedek yakıt pompası (stand-by pump) bulunur. Main pump'lar tüm uçuş boyunca çalışırlar. Stand-By Pumplar ise, main-pump'ların arıza yapması

durumunda devreye otomatik olarak girmek için hazır beklerler.

Jet Pump transfer sistemi ile collector cell'ler sürekli olarak dolu tutulurlar. Anormal durumlarda motorların her

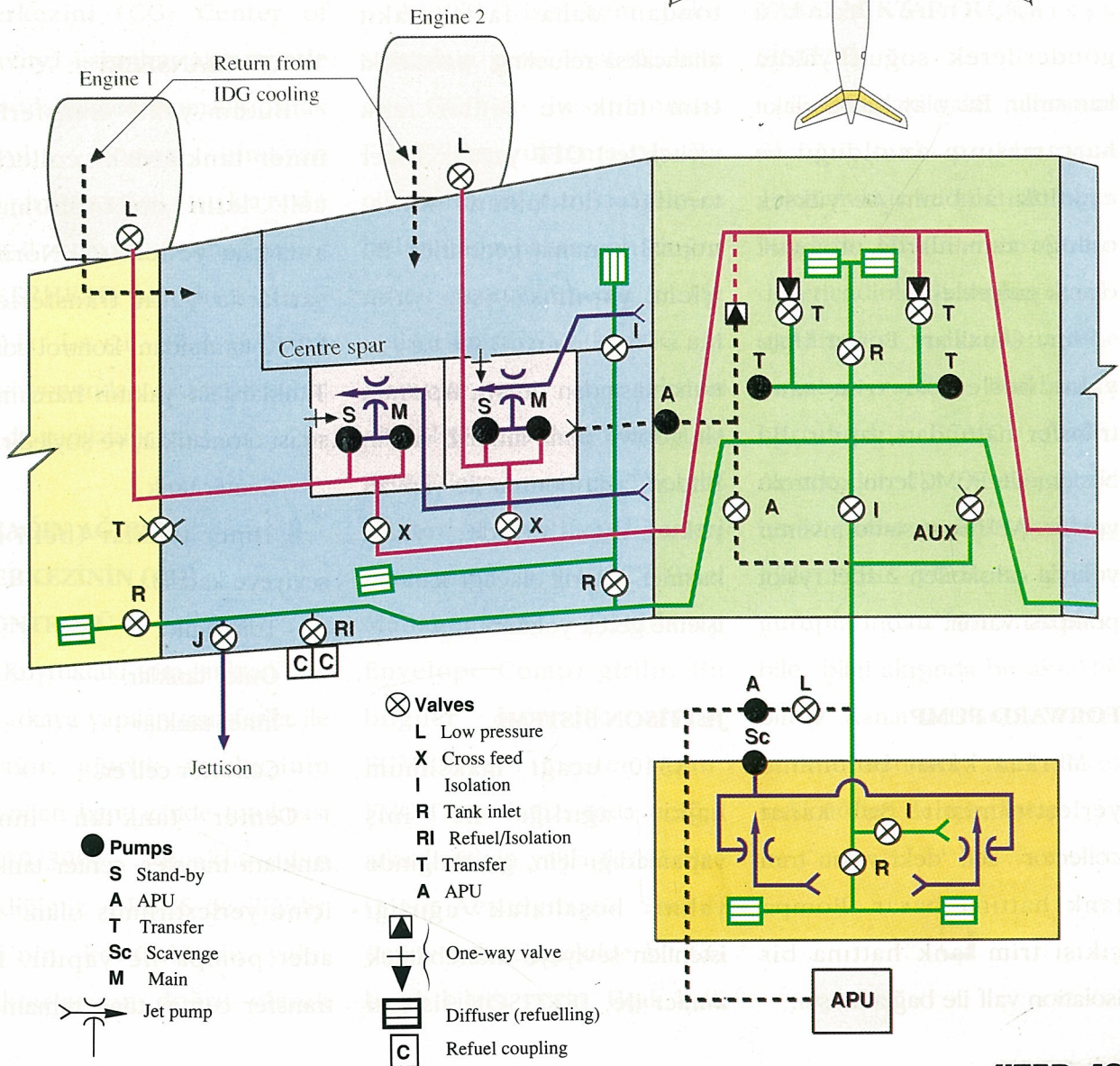
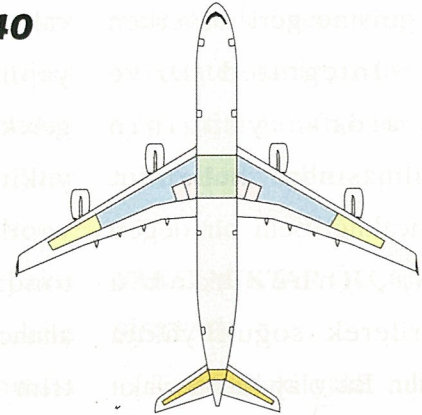
collector cell'den beslenmesi veya kanatlar arasında yakıt balansını sağlamak maksadıyla sisteme 4 adet de crossfeed valf konmuştur.

Motorlardan birinde, inner tank'ı da etkileyen yangın

çıkması durumunda, inner tankı ikiye bölen center spar sayesinde tankın ön ve arka tarafındaki yakıt birbirinden izole edilir. Ve diğer motorun beslenmesi garantiye alınır. Collector cell'lerdeki main ve

- Outer tank
- Inner tank
- Collector cell
- Centre tank (A340 only)
- Trim tank

A340



stand-by pumplar ile center tankın transfer pompaları birbirinin aynıdır.

IDG SOĞUTULMASI

Motorlara gönderilen yakıtın kullanılandan fazlası, feul pump girişine geri dönerken I.D.G (Integrated Drive Genarator) yangının soğutulmasında kullanılır. Yakıt sıcaklığı belli bir değeri aşarsa, inner tank'a gönderilerek soğuk yakıtı karıştırılır. Bu olay motor yakıt harcamasının az olduğu ve elektrik talebinin ise yüksek olduğu zamanlarda otomatik olarak gerçekleşir.

Apu (Auxiliary Power Unit) yakıt beslemesi trim tank transfer hattından yapılır. Bu beslemede FCMC'lerin kontrolü yoktur. APU için static inverter yoluyla çalışabilen 2 adet yakıt pompası vardır.

FORWARD PUMP

Merkez kanat bölümüne yerleştirilmiştir. Sol kanat collector cell 'deki yakıtı trim tank hattına basar. Pompa çıkışı trim tank hattına bir isolation valf ile bağlanmıştır.

REAR PUMP

Apu Low Pressure Isolation valfın çıkış hattına yerleştirilmiştir. Pompanın kontrolü otomatiktir. Ve trim tank transfer hattının durumuna bağlıdır. Apu çalışırken uçağa yakıt alımı yapılıyorsa, dikkat edilmesi gereken bir nokta vardır. Eğer yakıt ikmali birtek porttan yapılıyorsa va yaklaşık 60 tondan daha fazla yakıt alınacaksa refueling paneldeki trim tank ve center tank switch'leri **OFF** yapılır. Inner tanklar dolduktan sonra, normal konuma getirilirler. Bu işlem yapılmaz ise, yakıt basıncının yeterli olmamasından dolayı, Apu'nun shut,down olma ihtimali vardır. Birden fazla hortum ile yapılan yakıt ikmallerinde, yakıt basıncı yeterli olacağı için bu işleme gerek yoktur.

JETTISON SİSTEMİ

A340 uçağı maksimum kalkış ağırlığı ile iniş yapamadığı için, gerektiğinde yakıtı boşaltarak ağırlığı istenilen seviyeye indirebilmek amacı ile, JETTISON sistemi

konmuştur. Sistem aktif hale geldiğinde, ilgilivalfler açılır, stand-by pompalar da çalışmaya başlar., ve her iki kanatta ki birer porttan yakıt atmosfere atılır. Yakıtın ne kadar boşalması gerektiğini pilotun önceden seçme imkanı vardır. Seçim yapılmamış ise, sistem manuel durdurulmaz ise yakıt low-level seviyesine gelince otomatik olarak durur.

YAKIT TRANSFERİ

Bütün yakıt transferleri inner tanklardaki collector cell' lerin dolu tutulması amacına yöneliktir. Normal şartlarda yakıt transferleri, FCMC tarafından kontrol edilir. Tanklardaki yakıtın harcanma sırası otomatiktir, ve şöyledir:

- Center tank
- Inner tanklar (belli bir seviyeye kadar)
- Trim tank
- Outer tanklar
- Inner tanklar
- Collector cell'er.

Center tank'tan inner tanklara transfer, center tankın içine yerleştirilmiş olan iki adet pompa ile yapılır. Bu transfer center tank tamamen

boşalana kadar inner tankları sürekli dolu tutma amacına yöneliktir. Outer tanklardan inner tanklara transfer gravity usulü ile olur. Inner tankların seviyesi belli bir miktara düşünce outer'den inner'e yakıt akışı başlar ve bu transfer outer tanklar boşalana kadar kademeli olarak devam eder.

Trim tank ile ilgili öne ve arkaya transfer uçağın ağırlık merkezini (CG: Center of gravity) istenilen alan içinde tutacak şekilde otomatik olarak yapılır. Normal olmayan durumlarda yukarıda saydığımız transferler OVERHEAD paneldeki ilgili P / B ' l a r ı 3 A U T O 3 pozisyonundan çıkarmak sureti ile de yapılabilir.

UÇAĞIN AĞIRLIK MERKEZİNİN (CG) KONTROLÜ

Kuyruktaki trim tanktan öne ve arkaya yapılan transferler ile uçağın ağırlık merkezinin istenilen bant içinde tutulması A310/300 uçaklarından bildiğimiz AIRBUS özelliğidir. CG'nin kontrolünde yakıt miktarlarının doğru olarak

hesaplanması büyük önem taşır. A310/300 uçaklarında CG'nin hesaplanması işini CGCC (Center of Gravity Control Computer) dedeğimiz bir bilgisayar üstlenmiştir. Bu cihaz asıl işi olan CG'nin hesaplanmasını yaparken aynı zamanda bir başka cihaz (Fuel Gauging Amplifier) tarafından kontrol edilen yakıt miktar ölçüm sistemini de gözlemler.

A340'da ise hem yakıt sisteminin genel kontrolü hem de CG'nin hesaplanması FCMC'lere yüklenmiştir. Bu cihazların yakıt miktar ölçüm bölümü en hassas en doğru miktar ölçümü yapacak şekilde geliştirilmiştir. Uçakta CG'nin hesaplanması şu şekilde olur: ZFW (Zero Fuel Weight) ve ZFWCG (zero fuel Weight Center of Gravity) diğerleri pilot tarafından FMGEC'e (Fuel Management Guidance Envelope Comp) girilir. Bu bilgiler otomatik olarak FCMC'lere transfer olur. FCMC'lerin hafızasında uçağın arka limitinin yaklaşık %2 Mac (Main Aerodynamic Shord) önüne gelecek şekilde bir CG bandı bilgisi vardır. Uçak belli

bir yüksekliğe çıktıktan sonra, yakıt ve yük durumları dikkate alınarak hesaplanmış olan CG Target CG (FCMC'lerin hafızasındaki hedef CG) ile kıyaslanır ve uçağın ağırlık merkezini en iyi aralıkta tutabilmek üzere kanatlardan ve center tanktan trim tanka veya trim tanktan öne yakıt transferleri yapılır.

YAKIT MİKTAR ÖLÇÜM SİSTEMİ

Tanklardaki yakıt miktarının ölçümü tank problemlerinden gelen miktar ve yoğunluk gibi bilgilerin FCMC'ler tarafından değerlendirilip hesaplanmasıyla yapılır. Her tankta iki probe gurubu vardır. Bunlardan herbiri bir FCMC içindir. Ancak, her iki FCMC'ye de heriki probe gurubundan bilgi gider. Bu yüzden, probe guruplarından biri arızalansa bile bilgi akışında bir aksaklık olmaz. Kanat tankları ile center tankta manuel fuel level indikatörleri de mevcuttur.



YARIM KALAN RÜYA

Lapa lapa kar yağıyor saçlarıma,
 Rüzgar ılık çalıyor kulaklarıma,
 Bir ben varım arada, bir de senin hayalin
 Konuşuyoruz sevgimizden, ebedi aşkimızdan
 Geleceğe ait planlar kuruyoruz
 Üç çocuğumuz olmalı
 Yok, yok iki olsun...
 Biri senin gibi güzel, sevimli bir kız,
 Diğeri benim gibi çirkin ve gururlu
 bir delikanlı olacak
 Birde mutluluğumuzu paylaşacak,
 tek odalı küçük bir kulübemiz.
 Birden bire irkiliyorum!
 Meçhul bir güç koparıp alıyor seni benden
 Çalar saatin sesi yırtıyor kulaklarımı.
 Ve mutluluğumuz, çocuklarımız
 o küçük kulübemiz yok oluyor aniden.
 Hayat seni rüyamda bile çok görüyor bana.
 İşte yeni bir gün daha başlıyor
 her günkü gibi sensiz, acı ve ızdıraplarla.

Hidayet Kapkaç
 1974 Edirne

Geçen sayıdaki bulmacanın çözümü

Soldan Sağa: 1. Cemaleddin Rumi. 2. Aba - Us - Okapi. 3. No - Somurtuk. 4. Sos - Ek - Buse. 5. İcar - Ahali. 6. Zr - Beş Aralık. 7. Tezat - Adliye. 8. Oya - Ercan - Rasat. 9. Pa - Öle - Heca - Lh. 10. Evita - Yandaş. 11. Lu - Uc - İt - Mit. 12. Mücehhez - Li.

Yukarıdan aşağıya: 1. Cengiz Topel. 2. Cr - Ya. 3. La - Sa - Ta. 4. Absorbe - Övgü. 5. Laos - Ezeli. 6. İşaret. 7. Ur - ATC - AUH. 8. Dur - Ar - Ah - CH. 9. İste - Ney. 10. Ukala - Caiz. 11. Rok - Hidrant. 12. Uk - Bakla. 13. Marul - İslami. 14. İp - Si - Yahşi. 15. İke - Ket - Ta.

YAMAÇ PARAŞÜTÜ

Cem Gökçe

Yamaç paraşütü dünyada en hızla yayılan spor dallarından birisidir. Bu basit uçuş aracı, bir anda yüzbinlerce kişiyi etki altına alıp, onları göklerin sınır tanımaz ufuklarına ulaştırmayı başarmıştır. Yamaç paraşütü ile uçarken, hayatınız boyunca hiç duymadığınız, duyular, hissetmeniz mümkün. Bu uçuş aracıyla uygun termik ve hava dinamiklerini kullanarak binlerce metre yükseklerde özgürlük duygusunun doruğuna ulaşabilir ve basit bir aracın sizi bu rüya ülkesine nasıl çıkardığına şaşırırsınız.

Yukarı çıktığınızda artık kafanızda dünya ile ilgili hiç bir düşünce kalmaz. Tek şey rüzgarın vücudunuzdan kayıp geçmesi ve kendinizi rüzgar gibi hissetmenizdir. Burada kendinizin, yani, insan varlığının doğanın bir parçası olduğunu daha iyi kavrarınız. Yukarıda, dünyaya bakışınız artık küreseldir. Negatif ve pozitif duyguları üzerinizden atmışsınızdır. Salt kendinizi hissedersiniz. Belki de dünyada kendinizle başbaşa kaldığınız, rüzgar dışında dünyasal hiçbir sesin olmadığını, mutlak

sessizliği bulduğunuz tek yer orasıdır. Sivil ve savaş pilotlarının bile hafta sonlarını yamaç paraşütü ile uçarak geçirmelerine şaşmamak gerek, çünkü uçaklarla uçarken, havayla ve rüzgarla bu denli bütünleşmeniz mümkün değil...



Paragliding pilotu kalkış için uygun rüzgarı beklerken.

Bu uçuş aracıyla uygun termik ve hava dinamiklerini kullanarak binlerce metre yükseklerde özgürlük duygusunun doruğuna ulaşabilir ve basit bir aracın sizi bu rüya ülkesine nasıl çıkardığına şaşırırsınız.

YAMAÇ PARAŞÜTÜNÜN TARİHİ GELİŞİMİ VE YAPISAL ÖZELLİKLERİ

İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru askeri amaçlı kullanılan kubbe şeklinde ve yere sabit inen paraşütlere süzülme ve manevra kabiliyeti kazandırılarak

paracomander ve kanat paraşüt tasarımları gerçekleştirilmiştir. Dünyadaki, teknolojik gelişmeler paraşüt tasarımlarına ve malzemelerine yansarak, parafoil paraşüt icad edilmiştir. Yamaç paraşütünün atası olarak kabul edilen parafoil paraşüt, bazı paraşütçüler tarafından yamaçlardan havalandırılmak için kullanılmıştır.

80'li yıllarda Fransa'da paraşüt üreten bazı firmalar, parafoil paraşüt üzerinde birtakım değişiklikler yaparak bu paraşütün formunu bir kanat biçimine sokmuşlar, ve ilk yamaç paraşütünün prototipini gerçekleştirmişlerdir.

Yamaç paraşütü basit gözükmesine rağmen tamamen teknolojik malzemeler kullanılarak tasarlanmış bir araçtır. Konopi kumaşı, hava geçirgeenliği olmayan, hafif ve güçlü naylon ripstop veya polyester teijin maddesinden üretilmektedir. İpler ise hafif suya dayanıklı, esneme teki yaklaşık 130 kg. gerilime dayanıklı dinema ve kevler maddesinden üretilmektedir.

UÇUŞ TEKNİĞİ

Yamaç paraşütüyle sanılan aksine uçaktan atlamak ve serbest düşmek söz konusu değildir. Yamaç paraşütü kalkış sırasında açık vaziyette sizin ona kazandıracağınız ilk hız sayesinde doğacak olan aerodinamik kaldırıcı etki sayesinde havalanacaktır. Yamaç paraşütünün havalanması için iki kalkış tekniği mevcuttur. Birincisi düşük devirli otovinçlerle çekilerek yüzeyden kalkış, ikincisi ve en yaygın olanı ise belli bir yükseltilerin eğiminden aşağı doğru, rüzgara karşı koşarak kalkış. Koşarken teppeye serilmiş olan kanopi yüzeyi şişerek hava dolar başınızın üzerine yükselir. Ve kumandaları kullanarak kanopinin üzerinizde düzgün olarak durmasını sağlarsınız. Koşma süratli ve kanopinin dengesi iyi olursa, havalanmak için gerekli hızın kazanılması ve kalkış da o derece kolay olur. Havalandıktan hemen sonra Yamaç Paraşütü düzgün bir uçuşa geçecektir. Herhangi bir kaldırıcı hava hareketinin olmadığı normal şartlarda, yamaç paraşütü süzülüş oranıyla orantılı olmak üzere inişe

gececektir. Ancak güneşin ısıması ve yeryüzünü ısıtmasıyla oluşan yükselen sıcak nemli hava akımlarını kullanarak binlerce metre yükselmek mümkün. Buna termik uçuşu denilmektedir. Yada bir tepe veya yamaca çarpan rüzgarın oluşturduğu dinamik kaldırıcı etki sayesinde yamaç boyunca saatlerce uçabilirsiniz.



niz. Yamaç paraşütüyle yaklaşık 200km gibi uzun bir mesafe rekoru uygun teknikler kullanılarak kırılmıştır.

Türkiye’de termik uçuşları için uygun termik konveksiyon dönemi, Kuzey Avrupa’da olduğu gibi genel olarak ilkbahar mevsimine rastlamaktadır. Nisan-Ağustos

döneminde termik uçuşların uygun olduğu Van, Eskişehir ve Ankara; Fransa’nın genel termik potansiyeline benzer bir yapı göstermektedir. Temmuz-Ağustos aylarında termik aktivitenin az olduğu Erzurum, Diyarbakır, İstanbul, Bursa, Aydın, Çanakkale, Kastamonu, Manisa, ve Şanlıurfa’da Belgrat ve Budapeşte’dekine benzer yapı göstermektedir. İspanya’da ise en uygun dönem Temmuz olup, benzer yapı Erzurum, Konya, Van ve Sivas’ta gözlenmektedir. İsveç ve Finlandiya ise Haziran ayında sahip olduğu maksimum termik potansiyel nedeni ile Van, Konya, Erzurum, Eskişehir, Sivas ve Ankara’ya benzemektedir.



KAYNAKLAR

Paragliding Flight
BY Dennis Pagen

The ABC of Paragliding
BY Hubert Aupetit

THK Uçan Türk Sayı 359,356

Foot Lunch Paracending The
British Association Of
Parascending Clups

**Yamaç paraşütüyle
yaklaşık 200km gibi
uzun bir mesafe
rekoru uygun
teknikler kullanılarak
kırılmıştır.**

147. ÖLÜM YILDÖNÜMÜNDE

İSMAİL DEDE EFENDİ

Ayşen Cumhur ÖZKAYA

THY Musiki Derneği

Yönetim Kurulu Başkanı

Kısaca “*Dede Efendi*”, “*Büyük Dede*” de anılan Hammami-zade İsmail Dede Efendi, İstanbul’da Şehzadebaşı’nda doğdu. Babası Süleyman Ağa dır. Bugün Yunanistan’da kalan ve Arnavutluk sınırına çok yakın olan Kesriye kasabasında doğan babas, uzun yıllar vezir Cezzar Ahmet Paşa’nın mühürdarı sıfatıyla Filistin, Lübnan ve diğer ülkelerde bulunmuş, bilahare, istifa ederek İstanbul’a yerleşmiştir. Gelir sağlamak maksadıyla satın aldığı Şehzadebaşı’ndaki Acemoğlu Hamamı yüzünden kendisine son yıllarda “Hammami”(hamamcı) ve oğluna da “Hammami-zade” denmiştir.

Dede, bestekar olarak çok büyük bir dabidir. Zayıf nitelikli herbangibir eseri görülmemiştir. Eserleri Türk Musiki’sinin şabeserleri olarak nitelendirilmiştir. Doğuştan bestekar olarak yaratılmış, çok kudretli bir istidattır.

Dede’nin; **Arazbar, Bestenigar, Evc-Buselik, Hicaz-Buselik, Irak, Neva, Saba-Buselik ve Sultan-ı Yegab** makamlarından tam fasılları elimize ulaşmıştır.

Dede Efendi’nin şöhreti birbuçuk asırdır ölümsüz bir şekilde bugüne gelmiş ve Türk Milleti’nin derin sevgisini ve saygısını kazanmıştır. Milli kimliğimizin sanatımızın ve bütünüyle kültürümüzün dönemeç taşlarından biri olan bu büyük bestekarın, ölümünün 147. yılında manevi huzurunda saygıyla eğiliyoruz.

147. ÖLÜM YILDÖNÜMÜNDE DEDE EFENDİ’Yİ ANMA KONSERİ

Büyük bestekar, İsmail Dede Efendi’nin 147. ölüm yıldönümü nedeniyle T.Cb Kültür Bakanlığı/ İstanbul Devlet Klasik Türk Müziği Korusu’nca 12 Aralık 1993

Pazar günü saat 11 .30 da Atatürk Kültür Merkezi’nde düzenlenen “Anma Konseri olağanüstü güzellikteydi.

Devlet Korusu’nun muhteşem yorumuyla devleşen Konser üç bölüme ayrılmıştı. Birinci bölümde; Dede Efenndi’nin dinleyicileri derin bir huşu içerisinde bir alemden diğerini sürükleyen, muthiş bir huzur ve rahatlığa kavuşturan, ilahi bir sevgiyle içlerini dolduran, “Saba-Buselik Mevlevi Ayini” bulunuyor.

Metin düzeltmeleri ve Türkçe açıklamaları İ.Ü. Edebiyet Fakültesi Öğretim Üyeleri Sayın Prof.Dr. Ali Alpaslan ve Sayın Prof.Dr. Nertol Tulum tarafından yapılan Mevlevi Aylininde anlatılan “gerçek Aşk” ın güzelliğini sizlerle paylaşmak istiyoruz.

SABA-BUSELİK MEVLEVİ AYINI’NİN GÜFTESİ VE TÜRKÇE AÇIKLAMASI

BİRİNCİ SELAM

Ateş ne-zened der dili-i ma illa Hu

Kuteh ne küned menzil-i ma illa Hu

Ger alemiyan cümle tabiban başend

Halli ne- küned müşkil-i ma illa Hu

O’ndan başka kimse gönlümüzde aşk ateşini yakamaz,

O’ndan başka kimse göçüp konacağımız yerin yolunu kısaltamaz,

Eğer bütün insanlar tabib olsalar(Ne var?)

Müşkülümüzü O’ndan başka kimse halledemez.

Ne acep bezenmiş büsn ile Barl

Bu sureti yani bu nakş-ı nigari

Her ebl-i nazar kim görse tabsin ola kari

Bu çeşm-ü izarı kalmaya kararı

Hey hey tanrı ne şaşılacak güzelliklerle bezenmiş,

Bu sureti, yani sevgilinin bu resmini.

Her nazar ehli ki, bu gözü bu yanağı görür;

Güzel bulup beğenmektir ve aşk ile ızdıraba

düşmektir işi.

Uşşakı katar eyledi aşk içre Muhammed

Ol şab-ı mümecced ol matab ü maksad

Ey üstür-i dil sen olagör pış-i katari

Çek aşk ile bari bi-verd ile bari

Aşıkları aşk içinde katar gibi dizdi Muhammed.

O yüce Sultan, O cümlelerin sevdiği, O cümlelerin
yöneldiği..

Ey gönül bineği! Sen bir katarın öncüsü olmaya bak.

Aşk ile, gönülünden çek o yükü, o gülsüz diken.

Ben biulmez idim gizli ayan hep sen imişsin

Tenlerde vü canlarda niben hep sen imişsin

Senden bu ciban içre nişan isteri idim ben

Abır bunu bildim ki ciban hep sen imişsin.

Ben bilmezdim... Gizli görünün hep sen imişsin.

Tenlerde ve canlarda gizlenen hep sen imişsin.

Senden bu ciban içinde bir nişan (işaret) ister idim

ben

Sonunda bunu bildim ki, ciban hep sen imişsin.

Residem bir leb-i derya, bididem Hu vü ya men

Hu

Taallül mikünem her dem heme yu Hu vü ya

men Hu

Şinidi Şems-i Tebrizi biyayed ber ser-i bazar

Bididi mab-ı meb-rüyeş heme ya Hu ya men Hu

Deniz kıyısına vardım, O'nu gördüm; veya ben o.

Her an bahaneler içindeyim; her şey O, veya ben o,

Şems-i Tebriz'in pazarbaşına geldiğini işittim,

Ay çebrelî ısl ısl yüzünü gördüm. O'nun her şey o,

veya ben o.

İKİNCİ SELAM

Aşıkan der kuy-i canan essela

Suy-i an hurşid-i taban essela

Şems-i Tebrizi zi bala-yı felek

Her zaman mikesed-ban essela

Aşıklar sevgilinin mahallesindedir, essela(hey hey

bilin)

O parlak güneşin bulunduğu yerde(dir) Essela

Şems-i Tebrizi her zaman göğün yüksekliğinden

sesleniyor. Essela

Ey bezar aferin bu nice Sultan olur

Kulu olan kişiler hüsrev-ü bakan olur

Her ki bugün Veled'e inanuban yüz süre

Yoksul ise bay olur bay ise sultan olur

Hey, binlerce afeerin. Bu nasıl Sultandır ki,

Kulu olan kişiler Hüsrev olur, Hakan olur.

Sultan Veled'e bugün inanıp da yüz süren,

Yoksul ise zenginleşir, zengin ise sultan olur.

Der bağ-ı cemali senama çün gül-i ra-na

Dar çeşm çü nuri vü çü can der heme aza

Men bülbül-ü gülzareme ü der damı-tü zarem

Ez çist acep ba tü mera in heme sevda

Ey sevgili; Sen güzellik bahçesinde boş bir gülsün.

Gözde nur, bütün uzuvlarda da can gibisin.

Ben gül bahçesinin bülbülüym. Senin tuzağında
inliyorum.

Bunca sevda ile sana bağlanımsın sebebi acaba
nedir?

Ey ruy-i tü kible-i ciban-ı dil-i men

V'an derd-i ciban emn'ü eman'ı dil-i men

Hem can ü ten vü hem tü can-ı dil-i men

Ey geuber-i derya-yı nihan-i dil-i men

Ey yüzü gönül cibanımın kiblesi olan

Ey cibanın kaygısı, gönlümünse huzur ve emniyeti

Hem can ü tensin, hem gönlümün canısın

Ey gönlümün gizli deryasının cevberi

Tü mabl acibi ki misli ne dari

Beher cilve canra der ateş sipari

Be- zülfeyn ü ebru be çeşman-ı abu

Pey-i dil-rübai çü şir-işikari

Meh-l hur gulamet zican geştüramet

Dü alem be- demat çi ziba nigari

Naziret ne didem ne ez kes şinidem

Dil ü dini bürdi çi ayyari yari

Veled-ra çi baaşed şeba k'ez zi rahmet

Zi silk-i guleman-i bişet şümari

Sen öyle hayranlık verici bir ay sın ki, benzerin yoktur.

Yaptığın her cilve ile canı ateşlere salıyorsun,

Saçlarınla, kaşınla,abu gibi gözlerinle

Av peşine düşmüş bir arslan gibi gönüller çalmanın peşindesin.

Ay ve güneş kölen olmuş, canından geçip sana bağlanmışlar.

Her iki dünya da tuzağında, Sen ne güzel sevgilisiz.

Benzerini ne gördüm, ne kimseden işittim.

Gönlümü dinimi alıp götürdün, Ey sevgili. Sen nasıl

bir bilekarsın?

Ey güzeller şab-ı Veled'i rahmet etsen de (esirgesen de) kendi kölelerinin

zincirkinden bir balka saysan na olur?

DÖRDÜNCÜ SELAM

Sultan-ı meni Sultan?ı meni

Ender dil ü can iman-ı meni

Der men bidemi men zinde şevem

Yek can çi şeved sad can-ı meni

Benim sultan'ımsın, benim sultanımsın,

Gönlümde canımda imanımsın.

Soluğunu üflersen ben kendime gelir, canlanırım.



Mel Brooks yaparsa en çilginini yapar!...

ROBIN HOOD'UN ÇILGIN DÜNYASI

"Robin Hood: Men In Tights"

Zaman: Ortaçağ, Yer: İngiltere.

Beyaz perdenin komedi ustalarından biri olan Mel Brooks, uzun aradan sonra son filmi "Robin Hood: Men In Tights- Robin Hood'un

Haçlı seferlerine katılan bütün askerler doğuya doğru hala yollarda. Ama yakışıklı gözüpek Robin'in yönü ise batı. O ormana geri dönüyor. Bu

genç adamın amacı, Kral Richard'ın yokluğunda, onun tahtına gözkoyan aç gözlü nörotik kardeşi Prens John'a karşı kralın hakkını korumak. Ancak bu iş hiçde düşündüğü kadar kolay olmayacak. Çünkü karşısında çocukken annesinin bile sevmediği Nottingham Şerifi var. Robin mücadelesine, her türlü baskıya karşı çıkarak başlıyor. Önce arttırılan vergileri düşürmek için çeşitli yollara başvuruyor. Böylece halkın desteğini kazanıyor.

Birgün davetsiz olarak gittiği Prens John'un doğum günü partisine güzeller güzeli Bakire Marian ile karşılaşınca, ikiside, birbirlerine delice aşık oluyorlar. Bu arada Robin oluşturduğu küçük ordusu ile kendilerini kanun ilan edenlere karşı savaşa başlıyor. Cesareti, stratejisi ve akıllıca kullandığı silahları ile zenginden alarak fakire dağıtıyor.

Filim, 31 Aralık'tan itibaren sinemalarda vizyona girdi.



"Çilgin Dünyası" ile sinemaseverlerin karşısına çıkıyor. Yapımcılığını, yönetmenliğini ve senaryo yazarlığını Mel Brooks'un gerçekleştirdiği filmde başrolleri Carly Elwes, Richard Lewis ve Amy Yasbeck paylaşıyorlar. Film Robin Hood'un bilinen öyküsünü alışılmışın dışında bir üslupla ele alarak izleyenleri adeta kahkahaya boğuyor.

Film, Robin Hood'un bilinen öyküsünü alışılmışın dışında bir üslupla ele alarak izleyenleri adeta kahkahaya boğuyor.

MAVİ SÜRGÜN

Erden Kıral'ın yönettiği, Halikarnas Balıkcısı Cevat Şakir'in yaşamının bir kesidini konu alan ve yazarın aynı adlı eserinden esinlenerek sinemeye uyarlanan Mavi Sürgün filmi, Antalya Film Festivalinde "En İyi Film", "En İyi Yönetmen", "En İyi Ses Stüdyosu" ödülleri kazandı.

"Mavi Sürgün" aynı zamanda 1993 yılı Oskar Ödülüne "En İyi Yabancı Film" dalında Türkiye'den aday olarak gösterildi.

Yapımcılığını Kenan Ormanlar'ın üstlendiği, Türkiye'nin bu güne dek en pahalı sinema filmi olan "Mavi Sürgün"de ilk kez Dolby Stereo ses sistemi kullanıldı.

Cevat Şakir'i Can T o g a y ' ı n canlandırdığı filmde, dünyaca ünlü Alman oyuncu Hanna Schygulla'nın yanı sıra Türk ve yabancı güçlü bir sanatçı kadrosu yer alıyor.

Filmin Galası 24 Aralık tarihinde Altunizade Capitol Sinemalarının açılışı ile birlikte yapıldı.

yabancı uyruklu karısının hastalıklara karşı mücadelesi, taparcasına sevdiği annesinin kör olması, çocukluğu ve İngiltere'deki çocukluk günleri ona bu dönemde suçlu olduğu hissini verdi. Bu dönemde hayatı gözlerinin önünde bir film şeridi gibi geçti. Bunca olayın doğurduğu psikolojik sonuçlar onun düşüncelerini değiştirdi. Bu değişikliklere getirdiği açıklamalar ile kendine psikolojik bir korunma sağladı. Tren, otobüs, at üstünde ve hatta ayakları ile gerçekleştirdiği bu uzun seyahatin altıncı ayında sürgün kasabası Halikarnas'a (Bodrum) geldi. Burada doğa ve aşık olmuş

bir erkeğin derin aşkı ile birlikte yeni bir yaşama başladı. Doğa onun yeni yaşamı hakkındaki düşüncelerini düzenledi.

Bundan sonra bütün düşünce ve eylemlerini doğaya adadı. Belkide o dünyanın ilk ekolojisti idi. Bodrumda Hatice ile evlendi. Hatice anlaşılması güç olmayan güzel bir kızdı. Fakir bir aileden gelen Hatice, din ve ahlak açısından muhafazakardı. Fakat Cevat Şakir kendini Emine'ye sakladı. Emine ise akıl hastanesine kapatılmış çılgın bir Halikarnaslıydı.

Halikarnas onun titiz düşüncelerinin ışığı altında, planlı, egzotik ve ağaçlarla dolu bir cennete dönüşür. Bu eski gazeteci kısa bir süre içinde yaşadıklarını ve doğanın etkisiyle bir yazar ve bir filozofa dönüşür. Cevat Şakir, sürgün cezasının yarısını çektiği zaman mahkeme tarafından sürgünün kalan kısmını tamamlaması için İstanbul'a geri çağırıldı. Cevat Şakir

geridönüşü için şunları söyler:

"Sürgün, talihsiz bir kimsenin dış görünüşüne göre karar verilen, merhametsiz bir ceza olmalıdır. Burada acıma ise rastlantı sonucu ortaya çıkan bu şansın, bir kişiye görünüşüne göre verilen bir talihsizliktir."

Sürgün cezasını tamamlayan Cevat Şakir tekrar Halikarnas'a döner.

Sonuç olarak Mavi Sürgün, toplumun bütün baskılarına rağmen hayatta en değerli şeyi akıllı ve kendi bilincinde arayan bir adamın hikayesidir.



KONUSU

Bu film yazar Cevat Şakir'in (1889-1973) hayatı hakkındadır. Cevat Şakir Oxford'da çeşitli gazetelerde yazar ve karikatürist olarak uzun müddet çalıştıktan sonra ülkesine döndü. 1925 yılında Atatürk'ün yeni Türkiye devletinde asker kaçakları hakkında yazdığı bir makale ile ilgili üç yıl sürgün cezasına mahkum edildi.

Cevat Şakir bir gemiye bindirildi. Uzun bir yolculuktan sonra sürgün edildiği bölgeye geldi. Bu seyahatin son aylarında geçmişine ve halkın baskısına göğüs gerd. Babasının ölümü,

Filmin gösterildiği iller ve sinemalar:

İSTANBUL

Altunizade Capitol
Beyoğlu Dünya
Şişli Site
Bakırköy Şafak
Çemberlitaş Şafak

ANKARA

Kızılırmak

İZMİR

Şan

ADANA

Özen

Floransa

italya denince, ilk akla gelen kentlerden biridir FLORANSA. Rönesans'a damgasını vuran bu tarihi kent, Türkiye için İstanbul ne ise, İtalya için de Floransa aynı konumdadır. Kente karayolu veya denizyolu ile giderseniz biraz İstanbul'u anımsatan karmaşık bir trafikle karşılaşsınız.

Ancak bu sizi hayal kırıklığına uğratmamalı, çünkü kentin turistik merkezine gelince, geçecektir. Bu kent tarihle

Kenti baştan başa geçen ARNO nehri, kente birbaşka güzellik katar. Floransa, ortasından nehir geçen bütün şehirler gibi, köprüleriyle, suyun iki yakasında farklı bölgeleriyle güzelbir kent.

bütünleşmiş olarak yaşıyor. Rönesansın en büyük sanatçılarının yetiştiği bu kentte, Leonardo da Vinci, Raffaello, Michelangelo, Ghiberti, Giotto, ve daha pek çok sanatçının yaşamış olduğu dönemlerin izleri hala capcanlı duruyor. Kent bu ölümsüz sanatçıların bıraktıklarıyla bir şahasere dönüşmüş.

Senyörler meydanına geldiğinizde, dünyanın en zengin resim koleksiyonlarından



birine sahip Uffuzi galerisini geziyorsunuz. Koridorlar boyu tablolar, hiçbir sözün dile getiremeyeceği acılar,aşklar, kimi resimleri süslüyor. Rönesansın sancıları daha çok çekilen acılarla yansımış resimlere. Bir köşede El Greco'nun tablosu. Üzerinde onun fırça izleri. Borticelli ve Venüs'ün ortaya çıkışı. Bir midye kabuğunun içinden çıkan güzellik.

Nasıl olmuş da, tarihi değiştiren rönesans bu kentte böyle doğuvermiş. yükselmiş, yayılmış, ve dünyaya damgasını vurmuş.



Rönesansın en büyük sanatçılarının yetiştiği bu kentte, Leonardo da Vinci, Raffaello, Michelangelo, Ghiberti, Giotto, ve daha pek çok sanatçının yaşamış olduğu dönemlerin izleri hala capacanlı duruyor.

Floransa'lılar, bankacılıklarıyla hayli ünlü. İlk altın para florin, Floransa'da ortaya çıkmış, ve diğer İtalyan kentlerine örnek olmuş. Floransalılar herkese hatta krallara bile borç verirlermiş. 1406 yılında, Pisa' yı ele geçiren Floransalılar, denizcilikte de başarılı olmuşlar. Gemileri türk limanlarına kadar uzanmış. Kentliler, zenginleştikçe, ruhlarını arındırmak için şapeller ve kiliseler yaptırmışlar. Yarışmalar açmışlar. Yaratıcılık gelişmiş. Lüks ve konfor içinde yaşayan zenginler, evlerini, çiftliklerini saraya dönüştürmüşler. Sözgelimi, ünlü Floransa Katedrali'ni yün tüccarları loncası tarafından yaptırılmış. Bu katedral dünyanın en ünlü katedrallerinden biri.

Kenti baştan başa geçen ARNO nehri, kente birbaşka güzellik katar. Floransa, ortasından nehir geçen bütün şehirler gibi, köprüleriyle, suyun iki yakasında farklı bölgeleriyle güzel bir kent. Akşamüstleri, güneşin o doyumsuz güzellikteki batışını ressamlar tuallerine geçirirken birbaşka güzeldir Floransa.



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															

Soldan Sağa : 1) Cumhurbaşkanımız. 2) Romanya halkına verilen ad - Yabancı - Kamufle etmek. 3) Peru'nun plaka işareti - Su koymaya yarar kulplu kap. 4) Aşı yapma - Küçük zurna. 5) Öteki - Ahrır. 6) Aksama - Bir dağımız - Bir nota. 7) Engel - iri, kart. 8) Büyümek - Güzel - En kısa zaman. 9) Bir oto markasının simgesi - Bir nota - Kuzu sesi - Kısa video filmi. 10) Çöl arapları - Ters 11) Bir emir - Bir şeyin niteliklerini övme. 12) Erişmiş - Bir nota - Pekmez toprağı.

Yukarıdan Aşağı: 1) Eski okul kitaplarına denirdi. - İnce halat. 2) Pay - Zirkonyumun

simgesi. 3) Lantanın simgesi - Işık saçma - Ud çalan. 4) Topluluk - Adıl. 5) Kireç şerbeti - Bir işaret sıfatı. 6) Kurşun - ödünç verme. 7) İzmir'in bir ilçesi - Kur'an'da bir sure. 8) Buyruk. 9) Rusça'da evet - Mesafe - Emir veren. 10) Bir uzvumuz - Bir kokulu bitki. 11) Dünyaca ünlü bir futbolcu. 12) Vilayet - Para dolabı - Geminin çektiği suyu gösteren işaret. 13) Yükselti - Büyük kalbur. 14) İlaç - Sene - Bir ay adı. 15) Lale bahçesi - Aprondaki yakıt çukuru.

Hazırlayan, **Ferruh AFŞAR**

TİCARİ HAYATTA ÇEK VE SENETLER

Sayın okurlarımız,

Değişen ekonomik koşullar ve gelişmeler eski anlayışları da değiştirerek, yeni uygulamalar getirdi. Örneğin, ticari hayatta çek ve senetler, kişisel hayatta da kredi kartları nakit paranın yerini aldı. Hemen hemen hepimizin ceplerimizde ve cüzdanlarımızda kredi kartları ve çek karneleri bulunmakta... Alışveriş yaparken çoğu zaman çek karnesi ya da senet düzenlemekte ya da almaktayız. Pekala bunları yaparken düzenlenen belgelirun ne biçimde olması gerektiğini (yani şekil şartlarını) biliyormuyuz? Zira şekil şartları noksan olan çek veya senedin muteberliğini kaybettiğini özellikle hatırlamak ve biraz titiz davranmak gerekiyor...

Türk Ticaret Kanununun 692. maddesi uyarınca ÇEK'in:

- 1- "Çek" kelimesini ve eğer senet Türkçe'den başka bir dille yazılmış ise o dilde "Çek" karşılığı olarak kullanılan kelimeyi,
- 2- Kayıtsız ve şartsız muayyen bir bedelin ödenmesi için havaleyi
- 3- Ödeyecek kimsenin "muhatabın" ad ve soyadını,
- 4- Ödeme yerini,
- 5- Keşide gününü ve yerini,
- 6- Çeki çeken kimsenin (keşidecinin) imzasını,

Aynı yasanın 583. maddesi uyarınca da Senedin:

- 1- Senet metninde "poliçe" kelimesini ve eğer senet Türkçe'den başka bir dille yazılmışsa o dilde poliçe karşılığı olarak kullanılan kelimeyi,
- 2- Muayyen bir bedelin ödenmesi hususunda kayıtsız ve şartsız havaleyi,
- 3- Ödeyecek olan kimsenin (muhatabın) ad ve soyadını,
- 4- Vadeyi
- 5- Ödeme yerini,
- 6- Kime veya kimin emrine ödenecek ise onun adını ve soyadını,

7- Keşide tarihi ve yerini,

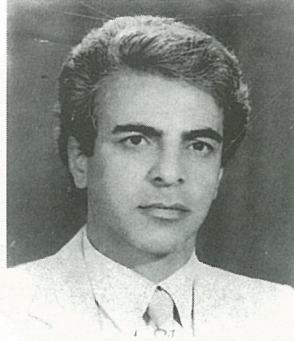
8- Keşidecinin imzasını,

İHTİVA ETMESİ ŞARTTIR...

Bu şekilde düzenlenirse "kıymetli evrak" niteliğini kazanan çek veya senet aksi halde (yani şartlardan birisinin noksan olması halinde) "Adi Evrak" haline dönüşmektedir.

Çek ya da senet gününde ödenirse elbette problem olmayacaktır. Ama tersi durumunda:

A- Çeki'in karşılığı bulunmaması halinde arkasının yazdırılması şarttır. (Çekin ibraz süresi keşide edildiği yerde ödenecekse-Örn. İstanbul'da düzenlenen bir çek yine İstanbul'da bir banka şubesine ibraz edilecekse- 10 gün, keşide edildiği yerden başka bir yerde ödenecekse 1 aydır.)



Av. Kadir Ersoylu

B- Senedin de ödenmemesi durumunda protesto edilmesi iyi olacaktır.

Çekte aynı zamanda cezai müeyyide de bulunduğu (savcılığa karşılıksız çek keşide etmek suçundan şikayette bulunmak mümkün olduğundan) arkasına yazılacak şerh zaman aşımının başlangıcına ışık tutacaktır. Çeklerde zaman aşımı (arkasının yazıldığı tarihten itibaren) 6 ay, senetlerde ise cirottalar varsa onlara karşı 6 ay, borçluya karşı ise 3 yıldır (senetlerde bu süre vadede itibarendir). Bu süreler içinde kanuni müracaat hakları kullanılmadığı takdirde sürelerin bitiminde çek ve senet ADİ EVRAK niteliğine

dönüşürler.

Elinizde karşılığı bulunmayan bir çek ya da ödenmemiş bir senet var' pekala yasal haklarınızı kullanmak için ne yapmanız gerekiyor?

İcra-İflas Kanunu bu gibi durumlarda acil bir işlem şekli olan "İhtiyati Haciz" hakkını tanımıştır. Bunun için bir dilekçe ile (dilekçe de borcunun mallarını kaçırmakta olduğundan bahisle işin aciliyet kazandığını belirterek) elinizdeki belgenin miktarına göre Sulh Hukuk, Asliye Hukuk veya 'Asliye Ticaret Mahkemelerinden birine başvurarak (çek veya senet aslını da ibraz edip) talepte bulunulur. Alınan kararla aynı yer icra icra dairesine müracaat edilip, haciz yapılması istenilir ve uygulanır. Şayet çek için başvuru yapılmışsa, bankanın ihtar mektubunun tebliğinden itibaren 7 İŞ GÜNÜ sonra savcılığa da şikayette bulunularak borçlu-samğin cezalandırılması istenebilir.

Şayet ihtiyati haciz kararına gerek olmaksızın takip yapılmak isteniliyor ise yine icra dairesinde matbu evraklar (takip talebi, ödeme emri ve tebligat zarfı) tanzim edilerek borçlu adresine gönderilir, takip kesinleştikten (tebligat yapıldıktan 7 veya 10 gün sonra) sonra da haciz uygulanabilir.

Burada şu hususu önemle belirtmekte fayda görüyoruz:

İcra memurluğundan gönderilen evrakta (ödeme emri) "..... gün içinde mal beyanında bulunmanız, aksi halde cezalandırılacağınız ihtar olunur" şeklinde bir ibare bulunmaktadır. Bunu gözardı etmeksizin tanınan sürede borcu karşılayacak miktarda malı bir dilekçeyle icra memurluğuna bildirmek şarttır (Örneğin marka buzdolabım, marka televizyonum, vb. gibi). Bu yapılmadığı takdirde alacaklı "Mal Beyanında Bulunmamak" suçundan icra tetkik merciine (icra ceza mahkemesi) şikayette bulunabilir ve yargılama sonucunda 10 gün hapis cezasına hükmolunur ki, bu ceza ancak tüm borcun ödenmesi ile ortadan kalkar...

Konumuza gelecek sayıdan devam etmek üzere şimdilik hoşçakalın der, yeni yılın hepinize sağlık, mutluluk ve başarılar getirmesi dileğiyle saygılar sunarım...

KIŞ İÇİNDE BAHAR



8 - 10 - 12 AY TAKSİTLERLE

KÜRK MANTOLAR, TURVAKARLAR

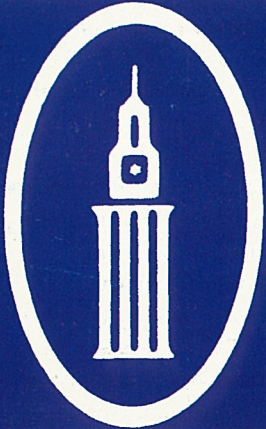
- ★ LEOPAR ★ VAŞAK ★ RAKUN ★ RÖNAR ARJANTE (GÜMÜŞ TİLKİ)
- ★ VİZON ★ KUYRUK VİZON ★ FOK ★ SAMUR ★ RAMUSKİ ★ ASTRAGAN
- ★ PAT ASTRAGAN ★ SANSAR ★ KUNDUZ ★ SİNCAP ★ V.S.

6 - 8 AY TAKSİTLERLE

- ★ DERİ ★ NAPA ★ NAPATO (İPEK DERİ) ★ NUBUK ★ SÜET
- ★ KÜRK AKSESUARLARI ★ CEKET ★ KABAN ★ MANTO
- ★ PELERİN ★ PANÇO ★ YELEK ★ DÖPIYES ★ ETEK

★★★★ KÜRK ve DERİ MAMÜLLERİNDE ★★★★★

- ➡ Özel siparişler ➡ Fason değiştirme ➡ Astar ve renk değiştirme
- ➡ Yaz aylarında muhafaza ➡ Yangın ve hırsızlığa karşı sigorta



İZMİRLİ®

kürk sarayı

* TOPTAN PERAKENDE * Peşin ve Taksitli Satışlar

OSMANBEY : Halaskargazi Cad. No:309/49 (Lale Pasajı Üst Kat) Tel: 233 00 33 - 233 00 34
BAKIRKÖY : Türkçü Sokak No:7 Kat:1 Tel: 572 53 71

İZMİRLİ KÜRK SARAYI Yeni yıl hediyesi olarak İzmirli Kürk Sarayı ve Adakule Oteli reklamlarını içeren 12 ayrı UTED Dergi getirenler arasında çekilecek kurada bir kişiye DERİMONT hediye edilecektir. NOT: Dergiler, Dernek Sekreterliğine gönderilecek ve kura numarası alınacaktır.

Profesyonellerin tercihi

TÜRKİYE TEK DİSTRİBÜTÖRÜ

BİLGİTAŞ

mita

FOTOKOPİDE BİR NUMARA

İSTANBUL BAKIRKÖY
(212) 275 00 20 (212) 572 80 52

KADIKÖY ANKARA
(216) 386 75 17 (312) 417 02 96

İZMİR ADANA
(232) 441 89 00 (322) 454 58 43

ANTALYA SAMSUN
(242) 248 12 45 (362) 435 11 69

BURSA ERZURUM
(224) 220 40 45 (442) 233 68 18

KONYA
(332) 321 12 35



Üyelerimizin ve Tüm Havacılık Camiasının Yeni Yıllarını Kutlarız



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

BAHREYN, BAKÜ, BANGKOK, BASEL, BELGRAD, BERLİN, BEYRUT, BOMBAY,
BRÜKSEL, CENEVRE, CİDDE, DALAMAN, DENİZLİ, DIYARBAKIR, DUBAİ,
DÜSSELDORF, ERZURUM, FRANKFURT, GAZİANTEP, HAMBURG, HANNOVER,
HELSINKİ, İSTANBUL, İZMİR, KAHİRE, 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 derseniz gidin, 5 kıtadaki 66 uçuş merkezine Türk Hava Yolları'yla ulaşabilirsiniz. "Business Class" servisimizdeki, genellikle "First Class" servislerde rastlayabileceğiniz düzeydeki konfor ve ilginin keyfini yaşayarak. Elbette bu, geleneksel Türk konukseverliğinin bir gereği... Quo vadis? Nereye gidiyorsunuz? Yolunuz nereye olursa olsun, sizinleyiz...



TÜRK HAVA YOLLARI

" G ö k l e r d e k i e v i n i z "