

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSCIATION

DERGİ SİZİNDİR. ALABİLİRSİNİZ ● ŞUBAT 1993 JANUARY ● YOUR COMPLIMENTARY COPY



HİDROLİK KAÇAKLARI ● YER KONTROL İŞARETLERİ ● İLYAS SALMAN'LA SÖYLEŞİ

TÜRK HAVA TAŞIMACILIĞI



YENİ HAVAYOLUNUZLA İLDEN İLE YOLCULUK ARTIK DAKİKALARLA..

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

ÜSTELİK:

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

İLDEN İLE DAKİKALARLA...

UTED

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

**UÇAK
TEKNİSYENLERİ
DERNEĞİ**

**AIRCRAFT
TECHNICALS
ASSOCIATION**

**UTED
AYLIK YAYIN ORGANI**

SAHİBİ
Sefa İNAN

YAZIŞLARI MÜDÜRÜ
Ekmel PAKIŞ

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

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

UTED
Fişekhane Cad. No: 1/5
Bakırköy-İSTANBUL
Tel - Fax: 543 29 74

YAPIM

ARTI

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

TASARIM & UYGULAMA
İrfan YALÇIN

BASKI
Çiftay Matbaacılık



Sayın Üyelerimiz,

Bilindiği üzere 12. 02. 1993 günü THY tarihinde ilk defa yapılan grev oylaması sonucu THY personelinin GREVE HAYIR tercihi ile bitmiş bulunmaktadır.

Türkiye gibi demokrasi ile idare edilen ülkelerde kurumlar kalıcı, yöneticiler ise değişkendir. THY ne kadar bizimse, Hava-İş sendikası o kadar bizimdir. Bunları birbirinden ayırmak, etle tırnağı birbirinden

ayırarak kadar güçtür.

Bu neticenin demokratik bir tercih olduğu unutulmadan GREVE EVET veya HAYIR diyenlerin birarada iş barışını bozmadan çalışmalarını gerektiği unutulmamalıdır.

Üted yönetimi olarak dileğimiz bu iki kurum yöneticilerinin de yukarıdaki mantık çerçevesinde davranmaları, kişisel davranışlardan uzak kalarak toplu iş sözleşmesini imzalamalarıdır. THY personelinin bu tercihinin Milli Havayolumuz'a, Sendikamız'a, tüm THY çalışanlarına ve en önemlisi ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Değerli Arkadaşlarım

Toplu iş sözleşmeleri işverene, sendika yönetimleri tarafından bir taslak olarak sunulur ve bu taslaktaki maddeler tek tek savunulur. Toplu iş sözleşmesi taslakları sanki birer kanunmuş gibi hiçbir zaman değiştirilmemekte, bu yanlış sistem üzerine çalışmalar sürdürülmektedir. Toplu iş sözleşmesi taslaklarında yapılmış olan grupsal sistemdeki yanlışlıkları, gelen tüm yöneticiler devam ettirmekte, işverenler de yeni bir sistem önerisi getirmeden bu yanlış sistem üzerinde münazara yürütmektedirler. Bu sistem yanlışlığını, temeli yanlış atılmış bir binaya kat çıkılmasındaki ısrar kadar yanlış ve tehlikeli bulmaktayım. THY şu ana kadar, iki defa birisi yurt dışından olmak üzere iş değerlendirmesi yaptırmış, her ikisinin de yanlış olduğuna karar vererek uygulamadan vazgeçmiştir.

Sorarım sizlere, rekabet içerisinde olduğumuz dev Avrupa şirketleri hala bu kısır döngü içerisinde midirler? İşletmecilik anlayışını, tekniğini örnek olarak aldığımız Avrupa şirketlerinin personel ücret politikasını kabul etmemek çifte standardı doğuramaz mı? Bütün dünya havayolu şirketlerinde olan tüm iş gruplarının bizde de olduğu gerekçesiyle, diğer şirketlerin gruplar arasındaki orantısını uygulamak veya aralarında fark varsa bunların ortalamalarını almak daha mantıklı olmaz mı? THY personelinin tüm Avrupa şirketlerinde uygulanan iş değerlendirmesine karşı çıkması düşünülebilir mi?

Ancak...

Sendika yönetimleri grupsal dengeleri bütün dünyada geçerli olan sistemler yerine oy potansiyeline göre yaptıkça, şirket yönetimleri grupsal dengeler için başka sistem arayışına girmeden, bu sistem üzerine çalışmalarını sürdürdükçe toplu iş sözleşmelerinde şirketin kasasından çıkan total rakam dağılımı, rakamın büyüklüğüne orantılı olarak iş verimini arttırmamaktadır.

Aslında;

THY ve sendika yönetimleri tarafından bir Avrupa şirketi pilot olarak seçilir. Bu şirketin ücret dengeleri tüm THY personeline deklare edilip, grupların birbirine üstünlük savaşına son verilerek, toplu iş sözleşmesinin mantığı (ekonomik alanda) devamlı değişken bir yapı meydana getiren grupların savaşına meydan vermeyerek bu sistemi kabul etmiş personelle birlikte şirketin toplu iş sözleşmesinde vereceği total rakam arttırımına dayalı olmalıdır.

Değerli meslektaşlarım

Bu toplu iş sözleşmesinde bu yanlış uygulamalar yüzünden sorunlarımızın bitmediğini biliyor, Sayın Genel Müdürümüzün Revizyon Teknisyenlerinin sorunları ve iş değerlendirmesi hususunda vermiş olduğu sözlere güvenerek gelecek günlerin bizleri layık olduğumuz yere getireceğini umut ediyorum.

Saygılarımla.

**Sefa İnan
Başkan**

TÜRK HAVA YOLLARI'NDA DEMOKRASİ ÖRNEĞİ

1 Ekim 1992 tarihinde başlayan THY 14.dönem TİS; Hava-İş sendikası ile THY'ni temsilen TÜHİS arasında yapılan görüşmeler neticesinde iki temel konuda uyuşmazlık ile sonuçlandı. Yasal sürenin sonunda bir sonuç alınamaması üzerine Hava-İş sendikası yasal hakkını kullanarak, toplu sözleşme yetkisi bulunan HA-VAŞ ve THY'na ait iş yerlerinde grev kararı aldı.

Yasanın ön gördüğü 6 günlük süre içerisinde grev oylamasının yapılabilmesi için sendikali ve kapsam dışı personel valiliğe dilekçe ile baş vurarak grev oylaması istedi. Valiliğe verilen dilekçelerin yeterli sayıya ulaşması üzerine 12 Şubat 1993 günü, 24 saat süre ile grev oylaması yapılmasına karar verildi. Oylama öncesinde gerek Hava-İş sendikası, gerekse THY yönetimi, bildiri ve tebliğler ile personele grev oylaması ve sonrası ile ilgili yasal prosedürü ve TİS'nin son durumunu bildirdiler.

THY'nin geleceğini ve dolaylı olarak Türk turizmi ile ekonomisinin geleceğini ilgilendiren bir THY grevine ait karar verme sorumluluğu THY çalışanına verilmiş oldu. THY çalışanı



örneği pek sık görülmeyen bir şekilde hem THY'nin geleceğine, hemde kendi ekonomik ve sosyal yapısının geleceğine karar verme sorumluluğu ile karşı karşıya kaldı.

Oylamanın öncesinde iş verenin ve sendikanın birleştiği tek fikir; grev oylamasının demokratik bir hak olduğu, personelin bu hakkının bilincinde olarak, her türlü baskıdan uzak ve tümüyle vicdanı ve hür iradesiyle en doğru kararı vereceği yönünde idi.

12 şubat 1993 cuma günü saat 10'da başlayan grev oylaması, 13 şubat 1993 cumartesi günü saat 10'da bitti. Sakin geçen oylama öncelikle personelin demokratik haklarını kullanmadaki olgunluğunu göstermesi açısından memnunluk vericidir. Katılımın yüksekliği de bu olgunluğun bir başka göstergesidir.

Yapılan grev oylaması sonucunda THY'nda 3011 Evet oyuna karşılık, 4226 Hayır oyu ile greve hayır sonucu çıkmıştır. HA-

VAŞ'da ise 934 Hayır oyuna karşılık, 1192 Evet oyu ile greve evet sonucu alınmıştır.

Sonuç ne olursa olsun böylesine önemli bir konudaki kararın personel tarafından verilmesi, Türkiye'nin iş hayatında ve sendikal platformunda demokrasinin uygulanabilir olduğunu göstermesi açısından son derece memnunluk vericidir. Alınan sonucun gerek kısa gerekse uzun vade de THY ve THY personeli için hayırlı olmasını diliyoruz.

YAZI KURULU



Sivil Havacılık Dünyası değerli bir üyesini daha yitirdi.

Çalışkan, özverili, yaşamının her anını havacılık dünyasının gelişimine adanmış, Havacılık Dergisi Yazışmaları Müdürü, THY MEN-DER Sekreteri, THY emekli mensubu

MUSTAFA GÖKMEN'İ

kaybetmiş bulunuyoruz. Ailesine, dostlarına ve tüm havayolu camiasına başsağlığı dileriz.



THY'nda yapılan grev oylamasının sonuçlarının açıklanmasından sonra, THY Genel Müdürü Sn.Tezcan YARAMANCI, THY bünyesindeki üniteleri ziyaret ederek, çıkan hayır sonucunun sadece THY ve personeli için değil tüm Türkiye için olumlu bir sonuç olduğunu belirterek, personele THY'na sahip çıktıkları için teşekkür etti. Vermiş oldukları tüm sözleri yerine getireceklerini belirterek, sonucun hayırlı olmasını diledi.

Sıcak ilgileri ve nazik ziyaretleri için UTED dergi yazı kurulu olarak bizde kendilerine teşekkür ediyoruz.

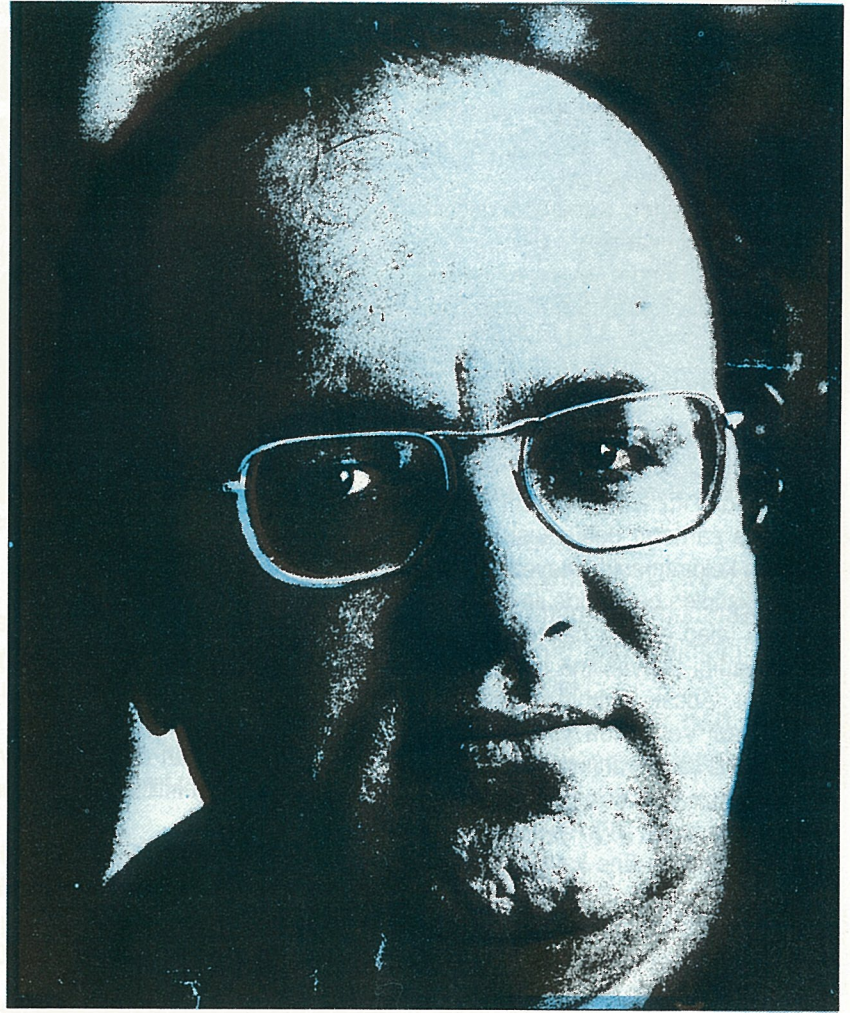
KALPAKSIZ KUUVVACI ÖLDÜRÜLDÜ

Türk basının değerli kalemlerinden Uğur Mumcu'yu yitirdik. Mumcu 24 Ocak Pazar günü arabasına konan saatli bombanın patlaması sonucu yaşamını kaybederken, Türkiye'de Atatürkçü, laik ve yurtsever bir düşünce adamını kaybediyordu.

Uğur Mumcu 22 Ağustos 1942 yılında Kırşehirde doğdu. Ankara Üniversitesi Hukuk fakültesini bitirdi. 12 Mart 1972'de tutuklandı. 7 yıl hapse mahkum edilen Mumcu yargıtay'ın kararı bozması üzerine serbest bırakıldı.

1975 yılında başladığı Cumhuriyet gazetesi köşe yazarlığını öldürüldüğü güne dek sürdürdü. "Sakıncalı Piyade", "Terörsüz Özgürlük", "Söz Meclisten İçeri", "Rabita" gibi kitaplara da imzasını atan Mumcu, en karmaşık konuların üzerine büyük bir cesaretle gitmeyi kendine ilke edinmişti.

Bir ülkede insanların insanca yaşayabilmesi ancak terörün son bulmasıyla mümkün. İnsanların dil, din, mezhep, sınıf ayrımı gözetmeden buluşabileceği değerler vardır. Sınırları aşan, bütün milletleri kapsayan moral ölçüler insanlığın temelini oluşturur. Bu ölçülerden uzaklaşan toplumlar uygar dünyada yerlerini alamazlar. Bu yüzden toplum olarak insanların



yaşama hakkını elinden alan terörün karşısında durmak zorundayız. Uğur Mumcu terörün ilk hedefi değil. Her insanın yaşamasının kutsal olduğunu bilmeyenler daha öncede cinayetler gerçekleştir-

diler. Ama bizler bağımsızlığın, demokrasinin ve Atatürk ilkelerinin devamı için Mumcu cinayetinin son olmasını istiyoruz. Ve Uğur Mumcu'nun onurlu ilkeli yaşamı karşısında saygıyla eğiliyoruz.

HUKUKTA DEĞİŞİKLİKLER

Hepimizin adalet içinde yaşamımızı en adil bir şekilde yürütülebilmesi amacıyla medeni kanunda zaman zaman değişiklikler yapılmış, yasanın aksayan bünyemize ve değişen hayat şartlarına uymayanlarının tespit edilerek eskiyen hükümlerin değiştirilmesi ya da yeni maddeler eklenmesi yoluna gidilmiştir. Boşanma ile ilgili bazı bölümler 1988 yılında, 3444 sayılı yasa ile değiştirilmişti. Esasen 1990 yılında, 3678 sayılı yasa ile Medeni Kanun'a yeni hükümler konuldu. Ben bu hafta sizlere getirilen yeni hükümlerden kısaca söz etmek istiyorum.

1- MK. (Medeni Kanun)'un değişik 141. maddesi uyarınca:

"Boşanan kadın, evlenme ile kazandığı kişisel durumunu korur, ancak bekarlık soyadını yeniden alırsa şayet boşandığı kocasının soyadını kullanmakta menfeati bulunduğu ve bunun kocaya zarar vermeyeceği sabit olursa, talep üzerine hakim kocanın soyadını kullanmasına izin verir.

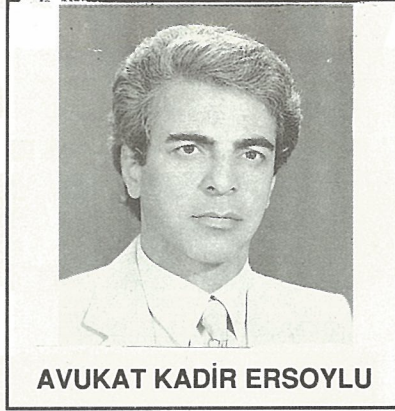
Koca şartların değişmesi halinde bu iznin kaldırılmasını isteyebilir."

Değiştirilen bu madde ile boşanan kadının talep etmesi halinde kocasının soyadını taşıyabilme imkanı sağlanmıştır. Ancak kadının menfaatinin bulunması ve bunun kocaya zarar vermemesi şartı aranmıştır.

Kanımızca bu çok isabetli bir değişiklik (yenilik)tir. Zira, evli iken kocalarının soyadı ile üne kavuşan kadınlar için bu elzemdi. Boşanma halinde eski durum kadınları üzmekte, onları maddi ve manevi zararlara sokmakta idi. Yeni düzenleme bu haksız ve hakkaniyete aykırı tutumu ortadan kaldırmıştır.

2- MK.'nın 443. maddesi aşıllağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Nesebi sahih olmayan hısımlar, nesebi sahih hısımlar gibi mirasçılık hakkına sahiptir."



AVUKAT KADİR ERSOYLU

Son düzenleme ile madde kökten değişikliğe uğramıştır. Bu düzenleme ile evlilik dışında doğan çocukların kendilerinin hiçbir kusur ve günahları yokken anne ve babalarının günahlarını onlara çekirip, miras paylarını azaltan (maddenin eski halinde sahih olmayan çocuk, mezhebi sahih çocuğun hissesine isabet eden miktarın yarısını alabiliyordu) hakkaniyete ve eşitliğe aykırı duruma son verilmiş ve mirasta eşitlik ilkesi getirilmiş olmaktadır.

3- Medeni Kanunun 444 maddesi de değiştirilmiştir. Buna göre:

Sağ kalan eş:

A- Miras bırakılan fûru (Çocukları-çocuklarının çocukları gibi altsoy) ile birlikte mirasçı olursa mirasın 1/4'ini,

B- Miras bırakan ana-baba veya bunların fûru ile birlikte mirasçı olursa mirasın yarısını,

C- Miras bırakan büyükbaba veya büyükmanneleri ile birlikte mirasçı olursa mirasın 3/4'ünü,

D- Bunlarda yoksa mirasın tümünü alır.

Bu madde, eskiden kanuni intifa hakkı gözönünde tutularak düzenlenmiş idi. Ancak intifa hakkı uygulamada çeşitli güçlüklerle yol açmış ve devamlı şikayet konusu olmuştur. Çünkü, eşin intifa hakkını tercih etmesi durumunda, intifa hakkına konu olan

hisse üzerinde diğer mirasçılar hiçbir tasarruf imkanına sahip olamıyor, bir kül teşkil eden taşınmaz satılamıyor, değiş edilemiyor ve o taşınmaz malda intifa hakkına bağlı ise üzerinde başkaca hiçbir ayni hak (irtifak, ipotek vs. gibi) tesis edemiyordu. Özellikle de üveylik sözkonusu olduğu durumlarda eşler bu haklarını mutlaka kullanıp, diğer yanı mağdur etme yoluna gidiyorlardı. Yeni düzenleme çok haklı ve isabetli olarak intifa hakkı müessesini (Burada kastedilen kanuni intifa hakkıdır, miras yoluyla tanınan intifa hakkının dışında herkes kendi malı üzerinde intifa hakkını kullanmaya haizdir) mirasçılarla birlikte mirasçı olması durumunda miras payı artırılarak denge sağlamıştır.

Ayrıca yeni düzenleme ile mirasçılar büyükbaba ve büyükmannelerle bitirilmiş, böylece eşler için hayli uzak sayılan sıhri hısımların mirasçılığına da son verilmiştir.

4- Medeni Kanunun 159. maddesi kadının çalışabilmesini kocasının iznine bağlamıştı. Yine aynı madde uyarınca koca bu izni vermezse, kadın mahkemeye müracaat ederek bir iş veya sanatla iştigal etmesinin evlilik birliğinin veya bütün ailenin menfaatine olduğunu ispat ettiği takdirde hakim izniyle çalışabiliyordu.

Yasanın insan hakları ve kadın-erkek eşitliğine aykırı ve hayatın değişen koşulları karşısında çağdışı kalan bu maddesi Anayasa Mahkemesinin 29.11.1990 tarih, 1990/30-31 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Böylece bu madde yürürlükten kalkmış ve Medeni Yasanın kadınlara tanıdığı imkanlar giderek genişlemeye ve kadın toplumda hak ettiği ve kazandığı yerleri yasalarla da sağlamlaştırmaya başlamıştır.

Diğer değişiklikleri gelecek sayıda incelemeye devam edeceğiz.

Hoşçakalın.

HAVACILIKTA FREYZYOLOJİ'NİN ÖNEMİ



Tüm dünya pilot ve kontrolörlerinin aralarındaki konuşmalar İngilizce yapılmaktadır. Bu konuşmalar havacılık terimleriyle donatılarak ve dondurularak kısa kalıplı cümle dizileri haline getirilmiş olup uluslararası (beynelmilel) kullanılan bu dile havacılıkta "Freyzyoloji" (Phraseology) denir.

Freyzyoloji'de verilen talimatların veya pilot-kontrolör arasındaki konuşmaların, doğru açık ve anlaşılır biçimde ifade edilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu türden yanlış ve eksik anlamalar neticesinde yerde ve havada hava trafiğinin tehlikeye girmesi, yakın geç-



Nükhet Hikmet Sınaç

meler ve hatta kazalar olması söz konusudur. Dünyanın her yerinde bu durum aynıdır.

Bu yüzden pilot-kontrolör arasında Freyzyoloji'nin tam ve eksiksiz karşılıklı tasdik edilmesi şarttır. Genellikle 1-5 ve 5-9 rakamları yanlış anlaşılmaktadır. Bu yanlış anlamadan dolayı pilot verilen uçuşbaşı ve uçuş seviyesin-

de seyredebilir.

Örneğin: A Uçuş seviyesi 310'a tırmanın ve muhafaza edin!

K Climb and maintain FL 310 cümlesindeki;

FL 310'u pilot FL 350 algılayarak o seviyeye tırmanabilir. Aynı durum bir kontrolör için de söz konusudur. FL 310 ve FL 350 tırmanan uçağı 1-5, 5-1 olarak algılayabilir. Tırmanan, alçalan, uçuşbaşı verilen uçağın (trafiğin) yanlış anladığı her sözcük veya rakam, affedilmez hatalarla neticeleneceğinden konuşmalar tek tek, tane tane vurgulanmalı ve doğru

Freyzyoloji: (Phraseology) Anlatım biçimi, sözcükeri seçme ve cümle kurma usulü.

Havacılıkta kullanılan numaralar İngilizce telafuz edilir.

Bunların telafuzları şöyledir:

0...ZEE-RO	5.....FİFE	Decimal
1...WUN	6.....SIX	DAY-SEE-MAL
2...TOO	7.....SEV-en	Thousand
3...TREE	8.....AIT	TOU-SAND
4...FOW-er	9.....NIN-er	

Onlar basamağından yüksek sayılar için de sistem şöyledir:

10.....One-Zero	800....Eight-Zero-Zero
19.....One-Niner	11.000....One-One-Thousand

anlaşıldığının teyidi yapılmalıdır. Özellikle yoğun trafik akışında, bilgi alışverişinin karşılıklı olarak açık ve anlaşılır olmasına ayrı bir özen ve titizlik gösterilmelidir. Zaten önemli olan karşılıklı talimatlarda mutabık kalınmasıdır.

Yine cümleyi tamamlayıcı bir ögenin tam ve doğru anlaşılmasından uçak yanlış anladığı problem olabilmektedir.

Örnek: Yine uçuşbaşı ve uçuş seviyesine serbestsiniz, cümlesinde ;

A- "Clear to 80" demek yerine,

K- "Climb and maintain FL 80" demek daha doğru ve anlaşılır olacaktır; veya:

K- "Fly heading 280" (Right heading) 280 gibi

Aynı şekilde; bu örneklerden hareket ederek; yine

- "Decent and maintain FL 80" talimatını, pilot, FL 280 anlayarak tam ve doğru söylenece de kendisine verilmeyen bir seviyeye tırmanıp alabilmektedir.

Gelişen teknoloji, havacılık sektörünün hızla gelişmesiyle, artan hava trafiğinde; kurallara (talimatlara) "az-öz-doğru-açık-seçik" anlayışla, saygın bir tarzda uyum gösterilmesi, uçuş emniyetini ve trafik akışını hızlandırmanın en önemli unsurlarındandır. Bir talimatı yoğun trafikte 3-5 kez tekrarlamak veya tekrarlatmamak için dikkat ve karşılıklı özen şarttır. Bu

durum hem uçanlar, hem uçuranlar için emniyet ve zamandan tasarruftur. Uçuş emniyetini ve akışını sağlamakla görevli "Hava Trafik Kontrolörleri" işlemini daha sağlıklı süratli ve emniyetli yürütmek için "3" sektör halinde çalışmaktadır. Yukarıda anlatılan örnekler ACC (Saha Kontrol Radarından) ve APP (Yaklaşma Kontrol Radarı) genellikle sık rastlanan yanlış ve eksik anlaşılmalardan-
dır.

Hava trafiğinin 3 sektöründen

biri olan TKR (kule)'de de, inen - kalkan ve yerdeki uçaklar arasında da yanlış anlamalar olabilmektedir

Örneğin, yoğun hava trafiğinde, trafiği hızlandırmak için "inen trafikten sonra (pist başındaki uçağa), "Piste girip bekleyin!" talimatı;

- After landing traffic (aircraft) clear to line up and wait.

Burada "After landing traffi" vurgulanmalıdır ki, yerdeki (kalkacak uçak) yanlış veya eksik anlayarak piste girmesin ve inen uçağa problem teşkil etmesin.

Freyzyoloji yahut Air freyzyoloji; sözlük manası dışında havayer konuşması için özel anlam ifade eden İngilizce esasına dayanan kelimeler gurubudur. Yukarıda da bahsedildiği gibi, bu bütün dünyada (pilot ve kontrolör arasında



ZAMAN

Zamanı belirtmek için 4 saatlik skala kullanılır. Zaman 4 figür halinde gösterilir. İlk ikisi saat, diğer ikisi ise dakikayı gösterir.

1.00	-0000
1.30 a.m.	-0030
2.15 a.m.	-0215
5.45 a.m.	-0545
12.00 noon	-1200
3.30 p.m.	-1530
10.50 p.m.	-2250
Gün 0000 Z'de başlar ve 2359 Z'de biter. 2400 kullanılmaz.	

da) konuşulan uluslararası bir dildir.

Örneğin "Roger" bir erkek ismi olduğu halde (ing.) havacılıkta bambaşka bir anlam ifade etmektedir. Frezyoloji' de

- "Roger = tamam, anlaşıldı..." anlamını taşır.

Havacılıkta kullanılan alfabe ve Frezyoloji'nin ana kalıpları aşağıdaki gibidir.

- A= Alfa, B =Bravo,
- C=Charlie, D=Delta, E=Eko,
- F=Foxtro,
- G=Golf, I=India,
- J=Juliet, K=Kilo,
- L=Lima, M=Mayk,
- N=November,
- O=Oskar, P=Papa,
- R=Romeo, S=Siema,
- T=Tango, U=Uniform,
- V=Victor, W=Whiskey,
- X=X-ray, Y=Yankee, Z=Zulu.

- Affimitive=Evet (anlamında)

Negative= Hayır ("")

Roger=Anlaşıldı, tamam.

Over=Konuşmalarım bitti.

(Siz devam edin.)

Willco=Anlaşıldı.

Willdo=Yapacağım.

(kesinlik bildirir.)

Say again=Tekrar edin.

Read-back=Konuşmaların rica şeklinde tekrarının beklenmesi. Tekrar edin.

ALFABE

A	Alfa	N	November
B	Bravo "BRAH-voe"	O	Oscar
C	Charlie	P	Papa "POP-ah"
D	Delta	Q	Quebec "KAY-BECK"
E	Echo	R	Romeo
F	Foxtrot	S	Sierra
G	Golf	T	Tango
H	Hotel	U	Uniform
I	India	V	Victor
J	Juliet "Lool-ee-YET"	W	Whiskey
K	Kilo "KEE-loe"	X	X-Ray
L	Lima "LEE-mah"	Y	Yankee
M	Mike	Z	Zulu

HEADING VE UÇUŞ YÜKSEKLİĞİ

Uçuş yükseklikleri her zaman binler ve yüzler şeklinde verilir. Bu değer deniz seviyesinin üzerindeki yüksekliğin feet olarak ifadesidir.

ONE THOUSAND	1000 FEET
TWO THOUSAND FIVE HUNDRED	2500 FEET
ONE-ZERO THOUSAND	10.000 FEET
ONE SIX THOUSAND	16.000 FEET
FLIGHT LEVEL TWO FOUR ZERO	FL 240

Uçak Heading'i 3'lü sayı grupları halinde verilir.

060°	HEADING ZERO SIX ZERO
275°	HEADING TWO SEVEN FIVE

STANDART MESAJLAR

ACKNOWLEDGE	Mesajımın alındığını ve anlaşıldığını doğrula
AFIRMATIVE	Evet, olumlu
BREAK	Mesajın bölümleri arasında aykırılık var
CONFIRM	Durum veya mesajı doğrula, teyid et
CORRECTION	Bir hata yaptım, düzeltiyorum; düzeltme
DO YOU READ?	Seni birkaç kez aradım. mesajı duyuyorsan yanıtla
GO AHEAD	Mesajınıza devam edin
HOW DO YOU READ ME?	Beni nasıl duyuyorsun
I SAY AGAIN	Tekrarlıyorum
NEGATIVE	Hayır, olumsuz
OUT	Konuşmam tamamlandı, sizden yanıt bekliyorum
OVER	Konuşmam bitti, sizden yanıt bekliyorum
READ BACK	Benim mesajım bitip 'over' deyince mesajımı bana tekrarlayınız
ROGER	Okey, mesajınızı aldım
SAY AGAIN	Tekrarlayınız
SPEAK SLOWER	Daha ağır konuşunuz
STAND BY	Birkaç saniye beklemede kalınız
THAT IS CORRECT	Bu doğru
VERIFY	Doğrulayınız
WILCO	Talimatınız alındı, anlaşıldı, uyulacak
WORDS TWICE	Her kelimeyi iki kez tekrarlayınız. Haberleşme çok zor. Ben de aynı şekilde yanıtlayacağım

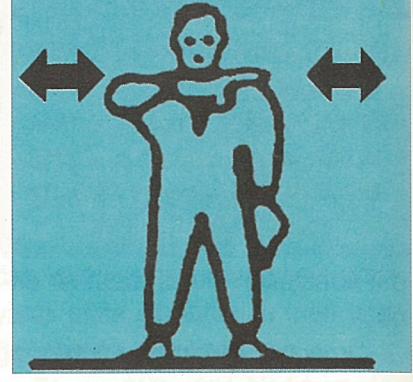
UÇAK YER KONTROL İŞARETLERİ



DUR



MOTOR START



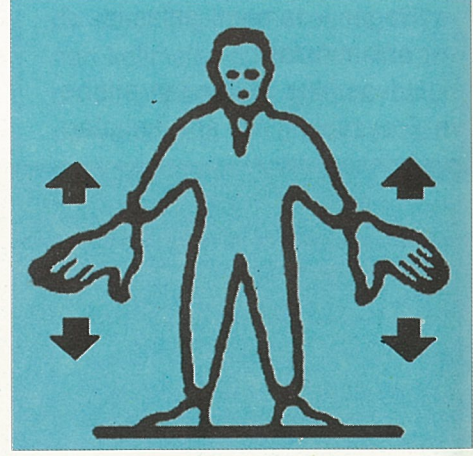
MOTORLARI DURDUR



KUYRUK İSKELEYE

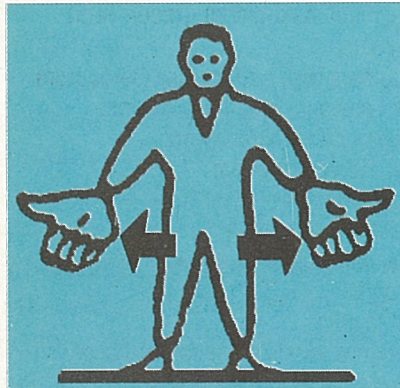


KUYRUK SANCAĞA

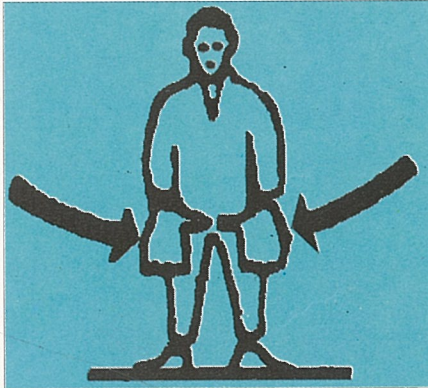


YAVAŞLA

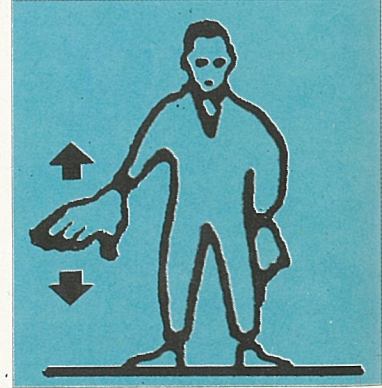
UÇAK GERİ GİDERKEN YAPILAN İŞARETLER

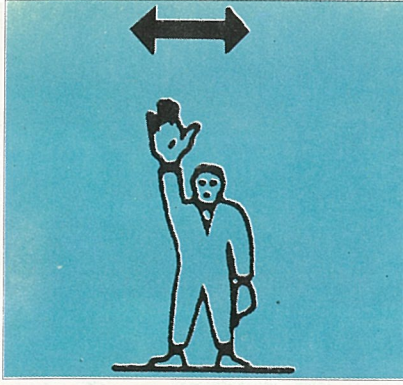


TAKOZLAR SÖKÜLDÜ



TAKOZLAR KONDU

İŞARET EDİLEN TARAF
MOTORU YAVAŞLAT



**ÖTEKİ İŞARETÇİYE GÖRE
HAREKET ET**



DOĞRU GEL



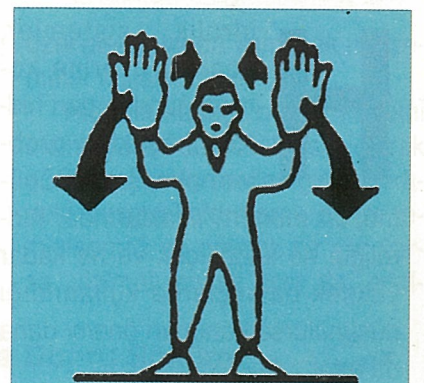
SONRAKİ İŞARETÇİYE GEÇ



SAĞA DÖN



SOLA DÖN



DAHA DÜZ GEL



FREN YAP



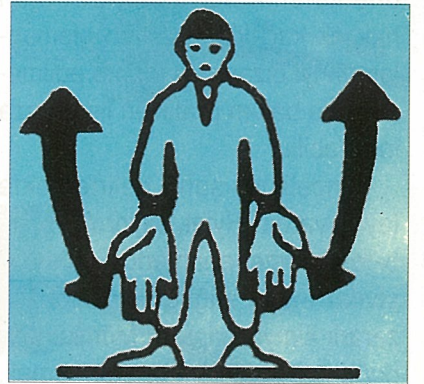
FRENLERİ BIRAK

FREN ALMA:

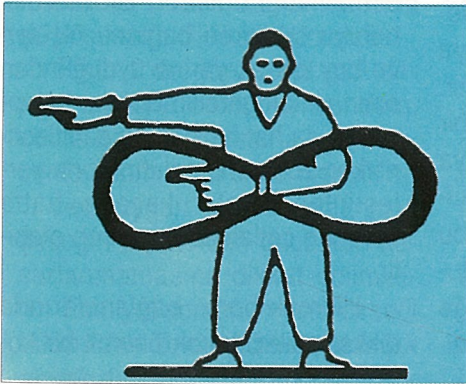
Elini parmakların açık olarak gövdenin önünde yere paralel hale getir ve parmaklarını kapayarak yumruk haline getir.

FRENDEN KURTARMA:

Elini yumruk halinde vücudunun ön kısmında yere paralel tut ve parmaklarını aç.



DAHA GERİ GİT



YANGIN

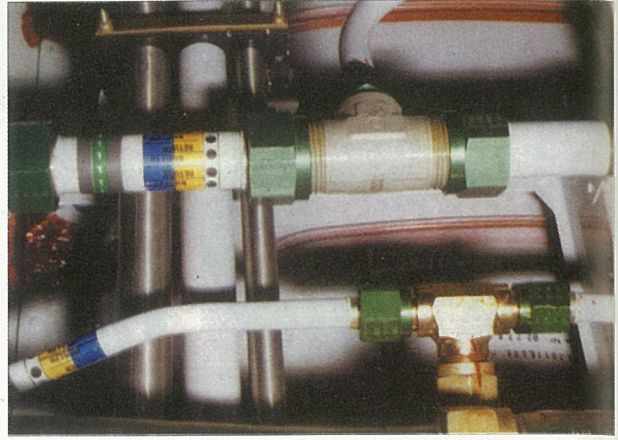
GÜNDÜZ: Bel seviyesinde elinle yatay bir sekiz işaretini hızlı hızlı yaparken, diğer elinle yangın olan tarafı göster.

GECE: Aynı hareketi ışıklı işaretler kullanarak yap.



HERŞEY TAMAM

HİDROLİK KAÇAKLARI



Hidrolik sistemler, uçaklar üzerine konulduğundan beri hidrolik kaçaqları problem olmuştur. Günümüzün modern uçaklarında, hidroliğin ne kadar çok ve ne kadar yüksek basınçlarda kullanıldığı düşünülürse konunun önemi daha da artar.

Uçak teknisyenlerinin de en önemli sıkıntılarından biri olan hidrolik kaçaqları, sistem elemanlarının iyi dizayn ve monte edilmesi ve de bakım pratikleri ile en aza indirilebilir.

Öncelikle şunu belirtmekte fayda vardır: Hyjet, skydrol vs. gibi fosfat ester anamaddeli hidrolik sıvılar insan sağlığı için oldukça zararlı kimyasallardır. Mümkün olduğunca cilde temas ettirmemeli, ettiğinde hemen temizlenmelidir. Pulverize halde gelen hidrolik sıvı solunum yoluyla vücuda girebilir. Buna da ayrıca dikkat edilmelidir. Hidrolik kaçağı araştırmalarında maske, gözlük, eldiven gibi koruyucular kullanılmalıdır. Hidrolik sıvılar, metal olmayan maddeler ve boyalı yüzeyler için de oldukça zararlıdır. Bu yüzden aktığı yerler iyice temizlenmeli ve hasar verip vermediği gözlenmelidir.

Hidrolik kaçaqlarının %60'ı bo-

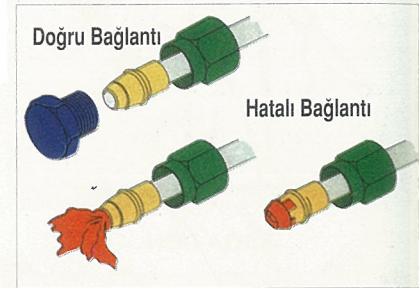
ru hatlarındaki bağlantı yerlerinde ve contalarda, % 40'da pompalar, valfler vs. gibi yerlerde meydana gelmektedir. Aslında bazı basit kurallara uyarak bu kaçaqları büyük ölçüde önlemek mümkündür. Bu kuralları şu başlıklar altında inceleyebiliriz.

Uçak teknisyenlerinin de en önemli sıkıntılarından biri olan hidrolik kaçaqları, sistem elemanlarının iyi dizayn ve monte edilmesi ve de bakım pratikleri ile en aza indirilebilir.

TEMİZLİK: Hidrolik tesisat ve komponent'lerin bulunduğu yerler temiz tutulmalıdır. Toz, kir, boya kırıntıları vs. gibi maddelerle kirlenen hidrolik elemanlar aşınmaya ve kaçak yapmaya daha müsaittir. Hidrolik sıvının kendisinin de bir kirlenici olduğunu, çevredeki boya bostik, yapışkan madde vs. bozulduğunu ve o bölgeyi kirlendiğini bu yüzden de çevresel kirlilik oluşturabileceğini düşünerek temizliğe azami dikkat gösterilmesi gerektiği unutulmamalıdır.

Hidrolik sistemde herhangi bir

boru ya da komponent söküldüğünde açılan hidrolik hatları muhakkak uygun tapalarla kapatılmalıdır. (Figür 1)



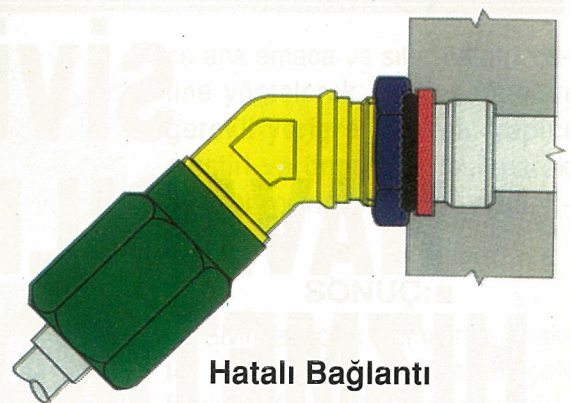
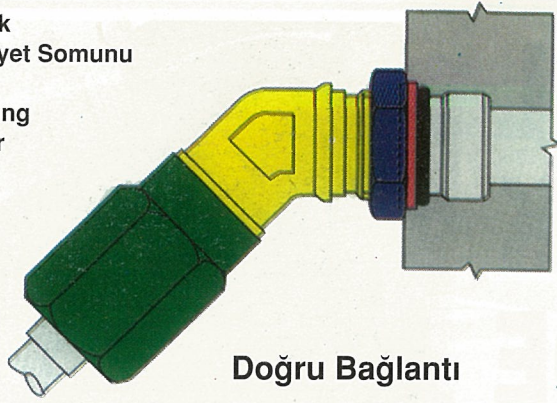
Figür 1

Böylece hem oralardan akabilecek hidroliğin çevresini kirlenmesi önlenir, hem de açık portlardan hidrolik sisteme yabancı madde girişi engellenmiş olur.

BORU BAĞLANTILARI: Hidrolik basınç boruları genelde 3000 P.S.İ (206 bar) nominal basınçta çalışacak şekilde sağlam, eğilme, çizilmeye dayanıklı ve boyasız olarak imal edilirler. Bir hidrolik boruyu takarken bağlantı ölçüleri ve boy olarak yerine uyduğundan emin olmak gerekir. Borular kelepçe ya da hat blokları ile sabitleştirilirken zorlanmamalıdır. Zorla yerleştirilen borular, kaçağa, hatta borunun çatlamasına sebep olabilir.

Hidrolik boru bağlantılarında dikkat edilecek çok önemli bir konu da sürtünmedir. Sürtünmeyi önleyebilmek için borular sabit ya-

- Dirsek
- Emniyet Somunu
- Pul
- "O" ring
- Rekor



Figür 2

pidan en az 6 mm, kontrol rotları ya da hareketli sert parçalardan 18 mm kontrol kablolarından en az 25 mm uzakta olmalıdır. Aksi halde vibrasyon ya da diğer parçaların hareketinden dolayı sürtünme ve onun sonucunda da hidrolik kaçaqları meydana gelebilir.

Hidrolik bağlantılarında tork değerine kesinlikle riayet edilmelidir. Yanlış torklama hidrolik kaçaqlarına, çatlamalara, kopmalara sebep olur.

Eğer çelik ve hafif metal karışımı malzeme bir arada kullanılmışsa tork değeri daima hafif metale göre hesaplanmalıdır.

DİRSEK BAĞLANTILARI:

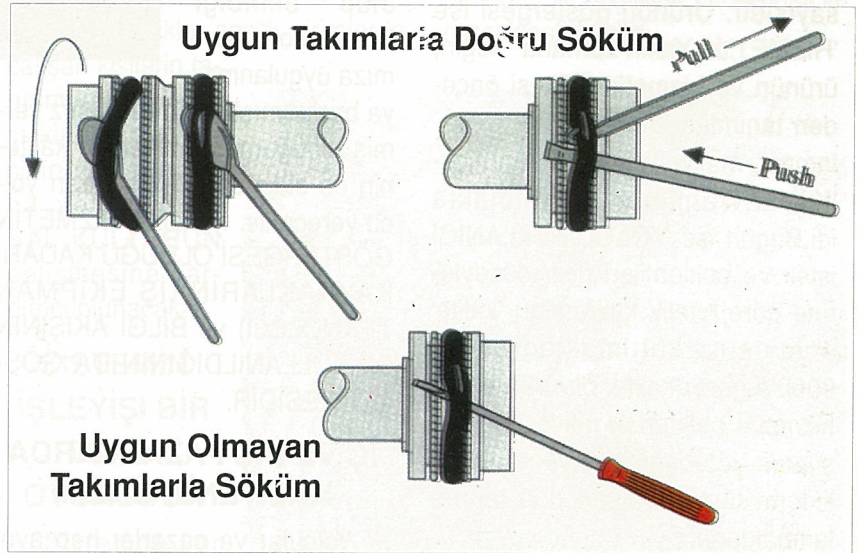
Aslında basit bir şekilde dizayn edilmiş olan ve montajı kolayca yapılabilen dirsek bağlantılarında yanlış takmalara ve bu yüzden hidrolik kaçaqlarına sıkça rastlanmaktadır. Dirsek bağlantılarında şu hususlara dikkat edilmelidir.

Figür 2'de görüldüğü gibi dirsek, emniyet somunu, rondela, conta bağlantı sırasına uyulmalı, conta takımından önce hidrolik sıvı veya uygun yağ ile yağlanmalı dirseğin dişlerinden geçerken hasarlanmamasına dikkat edilmelidir. Emniyet somunun yeri dirseği takmadan önce gözle yaklaşık olarak ayarlandıktan sonra dirsek ve somun birlikte çevrilmeli, bağ-

lantı yapıldıktan sonra emniyet amacıyla somun sıkılmalı ve uygun değerde torklanmalıdır. Bütün boru, dirsek vs. bağlantılarındaki torklamalar sırasında muhtemmel burkulma ve hasarlar önlenmelidir.

özel aletler ya da yumuşak malzemeler kullanılmalıdır.

Hidrolik kaçağı bazen kendini sızıntı ya da çevresel pislik olarak gösterir. Bu durumda ilgili sistemdeki basınç kaldırılarak bölge temizlenmeli ve gevşek bir yer varsa sıkılmalı ancak aşırı da sıkıl-



Figür 3

Hidrolik bağlantılarında en çok dikkat edilmesi gereken hususlardan biri de; contaların söküm-takımında keskin, sivri uçlu malzemeler kullanmamaktır.

Tornavida, emniyet teli, çizcek gibi malzemelerle contaların söküm-takımı halinde contaların kendisinin ya da yuvasının hasarlanması ihtimali çok yüksektir. Bu işlemler için Figür 3'te görülen

mamalıdır. Hidrolik kaçağının yanlış hizalamadan meydana geldiği durumlarda bağlantıların gevşetiliip, yeniden hizalanarak sıkılması kaçağı giderebilmektedir.

Hidrolik sistemlerle ilgili çalışmaların sonunda eğer gerekiyorsa sistem havası alınmalı ve sıvı miktar kontrolü yapılmalıdır.

Hidayet Kapkaç

SİVİL HAVACILIK HİZMETİNDE KALİTE



Sivil hava taşımacılığı yapan kuruluşların üretim birimi kol-tuk/km, ürünü dolu ve ücretli uçurduğu yolcu sayısıdır. Ürünün göstergesi ise 'HİZMET'tir. Yakın zamana değin, ürünün ve hizmetin kalitesi önceden tanımlanan standartları yakalaması, maliyeti ve adeti gibi nice-likli kavramlarla anlatılmakta idi. Bugün ise YOLCU/KULLANICI istek ve beklentileri gelir düzeylerine göre nitelik kavramları 'kalite' anlayışına katılmaktadır. ISO 9000'e göre "kalite; bir ürün ya da hizmetin belirlenen ihtiyaçları karşılama yeteneğine dayanan özelliklerin tümüdür" şeklinde tanımlanmaktadır.

Ancak konuyu sivil havacılık hizmetine indirgediğimizde, yolcu istek ve beklentilerinin 'açık' ve 'saklı' yönlerini önceden saptamak gerekir. İstekleri açık ve belirgin yönler olarak ele aldığımızda; güvenli, ucuz ve rahat bir uçuşu ifade etmektedir. Beklentiler ise bunun farklı yönünü kapsar. Yolcunun beklentisi ödediği ücretin karşılığında en kaliteli hizmeti almaktır. Yolcu beklentileri çeşitli yön-

tem, araştırma ve gözlerle saptanabilmektedir. Anket, bu yöntemlerden biri olup bilindiği üzere, yolcularımıza uygulanmaya başlanmıştır. Hiç kuşkusuz vermiş olduğumuz hizmetteki kalitenin ne olduğuna ilişkin kararı yolcu verecektir. İyi kalite, HİZMETİN GÖSTERGESİ OLDUĞU KADAR, KAYNAKLARIN (İŞ EKİPMAN TEKNOLOJİ) ve BİLGİ AKIŞININ İYİ KULLANILDIĞININ DA GÖSTERGESİDİR.

İÇ VE DIŞ PAZARLARDA KALİTENİN ÖNEMİ

Yolcular ve pazarlar hep aynı değildir. Bazı yolcular alışlagelmiş fonksiyonların yerine getirilmesinden hoşnut olurken, büyük bir kısmı bunlara ek olarak en son teknolojiyi en modern konfor koşullarını ararlar. Bunların yerine getirilmesi, belirli bir maliyet getirmekle birlikte, sunulması, yani, yolcuyla yüzyüze gelen her personelin eğitim düzeyi, tutum, dış görünüşü son derece önemlidir. Tüm bu faktörlerin yanısıra, KURUM

İMAJI, KURUM PERFORMANSI yolcuyla doğrudan etkilemektedir. Kurum imajı ve kurum performansının ilk ölçülerinden biri de yolcuya kurum tarafından sunulan 'iç ve dış çevre'dir. Bizim ilgi alanımız, uçak kabininin içi ve dışıdır. Yolcunun hizmet kapsamı içinde algıladığı çevrede; uçak içinde ve dışında tek tip görünüm uygulanması, kurum imajına katkıda bulunarak yeni bir boyut kazandırmaktır.

Öte yandan bir havayolunun "toplam kalitesi" hizmeti sunuş kalitesi, çalışanların yönetim ve çalışma şekli, "kurum dışı görünüşü" ile; pazarlardaki değişkenliklere, eğilimlere ayak uydurması, şans ve risklere katlanması, yeni pazarlardan pay koparması ile anlaşılacaktır. Ancak çok iyi bilinmelidir ki istenen kaliteye sadece "KONTROL" sistemleri ile erişmek mümkün değildir.



KALİTE İÇİN ESAS OLAN İNSAN FAKTÖRÜDÜR

Yönetim; planlama, organizasyon, yönlendirme, izleme ve kontrol kavramlarının bir fonksiyonudur. Sistemi ayakta tutan "insan" faktörü bu fonksiyonun önemli bir parametresidir. Çalışanların konuyu benimsemesi ve katılımı gereklidir. Çünkü sunulan hizmet bir bütündür ve kurum içindeki her bölümün her birimi, birbirinin müşterisidir. Birimler arasında dostça ilişkilerin etkin olduğu bir ortamda düşünce ve öneriler sistemin genel faydasına yönelik olarak gelişecektir. Bu nedenle amir konumunda görev yapanların işin gerektirdiği konulara yeterince hakim olma özelliklerinin yanısıra grup çalışmasına yatkın olmaları da gerekmektedir. Grup içinde herkes kendini ve birbirini kontrol edeceğinden, yönetiminde temel prensip, kontrol etmek yerine ÖNLEM ALMAK olacaktır. Bunun da ana koşulu planlama ve eğitim faaliyetidir.

"Tasarım-malzeme-üretim-personel-pazarlama-planlama-teknik-işletme" disiplinleri arasındaki ilişkilerin kurulması ile beklenen kalite

te kavramına yaklaşılacaktır. Bu ilişkinin kurulmasının en etkin yöntemi, zamanlama ve içeriği uzmanlar tarafından saptanmış EĞİTİM PROGRAMLARINDAN geçecektir. Böylelikle, çeşitli birimlerde çalışan kişilerin tanışmalarına, karşılıklı bilgi alışverişinin sağlanmasına ve KURUMSAL KÜLTÜRÜN gelişmesine yardımcı olunacaktır.

SİSTEMİN İŞLEYİŞİ BİR TAKIM OYUNUDUR

Sistemde yer alan tüm elemanların rollerini çok iyi yerine getirebilmeleri KURUMSAL KÜLTÜR'ün varlığı ile mümkündür. Oyunda amaç; her birimin ya da her elemanın tek başına başarıya ulaşmasının yerine, tüm kurumun beraber-

ce ana amaca ve sıfır hata hedefine yöntemlerle, beliren hataları gerekli yerlere ileterek, yapıcı eleştiri ve önerilerde bulunarak oyunun performansını yükseltmektir.

SONUÇ:

Sivil havacılık hizmetinde, "kalite" kavramı bugün dünden çok farklıdır. Kalite standartları yükselmekte, yolcu beklentileri artmaktadır. Bu değişim, sadece var olan bilgi ve teknolojileri kullanmakla değil, değişimin gereğini ve önemini kavrayan, çalışanların amaç beraberliğine katılımını sağlayan yöneticilerle gerçekleşecektir. Kalitenin maliyeti sanıldığı kadar yüksek ve sağlanması sanıldığı kadar zor değildir. Kalite bir sistem disiplini, bir inanç ve düşünce beraberliği ile gerçekleştirilebilir.



DC-3'TEN A-340'A

Teyyare makinistliğinden uçak teknisyenliğine, oradan modern Jet yolcu uçağı (Fly by wire) teknisyenliğine geçiş

Mesleğimiz uçak teknisyenliğinin süreci, Türk Sivil Havacılığının bayraktarı olan THY'deki süreç ve aşamalarından geçmiştir. Fazla nostaljik takılmadan şöyle bir geçmişe göz gezdirip günümüze gelmekte yarar olduğuna inanıyorum. THY'nin (başlangıçta DHY-Devlet Hava Yolları) ilk uçakları, iki adet 5 koltuklu KING-BIRD, iki adet 4 koltuklu JUNKERS F-13 ve bir adet 10 koltuklu ATH-9'du, 3 uçak, 28 koltuk kapasite 7 pilot, 8 makinist, 1 telsizci, 8 memur, 24 personel sayısı vardı. Oradan iki motorlu, İkinci Dünya Harbi görmüş DC-3 (C-47 Dakota) uçakları, 14 silindirli yıldız motor, metal üç pal'li Hamilton-Standart hidromatik pervane. Uçağın yapısı metal, tüm kumanda sistemleri mekanik, ancak kumanda yüzeyleri bezemayit kaplama. Kabin basıncı yok, ama yolcu koltukları hakiki deriden kaplama. Bu uçakların akla gelebilir her türlü bakım, onarım ve revizyonu THY makinistleri tarafından yapıyordu.

50'li yılların sonlarına doğru ileri bir aşama geliyor: İngiliz imalatı Vickers-Viscount, 4 motorlu ve kabin basınçlı uçaklar. Pervane yine var ama motor piston-silindirli değil, türbin motorlu: Turbo prop. Uçağın kursunu görmemiş herkes hemen "bu ne biçim motor?" diye soruyor. Frenlerde anti-skid sisteminde geçiş, kokpit uçak aletlerin-



Erhan İnanç

de elektronik ve elektrikli kumandalar daha fazla, uçağın uçuş tavanında, hızında ve yolcu konforunda yükselme var. THY uçak makinistleri DC-3'deki teknik tecrübenin temeli üzerine bu yeni teknolojiyi ekleyebiliyorlar. Hemen arkasından gelen F-27'ler (Fokker ve Fairchild) aynı teknolojiye sahip uçaklar. Viscount'larla aynı motoru (Rolls-Royce Dart Engine) kullanıyorlar. Teyyare makinistleri, artık uçak teknisyenliğinde geçiş sürecine giriyorlar ve bu süreç 1960'lı yılların sonlarına kadar devam ediyor.

En kuvvetli değişiklik jet yolcu uçakları ile geliyor; Amerikan Douglas imalatı DC-9 uçakları, 2 adet kuyruktan PRATT-WHITNEY JT 8 D fan duct'lı jet motorlu. Sistemlerde elektronik ve elektrik daha ağırlıklı kullanılmış. Uçak teknisyenleri olarak kısa bir tedirginlik yaşıyoruz. Uçakları ve sistemleri tanıyabilecekmiyiz, arızalarda sistemlere girip çözüm yaratabilecek miyiz diye. Bakımlar ve arızalar geldikçe tedirginlik azalıyor.

Mevcut bilgi ve beceri temellerinin üzerine yeni yapı taşları yükselmeye başlıyor, başarılar ard arda sıralanınca eski güvenimize tekrar kavuşuyoruz. Heyecan dorukta hepimiz okumayı, öğrenmeyi, mesleki münazaralar yapmayı daha fazla seviyoruz. Bu yönde güçlendikçe, başarıları gördükçe, kendimize olan güven devamlı artıyor. Pervaneli uçaklardan jet devrine geçiş sürecimiz korktuğumuz gibi sancılı olmuyor.

Arkadan gelen B-707'ler, F-28'le, DC-10'lar ve B-727'ler bu güvenin üzerine geliyorlar, ne gam, hoş geldiler sefalar getirdiler. Aramıza katılan genç arkadaşlara kendi bilgi ve becerimizi aktarıyor, beraberce THY tekniğinin gücünü artırıyoruz, haklı olarak gurur duyuyoruz. Değişenler neler mi? Hemen her şey yukarılara çıkmış; filodaki uçak sayısı, günlük sefer sayısı, arzedilen koltuk/km, uçakların günlük uçuş saatleri (utilizasyonlar) taşınan yolcu sayısı ve tabii bunlara bağlı olarak daha sık bakımlar ve arızalar. Yeni açılan ve kış aylarında dondurucu soğuğu nedeniyle "Karga Sekmez" adını verdiğimiz apronda o uçaktan bu uçağa koşup duruyoruz. İşin verdiği yorgunluğa, teknolojiye eriştiğimiz yüksek seviye, dinlendirici merhem gibi geliyor. Genç arkadaşlarımıza her fırsatta bilgi yüklemesi yaparak belleklerini zorluyoruz. Ama onlarda bu yolla ayakları üzerine daha sağlam

basacaklarının bilincindeler, bu yüklenmeden zevk alıyorlar. 50 yıllık THY'de hiç birimiz elli yıldır çalışmıyoruz, doğal olarak, ama bu sistemle 50 yılın tecrübesine sahip oluyoruz, bu yolla "THY 50 yıllık tecrübeli bir havayolu" diyoruz.

1980'li yılların ortalarında sağlam temeli alan bu yapının üzerine yepyeni yapı taşları geliyorlar: AIRBUS-A 310'lar. Zaman ve teknoloji dev adımlarla ilerliyor. Dirseklerinden yağ damlayan, gözüne skydroll kaçtığına feleğini şaşıran uçak teknisyeni ağırlık olarak elektronik, yüksek voltajla daha sık karşılaşılıyor. Görünmeyen elle tutulmayan serbest elektronlar başlangıçta bir beyin şoku yaratıyor. Değişen zaman ve teknoloji gereği olarak uçak teknisyeni de değişiyor. Computerlerle tanışıp, onların dilini öğrenip, filoya ilk katılan A 310'a 7 yıllık (C-7) bakım-revizyon yapmaya başladık. Bir diğer deyişle, A 310'lar 7 yıldır, tarifiedeki yüklerini, teknisyenin varlığı ile taşıyorlar. B-737-400'ler bu manada bir sıkıntı yaratmıyorlar.

Şimdi, 1993'ten itibaren bir büyük teknoloji şokuna hazırlanıyoruz. Çok sofistike, tam elektronik, kumanda kabloları ve aileron/elevator levyesi olmayan Joy- Stick'li (FLY BY FIRE) teknolojisindeki A 340'lara hazırlanıyoruz. Ağırlaşan mekanik karmaşıklığın yanında uçak teknisyeni artık DIGITAL teknolojiyi öğrenmek mecburiyetinde.

Dünyanın ilk komputer imalatı 1939'da başlamış, 1946'da çalışmaya başlayan, lambalı ve 30 ton ağırlığındaki ENIAC'tı. Saniyede 100 bin işlem yapabiliyordu ve 3 milyon dolardan daha pahalıya mal olmuştu.

Şimdilerde ise kucakta (LAP-TOP), hatta elde, cepte taşınabilen (NOTEBOOK) ve ENIAC'dan daha geniş bellekli kapatılabilecek olan kompüterler var ve saniyede 25 milyon işlem gerçekleştiriyorlar. Kompüterlerde kullanılabilen

CHIP'ler (genellikle yonga deniyor) 4 megabaytlık. 1998'de 256 milyon birim bilgiyi (yani 256 megabaytlık) saklayabilecek chip'ler piyasaya çıkacak. 1 cm² ebadında ve iç devrelerini birbirine bağlayan tellerin kalınlığı 0,2 mikron 1 mikronun milimetrenin milyonda biri olduğunu hatırlayınız.

Anlama ve yaklaşım tarzımızı yeniden revize etmek durumundayız. Zira artık mikro elektronik çağında yaşıyoruz. Uçak elektroniğine, ki biz bunu, AVIONICS diye adlandırıyoruz. (AVIATION kelimesinden AVI, ELECTRONICS'in ONICS kısmının birleşiminden geliyor.) Genelde kominikasyon (COMMUNICATION) ve nevikasyon (NAVIGATION) sistemlerinin kullanılmasına tüm havacılık aşınadır. Sonra buna oto pilot (AUTOPILOT) ilave oldu. Arkadan Flight Director geldi. Mekanik instrumentler çabukca yerlerini elektronik olanlara bıraktı. Hatta pek çok barometrik instrumentlerde elektroniğin parçası oldular. Elektronikten nasibini almayan sistem sayısı azaldı. Uçak gövdesinin gerilme ve yorulmaları (STRESS ve FATIGUE) elektronik sistemlerde otomatik kontrole alındı. Bütün bunlar uçak teknisyeninin elektronikte daha sıkı fıkı olmasını mecbur tutuyor. Arızalıdır diye sökülen kara kutuların (BLACK BOX) % 50'si atelye testlerinde normal (arızasız) bulunuyor. Arızalı diye sökülenin yerine takılacak bu kadar çok yedek bulunması hava yollarına taşınması çok ağır maddi yük getiriyor. Ortalama bir cihazın fiyatını 20 bin dolar kabul etsek toplam rakamın ne olduğu hafızalarda hemen belirir. Bu kapana düşmemenin tek ve en etkili yolu; eğitim, iyi eğitim, çok iyi eğitimidir sadece.

A 340 uçağının yapılacak eğitimine elbette tüm teknisyenler katılmayacak. Ama, bu uçağın kursuna katılmayacak olanların bile artık elektroniğin ve digital tekniğin temelini öğrenmeliler diye düşünüyo-

rum. Hatta klasik temel eğitim kurslarına bu iki dalı artık ilave etmeli diyorum. Yetersiz eğitimin sonuçları ne olabilir diye sorsak hemen şu cevapları verebiliriz:

- Üretim kapasitesinde küçülme azalma.
- Daha fazla komponent sökümü ve tamir masrafı,
- Güvenirliliğin azalması,
- Teknisyen hatalarında bariz yükselme,
- Tehirler, iptaller ve prestij kaybı.

Teknisyen eğitiminin çok pahalı olduğunu biliyoruz. Bu masraftan kaçınmayı düşünenlerin yukarıda sıralamaya çalıştığım 5 noktayı da terazinin öbür kefesine koyup öyle tartmalarını tavsiye ederim.

Sevgili arkadaşlarım, bu yazımı da, daha önceki yazılarımda söylediklerimi tekrarlayarak bitireyim:

Mesleğinizi sevin, çok çalışın çok öğrenin, bilenleri sayın ve onların ışığından aydınlanmaya bakın, "en iyi teknisyen ben olacağım" ateşini içinizde yakın. Bilmenin ve bilimin sizi daha güçlü kılacağına inanın, bu hasletlerinizle de haklı olarak gururlanın. Bundan sonra siz A 340'lardan değil, A 340'lar sizden korksun diyorum halk tabiri ile.

İçinizden birisi BİLGİ, BECERİ, ve ÇALIŞKANLIĞI ile sizi bir adım geçerse bundan uçak teknisyenliği adına gurur duyun, sevinin. Arkadaşınızı, daha ileri gidebilmesi için maddi ve manevi desteğinizi esirgemeyin, ona omuz verin. Onun bu başarısını kısakanarak, küçümseyerek, karalayarak değil, sizin için de erişilmesi mümkün olan bir hedef olarak görün ve aynı yolda yürüyün. Başarıları överek dile getirin, meslektaşlarınızla birbirinize sarılın, birbirinizi samimi olarak sevin ne olur.

1993'te 60 yaşında olacağız. Nice başarılı mutlu yıllara.

DÜŞÜK SICAKLIKLARDA TRIM SYSTEMİN ÇALIŞTIRILMASI

Geçmişte, 727 trim sisteminin buzlu koşullarda çalıştırmasını geliştirmek için bir kaç dizayn çalışmasında ilerleme kaydedilmiştir. Bu makale, bu konuda mevcut bilgileri tedarik etmek ve bu kontrol sisteminin düşük sıcaklıklarda çalıştırılması ile ilgili, gerçekte fonksiyonları ayrılan dizayn gelişmelerini değerlendirmek için yazılmıştır. İleride, bu gelişmelerin neticesinde elde edilen ilerlemeler bir servis bülteni ile kolaylıkla eski uçaklara uygulanabilecektir.

SİSTEMİN İZAHİ

Bu yenilemeyi yaparken hangi komponentlerde modifikasyon yapılacağını daha iyi anlamak için bir yazılı sistem izahı çıkarılır.

Yatay stabilizer kontrol sistemi; uçağa, yatay stabilizerin geliş açısını değiştirerek uçağın uzunlamasına (longitudinal) trimini sağlar. Bu yüzey dikey kanatçık (vertical fin) 'a monte edilen bir jackscrew ve gearbox asamblesi tarafından pozisyonlandırılır. Jackscrew stabilizerin ön sparına tutturulan bir ballnut içinde hareket eder. Jackscrew kendisine üç yerden kontrol girişi sağlanan gearbox tarafından hareket ettirilir. Bunlar; main elektrik trim actuator, otopilot (cruise trim) servo motor ve manuel olarak pozisyonlandırılan kablo drumy. Bütün bunlar jackscrew'ı hareket ettiren gearbox'a monte edilmişlerdir.

SERVİS DENEYİMİ

Havayolları, 727 servise başla-

dığından bu tarafa stabilizer çalıştırma problemlerini bildirmektedirler. Bu problemler iki ayrı kategoriye ayrılabilir.

Main, Cruise (otopilot) ve bütün inoperative durumlarda manuel trim, Sade ve inoperative durumda main trim.

INOPERATIVE TRIM

Inoperative main, cruise ve manuel trim genellikle; yağ rezervuarının kuru kalması veya gereksiz gres yağlamasından dolayı ballnut'ın hatalı yağlanmasından meydana gelen jackscrew problemleriyle ilgilidir.

1975-1981 yılları arasında Boeing, havayollarının bildirdiği jackscrew ve ballnut'ların hatalı yağlanmalarından dolayı meydana gelen 31 stabilizer trim arızasını kaydetmiştir. Bu arızaların hepsi jackscrew ve ballnut'ı doğru şekilde yağlayarak giderilmiştir. 1978 den önce, ballnut keçe siliciler vasıtasıyla yağ fitillenen bir yağ rezervuarıyla yağlanıyordu.

Kasım 1978 de AIRLINER dergisi yağ rezervuarlı jackscrew'ın uygun bakım tekniklerini izah eden bir yazı yayınladı.

Uygun bakım, her 600 uçuş saatinde bir MIL-L 7870 yağı ile yağlamayı gerektirir. Yağ rezervuarına uygun yağ koyulması, fitillerin iyi olması ve jackscrew'ın ince bir film tabakası şeklinde yağlanması önemli hususlardır. Fitilleri veya rezervuarı temizlerken ballnut'a su temas ettirilmesi muhtemel buzlanma veya korozyona sebebiyet verebilir.

1978 de bir üretim değişikliği

yapılarak yağ rezervuarının yüzeyine bir gres fittingi takılmıştır. Servis Bülten 727-27-180 ile bu fittingin yeri değiştirildi. Bu değişiklik, yağ rezervuarını tamamen sökerek, ballnut'un üst ucuna bir gres fittingi tutturularak tamamlanmıştır. Gresle yağlama fittingini takarak uzun zaman aralığıyla yağlama kolaylığı sağlanmıştır. Bu yağlamayla yağ (oil) filminden daha pratik, uygun bir gres filmi bulunmuştur.

Gres fittingli jackscrew yılda bir defa yağlanmalıdır. Screw'ı uygun şekilde yağlamak ve ballnut'ın hareketini gresle yapması bir nevi sigortadır. Uygun yağlama teknikleri aşağıda tarif edildiği gibi her servis bülten 727-SL-27-20'de yayınlanmıştır.

- 1- Bütün jackscrew'ı temizle ve ince bir tabaka gres, MIL-G-23827 veya muadilini bütün jackscrew'a uygula.
- 2- Grease MIL-G-23827 veya muadilini, ballnut'ın üst ucundaki gres fittingine, ballnut'ın üst ucundan gres taşana kadar uygula.
- 3- Ballnut, jackscrew'da yaklaşık olarak '7' artı ve eksi hareket edecek şekilde stabilizeri uçak burun aşağı ve burun yukarı hareket ettir.
- 4- Fazla gresi ballnut'tan sil.
- 5- Ballnut'ın içine gerektiği kadar gresin girdiğinden emin olmak için gerekirse adım 2, 3 ve 4'ü üç defa veya daha fazla tekrar et.

Daha fazla sigorta sistemli çalıştırma tatminkardır. Havayolu bakım pratikleri; stabilizer trim dış-

li kutusu ve ilgili mekanizmaların uygun yağlanması ve bakımını talep eder. Not edilmelidir ki, stabilizerde bir sıkışma olduğunda, yeterli pitch kumandası uçağın kontrolünü korumak için eleratörden yapılabilir.

MAIN TRIM ANORMALLİKLERİ

Main elektrik trim'in çalışması veya kesik kesik çalışması genellikle; actuator clutch kaydırma ringlerinin nemden, gresden, fırça artıklarından dolayıdır. Kaptan veya F/O kendi elektrik trim switchlerini kullandığı zaman, hareket ettirildiğinde trim tekerleği veya indikatörünün arızasından çalışmayan main trim kolaylıkla hissedilebilir. Manuel trim veya otopilot (cruise) trim çalışmasını etkilemeyecektir.

Hatalı fırça tansiyonu veya yetersiz housing contaları da çalışmayan main trim actuator problemine sebebiyet verebilecektir.

Kayar ringli ve fırçalı main trim actuatorunun parça numarası 10-3088-6'dır. Bu actuator P/N 10-3088-8 olan yeni bir ünit ile Ekim 1979'da yenilenmiştir.

DÜŞÜK SICAKLIKTA ÇALIŞTIRMA

Şubat 1978'de, Boeing düşük sıcaklıklarda çalıştırma problemlerini çözmek için main elektrik trim actuator üzerinde bir çalışma yapmaya başladı. Bu çalışma aşağıdakilerden ibarettir.

- 1- Main trim actuatorun sökümleminde bir havayolunun tetkiki.
- 2- Main trim actuatoruna buzlanma testi,
- 3- Clutch'a bir ısıtıcı ilave etmeyi değerlendirme testleri.
- 4- Kayar ringli ve fırçalı clutchlara dizayn alternatifleri.

Bu tetkik, 3.700 uçuş saatlik bir MTBR-Main Time Between Removals (Sökümler arasındaki esas zaman)'ı gösteriyor.

210 saatlik bir servis işlemi sonunda takılan 10-3088-6 actuatora

buzlanma testleri yapıldı. Buzlanma testi 3 saat buhar, daha sonra 2 saat buzlanmadan oluşuyordu. Buzlanmadan önce, actuator normal olarak çalıştırıldı. Fakat buzlanmadan sonra çalıştırılamadı. Sonuçta actuator housinginin uygun şekilde contalanmadığı, kayar ring alanında nem toplanması ve buzlanma olduğu tesbit edildi.

Bu testten yararlanılarak Boeing deposundaki 10-3088-6 P/N'li actuatorlar yukarıda tarif edildiği gibi test edildi.

Bu ünite başlangıçta iyi çalıştı. Fakat housing contaları bozulduktan sonra buzlanma esnasında saat istikametinin tersi yönünde çalışan clutch çalışmamaya başladı. Bu sonuç, nemli kirlenmelere hassas bu actuatordaki clutch'ların tetkikinden sonra meydana çıktı.

Clutch housingine bir elektriki ısıtıcı yerleştirildi, fakat kayar ringlerdeki buzlanmayı önleyemedi. Bu da ısıtıcı kullanımının uygun olmadığını gösterdi.

Düşük sıcaklıklarda kayar ring/fırça bölgesinin kontrol edilmesi buzlanmanın nedeninin şu sebeplerden olduğunu göstermiştir: Gres ve/veya diğer kirlilikler. Elektriki devamlılığının kaybolmasından dolayı fırçaların kayar ringlere bindirip kalmasından kaynaklanan yapışkan lekeli şekiller. Kayar ringleri ortadan kaldırarak mevcut clutch'lar üzerinde modifikasyon yapacak dizayn alternatifleri üzerinde çalışıldı; fakat kabul edilebilir bir dizayn yapılamadı.

YENİ ACTUATOR

Çalışmalar sonucunda 10-3088-8 P/No'lu yeni actuator geliştirildi ve üretildi. Bu actuator, sabit bobinleri olan, bu sebeple kayar ringleri ve fırçaları ortadan kaldırmayı gerektiren yönlendirici (directional) clutch'larla birleştirilmiştir. Bu yeni actuator herhangi bir 727 uçağında bulunan eski 10-3088-6 P/N'li eskisiyle doğrudan değiştirilebilmektedir.

Figür 9'da 10-3088-8 P/N'li ac-

tuator görülüyor. Çalıştırıcılar, bütün 727 uçaklarına Servis Bülten 727-SL-27-15 vasıtasıyla 10-3088-8 P/N'li actuatorun takılmasını tavsiye etmişlerdir.

Düşük sıcaklıktan dolayı bildirilen bir stabilizer çalıştırma problemi uzun müddet devam ediyorsa, Boeing havayollarına en son main elektrik trim actuatoru 10-3088-8 ve ballnut gres fittingini takmalarını tavsiye eder. Bu arada, havayolları 10-3088-6 P/N'li actuatorun her 3.000 uçuş saatinde veya şartlara bağlı olarak bakımını yapmalı ve yağ rezervuarına her 600 saatte bir servis yapmalıdır. Ballnut ve jackscrew'ı her 600 saatte bir yağla

- . Oiler'i yenisiyle değiştir veya
- . Yağ ilavesi için fitilleri ve rezervuarları sök.
- . Fitilleri MIL-L 7870 yağı ile yağla.
- . Keçe/yün rezervuar packinglerini yağla.
- . Vidayı temizle ve ince bir tabaka yağ uygula.
- . Ball oluşuna fitil kesiklerini tak. Oiler'i gres fittingi ile değiştir
- . 10-3088-6 main trim actuator
- . Overhaul'da
- . Clutch'ları değiştir.
- . Kayar ringleri silecek ile temizle.
- . Fırçaları değiştir.
- . Fazla gresleri temizle.
- . Housingleri contala,
- . 10-3088-6'yı 10-3088-8 ile değiştir.

ÖZET

Bu gelişmelerle birleştirilen ve tavsiye edilen stabilizer trim sistem bakım işlemleri uygulanan uçaklarda, düşük sıcaklıklarda çalışmalara karşı herhangi bir stabilizer trim kontrol problemi olmamıştır.

D. E. RUSHO

Post Production Engineering
AIRLINER / OCT - DEC 1988

CEMİL KAYAHAN:

“ÇAĞDAŞ TEKNOLOJİYİ YAKALADIK”

THY dışında ve içinde bir özgeçmiş ?

1944 yılında Ankara'da doğdum. Ankara Atatürk Lisesini bitirdim. İstanbul Teknik Üniversitesinden 1967 yılında Makina Yüksek Mühendisi olarak mezun oldum. Sekiz ay Karayollarında makina temel kursiyeri olarak çalıştım.

1968-70 yıllarında yedek subaylık görevimi Deniz Kuvvetlerinde yaptım. Nisan 1970 yılında THY A.O.'na katıldım. 1974 yılında Motor Rev. Atl. Md.'lüğü, 1977 yılında Güvenilirlik Mühendisliği, 1978 yılında tekrar Motor Rev. Atl. Md.'lüğü görevlerine atandım. Haziran 1990 tarihinden bu yana Rev. Atl. Bşk.'liği görevini sürdürüyorum.

Size bağlı birimleri ve görevleri kısaca anlatırmısınız?

MOTOR REV. ATL. MD.'LÜĞÜ

Filomuzdaki uçaklara ait motor, APU ve yakıt komponentlerinin revizyon ve test işlemlerini yapar.

ERA REV. ATL. MD.'LÜĞÜ

Filomuz uçaklarına ait elektrik, elektronik komponentlerin revizyon ve testlerini yapar.

HM ATL. MD.'LÜĞÜ

Uçaklarımızın hidrolik, pnömatik ve mekanik komponentlerin revizyon ve testlerini yapar.

KİT ATL. MD.'LÜĞÜ

Kullanılan takım ve teçhizatın belirli sürelerde kalibrasyon ve tamir işlemlerini yapar.

İMALAT VE TAMİR ATL. MD.'LÜĞÜ

Uçak, motor ve komponentler için gerekli özel takımları imal eder. Uçak, motor ve komponentlere ait parçaların, imalatçı kitaplarında belirtilen usüllere göre tamirlerini yapar.



THY Rev. Atl. Başkanı Cemil Kayahan

ENERJİ VE ÜS BAKIM MD.LÜĞÜ

Bakım merkezimizin gereksinim duyduğu bakım, onarım ve tamir işlemlerini yerine getirir.

Revizyon atelyeleri olarak yerimiz neresidir. Yeterli miyiz?

Revizyon atelyelerimizin çağdaş teknolojiyi yakalamış olduğunu, Avrupa ve Amerika'da önde gelen işletmelerin kullandığı takım ve teçhizatı kullandığını iftiharla söyleyebilirim.

Bir bütün olarak THY'nin dünyadaki yeri nedir?

THY son yıllarda çok hızlı bir gelişme göstermektedir. Filo büyüklüğünde olmasa da ürettiği hizmet kalitesi ile ön sıralara doğru koşmaktadır.

Yeni kurulan özel şirketler Türk Sivil Havacılığının gelişiminde nasıl etkide bulunuyor?

Sivil havacılık kurallarına uyan ve THY ile birlikte yabancı şirketlerin payını azaltacak şekilde hizmet veren yerli sivil havacılık sektörünün Türkiye Turizmi açısından faydalı olduğu görüşündeyim. Ancak bugün bu anlayışın tam olarak gerçekleştiğini söylemek zor.

Revizyon atelyeleri yabancı şirket ve piyasaya hizmet veriyor mu?

Rivezyon atelyelerimiz THY uçak-

ları dışında Türkiye'deki özel havayollarına motor, APU, komponent, revizyon ve test hizmetleri, iç piyasaya ise balans, ısı işlem, metal kaplama, plasma spray, çatlak kontrol ve takım imali konularında hizmet vermektedir.

Komponent bakım, onarım ve temininde revizyon atelyelerinin genel durumunda eksik ve sorunlar nelerdir?

Filomuz yeni katılan her tip uçak için komponent fizibilite çalışmasını takiben atelyelerimizde revizyonu karlı bulunan komponentlere gerekli takım, test cihazı, yedek parça ve eğitim temin edilerek belirlenen tarihte revizyon ve test işlemlerini gerçekleştirmektedir. Eskiden yedek parça ve eğitim temininde sıkıntılarımız vardı. Bugün komponent, revizyon, tamir ve takım imali konularında hizmet vermektedir.

Komponentlerin daha ömürlü kullanımı için tavsiye ve önerileriniz var mı?

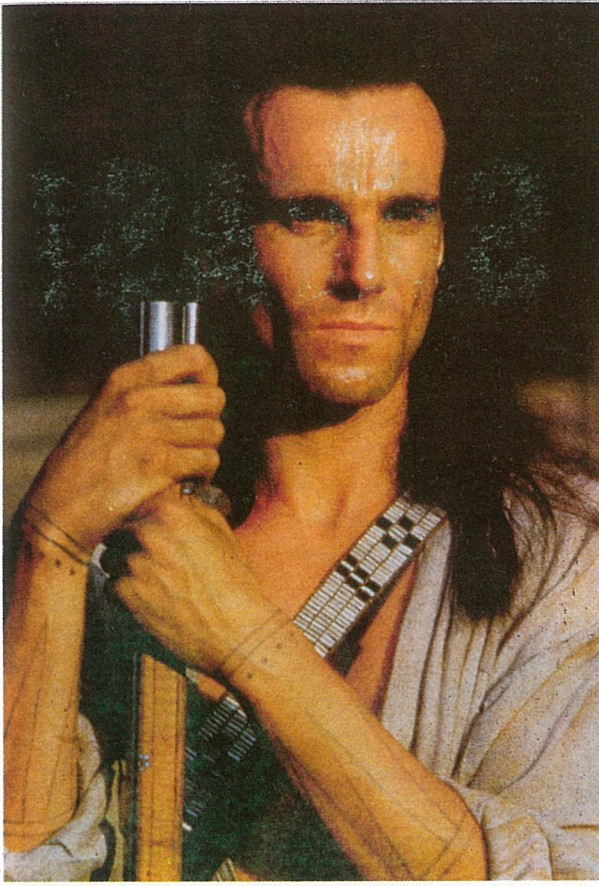
Arıza aramada, imalatçı bakım kitaplarında önerilen cihaz ve prosedür ile arıza tesbit edilmesi, Güvenilirlik Müdürlüğü'nce en çok arıza yapan 10 komponentin (top ten) devamlı izlenerek, sebeplerinin araştırılması uygundur.

Dergimiz UTED için görüşleriniz nelerdir?

Derginizdeki gelişmeler beni gerçekten mutlu ediyor. Özellikle teknik konularda çıkan yazılarınız için her sayınızı merakla bekliyorum.

THY topluluğu ve teknisyenlere son bir mesajınız..

Bugünlere; teknisyeni, mühendisi, yöneticisi ve tüm çalışanları ile elele getirdiğimiz bakım merkezimizi, tüm özel havayollarına hizmet veren bir kuruluş haline getirmek, THY'nı hakkı olduğu en ön sıralara taşımak için hep beraber daha çok çaba harcamamızı diliyorum.



DANIEL DAY LEWIS HER ROLÜN ADAMI

Bugünlerde sinema dünyasında adını sıkça duyan bir isim var. Daniel Day Lewis. Son günlerin ülkemizde de çok konuşulan ve ilgi gören filmi 'Son Mohikan'da oynadığı başarılı rol isminin sık anılmasına yol açtı.

Yıl 1757. Mohikan kabilesi yaşam savaşı veriyor. Amerikan kolonisini ele geçirmek isteyen İngilizlerin önünde büyük bir engel oluşturan Mohikanlar yok olma tehlikesiyle karşı karşıyadır. Bu kabilenin beyazlardan kaçırıp yetiştirdiği 'Şahin Gözü' Mohikanların en büyük umududur. Bu yakışıklı ve mert Mohikanın bir askerin kızına aşık olması olayları daha da karıştırır. Evet son günlerin en çok konuşulan filmi olan 'Mohikanların Sonuncusu'nun konusu böyle. Yazıldığında büyük yankılar uyandıran romanın sinemaya uyarlanması olan bu filmde 'Şahin Gözü'nü İrlandalı aktör Daniel Day Lewis başrolü oynuyor.

Ama Daniel Day Lewis'in kendini kanıtladığı film bu değil. Daha önce oynadığı 'Sol Ayağım' adlı filmde canlandığı özür lü yazar rolüyle hemen herkesin beğenisini kazanan sanatçı, aynı rolle 'En iyi oyuncu' dalında Oscarı elde etmeyi başardı. Bu rolü için aylar süren çalışmalar yapan Daniel Day Lewis böyle farklı bir rolü oynamanın güç ama bir o kadarda zevkli olduğunu söylüyordu. Sanatçıyla çalışan yönetmenlerde genç aktörün çok başarılı olduğu konusunda hemfikirler. İşte bu yönetmenlerden biri Sergio Leone'nin "Hayatımda gördüğüm en değişken aktörlerden" diye nitelendirdiği Day Lewis'in bu başarısında en büyük pay rolüne çok iyi konsantre olması.

'Şahin Gözü' rolüne alışabilmesi için aylarca ormanlarda yaşamak çekimler sürerken bile tüfeği ve fişekliğiyle ağaçlar arasında jogging yapan Daniel Day Lewis geçenlerde "Shakespear'in Aşkı" adlı filmde

oynaması için yapılan öneriyi geri çevirdi. Eğer oynasaydı başrolü Julia Roberts ile paylaşacaktı.

'Son Mohikan'da oynaması için teklif geldiğinde de bir hayli zorlanmış sanatçı. "Sol ayağımdan sonra hep aynı tarz filmlerde oynayacağımı sanmıştım. Sonra mohikan için teklif geldi. Kendi kendime bunu kabul etmemeliyim, şimdiye kadar yaptığım şeylerle taban tabana zıt bir çalışma olacak" diyen Day Lewis oynadığı iyi rolle bu sorunun üstesinden geldi.

'Sol Ayağım' ile yakaladığı başarısını bir zamanlar büyük yankılar uyandıran 'Varolmanın Dayanılmaz Hafifliği'nde çizdiği tiplemesiyle sürdüren ve 'Son Mohikan'la zirveye tırmanan sanatçı elde ettiği başarılarla yetinmeyen Daniel Day Lewis zirvede olmanın hem çok güzel hem de çok büyük sorumluluklar istediğini bildiğini her fırsatta söylüyor.

KURTULUŞ SAVAŞI'NDA BİR HAVA SAVAŞI



Veysel Tolun

1 922 yılının Temmuz ayıydı. Güzel Afyon işgal edilmiş herkes esir olmuştu. Halka türlü işkenceler yapılıyor, hergün karadan yapılan bombardıman yanında düşman uçakları da havadan saldırarak halkı sindirmek, yok etmek için uğraşıyorlardı. Halkın yabancısı olduğu uçaklar güneşin o tatlı ışıklarını gölgeyor, halka cehennemi bir hayat sürdürüyordu. İnsanlar ümitsizce inliyor ve çırpınıyordu.

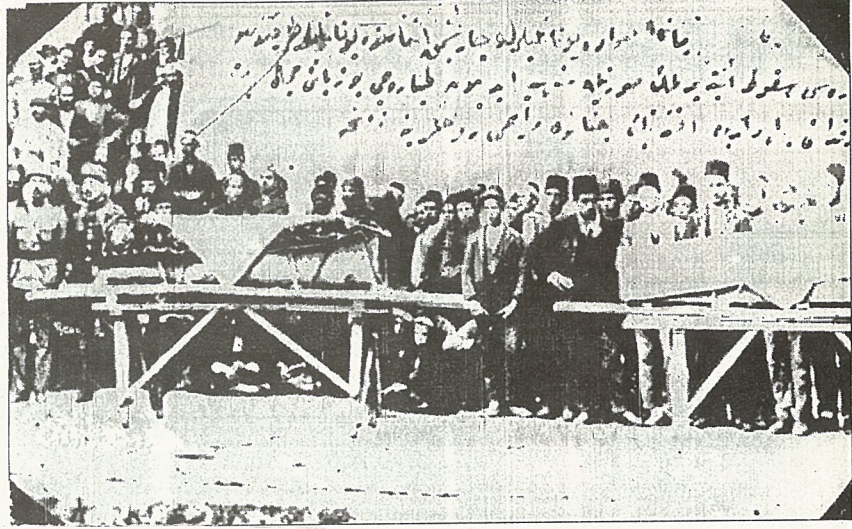
İşte böyle karanlık günlerden biri temmuzun yirmibeşi idi. Gökler aniden uğuldamaya gözler yine gelecek düşman uçaklarını kaygı ile beklemeye başladı. Uçaklar iyice yaklaşmıştı. O da ne? Bunlar, iki Türk uçağı olduklarını kuyruklarındaki ayyıldızla haykırıyordu. Kalplerde birden umut çiçekleri açtı. Kendi göklerimizde, kendi ayyıldızımızı görmek ne büyük mutluluktan Tanrım!



İşte kahraman pilotlarımız havada biraz daha parlayan ayyıldızlı uçaklarıyla göklerde dolaşarak, düşmanı tehdit ediyorlardı. Aşağıdaki düşman bir

yandan kaçışırken bir yandan da kulakları çınlatan ve mavi gökyüzünü siyaha boyayan toplarla uçaklara saldırıyorlardı. Bu amansız mücadeleyi seyreden Afyon halkı uçaklarımızın galip gelmesi için en içten dualarını ederek sokağa dökülmüş "Yaşasın tayyarecilerimiz, kahrolsun düşmanlar" haykırılarıyla ortalığı çınlatıyorlardı. Yarım saat kadar süren ama herkese aylar gibi uzun gelen bu mücadele sonunda uçaklarımızdan birisi bulutlar arasından uzaklaşarak kayboldu. Diğerleri ise göklerimizde süzölmeye devam ediyordu. Tam bu sırada gökyüzünde iki uçak daha gözüktü. Herkes uçaklarımız üç tane oldu diye sevinirken gelen uçak-

ların tek başına kalmış uçağı-mıza saldırması üzerine bunla-rın düşman uçakları olduğu anlaşıldı. Şimdi göklerde ölü-müne bir mücadele başlamıştı. Uçağımız için kaçıp kurtulsa diye düşünen çoktu. Ama uça-ğımız saldırıya cevap vermişti bile. Kısa bir süre sonra düş-man uçaklarından biri arkası-n-da siyah dumanlar bırakarak hızla yere doğru çakıldı. Afyon halkı sevinç gözyaşlarıyla tek-bir getiriyordu. Bu amansız mücadeleyi düşman ordusu komutan ve erleri de halkla bir-likte izliyordu. Selameti kaç-makta bulan diğer uçağın pe-şinden giden uçağımız o uça-ğında yere çakıldığını gördü. Uçağımız bu hava savaşından galip çıkmış havada zafer tur-ları atıyordu. O anda Eskişehir tarafından iki uçak daha gö-züktü. Bunlar arkadaşlarına yardıma gelen düşman uçakla-rıydı. Hiç vakit kay-betmeden uçağımızı çapraz ateşe aldılar. Uçağımız dumanlar arasında sonsuzluğa doğru süzülerek düş-tü. Bu sahneyi izle-yen aşağıdaki halkın gözleri acı yaşlarla doldu. Etrafı korkunç bir sessizlik kapla-mıştı. Üç saat sonra Tayyareci Cemal ve rası Ütğm. Bahattin Beylerin kutsal ceset-leri Afyon'a getirildi. Vücutları parça parça olmuş, elbiseleri kan içindeydi. Yüzlerinde ölümsüzlüğün ışıltısı, dudaklarında tebes-süm dolaşıyordu. Hürriyet uğruna can-



larını feda eden bu aziz şehit-ler herkesi üzüntüye boğdu. İş-gal ordusu komutanlarınca şe-hitlerin yerel adetlere göre def-nedilmesine izin verildi.

Bütün Afyon halkı mevlevi-hanede toplanmıştı. Düşman komutanları ve pilotları kolları-na siyah band bağliyerek bando ile cenaze törenine katıldı-lar. En önde bando matem ha-

vası çalışıyor, arkadan mağrur düşman komutanları yürüyör-du. Onların arkasında hoca ve müezzinler tekbirler getirerek daha arkada da talih-siz Afyon-lular omuzlarında şehitleri taşıyarak ağır adımlarla ilerli-yorlardı. Cani düşman uçakla-rıda vahşi ısıklar çalarak dola-şıyor ve şehitlerimizi selamli-vorlardı.



Cemal Bey (Afyonda Şehit)

Mezarlığa gelin-mişti. Şehitler tabut-larından çıkarılıp ebedi istirahatgahla-rına defnedildiler. Her tarafı istila eden hıçkırık sesleri ara-sında dualar okundu. Dağılmak zamanı gelmişti ama halk bir türlü aziz şehitlerden ayrılamıyordu. Gün kararana kadar şehit-lerini yalnız bırakma-yan halk nihayet me-zarlığı bir ölüm ses-sizliği ile terkederek onları temiz hesapl-a-rı ile başbaşa bırak-tı...

Ruhları şadolsun.

THE BODYGUARD

ASK ESİNTİLERİ



Kadının lakabı 'Ceylan'. Adam ise "Hollywood'un en yakışıklılarından". Bu ikili The Bodyguard'da buluşurlar. Senaryosunu Amerika'lı ünlü senarist Lawrence Kasdan'ın yaptığı film oldukça beğenildi. Daha önce 'Grand Canyon'la Berlin'den 'Altın Ayı'yla dönen Kasdan'ın ay-

nı başarıyı elde ettiğini söylemek mümkün değil.

Filmin konusuna gelince. Bodyguard elbette Kevin Costner'dan başkası değil. Başkanın yakın koruma görevlilerinden olan Frank Farmer (Kevin Costner), Ronald Reagan'a bir suikast girişiminde bulunduğu anda görevden ayrılmıştır. O zamandan beri, kira-

lık olarak çalışmaktadır. Rachel Marron (Whitney Houston) ise sürekli olarak tehdit mektupları alan ünlü bir şarkıcıdır. Marron'un güvenilir adamları şarkı dünyasının süperstarı olan patronişçelerinin güvenliğini sağlamak için Frank Farmer'le anlaşılır. Bundan sonra yakın koruma başlar...

Yönetmen Mick Jackson, bir

Daha önce Oliver Stone'nun
çevirdiği 'JFK' ile ajanlıkla
tanişan Costner,
Bodyguard'da tam bir
profesyoneli canlandırıyor.

İngiliz. BBC'nin belgesel uzmanı iken, Ken Russell'den esinlenip sinemaya yönelmiş. 'The Bodyguard' yönetmenin ikinci filmi.

Daha önce Oliver Stone'nun çevirdiği 'JFK' ile ajanlıkla tanışan Costner, Bodyguard'da tam bir profesyoneli canlandırıyor. Ama sıradan bir profesyonel değil. Bir sanatçı yalnız ve dikkatli bir adam. O'da öbürü gibi kalabalıktan kaçıyor. Star olmamak için çaba harcayan Costner, "İtiraf etmeliyim ki zaman zaman, yalnız kalma isteğimle yaşamak zorunda olduğum yaşamı uzlaştırmakta güçlük çekiyorum. Çok özenle korumaya çalıştığım, asla aşılmaması gereken bir sınır var. Bu her zaman kolay olmuyor" diyor.

Filmin senaristi Lawrence Kasdan 1975 yılında Steve McQueen'e



bir senaryo önermeyi düşünmüş ve Bodyguard'ın Onun tarzında bir tip olduğuna karar vermiş ve bu rolün McQueen'e hayran biri tarafından oynanmasının güven verici bir yanının olduğunu düşünmüş. Böylece rol için en uygun isim Kevin Costner oluvermiş.

Bu arada siyahi sanatçı Whitney Houston'a değinmekte yarar

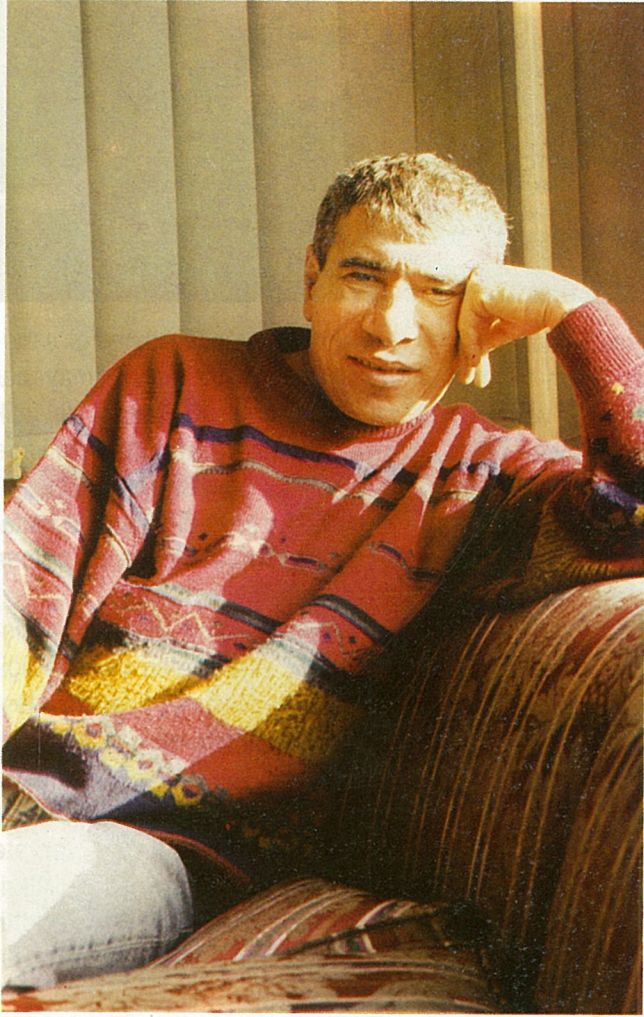
var. Film boyunca söylediği şarkılarla filme ayrı bir renk katmayı başarıyor sanatçı. Güvenliği bir tetik çekme delisi tarafından tehlikeye düşürülmüş olan siyah pop yıldızını da en az söylediği şarkılar kadar iyi canlandırmış. Filmde de hemen kendini oynanmış.

Filmin koruma dünyasına ilişkin neleri verip neleri veremediğine yönelik eleştiriyi Fransız eleştirmenden dinleyelim isterseniz. "Film bize yakın korumacıların dünyaları üzerine çok fazla bir şey vermese de, buna karşın varyete dünyasının kulislerinin derinliklerine kadar sokuluyor. Bir vedetin katlanmak zorunda kaldığı baskıları gösteriyor."

'The Bodyguard'da polisiye entrikalara yer yok. Daha çok aşk ön plana çıkarılmış. Bu yüzden biraz polisiye biraz aşk biraz güzel müzikler dinlemek isteyenlere rahatlıkla önerebiliriz 'The Bodyguard'ı. Unutmadan, Kevin Costner hayranları, sanatçıyı değişik bir görüntüyle izleme şansını elde edebilirler.



İÇİMİZDEN BİRİ



Sanırız yılların komedyeni **İlyas Salman**'ı tanımayanınız yoktur. Yarattığı tiplerle herkesin sevgilisi olmayı başaran sanatçıyla sinamamızın yaşadığı sorunları konuştuk. Yaşam öyküsünü kendi ağzından dinleyelim. "Babamın adı Vahap Annemin adı Havva. Malatyalı yoksul bir ailenin çocuğu olarak dünyaya geldim. 1950 yılında İstanbul'a "kaçtım". Küçük Çiftlik lunaparkında yazın kötü bir treni iteleyerek ekmek paramı kazandım. Gece altında yatarak gündüz biletleri satarak. Kışın da bir gazonoda perdecilik yaptım. Sanatçılara çay, sigara, gazoz alarak iki yıl yaşamımı sürdürdüm." Daha sonra konservatuarın varlığını duyarak 'bu sanatın üniversitesini' okumak istemiş. İyi bir puanla kazandığı Ankara Devlet konservatuarını bir 'tahammülsüzlük sonucu bırakmış. İşte sanatçının görüşleri.

İLYAS SALMAN

Önce tiyatro tarihinizi öğrenebilir miyiz?

Ben sınavı kazandığım halde, devletle anlaşamadığım için devlet tiyatrosunda yer almadım. İstanbul Şehir Tiyatrosuna girdim. Üç yıl kadar burada oynadım. Sonra Şan Tiyatrosuna girdim. Tiyatroda çok önemli kompozisyonlar çizdim. 1977'de Avni Dilligil yılın tiyatrocusu ödülünü kazandım. Asıl sanatsal gücümü tiyatrodan aldım.

Biraz Bilo'dan sözeder misiniz? Sinemamızda önemli bir tipti Bilo.

Bilo bence de çok önemli bir tipti. Hatta Türk sinemasında çizilen en önemli tiplerdendi diyebilirim. Bir zamanlar toplumsal muhalefeti ilgilendiren sorunları işlemek bugünkü kadar riskli değildi. Şimdi öyle bir noktaya gelindi ki, toplumsal en ufak bir şey söylediğinde acaba beni hangi örgüt öldürecek diye düşünmek zorunda kalıyorsun.

Türk ve Dünya sinemasının geldiği nokta nedir?

Şimdi Amerikan sineması dünyaya damgasını vurdu. Bu hakimiyetin altında sanatsal kaygılar yatıyor demek yanlış olur. Sözgelimi biz insani, daha çağdaş, daha yarına yönelik filmler yaparken, Amerikan sinemasında dört araba yerine sekiz araba parçalayarak 'iyi filmler' yapıldığı zannediliyor. Ama hiç araba parçalamıyorsa çok iyi filmler yapılabiliyor "Ölü Ozanlar Derneği" örneğinde olduğu gibi. Şöyle diyebiliriz, Doğulu-

lar film yapıyor, Batılılar gösteri. İddia ediyorum bizim sinemamız Amerikan sinemasından daha güzeldir. Ve bizim sinemamızı izleyenler Amerikan sinemasını izleyenlerden daha güzeldir.

Türk sineması festival filmleri çağını mı yaşıyor?

Biz 1960'lı yıllarda Alman emperyalizmine satılan Türk işçisinin filmini yaptık. İşçi Bayram'ın bu filmine 1986 yılında başladık, 1990 yılında bitirdik. Ama tüm bunlara rağmen Türk sinemasının ilerici

anlattığınızda karşınıza çıkıyor. Onun için çok marjinal meseleler yakala deniliyor. Bu bir aldatmaca.

Neler yapmayı istiyorsunuz bundan sonra?

Ekonomik anlamda çok rahat bir duruma geleceğimizi sanmıyorum. Çünkü Türkiye'nin yarınını biz değil Amerika çiziyor. Yalnız Türkiye'nin değil, çok sayıda ülkenin kaderini bunlar çiziyor. İster istemez şu noktaya yaklaşmak zorunda kalıyorsun. Biz istediğimiz sanata hiç bir zaman tiyatrodan olsun sinema-

da olsun ulaşamayacağız. Ama ben kendi sanatsal geleceğim açısından şu-nu söyleyebilirim: insanca şeyler yapmak istiyorum. Ama ne kadar izin veriler o konuda kuşkuluyum. Bunu açıkça söylüyorum değişmeyen gelişemez. Bizim ülkemizi yönetenlerin zihniyetinin radikal bir değişime ihtiyacı var.

Yarına ilişkin projeleriniz neler?

8 yıl önce yazdığım bir senaryom

var. Komedi tarzında. Adı bizim köyün delisi. Bu senaryonun hayata geçmesi için tüm kapıları aşındırdım. Çünkü maliyeti 1,5 milyar. Bu parayı bulacak birini bulamadım. Komedi tarzını seçtim çünkü bizim ülkemizde herşey komik.

Evet, çok yönlü bir sanatçı İlyas Salman. İki tane çıkmış, bir tane de çıkacak olan müzik kasedi var. Ayrıca iki tane de yayınlanmış kitabı. Bir yenisini daha piyasaya sürmek üzere. Sanatçı kavgasız bir sanatın başarılı olamayacağını söylüyor.



yönetmenleri, son derece marjinal filmler yaptılar. ve son Antalya film festivalinde bunun şovu yaşandı. Sözgelimi son Antalya film festivalinde jüri üyelerinden biri bana ilettiler. Bende Antalya'da halkımıza anlattım. En iyi oyunculuk benim hakkım olduğu halde, politik kaygılarla bana verilmedi. Bu durumda ödülü alan sanatçı kardeşim bir dergiye verdiği demeçte şunları söyleyerek dile getirdi. "Ödül İlyas abinin hakkıydı, niye bana verildi anlamadım. Kısacası Zonguldak'taki işçilerin hikayesini

YENİ BİR TURİZM BELDESİ ADRASAN KOYU

KUMLUCA-ADRASAN OLYMPOS, ÇIRALI VE CHİMAERA (YANAR) CİVARININ HARİTASI

ÇİZEN: TEMUÇİN AYGEN



Antalya-Kumluca-Finike-Kaş asfaltının, Antalya'dan itibaren 70 nci km.'deki Ulupınar'ı biraz geçtikten sonra, güneye ayrılan yol sizi 23 km. sonra Adrasan, diğer ismiyle Çavuş Köyü'ne oradan da 6 km kadar daha güneydoğu yönünde bulunan aynı isimdeki koya, Adrasan Koyu'na götürür. Antalya'ya 99 km mesafede bulunan Adrasan Koyunda birkaç otel-motel-pansiyon vardır. Bunlar en müşkülpesent turisti bile memnun edecek kapasitededirler. Servis ve yemekler mükemmel olup, ikişer yataklı odalarında duş ve tuvaletleri bulunmaktadır. Ana yoldan uzak oluşu ve henüz tanınmamış bir yer olması dolayısıyla ve yalnızca özel vasıta ile gidilebilmesi nedeniyle, daha henüz bakir bir yerdir. İnce kum bir plajda doğa ile başbaşa sakin bir tatil geçirmek isteyenlere Adrasan Koyu'nu hararetle tavsiye ederim.

GEZİP GÖRÜLECEK YERLER

Olympus ve Chimaera (yanar ateş) gezisi

Likya uygarlığının en önemli 6 kentinden biri olan Olympus, Adrasan Koyu'na 17 km. mesafededir. Bu yolun son 3 km.'si henüz yapılmamış olup, ancak yaz aylarında vasıtalarla açıktır. Son 3 km. Dere mecrası (Talveği) içinde ve iri çakıl içinde olduğundan ve dereden kış aylarında oldukça fazla su geldiğinden bu yolla Olympus'a kadar gitmek mümkün değildir. Bu yoldan ancak, yaz aylarında her türlü binek arabasıyla kent akadüklerinin son bulunduğu köprüye kadar (harabelerin bulunduğu yer) gidilebilmektedir.



Harabelerin başladığı yerde sol yamaç dibinden çok sayıda karstik menba çıktığından derenin denize karışmadan son 500 m.'si suludur. Derenin denize karıştığı yerden itibaren kuzey yönünde, 4 km kadar, kumsalın gerisinden yamaçla düzlük sınırından 45 dakika yürüdükten sonra, yanardağı yamacının ova ile kesiştiği yere varılır. Oradan takriben 250 m. yüksekte bulunan yanar ateşe yarım saatte çıkılabilir. Olympus harabelerinin bulunduğu yerden itibaren düzlükte gidilen yola traktör veya taksi ile de gidebilirsiniz.

Yanar ateşin mitolojideki ilginç efsanesi çok meşhurdur.

Chimaera mitolojik efsanevi bir hayvana verilen isimdir. Typhon ve Echidna'dan doğan, aslan başlı, keçi vücutlu ve yılan kuyruklu, ağzından alevler saçan bu canavarı, Caria kralı Amisodaros besliyordu. İnsanları yutan ve ülkenin üzerine bir kabus gibi çöken bu canavarı sonunda Bellarofontes öldürdü. (Bellarofon, Bellaros'u yiyen manasına gelmektedir.) Belle-

rofon, bir yunan kahramanının adıdır. Korent kralı Glaucus'un oğludur. Asıl adı Hipponous'dur. Kardeşi Bellaros'u bir av patisinde yanlışlıkla öldürdükten sonra, büyük bir yeise kapılır ve ülkesini terkederek Argos kralı Proteus'un yanına sığınır. Kralın karısı Stenobe (veya Ante) bu son derece yakışıklı gence aşık olur. Fakat yanında kaldığı ve ekmeğini yediği Argos kralına hıyanet etmeyi doğru bulmayan Hipponous kraliçenin aşkına karşılık vermez. Hiddetten deliye dönen Stenobe, birgün kralın yanında Bellerofon'un kendisine tecavüze kalkıştığını söyler. Öldürülmesini ister. Kral bu yağız delikanlıyı kendisi öldürmek istemez. Ölüm fermanını kapalı bir tablet içine yazar ve kayınbiraderi Likya kralı Lobates'e gönderir. Tableti açmadan önce, epey izzet ikram gören Bellerofon, onuncu gün sonunda mektubu okuyan Lobates tarafından, bir nevi ölüm fermanı demek olan Chimaera adlı canavarı öldürmekle görevlendirilir. Fakat beklenilenin aksine

Bellerofon Pegasus (Kanatlı At) üzerinde Chimaera'ya saldırır ve onu öldürür.

Yanar'a Ulupınar'dan çırallı yoluyla gitmek daha uygundur. Böylece vasıta ile yanardağı veya Kızılkaya sırtının dibine kadar gidebilir. Oradan itibaren Yanar'a çıkış yarım saattir.

Bugün yanar ateş denen yerde ölen canavarın ağzından çıkan ateş, asırlardan beri hala yanmaya devam etmektedir. Aslında bu ateş serpantin-kalker kaya çatlaklarından çıkan metan gazıdır. Ve Yanar'ı gece görmenizi tavsiye ederim.

Sazak Limanı Gezisi

Adrasan koyundan kuzeydoğuda bulunan Sazak Limanına günlük motor gezisi tertiplenmektedir. Adrasan'a 15 günlük gezi programıyla gelen yabancı turistler, piknik yaparak bir günlerini böylece değerlendirmektedirler.

Sazak Limanı: hilal biçiminde doğal şahane güzellikte küçük kapalı bir koydur. Adrasan'dan motorla 1 saat sürmektedir. Sazak Limanının kuzeyinden 30 mt yüksekliğindeki boyun noktası aşılarak Ceneviz Limanına da geçilebilmektedir. Denizden motorla dolaşarak güneydoğudan gelen dalgalara (yaz aylarında bu yörede dal-



ga genellikle bu yönden gelir) kapalı olan Ceneviz Limanında doğal güzelliği şahanedir.

Suluada ve Gelidonya Burnu Gezisi

Denizden, iyi havada yapılacak bir gezide Suluada ve Gelidonya Burnu gezisidir. Gelidonya Burnu'nun birçok haritalarda değişik isimlerine rastlanmaktadır. Kırılmaç Burnu, Yardımcı Burnu, Taşlık Burnu, 5 Adalar Burnu vs. gibi. Adrasan Koyundan 2 saatlik gidilen bu gezi, iyi havada ve dalgasız bir günde yapılmalıdır. 5 adalarda (Şil-danlar) bulunan küçük bir deniz mağarası turistlerin çok ilgisini çek-

mektedir. Yalnız Suluada'ya gidilirse, Adrasan Koyu'ndan motorla 45 dk. sürmektedir. Adanın en yüksek yeri 165 mt dir. Suluada'ya ismini veren adada bulunan içme suyudur. Bu su kalker serpantin kantağından çıkar ve bütün sene devam eder. Suyun arkasındaki geniş kaya çatlakları ay-nen doğal bir rezervuar vazifesi görür ve sonbaharda yeni yağmurlar başlayınca kadar durmadan akar, küçük tekneler, bazı mavi yolculuk yapan ve suları biten yatlar, bu sudan istifade ederler. Sonbahara doğru suyun azalmaya başladığı sıralarda yeni yağışlar başlar ve böylece bu su hiç tükenmeden akmaya devam eder.

Suluada'nın orta kısmında adanın bir tarafına geçit veren doğal bir de delik vardır. Küçük motorlu tekneler bu geçitten geçebilmektedirler. Adrasan Koyu'ndan itibaren yapılabilecek güzel gezilerden biri de budur.

Ben, son 3 yıl her yaz birkaç günlüğüne Adrasan'a gitmekteyim. Ford Motel-Restoran, Meltem Motel ve Küçük Ev Motel'in her üçünden de çok memnun kaldım.

Deniz ve doğayla başbaşa birkaç gün geçirmek isteyenlere Adrasan Koyu'na gitmelerini öneririm.



SULAR KENTİ VENEDİK

Bir zamanlar etkisi bütün Akdeniz'de duyulan Venedik Cumhuriyeti'nin merkeziyken, günümüzde kanalları, sanat yapıtları, mimarisi ve romantik atmosferiyle tanınan bir kent haline gelmiştir Venedik.

Venedik'te yüzlerce kanal 118 adacığı birbirinden ayıran eski su yollarını izler. Bu su yollarının başında kentin içinde iki büyük kıvrım çizen Büyük kanal gelir. Genişliği 37-69 metre arasında değişen ve ortalama derinliği 2.7 metre olan büyük kanalın kıyılarında çok sayıda saray ve kilise bulunur. 19. yüzyıla değin kanalın üzerindeki tek köprü olan Rialto Köprüsü'nün tasarımı Antonio de Ponte yapmıştır. Günümüzde kanalın kıyılarını birbirine bağlayan iki köprü daha vardır. Kentteki 400'e yakın köprü'nün en ünlüsü, Düklük Sarayıyla Venedik Cumhuriyeti hapishanesini birbirine bağlayan üstü kapalı, küçük bir geçit olan Özlem Köprüsüdür.

Venedik'te İtalyan, Arap, Bizans, Gotik, Rönesans ve Barok üsluplarda çok sayıda tarihsel yapı bulunur. Yüzyıllar boyunca kentin siyasal ve toplumsal merkezi olan San Marco Meydanı dünyanın en ünlü meydanlarıdır. Üç yanı arkadlı yapılarla çevrili olan meydanın doğu ucunda 67 metre yüksekliğinde bir çan kulesi ve San Marco Bazilikası yer alır. Düklük sarayının pembe renkli ön cepheside buraya bakar. Düklük Sarayı'nın salonları ünlü Venedikli sanatçılar tarafından bezenmiştir.

Venedik'te tarihsel ve sanatsal açıdan önem taşıyan 450 kadar saray ve eski ev vardır. Kazıklar ya da



taş dolgu üzerine inşa edilmiş olan bu yapıların çok azı eski sahiplerinin elindedir. Konutların büyük bölümü işyerine ve antikacı dükkanına, sarayların bazıları da otele dönüştürülmüştür.

Venedikteki başlıca sanat müzesi, eski Sta. Maria della Carita Manastır, kilise ve okulunun binalarını kullanan Büyük Kanal kıyısındaki Venedik Akademisidir. Müzede birçok ünlü Venedikli sanatçının yapıtları sergilenir. Akademinin bazı koleksiyonları eski hayır derneklerinden devralınmıştır. Bu derneklerden ikisi günümüzde de aslına uygun biçimde restore edilmiş eski yapılarında hizmet vermeye devam etmektedir. 1430'da Dominiklerin kurduğu SS. Giovanni ve Paolo Kilisesi'nde Giovanni Belli'nin çok kanatlı bir panosuyla Paolo

Veronese'nin tavan resmi yer alır. 13. yüzyılda Fransiskanların yaptırdığı Sta. Maria edei frari Kilisesinde Tiziano'nun mezarı ve sanatçının ünlü tabloları bulunur. Öbür önemli kiliseler arasında Il Redentore, San Giorgio Maggiore ve Le Zitelle kiliseleri sayılabilir.

Venedik'te ulaşım genellikle suyla sağlanır: kentin kanallarında büyük tonajlı gemilerden taksi ve otobüs gibi çalışan tekneler, gondallardan itfaiye ve polis motorlarına kadar değişen çeşitlilikte su taşıtı görülebilir. Kentin merkezine otomobillerin girişi yasaktır. Eski kente bir köprü yolla ulaşabilmekle birlikte, taşıtların kent dışında park edilmesi yasaktır. Bir demiryolu köprüsü köprüyola koşut uzanır. Hava ulaşımı ise Marco Polo Havaalanından sağlanır.

THY BAYAN VOLEYBOL TAKIMINDA HEDEF AVRUPA

Geçen sene ikinci ligde mücadele eden THY bayan voleybol takım ligi namağlup olarak şampiyon bitirmiş ve birinci lige merhaba demiş.

Birinci lig için hedefleri neler.



Bayan Voleybolcular Avrupa'ya gitmekte kararlılar

THY'nin bünyesinde bayanlarda voleybol,

hantbol erkeklerde ise basketbol, masatenisi ve amatör futbol takımı var. Bundan böyle bu branşlardaki takımların sporcuları, antrenörleri ve yöneticileri ile röportajlar yapmak ve onları size daha ayrıntılı tanıtmak istiyoruz.

İşte THY bayan voleybol takımı bu ayki konuğumuz. Play of'a katılma

hakkı elde etmiş ve Avrupa yolunda iddialı bir isim. Takımın genel kaptanı Güner Arıkan da hedeflerinin play of'u ilk dörtte bitirerek Avrupa'ya gitmek olduğunu söylüyor. Kendisi de genç yaşlardan beri voleybolla ilgilenen Arıkan, İstanbul'da çeşitli kulüplerde ve iki yıl yurtdışında sürdürdüğü voleybol yaşamını uzun süredir THY bayan voleybol takımında genel kaptan olarak sürdürüyor.

Geçen sene ikinci ligde mücadele eden THY bayan voleybol takımı ligi namağlup olarak şampiyon bitirmiş ve birinci lige merhaba demiş. Birinci lig için hedefleri nelerdi.

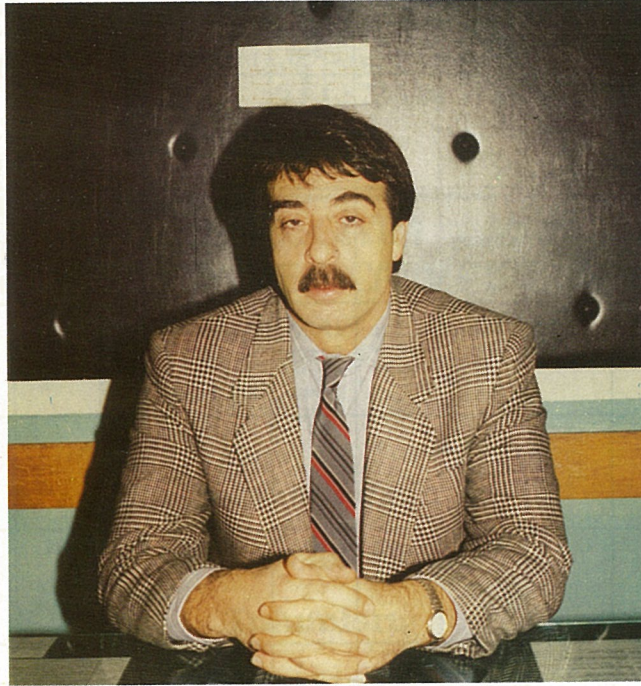
"Bu sene hedefimiz ilk dörttü. Bu sayede Türkiye'yi Avrupa kupalarında temsil etme hakkı ka-

zanabileceğiz. Bunun için uğraşyoruz. Şu anda ligin ilk yarısı bitti ve biz ilk dördteyiz. Bu dereceyi tutturabilirsek hedefimizi yakalamış olacağız. Bu yıl! Eczacıbaşı, Emlak Bankası, Güneş Sigorta, Yeşilyurt ve Galatasaray gibi güçlü rakipler var karşımızda. Bütün bu takımların maddi anlamda güçleri çok fazla. Bu güçlü takımların arasından sıyrılmak için bazı transferler gerçekleştirdik. Böylece Dinamo Kiev'den İrena ve Minsk'den Tanya adında iki tane çok başarılı oyuncuyu kadromuza dahil ettik. Bunun yanı sıra Arçelik'ten Nur'u da kadromuza katarak daha güçlü bir hale geldik. Diğer oyuncularımızın büyük çoğunluğu alt yapıdan yetişti. İki oyuncumuz Ümit Milli, iki oyuncumuzda Yıldız Milli'de görev yapıyor."

Gerçekten de THY bayan voleybol takımını zor günler ve maçlar bekliyor. Bu zor maçlara nasıl hazırlandıkların sorduğumuz Arıkan'ın yanıtı şöyle. "Play Off'a günde çift idman yaparak hazırlanıyoruz. Şu dönemde de hazırlık maçlarımız çok yoğun. Bizim amacımız THY gibi güzide bir şirketin genelinde Türk sporuna, özelde de THY'nin başarısını sürekli kılmak. Bu noktada en büyük sıkıntılarımızdan bir personelimizin maçlara gerekli duyarlılığı göstermemesi. Biz son derece önemli ve heyecanlı maçlar yaparken seyircilerimizi aramızda görmek ve bu heyecanı onlarla paylaşmak istiyoruz.

Play Off maçlarında seyircilerin THY bayan voleybol takımını desteklemeleri çok büyük öneme sahip. Sporcular ve yöneticilerin de en önemli önemli istekleri seyircilerin daha duyarlı olması noktasında birleşiyor.

Özellikle Play off maçlarında bizleri desteklemeleri çok büyük önem taşıyor. Seyircilerimiz bizden bu desteği esirgemezlerse hedefimize daha kolay ulaşacağımıza inanıyoruz. Eğer takım Avrupa'ya çıkarsa bu aynı zamanda THY için bir tanıtım aracı olacak." diyor.



THY Voleybol takımı genel kaptanı Güner Arıkan

THY bayan voleybol takımı ağırlıkla Kaptan Ayşe, Nur, İrena, Tanya, Derya, Filiz, Didem, Zehra, Yeşim ve Fatma'dan kurulu bir düzenle oynuyor.

Antrenör Jean Erben yaklaşık dört sezondur takımın başında. O'da hedeflerini tıpkı Arıkan gibi ilk dört olarak adlandırıyor ve her ma-

çın büyük önemi olduğunu belirtiyor. Jean Erben ancak ilk dört içinde yer alan takımların Avrupa'ya gidebileceğini hatırlatıyor ve bir maç kaybı ile beşinci sıraya düşmenin çok mümkün olduğunu söyleyerek şunları ekliyor; "Bundan sonraki tüm

maçlarımız bir final havasında geçecek. Biz her maçın önemini göz önüne alarak hazırlıklarımızı sürdürüyoruz. Ancak seyircilerimizden de aynı ilgi ve desteği bekliyoruz. Çünkü seyirci ile oynanan maçlarda motivasyon çok daha yüksek oluyor." diyor. Jean Erben, hedeflerini yakalamak için çok çalıştıklarını ve oyuncularına güvenlerinin tam olduğunu belirtiyor. Hazırlıklarını izlediğimiz THY bayan voleybol takımının tüm oyuncularını antrenörlerinin duygularını paylaşıyorlardı. Play Off'a hazırlanan bayan voleybolcular son derece hırslı bir çalışmanın içersindeler.

Evet THY bayan voleybol takım şu anda ilk dört içinde. Ama önlerinde çok zorlu bir Play Off mücadelesi var. Yöneticisinden oyuncusuna herkes Play Off sonunda ilk dördün içinde yer alarak Avrupa

kupalarına katılacağına emin. Yalnız bu konuda en büyük beklentileri bir spor takımının en iyi ateşleyecek olan seyirci desteği.

THY bayan voleybol takımının başarılarını paylaşmak isterseniz tüm maçları izleyin. Başarı o zaman daha kolay olacak.

Ömer ÖZGÜNER

Resmi tahkim kurulu	Bir hastalık	Mikroptan arınmış	Hamız	Sermaye	Boru sesi	Başlık	... Alkan (Akris)
Resmi tahkim kurulu	Kalsiyum simgesi	Belirti	İşçilerin biraraya geldiği örgüt	Bir kadın adı	Demiryolunda kullanılan		İşçilerin mutlu yaşama düzeni
Kağıt para			Bayındırlık			Güney Amerika'da sıradağlar	
Duman kırı			Yükselme, yücelme			"...Ellen" (Dallas'ta bir tip)	
	"Yarım gün çalışma"					Köpek	
Bir sayı	Yardım	Akciğer		İnce davranan			İşçilerin engellenemez hakkı
		Bir göz rengi		Seçkin		Çin satrancı	
		Bir spor türü		Bir hitap ünlemi		Bir hayvan	
Adalet			Bir bağlaç		Modern	Kanal	Atatürk'ün restore edilen yata
Anlam			Zarar		Çıplak vücut resmi	Limonluk	
			Bir taşıt türü			Yakacak ölçüsü	
Derece, radde				Müddet		Eski Mısır tanrısı	
Kuzu sesi			Tantal'ın simgesi	Buruşuklukları gideren araç			Voltamper'in kısa yazılışı
	Hicap		Çeşit		Geri, peş		Lif
	Afrika'da süregelen tehlike		Yiğit		Ucuz, basit ayakkabıcı		Şahit
Riiaziye						Bir kümes hayvanı	
						Eski bir uygarlık	
Kadınların omuzlarının a örtükleri geniş atkı	Yüzün bir bölümü			Pamuk türü		Yetersiz	
	Mesafe		Sürat	Cemal Gürsel'in lakabı			Ceylan, karaca
		Radyum'un simgesi	Yüksek ses			Sodyum'un simgesi	
	Bir nota	Santraçta bir taş	Bir nota			Molibden'in simgesi	
Hababam Sınıfı'nın yazarı						Büyük çivi	
Ama							
		Düşkünlük, dayanamama			Burun algıladığı duygu		

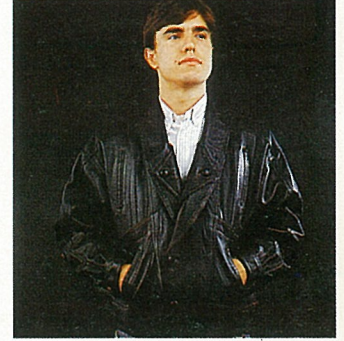
6-9-12 AY TAKSİTLERLE



*Vizon * Astragan *Rönar-Arjante
*Kuyruk *Ayak Vizon
*Patastragan
*Samur *Sansar
KÜRK MANTOLAR, TURVAKARLAR

6-8-10 AY TAKSİTLERLE

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



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

TEL: 233 00 33 - 233 00 34

TEL: 572 53 71

BAKIRKÖY: Türkçü Sok. No: 7



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

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

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

Fax: (1) 513 28 43

Personelinizin

İşbaşı elbiseleri,

Tulumları,

Laboratuvar

önlükleri,

Aşçı, Garson,

Komi ceketleri

için

Emrinizdeyiz...



Bütün modellerimizin stokları mevcuttur.



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

QUOVADIS?

Nereye dilerseviz 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 "