

UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

SUBA1 '992 FEBRUARY



İÇİNDEKİLER CONTENTS

HABERLER	3-4
PUTTING	
PEOPLE FIRST	5
ÖNCE İNSAN	6
KOROZYON	8
ATP	10
TROUBLE SHOOTING	11
HAVACILIK TARİHİ	13
İŞ,DEVLET, OPERA	
VE BALESİ	15
TİYATRO	16
SİNEMA	18
HOT SHOTS	19

UTED

**UÇAK TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ**

**AIRCRAFT TECHNICIANS
ASSOCIATION**

**Aylık Yayın Organı adına
Sahibi**

SEFA İNAN

Yazı İşleri Müdürü
Ekme PAKIŞ

Koordinator
Muhammet SAYUR

Yazı Kurulu
Hidayet KAPKAÇ
Fehmi ARI
Tevfik ÖLÇÜNER
Musaali DOĞANCI

Fotoğraf
Musaali EREN
Erdoğan TAŞHAN

UTED Fişekçiler Cnc.
No: 18/5 Bakırköy /İst.
Tel & fax: 543 29 74

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



APA OFSET BASIMEVİ
Tel: 164 64 20
Fax: 164 42 92

SAYIN "ÜYELERİMİZ"

1 992 yılına gerek T.H.Y.'nin geleceği gerekse sendikalarımız açısından çok önemli olan seçimler ve seçiminin girdisi.

T.H.Y. Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Erman Yende'len ve Genel Müdür Sayın Tezcan Yürümcü'yle yeni görevlerinde başarılar dilerken, hükümetimizin uygulamak istediği şeffaf politikayı şirketimizle paylaşmasını diliyoruz.

Toplumu tarafından seçilen gerçek dernek gerekse sendikaların görüşlerinin alınması, hükümetimizin uygulamak istediği şeffaf politikaya son derece uymakta olup, Milli Havayolu'na da istenilen düzeye çıkaracağı kuşkusuzdur.

Bence bir şirket üst düzey yöneticisinin, alt düzey yöneticiden aldığı bilgilerle, o yönetimin işçi temsilcilerinden aldığı bilgileri analiz ederek bir sonuca varması, mutlaka daha demokratik ve daha doğru bir hareket olacaktır.

T.H.Y.'nin yeni yöneticilerinin gerçek iş dünyasında gerçekse siyasi platformla güçlü isimler olması bizlere, yukarıda belirttiğim demokratik ortamın sağlanacağı güçlü bir T.H.Y. ve sorunlarından kurtulmuş bir toplum müjdesini vermiştir.

Yeni yapılan seçimin Milli Havayolu'na, Sendika Yöneticilerine ve üyelere güç ve mutluluk vermesini dilerken, geçen dönemden edinilen tecrübelerin ışığında güçlü bir HAVA iş görmek istiyoruz. Bu vesile ile tüm sendika yönetimine başarılar dilerim ve bu yılın günün istisnasız geleceğine iletici manevralara sonuna ka-



dar konuşacağımıza inanıyoruz.

Değerli Arkadaşlarım,

Bizler daha önceki yazımızda belirttiğim gibi sendika ve işveren arasında bir sülhü görevi yapacağız. Sizin mesleki kariyerlerinizin korunması olarak, sendikamızı ve işverenimizi somutlaştırmak hakkında devamlı çalışacak ve çözümün sağlanmasını sağlamaya çalışacağız.

T.H.Y.'nin en büyük güç kaynağı olduğuna inanıyoruz sizlerden aldığımız güç ve aşamayacağımız engel olmaya çalışarak, sizlere sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

SEFA İNAN
UTED GENEL BAŞKANI

DÜZELTME VE ÖZÜR

Geçen sayımızda Uçak Resiyon Başkanı yardımcısı Sayın Erdal Döker, yanlışlıkla Müdür yardımcısı olarak çıkmıştır.

Düzeltilir. Özür dileriz.

YAZI KURULU

HABERLER



YÖNETİM KURULU BASKANI ERMAN YERDELEN'İN BİYOGRAFİSİ

Erman Yerdele 1938'de İstanbul'da doğdu. İlkokulu Zonguldak'ta bitirdi. Lise öğrenimini İstanbul'da yaptı ve Işık Lisesi'nden 1957 yılında mezun oldu. Bir süre özel İngilizce eğitimi gördü. Daha sonra İstanbul Üniversitesi Matematik bölümüne bir yıl devam etti. Almanya'da Almanca eğitimi gördü ve Münih ile Wuppertal Wilhelm Üniversitelerinde İşletim Eğitimi yaptı.

1960-1963 yılları arasında Almanya'da kaldıktan sonra Türkiye'ye dönüp, İktisadi ve Ticari İlimler Yüksek Okulu İktisadi İşletimcilik Dalından mezun oldu. 2 yıllık yedek subaylık dönemini bitirerek bu kez İngiltere'ye gitti. Burada 6 ay süreyle büyük bir Amerikan kuruluşunun İskocya'daki fabrikasında çeşitli bölümlerde denemeler yaptı. Daha sonra Türkiye'ye dönerek bir aile şirketine çalışmaya başladı. Çeşitli makina ve benzeri konularla ilgilendi ve ilhamla yapan bu şirketin üst düzey yöneticiliğini yapmaktadır ve bazı özel şirketlerde ayrıca payları bulunmaktadır.

İngilizce ve Almanca bilmektedir. Evli ve 2 çocuk babasıdır.

9.1.1992 tarihinde THY Yönetim Kurulu Başkanlığına atanmıştır. ●

TEZCAN M. YARAMANCI GENEL MÜDÜR - YÖNETİM KURULU ÜYESİ

29.12.1942 tarihinde Bor da doğdu.

1960 yılında İstanbul Alman Lisesini bitirdi. 1966 yılında B.Almanya Hannover Teknik Üniversitesinden Makine Yüksek Mühendisi olarak mezun oldu.

1968 yılında Hannover Teknik Üniversitesinde "İş İdaresi" dersasını tamamladı ve aynı sene içinde Koç Holding Sanayi Koordinatörlüğünde "Üzerim" sınıfı ile çalışma hayatına başladı.

1969-1971 yılları arasındaki askerlik görevini takiben Tekrar Koç Holding camiasına dönerek Sanayi Koordinatörlüğünde uzman olarak çalışmaya devam etti.

1971 senesinde Asil Çelik A.Ş.'ye Genel Müdür olarak atandı. 1981 yılına kadar bu görevi yürüttü.

1981-1984 yılları arasında Koç Holding Sanayi Grubu Koordinatörü olarak görev yaptı. 1984-1992 yılları arasında Koç Holding Sanayi, Enerji ve Ticaret Grubu Başkan Yardımcılığı görevini sürdürdü. Bu görevi esnasında Koç Holding A.Ş. ve Koç grubu şirketlerinin üst düzey soru ve idare sorumluluğunu paylaştı. Yaramancı, Türk Demir Döküm A.Ş., İzocam A.Ş., Garanti Koza İnşaat A.Ş., Simko A.Ş., Demir Export A.Ş. ve Koçtaş A.Ş. kuruluşlarının yönetim kurullarında başkan ve üye sıfatları ile görev aldı.

9 Ocak 1992 tarihinde Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü ve Yönetim

HAVA İŞ SENDİKASI 20. OLAĞAN ERKEN GENEL KURULU YAPILDI.

Üç ayın lisenin çektiği genel kurulda, geçen dönem Hava İş Genel Başkanlığı görevini yapan sayın Atılay AYÇİN ve arkadaşlarının listesi en çok oyu aldı. Böylelikle sayın AYÇİN bir dönem daha Hava-İş Sendikası Genel Başkanlığı görevini yürütecek.

1951 Tunceli, Pülümür doğumlu olan Ayçin, sanat enstitüsü mezunu. Hava astsubay teknik okullar üstünde bir yıl uçak makinisti eğitimi gören AYÇİN, 1976 yılında THY'ye girdi. 1989 yılında THY AO. Gn. Md.



Kurulu üyeliğine atanan Yaramancı, TUSİAD ve Türk Amerikan İş Adamları Derneği Yönetim Kurulu Üyelik görevlerini de sürdürenmektedir. Levant Rotary Kulübü, Türkiye Mücahitleri Birliği, İmar-İnşaat İşverenleri Sendikası, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti ve Bath Alman Mühendisler Birliği üyesidir.

Ekvator Cumhuriyet, İstanbul Fahi Baskıncılıkta görevini de yürüten Yaramancı'nın, bazı sosyal amaçlı derneklerle de fahi görevleri bulunmaktadır.

Evli ve iki çocuk babası olan Yaramancı, İngilizce ve Almanca bilmektedir. ●

TÜRK HAVA YOLLARI YÖNETİM KURULU ÜYELERİ:

Erman YERDELEN	Baş.
Tezcan YARAMANCI	Üye
Rahmi GÜMRÜKÇÜOĞLU	Üye
Yusuf BOLAYIRLI	Üye
İlhami YILMAZER	Üye
Nail KURT	Üye
Alihan ERTUĞRUL	Üye



Tek. Yardımcılığında Uçak Tezmiyesi olarak çalışırken, seçimleri kazanarak, Hava-İş Genel Başkanı oldu ve THY'den ayrıldı. Atılay Ayçin evli ve bir çocuk babası. ●

HABERLER



AIR INTER'E AİT BİR A-320 DÜŞTÜ.

LYON-STRASBOURG seferini yapan, AIR FRANCE'ın iç hatlarını oluşturan AIR INTER'e ait bir A-320 geçen hafta günlerde düştü. Uçakta bulunan 96 yolcu ve ekipyen, biri hostes ve analarında 13 aylık bir bebek ve 9 yaşındaki bir çocuğun da bulunduğu dokuz kişi kurtuldu.

Lokal saatte 18.30'de LYON'dan kalkan uçak, alçalma sırasında STASBOURG'a 40 km mesafedeki ve 760 metre yükseklikteki Saint Oline tepesine çarptı. Kazadan kurtulanların uçanın kuyruk kesiminde bulunduğunu ve düştükten sonra yanan uçağın çöremesinden ayrılmayarak hayatta kalabilenleri anlaşıldı. Yaralıların çoğunun kurtarılamaması, eksi 10 derece civarındaki soğuk ve kar nedeni ile kurtarılmak için uçağa mercek 3 saatte ulaşabilmeleri nedeni oldu.

Uçağın "Flight Data" veya "Voice" recorder'ı erinilen biri, diğer deyişle kaza kutubankadan biri bulunmamıştır. Kurulmuş bir komisyon, kazanın nasıl olduğunu ve nekinden araştırıyor. Uçağın Saint Oline tepesine çarpacak kadar alçalması ne nedeninin pilotu hatası mı yoksa bir arıza mı olduğunu da araştırıyor.

Air Inter yetkililerinin açıklamalarına göre 1988 yılında sefer konan uçak, o tarihten bu yana hiç bir ciddi mekanik arıza yaşamamış. Ancak, dünemin en zorlu sistemlere uçakların birisi olan A-320'lerin bilgisayar ve diğer güvenlik sistemleri üzerinde ciddi bir tartışma başlatarak gibi görülmektedir. Bir tecrübe açısından da ve diğer Hindistonda düşen iki A-320 ile bu üçüncü kaza.

Dünyamız bu tür acı olayların bir

daha yenilerinin olmasıdır. Birer havacı olarak meslektaşlarımızın ve yolcularımızın acılarını paylaşmamak mümkün değildir. Tüm titizlik ve dikkate karşın ortaya çıkan uçak kazalarının en aza inmesi hepimizin dileğidir.

Uçakların bakım tekniği, düzeni ve önemini böylece anı aylar sonuna haurulanması dliyoruz. ●

THT İLE THY PASS ANLAŞMASI YAPILDI OCAK 1992

Türk Hava Yolları (TK ile Türk Hava Taşımacılığı (ZTH) arasında iç hat indirimli bilet (self ticketing) anlaşması yapılmıştır. Bu anlaşmanın koşulları aşağıda belirtilmiştir. Bilgi ve gereği, Günceli Tarih/Grand Müdür Yrd.

Türk Hava Yolları (TK) ile Türk Hava Taşımacılığı (ZTH) arasındaki iç hat indirimli bilet (self ticketing) anlaşması

1-bilet almaya hak kazananlar:

a) en az iki yıl full time çalışmış olan personel, eşi ve 18 yaşını bitirmemiş öz ve üvey çocukları 25 yaş bitimine kadarki, tahsilde bulunan öz ve üvey bekar çocukları.

b) emekli personel, eşi ve 18 yaşını bitirmemiş öz ve üvey çocukları, 25 yaş bitimine kadarki, tahsilde bulunan öz ve üvey bekar çocukları.

c) görevli personel.

d) yönetim kurulu üyeleri, eşi ve 18 yaşını bitirmemiş öz ve üvey çocukları 25 yaş bitimine kadarki, tahsilde bulunan öz ve üvey bekar çocukları.

e) genel müdür, genel müdür yrd., eşi ve 18 yaşını bitirmemiş öz ve üvey çocukları 25 yaş bitimine kadarki, tahsilde bulunan öz ve üvey bekar çocukları.

2. bilet tanzimi/ indirim oranı/ geçerlilik süresi

a) Çalışan personel ve ailesinin her takvim yılı içinde 1 adet (td50n2) %100, iki adet (td50n1) %50 indirimli bilet hakkı vardır.

b) emekli personel ve ailesinin her takvim yılı içinde 1 adet (td75n2) %75 indirimli bilet hakkı vardır.

c) yönetim kurulu üyeleri, genel müdür, genel müdür yrd. ve ailelerinin her takvim yılı içinde 1 adet (td100n2) %100 indirimli bilet hakkı vardır.

d) personel görevli olduğu takdirde (tdocn) %100 indirimli bilet hakkı vardır.

e) biletin geçerlilik süresi biletin kesiliş tarihinden itibaren 6 aydır biletin "not valid after" hanesine bilet tarihi yazılacaktır.

f) özel seyahatler için biletler anlaşmalı yazanlar havayollarından indirimli bilet talep formu na istinaden tanzim edilecektir. Bu form personelin başlı olduğu müdürlüğe tasvip edilmiş olup, THY için uluslararası ilişkiler ve anlaşmalar müdürlüğü, THT için de pazarlama müdürlüğü ile anlaşılması şarttır.

Personel talep formunun ve işbirliği anlaşmaya uygunluğunun kontrolü yukarıda adı geçen müdürlüklere yapılacaktır. Görev seyahatleri için ise işbirliği talep formu yerine "görev emri" kullanılacaktır.

g) biletler adigecece havayollarına tanzim edilir. TK kapaklı biletleri ZTH olan biletleri, taşıyıcı (carrier) hanesine ZH yazılıp THY tanzim eder.

THY için de ZH kapaklı biletleri TK olan biletleri de taşıyıcı (carrier) hanesine TK yazılıp THY tanzim eder.

h) rezervasyonlu veya rezervasyonsuz biletler yıllık ekonomi class ücreti (super indirimli ekonomi ücreti hariç) üzerinden tanzim edilir.

3-kullanılacak kodlar:

özel seyahatler: %100 indirimli tdcon2 (rezervasyon hakkı yoktur.)

%100 indirimli tdcon (rezervasyon hakkı vardır. Sak ve yon. kat. öye. genel md., genel md.yrd. ve aileleri için geçerlidir.)

%75 indirimli td75n2 (rezervasyon hakkı yoktur.)

%50 indirimli td50n (rezervasyon hakkı vardır.)

görev seyahatleri: %100 indirimli tdcon2 (rezervasyon hakkı vardır.)

1. kısıtlama:

bu anlaşma sadece thy personel için THT'nin uçtuğu iç hatlarda, THT personeli için de THY'nin uçtuğu iç hatlarla geçerlidir.

3-geçerlilik süresi:

bu anlaşma süresiz olarak imzalanmış olup, mezkur havayollarının 90 gün önceden diğerine ihbarda bulunması suretiyle feshedilebilir. ●

PUTTING PEOPLE FIRST

Uluslararası bir eğitim kuruluşu olan Time Manager International TMI'nin "Önce İnsan" adlı seminerleri, şirketin Türkiye temsilcisi PDR Özel Eğitim ve Danışmanlık Şirketi tarafından, Haziran 1997'den beri THY'da verilmektedir. Mart 1992 tarihine kadar 5000 kişi nin eğitiminin planlandığı seminerlerin temel konusu insan ve insan ilişkileridir. Seminerler tüm THY personelinin, karışık amaç hedeflerini, beklentilerini ve insanlarla daha iyi ilişkiler kurarak, yaptıkları işten daha çok tatmin olmalarına ve takım ruhu kazanmalarına amaçlanmaktadır.

Davranış eğitimi konusunda çağdaş bir anlayışla yaklaşan "Önce İnsan" semineri, tüm dünyada bu konuda verilen en etkin program olarak tanınmaktadır. Bugüne kadar bir milyona yakın kişi tarafından izlenmiştir. THY'ye teklif edilen seminer, TMI'nin dünya çapında Üye sahip "Önce İnsan" seminerinin havacılık sektörüne özel olarak adapte edilmiş ve geliştirilmiş şeklidir. Bu seminer davranışların değiştirilmesi ve insanların başka kişiler üzerindeki etkilerini anlatan alan amarı içeren verilen, çok motivasyonel iki günlük bir programdır. Programın tüm çalışanları kapsamasındaki temel neden, olumlu bir iş ortamının yaratılması esnasında davranış için açıklık, sorumluluk, özgüven ve ekip çalışmasıyla dayalı bir anlayışın yerleştirilmesi sağlamaktır.

Seminerde katılımcıların iş ve özel yaşamlarından olumlu ve olumsuz kesitler verilerek, kişinin kendi davranışlarının gözden geçirilmesi, bu davranışları yedek olan değer yargılarını inceleme ve değişmesi gerektiği kavranma kendi kendisine vermesi bilinci verilmeyle çalışılmaktadır. Bu programın amaç hedefidir.

Seminer programının içeriği şu konulardan oluşuyor:

Hizmet nedir? (Kişisel hizmet-maddi hizmet-çift hizmet)

Ne tür bir insan olmak istediniz?

(Hayatki Hedefleriniz?)

- İlişkiler (Başkaları ile iyi ilişkiler kurmanın yolları)

- İlgî, dikkat (İlgî türleri, İlgî göstermek)

- Sözsüz iletişim (Bedensel dil)

- İletişim analizi (Benlik türleri, farklı kişilikleri yaklaşma)



- Hayat olumlu bir halde,

- Hizmet açısından zamanın değerlendirilmesi

- Grup çalışması

Seminerin ikinci günü öğleden sonra yapılan grup çalışmaları seminerin etkinliğini ve devamlılığını ölçmede bir araçtır. Bu çalışmalar sırasında, tüm grup 10-12 kişilik küçük gruplara ayrılarak, ünitelerindeki

sorunları tartışmakta, hizmetin kalitesini yükseltmek için kendilerinin ne yapabileceğini öneriler şeklinde yazmakta, ve seçilen öneriler hakkında genel müdür, veya genel müdür yardımcılara iletmektedir. Sorun ve önerilerin yazıldığı grup çalışması kağıtları önce eğitim başkanıyla

tek bir rapor halinde yazılmakta, ve genel müdür, genel müdür yardımcılar ve tüm katılımcılara gönderilmektedir. Ayrıca sorun ve önerilere verilen yanıtların uygulamaya konulup konulmadığı, üst düzey yöneticilerinin kullandığı bir

komite tarafından takip edilmektedir.

Tüm çalışmaların amaçlanan, kişilerin bireysel performanslarının görünür şekilde artması ve dolayısıyla bu kişilerin oluşan kuruluşumuzun genel performansını yükseltmesidir.

İPEK YÜKSEL / BANU PEKRAYA



1993 YILINDA YÖLCULARIMIZ GERÇEKTEN ULUSLARARASI DÜZEYDE VE ESKİSİNDEN ÇOK FARKLI BİR THY GÖRECEKTİR.



Eğitim Başkanı Ahmet Sayıcı "Davranış eğitimiyle sürececek"

THY ADLİ EĞİTİM BAŞKANI SAYIN ALİMLİ SAYICI İLE GÖRÜŞTÜK...

SAYIN SAYICI, BİZE ÖNCE İNSAN PROJESİNİ ANLATIR MISINIZ?

"Önce İnsan" adlı projemize ilginizi ve minnetiyle karşıladım. Bilindiği gibi THY'nin teknik olarak önemli bir deneli yoktur. Uluslararası kurallara uygun olarak uçaklarını tamir eden, uçuran, ve o vasıfıta elemanlara sahip bir kuruluştur. Zaten dünya genel havacılık sektörü genel olarak, bağlayıcı organize kurallarla çalışmaktadır. Bir uçak bütün dünyada nasıl tamir ediliyorsa, Türkiye'de de öyle tamir ediliyor.

Şirketimizdeki en büyük sorun, insan yönetiminden kaynaklanan, insan ilişkilerinden kaynaklanan problemlerdir. Şirketimizde davranışsal ağırlıklı bir eğitime ihtiyaç olduğunu gördük. 1988-89 yıllarından başlayarak eğitim bu karakteri ile ağırlık vermeye başladık. Önceleri bütünümlü insanlardan yararlanarak bu eğitimi başlatık. Ancak davranış eğitimi sektörrel bir karakter arzettiği bu çalışmalar sırasında ortaya çıktı. Sivil havacılık sektörünün yapısına uygun

bir eğitim gerekli bir eğitim ortamına başladık. Dünyada bu konuda Türkiye yapmış bir eğitim kuruluğu vardı. Bu saad ile TMI İlk defa Danimarka'da Claus Müller Kurumu. Eğitimin adı PPE, "Putting People First". İlk uygulamalarını SAS'ta yapmışlar. SAS'ta bütün personeli eğitimden geçirilmişler. O dönem SAS'ın gıalıklarında büyük gelişmeler görülmüş. Kuşkusuz bunda sadece eğitim programının etkisi yok. Buna paralel olarak SAS yeni politikalar üretmiş, pazar hedefleri, yeni ticari hedefleri, yeni ilkeler belirlenmiş. Bütün eğitimde de uygulanmış. Çalışanlar şirket yöneticileri hıllanlaşarak SAS'la belli bir yete ve gelişmişler. SAS'ta elde edilen başarılar, BA ve LLL gibi şirketlerde elde edilen başarılar var. Biz bu güzel örneği yakaladık.

Bu eğitim dünyamızın içerisinde uygulanması, insanın şartlarına uygun değişiklikler yapıyor, ve o 3 kelim dilinde veriliyor. Aslında davranış eğitimi dil, jest, mimik, o ülkenin kültürel şartları ve insan tipi ile abnarak verilen bir eğitimidir. Türkiye östribütörlüğü aradık ve ile TMI Türkiye'ye girmişti. Elemanlarını yetiştirmişler, hazır varıyeteydik. Tezlaşları da sivil havacılık olduğu için temas kurduk, gerekli görüşmeleri yaptık.

EĞİTİM PROGRAMI BUNDAN SONRA DEVAMI KİMECEK Mİ?

Önce insan başı baş na bir projedir. Bir paket programdır. Amacımız bu programdan bütün TTY'yi geçirmek. Bu program yürütülen, yine davranışsal ağırlıklı, yönetsel ağırlıklı ve işletme ağırlıklı eğitimlere ilde devam edeceğiz. Şu an hedeflerimizden biri, bizim TTY'de çok önemli kabul ettiğimiz bir kadroy, bir kitle var; ara kademe yöneticileri. Tepe ile taban arasında oluşturulan bu kadro çok önemli. SAS'ta uygulamalar sırasında tespit edilmiş, ara kademece bazı kronik problemler doğabiliyor. Bu nedenle biz ara kademece yönelik, hem yönetimi karakterli, hem davranış karakterli eğitimler vereceğiz. THY'de haberleşme ve iletişimin çok iyi kurulatılması için, ara kademece yönelik bir eğitim paketini uygulamaya koymak istiyoruz. Davranış eğitimlerinin bir özelliği de devamlılık arz etmesi. Bu nedenle 8 bin kişiyi eğitimden geçirerek, işimiz bitti diyemeyiz.

ÖNCE İNSAN PROJESİ İLE HEDEFLENEN NEDİR?

TTY'nin makro düzeyde belirlenmiş hedefleri var. Dünya pazarına uygun gelir getiren, arandık, istenen, rekabet etme kabiliyeti yüksek bir ticari şirket haline gelmektedir. Bu hedefte uygun atmosferi yaratabilmek için yetenek, en önemli kaynağımız insanıdır. İnsan tipimiz üretkenliği artırır. Dinamik olmalı, kendini sürekli yenilemeli, gerek yolum ile ilişkileri, gerek arkadaşları ile ilişkilerinde sempatik, güler yüzlü, olumlu, nazurlu tipler olmalı.

Bu konuda TTY'nin 60 yıllık geçmişinden kaynaklanan avantaj ve dezavantajları var. Bu büyük dezavantajımız yurdumuzda tekil olmanın, silebanse edilemenin, kamu kuruluşu olmanın keyfini sürerek bu günlere gelmişiz. Ticari felsefeden uzak bir kuruluş olmuştuk. Sosyal amaç çoğu zaman ekonomik amaçlar önünde geçmiş. Oysa Türkiye'de uluslararası düzeyde ilk kuruluşlarıdır. Biriyiz. Bu nedenle liberasyon en ciddi bir



THY, 1993 yılında yolcu hizmetlerinde en iyi olma amacıyla

yıllarda ilk kez bizim kapıma geldi. Arz, talep, rekabet, tüm şartlar olacak. Artık biz buna uyulacak mıyız?

60 yıllık geçmiş ayrı zamanda bu atmosfere uyabilmek için bir anlamı. Biz ihtisas edtikteniz. Sivil havacılık kuruluştan olmamız nedeniyle, bu ihtisasın gerektirdiği bir bilgi birikimi var. 60 yıllık bir birikim ve mükemmel bir insan potansiyeli var. Çok güzel bir ruhu, bir şuur var. Böyle bir THY şurunu için bizim ayrıca bir şey yapmamız belki de gerek yok. THY'ye mensup olmak büyük bir keyif olmuş. Şirketine tutkun, hastalık derecesinde tutkun bir personelimiz var.

İşte bu tür eğitimler, THY'nin alacağı diğer tedbirler, işleme tedbirleri, ileriye görebilme, sezerek alacağımız tedbirler bir araya gelince, bizim dünya konusuna uymamamız için bir neden yoktur. Bugün Ortadoğu ve Balkanların, hatta bölgemizin, en geniş, en modern, en genç filoların-

dan biriyiz. 60 yıllık bir emek, sermaye ve bilgi birikimi var. Devlet çok önemli bir yatırım aynı bu şirkete yaptı. Bu nedenle şirketimizi çağdaş, rakipleri ile boy ölçüşebilir bir seviyeye getirmek mecburiyetindeyiz. En kısa küreselleşme yarışından, en zayıf insanımıza kadar bütün formal eğitimlerimizi atacağız bir kenara. Bizim yönetici olarak rolümüz organizasyon rolüdür. Yönetimdeki rolleri paylaşmaktır. Bu şuur ve istek şirketimizi bir yere götürmek hepimizin görevi. İnsanlarımıza bu şurayı vermek istiyoruz. İşte eğitimimizin amacı bu.

BAŞARILI OLABİLECEK MİYİZ?

Bunlar sadece eğitim politikasıyla sağlanamaz. THY'nin insana yönelik bütün politikaları da buna yardımcı olacak. Ancak bu koşullarda eğitim amacına ulaşabilir.

THY karakter, itibarı ile yoğun bir rekabet ilişkisi içinde bir hüviyet arz etmektedir. Yolcu ile muhatap olan

personel o anula ilişkin genel müdürdür. Üçüncü hususiyet ise otuzluklarımız ya iyi temsil edecek, ya da yolcuyu bir daha bize gelmemek üzere kaçıracaaktır. Bu nedenle kadrolarımızı hususiyetli sabırlı, kendini yeni koşullara ve olgulara ittibak ettirebilecek yönde eğitip geliştirmemiz gerekmektedir. Önce insan programı 1992'nin sonuna kadar sürecektir. 200'e yakın personelimizi eğitimden geçecek. Bunla beraber orta kademe yöneticilerimizi kapsayarak bir eğitimimiz olacak. Diğer eğitimlerimiz de sürecektir.

Şu an mevzuatı almaya başladığımız çalışmalarımız, diğer politikalarla da desteklenmiş, 1993 yılı başında belli bir yere ulaşmış olacağız. Yolcularımız gerçekleştiren dünya çapında ve eskisinden çok farklı bir THY görecekler.

Ekmel PEKİŞ

KOROZYON

THY uçak bakım merkezinde 1986-88 arasında NATO'ya ait iki adet eski B-707 uçağını "AWACS TRAINING AND CARGO" uçağına dönüştürme büyük bakımları sırasında karşılaştığımız korozyon sıyr ve derecesi, THT tarihinde bir örneği bulunmayan ölçülerde yüksek olduğundan, doğal olarak, yapılarak işlemlerde terribhe ve bilgi noksanlığı getirdiği muhtelif zorluklar la karşılaştık. Bu iki adet uçağı terribhe uçuşlarına çıkarıncaya kadar elde ettiğimiz terribhe, bizler için değeri hesaplanamaz derece yüksek oldu.

Yine bu yıllarda Aloha Hava yolu, rının bir B 737,200 yolcu uçağına uçuş esnasında, ön yolcu kapısının (B.SIA 300) kanat hücum kenarına kadar olan kısmın, döşemeden itibaren üst gövde kısmı (CROWN AREA) tamamen koparak uçaktan ayrıldı. Pilotlar bu durumdaki uçağı indirmeyi başardılar. Ancak böylesi bir olay havaaerik tarihinde ilk defa oluyordu. Ve sarsışyon yaratarak işledi. İmalatçı ve sivil havacılık otoritelerinin dikkatlerini olayın sebebi üzerine yoğunlaştırmalarını neden oldu. Aylar süren araştırmalar sonucu saçlı bulunabildi: KOROZYON.

F-16 360 istasyonundaki korozyon sonucu kaplama sacı, frangiden ayrılıp, hava fileleri, kabın basıncı yarılması ile gövde üst kısmını koparıp atmıştı. Şansa eseri sadece bir hostes uçarık hayatını kaybetmiş, diğer yolcular ve ekip çok ve yaralarla kurtulmuşlardır.

O zamana dek pek fazla önemsenmeyen korozyon çok sert, acımasız bir şekilde önemini belli etmişti. Bu noksanı başlatarak gelişen problemler sonunda imalatçılar "YAŞLANAN UÇAKLARDA KOROZYON KONTROLÜ VE ÖNLEMLİ PROGRAM"ı devreye soktular. Uçay sacı 18.000' aşan BOEING uçakları bu programa dahil edilince, filomada bulunan tüm B-727 uçakları aynı

programa girmiş oldular. Eylül 1991'den, Aralık 1991'e kadar Sayı sıran 10 JCF uçağına D-1 bakımı sırasında bu program birde ilk defa uygulanmaya konuldu. Özel korozyon kontrol kartları, yeni şekli ile İTEM formatı ve yazım usulleri kullanılmaya başlandı. Uçak yapı elemanları üzerinde yapılan ve yapılan her türlü tamirler ve yamalar, tek tek özel dosyasına konularak üzere tasniflenmeye ve fotoğraflanmaya başlandı. SRM'ye (STRUCTURAL REPAIR MANUAL) uygun olmayan tüm mevcut tamirler, yamalar sökülerek yenilendi. Korozyon kontrolünde tespit edilen bulgular, imalatçı firmaya ileildi. Bu raporlara göre, korozyon kontrol usulleri, perçinleri ve bölgeleeri yeni şekiller alabilecektir.

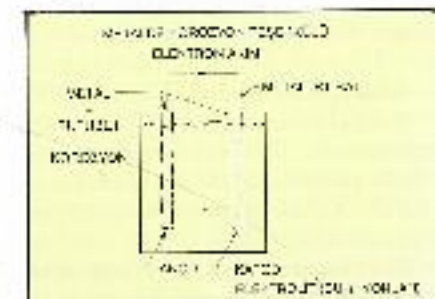
Tüm sivil havacılık camiasını büyülesi dar kısıtlama sokan korozyon umutlu uçak tehlikesinden tarafından çok iyi tanınması gerekmektedir. Uçaklar için tehlikeli bir gizli düşman diye izlenilebilen birerğimiz korozyonu oluşum ve davranış karakterleri ile tanımlanabilir. Onu oluşmadan önce önlemeyi, oluşmadan sonra ise derhal ve kesin şekilde yok etmeyi başarabiliriz.

Yazımızın devamında bulacağınız korozyon hakkındaki bilgiler sadece amir ve eğitim amaçlı olup, uçak üzerindeki işlemler için Maintenance Manual (MM), Structural Repair Manual (SRM), Corrosion Preventing Manual (CPM) kullanılmalıdır.

Erhan İnanç
Uçak Bakım Teknik Kontrol
Müdür Yardımcısı

KOROZYON TANIMA

Metal korozyonu, o metalin ve çevre şartlarının reaksiyonu sonucu çürüyüp bozulmasıdır. Korozyonun



Resim 1

meydana getebilmesi için 3 şart gereklidir: (Resim 1).



Resim 1 (devamı)

1- Anod ile Katod arasında elektrik güç farkı olması. (Buna temas halinde olan 2 değişik metal, yarık ve çatlaklar, ve/veya metal kristal sınırları da dahildir.)

2- Elektrik akımının olduğu yerde, sırtı ile iyonların bir araya gelmesi ile elektrolit doğması.

3- Anod ile Katod arasında metal bir bağlantı olması. (Elektron akımı için yol bulunması).

KOROZYON OLUŞMASINA YARDIMCI DURUMLAR

- * Temas halinde olan değişik cinsten metaller,
- * Birikintiler,
- * Yarıklar ve çatlaklar,
- * Gerilmeler,
- * Aşınmalar, yıpratmalar,
- * Kimyevi maddeler.

A- GENEL KOROZYON (GENERAL CORROSION)

Üzerinde bulunduğu bütün yüzeyi kaplayan korozyon halidir.



Resim 2

B- KIRINCALANMA KOROZYON (PITTING CORROSION)

Belli bir sahadz ve başlangıçta yüzeyde olup metal içine doğru ilerleyen korozyon dır. Hırsız veya yabancı madde birikintilerinin olduğu yüzeydeki film tabakasında başlar ve bir noktaya teksif edilmiş hücre korozyonu (concentration corrosion) haline dönüşür. (Resim 2)

C- AŞINMA KOROZYONU (FRETTING CORROSION)

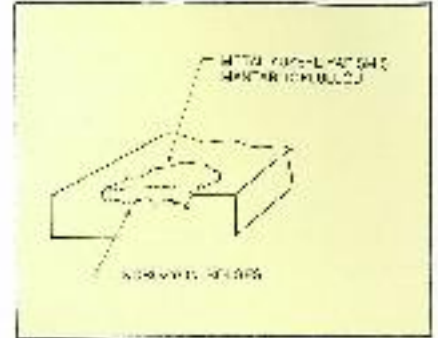
Birbir ile sürtünen iki yüzey aşınmalara sebep olur ve uygun ortamda korozyon oluşur. Aşınma korozyonu film tabakasını aşarak ilerletmektedir korozyon meydana getirir.



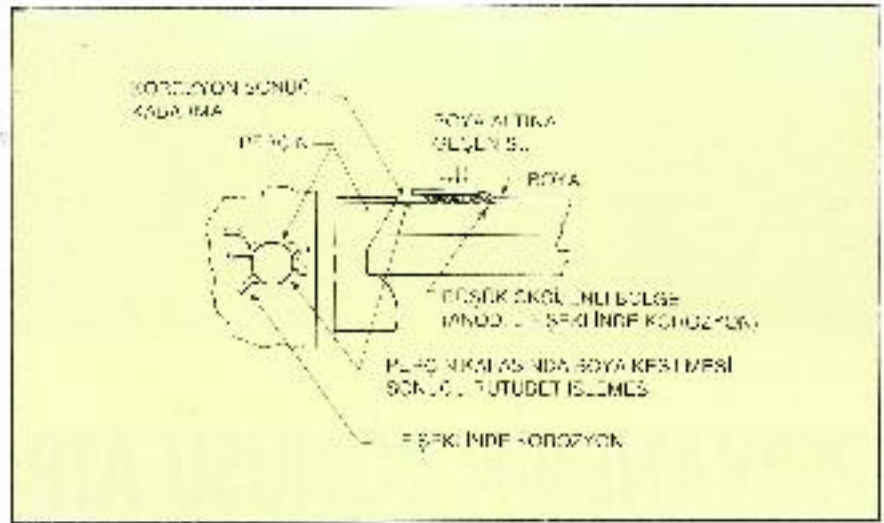
Resim 3

D- TABAKA HALİNDE KOROZYON (EXFOLIATION CORROSION)

Bu bir kristaller arası aşınma korozyonudur. Malzeme işleme (haddeleme, profil verme, döme gibi) sırasında meydana gelen uzunlamasına kristal yollarını korozyon takip eder. Yaprak veya tabaka halinde kalkma şeklinde görülür. Bu tip korozyonlu bölge dışardan sarımsı bir yüzey kalınması şeklinde görülebilir. (Resim 3)



Resim 5



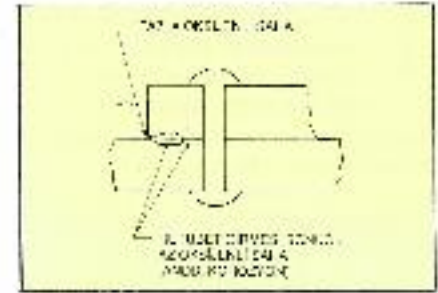
Resim 4

E- LİF ŞEKLİNDE KOROZYON (FILIFORM CORROSION)

Bir yüzey kaplamasının (mesela boyalı) bir yerde kesintiye uğraması (mesela bir perçin başı nedeniyle) sonucu metal ile kaplama arasında tutulmuş girme sonucu oluşur. Bu şekilde meydana gelen korozyon "concentration cell (bak madde G)" tipidir. (Resim 4)

F- MİKROBİYAL KOROZYON (MICROBIAL CORROSION)

Yakıt tankları içinde bulunan mikrobiyal organizmaları sebep oldukları korozyonlardır. Bu mikrobiyal organizmalar su içinde yağayla yakıtı karıştırmış olmaktadır ve yakıtta hidrokarbonlarını ve elastomerik karışım malzemelerini yerler. Bunların metali buluk çözümleri concentration cell tipi korozyon yapacak güçleri oluşur. Mikrobiyal korozyon: Genet, karmen laruma veya tabaka halinde korozyon şeklinde belirlir. (Resim 5)



Resim 6

G- BİR NOKTAYA TEKSİF EDİLMİŞ KOROZYON (CONCENTRATION CELL CORROSION)

Bir metal yüzeyde çevre farklarını sebep olması ile meydana gelir. Genellikle bir yuvaya nemli girme sonucu oluşur, dış yüzeye nazaran daha az oksijen bulunması (farklı oksijen nedeniyle ANOD-KATOD oluşması) bu yuvada korozyon meydana getirir. Karıncalanma, lif şeklinde, mikrobiyal ve yarılmış korozyonları bu sınıfın özel örnekleridir. (Resim 6)



PERVANENİN DÖNÜŞÜ ATP

THT'nin geçmiş yıllarda kullandığı DASH-7 uçaklarından sonraki yeni nesil pervaneli uçakların tipik bir örneği olan ATP uçakları Türk Hava Yolları tarafından Eylül ayından itibaren işletilmeye başlanmıştır.

ATP, Advanced Turbo Prop (Geliştirilmiş türboprop pervaneli) helikopterlerin baş hatlarından oluşmaktadır. ATP uçakları, British Aerospace (İngiliz havacılık kuruluşu) tarafından Woodford/Cheshire'deki fabrikada üretilmektedir. Advanced Technology Power Plants with six bladed propellers (Altı adet pervane pakeleli gelişmiş teknoloji motor) olarak tanınan Pratt Whitney 176 modeli motorlar ise Kanada'da üretilip İngiltere'de uçağa monte edilmektedir.

ATP uçağının boyu 26 metre, kanat genişliği ise 30 metredir. Her iki kanadın dış kısımlarında iki adet yakıt tankı bulunmaktadır. Toplam yakıt kapasiteleri 1.680 US Galon / 6.364 Litre'dir. Maximum zero fuel

weight (Maksimum sıfır yakıt ile ağırlığı) 21.230 Kg., Maximum take off weight (Maksimum kalkış ağırlığı) 22.930 Kg. dir. Maximum payload (Maksimum yük) ise 8990 Kg. dir.

ATP uçağının iki değişik versiyonu bulunmaktadır. Birincisi Amerikan FAR (Federal Aviation Regulation), diğeri ise Avrupa birleşik uçuş elverişlilik kurallarına uygun olan JAR (Joint Airworthiness Regulations) versiyonudur. THT'nin kullandığı ATP uçakları JAR versiyonudur.

ATP uçaklarında elektronik ve dijital uçuş instrumentleri kullanılmış olup, Airbus vb. uçaklar ile benzer özellikler taşımaktadır. Kabin içi taban tavan yüksekliği 1.92 metre, taban genişliği ise 2.06 metredir. Uçakta birer sırada sağ ve solda ikili gruplar halinde 64 Adet koltuk bulunmaktadır.

ATP uçaklarının özellikle ergonomi yönü, ekonomik oluşlarıdır. Örneğin vermek gerekirse British Aerospace tarafından 64 koltuğun 16 adet

ili dolduğunda uçağın masrafını karşıladığı belirtilmektedir. ATP uçaklarında bulunan sistemler mümkün olduğu kadar basite indirilmiş ve böylece bakım masraflarının düşürülmesi amaçlanmıştır. Örneğin bütün uçuş kumandaları sadece mekanik olup, ayrıca elektrikli trim devreleri bulunmamaktadır. Bunun yanı sıra hidrolik sistemler sadece iş takımları, frenler, steering (yön seçimi), ve ön volcu merdiveninde kullanılmıştır. Sistemlerin basitliğine rağmen, çalışma alanı çok dar olduğundan, işçiliği zordur. Örneğin, Air Conditioning sistemi kabin taban panelleri altına yerleştirilmiş olup, gövde dışından dışarıya kapakları olduğu halde, kabin taban panelleri sökülmeden çalıştırılması mümkün olmamaktadır.

Bütün pervaneli uçaklarda olan diğer bir dezavantaj ise pervanelerin olumsuz yağ kaçaklarıdır. Tabii olarak bu dezavantajlar iyi donanımlı, yeterli eğitim ve tecrübeye sahip, kaliteli teknik elemanlar tarafından aşgari düzeye indirilerek uçakların verimini artırılabilir.

Burada kısaca tanıtıma cabı olan ATP uçaklarının THT için hayati önemini diletim.

Fahrettin KORKUT

TROUBLE SHOOTING

8 ARALIK 1991 TARİHİNDE BİR A-310-200 UÇAĞI ROMA'DAN MADRİD'E GİTMEK ÜZERE HAVALANMIŞ, ANCAK KAT RİSTAN BİR SÜRE SONRA AŞAĞIDAKİ ARIZALAR NEDENİ İLE AYNI ALANA GERİ DÖNMÜŞ ZORUNDA KALMIŞTIR. UÇAĞIN HAVALADAN GERİ DÖNMESİNE NEDEN OLAN ARIZALAR ŞUNLARDIR:

1) İniş takımları (-Landing Gear), (System 1)'de alınmamış, (System 2)'de alınmıştır.

2) "Minimum Equipment Bag SMOKE" ihbarı alınmıştır.

3) Kabin basınçlandırılması AUTO MODE'da (-System 1 ve System 2) tutunmuş, ancak MANUAL olarak basınçlandırılma sağlanabilmektedir.

4) Her iki Air Traffic Control System (ATC) unservice olmuştur.

ARIZA.....1

İNİŞ TAKIMLARI (SYSTEM 1)'DE ALMAMIŞ, (SYSTEM 2)'DE ALMIŞTIR.

Bilindiği gibi A-310 uçaklarında iniş takımları ile ilgili (3) adet bilgisayar vardır.

PROXIMITY DETECTION CONTROL BOX: Bu bilgisayar birinin ve ana iniş takımını ile Boogie Beam'in durumunu kontrol eder.

BRAKE SYSTEM CONTROL UNIT (BSCU): Bu bilgisayar uçak fren anti-skid sistemlerini kontrol eder.

TIRE PRESSURE INDICATING SYSTEM (TPIS): Bu bilgisayar uçaktaki toplam (10) adet WHEEL'in basınçlarını ECAM "Wheel Page" e iletikâşım olarak bildirir.

İniş takımlarının toplanması ile ilgili olan bilgisayar, PROXIMITY DETECTION CONTROL BOX'tır. Uçakta bir tane olan bu Control Box içinde, birbirinden bağımsız iki adet kanal (-channel) vardır.

Channel 1..... System 1

Channel 2..... System 2

ile ilgilidir.

Proximity Detection Control Box içindeki bu iki bağımsız kanal, uçak iniş takımlarının birbirinden bağımsız

şekilde iki sistemle kontrol edilmesine olanak tanıır. Bunun için her kanal, kendine ait sistemlerden, UÇUŞTA bulunan aşağıdaki sinyalleri alır:

- Nose Gear Shock Absorber'in uzadığını bildiren sinyal (-extend)

(Nose Gear Shock Absorber Proximity Detector'ler tarafından)

- Her Main Landing Gear'in Shock absorber'in uzadığını (-extend) bildiren sinyal. (Main Gear Shock Absorber Proximity detector'ler tarafından.)

- Main L/G'lara ait (BOOGIE BEAM)'lerin (10) derinlik komanda olduğuna bildiren sinyal. (Boogie Beam Proximity Detector'ler tarafından.)

- Main L/G'lara ait (Lock Link Assy)'lerin hizalandığını bildiren sinyal. (Lock Link Assy Proximity Detector'ler tarafından.)

İşte yukarıda söz edilen Proximity Detector'lerden herhangi birinden, Proximity Detection Control Box'a, control box içindeki kendisi ile ilgili kanallara sinyal gelmemesi durumunda, o kanala ait sistemde iniş takımları toplanmaz. Bu durumda diğer sistem seçilir. Ancak her iki sistemde de iniş takımlarını toplamak mümkün olmazsa, bu durumda MEKANİK BİR ARIZA söz konusudur. Aşağıda PROXIMITY SENSOR'ler iki kısımdan oluşurlar: SENSOR ASSY: solun kısmı ve TARGET ASSY: hareketli kısım. Proximity Detector'lerin

Control Box'a sinyal yollayabilmesi için Sensor assy ile Target assy'nin birbirini karşılaması gereklidir. Bu karşılama olmazsa, control box'a sinyal gitmeyeceği için, ilgili sistemde (system 1 veya system 2) iniş takımları alınmayacak, (-retract) durumuna gelmeyecektir. Her iki sisteme ait Signal ve Target Assy'ler tek bir ortak support (Proximity Detector Support) üzerine monte edilmiştir. Bu nedenle, bu support ta bir hasar meydana gelmesi durumunda, ilgili proximity detector, her iki sistem için de, ilgili kanala sinyal yollayamayacak ve o iniş takımını toplamıyacaktır. Böyle bir mekanik arızada, Proximity Detection Control Box üzerinde ilgili arıza kodları çıkar. Yapılacak BITE TEST ile bu CODE'lar alınabilir.

Uçakınızda iniş takımları (System 1)'de alınmamış, ama (System 2)'de alınmıştır. Bir tek sistemde arıza meydana gelmiştir. Diğer sistem ise normaldir. Tek bir sistemde, (System 1)'de arıza şu durumlarda meydana gelir:

1) (System 1)'e ait (Proximity Detector)'lerden birinin Sensor Assy'sinde hasar meydana gelmesi.

2) (System 1)'e ait (Proximity Detector)'lerden birinin Sensor Assy ile (Channel 1) arasındaki WIRING'te bir arızanın söz konusu olması, (Kablo kopması, röle arızası gibi)

3) Proximity Detection Control Box içindeki (Channel 1)'in kendiliğinden devresinde bir arızanın meydana gelmesi.

Eğer arızanın nedeni bir sensor Assy arızası olsa idi, sensor değiştirilmediğiçe arıza giderilemeyecek, "System 1" de iniş takımları toplanamayacaktır. Eğer arızanın nedeni bir Wiring arızası ise, arıza ya sürekli olarak karşınıza çıkacak, ya da zaman zaman



man olacağıdır.

Eğer arıza Proximity Detection Control Box içindeki CHANNEL 1'in arızası olsa idi, iniş takımları ilgili Control Box değiştirilmedikçe, sistem 1'de almayacaktır. Ancak uçağın Log Book'undan öğrenildiğine göre, Proximity Detection Control Box RESET edilmiş ve arıza giderilmiştir. Arızanın meydana geldiği günden bu yana uçak takip edilmiş, ancak arıza bir daha tekrarlanmamıştır.

Bu bilgiler ışığında, söz konusu arıza gerçek bir arıza değildir. Proximity Detection Control Box, yerde reset olsa bile, uçağa aynı arızayı tekrarlayacaktır. Dolayısıyla, Control Box üzerinden, yine aynı arıza kodu alınacaktır. Ancak uçak olaydan sonra takip edilmiş ve söz konusu arızanın bir daha ortaya çıkmadığı görülmüştür. Ayrıca, olay günü Proximity Detection Control Box'ın aldığı bir arıza kodu alınmadığı, Log Book'da belirtilmemiştir. (Tahminen C1 olabilir)

Bu arıza sistemden kaynaklanmayıp, Avionics compartment'ın üst kısmında kaynaklanmıştır. Avionics kompartımanının isinmesi, içinde bulunan bilgisayarlar da dahil olmak üzere devreleri etkilemektedir. Özellikle bu bilgisayarlar da, sensörlerine ait sistemi etkilemektedirler. Bunun sonucu sistemlerde arızalara neden olurlar. Bizim arızamızda da Avionics kompartımanının isinmesinden etkilenen bilgisayarlar da PROXIMITY DETECTION CONTROL BOX olmuşlardır. Control Box'ın içindeki (Channel 1)'in iç devresi isinmadan etkilenmiş, (channel 1)'in kontrol ettiği (System 1)'de iniş takımları alınmıştır. Uçağın LOG BOOK'unun incelenmesinden (System 1)'de hiç bir iniş takımlarının alınmadığı görülmektedir. Bu da ancak, (Channel 1)'in arızalı olması durumunda söz konusu olabilir. Burada kanalı arıza söz konusudur ve bunun da nedeni Avionics kompartımanının isinmesidir. (Channel 1)'e gerçek bir arıza olsa, arızanın sürekli olması, devre etmesi gerektirir. Halbuki Avionics kompartımanının havalandırılması sağlandığından, yani "MIN EQUIPMENT BAY SMOKE" ikazının ortadan kalkmasından sonra, (Channel 1)'e normale dönmüştür. Arıza ile ilgili hiç bir işlem yapılmadığı halde, olaydan sonra bir

defa tekrar etmemiştir.

ARIZA 2. UÇAK KALKTIKTAN SONRA "MIN EQUIPMENT BAY SMOKE" İKAZI ALINMIŞ. ANCAK GELİ DÖNÜŞ VE İNİŞTE DÜZELMİŞTİR.

Bu arızanın iki nedeni olabilir:

1) OVERHEAT DETECTION UNİT'in kendisinin arızalı olması veya bir WIRING arızası.

2) Avionics Compartment'in gerçekten isinması.

Her iki durumda da, COCKPIT'e bağlı olduğu panelde ve LCAM üzerinde MIN EQUIPMENT BAY SMOKE ikazı alınacaktır. Ancak ikinci durumda olay bir FALSE INDICATION'dır. Gerçek bir isinma olmayıp, OVERHEAT DETECTION UNİT' ya da WIRING arızasından kaynaklanan yanlış ikazdır. Böyle bir durumda Detection unit değişmedikçe arıza sürecektir. İkinci durumda kompartımanın ger-

çekten yağ kaçağı nedeniyle herhangi bir komponent değişimi memiştir. Oysa olay yağ kaçağından olsa idi, kontrol mutlak olaraklanması gerekirdi. Olayın vuku bulduğu günden sonra MIN EQUIPMENT BAY SMOKE ikazı bir daha tekrar etmemiştir.

Eğer ikaz Avionics Blower arızasından kaynaklanırsa idi, MFA panelinde, Fan Detection kısmında "AVIONICS BLOWER" lambasının yanması gerekirdi. Leste ik uçağımız (200) serisi olduğu için, Avionics Compartment'da (2) adet Avionics Blower bulunmaktadır. Bu fişlerden biri arıza yaparsa, diğeri otomatik olarak devreye girmektedir.

Her iki fan arıza da yapsa, Cockpit'ten gelen hava akışı ile Avionics Compartment'a havalandırmak mümkün olacaktır. Sonuç olarak, uçağımızda meydana gelen MIN EQUIPMENT BAY "SMOKE" arızasının nedeni, Avionics Blower'lar değildir.

Avionics Compartment içindeki Air-Condition Duct'lar da bir hava kaçağı nedeniyle "SMOKE" ikazı gelebilir. İkazın bir kezeye mahsus değil, sürekli olarak gelmesi gerekirdi. Halbuki olay, günden sonra bir daha tekrar etmemiştir. Yani "SMOKE" ikazının bir hava kaçağından dolayı ortaya çıkması da mümkün değildir.

SMOKE ikazı external power, Air Starter veya herhangi bir yer hizmet aracının eksoz dumanlarının Avionics Compartment'a dolması ve kompartıman isinması durumundan kaynaklanmıştır. Çünkü bu uçaklarda aynı olay birkaç kez ortaya çıkmıştır. Avionics compartment floor veya ön kargo kapısının eksik gazları, rüzgarın etkisi ile içeri dolmaktadır.

Ön kargodaki geçiş kapısının açık olması durumunda da, duman avionics kompartımana dolmaktadır. Bu durumda kompartıman isinmaktadır ve MIN EQUIPMENT BAY SMOKE ikazına neden olmaktadır. İkaz eksoz gazları, içeri dolduğu sürece devam etmekte, ancak dumanın kesilmesi ve kompartımanın havalandırmasından sonra kesilmektedir.

İkinci uçağımızda ikaz Take-off durumunda ortaya çıkmış ve geriye dönerken kesilmiştir. Çünkü avionics kompartıman yeterli kadar havalandırılmış ve OVERHEAT olayının kalkması durumunda ikaz söğütlenmiştir. ●



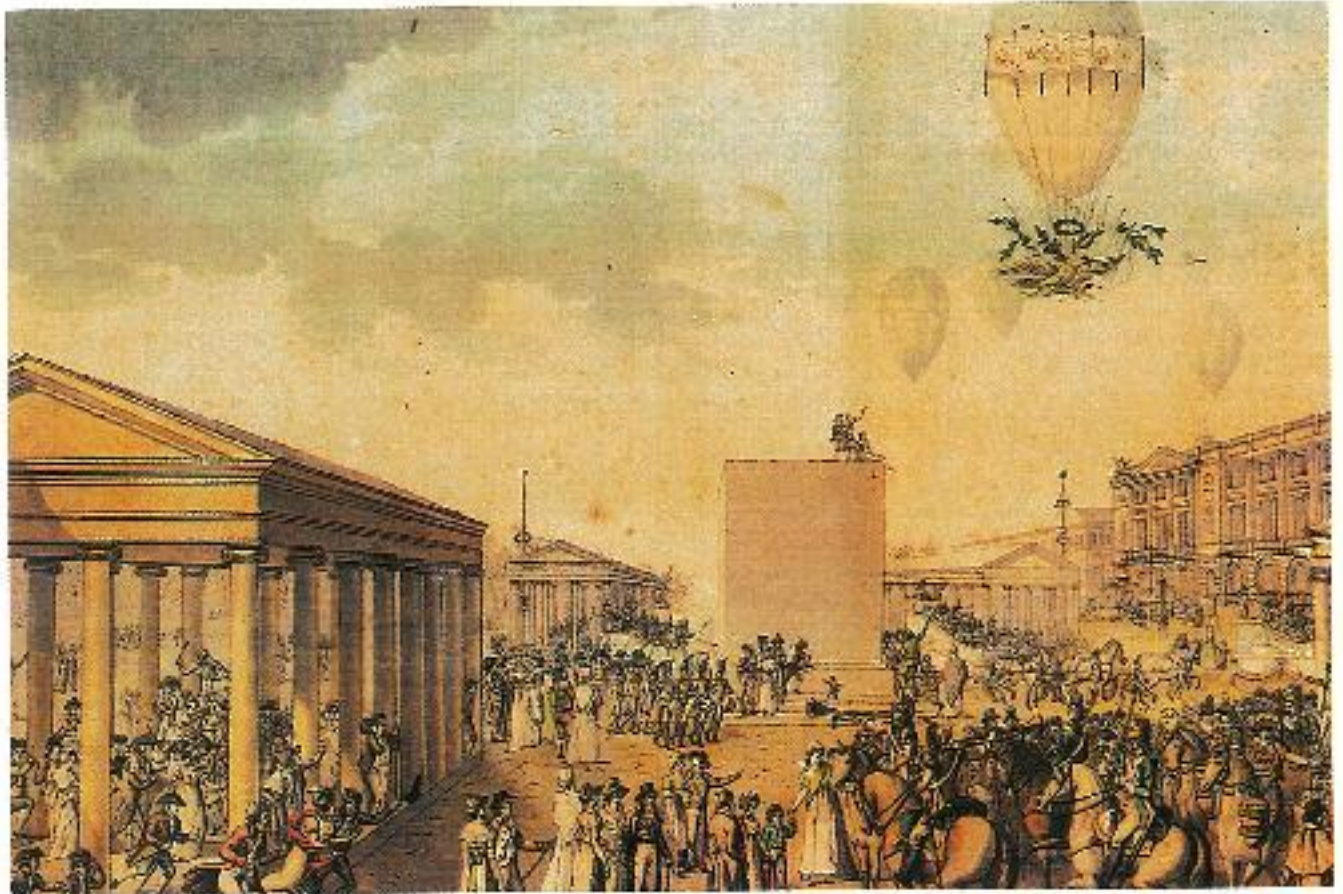
çekten isinması söz konusudur. Bu isinmanın nedenini araştırılması gerektirir. Bunun (3) önemli nedeni olabilir:

1) Motorlar veya APU'daki komponentlerde meydana gelen yağ kaçağı nedeniyle Air-Conditioning Duct'larına yağ girmesi.

2) Avionics Compartment'a ait fan'ın çalışmaması ya da avionics compartment içindeki Air-Conditioning Duct'larda bir hava kaçağı olması.

3) External Power, Air Starter, vb. gibi uçağa takılan hizmet araçlarının eksozlarından çıkan gazların bir şekilde avionics kompartımana dolması.

MIN EQUIPMENT SMOKE ikazının motorları veya APU'daki bir yağ kaçağının Air Conditioning Duct'larına dolması sonucu ile ortaya çıkması olasıdır. Cockpit'teki diğer de bir yağ kaçağının alınması gerektirir. Olayın ortaya çıkışı gözlemlenilmeden yapılan ta-



Napoleon Bonaparte ve Josephine Beau Harnais'in düğünlerinde balon gösterisi

HAVACILIK TARİHİNDEN SAYFALAR DÜŞTEN BİLİME GEÇİŞ

Sanatçı ve bilim adamı Leonardo da Vinci (1452-1519) 1503 yılında uçuş mekanizmaları ile ilgili olarak yazdığı eserinde, insanın mekanik bir araçsız uçamayacağını anlatarak "Kuşlar matematik yasalarına göre uçan araçlara benzer. İnsan bu prensipleri bütün hareketlerini tekrarlayarak öğrenebilir ve benzerdir. Ancak insanın gücü yitmesiyle ille orantılı değildir. İnsan tarafından yapılacak kuş benzeri bir aracı tek elisiyle caza sahip olmayıdır. Bu canda ona insan verecektir" demiştir. Kuşların anatomisi ve hareketleri üzerine uzun incelemelerden sonra modern ve millerden oluşan, kuş benzeri bir makina tasarlamıştır. Bunun yanında helikopter ve paraşütle ilgili tasarımlar da çizmiştir.

İtalyan mimar Fausto ve Ran-

vio'nun Leonardo da Vinci'den ba-
bersiz olarak geliştirdikleri paraşüt
tasarımı "Machine Noire" adla 1595'te
yayınlandı. İtalyan Ciri-
vit papası Pierre Francesco Lana
(1631-1687) gerçekleştirdiği içi ha-
vaz dört bakır lüle ile havalanacağı
varsayılan uçan gemi tasarımıyla ba-
lonculuğun öne sürüldü. Çi-
lingir Beemier'in 17 Aralık 1678'de
Fransız bilim gazetesinde resmi ya-
yınlanan uçuş makinesiyle uçuşu
öne sürüldü. Brezilyalı fizikçi pişko-
posu Barthelemy Loda Gusmao
1709'da yelken ve kanatları olan
uçan makine "Pascarella" tasarımı ha-
zırladı. Jean Pierre Blanchard 1781-
83 yıllarında hazırladığı uçan maki-
na tasarımıyla kızıyı taşıyarak uçuşu
denedi. Fransız Lecommand Aralık
1783'te büyük bir şemsiye ile Mont-

pellier gözleme kulesinden başarı ile
adamları daha sonra bu ve benzeri
araçlara "ozrag" adı vermiştir.

Balon Çağı

5 Haziran 1783'te Fransız Mont-
golfier Kardeşler tarafından kağıt
kaplamayla yapılan ve sıcak hava ile
şişirilerek Annonay (Fransa) üzerin-
de yükselen ilk balon 1830 m. yük-
sekliğe erişmişti. 27 Ağustos 1783'te
Fransız fizikçisi Alexandre ve Robert
Charles Zindeşler tarafından hidrojen
gazı ile şişirilerek Champ de Mars
(Paris)'ta havalandırılan ilk hidrojen
balonu 24 km. uzaklıktaki Gones-
se'ye yollanarak düşen ve şeytan isadi
insanıyla köylüler tarafından parça-
lanarak söndürüldü.

İlk insanlı balon uçuşu Pilatre de
Roziers ve Marquis d'Arlandes tara-
fından Montgolfier tipi bir balonla 21
Kasım 1783'te yapıldı, balon 913
m. yükselerek Paris'in içinde 20 dakı-
kacık 8 km. uçmuştu. Savaşta ilk ba-
lon Fransız yalı, Comaille tarafından
26 Haziran 1794'te Fleurus Sava-
şında (Belçika) top anlaşımlarında yön-
lendirme ve keşif amacıyla kullanı-
lmıştır.

Yerden Yükselişe Doğru

Önceleri kuşları taklit ederek hayvan uçuşu çabalarında istediği sonucu alamayan insanlığın daha sonraları hareket edenleri kanatlar yerine sabit kanatların geliştirilmesine doğru arastırmanın yoğunlaştığını görürüz. Sonraları buna pervane kâğıtları eklendi. 1812'de İsveçli sanatçı J. J. P. Degen kanat çırparak uçuş ile ilgili bulundukları bir kuş türü geliştirdi. Havadan ağır cisimlerin uçuşuyla ilgili temel ilkeleri bulan İngiliz George Cayley bugünkü uçak ve planörle benzeyen uçuş aracı modellerini ilk kez gerçekleştirdi. Bunlar arasında 1806 yılında yapılan, kuyruğunda yatay ve dikey yüzeyler olan ilk planör modeli ve 1819'da yapılan ve bir çocuk tarafından uçurulan üç kanatlı planör veriliyordu. Ama planörle ilk kez uçmak onurunu 1856'da Fransız kaptan Jean Marie Le Bris'e düşmüştü.

Türklerde ilk uçuş çabaları

İsmail Cevheri, Ünlü Türk bilgini, Arap dil sözlükçüsü ve hattattır. Türkistan'ın Otrar (Farab) kentinde doğmuş ve ilk öğrenimini orada yapmıştır. Dilbilgisini geliştirmek için Bağdat, Elraziye, Suriye ve Hicaz'a gitmiş, Rey ve Herasan'da güzel yazı ve sözlük çalışmaları yapmıştır. Arapçıda en önemli iki sözlükten biri olarak gösterilen ve Türkçede "Van kulu lügatı" olarak bilinen "Sihah"ı yazmıştır. Poetik hümlerdele uğrasan Cevheri, kuşların süzülmesi ile hava direnci arasındaki ilişkiyi sezmıştır. Müderrislik yaptığı Nisalıh'daki El-Hü Camii ile kollarına aldığı kapı benzeri kanatlarla uçuş girişiminde bulunmuş ve bu deney sırasında düşerek öl-

müştür. (1010)

Bizans'la uçuş girişiminde bulunan Türk, Bizans İmparatoru Manu-el Komnen, Kenedisi'ni ziyaret eden Anadolu Selçuklu Sultanı II. Kılıçarslan'ın komutasında 1159 yılında İran ve eğitimeler düzenlemiştir. Yaptığı gösteriler sırasında Bizans tarfından Severo diye anılan Türk giydiği çok uzun, geniş ve ağırlıklı saçlarla kalınlıktaki hepar bir silise ile Al Meydanı'ndaki kuleden eteklerini rüzgarla süzerek uçuş girişiminde bulunmuş ve kısa bir süzülüşten sonra düşerek ölmüştür.

Türkiye'de ilk balon uçuşu (1785) ve ilk Türk baloncusu, I. Sultan Abdülhamid'in de hazır bulunduğu bir törende İsmail bir baloncu ile iki Türk bostancıbaşı 1785 Mart'ında Topkapı Sarayından bir balonla havalandı ve başarılı bir yolculuktan sonra Bursa'ya inmüştür. Gerçek anlamda ilk Türk baloncusu Selim Orat olup 1825'te Mongolfier tipi bir balon ile İzmir'de havalandırılmıştır.

Cheser piskoposu Dr. John Winkles'in 1684 yılında yayınlanan "Yeni Bir Dünyanın Keşfi Ar" adlı kitabının uçan bir Türkten bahseden 184 sayfası ilginçtir.

Dünyanın mükemmeliyetinin de içindeki kısma ulaşmak için ne gibi araçlara gerek olduğu sorulursa cevabım şudur.

1. İnsanların varılarına kanat takarak uçmaları belkide imkansız değildir. Mesela mükemmelin sorumluluğu veya Merkur yahut Deodanüs'ün gönye uçuşu, başkalarının uçuşuyla teselsülüs ettiği ve bilhassa Bushy'ne'ni arattığına göre İstanbul'da bir Türk'in uçuşu gibi...

2. Venedikli Marco Polo'nun Mağaskar adasında gördüğü büyük bir de Rukh kuşı varsa bunun kanatlıları 12 ayak (4m.) boyundaymış uçuşuyla beraber, bir an veya bir iki kendilerinin kanatlarına yapıldığı gibi kalıyordu. Bunların hüsnü ve süsüne göz adamı taşınması öğretilir, Gemi-mel'in kanatla binmesi gibi.

3. Her iki usulde işe yaransaydı, sağlanacağı manıyla iddia ederimki uçan bir arada yapılabirdi. Bunlar için ne tutan bir adam yapacağı hava kuvvetleriyle havaya çıkar bilki de bu arada o kadar büyük olabileceğine için birkaç kişiye ve seyahat malzemelerine eşyasını da taşıyabilir.

1812'de İngiliz Herson ile ortağı stringle low tarafından yapılan 50 m. kanat açıklarına sahip buhar makinası ilk uçakla uçuşu başarmışlardır. 1884'te ise Rus bilim adamı ve mucidi Alexandre Moyski tarafından yapılan buhar makinadan uçuşun ilk kez uçuşu öne sürüldü.

Dünyanın motorla havalanan ve insan taşıyan ilk uçuşu gerçekleştiren Fransız Clement Ader oldu. 9 Ekim 1890'da buhar gücüyle kontrolüz olarak havalanarak Dünya'da ilk kez 50 m. uçuşu başaran uçağa "Eole" adı verildi. Ader'in 18 Ağustos 1897'de 150 m. uçan uçağında "Avion-3" adını taşıyordu. Böylece bu tür araçlar için ilk kez "Uçak" sözcüğü kullanılıyordu.

Alman bilim adamı ve mühendisi Otto Lilienthal kendi yaptığı planörle 1891-1896 yılları arasında 2000'den fazla uçuş yapmış ve bir uçuş kazası sonucunda hayatını kaybetmiştir. 1890'da P. Langley tarafından ilk kez insansız olarak motor gücüyle 1400 m. uçan bir arada geliştirildi ve adına "Aerodrome" adı verildi.

Artık motor gücüyle insanı uçurabilecek bir adam bulunmuş ve nihayet Amerika'da Wilbur ve Orville Wright kardeşler bu adımı attığına başardılar. Uzun çalışmalar sonucu 17. B.G. motorunu da kendi yaptıkları pilotu ile birlikte toplam 340 kg. ağırlığındaki adımı klyeri (uçucu) adını verdikleri uçakla 17 Aralık 1903 günü ilk uçuşu havada 70 m. kadar uzabilen Orville başardı. O günkü dördüncü denemelerinde Wilbur uçakla havada 250 m. den fazla gitti. Bu küçük gibi görülen dev adım sonucu havacılık baş döndürücü bir hızla gerçekleşecek ve bugünkü seviyesine ulaşacaktır.

Veysel Tokun
Müzayik Uzmanı



Mongolfier Kardeşler 19 Eylül 1793'de sıcak havalı balonları ile Versailles'da



İSTANBUL DEVLET OPERA VE BALESİ

NEŞELİ GÜNLER

Müzikal 2 Perde

The Sound of Music / Neşeli Günüler adlı müzikal Rodgers ve Hammerstein'in bir ikili yapıtlarıdır. İlk kez 1959 yılında sahnelenmiştir. Topladığı büyük beğeni ile tam 1413 kez oynanmıştır. 1961'de yeniden gösterime girmiş, bu kez de büyük ilgi toplayan. Bu beğenilen ve sevilen müzikal, 1965 yılında Robert Wise filme almıştır.

Başrollerini Julie Andrews ve Christopher Plummer'in paylaştığı film, gösterildiği her ülkede büyük bir beğeni toplaymıştır. Her bu kez de İstanbul Devlet Opera ve Balesi 1991-92 sezonunda sahneye çıkarıyor.

Lahiretosisunu Hammerstein'in yazdığı ve Rodgers'in bestelediği eserin en ilginç özelliklerinden birisi, müzik ve dans ile, diyalog ve müziksizlerin dengesi. Duygulu, sempatik ve renkli bir müzikal.

KONU BİRİNCİ PERDE

Avusturya'nın dağlık bir bölgesinde Nonnberg Manastırı. Rahibe adaylarından Maria yaşamı sevindiyi le dolu, özgür ruhlu bir genç kızıdır. Bir yamalı tırmak baharın uyanan dağların gürsesine katılmak ona kili senin korosuna oynamaktan daha hoş gelir. Karzı dışarına çıkarılır. Zor-

larla sevinli huzurlu bir gözünler aynı noktada birleşirler. Maria hiç uymaz manastıra.

Basrahilbeden Maria gibi dağda büyüdüğü, kollarında biten çiçekleri, taptaze çiçekleri ve onun tamıyamı katar. Daha pek çok şeyi sevdiği için, genç kızla iyi anlaşır. Yine de Maria'yı manastır dışındaki bir göreve yollaması uygun görün. Yakındaki bir villa da mürebbiyeli kiralıdır.

Kaptan Georg von Trapp, bu villa yı da savaş getirmesi gibi yönetmek isteyen bir deniz subaydır. Gemiye bir formalari giyen yeni evini dündük sesleriyle çağırır. Yıl ar önce sevgili karısını kaybetmiş, o günden beri evinden ne müziksesne de neşeli ci veler yükselmiştir. Çocukları başlıca eğlencesi eve gelen her mürebbiyeyi kaçırmak için türlü müzikler yaparlar.

Kaptanın yedi çocuğu yalnız sevginin "A.B.C."sini değil müziğin "Do-Re-Mi" sesini Maria'dan öğrenirler. Aralarında içten bir dostluk kurular. Çocukların en küçüğü Gretl, hâlâ ana kucagında, oysa yata on altı, ne deyse on yedi olan Liesl ilk aşkı tatmaya hazır. Maria çocukları her birine gereken sevecenliği ve anlayışı gösterir. Balahane çocuklarını yete ri kadar tanımadığını, onları birer karzı asker yapmaya çalıştığını söylerince, böyle eleştirilere alışkın olmayan Kaptan öfke ölkelir. Anna evine sevgi ve müzikle canlandırdığını

gördüğü o da Maria'ya hayranlık duy maya başlar.

Viyana'dan vilaya konuk gelen Elsa Schröder sık, alımlı, zengin bir dildir. İlk eşinden kalan mal mülkü yöneten bir iş kadınıdır aynı zaman da Kaptan von Trapp gibi hem aklı hem vurdululuğuyla evlenmek hoşuna gidecektir.

Kralın gibi yaşadığı ve harika bir şarap mahzenine olduğu için Kaptan' ık sık görünen gelen Max, bir Fest val için şarkıcılar aramaktadır. Elsa ile Max'ın ortak yönleri gününü gün etmeye çıkanı, özel çıkarlarını her sevin üstünde tutan çekici ama be nül kişilerdir. Avusturya vilayeti hazırlanan Nazileri karşı çıkarak yasağı düşünürler.

Kaptan von Trapp, ülkesine ve il kelerine sonuna kadar sadıktır. Uşağı Franz'ın, Liesl'in arkadaşı küçük postacı Rolf'un bile Hitler'den yana olduklarını nefretle görür.

Kaptan ile Maria birlikteli sevmeye başlamışlardır. Ama ikisi de larkında değildir. Çok iyi bir gözlemci olan Brigitta von Trapp bu gerçeği Maria'ya söylerince genç kız k maye görünmeden villadan kaç p manastıra döner. Başrahilbeden aldığı özgü, sorunsızdan kaçacak yerde mılarla yüzleşmek gerçek yazgısını yılmadan aramak için.

İKİNCİ PERDE

Maria, vilaya dönüşüce gerek çık arların gerek kaptanın kendisini çok özlediklerini görür. Bu arada Kaptan Elsa ile sevmeye karar vermiştir. Kız süreci birbiriyle zula sanayacaklarını görürler. Elsa cı ve nül güvenlikleri için Nazilerin sayı na günden yanadır. Kaptan buna şiddetle karzıdır. Zaten en sevdiği Maria'dır. Sonunda mızla evlenir.

Kaptan ve Bavres von Trapp balyarından dönüşüce mız bir du runda karşılaşır. Naziler Kaptan' ık sevgisinin komutanlığına atanması ve en kısa zamanda görevi nin başına girmesini emretmişlerdir.

Max'ın düzenlediği Salzburg Festivali'nde bir von Trapp ailesinin şarkı söylemesi, Kaptan, Maria ve çocukları kaçabilmesi için bir fırsatır. Konserden sonra Nonnberg Manastırı'na sığınır. Bir düşünce hâlde manastır başkanı yapar. Birün ana yollar tınlamıştır. Anna karzıbrındaki dağ, ben doğmamın, der gibi heyberle yükselmektedir. Von Trapp ailesi dağ yolunu muzaiken rahibeler onları şarkı ile uğurlar.

ÖRÜMCEK KADININ ÖPÜCÜĞÜ

Beyoğlu Dostlar Tiyatrosunda sahneye çıkan Bizim Liyakot, 4 oraklıan itibaren Manuel PUIG'in "Örümcek Kadının Öpücüğü" adlı eserini sahnelenmeye başlıyorlar. Yönetmen Macit KOPER. Molina rolünü Mehmet KESKİNOĞLU, Valentin rolünü de Zafer DİLER üstlenmişler.

PUIG'in aynı eserini geçtiğimiz sezonlarda sinemada da izlemiştik. Olay özgün bir mekânda, bir hapis-hane hücresinde geçer. Biri terörist eylemlerinden tutuklu, diğeri eşcinsel iki mahkûm aynı hücreyi paylaşırlar. Ancak siz zamanı, ülkeyi ve olayın geçtiği yeri olduğu gibi, olayın kahramanlarını da kolayca değiştirebilirsiniz. Sonuçta oyun niteliğinden ve vermeye çalıştığı mesajdan fazla uzaklaşmaz. İster Abıyanyada aynı evi paylaşmakt zorunda kalan iki arkadaş olsun, ister yarılmızda gurbete çıkmış iki hemşeri olsun fark etmeyecektir.

Ashina, ilay çok farklı dünyalardan gelen iki kişi, biraraya getirmişdir. Ödem ve değer yargıları çok farklı insanlardır. Sembol. Birbirlerini buldular ve ilkel düşer yargıları ile yargıdılar ilkin. Ancak gülerlek aralarında bir yakınlığa ve dostluğa köşer. Bu noktadan başlayarak insanlar arası ilişkiler, değer yargıları ve önyargıları sorgulanmaya başlar. Evrenselliği gökür bulan ve Molinay bu nedenle ağulayan Valentin, güderlek onunla bir duygusal ve fiziksel ilişkiye girer. İşte bu noktada bir tokat yemiş gibi şaşır yorunuz. Sevgi ve hoşgörü, karşılıklı anlayış yerine bizler de sık sık ilkel insan ve önyargılarımızı koytuğum y 2 İnsanlar arasında çekim ve dedikodu, birbirine hükmetme kadar, dostluk, sevgi ve birbirine gereksinime duyma gibi ilişkiler yok mudur? Erkeklik, kadınlık, güç, zenginlik gibi kavramların önyargılarla birleşince ne denli satma anlamlara geldiğini ve onların gerçek anlamını sorgulanmaya başlar en arkilerisiniz. İşte eser, Örümcek Kadının Öpücüğü, böylece evrensel ve önemli konuları işliyor. Sorguladığı konuları katları sorgulama yönteminin de son derece ilginç



olduğu oyun. Macit Koperin yönettiğinde önemli mesajlar verebilir. Oyun her Cumartesi ve Pazar

15.30'da Dostlar Tiyatrosu sahnesinde sergileniyor. Bilet ücretleri ise bir 30 bir, öğrenci 15 bir TL. ●

DYADYA VANYA - VANYA DAYI

Yazan: Anton ÇEHOV

Türkçesi: Marjani Beyhan

Yöneten: İsmail Heifetz

Oynayanlar: Kamran Usluer, Nurseli İchi, Alev Oraloglu, Tilbe Batıran, Tanju Tuncer, Cüneyt Turel, Cihan Ünal, İsmet Ay, Uğur Kıvılcım, İskender Bağcıbaşı.

"Öyle bir oyun yazılmış ki, insanlar gelsinler, gitsinler, yemek yasinler, bavardan sudan konuşsunlar, kağıt oynasınlar. Yaşamı masla öyle olmalıdır: zanaat ve ayı zamanda basit..."

Vanya Dayı, ünlü rus yazarı Anton Pavloviç ÇEHOV'un olgunluk dönemine rastlayan eserlerindendir. Marjani Vanya Dayı, Vişne Bahçesi ve Üç

Kızkardeş. Şehir Tiyatroları repertuarında daha önce Vişne Bahçesi ve Üç Kızkardeş yer almıştı. Ünlü Sovyet Yönetmeni Leonid Heifetz'in gösterdiği uzak ve derin limesine rol anlayışı ve gerçekten güçlü oyuncu kadrosu ile, izlenmesi gereken bir oyundur. Çarlık Rusyayı'nın göküs döneminde taşra yaşamını, insan ilişkilerini ve insanın yalnızlığını anlatan ÇEHOV, evrensel mesajları ve siirsel dilyle, yüzyıl sonra bile güncelliğini korumaktadır.

Heifetz, "Çünkü Çehov, dünyamızı her yerinde, herkesi yaşayabileceği duyguları yakalıyor," diyor. 'yanlılığın milliyeti yoktur

Oyun İstanbul Şehir Tiyatroları Harbiye Sahnesinde Sergileniyor. ●



UMUT CİNAYETİ

İstanbul Devlet Tiyatrosu
Yazarı: Burak Mikail Uçar
Sahneye Koyan: Zekai Müftüoğlu
Oynayanlar: Seray Gülezer, Adnan Bırık

İnsanoğlunun diğer canlılardan ayrılan özelliği nedir diye bir soruya, çoğumuz "Düşünebilme" yanıtı veriyor. Ancak sevgi, arı ve bilme duygusu belki de en az onun kadar önemlidir. İnsan oğlunun yarattığı maddi değerler ve manevi değerler vardır. Olanca düşünme yeteneğine karşın, sevgi duygusu olmasa icli. Hangi manevi değer yaratılabilir?

İnsanlar doğayı değiştirip, daha iyi yaşamaya çaba harlıyorlar. Ancak, insanın da doğanın bir parçası olduğunu unutmuş gibiler. Dünya değiştiği insan ve toplumların da değişeceği gibi bir gerçek var. Günümüzde giderek mekanize olan toplumlar, sevgiden uzak bir yaşam sürüyorlar. İnsanlar birbirleriyle ve toplumlarına giderek daha çok yabancılaşıyorlar. Sevgisiz bir yaşam sorunu



kusaklarla karşı karşıya kalıyoruz. Günümüzde, olanca kalabalığı karşın, insan sevgisiz ve yapayalnızdır.

Burak Mikail Uçar'ın sahnelenen ilk oyunu olduğu gibi, Zekai Müftüoğlu'nun ilk yönetmenlik denemesi. Uzun sevgisiz bir ortamda, umutun da kalmayacağını vurguluyor. Böylece

bir ortamda insanların duygu, düşünce ve kaygılarını idareleri amaçlıyor. Gerçek olaylarla fantazilerin iç içe geçtiği bir kurguda süren oyun, özgün yapı ve ilklere karşın, belli bir basamakta. İki perdelik oyun. AKM Oda Tiyatrosu'nda sahneleniyor.

KONTRABAS

İstanbul Devlet Tiyatrosu
Yönetmen: Metin Belgin
Yazar: Patrick Süskind
Çeviren: Hale Kutay
Dekor: Ethem Özdemir
Kostüm: Serpil Tezcan

11 Ocak 1992 tarihinde gösterime girecek olan Kontrabas, tek kişilik bir oyun. Oyun yazarı, Patrick Süskind. Kontrabas da, yazarın ilginç, haksız zehinden, upkulu gibi ilginç ve değişik bir anlatı kazanmış. Oyunu Metin Belgin hem yönetiyor, hem oynuyor.

Kontrabas, sanatçıyı hayata bağlayan en önemli şey. Onunda arısında bu anlamda bağlar kurmuş. Hem kontrabas sesip önemsiyor, öte yandan da aşağılıyor. Kontrabas'a kıyıyor. Ama aslında kendisi, kendi yeteneksizliği. Bir insanın sanatçı olması, yaşamını kazanması için kontrabassızlığı seçmesinin medetleri ne olabilir? Kontrabas çok önemli bir alet. Orkestranın en temel

renklerinden birini oluşturur. Ancak buna karşın solu yapma gücü yok. İşte kontrabas, insanlar arası ilişkileri, yanlışlığı farklı bir güncelleme sağlayan ilginç bir oyun.





BİR OYUNCU...

DUSTIN HOFFMAN

Las Angles'te doğdu. New York'a gitmeden önce Pasadena okulunda oyunluk eğitimi gördü. 1957'de "A crack for Mr. General" adlı oyunla, Brud wyl'te sahneye çıktı. Boston'da bir tiyatro topluluğunda, daha sonra da New York'ta Arthur Miller'in bir oyununda yönetmen yardımcısı olarak çalıştı. Pek çok ödüle aday tiyatro oyunculuğu arasında aldığı bir teklifle Mike Nichols'un Graduate (Aşk Mevsimi) filminde rol aldı. Bu filmde o dönem gençliğini temsil eden Benjamin Braddock rolü ile, en iyi erkek oyuncu dalında Oscar Ödülü'ne ilk kez aday oldu. Ancak Oscar ödülünü Nichols aldı.

Murray Schisgal'in "Jimmi Shine" adlı oyunu ile Broadway'e döndü. Hemen ardından ünlü Rejisor John Schlesinger'in "Midnight Cowboy" adlı filminde John Voight ile oynadı. Midnight Cowboy'un Oscar aldı. Hoffman ise ikinci kez Oscar'a aday gösterildi. John ve Mary, Little Big Man (Küçük Dev Adam), Straw Dogs (Köpekler), Alfredo, alimih-Papillon, adlı filmleri geçirdi. Bunun dışında "Lenny" adlı filmle Oscar'a üçüncü kez aday oldu.

1979 yılında Robert Benton'un filmi "Kramer Kramer'e karşı" adlı film Hoffman'a ilk Oscar'ını getirdi. Yine Sydney Pollack'ın "Tootsie" adlı filmi ile Oscar adayı oldu.

Dustin Hoffman geçtiğimiz yıl Barry Levinson'un yönettiği ve Tom Cruise ile birliktir oynadığı "Rain Man" ile ikinci Oscar'ını da kazandı.

Tiyatroculuktan gelen ve güçlü bir yeteneği ile en sarımların bile altından kalkan Hoffman, her türlü sahneye kolaylıkla gireriyordu. Bugün 50 yaşını aşmış olan sanatçı, en uygun dönemini yaşıyor.

BILLY BATHGATE

Warner Bros / Touchdown Pictures

Yönetmen Robert Benton

Oyuncular... Dustin Hoffman, Nicole Kidman, Loren Dean, Bruce Willis, Steven Hill

Filmin konusu 1935 ekonomik bunalımında geçer. Bathgate'i Billy iyi yaşayabilmek için mücadele etmektedir. Sokaklarda yetimlik ve son derece açık göz olan Billy, gangster Dutch Schultz'un çetesiyle katılarak başı olacağı kanısındadır. Çeteye girmeyi başarır. Çetesinde pek çok acımasız gangster vardır. Parlak Bo Weigberg (Bruce Willis) ve büyüğü Otto Herman (Steven Hill) bunlarındandır. Billy kısa zamanda yükselen Dutch Schultz'un sadakası oluverir. Ancak Dutch yeraltı dünyasında gücünü yitirmeye başlamıştır. Billy çeteyle kurtarmak ve kendine bir yer edinmek için, Dutch Schultz'dan öğrendiklerini kullanacaktır.

Film şubat ayından itibaren gösterime giriyor.



HOT SHOTS

Yönetmen: Jim ABRAHAM'S / Pat Proft

Oyuncular: Charlie SULLEN, Cary ELWES, Valeria GOLIND, Lloyd BRIDGES, Kevin Dunn, John CRYER

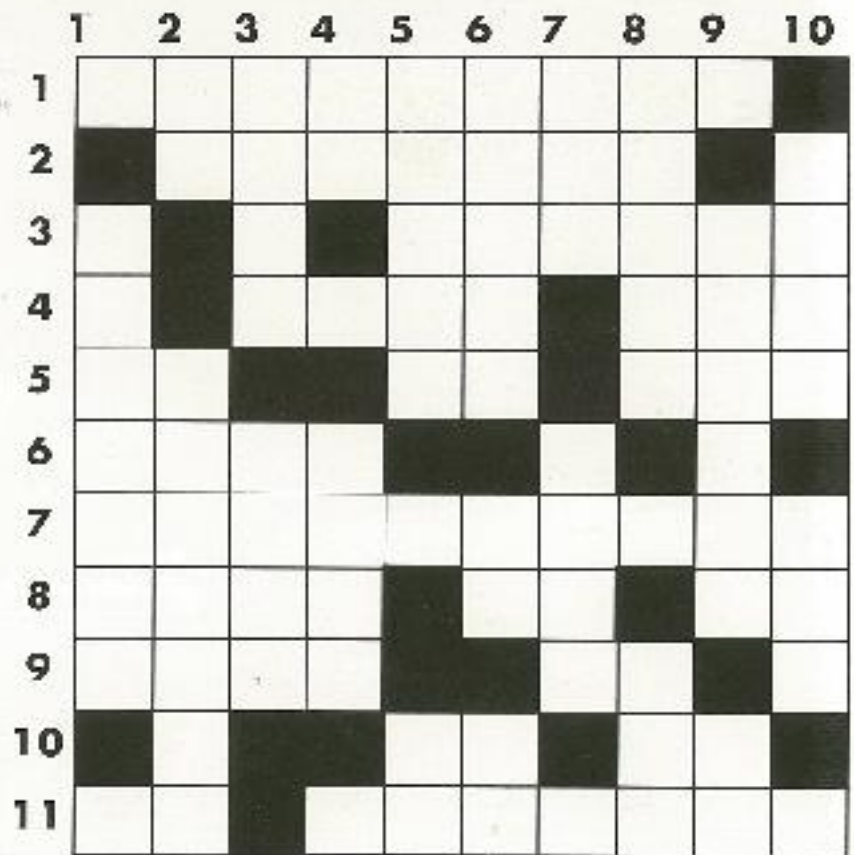
TWENTIETH CENTURY FOX / 1991 Yapımı

Film Hollywood'un varozeri, abartılmıy film ve öykü anlayışı ile ciddi bir sekilde dalga geçiyor. Hot Shots bu anlamda hem güldüren, hem düşündürten ve hatta de konusu olan bir film. Film boyunca denenebilirki, bastan sona kadar espiriler ve ince alaylarla dolu bir karnaval havasında. Basta TOP GUN olmak üzere, Flying Tigers, Test Pilot, Flat Top, Rocky, Come With the Wind, 91/2 Weeks, Patton, Air Force, West Side Story, The Godfather, The Great Santini, Fire Birds gibi pek çok filmin anıştırıp, yatarak öldüğü ve bunlara şaka yolu ile dokunulduğu bir film.

Topper bahasının utanç verici geçmişini unutmaya çalışan yakışıklı ve cesur bir pilotur. (Shcen). Teğmen Black (Kevin Dunn) çok önemli bir görev için toplanmış gurubun sorumlusudur. Ekipi narisistlerden, görünce hoşlanıya nedeti ile bir kez bile hedefi bulamamış insanlardan oluşmaktadır. Topper birliğin güzel psikyatrisi Ramona'nın (Valeria golind) kalbini çalmaya uğraşırken, bir grup hain sinsi planlar hazırlamaktadırlar. Amiral Benson (Lloyd Bridges) birçok uçuş ve görevi katırmış, bunlardan hiç birinde uçağı kemli indirememiş biridir.

Çılgın bir komedi.

David Zucker, Jerry Zucker ve film'in yontmen'i Jim Abraham's, ZAZ adı verilen bir ekol oluşturmaya çalışıyorlar. Hızlı bir ritim ve ardarda gelen espiri dizilerinden oluşan bir formda çalışıyorlar. Bazen sığmıyca kadar varabilen abartılarla dolu komedi anlayışları ile ZAZ'ılar "Police Squad", "Kennedy Fried Movie", "Airplane", "Top Secret", "O. plak Silah" gibi filmlerden anımsatabilirler. Son olarak "Hot Shots"da, Top Gun gibi bir film temeli üzerinde, oldukça ilginç ve çılgın bir komedi ortaya çıkarıyorlar.



SOLDAN SAĞA

1- Teknik Konuda Uzman 2- Fabrikalarda işçilerin işe geliş-geliş saatlerini kontrol eden kadın 3- Körfüz savaşının mimarı 4- Er ve Erbaşların ünü - İspanyada bir terör örgütü 5- Tersi Şöhret - Boşun eğin 6- ABD'de imla bir Üniversite 7- Rusya'da bağımsızlığı ilan eden bir Türk Devleti 8- Is kambilde bir oyun - Sağma ünlüleri 9- Sodyumun simgesi 9- Dağ varlığı - Litve'nin sembolü 10- Geçmiş anıları anlatır - Amerikyanın simgesi 11- 12-

kısa zaman süresi - EHY'nin bir icatı

YUKARIDAN ASAĞIYA

1- Desk 2- Tersi Bir harfin okunuşu 3- Yakın contalarını yağmalamakta kullanılır 4- Havacılık tradidinin yönetildiği yer - Bir erkek ismi 4- Bir olumsuzluk eidi - Bir meyva 5- Adı - 6- Bir nota 6- Durum - Dünya'nın oydu - Vilayet 7- Sevgili - Evlat 8- Çinde kutsal sayılan yılan - Eski - 9- Karaklarda seçirile iş başına gelen - 10- Namaz kıldıran kişi - Ekmek

Sizi uçakla yolculuğa davet ediyoruz.

SÜPER EKONOMİK UÇUŞLAR



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

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

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

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

"Süper Ekonomik Uçuşlar"ımızda buluşmak dileğiyle...

TÜRK HAVA YOLLARI

