

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

VERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • ŞUBAT 1994 FEBRUARY • YOUR COMPLIMENTARY COPY



Sayın Sefa İnan'ın başyazısının 2. sütun 17. satırında bulunan "düşünülmeli" ve 19. satırında bulunan "gösterilmelidir" kelimeleri dizgi hatası sonucu yanlış basılmıştır.

"Düşünülmemeli" ve "gösterilmemelidir" şeklinde düzeltir, sayın okurlarımızdan özür dileriz.

UTED Yazı Kurulu



8 - 10 - 12 AY TAKSİTLERLE

KÜRK MANTOLAR, TURVAKARLAR

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

6 - 8 AY TAKSİTLERLE

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

★★★★ KÜRK ve DERİ MAMÜLLERİNDE ★★★★★

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



İZMİRLİ[®]

kürk sarayı

* TOPTAN PERAKENDE * Peşin ve Taksitli Satışlar

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

"GARP KAFASIYLA OTOMOBİL YAPIYORUZ, ŞARK KAFASIYLA BENZİN KOYMAYI UNUTUYORUZ"

Sayın Üyelerimiz, **Türk Hava Yolları**, gerçekten son üç dört senedir, gerek filo gerekse, hizmet kalitesi olarak, **Dünya Devleri** ile yarışmakta, zaman zaman onları bazı hizmet dallarında geride bile bırakmaktadır. Bu, gerçekten, Türk Hava Yolları personeli ve Türk Milleti olarak onur ve gurur duyulacak bir gelişmedir. Türk Hava Yolları'nın yayın organı olan **BİZ BİZE**'nin Şubat sayısında Sayın **Bolayırılı**'nin değindiği *"ulusal hava yolu olmaktan çıkıp uluslararası hava yolu olmak"* gerçekten layık olduğumuz ve aşmamız gereken bir seviyedir. Türk Hava Yolları'nı bu seviyeye çıkartan ÜST Yönetiminin aldığı kararlar olmakla beraber, daha da önemlisi *personelinin* özverili çalışmalarıdır. Şimdi gelelim, *uluslararası olma*

bilincine; Bu bilince sahip çıkmak, her THY personelinin görevi olduğu gibi, şu andaki ve bundan sonra gelebilecek Üst Yönetimlerin de, üzerinde durmaları gereken hassas bir konudur. Çünkü, Türk Hava Yolları Personeli hizmette uluslararası düşündükçe ve Dünya Devleri kendilerine örnek gösterildiğinde Türkiye genelindeki ücret politikalarını da benimsemesi düşünülmeli ve örnek olarak gösterilmelidir. Sosyoekonomik yapısı ürettiği hizmetin kalitesine paralel gidebilmelidir ki, başarı geçici değil kalıcı olsun. TCDD'nin Eskişehir atelyelerinde %100 Türk mühendisi ve işçisinin çalışmaları ile ürettiği DEVRİM adı verilen ilk Türk otomobilinin tanıtımı sırasında, benzinin bitmesi üzerine; dönemin

Cumhurbaşkanı **Sn.Cemal Gürsel**'in söylemiş olduğu **'Garp kafasıyla otomobil yapıyoruz, şark kafasıyla benzin koymayı unutuyoruz'** sözü dikkat çekicidir.

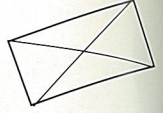
Bilindiği gibi insanlar yaşam koşullarının ve çevrelerinin etkisinde kalarak dünya görüşlerini ve davranışlarını sergilemektedirler Halbuki kendilerine tek hedef gösterildiğinde, aynı görüş ve davranış biçimi içinde olmaları gerekecektir. Bir futbol takımında defansın iyi olup, forvetin kötü olması veya tam tersinin söz konusu olması başarıyı nasıl engellerse, 17 değişik iş kolu bulunan bir şirkette, çalışan kesimler arasındaki sosyo-ekonomik büyük farklılıklar da başarıyı engeller. Stratejiyi belirleyen kişilerin bu gerçekleri de göz ardı etmemeleri başarının devamını ve kalıcılığını sağlayacaktır.

Personelin önce kendini sonra şirketini, şirketlerin de önce kendini sonra personelinin düşünceleri arasındaki sıcak yaklaşım ve özveri THY'i ve personelinin uluslararası bilince ve yaşam koşullarına götürecektir.

Saygılarımla,
Sefa İnan



Bize Gelen

MEKTUPLAR...

Sayın Uçak Teknisyenleri Derneği
UTED Aylık Yayın Organı

İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi doktora öğrencisiyim. Uzmanlık konum, Türkiye'de kağıt sektörünün gelişimi ve ekonomik analizidir. Okuma olanağı bulduğum UTED Dergisini çok beğendim. Derginizin içerdiği konular, benim de bilgilennem gereken güzel içeriklidir. Beni de Derginizi okuyabilen kişiler listesine dahil ederseniz, çok sevinirim. Yardımınız ve ilginiz için çok teşekkür ederim.

Saygılarımla,
Fatih Berker

Sayın Uted Yetkilileri. Öncelikle sizlere sonsuz saygılarımı sunuyorum. İş ve yayın hayatınızda başarılar dilerim.

Ben Çetin Gül. Meteoroloji Mühendisiyim. İstanbul'da doğma büyümeyim. 3 yıldır Van DSİ Bölge Müdürlüğü'nde görev yapıyorum. 1985 Maçka Teknik Lisesi Elektronik Bölümü, 1990 İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi mezunuyum. Aranızda aynı okuldan mezun teknisyen arkadaşların var olduğuna inanıyorum. En son İstanbul'dan Van'a uçarken, Atatürk Havalimanı'nda ilk kez sizin derginizi gördüm, okudum çok beğendim. Uçaklara çok ilğim var. Ben Türkiye'nin bir ucunda olduğum için, derginizi almam mümkün değildir. Sizler için uygunsa, derginizi okumak, yararlanmak istiyorum. Bundan ötürü sizlere uygunsa, derginizi çıktığında bana da yollarsanız, çok memnun kalırım, beni çok mutlu edersiniz. Çünkü derginiz çok güzel. Çok yararlanacağıma inanıyorum. Sizlere son kez saygılarımı sunuyorum. Kismetsen derginizi bekliyorum. Gerekirse ücretini yollayabilirim. Sonsuz saygılarımla.

Çetin Gül
Meteoroloji Mühendisi
DSİ 17.Bölge Müd.Etüd
Plan Daire Başk./Van

UTED
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

**AIRCRAFT TECHNICIANS
ASSOCIATION**

**UTED
AYLIK YAYIN ORGANI**

**SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI
MÜDÜRÜ**
Sefa İNAN

KOORDİNATÖR
Muharrem SAVUR

YAZI KURULU
Hidayet KAPKAÇ
Fahrettin KORKUT
Recep GÜL
Öznur BEKAR
Ayşen Cumhuri ÖZKAYA

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

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



Dr. Cem M. KOZLU
İstanbul Milletvekili

06.01.1994

Sayın Sefa İnan
Uçak Teknisyenleri Derneği
Fişekhane Cad. No:18/5
Bakırköy/İstanbul

Derneğiniz tarafından çıkarılan derginin gerek kalitesi gerek muhtevası bakımından büyük bir titizlikle hazırlandığı hemen belli oluyor. İlgi ile okuyorum. Sizi kutluyor, başarılı çalışmalarınızın devamını diliyorum.

Saygılarımla,

TEŞEKKÜR

Dergimiz için, derneğimize ulaşan üyelerimizin haricindeki okuyucu mektuplarının çokluğu bizler için bir mutluluk kaynağı ve gelecek için bir teşvik sebebi olmaktadır. Bu vesile ile dergimizin tüm okurlarına ilgilerinden dolayı tek tek teşekkür ediyoruz. Bizlere ulaşan okuyucu mektuplarında ortak bir konu olan abone isteklerine ekonomik sebepler ile tirajımızın yeterli olmayışından dolayı üzülerek cevap veremiyoruz. Gerek Uted yönetim kurulu, gerekse Uted yazı kurulu olarak bir abone servisi oluşturulması yönünde çalışmalarımız devam etmektedir. İlgi ve desteklerinizden dolayı tekrar teşekkür ederiz. Saygılarımızla.

Üyelerimizden, Erkan Ünal ve Uçak Elektronik Teknisyeni Sabit Sarıkaya rahatsızlanarak ameliyat geçirmişlerdir. Arkadaşlarımıza geçmiş olsun der, acil şifalar dileriz.

DERNEĞİMİZ

Yönetim Kurulu
15.02.1994 günü yapmış olduğu toplantıda, Tüzüğümüzün aidatını 3 ay özürsüz ödemeyenlerin üyelikten çıkartılacağını belirten 33-C maddesine istinaden Nevaip İSKENDER, Arif ÇEVİK, Hüseyin DİNÇ, Hüseyin YILDIRIM, Engin KAVAT, Süleyman TUNÇBİLEK, H. Hüseyin AYGÜN, Ergin OGAN, Metin KAYA, Mehmet OKUR ve Yavuz GÜLMAN'ın üyelikten çıkartılmasına ve emekli olma Metin EFEKAN ile Hüsnü TARHAN'ın Fahri Üyelik sıfatı kazanmasına karar vermiştir.



UÇAK EN GÜVENLİ ULAŞIM ARACI

1983-1992 verilerine göre, ulaştırma alanında en güvenle aracın uçak olduğu bir kez daha belirlendi. "Volare" adlı İtalyan havacılık dergisine göre, özellikle Kuzey Amerika'da uçak kazalarının yok denecek kadar azalması, bu ülkenin halkını uçakla yolculuğa itmekte... Kara ve denizyollarına oranla çok daha güvenli sayılan uçak yolculuğu, hem zamandan tasarruf, hem de konfor açısından daha çok tercih ediliyor.

Kuzey Amerika'da son dokuz yılda, her 1 milyon 710 bin kalkışta ancak bir kaza olduğu ve ortalama 89 kişinin yaşamını yitirdiği belirtildi.

Aynı rakamın, Avrupa'da 1 milyon 164 bine ulaştığı, ve 123 kişinin öldüğü bildirildi. Eski Sovyetler Birliği'nde ise her 213 bin kalkışta bir kaza olduğu ancak ne kadar yolcunun hayatını kaybettiği açıklanmadı.

Avrupa'da en çok kazanın İtalya'da görüldüğü ve her 800 bin kalkışta bir kaza olduğu saptandı.

10.02.1994 Perşembe günü tamamlanan A-310 Gövde-Motor Tip Kursu kapanış kokteyli Eğitim tesislerimizde yapıldı. Sn. Erdoğan FIRTİNAOĞLU ve değerli teknik öğretmenlerimiz ile kursiyerlerin katıldığı toplantıda, yeni bir eğitim sisteminin kuruluş çalışmaları için aramızda bulunan misafirlerimiz de vardı. Kursu başarı ile tamamlayan arkadaşlarımıza çalışmalarında başarılar diliyoruz.

UTED Yazı Kurulu

ŞUBAT AYINDA DOĞMUŞ OLAN ÜYELERİMİZ

Erdoğan Vardar	10.02.1937
Ertuğrul Çemberci	07.02.1941
Şükrü Türkay	01.02.1940
Ahmet Özgür	15.02.1949
Mevlüt Aşkınoğlu	14.02.1947
Osman Ilgın	27.02.1947
Cavit Yurtseven	08.02.1950
Abdülaziz Aydın	03.02.1944
Osman Çangırılı	04.02.1950
Hasan Çebi Alaybey	15.02.1950
Ahmet Kuz	25.02.1951
Ali Bayrakçı	16.02.1950
Mustafa Ünal	15.02.1948
Tayyar Kenar	09.02.1948
İsrafil Tosun	11.02.1952
Veli Bülent Akıncı	12.02.1948
Mustafa Gülgün	15.02.1951
Necmi Ayaz	28.02.1948
Mustafa Ertunç	12.02.1949
Beytullah Birinci	07.02.1952
M.Yaşar Doğan	10.02.1958
Mehmet Rıza Erdem	24.02.1956
Melih Tanış	13.02.1957
Oktay Okan	03.02.1961
Halil Yamacı	06.02.1961
Erol Akgün	27.02.1958

Osman Çam	03.02.1963
Ertan Haspulat	20.02.1961
Adnan Güngör	24.02.1960
Tevfik Gürpınar	25.02.1959
Ö.Nihat Kalburcu	15.02.1959
İbrahim Tezer	19.02.1960
M.Tuncay Olgac	17.02.1958
Nedim Değnekçi	09.02.1962

Nüsret Erdin	18.02.1959
Mehmet Önder	02.02.1966
Tarık Akbalık	26.02.1967
Hüseyin Özkan	20.02.1966
Alpaslan Başar	18.02.1963
Garip Karakuş	19.02.1958
Ufuk Bilir	15.02.1964
Güray Kıranel	22.02.1966
Turcan Yılmaz	05.02.1965
Selehattin Yıldırım	01.02.1942
Mustafa Akman	02.02.1965
Mustafa Erdoğan	02.02.1948
Cem Yurtsever	05.02.1962
B.Erdinç Kaprol	14.02.1947
Şahin Kaba	01.02.1965
Mehmet Algül	10.02.1952
Coşkun Baydar	04.02.1958
Zafer Dinçer	03.02.1958
Ömer Kuzucuoğlu	19.02.1960
Uğur İşler	05.02.1944
Tayyar Uçkun	01.02.1970
Tahir Aşarkaya	07.02.1970
Cevdet İnce	17.02.1949
Ayten Turgut	18.02.1951
Ziya Güler	08.02.1969
Halit Kaya	01.02.1969



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

EVİLİK YILDÖNÜMÜ

Mehmet Önder

22.01.1994 günü Birgül ile
evlenmiştir.

ŞUBAT AYI EVİLİK YILDÖNÜMLERİ

Erdoğan Vardar	06.02.1970
Ahmet Karakullukçu	08.02.1973
Ökkeş Günel	28.02.1967
Hüseyin Asar	12.02.1974
Osman Ilgın	23.02.1969
Erol Özın	10.02.1975
Metin Akçay	16.02.1975
Doğan Germiyanoglu	06.02.1979

Ferit Günaydın	15.02.1982
M.Zeki Üçal	14.02.1982
Mustafa Gülgün	14.02.1983
Kenan Altın	22.02.1982
Hikmet Yetilmezsoy	19.02.1979
Hasan Cumhur Gök	27.02.1988
Tarık Başsaka	05.02.1983
Azmi Mutlu	02.02.1986
Gürkan Coşkun	14.02.1992
Ersan Aktaş	11.02.1983
Ahmet Pamak	21.02.1986
Ahmet Aslan	02.02.1991
Necdet Akbulut	10.02.1986
M.Celalettin Özınan	08.02.1992
Ali Dülger	06.02.1988
Muammer Karakütük	21.02.1992
Metin Tekin	12.02.1984
Ali Taşhan	07.02.1965

Mustafa Erdoğan	04.02.1972
Soner Arat	09.02.1977
Ferruh Aşar	28.02.1977
Cevdet İnce	04.02.1978
Engin Yılmaz	02.02.1993
Ayhan Doğan	20.02.1993



*Çiftlere bir ömür boyu
mutluluk diliyoruz.*

AEI (AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL)

AEI, lisansla uçak bakım teknisyenlerinin oluşturduğu politik olmayan uluslararası bir organizasyondur. Bu organizasyon, havacılık güvenliğini, bakım özelliklerini ve dünyadaki kalifiye sivil havacılık bakım personelinin statüsünü etkileyen konular ile ilgilenir.

AEI'nin son yapılan yıllık kongresinde Avrupa Birliğinin hazırlamakta olduğu JAR-65 (Birleşik Havacılık Kuralları)'ın düzenlenmesinde, uçak bakım teknisyen lisanslarının standartizasyonu ile ilgili olarak yapılan çalışmaların ilerlediğine üyeler tarafından özellikle dikkat çekilmiştir.

Birleşik Havacılık İdareleri(JAA, Joint Aviation Administration) Avrupa Topluluğu bünyesinde bulunan ülkelerin sivil havacılık kuruluşlarının oluşturduğu bir birliktir. Amacı ise, Avrupa'daki Sivil Havacılığın ortak kurallarını oluşturmaktır. Bu birliğe AT ülkeleri dışındaki, Bulgaristan, Romanya, Çekoslovakya, Polonya, Macaristan, Malta ve Türkiye' de (eğer isterse) üye olma hakkı verilmiş ve bu ülkeler potansiyel üyeler



olarak kabul edilmişlerdir. Bununla birlikte, bu birliğe katılmak için Bağımsız Devletler Topluluğu da istekli oldukları yönünde işaretler vermişlerdir. Avustralya, Kanada, Çin gibi Avrupalı olmayan ülkeler de birliğe katılım için ilgi göstermektedirler. Bu birliği (JAA) oluşturmaya başladığı kurallar, JAR Joint Aviation Regulations (Birleşik Havacılık Kuralları) başlığı altında toplanmıştır.

AEI, JAR 145 (Bakım Organizasyon Kuralları) oluşturulmuş ve sonuca ulaşmak üzere olan JAR65 (Sertifikalı Personel) kuralları ile ilgili çalışmalar yoğunlaştırılmıştır. JAR 145 (resmen kabul edilmiştir) ile ortaya çıkan durum, Avrupa'daki uçak bakım standartlarının bozulmasına yol açacaktır. Şöyle ki, "Sertifikasız Teknisyen" tanımlaması ile bakım işlemlerini imza yetkisi olmayan, yetkileri belirlenmemiş bakım elemanlarını kabul etmek şirketlerin niteliksiz elemanlar ile bakım yapmasına

yol açacaktır.

Bu durum dikkate alındığında, JAR 65'in lisanslı uçak bakım teknisyenlerinin profesyonel beklentilerinin altında kalacağı görülmektedir.

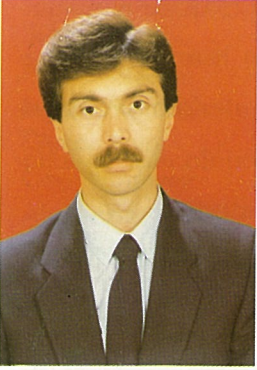
Lisanslı Uçak Bakım Teknisyenlerinin birliği ve sözcüsü olan AEI 'Aircraft Engineer International) tarafından da JAR 65 kabul edilemez niteliktedir.

JAR 65 bakım şirketlerinin, uçak bakımı için özel yetki vermesine yol açacaktır. Bu durum Ulusal Sivil Havacılık Kuruluşları tarafından yapılan sıkı kontrollerin durmasına sebep olacak ve suistimallere açık bir sistem oluşturacaktır. Sonuç olarak bunun sebebi, Uçuş Güvenliğinden çok, ekonomik baskıların neticesi olduğudur.

Lisanslı uçak teknisyenleri olarak bizlere düşen görev, ulusal veya uluslararası otoriteler tarafından verilmiş TEMEL veya TİP AŞAMALI bir uçak bakım lisansının varlığına destek vermektedir.



A310 SMOKE İKAZLARI



**Hidayet
KAPKAÇ**

Smoke detection sisteminin gayesi, uçağın belli bölgelerindeki komponentlerde veya materyallerde meydana gelebilecek yanma ya da kömürleşme gibi olayları smoke dedektörler ile hissederek kokpite ikaz olarak bildirmektir.

Uçak havada veya yerdeyken gerçek SMOKE durumu olmasa da pek çok yalancı SMOKE alınmaktadır. Bunun nedeni, avionic komprmanda ve kargo kompartmanlarında kirlenmiş havanın dolaşmasıdır. Bu kirlenmeye genellikle uçakta kullanılan çeşitli tip sıvılar, gres yağları, uçağın haricindeki araçlardan veya ortamdan gelen dumanlar ve tozların air condition sistemine karışmaları neden olmaktadır. Gerçek olmayan SMOKE ikazları, yolcu konforu, işletmecilik ve zaman açısından problemlere sebep olur. THY 'nda bizlerin de sıkça karşılaştığımız bu yalancı SMOKE ikazları bazı önlemler ve bakım pratikleri ile en aza indirilebilir.

Smoke ikazlarının nedenlerini iki genel başlık altında inceleyebiliriz.

- Air-Condition kirlenmesi
- Smoke dedektörlerinin hassasiyeti

AIR CONDITION KİRLENMESİ

Air Condition duct'larda water seperatör bezleri(coalescer bag) ile avionic air extraction sistemi ile ilgileriz bu gruba girer ve

SMOKE ikazlarının çoğuna sebep olur. Bu kirlenmeye sebep olan kaynaklar:

- APU yağı
- Motor Yağı
- Hidrolik sıvı
- Ve diğerleri olarak sınıflandırılabilir.

APU YAĞI

Apu 'daki dahili cve harici yağ kaçakları hava duct'larının kirlenmesine neden olur. APU kompartmanında meydana gelen yağ kaçakları genellikle sol taraftaki ulaşım kapağının en alt köşesinde birikir ve belli bir birikimden sonra dışarıya akar. Yağın dışarıya atıldığı yer APU4nün hava emişine yakındır. Bu yağlar bazen rüzgarın da etkisiyle hava ile emilerek APU'ya oradan da air sisteme gider ve smoke ikazına sebep olur. Bu olayı önlemek amacıyla daha önce APU'nun sağkapak altına konulmuş olan drain mast kapatılmış ve sol kapak altına yeni bir drain mast konulmuştur.

Bu işlemle dışarıya atılan yağların APU hava emişinden az da olsa uzaklaştırılması amaçlanmıştır. Harici yağ kaçağına sebep olan komponentlerden biri de LOW OIL PRESS SW'dir. Bunu önlemek için de yekpare gövdeli yeni bir sw. geliştirilmiştir.

APU load compresördeki dahili yağ kaçakları da geliştirilmiş copresör seallerinin kullanılması ve dişli kutusu basınçlama sisteminin iyileştirilmesi ile önlenmeye çalışılmıştır.

Bütün bu tedbirlerin bir ölçüde faydası olmuştur, ancak APU'daki yağ kaçaklarından meydana gelen SMOKE olaylarını tamamen çözdüğü söylenemez.

MOTOR YAĞI

Pratt and Whitney motorlarından bazılarında seallemeden kaynakla-

nan yağ kaçaklarının spinner'da biriktiği ve daha sonra motor hava emişine karışarak hava sisteminin kirlenmesine yol açtığı bildirilmiştir.

Ancak THY A310 filosunda kullanılan GE motorlarında böyle bir problem yoktur.

HİDROLİK SIVI

Uçak eğer 36 saatten daha uzun bir süre park ederse, ve hidrolik depolarının basıncı tazelenmezse hidrolik sıvı ile hava duct'larının kirlenmesi ihtimali vardır. Bunu şöyle açıklayabiliriz;

Depo basıncı düştüğünde, uçağın kuyruk bölümünde bulunan ve hidroliği çalışan komponentlerdeki sıvı yükseklik farkı nedeniyle depo basıncın-



dan daha fazla bir basınç yaparak depodaki hidrolik seviyesinin artmasına neden olur. Böyle bir durumda eğer deponun basınçlama hattındaki Check valve arızalı ise depoyu basınçlama havasının geldiği hatta hidrolik kaçıır.

Böylece hava sistemine hidrolik karışır ve duct'ları kirleterek SMOKE ikazına sebep olur. Hidrolik depoların aşırı doldurulması da aynı etkiyi yapabilir. Bu yüzden hidrolik depolar aşırı doldurulmamalı ve hidrolik depo basınçlarının uzun süre düşük kalmasına izin verilmemelidir.

DİĞER NEDENLER

Motor ya da APU'nun veya onların üzerindeki hava ile ilgili komponentlerin söküm-takımında örneğin bir Drüt'ü, bir doct flanşını, veya bir kelepçeyi yerine rahatça oturtabilmek için gres türü yağların kokularının ısının da etkisiyle hava sistemlerine karışmasına yol açabilir.

SMOKE ikazlarına diğer bir neden de yer araçlarının çıkardığı duman ve eksoz kokularının kargo kompartımanlarına ve avionik kompartımanına girmesidir. Bunu önlemek için yer araçları bakımlı tutulmalı ve uçağın etrafında kuralara uygun olarak konumlandırılmalıdır. Kış sezonunda uçaktaki buzlanmayı önlemek için yapılan deicing işlemi sırasında motorların ve APU'nun hava emiş bölgesine anti-icing sıvısının kaçmamasına dikkat edilmelidir. Aksi halde, bu sıvıda air conditioning duct'larında kirlenmeye ve kokuya dolayısıyla SMOKE ikazına sebep olabilir.

Air condition sistemde meydana gelen kirlenmeleri temizlemek için AMM(Aircraft Maintenance Manuel) 21-51-00'da belirtilen prosedüre uygun olarak duct'ları temizleme işlemi yapılmalıdır. Bu işlem ana hatları ile avionik kompartımandaki soğuk hava

duct'larının tapalanarak APU ya da motordan tam sıcak ve tam soğuk hava almak suretiyle hava duct'larının içindeki kirlenmenin sökülüp atılması ve işlemin sonuna kadar separator bezlerinin değiştirilmesini içerir.

SMOKE DEDECTOR'LERİN HASSASİYETİ

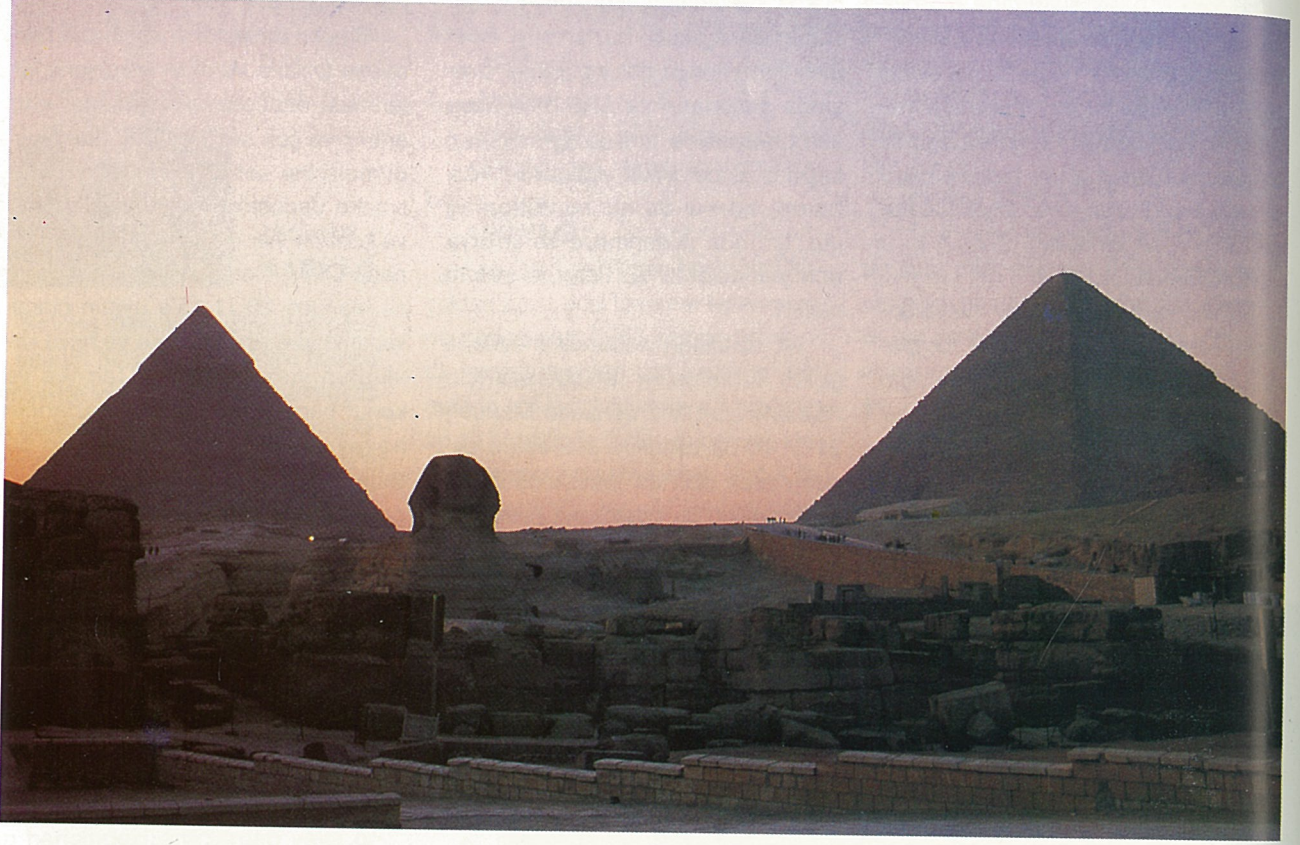
Smoke dedectörlerin içindeki hücrelerin tozlarla ve diğer etkenlerle kirlenmesi dedectörlerin hassasiyetini artırır ve çok sık 'SMOKE' ikazı verdirmelerine sebep olur. Bu yüzden smoke dedectörlerine temizlenmesi ve kontrolü her iki ^C^ bakımından birinde CMM (Companenet Maintanance Manuel) 26-11-15'e uygun olarak yapılmalıdır. Ancak çevre ve hava kirliliğinin yoğun olduğu, fabrika ve konut bacalarının, araç eksozlarının havaya pislik saçtığı yerlerde bu temizleme ve kontrol işlemlerinin daha sık yapılması yararlı olacaktır.

Yalancı smoke arızalarının kokpitte önce ^MINIMUM EQUIPMENT BAY SMOKE^ olarak ikaz edilmesinin nedeni şudur. Avionic kompartımanında 8:Vu raflarının bulunduğu kısmın enalt bölümü olan ve içinde bazı kompüterlerin bulunduğu kapalı bölüm (Minimum Equipment Bay), avionik kompartımanın sol arka tarafında bulunan IRU (Inertial Reference Unit) 1 ve 2 ile birlikte havalandırılır ve havalandırmada duct'ları oldukça dardır. Bu yüzden air sisteme giren toz, pislik ve yağ zerrecikleri burayı daha çabuk kirletir ve önce 'MINUMUMEQUIPMENT BAY' ikazının alınmasına sebep olur. Bataryalar için konulmuş olan ^SMOKE^ ikazı sistemi uzunca bir süne önce iptal edilmiştir.

Sonuç olarak uçak işletmeciliğinde sıkıntılara sebep olan sahte ^SMOKE^ arızalarını en aza indirmek için burada anlatmaya çalıştığımız konular göz önünde bulundurulmalı teknisyenler ve pilotlar gerçek ^SMOKE^ durumu ile yalancı arızaları birbirinden ayırabilme yönünde eğitilmelidir.



PIRAMİTLERİN GİZEMİ



Asırlardır tüm insanların ilgisini çeken, nasıl ve niçin yapıldığı hakkında ilginç tezler öne sürülen PRAMİT'ler diğer adıyla EHRAH'lar tabanı dörtgen ve dört cephesi üçgen biçiminde, tepesi sivri bir uçla biten ve ülkesine göre mezar veya tapınak olarak kullanılmış olan büyük yapılar olarak nitelendirilmektedirler Ansiklopedilerde...

Evet, bugün klasik tanımlama ile dünyanın yedi harikasındaki biri olarak kabul edilen MISIR PIRAMİTLERİ, dünyamızda asırlardır ilgi odağı olmayı başarabilen ve gizemini koruyabilen ilginç yapılarıdır. Piramitler dendiğinde, hemen aklımıza Kahire yakınındaki Gize Piramitleri gelir: bunlar KEOPS (Hufu), KEFREN (Hefre) ve MYKERINOS (Menkaure) adlarını taşırlar. Dünyanın yedi harikasındaki biri olan ve günümüze kadar kalanların arasında örnek olarak gösterilebilecek tek eham olan KEOPS'un boyu 138 m., genişliği 227 m.dir.

Piramitlerin bugüne kadar insanların böylesine ilgisini toplayabilmeleri, onların bugünün teknolojiyle bile yapılmalarının zorluğu gözönüne alınırsa, o eski çağlarda nasıl ve kimler tarafından yapıldığı üzerine ileri sürülen teorilerden de kaynaklanmaktadır. Piramitlerin yapımı konusunda birçok iddia ortaya atılmıştır, atılmaktadır. Bunlardan biri: Ehramların yapımında, bir kaldıraçla hareket ettirilebilen kızakların kulla-

nılmış olduğudur. Fakat bu araçlar, yalnız yeni imparatorluk devri mezarlarında görülür, Eski ve Orta İmparatorluk devri mezarlarının hiçbirinde rastlanmaz. İkinci bir iddia da, bugün kuyulardan su çekmekte kullanılan çıkırıklarrın işleyişini andıran bir metodun kullanılmış olduğudur. Fakat bu araçlar, yalnız Yeni İmparatorluk devri mezarlarında görülür, Eski ve Orta İmparatorluk devri mezarlarının hiçbirinde rastlanmaz. İkinci bir iddia da, bugün kuyulardan su çekmekte kullanılan çıkırıklarrın işleyişini andıran bir metodun kullanılmış olduğudur. Bunun yanı sıra, piramitlerin çok ileri bir teknolojiye sahip uzaydan gelen yaratıklar tarafından inşa edildiğine, içlerinde birçok sırrın saklı olduğuna inananlar, hatta piramitlerin içinde başka dünyalara, zamanlara açılan kapılar olduğuna, Piramitlerin zaman kesişmelerinin kapısı olduğuna inananlar belki de bilimsel açıklamalara inananlardan daha fazla, daha yaygın. Bir diğer teori de o zamanki medeniyetlerin şu anki teknoloji-den daha ileri olduğudur. Günümüz insanının inanışının tersine, çok eski çağlarda ya şu anki modern(!) teknoloji-den daha ileri bir teknik vardı, ya da bilinmeyen dünya dışı birileri tarafından onlara yardım edilmişti.

Bu konuda 19 Ekim 1966'da Londra Daily Telegraph Gazetesinde şöyle bir yazı çıkıyordu:

"MÖ 2650 dolaylarında Keops, Gizze'deki Büyük Piramid'i gerek tarihçileri, gerekse teknik adamları şaşırtacak bir ölçüleme uygunlukla yaptırdı. Anıtın dörtbir yanı, tam dört ana yöne dönüktür. (o çağda pusula biliniyormuydu ki?) ve 148,20 metre lik yüksekliği, Dünya ile Güneş arasındaki 148,208.000 kilometrelik ve M.S.1860/a kadar bu derece doğru olarak hesaplanmamış bulunan uzaklıkla doğru orantılıdır."

Piramitler yalnızca Mısır'da bulunmuyor. Güney Amerika'da: Meksika ve Peru'da Hindistanda da ehamlar bulunmakta. Meksika'da (M.Ö. 200: M.S. 700 yılları arasında hüküm sürmüş) "TEOTIHUCAN" adı verilen medeniyete ait son derece büyük kalıntılar bulunmakta. Kat kat beş taraçadan meydana gelen ehamın yüksekliği 60 m.yi aşar."KÖRFEZ" (Meksika Körfezi) medeniyeti denilen devrede büyük "TA-JİN" ehamı kalmıştır. (Veracruz eyaleti) MAYA'ların yurdu Palenque'ta da (Chiapas eyaleti) içinde buradaki diğer ehamlarda olmayan bir ölü odası ve taş bir lahit bulunan, duvarları kabartmalarla süslü "YAZITLAR TAPINAĞI" ADINDAKİ Eham bulundu. Daha yakın zamanlara ait olan 3MAYA DEVRİ" kültürünün eserlerinden CHICHEN-ITZA'daki (Yucatan eyaleti) EL-CASTILLO dokuz katlı bir ehamdır.PERU'da da sayıları daha az olan basamaklı ehamlar, birer tapınma yeridir.

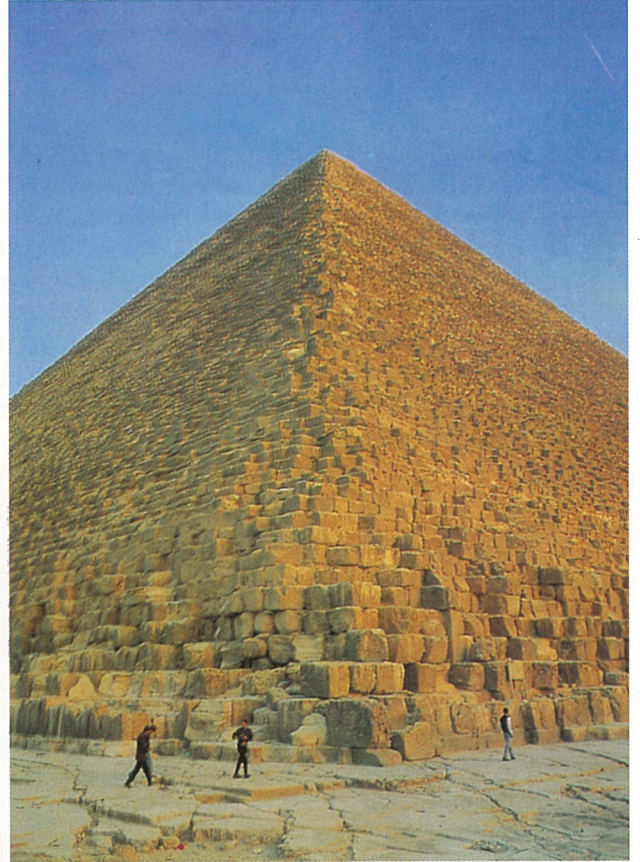
HİNDİSTAN'da ise, bazı tapınaklar kare biçimindeki tabanları (VI. ve VII. yüzyıllar) ve eham biçimindeki damlarıyla dikkti çekerler. "MAHABALİPURAM, DHARMARAJARATHA"

Birbirinden oldukça uzak ülkelerde aynı biçimsellikteki yapılar: Bugün hala kimler tarafından ve ne amaçla yapıldığı tartışılan, araştırılan ve hala gizemini koruyan Piramitler hakkında kendilerine "PİRAMİDOLOG" denilen ve piramit formu, yani piramidin üç boyutlu geometrisi ile ilgilenen araştırmacıların tezleri ise sizlere hayli ilgi çekici gelecektir.

İleri sürülen tezlere ve araştırmalar göre, piramit şekli ya da piramidal form, biçiminden ötürü bir tür enerjinin odak noktasıdır ve çevresine bu enerjiyi yaymaktadır. Araştırmacı George Van Tassel şöyle diyor: "Piramit araştırmalarında ortaya konan sonuç, söz konusu enerjinin, piramitin şeklinden kaynaklandığıdır. Piramit muhakkak dört yüzlü olmalıdır. Piramit yüzleri, kuzey, güney, doğu ve batı yönlerine bakacak şekilde yerleştirilmelidir. Maksimum enerjinin elde edilmesi için, piramidin sabit konması gereklidir. Yine enerjinin doruk noktasına ulaşması için de , 28 güne, yani bir manyetik aya gereksinim vardır. Ayrıca piramidin tepesine konulacak olan bir kuvars kristali, bu enerjiyi daha da çok arttıracaktır." Peki, bu enerji nasıl bir şey? Bilim henüz türünü ve boyutlarını saptamış değil ama bu belirsizlik piramidal enerjinin varlığını ortadan kaldırmıyor. Ortada, bir yığın kanıt var. Örneğin ABD'de bazı meşrubatlar piramit şekli kaplarda satılıyorlar ve çok danha uzun süreler içinde dayandıkları görülüyor. Yine aynı uygulama, gıda endüstrisinin bir çok dalında yapılıyor. Bir defa piramit formu içine konan et parçalarının bozulmadıkları kesin, etlerde kokuşma olmuyor, etler sularını kaybediyorlar, kaskatı bir şekilde kuruyup, kalıyorlar. Bir diğer ilginç deney, Çekoslovak TV ve Radyo Mühendisi Karel Drbal tarafından yapıldı. Drbal piramit enerjisiyle, körleşmiş jiletleri yeniden kullanılır hale getiriyordu. Bugün birçok ülkede onun traş bıçağı bileycisi ilgi görüyor ve satılıyor. Köpükten yapılan bu modellerde, traş bıçaklarının 1000 defadan daha fazla kullanıldığı

görülmüş, tabii bu jilet fabrikalarının hiç işine gelmeyecektir.

Şöyle veya böyle, ortada bir piramit enerjisi var ve kullanılıyor.Son yıllarda piramitler evlere de girmeye başladı. Alüminyum ve camdan veya fiberden yapılan piramitler evlere konuyor. bunların büyüklükleri içine bir insanı alabilecek kadar. Her gün belli saatlerde burada oturanlar, büyük bir enerji kazandıklarını, adete yenilendiklerini belirtiyorlar.



Özellikle kadınlar, bu yöntemden çok ümitli, piramit içinde geçirilen periyodik zaman dilimleri bazı jenital rahatsızlıkları tedavi ettiği gibi, cilt bakımında da çok etkin oluyor.

Bunlar için güncel yönü, piramitlergerçekten bir güç kaynağı olabilirler mi? Bu mümkün görünüyor, 7000 yıl önceki Mısır uygarlığının bu muhteşem yapıtları oluşturduğunu düşünmek pek kolay değil. Benzerlerinin bulunduğ Aztek ve Maya piramitleri için de aynı şey söylenebilir.Sovyet başkanlarından Nikita Kruşçev'inünlü Keops piramitinde aniden fenalık geçirip yere yığıldığını artık herkes biliyor.Birçok araştırmacı ve uzman, Gize piramitlerinin içine girip birkaç saat geçirdiklerinde birçok olağanüstü görüntü ile karşılaştılar. Ortada gerçekten olağanüstü bir olay var mı? Böylesine gizemli bir yerde, yalnız kalmanın getirdiği psikolojik bir duygu karmaşası mı? Bakalım, bunun cevabını yakında bilim verecek., çünkü, piramit araştırmaları olanca hızıyla sürüp gidiyor. Biz şimdilik, küçük bir deneyle yetinebiliriz. Herkes evinde küçük bir piramit yapabilir. Bu camdan veya alüminyumdan olabilir. 30 cm. yükseklik yeterlidir. Yalnız içine konacak cismin yüksekliğinin üçte ikisi oranında bir düzeyde bulunması gereklidir. Bir deneyin ve içine, paslı jiletler, et parçacıkları, hatta ölmekte olan küçük

çiçeklerinizi koyun. Eğer yukarıda belirtilen yönleri tutturursanız siz de piramit enerjisi ile karşılaşabilirsiniz.

Ondan sonra da salatalık sütünüze piramitin içine koyun, cildinizin iki misli güzelleşeceğini göreceksiniz. Ama sabırlı olmayı da unutmayın. Çünkü piramidiniz ancak 28 günün sonunda tam enerji vermeye başlayacaktır.

Piramitlerin şekli, havadaki boşluğu değiştirip bilinmeyen radyasyon (ışım) türlerini biraraya getirip birleştirdiği iddiaları vardır. Bu konuda çeşitli araştırmalar yapandan "Enel" takma ismini kullanan kişinin yazdığı çalışmalar gerçekten son derece ilgi çekicidir. Basit kartonlarla yapılan deneyleri anlatan kitabı herkesin anlayabileceği ve uygulayabileceği gibidir. Doğruyu söylemek gerekirse ben de bu deneylerin bazılarını uygulamış ve başarılı olmuştum. Bu deneyi gerçekleştirmek için özel sezgilere ve gizli güçlere sahip olmak gerekmemektedir. Yeter ki, verilen ölçülere sadık kalarak aynen yapılmış olsun. Bu çalışmayı gerçekleştirmek için gerekli olan malzeme bir miktar karton ve biraz yapıştırıcıdan ibarettir. Önemli olan verilen ölçüleri hassas olarak aynen kullanılmasıdır. Yoksa istenilen netice alınmamaktadır. Kartondan yapılan şekil bir piramit modelidir. Ölçülere tam uyulduğu zaman ortaya çıkan piramidin eğimi 51.51 derecedir.

Ölçüler:

Yükseklik:

3cm, Taban:

4.71cm, Kenar:

4.48cm

Piramit yapımı için verilen ölçüleri çok küçük bulduysanız taban, yükseklik, kenar arasındaki orantıyı sabit tutarak istediğiniz kadar büyütebilirsiniz. Örneğin; Yükseklik: 3cm, Taban: 4.71cm, Kenar: 4.48cm Toplam $Y = 6cm$ $T = 9.42cm$ $K = 8.96cm$. Daha büyütme istiyorsanız bir kez daha kendisiyle toplarsınız. Veya kaçkere büyütme istiyorsanız onunla çarparsınız. Yükseklik: 3cm, Taban: 4.71cm, Kenar: 4.48cm, "çarpı: 3cm" Toplam: $Y = 9cm$ $T = 14.13cm$ $K = 13.44cm$. İstedığınız oranda büyütmeniz mümkündür. Ancak yükseklik, taban, kenar arasındaki oranı bozabilecek herhangi bir yanlış hesaplamada bulunmamalısınız. Kartonunuzu elinizdeki ölçüler nisbetinde dikkatle çizip milimetre hatası yapmadan, kestikten sonra kenarlarından yapıştırırsınız. Tabanın bir kenarı yapışık üç kenarı serbest kalacak şekilde yapıştırılabileceğiniz gibi taban ölçülerine sadık kalarak tabanı hiç yapıştırmayabilirsiniz. Yani piramidin altı açık olabilir.

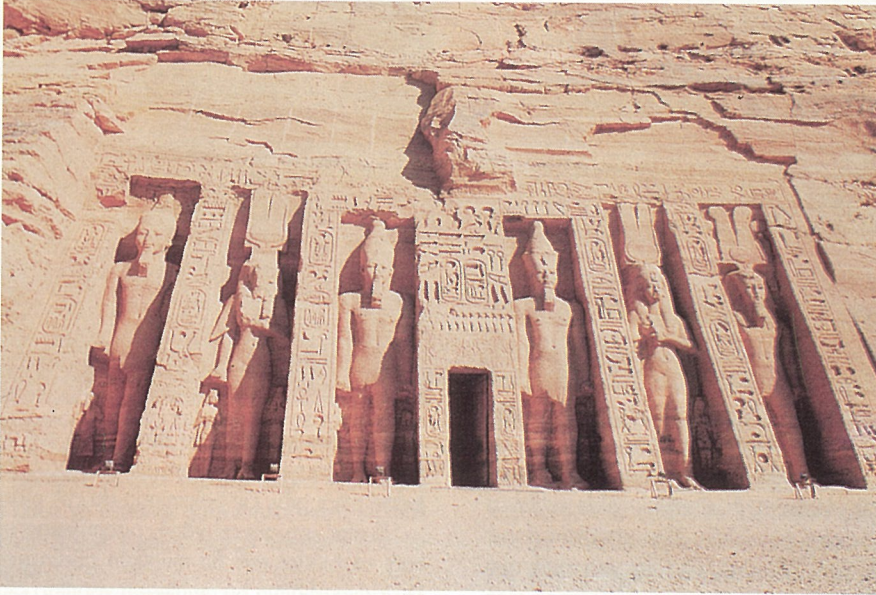
Kartondan yaptığınız piramit modeli orijinalinin orantılı olarak küçültülmüş şeklidir. Model piramidinizin alt kısmının açık olması daha iyidir. Çünkü piramid deneylerini yaparken içinde durması gereken maddeleri piramide yerleştirme açısından

kolaylık sağlar. Piramidinizin kenarları muntazam şekilde ve dört yan doğrultusunda konulmalıdır. Yani doğu, güney, batı, kuzey yönlerine kenarlar düzgün gelecek şekilde yerleştirmelisiniz. Piramit için ayrılmış bir sehpanın üzerine koyabilirsiniz. Daha sonra sehpanın yerini değiştirmeyecek şekilde düzenlemelisiniz. Bu durumda yerinin oynatılmaması gerekmektedir.

Piramit deneylerinde, piramidin ortasına yerleştirilen kör jiletin keskinleştiği, balığın üç-dört gün geçmesine rağmen bozulmadığı görülmüş ve benzeri birçok deney yapılmış, ilginç sonuçlar alınmıştır.

Model piramitlerle yapılan deneyler sayılamayacak kadar çoktur. Bu deneylerin bir kısmını uygulayabilir ve ayrıca aklınıza gelen ilginç denemeler yapabilir, olabilir mi acaba diye düşündüğünüz soruların cevabını kendiniz bulabilirsiniz.

Piramit için seçtiğiniz yere başka bir şey koymayın. Deney malzemesini temiz bir bez veya kağıt üzerine yerleştirin. Örneğin bir miktar peyniri temiz düz bir kabin veya kağıdın üzerine koyabilirsiniz. Sonra bunu piramidi koyacağınız yere bırakın ve üzerine piramidinizi ortalayarak dikkatlice yerleştirin. Deney malzemeniz piramidin yanlarından dışarı taşmamalıdır.



Piramitle yapılan deneylerin ilginç sonuçları bazı fırsatçıların para kazanmalarına sebep olmuştur. Bıçak bileme aleti olarak bir dönem piyasaya sürülen model piramitler, sahiplerine büyük paralar kazandırmıştır. Çünkü gerçekten piramitlerin amacına hizmet ettiği gözlemlenmiştir.

Bu sonuç piramidin geometrik

şeklinden dolayı tanımlanamayan bir enerji biriktirdiği düşüncesini oluşturmaktadır. Bu düşünceden yola çıkarak bazı kişiler daha büyük piramitler yapıp içinde bir süre oturmayı planlamışlardır. Hatta bu konuda deneyler yapanlara rastlanmıştır.

Piramidin içinde oturup neler olacağını bekleyenlerden biri hissettiklerini şu şekilde ifade etmiştir: "Bir süre sonra zihnimin içinde garip imajlar olmaya başladı. Daha sonra çılgın görüntüler görmeye başladım. Müthiş bir duyguya kapıldım." Piramitten çıktıktan sonra izleyicilerin ifadesine göre delirmiş gibi olan şahıs, büyük zorlukla sakinleştirilebilmiştir.

Ne dersiniz denemeye değer mi?

Ayşen Cumhur ÖZKAYA

EVLIYA ÇELEBİ'DEN PİRAMİTLER HAKKINDA...

Nil'in batısında, Cize kasabasından bir saat önce üç dağdır. Dünya yüzünde ve bunlardan evvel ve yüksek bina yoktur. Üçü beraber kaf dağı gibidir. Büyük Ehrama Belbehis Dağı, ortadakine Mülheviyye ve küçüğüne Ebülhevi Dağı derler. Bu yahma dağlar hakkında nice bin söylence vardır.

Bazıları tufandan evvel Ad oğlu Şeddat yaptı derler. Halife Me'mun, ehramlardaki defineyi elde etmek için tam yedi ay odunlar yığdırıp, ateşler yakıp, üzerlerine sııklar döküp ve mancınıklar atarak ancak yirmi arşın yerini yıkabildi.

Hakir, yüz kantar barut ile altı hazineli bir kandiye kalesi lağımı atsam bu ehramları temelinden yıkarım ama...

Surid Melik "Ben bunu altı yılda yaptım, benden sonra gelen hükümdarlar 600 yılda yıkabilsinler" diye mertlik iddiasında bulunmuş. Hakir, yüz kantar siyah barut ile altı hazineli bir kandiye kalesi lağımı atsam bu ehramları behava edip temeli bile bulunmaz yaparım ama doğrusu yeryüzünde böyle büyük bina görmedim.

Allah'a hamd olsun, İbrahim Paşa zamanında beş on gün ehramlar etrafında zevk ve sefa ederken birkaç kere varıp seyir ve temasa edip hayran durduk. Bir keresinde İmrahor Ağa ile Behlül Ağa'nın ve başka ağaların adamlarından 45 kişi alarak meşaleler, muşammali fanuslar ile büyük ehramın kapısından Besmele ile girdik. Hakir, kiblenümaye ve saate baktım. Güney tarafa tam 700 adım gittik.

71 karış incik kemiği... 70-80 adım boyunda adamlar... Karga büyüklüğünde yarasalar...

Ortalama on zira' eninde bir yol... İki tarafında mağaralar, meydanlar, kubbeleri kesme kaya

ve süslü. Her hücrede insan kemikleri... Her bir kelle yüz kile buğday alır. Yol üzerinde derisine sarılmış bir incik kemiği var idi. Hakirin karışı ile 71 karış idi. Ve bir mağarada hurma lifi kefenli beni âdemler yatar idi. Her birinin boyları 70-80 adım.

Ama karga büyüklüğündeki yarasaların pisliğinin kokusundan adam helak olur. Hepsi gagalarından kayalara asılıp dururlar. Bazı meşalelere kendilerini vurup yanarlardı. Bazısı suratımıza vururdu. Burada bazı arkadaşlarımız korkularından geri döndüler. Biz 35 arkadaş cüret ederek devam ettik.

Kible tarafına bir saat daha gittik. Geniş sofalar kısra takları altında kadid olmuş insan cesetleri, kimi oturur kimi yatar. Yanlarında hurma lifinden bezler var. Buradan 50 adım yokuş aşağı gittik. Su ile dolu büyük bir havuz vardı. Etrafında karakuş gibi kuşlar, kenarlarında karga kadar kuşlar oturmuşlar, bizi görünce hepsi kanatlarını vurup öyle gürültü ile uçtular ki beyinlerimiz güya kulaklarımızdan aktı... Elbiselerimiz berbat oldu.

Kuş şiddetinden helak olma derecesine geldik.

Arkadaşlar "çırılarımız az kaldı" dediler. Hepimize bu kanat gürültüsünden korku düştü, geri gidelim, meşaleler sönerse halimiz neye varır derken, kuşlar tarafından öyle bir rüzgar koptu ki, kuş şiddetinden helak olma derecesine geldik. Meşalelerimize, suratlarımıza kanatlarını vura vura bizi usandırdılar.

Allah bir daha girmeyi nasip etmeye...

Hepimiz perişan ve bitkin çıktık ama büyük seyir ve metaşalar ettik. Ne hazine ne define gördük. Sadece gömülü adamlar gördük.

Ama tılsımlı olduğunda şüphe yoktur. Dışarı cansız çıkıp, temiz havada yeniden can bulduk. Sonra dışarıda kahveler içip ehramların dış kısmını gezdik. İki ehramların her kenarı ikişeryüz adımdır... Her taşın büyüklüğü yirmişer otuzar arşındır.

Hakir ta tepesine çıktım. Bütün Mısır ayaklar altında idi. Yüksekliği 200 arşındır. Ebülhevi ehramı küçüktür. Ama öbür ikisi göklere serçekmiş dörtköşe dağlardır. Hakir içine girdiğim ehramın ta tepesine çıktım. Tepesi on hazineli bir kadir kurulacak genişliktedir. Bütün Mısır ayaklar altında idi.

Güye tebessüm eden Sfenks eskiden gelen giden ile konuşur imiş... Ebülhevi (sfenks), küçük ihramın doğusunda hamam kubbesi kadar beyaz taştan koca kelledir. Kaşı, başı, gözü, dişi, kulakları ve gerdanı var. Başı üzerinde yüz kişi oturabilir. Canlı gibidir, güya tebessüm eder durur.

Eski zamanda bu kelle, gelip geçen ile konuşmuş. Mısır üzerine asi bir padişah geleceğini, kıtlık olacağını, yağmur yağıp yağmayacağını, Nil'in ne kadar taşacağını, kimin ölüp kimin ölmeyeceğini, velhasıl bütün beş adet bilinmeyenden haber verirmiş. Hatta Hz. Musa'ya bunun konuştuğunu söylemişler.

Gazaplı bir kimse olan Musa asasıyla sfenkse vurup "sus yâ mel'un" demesiyle...

Hazreti Musa gelmiş, onun sözlerinden sonra: "Her şeyi söylersin, Allah'ın hak peygamberine de iman et" buyurmuşlar. "İdris peygamberi bilirim, gayrısını bilmem" deyince, gazaplı bir kimse olan Musa, asasıyla başa vurup "sus yâ mel'un" der. O günden beri konuşmaz. Asanın vuruluşundan başı gözü kırkıktır.

HEDEF TAM ZAMANINDA BAKIM



D. Oya TORUM
Kabin Kalite Müdürü

TC JCR Uçağımızın ikinci 4 yıllık bakımı tamamlanarak uçağımız sefere verilmiştir. Uçağımız 15.11.1993 tarihinde bakıma alınmış 8 yıllık bakım süresi 35 iş günü olarak hedeflenmiştir. Hedef "tam zamanında ve en uygun kalitede" bakımın gerçekleşmesini sağlamaktır.

Bir havayolunun başarısı, uçaklarının uçuş zamanını en yüksek doluluk oranı ile maksimize etmesiyle ölçülür. Başarının temel parametresi, bakım zamanlarının optimizasyonundan geçer. Bilindiği üzere, uçağın bakımı için yerde kalma süresini kısaltabilmek çok iyi bir üretim planlama düzenlemesiyle mümkün olabilir.

Bu amaçla, TCJCR'nun bakımı için ilgili tüm birimlerin koordinasyonunu sağlamak, bakımı hedeflenen zamanda tamamlayabilmek üzere "bakım yönetim merkezi" kurulmuştur.

Bakım Yönetim Merkezi; Bakım Baş Teknisyeni, Mühendislik Temsilcisi, Koordinasyon Şefi, Üretim Planlama elemanı ile oluşturulmuştur. Bakım başlamanın önce, bakım paketi bakım yönetim merkezi sorumlularınca incelenerek, genel bir değerlendirme yapılmış, isim sırasına göre "Microsoft Proje" ile iş akış şeması P.E.R.T diyagramı ile düzenlenmiştir. Burada amaç iş yükünü en uygun şekilde dağıtarak mevcut iş gücü kapasitesinden maksimum ölçüde yararlanmaktır.

Yine bu amaca erişebilmek üzere bakımla ilgili her atelyenin birer sorumlusu "Bakım Yönetim Merkezi"ne katılmıştır. Teşkil edilen çekirdek kadro önceki bakımda yaşanan aksaklıkları ortadan kaldırmak için bilgisayar destekli bir çalışma sistemi kurmuştur.

Bu sistem aşağıdaki yöntemle çalış-

mıştır.

- Üretim planlama mühendislerince "Excel" de programlar hazırlanarak, bakımın gidişi izlenmiş, uçağın bölgelerine göre operasyonun ve iş yükünün iş gücüne nazaran günün gününe değerlendirilmesi yapılmıştır.

- Tem form, item, T.Y.E ve G.İ.E'lerin kaybolmaması, hasar görmemesi için fiziki mekan düzenlen-

"Bir havayolunun başarısı, uçaklarının uçuş zamanını en yüksek doluluk oranı ile maksimize etmesiyle ölçülür."

mesi MOKAP atelyasında yapılmış söz konusu "bakım kartları" hazırlanan panolara, iş programına göre yerleştirilmiştir.

- Yöneticilerden, teknik kontrol-lara, teknisyenlere, temizlikçilere kadar hepimiz arasınd iş takibi zorunluluğu oluşturulmuştur.

- Her grubun, iş sırasına göre, çalışmaya başlaması için ilgili panodan bakım kartını alması ve geri getirmesi düzeni kurulmuş; Teknisyen-Temizlikçi Teknik kontrol- Teknisyen-Teknik kontrol arasında el değiştiren kartlar sağlıklı bir biçimde ve zama-

duygusu güçlendirilmeye çalışılmıştır.

- Atelye temsilcileriyle günlük durum değerlendirmeleri yapılmış, **VERİMLİLİK, İŞBİRLİĞİ. KOORDİNASYON, PROGRAMLAMA, KONTROL, GERİ BESLEME**

eşit varsayılarak yapılan iş gücü planlaması fiziki duruma uymamış, bakım süresi uzatılmıştır. Atelyeler arası işbirliğinin normal iş akışı içinde olması sağlanamamış ve eski klasik sistemde olduğu gibi, "board"lar iş takibi yapmak zorunda



nında yerinde olmuştur.

- Tüm kartlar, yazılan "item"lar bilgisayara girilerek kontrol altında tutulmuştur.

- Uzçağın bölgelerine göre haftalık iş yükü saptanarak, bakım gidişatı için raporlar üretilmiş, grafiklere dökülmüştür.

- Tüm grafikler hazırlanan panolara asılarak, çalışanların **YÖNETİME KATILMA ve İŞBİRLİĞİ**

kavramlarının çalışanlarca benimsenmesine gayret edilmiştir.

Bu yeni uygulamada da bir seri aksaklıkla karşılaşmıştır. Örneğin; bakım öncesi hazırlanan iş sıralamasına uyulamamış, bakım önce gerekli malzeme kontrolü ikinci planda kaldığından, başlanan bazı işler malzeme/parça bekler duruma gelmiş, adam saat kaybı olmuştur.

Yine bakım öncesi, performanslar

kalmışlardır.

Tüm aksaklıklar "geri bildirim" kaynağı olarak değerlendirilmiş, ve 04.01.1994 yılında S2 bakımına giren TC-JCS uçağımız için önlem almak üzere tabanı oluşturmuştur. Umuyoruz kazandığımız deneyimle, TC-JCS'dan sonra TC-JCU uçağımızda daha başarılı bir koordinasyon sağlayacağız.

AIR BUS TAŞINABİLİR HANGARI

Airbus ürün destek servisleri, havayollarının elinde bulunan uçakların yapısal hasarlarının bakımını yaparlar. Serviste bulunan Airbus uçak sayısının artmasıyla bu aktivite sürekli artmaktadır. Bu servisler daha çok uçak pist üzerinde giderken, kötü hava şartları ve kaygan zemin gibi sebeplerden *powerplant*'ın zarar görmesi veya burun dikmesinin çökmesi yüzünden çağırılır.

Havayolu şirketleri böyle kazalardan sonra mümkün olan en kısa zamanda uçak işletme gelirlerinin geri dönmelerini, yani uçağın kısa zamanda servise verilebilmesini isterler. Bu gibi durumlarda sigorta şirketleri bu zararı karşılayabilecek primi, kulla-

nım kaybı adı altında havayolu şirketlerine sunarlar. Böyle bir uygulamayı, primlerin biriktirilmesi ile gerçekleştirirler.

BAKIM SERVİSİ

Airbus ürün destek servisleri mümkün olan en kısa zamanda ve en çabuk şekilde uçağın hizmete girebilmesi için, uçak operatörlerine ve sigorta şirketlerine yardımcı olurlar. Bir tamir ekibinin uzmanları hasar tespiti yaparlar ve istenen hasar raporunu 48 saat içerisinde gönderirler. Eğer istenirse bir onarım ekibi hazırlanır ve bu ekip mümkün olan en kısa zamanda çalışmalarına başlar. Airbus bakım servisi günün 24 saati ve yıl boyunca faaliyettedir.

HANGAR

Airbus endüstri sürekli olarak yapılan servisler hakkında geliştirme yoluna gitmektedir. Bu geliştirme programının sonucunda taşınabilir hangar sistemini elde etmişlerdir. Bu bulunduğu konumda mevcut bir hangarın mevcut bulunmadığı durumlarda ve bakım sırasında uçağın korunabilmesi için dizayn edilmiştir. Diğer zamanlarda bu hangar, Toulouse'daki Airbus şirketinin sıradan bir hangarı olarak kullanılmaktadır. Geliştirilmiş olan bu hangarlar:

- Gelir kaybını azaltmada,
- Uçağın çevre ve hava şartlarından maruz kalacağı zararı azaltmada
- Bakım zamanını azaltmada



- Kontrol edilemeyen masrafların azaltılmasında

sağladığı faydadan dolayı, havayolu işletmecilerinin ve sigorta şirketlerinin masraflarını düşürmektedir.

Hangar 43 ila 72 metre boyunda, üçgen şeklinde çelik kemerler ile desteklenmiş olup PVC yanmaz va dayanma gücü yüksek bir muhafaza örtüsü ile kaplanmıştır. Böylece maksimum düzeyde bir esneklik sağlanmıştır.

Hangarın ölçüleri, bakımın ölçüsüne ve uçağın tipine göre değişiklik gösterebilmektedir. Hangarın tümü 6 adet kemeri ile birlikte 105 ton ağırlığında olup, hacmi 7000 m³ tür. Bu hangarın en genişi özel bir şekilde imal edilmiş olup, Airbus Endüstri adına Paris yakınlarında bulunmaktadır. Hangar, kötü hava koşullarına karşı oldukça dayanıklıdır. Saatte 180 km. hızla esen rüzgarı ve metre kareye düşecek 95 kg. karı karşılayabilecek mukave-

mettedir.

BAKIM

Bakımların %95'inde uçak kriko ile kaldırılır. Böylece sıfır baskı seviyesiyle işlemlere başlanır, bu kritik safha esnasında uçak yapısının bükülmesi mümkündür. Güneş ısısına maruz kalan bir uçakta alt ve üst yüzey ısı farklarından dolayı yüzey genişlemesi de sözkonusu olacaktır. Yapılan bu hangar, sözkonusu olan bu ısı farklılıklarını da ortadan kaldıracaktır.

Bununla beraber bakım esnasında, olabilecek olan yağmur ve kar yağışının mahzurlarını azaltacak ve bakım ekibinin performansına katkıda bulunacaktır. Hangarın kurulması için gereken süre (Toulouse'dan sökümü, taşınması ve monte edilmesi) A340 için 56 gün, A320 için 35 gündür. Bakım esnasında müşteri ve sigorta şirketine bazen 4 haftada zarar hakkın-

da fikir verilir.

Gerçek bakım hasar tesbitinden sonraki 6. haftada başlar. Bu periyotta hangar için ekipmanlar hazırlanır, dizayn ofisinde çözümler tasarlanır, daha sonra bakım ekibi olay yerine gönderilecektir.

SONUÇ

Airbus endüstri, meydana gelebilecek kazalar karşısında çok bilinçlidir. Aynı zamanda harcanacak olan çabalar çok önemlidir. Bu olayda yapılan ilk adım, uçağın bakım yapılabilir olmasının belirlenmesi ve kontrol listesinin güvenilirlik niteliklerini taşımasıdır. Uzmanlar, bunlara göre çalışmalarını yaparlar. En son yapılan iş hangarın yerleştirilmesidir. Bütün bunlar, Airbus uçaklarının gelir ve zaman kaybını azaltmasında yardımcı olurlar.

Tankut Demir



12. HEDİYE FUARINDAYDIK...

18-31 Aralık 1993 tarihleri arasında Tepebaşı'ndaki Tüyap-İstanbul Sergi Sarayı'nda düzenlenen "12. Hediye Fuarı"ndaydık sizler için. Her yıl olduğu gibi fuar, bu sene de oldukça renkli, cıvıl cıvıl ve bir o kadar da tıka basa doluydu.

Girişte yeşil benekli kocaman, şirinmi şirin bir dinazor oyuncakın bizi karşıladığı 12. Hediye Fuarı, küçüğünden büyüğüne herkesin kendini bir masal diyarında bulabileceği ve zamanın içinde zamansızlığı yaşayabileceği harika bir yer...

Fuar bu sene iki kata yayılmış. Giriş katında sanatsal eserler görebilme olanağınız daha fazla. Alt katta ise aradığınız her şeyi bulabilirsiniz. Standların bulunduğu sokaklar numaralandırılmış, böylece hiçbir standı atlamadan sistemli bir biçimde dolaşma olanağı bulabilirsiniz.

Bir tarafta cıvıl cıvıl hediyelik eşyalar, bir tarafta rengarenk tablolar, göznuru dökmüş, emek verilmiş sanat eserleri, balonlar, mumlar, kokular, oyuncaklar. Hangi tarafa bakacağınızı, ki me hangi hediye alacağınızı şaşırtıyorsunuz. Bazen de alamadığınız, alamayacağınız

hediyeler için küçük çocuklar gibi boynunuzu büküyorsunuz. Ne de olsa her şeyi almamızın imkanı yok değil mi? Ayrıca fuar öyle bir yer ki gerekli gereksiz birçok şeyi de alma çılgınlığına da kapılabilirsiniz farkına varmadan. Herşeye rağmen yeni yıla böylesine renkli ve canlılık dolu bir yerde hazırlık yapmak ve aradığınız birçok şeyi aynı günde ve fazla dolaşmadan ve eğlenerek bulmak güzel bir olay...

Bu arada belirtmeden geçemeyeceğim: Fuarda belki de en büyük ilgiyi Atatürk standı çekiyor. Atatürk posterleri, kartpostalları ve rozetleri özellikle küçükler tarafından satın alınıyor.

Bu güzel fikirlerinden ötürü Atatürk Vakfı'na özellikle teşekkür ediyorum.

1994 yılının hepimiz için böylesine cıvıl cıvıl, heyecan, neşe dolu ve rengarenk geçmesini ve hepimizin gönülden istediğimiz ve hakettiğimiz tüm güzelliklere, tüm mutluluklara kavuşmamızı ve sağlıklı bir yaşam geçirmemizi canıgönülden dilerim.

Mutlu yıllar...

Ayşen Cumhur
ÖZKAYA



YILDIRIM ÇARPMASI



Havadaki bulutlar rüzgarla sürüklenirler. Bu sürüklenme sonucunda havaya sürtünen bulutlar statik elektrik yüklenirler. Bir kutuplaşma söz konusu olur. Farklı kutupta statik elektrik yüklü bulutlardan bir birine deşarj olma durumu, hepimizin çok iyi bildiği ŞİMŞEK olayını oluşturur. Bulutlardan toprağa olar deşarj olayı da, YILDIRIM adı verilen doğa olayını oluşturur. Kimi zaman elektrik hareketlerinin negatiften pozitive doğru olduğu yorumundan yola çıkılarak boşalmanın topraktan buluta olduğu savı ortaya atılmaktadır. Ancak sanırsanız topraktan buluta, veya buluttan toprağa her iki yönde de deşarj olayı mümkündür. Ancak uçaklar için bulutların elektrik yüklenmesi ve bunu bir metal kütle olan uçak üzerine deşarj etmesi bizim daha önemlidir. Sorun atmosferin alt tabakalarında oluşan pek çok doğa olayından biri olan yıldırımın neden uçaklara çarpabildiğini anlamak ve bu olaya karşı koruyucu ve önleyici tedbirleri alabilmektir.

Kaptanın tam arkasındaki koltukta oturuyordum, hava kapalıydı. Tam önümüzde bütün ufuk kapkara ydı. Bu karanlık içinde güçlü ışıklar yanıp sönüyordu. Uzanıp radarın ekranına baktım. Karşımızdaki

alan kıpkırmızıydı. COCPIT'e bir sessizlik çökmüştü. Karşımızdaki olağanüstü bulut kümesinin içinden geçmek zorunda idik. Bu tabaka elektrik yüklü bulutlar, kar, dolu gibi yağışlar, türbülans ve tehlike demektir. Ve uçak hızla bu bölgeye doğru ilerliyordu. Bölgeye iyice yaklaşıncaya, radar ekranında önümüzdeki dev bulut kümesinin sağında dar bir koridor gördük.

Doğal olarak uçak kırmızı renkli olmayan bu bölgeye yöneldi. Koridora yaklaşıncaya ekip kemerlerini bağladı. Koltuklar dikkatle ayarlandı. "Kemerlerinizi Bağlayınız" lambaları yandı. Uçak şimdi yoğun bir türbülans

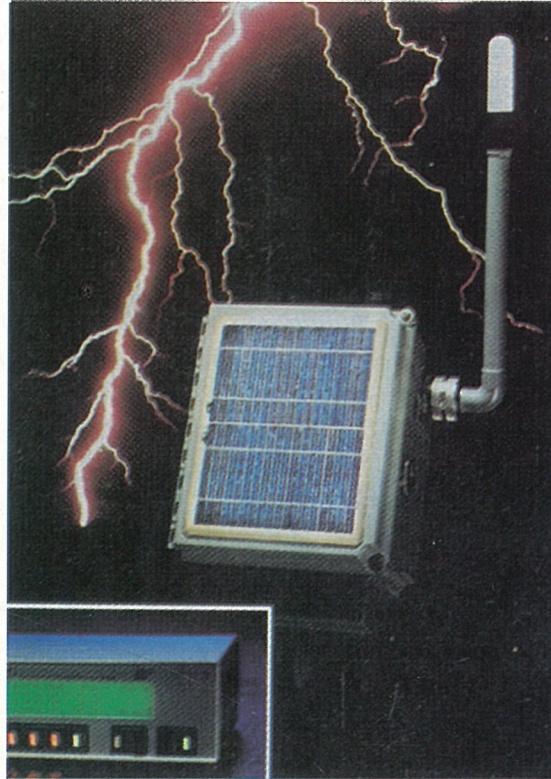
karşılamaya hazırlanıyordu.

Sol tarafımızdaki sabit camdan dışarıyı gözlemliyorum. Dev kütle yukarıdan aşağıya kadar göz alabildiğine uzanıyordu. Birden her yer aydınlandı. Yüzlerce feet aşağıya doğru dev bir alev sütunu geçti. O an o alev yumağından uzak olduğumuz için şükrettim. Uçak sarsılmaya tiremeye başladı. Sol tarafımızdaki şimşekler çakmağa devam ediyordu. Oldukça sallanarak ama kazasız, belasız türbülansdan çıktık. Uçak sanki birden hafiflemişti. Son derece rahat ve kolay uçuyordu. "Kemerlerinizi Bağlayınız" lambaları söndü. Kokpit artık neşeliydi.

Şimşek uçaktan 200-300 feet ileride oluşması beni çok fazla korkutmamıştı. Yanlış bir kanı sonucu uçak tam altından geçmezse, yıldırım uçağa çarpmaz sanıyordum. Oysa sonradan öğrendim ki, uçağa çarpan yıldırımlar bir rastlantı sonucu değildir. Yıldırımlar çoğu kez, uçağın varlığı ile başlar. Yıldırım toprağa deşarj için bir metal yığını olan uçağı bir sıçrama noktası ya da bir başlangıç noktası olarak seçer. Nasıl mı?

Tıpkı Benjamin Franklin'in uçurtma ile yaptığı paratoner deneyinde, uçurtma ipine bağladığı metal anahtar gibi.

Bulutlar elektrik yük-





nirler. Bu statik elektirik, buluttan buluta, ya da buluttan toprağa boşalır. Eğer civarda metal bir uçak varsa, bu metal kütleye elektriğin deşarj olma eğilimi vardır. Peki ama karşımıza çıkan her buluttan korkmalımıyız.? Hani şu güneşte pırıl pırıl yanan ak yüzlü bulutlar da yıldırım tehlikesi taşıyor mı?

Bu sorulara kolaylıkla hayır yanıtı verebiliriz. Uçak için tehlikeli bulutlar KÜMÜLÜNİM-BUS'tur. Kümülünimbus'lar diğer bulutlardan siyahımsı ve karanlık renkte olmaları ile ayırt edilebilirler. Bu bulutlar bizim havada buzlanma koşulları dediğimiz WING, TAIL ya da NACELLE Anti-İce sistemlerini devreye soktuğumuz koşulları oluştururlar.

Bu bulutları ve doğal olarak buzlanma koşullarını ayırt etme-

nin bir diğer yolu, uçaklar için radardır. Bu bulutlar radar ekranında kırmızı renkte görünür ve uçakların kesinlikle uzak durması gereken alanları belirler. Yine radardan buzlanma koşullarını belirlenmeyen ancak zorunlu kalınırsa geçilebilecek bölgeler sarı, yağış olabilen ancak tehlikesiz bölgeler yeşil renkte belirtilir. Bir düşününüz, radar'ı olmayan bir uçak ile uçuş ne denli zor ve tehlikeli olurdu.

UÇAĞA YILDIRIM ÇARPARSA NE OLUR?

Tecrübeli kaptanlarımızdan biri, başından geçen bir olayı şöyle anlatmıştı.

"Hava kapalıydı. Avrupa'dan geri dönüyorduk. Bir an parlak bir ışık kümesinin tam önden uçağa yaklaştığını gördüm. Uza-

nıp, Strom Light'ları yakmaya bile fırsat kalmadan, yıldırım bundan, tam RADOME'un ortasından uçağa vurdu. Uçak sarsıldı. Pilot kabini birden ışıltı ışıltı bir aydınlık ile doldu. Aydınlık galley'ler arasından kabine yöneldi. Yolcuların şaşkın ve korkmuş bakışları arasından bütün kabini boydan boya kat ederek arka taraftan yok oldu. Hiç bir sistem veya komponent zarar görmedi. Yalnızca indikten sonra yerde RADOME'un önemli hasar gördüğünü farkettilik."

Yıldırımın uçağa çarpması, bir devin uçağa yumruk atması gibi bir etki yaratmaz. Yani uçak savrulmaz, dengesini kaybetmez. Bu olay yukarıda da tanımlamaya çalıştığımız gibi, çok yüksek boyutlarda statik elektirik ile yüklenip boşalmasıdır. Her hangibir noktadan, uçağa giren elektrik, uçağın kanat uçları ve kuyruğundan havaya deşarj edilir. Uçak metal gövdesi ile dev bir faraday kafesi gibidir. Doğal olarak statik elektrik tüm gövdeye yayılır. Yine hatırlatmakta yarar var, uçak havaya sürtündüğü için, bulut ve yıldırım olmasa da statik elektirik ile yüklenir. A 340 gibi hızlı, uzun menzilli ve yüksek irtifada uçan uçakların yolcuları bunu çok kolay farkedebilir, yolcular birbirine dokunurken, hosteslerden birşey alırlarken veya bir metale dokunurken statik elektrik boşalmaları olur. Bunu sesinden, ışıktan ve hafif ısırtık gibi acısından hissedebiliriz.

Uçak üzerinde bu statik elektiriği boşaltmak için basit ve iki elemanlı temel bir sistem vardır. Bu sistem yıldırımdan deşarj edilmesi için kullanılır.

Statik elektriğin uçağa yüklenmesinin engellenmesi olanaksız-

dır. Ancak yapılması gereken kolay bir elektrik boşalmasının sağlanmasıdır.

Statik elektriğin belli gövde elemanlarında veya kompanenelerde birikmesi ve deşarj edilememesi ciddi tehlikeler oluşturur. Bu nedenle kesinlikle istenmeyen bir durumdur. Bu durumu önlemek için bütün uçak gövde elemanları ve cihazları birbirilerine iletken çelik kablolar ile bağlanırlar. Böylelikle belli bölgelerde statik elektriğin birikmesi ve arkalar ile çevreye boşalması önlenir.

Uçak üzerindeki statik elektrik, kanat uçlarında, dikey stabilize uçlarında ve elevatör uçlarında bulunan özel deşarj püskülleri ile havaya atılır. Bu iki temel eleman her uçakta bulunur ve yavaşsalsal bir görev yaparlar. Uçak üzerine çarpan yıldırım, deşarj püsküllerinden dışarı atılır.

Yıldırım uçağa çarptığında, eğer mevcut deşarj sistemi tam olarak işliyorsa, hiç bir olumsuz etki yapmadan dışarı atılır. Ancak çok yoğun bir elektrik akımı olması bazı hasarlara ve arızalara yol açabilir.

YILDIRIM ÇARPAN BİR UÇAKTA KONTROLLER

Yıldırım çarptığı pilotlarca rapor edilen bir uçakta, doğal olarak pilottan alınacak bilgiler çok önem taşır. Pilot yıldırımın nereden çarptığını, çarpma olayından sonra hangi cihaz ve sistemlerin etkilendiğini ya da arıza yaptığını bildirir. Bu durumda ilk yapılacak işlem yıldırımın çarptığı bölgenin ve çevresinin yapısal kontrolüdür. Daha sonra arızalı olduğu bildirilen sistem ve komponentler kontrolden geçirilir. Bu kontroller WIRING CHECK (Devre Kontrolü) dahil olmak üzere, daha kap-

samlıdır. Daha sonra sigorta(C/B) panelinin kontrolü yapılır. Eğer atık sigorta bulunursa bu sigortanın ait olduğu sistemlerde kontrol edilecektir. Bütün harici lambalar, navigation ve landing light'ler tek tek kontrol edilir.

Bunlarla birlikte stand-by magnetic pusula, kaptan tarafı primary compass sistemi ile kontrol edilir. Bu işlem sonucunda sapmalar görülürse de magnetize işlemi ile giderilir. Rudder, elevatör ve aileron menteşeleri ile deşarj püskülleri ve tüm harici antenler incelenir. Motorların üzerindeki generatör bağlantıları ve dağılım hatları, avionik kompartmanda bulunan junction box'lar tek tek elden geçirilir.

Kontrol işlemleri bittikten sonra sıra sistemlerin tek tek işletilmesine gelir. Özellikle bütün lamba, radyo, radar ve elektriki sistemlerin çalışma testleri ile VOR, DME, VHF, ATC. MARKER, sistemlerinin testleri yapılır. Bütün sistemler normal ise, gövdenin deşarj işlemine geçilir ve özel cihazlar ile gövde statik elektrikten arındırılır.

YILDIRIM İÇİN YAPILAN ARAŞTIRMALAR

Yıldırımların bilimsel araştırılması ve incelenmesi için çalışmalar yapılıyor. Doğaldır ki, bu bilimsel araştırmalar için yıldırımların tanımlanabilmesi için bazı parametrelerin saptanıp ölçülmesi gereklidir.

Bunlar,amplitude denilen ortalama akım değeri, magnetic alan etkisi, ısı ve türbülans etkileridir ki, bunlar çeşitli yöntemlerle ölçülmektedir.

Yıldırım konusundaki araştırmalarda çeşitli yöntemlerle bilgi ediniliyor.

Bunlardan en önemli olanlarından biri yıldırım çarpan uçakların ekipleri tarafından hazırlanan bilgilerdir. Tek başına yeterli olmasa da, bu bilgiler, hangi yörelerde yıldırım çarpmasının yoğun olduğu, hangi mevsim veya dönemlerde yıldırıma rastlandığı ve uçağın nerelerinin etkilendiği konularında bilgiler sağlar. Bir diğer yöntem bilgisayar ve ölçüm aletleri ile donatılmış istasyonlardır. Yıldırım olayının yoğun olduğu bölgelere kurulan bu tür istasyonlar, yıldırımı üzerlerine çekerek incelerler. Benzeri şekilde donatılmış uçaklar havada dolaşarak bilgi toplamaktadırlar.

Bir üçüncü yöntem olarak laboratuvar çalışmaları yapılmaktadır. Örneğin iki elektrot ile hazırlanmış bir yapay yıldırım ortamında, yıldırımın uçak üzerine etkileri titizlikle araştırılır. Bu araştırmalar sonucunda yıldırımlar ile ilgili tablolar çıkarılmış, yıldırımın şiddeti magnetic alanın şiddeti türbülanslar ile ilgili bilgiler uçak üzerinde uygulanmaya başlamıştır. Buna en iyi örnek, laboratuvar deneyleri sonucunda ve diğer bilgilerle uçağın en çok yıldırım çarpan bölgelerinin, kompozit malzeme ile kaplanması gibi bir çözüm düşünülebilir.

Bu çok geniş ve kapsamlı olayı genel hatları ile ele almaya çalıştık. Eleştirilecek ve tartışılacak bir çok nokta olabilir. Bu konunun siz değerli meslektaşlarımızla tartışılması dileğimdir.

Sevgi ve saygılarımla ile.

M.Ekmel Pakiş

VURUŞ MESAFESİ



Seri cinayetler

işleyen psikopat

ruhlu bir katille,

onu yakalamaya

çalışan bir polis

arasındaki nefes

kesen mücadele...

Beyazperdenin sevilen oyuncusu **Bruce Willis** uzun bir aradan sonra "**Striking Distance-Vuruş Mesafesi**" adlı yeni filmi ile hayranlarının karşısına çıkıyor. Filmde seri cinayetler işleyen psikopat ruhlu bir katille, onu yakalamaya çalışan bir polis arasındaki nefes kesen mücadele anlatılıyor. Senaryo yazarlığı ve yönetmenliğini **Rowdy Herrington**'ın gerçekleştirdiği filmde, diğer önemli rolleri ise **Sarah Jessica Parker**, **Dennis Farina**, ve **Tom Sizemore** paylaşıyorlar.

Tom Hardy (Bruce Willis)'nin ailesi beş kuşaktır **Pittsburgh**'da polislik yapmaktadır. **Tom**, bir olayda ortağının aleyhinde tanıklık yapınca

bütün polis departmanını karşısına alır. İşte tam bu sırada uzun zamandır peşinde oldukları, seri cinayetler işleyen bir katil **Tom**'un babasını öldürür.

Bu olay üzerine dedektiflikten **Tom**, nehir devriyesine tayin edilir. Yeni görevinde **Jo Christman** (Sarah Jessica Parker) adlı bir kadın polis ile çalışmak mecburiyetinde kalan **Tom**'u zor günler beklemektedir. Derken kısa bir süre sonra katil yakalanır ve hapse atılır. Fakat **Tom**, o kişinin gerçek katil olmadığına inanmaktadır.

Çok geçmeden cinayetler yeniden başlar. **Tom**, alını zamanda babasının da katili olan bu adamı yakalamak için her şeyi göze almaya hazırdır. Ancak, öncelikle bölüm başkanı olan amcası **Nick** (Dennis Farina)'i şüphelerine inandırmak zorundadır. Bütün bunların yanında mesai arkadaşı **Jo** ile de aralarında duygusal bir yakınlaşma başlamıştır.

"Yüksek topuklu ayakkabılar, yüzyılın en günahkar icadı"

Mrs. DOUBTFIRE

Daniel Hillard (Robin Williams) hem işsiz, eski bir sinema yıldızı, hem de çocuklarıyla birlikte olmak için ne gerekiyorsa yapmaya hazır bir babadır. Ama ne yazık ki, çocuklarının en çok hoşuna giden özelliklerinden biri olan çılgın mizah anlayışı ve yaşamı fazla ciddiye almayışı, eşi Daniel'den uzaklaştıran nedenlerin en başında yer almaktadır. Eşine göre bunlar 14 yıllık bir evliliği boşanmayla noktalayacak kadar önemli geçimsizlik nedenleridir. Çocukları için bir "hafta sonu babası" olmayı kabullenemeyen Daniel, pırıl pırıl hayal gücünü çalıştırarak bu soruna parlak bir çözüm bulur. Boşandıktan sonra Daniel çok değişecek ve her yönüyle farklı, yepyeni bir insan oluverecektir.

YAPIM HAKKINDA

"Drakula" filmindeki dizaynıyla Oskar ödülü alan makyöz Greg Cannon, "Beetlejuice" filmindeki dizaynıyla Oscar ödülü, Makas Eller'deki dizaynıyla da Oscar ödülü adaylığı alan makyöz Ve Neill, Robir Williams'ı Mrs. Doubtfire kimliğine sokmak için 4,5 saat ter döktüler.

Bu film, Robin Williams'ı yüksek topuklu ayakkabıların yüzyılın en günahkar icadı olduğuna inandırdı. Güzel Bacaklar uğruna belimizi ne hallere sokuyoruz sözleri film boyunca Williams'ın dilinden düşmedi.



NEMRUT

Dünya'daki belli başlı uygarlıkların beşiği olan Anadolu'muzda, günümüze kalmış Arkeolojik eserler içinde en görkemlisi, Adıyaman ilimizin 100 km.kadar doğusundaki Nemrut Dağı'nın doruk kısmındaki teraslarda tahtlar üzerine oturmuş vaziyette bulunan dev tanrı heykelleridir. Nemrut Dağı'ndaki tanrı heykellerini görmek için, heykellerin bulunduğu zirveye Eski Kahta köyünden 4-5 saatte yayan veya katırlara binilerek çıkılıyordu. Yol Horik mahallesinden geçiyordu, aynı gün dağa iniş ve çıkış için bir gece Eski Kahta köyünde kalmak icap ediyordu.

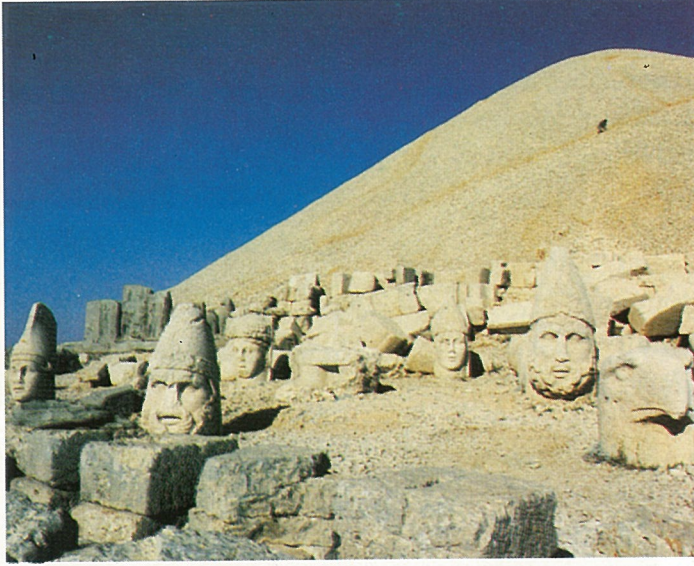
Bugün Adıyaman'dan otomobille ve Narince yoluyla 2- 2,5 saatte zirveye kadar büyük kısmı asfalt, az bir kısmı parke taş olan yolla çıkılmaktadır. 10-15 dakikalık bir yürüyüşle heykellerin bulunduğu teraslara varılır. Adıyaman Nemrut zirvesi yolu 106 km.dir. Zirve'ye 9 km. mesafede bulunan Zeus Moteli de, Nemrut'u ziyaret edenlere büyük kolaylık sağlamaktadır ve çok önemli bir ihtiyacı karşılamaktadır.

Nemrut Dağı'ndaki tanrı heykelleri, Commagene kralı 1. Antiochus tarafından yaptırılmıştır. M.Ö. 62-34 yılları arasında hüküm süren bu hükümdar, kendi heykelini de tanrı heykelleri arasına koymasından, kendisini de ilah saydığı anlaşılmaktadır. Baba tarafından ünlü İran hükümdarı büyük Darius, ana tarafından da büyük İskender'den geldiği ileri sürülmektedir. Açık hava tapınağının duvarlarında bulunan kitabe kendisini nasıl ölümsüz gördüğüne bir delildir. Antiochus, bu kitabede şöyle de-

mektedir: "Doğum günüm her ay ve yıl kutlanıp, bayram günü olacak bu günlerde başrahip, tanrılar ve benim için, kendisine benim ve kanunun cömertçe verdiğimiz pars kılığına bürünerek hepimizin üstüne (tanrıların atalarının ve kendisinin heykelleri üstüne) altın çelenkler koyacak, herbirimiz için bol bol kokular yakacak ve gereğince kurbanlar kesecek, kutsal sofraları en güzel yemekler ve şaraplar ile donatacak, buraya toplanan halk bol bol yiyip bayram edecek..." Bu kutsal tapınakta her ay rahiplerin

M.S. 25) Romalılar tarafından fethe-dilen bu küçük fakat zengin krallığın çok verimli toprakları olduğunu ke-restelik ağaçları, bol ormanları ve büyük baş hayvanları bulunduğundan sözeder. Oysa bugün, o bölge susuzluk ve erozyon nedeniyle kıraç, ağaçsız bir hale gelmiştir. Halen yapılmakta olan Atatürk Barajı bittikten sonra bu bölgenin çehresi çok değişecektir.

Heykellerin bulunduğu açık hava tapınağı 2206 m. yüksekliktedir. Heykeller, Nemrut Dağı doruğunun kuzey doğu ve güney batı tarafındaki iki taraça üzerinde bulunmaktadır. Tahtlar üzerindeki dev heykellerin boyu 9 metredir. Heykellerin sadece başbölümlerinin uzunluğu, 2,5 metredir. Her iki terasta da heykellerin diziliş sırası aynıdır. Heykellere doğru yüzümüzü döndüğümüzde solda, güneş, sanat, ışık ve kehanet tanrısı Apollon (Mithra-Hermes-Hellios) vardır. Onun yanında Bereket Tanrıçası ve başında bolluğu simgeleyen elma, şeftali, kiraz ve üzüm gibi meyvalardan oluşan tacıyla, kadın tanrıça Tykhe (Fortuna) bulunmaktadır. Ortada, tanrıların en büyüğü ve tanrıların tanrısı aynı zamanda gök gürlemesi tanrısı Zeus Ahuramazda, onun yanında kendisini tanrı ilan eden Kral Antiochus'un heykeli vardır. Sağ tarafta başta kuvvet tanrısı Heracles (Artanes, İran'da Varathzagna) olmak üzere 5 adet heykel sıralanmaktadır. Bu heykeller her iki başta da birer kartal ve aslan heykelleriyle korunmaktadır. Tanrıların hepsi şapkalıdır. Bugüne kadar rastlanan, tek, başlıklı tanrı heykelleridir. Başların



müziyenlerin ve o devir ileri gelenlerinin katıldığı bayramlar tertip edilmiştir. Mesela ayın 10. gününü kendi tahtına çıkış günü, 16. gününü de doğum günü olarak kutlamalarını bildirmiştir. Bir çok köyün gelirini bu kutsal tapınakta kalacak rahiplere bağışlamıştır. Commagene, Roma ve Pers İmparatorlukları arasında verimli toprakları olan küçük bir tampon krallıktı. Zaten, heykellerde de Yunan, Roma ve Pers etkisi çok belirgindir. Tanrı yüzleri, Yunan ve Roma, başlarındaki serpuş ise, İran menşelidir. Ünlü coğrafyacı Strabon (M.Ö.58-

tümü kopuk vaziyettedir. 1960'lı yıllara kadar yerinde kalan tek baş bereket tanrıçasıydı. Fakat bugün o da yere düşmüş vaziyettedir. Tykhe'nin saçları yunan tarzında taranmıştır. Nemrut Dağı doruğundaki dev heykeller, takriben 150 m. çapında ve 50 m. yüksekliğinde bir piramitin eteğindeki iki taraça üzerindedirler. Dağın sivri kısmı tamamen küçük taş parçacıklarından yapıy olarak oluşmuştur. I. Antiochus mezarının bu höyük içinde bulunduğu tahmin edilmektedir.

Kommagene Krallığı (M.Ö. 69-M.S. 72) en büyük gücüne I. Antiochus zamanında ulaşmıştır. Krallığın dördüncü kralı Antiochus, Suriye'de hüküm süren Selefküslerin I-XIII Krallıklarını elinde tutan Antiochus sülalesinden ayrı bir ailedendir.

1. Antiochus, Kommagene Krallığının başına, M.Ö.62 yılında geçmiş ve M.Ö.32'deki ölümüne kadar hüküm sürmüştür. Daha sonra başa gelen II. Antiochus III ve IV zamanlarında Kommagene Krallığı, Roma İmparatorluğu'nun yüksek himayesi altındaydı. Nitekim M.S.72'de IV Antiochus'un ölümünden sonra, krallık tamamen bir roma eyaleti haline geldi ve böylece bir buçuk asır kadar bağımsız kalarak doğu ile batı arasında-

ki tampon görevi yapan bu küçük krallık tarih sahnesinden silindi.

Kommagene'nin payitahtı Samosa'da (Bugünkü adıyla Samsat) idi. Adıyaman'ın 38 km. güneyindeki bu küçük ilçe, Bizanslılar zamanında önemli bir askeri kentti. M.S. 640'da Arap'ların eline geçtikten sonra önemini yitirdi. Samsat veya süryanice adıyla Simsat ya da Sümeysant, güneş anlamına gelmektedir. Na yazık ki, bir zamanların güneş diyarı Samasota, bugünkü Samsat ilçesi ve toprakları Atatürk Barajının göl suları altında kalmıştır.

Nemrut Dağı'ndaki dev heykellerden ilk kez Osmanlı Sultan'ı nezdindeki bir Alman Askeri Ateşe, H.Von Moeltke 19. yüzyılın ilk yarısında bahsetmiştir. İlk bilimsel çalışmayı 1881 yılında yine 2 Alman arkeoloğu O. Puchstein ve K.Sester yapmışlardır. Daha sonra M.Humann ve İstanbul Müze Müdürü Osman Hamdi Bey, 1882 ve 1883 yıllarında Nemrut Dağı heykellerini incelediler. Bundan sonra uzun zaman unutulmuş bu eşsiz güzellikteki arkeolojik değerlerimiz, 1938 yılında Alman Profesör Friedrich Karl Dörner ve Rudolf Numann tarafından sistematik bir şekilde ele alınmıştır. Prof. Karl Dörner, Nemrut Dağı üzerine çok sayıda yayın yapmıştır. Dörner, Karakuş Höyüğü'nde yaptığı sondaj çalışmalarında 7m. yükseklik ve 6 m2 genişlikte

Köprüsü'nden geçer. Bu görkemli yapıt, (M.S.193-211) Roma İmparatorlarından Septimsever zamanından kalmadır. Selçuklular zamanında önemli bir onarımdan geçmiştir.

Nemrut Dağı üzerinde çalışan önemli araştırmacılardan biri de, Amerikalı bayan arkeolog Theresa Goell'dür. American School of Oriental Researches'den (New Haven Connecticut) gelen Goell, 1953 ve 1954 yıllarından itibaren Philadelphia Üniversitesi ile anlaşarak araştırmalar yapmış ve Nemrut Piramidi üzerinde I. Antiochus'un mezar odasını aramış, fakat bulamamıştır. Bugün hala piramit üzerinde Goell'un açtığı sondaj çukurlarının izleri bulunmaktadır. Theresa Goell'un Nemrut Dağı ile ilgili "Throne Above The Euphrates"

adlı makalesi National Geographic Dergisinin Mart 1961 sayısında yayınlanmıştır.

Nemrut Dağı'na giden ziyaretçilere; Kahta ilçesinden geçerek, Karakuş Höyüğü'nü, Cendere Köprüsü'nü, Eski Kahta köyünde Arsemeia Nymhalos Hierothesion'unu ve Kale'yi gezmelerini öneririm. Nemrut zirvesinden şafağı seyreden turistlerin sayısı günden güne artmaktadır. Nemrut'a giden turistler arasında, Türk-

çe, İngilizce ve Fransızca şu deyim çok meşhur olmuştur. **"Güneş Dünyanın her yerinde doğar ama, Nemrut Dağı'nda bambaşkadır..."**

"The sun rises the same in every place of the world, but it rises quite differently on Namrut Dağı..."

"Le soleil se leve partout de la meme façon mais sur le Nemrut Dağ, c'est different."

Dr.Jeolog Temuçin AYGEN

HAVACILIK DERGİSİ Sayı: 8 Şubat 1993



boş bir mezar odası bulmuştur. Karakuş Höyüğü, Kahta yolu üzerinde bulunmaktadır. 8'er metre yüksekliğindeki sütunlar üzerinde bulunan Kartal ve Aslan heykellerinin bulunduğu höyükte, Kommagene(Kumuhu) kraliçelerinin mezarları bulunmaktadır. Aslan ve Kartal heykelleri Nemrut zirvesindeki teraslardaki tanrı heykellerini bekleyen gardiyan bekçi heykellerin benzerleri olmalıdır.

Karakuş Höyüğü'nden Eski Kahta köyüne giderken 9 km. sonra yol, Kahta Çayı üzerinde tarihi Cendere

HİNDİSTAN

Hindistan kıta yarımadası, Pakistan, Nepal ve Çin'e komşu bir asya ülkesidir. Kuzey vadilerine 23 eyalatin kurulduğu dünyanın en yüksek sıradağları ile çevrilidir. Daha güneyde ise, platoları tropik ormanları ve çölleri, palmiye ağaçları gölgesinde geniş kumsallar çevreler.

Ülkenin çarpıcı topografik çeşitliliği ile bir dizi din ve yerel geleneğin birlikte yaşamasının yarattığı kültürel çeşitlilik kol koladır.

Heykellerle süslü yüzeyleri

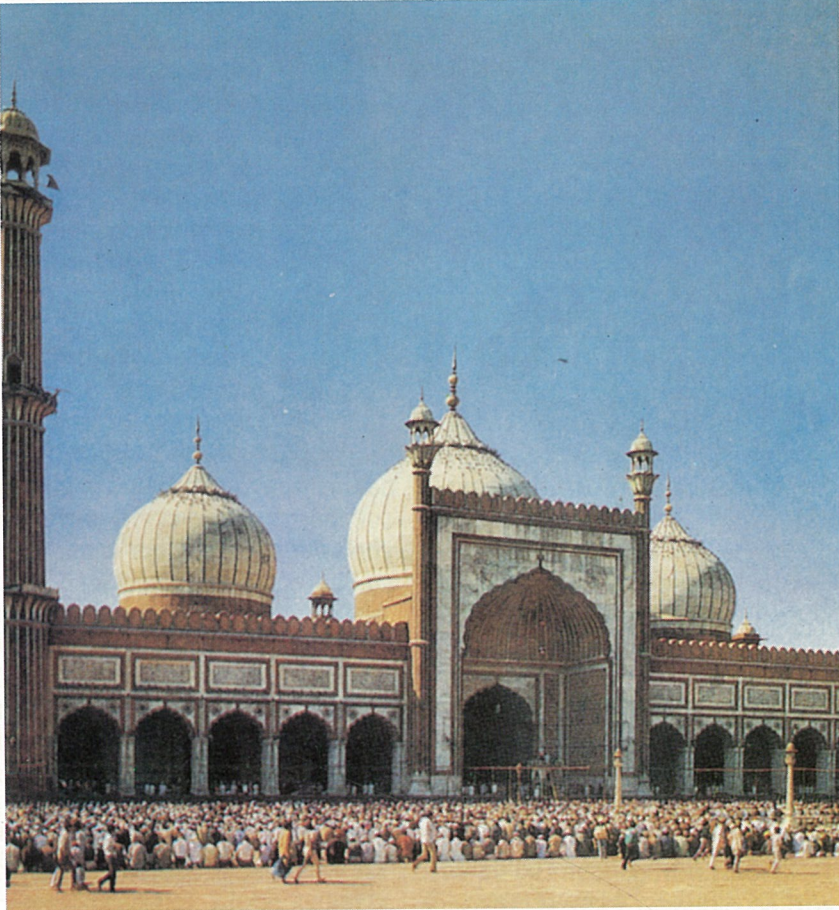
ile hemen dikkati çeken Güney Hindistan'ın dev tapınakları, yörenin sayısız el sanatları örnekleri ve gösteri sanatlarıyla biraradadır. Öte taraftan, Gujarat'taki Kutch çölünde acımasız doğa koşullarının elinde yaşam savaşı veren dağınık köylerde, bol mücevherle, giysi ve ev eşyası süslemesi ince nakış işlerinde ifadesini bulan yılmaz bir mücadelenin izlerine rastlarız. En kuzeyde, yüksek rakımlı LADAKH çölünde yerel kültürün şekillenmesine sert coğrafi

koşulların yanında dinin (Budizm) rolü, de kolayca gözlemlenebilir. Hindistan Dağları, heliskiing, kano gezileri, dağcılık ve doğa gezileri için mükemmel olanaklar sunar. Plajlarında güneş banyosunun yanısıra, rüzgar sörfü ve sualtı sporları yapanlara her türlü olanak sağlanırken, vahşi hayat avcıları ormanlarda kameraları için aradıkları doğal ortamı yakalamak fırsatını bulurlar.

Hindistan'ın tarihi, Hindiuşmin doğduğu M.Ö. 3200 yılında başlar. Budizm, Jainizm, Sihizm, Cudaizm, beraber yaşıyorlar bugün...

Modern Hindistan, ilkel yaşam tarzının tüm özelliklerini barındıran göçebe kabilelerin olduğu kadar, şehir hayatının en modernini yaşayan yüksek sosyetenin de vatanıdır. Zengin tarihi eserleri, atom enerjisinin üretildiği ve sinai gelişmelerin ülkeyi dünyadaki ilk on arasına soktuğu dünyanın en geniş demokrasisine fon oluşturur. Bugün, kıyılar boyunca balıkçıların yüzyıllık gelenekle inşa etmeye devam ettikleri basit balıkçı teknelerinin yanında, birkaç kilometre ötede, son teknoloji ile donatılmış fabrikaların hareketli kayışlarının üzerinde son model motorlu araçların kaydığına şahit olabilirsiniz.

Hindistan'ın başkenti DELHİ dünyanın belli başlı bir çok havayolunun varış noktalarından birisi olması sebebiyle ülkenin en çok tercih edilen ikinci giriş noktasıdır. Tren, havayolu ve karayolu ile ülkenin herköşesine buradan ulaşılabilir. Yedi önemli başkentin (bunların arasında Shahjanabat ve Qutab



Jama Mescidi, Delhi

Minar'da sayılabilir.) kalıntıları Delhi'de görmek mümkündür. Şehirde bulunan müze, sanat galerileri ve kültür merkezleri, ülkenin ve hatta yurtdışının en iyi sergi ve gösterilerini Delhi'ye çeker.

Delhi'nin en çarpıcı yönü, kendine özgü karakteridir. Bu karakteri oluşturan öğeler, geniş bir alana yayılan parkın içinde kalan 13. yüzyıldan kalma Lodi kral mezarlarından ultra modern, krom ve camdan kurulu gökdelenlere, Hindistan Meclis binası ve Başkanlık Sarayından Jama Mascit'i çevreleyen surlu şehrin bitmeyen telasına dek uzanır. Kubbasını kaplayan altın tabaka nedeniyle Altın Tapınak olarak anılan Si-ihlerin en kutsal ibadet merkezi Amritsar'dadır. Hem Pençap hem de Haryana'nın başşehri olan Chandigarh, tek bir mimar tarafından planlanan ve çizilen yegane hint şehridir. Ülkenin doğusunda bulunan, Hindistan'ın en eski kenti Varanasi bulunur. Hindu hac yolculuğunun önemli duraklarından biri olan Varanasi' ölenlerin yeniden doğuş zincirinden kurtulduklarına inanılır. Ziyaretçiler için şehrin en ilginç yeri kutsal Ganj Nehri'dir.

Eğer ülkenin zarif başkenti Delhi, sanayi başkenti Bombay'sa entellektüel başkenti de Kalküta'dır. Avangard oyunlar ve sanat sergilerinin yılın istisnasız her günü sanatseverlere açık olduğu şehirden uluslararası üne kavuşmuş bir çok şair, düşünür ve film yönetmeni yetiştirilmiştir.

Hindistan'da üç belirgin mevsim yaşanır. Kış, yaz ve yağmur mevsimi. Kasım ayın-

dan Mart'a kadar süren kış mevsiminde, bütün Hindistan'da havalar genel olarak açık ve güneşlidir. Aralık ve Ocak aylarında havalar hiç bir zaman gerçekten soğuk olmaz. Serin ama yumuşak bir iklim görülür.

Nisan'dan Haziran'a kadar süren yaz mevsimi Hindistan'ın birçok yerinde sıcak geçer.

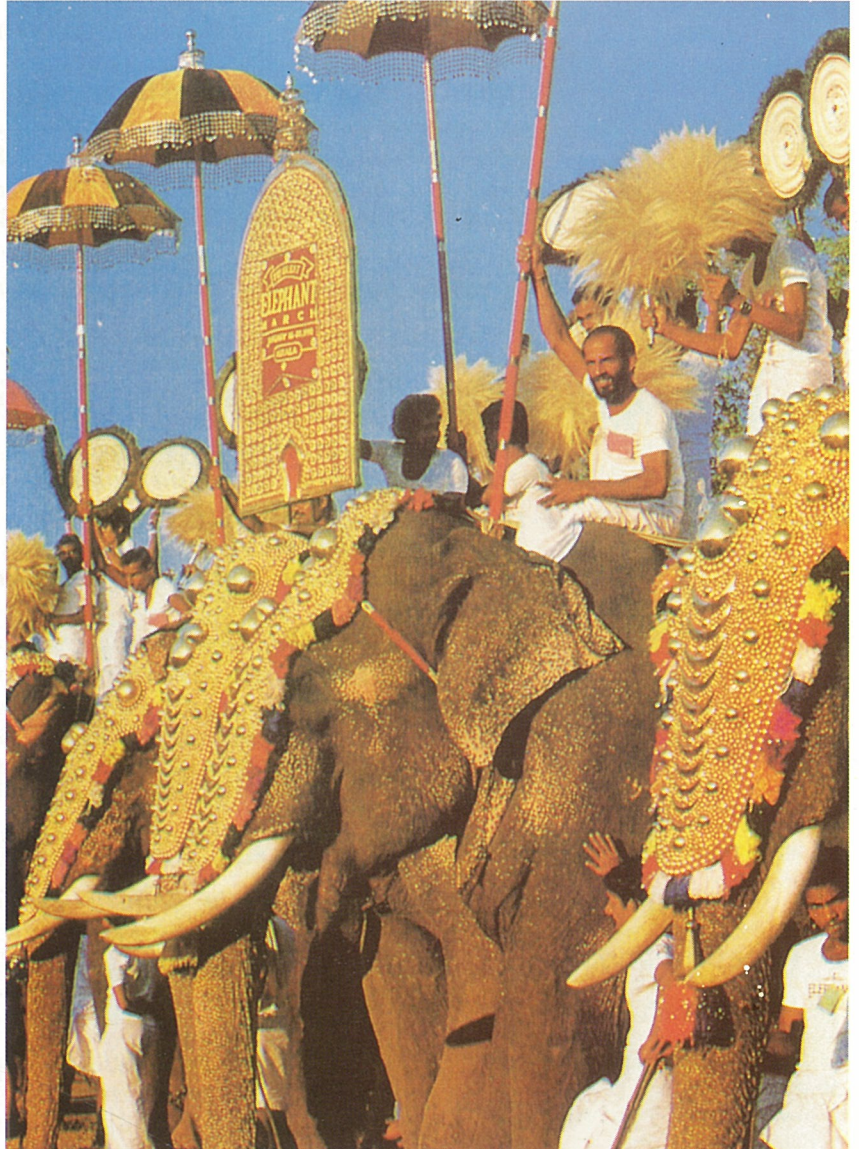
Güneybatı musonu, kendini Haziran başında, ilk olarak ülkenin batı kıyılarında gösterir. Ve zaman geçtikçe etkisi tüm

ülkeye yayılır.

Güneydoğusu dışında, Hindistandaki yağmurlar Haziran ve Eylül ayları arasında yoğunlaşır. Güneydoğu Hindistan'da yağmur mevsimi, kuzeydoğu musonunun etkisiyle, Ekim ortasından Aralık sonuna kadar sürer.

Hindistan'de en popüler mevsim geleneksel olarak kıştır.

(India Tourist Offices, "Hindistan'ı Keşfedelim" broşüründen yararlanılmıştır.1994)



101 adet süslenmiş fil, Kerala'daki fil festivaline katılır.

YAĞMA SOFRASI

*Bu sofracık, efendiler yutulmayı bekliyor,
Önünüzde titriyor, bu ulusun bayatıdır;
Bu ulus ki acıdır, can çekişmektedir!
Ama sakın çekinmeyin, yiye yutun hapır, hapır...*

*Yiye, efendiler yiye; bu iç açıcı sofraya sizin;
Doyunca, tıksırınca, çatlayıncaya kadar yiye!*

*Efendiler, pek açsınız, bu yüzünüzden bellidir;
Yiye, yemezseniz bugün, yarın kalır mı kimbilir?
Şu nimetler yığını, bakın, gelişinizle böbürlenir!
Bu hakkıdır savaşımızın, evet, o bak da elde bir...*

*Yiye, efendiler yiye; bu şenlikli sofraya sizin;
Doyunca, tıksırınca, çatlayıncaya kadar yiye!*

*Bütün bu nazlı beylerin ne varsa ortalıkta say:
Soy sop, şeref gösteriş, oyun, düğün, konak, saray,
Hepsi sizin, efendiler, konak, saray, gelin, alay;
Hepsi sizin, hepsi sizin, hazır hazır, kolay kolay...*

*Yiye, efendiler yiye; bu iç açıcı sofraya sizin;
Doyunca tıksırınca, çatlayıncaya kadar yiye!*

*Büyük lokmanın sindirimi güç de olsa, yok zarar,
Gösterişin gururu var, öc almanın sevinci var.
Bu sofraya ilginizden sizin parlaklık umar,
Sizin bu baş, beyin, ciğer, tüm şu kanlı lokmalar...*

*Yiye, efendiler yiye; bu iç açıcı sofraya sizin;
Doyunca tıksırınca, çatlayıncaya kadar yiye!*

*Verir zavallı ülke, verir nesi varsa; malını,
Vücudunu, bayatını, umudunu, bayalını,
Bütün esenliğini, gönlünün bütün sevincini.
Hemen yutun, düşünmeyin haramını, belalini...*

*Yiye, efendiler yiye; bu iç açıcı sofraya sizin;
Doyunca tıksırınca, çatlayıncaya kadar yiye!*

*Bu harmanın gelir sonu, kapıştırın giderayak!
Yarın bakarsınız söner bugün çatırdayan ocak!
Bugün mideler güçlü, bugün çorbalar sınırsız,
Aştırın, tıktırın, kapış kapış, çanak çanak...*

*Yiye, efendiler yiye; bu iç açıcı sofraya sizin;
Doyunca tıksırınca, çatlayıncaya kadar yiye!*

Tevfik FİKRET

Benim İçin Bir Şiir Yaz

Benim için bir şiir yaz
İçinde aşk olsun
Yaz ki bencillikten uzak,
İçinde sen olsun, ben olsun

Benim için bir şiir yaz
İçinde umut olsun, duygu olsun
Yaz ki ayrılıktan uzak,
Tüm kalpler sevgi ile dolu olsun

Ama yaz ki isimsiz kalmadan
Adı benim için bir şiir yaz olsun
Bana öyle bir şiir yaz ki
İçinde sadece ben olsun, sen olsun

Geçen Sayıdaki Bulmacanın Çözümü

Soldan Sağa: 1) Süleyman Demirel 2)

Ulah - El - Alalama 3) Pe - İbrik 4)

Aşılama - Arakiye 5) Diğer - Damız 6)

Arıza - Amanos - La 7) Mani - Anaç 8)

Uzamak - Rana - An 9) Rr - Re - Me - Klip

10) Urban - Aksi 11) Uza - Naat 12) Naim

- Mi - Marn

Yukarıdan Aşağı: 1) Supara - Urgan 2)

Üleş - Zr 3) La - Işıma - Udi 4) Ehil -

Zamir 5) Badana - Bul 6) Mermi - İkraz 7)

Aliağa - Enam 8) Emir 9) Da - Ara - Amir

10) El - Nane 11) Maradona 12) İl - Kasa

- Kana 13) Rakım - Çalkar 14) Em - Yıl -

Nisan 15) Lalezar - Pit

BİR ATEŞ YAKMAK

Çocuğunuza bir armağan alacaksınız.

"Nasıl bir şey almalı?" Bir bebek, tabanca ya da uzaktan kumandalı araba... Ama diyelim ki, siz bütün bu seçenekleri bir tarafa bıraktınız ve kitap almaya karar verdiniz. İşiniz henüz sona ermedi. Hatta belki de işin güç yanı sıra bundan sonra başlıyor. "Nasıl bir kitap seçmeli?" sorusuyla karşı karşıyasınız bu kez... Çizgi roman mı?, klasiklerden biri mi? Bilim kurgu türünde bir eser mi? Yoksa derslerinde de yardımcı olacak bir ansiklopedi mi?

Dilerseniz gelin bu sorulara yanıt aramayı daha sonraya bırakalım ve öncelikle ÇOCUK-KİTAP ilişkisine bir göz atalım:

- Bugün artık herkesin bildiği ve üzerinde birleştiği nokta, çocuğun kitapla tanışmasının, okuma yazma öğrenmesinden çok önce başladığı gerçeğidir. Nitekim, eldeki bulgular, bu tanışmanın iki-üç yaşlarına kadar uzandığını gösteriyor.

- Hiç kuşkusuz, bu aşamada en önemli rol ana-babaya düşmektedir. Birlikte okunan ilk kitapların çocuğun belleğinde keyifli bir anı olarak kalması ilerde kitapla kuracağı dostluğu sağlam temellere oturtacaktır. Yalnızca, ana babası kitap okuma alışkanlığında olan çocukların diğer yaşlılarına oranla çok daha fazla "**Kitapsever**" oldukları yapılan araştırmalarca kesinleşmiştir.

- Çocuklar büyüklerinin küçük modelleri midir? Uzmanlar bu soruyu hep bir ağızdan "**Hayır!**" diye yanıtlıyorlar. Çocuklar zihinsel, bedensel ve sosyal gereksinimleri açısından erişkinlerden farklı, gelişim sürecinin çeşitli evrelerinde değişik algılama açılarına sahip kişilerdir. İşte bu saptama her yaş

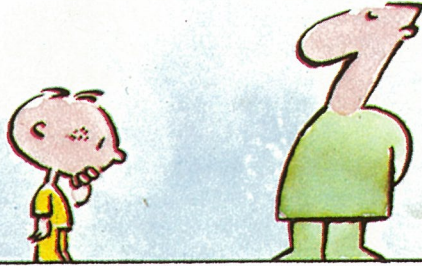
gurubundaki çocuğa hitap edecek kitabın da çeşitlilik göstermesini zorunlu kılıyor. Kitabın her şeyden önce, çocuğun ilgisini çekmesi gerektiği düşünülürse, söz konusu çeşitliliğin yalnızca yaş gurubuyla sınırlı kalmayıp, çevre, cinsiyet gibi unsurları da içereceği ortaya çıkıyor.

- Kimi kitaplar vardır ki, uzun boylu düşünmeden "zararlı" ya da "yararlı" damgaları vurulur üstlerine. Örneğin; Teksas, Tommiks türü çizgi romanlar bu bağlamda hemen akla geliveren kitaplardır. Pek ama bir kitabı zararlı ya da yararlı diye nitelerken, hangi özellikleri belirleyici rol oynar? Bu tür kitapların neredeyse ders kitaplarının içine saklanarak okunmaya itecek kadar dayanılmaz çekiciliği gözardı edilebilir mi? Bu çekiciliğin ardında yatan temel etmen görsel anlatımın kavramayı oldukça kolaylaştırmasıdır hiç kuşkusuz. Yöneltilen eleştiriler ise iki başlık altında toplanabilir. Konularının ve diyaloglarının ağırlıklı olarak şiddet unsuru içermesi ve resimli romanın okuma alışkanlığını köreltmesi.

Bugüne kadar çok sayıda kitaba zararlı dendi, yasak dendi. Ama etkili olmadı. Bu tür yayınları yasaklıyarak sorunu çözme yoluna gitmektense, onlarla yarışacak nitelikte kitaplar basmak, daha akıllıca bir çözüm değil mi? Ama zaten, belki de en önemlisi çocukların okudukları kitapları sorgulayabilmesi, eleştirebilmesidir. Bu durumda, hiçbir kitap zararlı olmayacak, en kötü olasılıkla "yararsız" olacaktır.

Bütün bu tartışmalar Mantaig-ne'in tek bir cümlesinde düğümleniyor. "**Bir çocuğu eğitmek, bir vazoyu doldurmak değil, bir ateş yakmaktır.**"

SÖYLE BAKALIM **ASLAN** OĞLUM...
BİN DOKSAN ÜÇ .. ÜÇ YÜZ SEKSEN
DAHA KAÇ EDER ?...



KRAVATINIZI NASIL BAĞLIYORSUNUZ?

Erkeklerin vazgeçilmez bir aksesuarı olarak görmeye alıştığımız Kravatın nasıl bağlandığını biliyor musunuz?

BEYLER, SİZLERE SORUYORUM: Çoğunuz için kısıtlayıcı, sıkıcı olarak nitelendirilse de gene de günümüz iş dünyasında oldukça önemli bir yeri olan Kravatınızı hangi stilde bağlıyorsunuz, hiç düşündünüz mü? Sıkıcı renk ve formlardan kurtularak özgür renk ve dizayna kavuşturulan Kravatlardan, hanımların artık oldukça hoşlandıklarını da gözünüze alırsanız, Kravatınızı nasıl bağladığınızı ne denli önemli olduğu daha iyi ortaya çıkacaktır.

HANIMLAR SİZLERE DE SESLENİYORUM: Her ne kadar Kravat erkekler mahsus dense de günümüzden kadınlar tarafından da tercih edildiği bir gerçektir. ve ayrıca evdeki erkek çocukların kendi başlarına giymeyi öğrenene kadar annelerinden yardım aldıklarını ve bazen bir sevgi gösterisi olarak eşlerinin Kravatını bağlamanın onları ne denli mutlu edeceğini de hatırlarsak bu konuyu sizlerin de önemle eğilmenizin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Gördüğünüz gibi Kravat günlük yaşamda oldukça önemli yeri olan bir aksesuar. Bazıları için bir kişilik ifadesi, bazıları için güven verici bir tamamlayıcı, bazıları içinse kısıtlayıcı, boğucu, anlamsız bir bez parçası, şekilsizlik, ayrımcılık ifadesi... Ama ne olursa olsun genelde herkesi meşgul eden bir nesne olduğu da su götürmez bir gerçek.

Şimdi sizlere Kravat bağlama stilleri hakkında elime geçen bir yazıyı aktarmak istiyorum:

Olay ABD'de bir televizyon programında, 92 yaşındaki bir konunun yakışıklı sunucu **Don Shelby**'ye kravatını doğru bağlamayı bilmediğini söylemesiyle başladı. **Jerry Pratt** adlı yaşlı konuk, tam anlamıyla dengeli, kesinlikle simetrik ve tamamen orantılı olma özelliklerini taşıyan mükemmel bir kravat düğümü konusundaki "eski bir formülü" paylaşmak için gelmişti.

Şov sırasında Pratt, sunucu Shelby'ye daha sonra "Shelby Düğümü" adı verilen düğümü yapmak için gerekli hareketleri gösterdi.

Amerikalı kravat üreticileri ve satıcılarının oluşturduğu "Ulusal Kravat Birliği"nin başkanı **Jerry Anderson** bile bu düğümün "Mükemmel" olduğunu kabul ederek söz konusu düğüm şeklinin, İtalya'nın Como kentindeki "Ratı İpek İşletmeleri" tarafından hazırlanan ve "Kravat, papyon ve diğer boyun bağlarının bilinen tüm düğüm ve bağlama şekillerinin" açıklandığı referans kitabında bulunmadığını söyledi.

Anderson, bu düğümün, Milano'lu bir lokantacı tarafından bulunduğu bildirilen ve Nikita Kruşçev'in yeğlediği kravat bağlama stili olduğu için "Niki" adı verilen düğümün değişik bir versiyonu olduğunu da ekledi.

Andersen'in söylediğine göre "Shelby düğümü"nü değişik kılan, kravatın dikişler öne gelecek şekilde, yani yanlış taraftan başlanarak bağlanması. Bu düğüm doğru yapılmıca kravatın üstte gelen geniş kısmı son derece düzgün olurken alttaki dar ve kısa uç dikişler ve etiket dışı gelecek şekilde öne dönük kalıyor.

ABD Ticaret Odası'ndan emekli bir memur olan Jerry Pratt, bu düğümü 30 yıldır kullandığını belirtirken, Shelby'nin kendi adı ile anılan düğümü yaharken son anda alt ucu çevirdiğini ve böylece kravatın her iki ucunun da düzgün göründüğünü açıklıyor. Pratt'ın "Shelby düğümü"nü tanıttığı TV programından sonra bu kravat bağlama biçimini geliştirerek mankenlerinde kullanan giyim mağazası sahibi Kingford Bavender, Shelby kravat düğümünün Windsor düğümünden daha küçük, yarım Windsor ve dört atlı'dan (four-in-hand) daha simetrik olduğunu söylüyor.

Amerika'da çoğunlukla daha ince bir düğüm olan dört-atlı düğümü kullanıyor. Shelby düğümünü deneyip kendi zevkine göre çok yumuşak bulduğunu belirten Andersen'in görüşü bir çok kravat meraklısı tarafından paylaşıyor. Bu düğümün özellikle geniş yakalı gömleklerle kul-

lanılabileceği ve Windsor tarzı kravat bağlamayı seven **Ronald Reagan**'ın zevkini paylaşanlarca denenebileceği belirtiliyor.

Yine Windsor düğümü yapan **Richard Nixon**'ın aslında bunu pek beceremediği ve kravatını daha çok "Sam Amca Stili" bağladığı söyleniyor. "Sam Amca Stili", adı geçen kravat referans kitabında anlatılan bir düzine kadar değişik düğüm stilinden biri. Yine bunlardan biri olma "Prens Alber Düğümü", ünlü yazar **Joseph Conrad** tarafından kullanılan bir çeşit çift dört-atlı düğüm.

Hört-atlı Düğüm

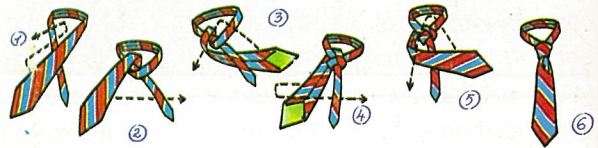


Shelby Düğümü



1. Kravatı bağlamaya dikişler dışı gelecek şekilde, geniş uç altta olarak başlayın.
2. Geniş ucu kısa ucun üstünden ve altından geçirin.
3. Çekin.
4. Geniş ucu sağa döndürün.
5. Geniş ucu alttan çekip düğümün içinden geçirip sıkın.

Windsor tarzı



Yarım Windsor

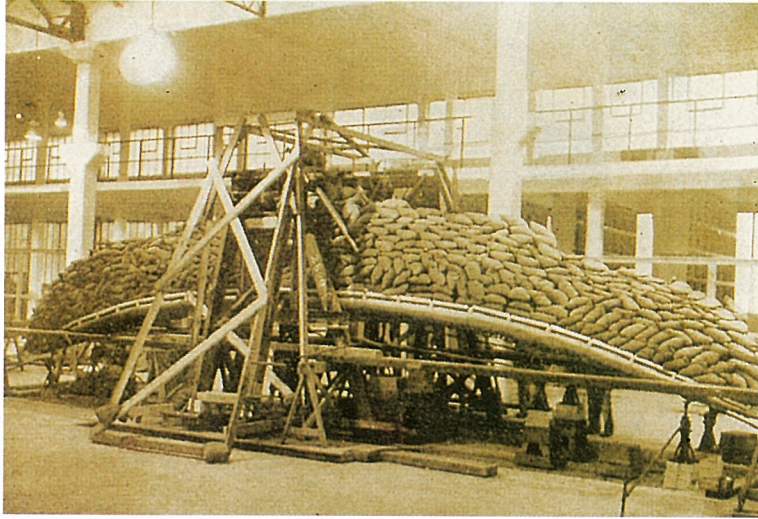


YAPISAL TESTLER

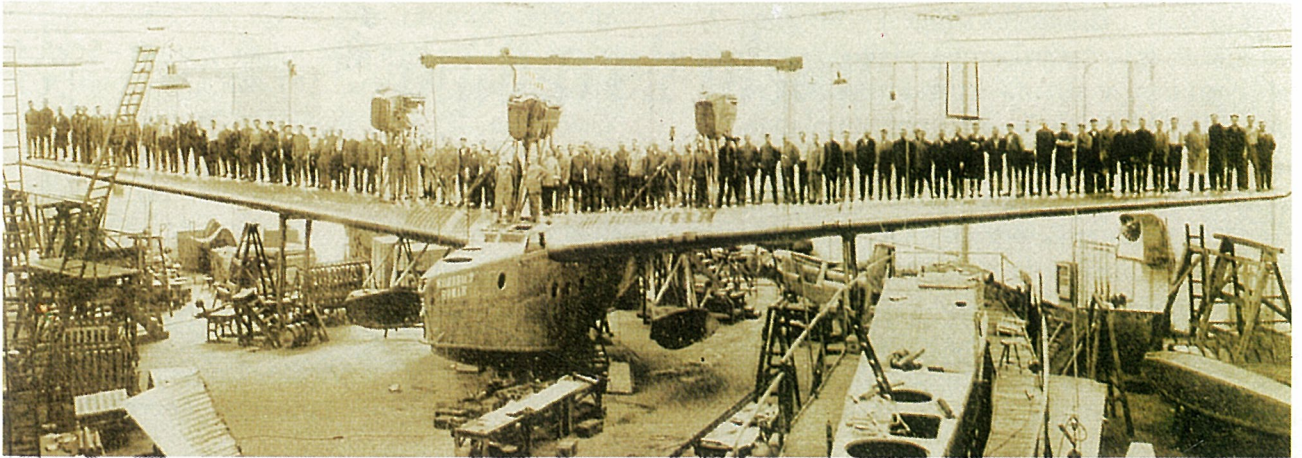
STATIC TEST İŞLEMİ

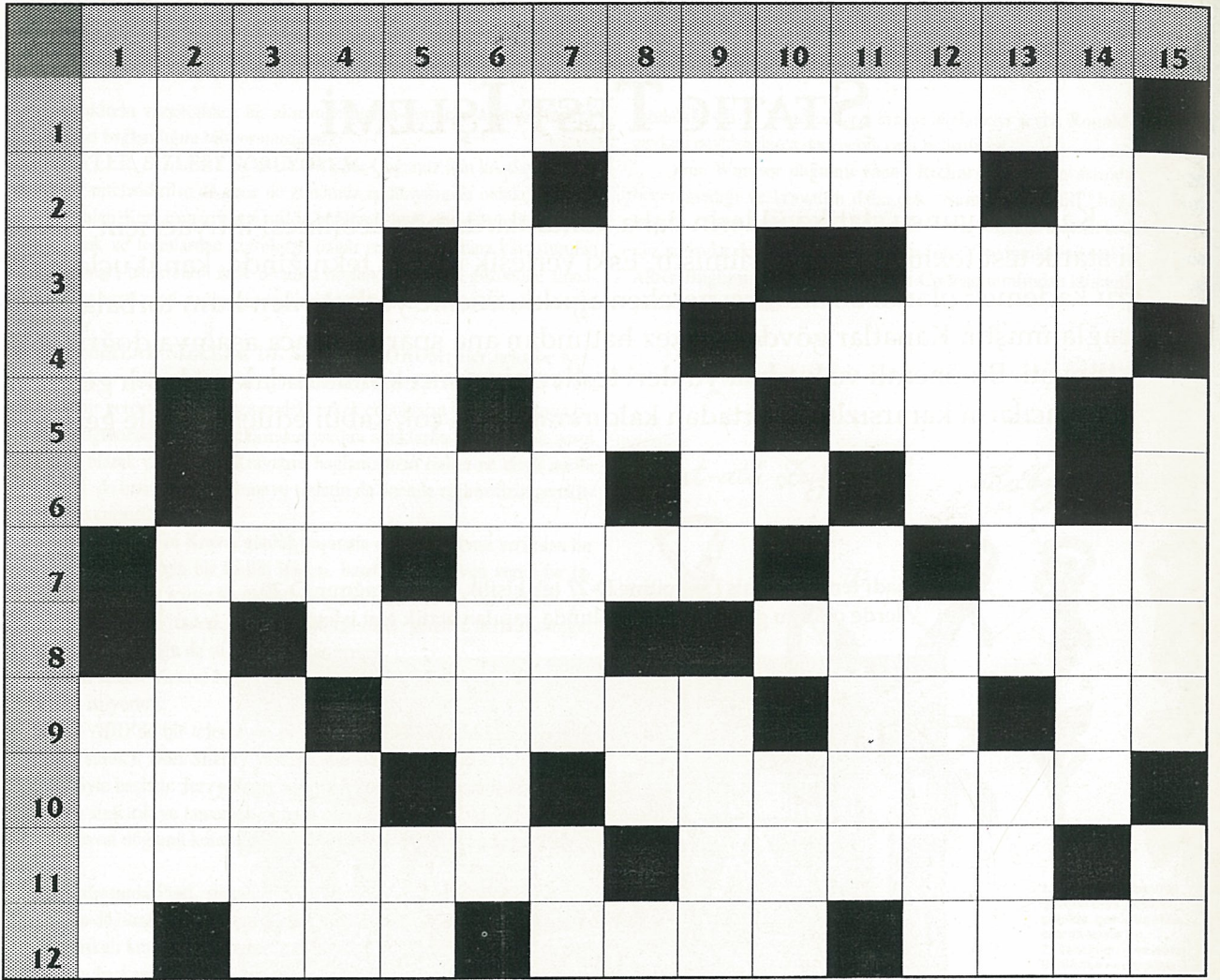
Kanat boyuncu statik yüklerin daha konumlarda görülebilmesi ihtiyacı için yeni statik test teknikleri geliştirilmiştir. Eski yerleşik üretim tekniğinde, kanat uçlarına doğru kademeli olarak azaltılması gereken ağırlık, özenle yerleştirilen kum torbaları ile sağlanmıştır. Kanatlar gövde merkez hattından ana spar boyunca aşağıya doğru çökertilmiştir. Bu önemli ve kırılma yükleri testlerinin sınırı konusundaki anlamlı gelişme araştırmacıların kararsızlığını ortadan kaldırarak daha çok kabul edilebilir hale getirdi

Kanadı ters çevrilmiş Dewoitine D-27 tek kişilik savaş uçağının D-20 lerde olduğu gibi uygun yük altında yapılan statik test işlemi



40 metrelik kanat açıklığı boyutlarındaki Rohrbach-Romar deniz uçağının kanatlarının 100 adam yükü ile desteksiz yapılan statik testi görülüyor.





Soldan Sağa : 1) (1810-1856) yıllarında yaşamış ünlü Alman bestecisi. 2) Haksız sağlanan kazanç - Üyelerin ödediği para - Bir ajansımız. 3) Eski dilde oğul - Paranın geliri - Fransa ve İngiltere arasında bir deniz. 4) Bir çeşit İngiliz birası - Görevdin alma - Belirti. 5) Tabaklanmış ceylan derisi - İç değil - Bir yengeç cinsi. 6) Göreli, izafi - Gümüşün simgesi - Bir spor. 7) Köpekler için hazırlanmış yiyecek - Binek hayvanlarının sırtına konulan oturma - Osmanlılar'la İtalyanlar arasında imzalanan bir antlaşma. 8) Arap alfabesinde nasıl okunacağını gösteren işaret - Kirlilik. 9) Yurdumuzdaki terör örgütü - Örtme, gizleme - Bir nota - Jüpiter'in ilk uydusu. 10) Derneğiniz - Çay demlenen musluklu kap. 11) Savaşta gösterilen yiğitlik - Kabe'de bulunan 3 puttan biri. 12) Bir göz rengi - Bir şeyin içindeki öz - Diyarbakır'ın bir ilçesi.

Yukarıdan Aşağı: 1) Bir üzüm çeşidi - Bir cins baykuş. 2) Beyzi - Tek, eşsiz. 3) Halat sargısı - Büyük sıçan. 4) Arapçada ben - Karı ve kocadan oluşan bir topluluk. 5) Rota'nın ünsüzleri - Bir araba parçası - Nazi polis örgütü - Eskiden kullanılan bir tahıl ölçeği. 6) Uslup - Hiza bulmak için duvarcıların kullandığı ip. 7) Ait olma durumu - Bir cetvel. 8) Diri - Duman lekesi. 9) Liste başı olan müzik parçası - Şehir - Bir iskambil oyunu. 10) Bir müzik aleti - Yasaklama. 11) Eski dilde su - Tüy, kıl - Yıkık, harap. 12) Yırtıcı bir kuş - Bir kadın adı. 13) Asker kıtası - Eski bir devlet. 14) İturlu bir bitki - Şairin yazdığı. 15) Yemek - Geminin zincirini toplayıp hazır olması - Neonun simgesi.

Hazırlayan, Ferruh AFŞAR

Otuzbeş yıllık

tecrübemizle

nişanlarınızda,

düğünlerinizde,

tüm mutlu

günlerinizde

beraber olalım.



FOTO TAMER

Foto Tamer
BAKIRKÖY

Merkez: Çamlık İncirli Cad. 53/A BAKIRKÖY Tel.: 571 34 80

Şube: Fişekhane Cad. No:18 BAKIRKÖY (Limon mağazası üstü) Tel.: 572 46 08

*Onbir ayın sultanı
Ramazan, tüm okurlarımıza
mübarek olsun*

UTED YÖNETİM KURULU



ABU DABI, ADANA, ALMA ATA, AMMAN, AMSTERDAM, ANKARA, ANTALYA, ATINA,

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

QUOVADIS?

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



TÜRK HAVA YOLLARI

" G ö k l e r d e k i e v i n i z "