



UTED



Sayı: 45

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

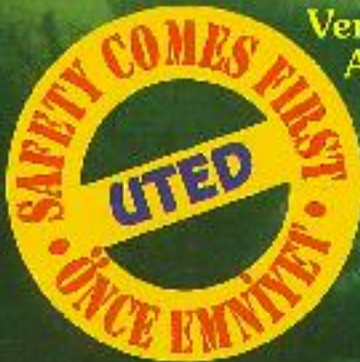
DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • AĞUSTOS 1995 AUGUST • YOUR COMPLIMENTARY COPY

Derneğimiz Kendi Yerine
Taşındı

Tek Bakım Üssüne
Doğru!..

Haydi Daha Yüksek

Verimlilik
Açmazı



Yıllardır
sizi
biz
karşıılıyor,
biz
uğurluyoruz.

Hava ulaşımı; birçok unsurdan oluşan bir hizmetler bütünü. Yer hizmetleri bu zincirin en önemli sacayaklarından biri.

Türkiye'de yer hizmetleri denilince akla gelen tek isim:

HAVAŞ.

Köklü geçmişinin üzerine çağdaş bir yönetim anlayışını ekleyen,

yılların deneyimini yenilenen yapısına taşıyan, tek ilkesi "dünya kalitesinde" kusursuz hizmet vermek olan HAVAŞ.

HAVAŞ, sektörüne öncü olmanın,

Türkiye'yi uluslararası platformda temsil etmenin gururunu yaşıyor.



Havaş

HAVAALANLARI YER HİZMETLERİ A.Ş.

AĞUSTOS AYINDA EVLENMİŞ OLAN ÜYELERİMİZ

02.08.88 ERGUN ÇÖTRELİ
31.08.73 ALİ SİLİTALAY
24.08.72 MUZAFFER ŞEKERUSTA
02.08.71 İHSAN ARİF SAKARYA
11.08.72 M. NAIL KAYA
18.08.72 NACİ PÜSKÜLCÜ
08.08.75 HASAN TIRYAKI
13.08.75 HALUK GÖZEN
10.08.78 CAVİT YURTSEVEN
10.08.75 HÜSEYİN GÖNEN
21.08.73 FURUZAN YORULMAZ
25.08.74 MUHAMMED KARAKAN
21.08.72 YUSUF ALPARSLAN
07.08.79 AHMET KUZ
03.08.78 EMİN BÜLENT YERİN
12.08.76 TURGUT DEMİRAL
13.08.76 ALİ BAYRAKÇI
27.08.68 SABAN ÇOLAK
26.08.76 İSRAİL TOSUN
06.08.79 AZİZ KAMİL GÜNDÜZ
13.08.87 SÜLEYMAN İSBİL
27.08.78 OSMAN TIRPANI
14.08.73 MUSTAFA ÖZYALCIN
09.08.74 İZZET CATALKAYA
29.08.83 H. ŞAHİN DİLEK
15.08.73 MUSTAFA FERTUNÇ
08.08.68 ERKAN BİRKANDAN
17.08.77 BEKİR BOZGÜL
27.08.87 M. YAŞAR DOĞAN
05.08.81 NADİ TIRYAKI
22.08.82 HAL S. DİNCEL
18.08.76 ÖMER ADAYAN
21.08.84 AHMET MEYDANER
17.08.84 İSKENDER ÇİÇEK
09.08.69 YENER ÖZSOY
24.08.86 AHMET SAKARYA
17.08.88 MEHMET ULKÜ
17.08.91 MURAT KARATEKİN
17.08.89 İHSAN GÜRELİ

13.08.83 ERGUN ÖZTEKESİN
02.08.89 ALİ KEMAL KAHAMANOĞLU
12.08.83 SALİM COSKUN
30.08.83 SAGIT ENGİNCAN
19.08.91 HAYRETTİN GİHİT
08.08.89 HİLMİ ORHAN YILMAZ
23.08.87 ADNAN KAYNAKOĞLU
08.08.91 TAYFUN KOÇABALKAN
08.08.83 İANER AHİSKALI
24.08.83 HALUK TİMUR İŞLER
14.08.93 UĞUR BABATAŞ
07.08.92 ZEKİ SABUL
16.08.81 GÜLTEKİN ER
20.07.77 N. UĞUR MUŞKARA
10.08.73 MEHMET NARİN
21.08.83 SAİT DURAN ÖZDEMİR
02.08.77 MEHMET KİY
15.08.84 S. MUSTAFA ULASANER
15.08.76 SAİM AYHAN BELLİSOY
22.08.79 ALİ İDĞÜ
08.08.77 BÜLENT AYMAN
20.08.87 MEHMET SARİHAN
10.08.78 TEVFEK DİLİS
26.08.82 CENGİZ RAMAZAN ÖZKAN
11.08.91 İBRAHİM AYDOĞDU
05.08.84 ŞARAN SORAN
02.08.71 ATAHAHAN MERCAN
04.08.75 HASAN RODOPLU
14.08.93 OGÜN FVÇİİ
20.08.76 MUSTAFA PURTUL
03.08.90 TEVFEK YÜCEL TÖTÜNGÜ
15.08.94 UĞUR YÜCEL
28.08.94 BÜLENT ÖZGÜN

*Ankara'da yaşamızın culluk yildönümünü
hatırlar, mutlu benabertliklerini devamını
dileriz....*

- Üyelerimizden Ercüment ÖZKAN, 22.07.1995 günü Zinnet ile evlenmiştir.
Yeni evlileri kutlar, ömür boyu mutluluklar dileriz.
UTED YÖNETİM KURULU
- Üyelerimizden Ayhan KIRIŞ 05.08.1995 günü Rahşan ile evlenmiştir.
Yeni evlileri kutlar, ömür boyu mutluluklar dileriz.
UTED YÖNETİM KURULU
- Üyelerimizden Oktay OKAN'ın oğulları İlay ve Gökay sünnet olmuştur.
Tebrik eder, sağlıklı ve mutlu bir yaşam dileriz.
UTED YÖNETİM KURULU

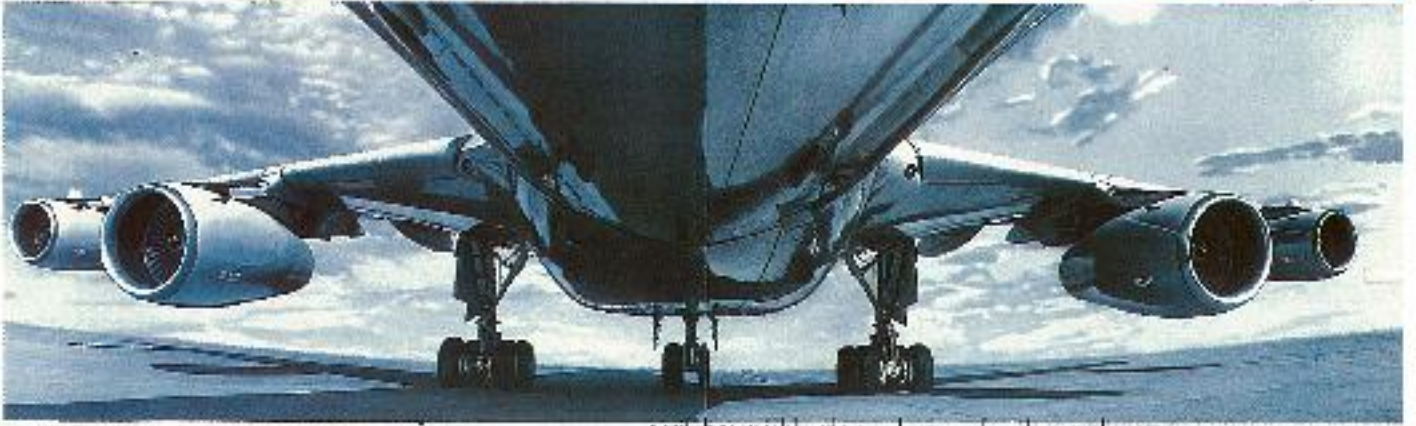
Uçak Teknisyenleri Derneği
Üyeleri olarak, yıllardır özlemine
gektiğimiz, bir lokal sahibi olma
hayalimiz, sonunda gerçekleşti ve yeni lo-
kalimizin tefrisatı tamamlanarak 10 Ağus-
tos 1995 tarihinden itibaren kendi lokali-
mize taşınmış buluyoruz. Bütün üyeleri-

DUYURU

mize hayırlı olması dileğiyle du-
yarız.

UTED YÖNETİM KURULU

ADRES: İstanbul C. Çarşı: Apt. Kat:5 D:8
Bakırköy-İstanbul Tel: 543 2974 542 1300
Fax: 5421371 Lokal Tel: 571 3923



AIR FRANCE'A AİT UÇAĞA HAVADA BUZLAR ÇARPTI

Paris-İstanbul seferini yapan, Fransız Havayolları Air France'a ait Boeing 737-500 tipi yolcu uçağı, İstanbul'a iniş için alçakmaya başladığı sırada, havada hareket halindeki buz parçalarına çarptı.

Pilot kabındaki iki camı geçtiren ve suş kanadındaki bir farı kırılan uçak, Atatürk Havalimanı'na normal olarak inmeyi başardı. Paris'ten 95 yolcuyla birlikte havalanan Air France'a ait Boeing 737-500 tipi yolcu uçağı, Eolre semalarında seyreden elektrik yüklü bulutların içine girdi. Bu sırada Atatürk Havalimanı'na inmek için alçakmaya başlayan uçağı, bulutlar içinde bulunan ve hareket halindeki buz parçaları çarptı.

TÜRKİYE SİVİL HAVACILIKTA İFTİHAR EDİLECEK DÜZEYDE

Ulaştırma Bakanı Ali Şevki Erek, sivil havacılık alanında alt yapının tanımlanmasında özel sektörün de katkıda bulunmasına imkan verecek değişikliklerin en kısa sürede yapılacağını belirtti ve "Hava alanlarımızda güvenlik yönünden hiç bir eksiklerimiz yok. Isparta, Sinop hava alanlarının yapımı sürüyor. Samsun, Çorçamba havaalanları ilaleye çıkarılacak" dedi.

İstanbul Havalimanları Muhabirleri Derneği'nce düzenlenen "2000'e Doğru Türk Sivil Havacılığı" konulu panel Polar Otelde yapıldı. Panelin açılışında konuşan Ulaştırma Bakanı Ali Şevki Erek, Türkiye'nin sivil havacılıkta bugün iftihar edilebilecek bir düzeye geldiğini bildirdi. Bakan Erek, gelişimin devamı için teknolojik gelişmelere uyum sağlamak zorunda bulunduklarını kaydetti.

Türkiye'nin son yıllarda sivil havacılık alanında büyük bir gelişme kaydedtiğini anlatan Erek, sivil havacılık alanında alt yapının tanımlanmasında özel sektörün de katkı yapmasına imkan verecek değişikliklerin en kısa sürede yapılacağını söyledi. Erek, Hükümetin özel sektör havacılığının gelişmesine her türlü yardım hazır olduğunu kaydetti. Bakan Erek,

sivil havacılık alanında kayıtecileri gelişmeye paralel olarak havalimanı ve havaalanlarının kapasite ve sayı olarak artırılması gerektiğini belirtti. Ali Şevki Erek, şöyle devam etti: "İftiharla belirtiyim ki, şu anda havaalanlarımızda çağın gerektirdiği her türlü güvenlik çeşitli kuruluşlarımızca alınmıştır. 4 radar istasyonu çağın gereklerine göre hizmet vermektedir. Bunun dışında 137 hava trafik yardımcısı cihaz bu hava meydanlarımızda hizmet vermektedir" dedi. UTEB Başkanı Sefa İnan, bir öneride bulunarak "özel şirketlerin yılda milyarlarca dolar bakım ücretlerini dışarıdaki bakım merkezlerine ödemek yerine, tek bir bakım üssü kurularak tüm havayolu şirketlerinin burada gerekli bakımlarının yapılmasının bir avantaj teşkil edeceğini" belirtti. Bu fikri DHMİ Genel Müdürü Ahmet Kıratlıoğlu, Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Erol Cengiz, İHİ Genel Müdür Yardımcısı İlhan Tayman, İstanbul Havayolları Genel Müdürü Safi Ergin de benimsedi. DİMİ Genel Müdürü Ahmet Kıratlıoğlu, projeye destek verileceklerini ve yapılmasının gerekli olduğunu vurguladı.

CATHAY PASIFIC'E YENİ LOGO

Merkezi Hong-Kong'da olan İngiliz Cathay Pacific Havayolları, yeni logosuyla daha çok anı Asya havayolu olma niteliğini vurgulamaya başladı. Günümüzde 55 adet çok gelişmiş modern uçak flotası ve yalnız 10 Asya ülkesinden seçilen hostesleriyle, Doğu ve Batı'nın en mükemmel servis kombinasyonunu sunan Cathay, dünya çapında 68 şehre uçuyor.



BOEING SANAT İLE DOST

Dünyanın en büyük yolcu uçak firması Boeing sanatı destekliyor. Bu yüzden Türkiye'de de 1992'den beri İstanbul Müzik Festivali sponsorlarından. 1992'de Şef Cem Mansur yönetiminde Oxford Şehir Orkestrası ve Londra Fro Müzik Korosu konserleri için sponsor olan Boeing, bu tarihten sonra da klasik müzik çizgisinden şaşmadı. Wallace Collection üdeme bakır çalgılar eşliğinde bir müzik ziyafeti çeken Boeing yöneticileri, önceki yıllarda olduğu gibi bu yıl da konseri izlemek için Türkiye'ye geldiler.

BOEING 'İLE EKSPRES HİZMET



Dünya çapında yaygın bir taşımacılık hizmeti veren TNT Express Worldwide, Avrupa'daki iş hacminde olağan üstü artış nedeniyle 2 Boeing 727 uçağını da bünyesine kattı. Bu uçaklardan biri Belfast-Birmingham-Köln Birmingham-Belfast, diğeri ise hem Belfast-Birmingham hem de Birmingham-Köln arası çalışacak. Toplamı 2 milyon peundluk (142 milyar lira) bir yatırıma mal olan bu uçaklar TNT'nin Avrupa'daki hizmet kapasitesini artıracak. TNT firması uçaklara ek olarak Avrupa'da yeni yatırımlarda da bulundu.

BODRUM HAVAALANI YAPIMINA BAYINDIR HOLDİNG DE TALİP OLDU

3 milyar liraya ihaleye çıkarılan Bodrum-Milas Havaalanı ihalesine katılmak isteyen firmalarda, daha önceki ihalelerden farklı olarak bazı önkoşullar aranacağına dikkat çeken Bayındır Holding, bunların başında da daha önce herhangi bir havaalanı ve otoyul yapımı işini baştan ile tamamlamış olma, 89-95 yılları arasında devlete hiç vergi borcu olmama, çalışmaya tam ayağılılık ekonomik güçte olma koşullarının geldiğini belirtti.

Yapımın 1996 yılı sonuna kadar tamamlanması beklenen Bodrum-Milas Havaalanı inşaat ihalesi kap-



samada, uçuş denetleri ikmal inşaatı, terminal binası, diğer hizmet binaları, elektrik ve elektronik sistemlerin temin ve montajı yapılacak.

EMIRATES, TÜRK TURİZMİNE DESTEK OLMAYA DEVAM EDİYOR

Emirates Havayolları ve Turizm Bakanlığı'nın davetlisi olarak ülkemize gelen Singapur'lu televizyon ekibi, İstanbul ve Edirne'nin tarihi ve turistik yerlerinde çekimler yaptı.

Singapur'un en büyük ve en çok izlenen kanalı adına çalışan ekibin uçuşu, Türk turizmine destek sağlamak amacıyla Emirates Havayolları tarafından karşılandı.

Uçak başına 2,4 yıllık ortalama ile dünyanın en genç filo arından birine sahip olan Emirates Havayolları, yedi yıl önce başlattığı İstanbul seferlerini halen, A310 Airbus tipi uçaklarla haftada 3 gün üzerinden sürdürmektedir.

GAP KANATLANACAK

Güneydoğu Anadolu Projesi kapsamında yapılacak havaalanı için çalışmalar başladı Şanlıurfa'ya bağlı Yedikuyu ile Gülgün köyleri arasında bulunan Taşdağı'na inşa edilecek olan dev boyutlu havaalanı için Airways Engineering adlı ABD şirketi ile anlaşma sağlandı. Havaalanının yapımına 1996 yılında başlanması ve kısa sürede bitirilmesi hedefleniyor.

KADIN PİLOTLAR ERKEKLERDEN DAHA GÜVENLİ

İngiltere Sivil Havacılık yetkililerinin yaptığı bir araştırmanın sonucuna göre, kadınlı pilotlar erkek pilotlardan dört kat daha güvenli olduğu açıklandı. Yetkililer, henüz yayınlanmayan araştırma için, uçak kazalarının ve 2. Dünya savaşından bu yana 10 bin pilottun gırtlak kırıldığı belirlenmesi üzerine tek tek incelediği sonuçların kadın pilotların daha güvenli olduğunu konit ettiğini söylüyor.

ÖZEL SEKTÖRÜN GÖZÜ "HAVA"DA

1994 yıl sonu itibarıyla sektörün sağladığı döviz girdisi 500 milyon dolar. Bu rakam genelde yıllık hızda 600 milyon dolar civarında gerçekleşiyor. Özel sektör toplam 54 uçak ve 9935 koltukla uçuş yapıyor.

Özel Sektör Hava yolu İşletmeciler Derneği (ÖS-HİD) Yönetim Kurulu Başkanı ve İstanbul Hava yolları Genel Müdürü Sati Ergin, son günlerde büyük grupların havacılığa girme girişimlerini gözlemlediklerini ancak bunun boyutu hakkında net bilgi sahibi olmadıklarını söylüyor. Sektörde Türk Hava Yolları ile birlikte toplam 13 şirketin faaliyet gösterdiğini kaydeden Sati Ergin, tüm bir şirket enfeksiyonu yaşadığını da vurguluyor.

DEMİREL SİLİFKE'YE HAVAALANI ÖNERDİ

Demirel, Çel Bozyazı Belediye Başkanı Muzaffer Ünal ve beraberindeki heyet, Çankaya Kaşınmazı kabul etti. Heyet, konuşmalarında, turizmin öneminde değinerek, bu alandaki gelişimin ilk şartının yol açıldığını söylediler.

Demirel de, Antalya-Mersin geçişinin 1966'da kendis tarafından sağlandığını belirttiği konuşmasında, altyapı ihtiyacının önemli bir noktaya geldiğini kaydetti. Bozyazı'nın Türkiye'nin en çabuk gelişen ilçelerinden biri olduğunu ifade eden Cumhurbaşkanı, "Turizm, bizim sahillerimizin kaderidir. Silifke ile Alanya arasındaki kesim, altyapı ihtiyacı içindedir. Antalya ile Adana arasında bir havaalanı lazım. Bunun en مناسب yeri, Silifke munisipasitesidir" dedi. Cumhurbaşkanı Demirel, heyete, taleplerini için yardımcı olacağını da bildirdi.

BRITISH AIRWAYS GOLF TURNUVASI

Kemer Golf-Country Club'da gerçekleştirilen 2. British Airways Golf Turnuvası'nda M. Cattel ve B. Cattel'den oluşan ekip 46 puanla birinci olarak, British Airways'den Londra'ya ikişer kişilik gidış-dönüş uçak bileti kazandı.



Yarışmada B. Caspi ile D. Nelson'dan oluşan ekip 41 puanla ikinci, W. Bower ile R. Lorimer'den oluşan ekip ise 39 puanla üçüncü oldu.

**FOKKER
ZARARDAN
KURTULMA
PEŞİNDE**



Hollandalı uçak üreticisi Fokker, hissedarlarından biri olan Daimler Benz Aerospace (DASA)'dan sermaye bulabilme arayışında. Böyle bir arayışa girilmesinin nedeni, bu yılın ilk yarısı içerisinde ettiği zararın geçen yıl ki toplam net zararın aşması olarak açıklandı.

Fokker, son belirlenen zarar rakamlarını açıklamaktan kaçınarak, bu olaydan dolayı sorumlu tuttu. Şirket, DASA ve küçük bir hisseye sahip olan Hollanda hükümeti ile sermaye tabanını güçlendirmesi için bir yardım paketi hazırlanması amaçlı görüşmeler yapıyor olduğunu açıkladı.

Diğer uçak üreticileri gibi, Fokker de yeni uçak modellerinin uluslararası pazarlarda maruz kaldığı güçlüklerden büyük ölçüde zarar gördü. Şirket, 1993 yılının ilk yarısı içerisinde 42 adet uçağın teslimatı ile ilgili kontratları imzaladığını belirtirken, pazar içerisindeki rollerinde artış kaydedildiğini açıkladı.

THY BODRUMA EK SEFER KOYDU

THY İstanbul ve Ankara'dan Bodrum'a yapılan seferlerinin büyük ilgi gördüğü ve İstanbul'dan Bodrum'a ek seferler konulduğu bildirildi. THY yetkililer, yapılan açıklamada 1 Temmuz tarihine İstanbul'dan her gün iki sefer ve 2 Temmuz'dan itibaren de Ankara'dan da iki sefer seferiyle gerçekleştirilen Bodrum seferlerine ilişkin büyük ilgi olduğunu kaydetti. Açıklamada, teminen belirlenen uçakların Fokker karayolları uçuşu geldiği vurgulanarak, Cuma, Cumartesi ve Pazar günleri İstanbul'dan Bodrum'a, Bodrum'dan İstanbul'a 09.30'da karşılıklı ek seferler konulduğu bildirildi.



DÜNYA HAVAALANI TRAFİĞİ YOĞUNLAŞTI

Dünyada 1995 yılının ilk çeyreğinde havaalanı trafiğinde ciddi bir artış görüldüğü ve Pasifik'e kıyasla alan ülkelerin bu alanda idare ettiği alanda artış bildirildi. Merkezi Cenevre'de olan Uluslararası Havaalanı Konseyi (ACI) tarafından yayınlanan raporda, kargo taşımacılığında da güçlü bir artış görüldüğü ifade edildi.

Dünyanın mevcut 430 havaalanı temel alınarak hazırlanan rapora göre, 1995'in ilk çeyreğinde geçen yılın aynı dönemine göre, yolcu trafiği % 6, kargo trafiği de %12 oranında arttı.

Yolcu trafiğinde en fazla artışın aralarında Avustralya, Japonya, Güney Kore, Hong Kong, Güney Doğu Asya ve ABD'nin San Francisco ile Vancouver havaalanlarının da bulunduğu Pasifik kıyılarında görüldü.

Memphis havaalanı 417 bin 138 ton ile dünyanın en fazla kargo taşıdığı yapılan havaalanı ünvanını alırken, ikinci sırada Tokyo'nun Narita Havaalanı yer aldı. Narita havaalanında yılın ilk çeyreğinde toplam 392 bin 690 ton yük taşındı.



EDREMIT KÖRFEZ HAVAALANI AÇILAMIYOR

Yapımına 1994 yılının Eylül ayında başlanarak iki ay önce bitirilen Edremit'teki Körfez Havaalanı, turizm mevsiminin en hareketli dönemi yaşanmasına karşın, hizmete girmek için hala kurdeleyi kesecek devlet erkanını bekliyor.

Balıkesir Valisi Rıza Akdemir havaalanı pistinin 2200 metre uzunlukta olduğuna dikkat çekerek "Şu ana kadar 930 metrelik kısmı tamamlandı. Küçük uçaklar için iniş kalkışa bir engel yok. 20 milyar paramız var. Pistin geri kalan kısmını da kısa sürede tamamlayacağız. Daha sonra ışıklandırma sorunu da çözülmüş olacak" diye konuştu.

HAVAŞ YENİDEN YAPILANIYOR

Havaş'ta özelleştirme ve grevin ardından yeniden yapılanma başladı. Havaş'ın yeni Genel Müdürü Murat Öztürk, cört yarıdır yatırım yapılmamasına karşın, Türkiye'de havacılık endüstrisinin yüzde 130 büyüdüğünü belirtti. Havaş'ın bu büyümenin çok gerisinde kaldığını belirten Murat Öztürk, kurumun altyapısının sıfırdan başlanarak yenileceğini açıkladı.

Murat Öztürk "Özelleştirme İdaresi'nin istediği ilk yatırım taahhüdü 5 milyon dolarken, bizim bu sene yapmak zorunda olduğumuz yatırım 20 milyon dolar" dedi.

Özellikle İstanbul, Antalya, Dalaman ve İzmir'deki teçhizatın çok harap olduğunu söyleyen Öztürk, "Hem çok kullanılmı hem de nemli bölgelerde bulunması nedeniyle cihazlar çok yıpranmış" diye konuştu. Öztürk, "Hem teknik hem de persone açısından çalışmalar yapıyoruz" dedi.

ERZURUM'A YENİ HAVAALANI

Erzurum'a yeni bir havaalanı yapılacağı bildirildi. Erzurum Vali Yardımcısı Muammer Sönmez, Doğu Anadolu Serbest Bölgesi çalışmalarının son aşamaya geldiğini belirterek, Serbest Bölge'nin en büyük dezavantajının sivil bir havaalanına sahip olmaması olduğunu vurguladı. Açılışı yapılacak olan Erzurum Serbest Bölgesi'nde faaliyet gösterecek ülkelerin bir süre Erzurum'daki askeri havaalanını kullanacaklarını kaydeden Sönmez, sivil bir havaalanının yapılması için, mevcut havaalanının yanındaki arazinin kamulaştırıldığını kaydetti.

ESTONYA HAVAYOLLARI TÜRKİYE'DE

Türkiye'de şube açan yabancı havayolu şirketler arasında Estonya Havayolları da katıldı. Estonya'nın hava taşımacılığı yapan şirketi ELK, İstanbul'da 6,6 milyar lira sermayeli bir şube açtı. Bu arada, Antalya ve İstanbul'da havayolu taşımacılığına yönelik birer şirket daha kuruldu. Antalya'da kurulan şirkete "Altın Hava Taşımacılık" adı verildi. Şirketin sermayesi 5 milyar lira olarak belirlendi. İstanbul'da da 1 milyar sermayeli "Polar Fennor Havayolları A.Ş." de kuruldu.

HAVALİMANINDA REKOR YOLCU

Atatürk Havalimanı'nda 16-7-95 Cuma günü, yolcu rekoru kırıldı. Atatürk Havalimanı'na bir günde 595 sefer yapıldı; 20 bin 417 kişi giriş, 6 bin 917 kişi de çıkış yaptı. Ancak bu kadar yoğun uçuş kaldırılmayan havalimanında yolcular sefil oldu. Özellikle turistler, karşılaştıkları uzun kuyruklar karşısında başkınılığı düştüler. Havalimanının diğer hizmetleri, bu kadar yoğunluk karşısında iyice aksadı. Bagajları dulun teslim almak, pasaport kontrolü ve taksit bulup keme gitmek tam anlamıyla işkence haline geldi.

JAPON ABD İLİŞKİLERİNDE KARGO KRİZİ



Japon ve Amerikan Havayolları arasında yük taşımacılığı konusundaki anlaşmazlık üzerinde henüz bir anlaşmaya varılamadı. Anlaşmaya göre

Amerikan Havayolları Japon Havayolları'na ABD'nin güneydoğu kesiminde ve Latin Amerika'da yük alını satarken, karşılığında Japon Havayolları'na müşteri sağlayacak.

10 UED

KADIN PİLOTLAR ERKEKLERDEN DAHA GÜVENLİ

İngiltere Sivil Havacılık yetkililerin yaptıkları bir araştırmanın sonucuna göre, kadın pilotların erkek pilotlardan dört kat daha güvenli olduğu açıklandı. Yetkililer, henüz yayınlanmayan araştırma için, uçak kazalarının ve 2. Dünya savaşı'ndan bu yana 10 bin pilotun göstermiş olduğu performansın tek tek incelendiği, sonuçların kadın pilotların daha güvenli olduğunu kanıtladığını söylediler.

KLM KARA DOYDU



Hollanda Kraliyet Havayolları, 1994 yılı mali sonuçlarını açıkladı. Buna göre şirketin kuruluşundan bu yana son yirmi beş yılın en yüksek karını elde ettiği ortaya çıktı. 1914 yılında kurulan KLM, dünyanın ilk havayolu şirketi olma özelliği de taşıyor. Türkiye'de ilk ofisini 1954 yılında açan şirket, haftanın 7 günü İstanbul/Amsterdam/İstanbul olmak üzere direkt seferler yapıyor. KLM, İstanbul, Ankara ve İzmir'de 30 elemanı ile Türk turizmine hizmet ediyor.

SESTEN DAHA HIZLI

British Airways şimdi de Türk yolcular için yeni bir kampanya başlatıyor: Dünyanın en hızlı yolcu uçağı Concorde'la New York'a ücret ödemedi uçuşa fırsatı...

Bu fırsattan yararlanmak için Executive Club üyesi olmanız ve Club Europe, Club World, First Class veya Concorde uçuşları yapmanız gerekiyor. Böylece 1 Temmuz-30 Eylül 1995 tarihleri arasında Türkiye'den kesilmiş British Airways biletlerinizle uçarak, belirlenen 16 puanı topladığınız takdirde Concorde ile New York'a ücretsiz gidiş geliş bileti satın alabileceksiniz.

3.5 Saatte Amerika

Concorde, Londra ve New York arasındaki Atlantik Okyanusu'nu 3 saat 25 dakikalık bir sürede aşıyor. Diğer yolcu uçakları ise bu mesafeyi yaklaşık 7 saate katedebiliyor. Concorde, saatte 2 bin kilometreyi aşan hızına 16 bin ile 18 bin metre yükseklikte, yani uzaya bir oşık kafa "Stratosfer'de" ulaşıyor. Havayı caha iyi yarması için iğne kadar incelen bir buruna sahip olan Concorde'ların dış kabuğu, hava sürtünmesi nedeniyle 127 dereceye kadar ısınabiliyor. Bunun sonucu uçak, metal genişlemesi nedeniyle 25 santimetre uzuyor.

TÜRK HAVA KURUMU'NUN EĞİTİM MERKEZLERİ

Türk Hava Kurumu'nun, 4 ilimizde eğitim merkezleri bulunuyor. Bunların içinde, en görkemli tesislere sahip olanı Ankara Türk Kuşu Eğitim Merkezi'dir. Başkentir 15 km. dışında, Etimesgut'ta 2500 metrekarelik alanda kurulmuş olan merkezde Uçuş Okulu, Planör Okulu, Paraşüt Okulu ve Model Uçak Okulu bulunmaktadır.

En Eski Merkez

Eskişehir İnönü Eğitim Merkezi, Türkiye'de kurulmuş olan en eski havacılık tesisidir. Eskişehir'e 20 km. uzaklıkta bulunan tesis, 1936 yılında eğitime açılmıştı. Tesiste iki pist bulunmaktadır. Bunlardan biri 3 bin metre uzunluğunda, 40 metre genişliğinde, diğeri ise 1200 metre uzunluğunda 50 metre genişliğindedir. Eskişehir İnönü Eğitim Merkezi'nde ayrıca uçuş kulesi, idari binalar, bakım ve eğitim tesisleri ile yatakhaneler de bulunmaktadır. B merkezde paraşüt, balon, planör ve yelkenkanat eğitimleri veriliyor.

İki Merkez Daha

Türk Hava Kurumu'nun, Ankara ve Eskişehir

dışında Konya ve İzmir'de iki eğitim merkezi daha var. Konya Akşehir Eğitim Merkezi'nde sadece planörücü yetiştirilirken, İzmir Efes Eğitim Merkezi'nde paraşüt, yelken kanat ve pilot eğitimleri de verilmektedir. Orman yangınlarını söndürme ve zirai ilaçlama faaliyetleri de bu merkezden yürütülüyor.

THY BİR KAMBURDAN KURTULDU

Kuzey Kıbrıs Türk Havayolları (KKTHY)'nin %50 A hissesine sahip olan THY bu havayolunda bulunan Boeing 727-200 model uçağını geri aldığı kaydedildi. KKTHY'nin özel sektör havayolu olarak Türkiye'de tes-cil edilmesiyle birlikte millilik sıfatını da kaybettiğine dikkat çekilerek, THY'nin "KKTHY, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne hizmetten çok Avrupa'ya charter seferler düzenleyerek THY'yi baltalamaya çalışmaktadır. Hatta THY'nin uçtuğu hatlarda THY'nin uçağını kullanarak rekabete kalkışmaktadır. THY'nin kendi uçağı ile kendine zarar verilmesine daha fazla göz yumulmasının bir anlamı yoktur" mantığı ile hareket ederek uçağı geriye aldığı vurgulandı.



YÜKSEĞE! DAHA HAYDİ

Hazırlayan: Hidayet KAPKAÇ
Uçak Teknisyeni

51.000 feet (15.544 m)'de yolculuk yapmaya ne dersiniz? Belki de bu yükseklikte uçuşun sizin için çok ilginç bir yanı yoktur. Ancak uçaklar için oldukça önemli özellikler gerektirir.

Bilindiği gibi yoleu uçakları genelde 30.000-40.000 feet (9-12 bin metre) yükseklikte uçarlar. (tabii supersonic CONCORDE'un istisna olduğunu ve yazı konumuzun subsonic uçaklar olduğunu belirtir-

lim hemen) Dizayn ve imalat sırasında bu irtifalının özellikleri dikkate alınmıştır. Gövde dayanımı, baskınlama sistemleri, motor güçleri vs bu yüksekliklere göre ayarlanmış olan uçakların daha yükseklere çıkması mümkün değildir.

Peki daha yükseğe çıkmanın bir faydası var mıdır? Evet, atmosferin üst tabakalarına doğru çıkıldıkça uçağın baş tarafından aldığı karşı rüzgarın hızı azalır, uçak daha rahat yol-

alı. Bu da daha az yakıt harcaması ve hem para hem de zaman tasarrufu demektir. Diğer önemli bir faydası da hava trafiğinin çok yoğun olduğu günümüzde kalabalık trafiğe, aşağılarda bırakarak daha rahat bir uçuşa imkan sağlamasıdır.

Sürekli gelişmeyi hedefleyen havacılık teknolojisi bilinenin aksine 51.000 feet'de uçabilen yoleu uçaklarını bundan tam 17 yıl önce üretti. LEARJET 240, 240, 250 ve 250 modellerine 1977 yılında FAA (Federal Aviation Administration) tarafından 51.000 feet'de uçuş izni verildi. (LEARJET'in bugünkü 31A ve 60 modelleri de bu yükseklik için sertifikalıdır) CESSNA CITATION III 1982'de, DASSAULT Falcon 900 ise 1986'da aynı izni aldılar. CESSNA Citation X ve GULFSTREAM V ise sıradalar.

Bu izinler verilmeden önce uçaklar pek çok testten geçirildiler. En büyük endişe cabin basınç konusundaydı. Başlangıçta FAA muh-



Yüksekten uçmak çoğu kişi için ilginç olmayabilir ancak, uçaklar için önemli özellikler içerir. Atmosferin üst katlarında rüzgar azaldığından, uçaklar daha hızlı ve rahat yol alırlar. Bu da yakıt tasarrufu ve zaman kazanımı demektir.

temel bir kabin ya da kokpit camı kırılması durumunda insanların en fazla 37.000 feet'e (çok kısa bir süre) dayanabileceklerini düşünerek bu yüksekliğin aşılmamasını istedi. İmalatçı firmasının yetkilileri FAA'ya ikna edebilmek için yer testlerinde kabin ve kokpit camlarına silahlarla atış edip hasar meydana getirerek aynı anda meydana gelen birkaç hasarın bile kabin basıncını aniden 37.000 feet'e çıkarılamayacağına FAA'ya ikna ettiler. İniş takımlarındaki lastikler ile ilgili olarak da endişeler vardı. Ya aynı basınç farkından lastikler patlayıp uçağa hasar verirse! Bunun içinde testlerde iniş takımları yuvasına patlatıcılar

yerleştirilerek patlatıldı ve ciddi bir hasar olmadığı görüldü.

Muhtemel çatlakların etkisini görebilmek için mühendisler test uçağının gövde ve camlarında tam 37 yeri 6 inch uzunluğunda ve belli bir derinlikte kestiler. Uçak yüzlerce defa basınçlamp boşaltıldı. Tilde edilen sonuç olumluydu. Ancak yetkililer yine de tam olarak tatmin olmamışlardı. En önemli sorunun kabin basıncı lama sisteminde çıkabileceği düşünülerek normal basınçlama sistemininle bağımsız ve motorun düşük basınç kompresör kademesinden aldığı havayı doğrudan kabine veren ikinci bir valf grubu geliştirildi. Acil durumlarda bu sistem devreye girerek gerekli kabin basınçlamasını sağlıyordu. Gerçi motor havası doğrudan geldiği için kabin normalden biraz daha sıcak oluyordu ama olsun o kadarlık kusur karlı kışında da olurdu.

Son olarak emergency alçalma süresi üzerinde titizlikle dünüldü. Uçak 51.000 feet'de iken 8000 feet'teki basınca denk olan kabin basıncının uçağın hızla alçalması ile birlikte limitler dahilinde kalıp kalmadığı gözlemlendi. Test sonunda 51.000 feet'den 15.000 feet'e 3 dakikada inildiği ve kabin basıncında limitlerin aşılmadığı görüldü.

Bütün bu detaylı testlerin sonucunda sadece yelken kapısı bağlanılanın daha sağlamlaştırılması ve ekip oksijen sisteminde bazı küçük değişiklikler istenildi ve bu değişiklikler

giderildikten sonra da bu uçak-



lara 51.000 feet'de uçuş sertifikası verildi.

Bu gelişmelerin 17 yıl önce yaşandığını düşününce akla niye günümüzün diğer modern uçakları da bu yükseklikte uçamıyor sorusu geliyor. Bunun nedeni bu kadar yüksekten umanın gerçekten yararlı olup olmadığı sorusuna kesin bir cevap verilememesidir.

Yararlarının yanında bazı zararlarının olduğu da uzmanlarca ifade ediliyor. Bu zararların başında da radyasyon etkisi olduğu söyleniyor. Herhalde önümüzdeki yıllar bu konuya kesin bir açıklık getirecektir. Öyle görünüyor ki şimdilik supersonic CONCORDE ve subsonic yukarıda saydığımız tip uçaklar diğer uçak ara yukarıdan bakmaya devam edecekler.



BİRLEŞİK DEVLETLER ASKERİ
HAVACILIK TARİHİNİN İLK UÇAK
KAZASINA AİT

KAZA KIRIM RAPORU

Erol ALTUN,
YER KONTROLÖRÜ

Dünya askeri havacılık tarihinde meydana gelen ilk uçak kazasına ait raporu orijinal metninden sunuyoruz.

Milli Savunma Bakanlığı Hava-
cılık Dairesi

WASHINGTON

19 ŞUBAT 1909

Çevrimiçi

17 Eylül 1908 tarihinde Ft. Myer Virginia'da meydana gelen kazanın detaylı raporunu arz ederim.

Bübaşı C. Mac, Sahnenan, Albay S. Wallace, Yüzbaşı Frank P. Lahm, Deniz Kuvvetleri'nden Yüzbaşı Swart ve Yüzbaşı Creecy, Bay Octavia Chamie ve Profesör Albert Zahm'ten müteşekkül Havacılık Danışa Komutanı Kurulu kazadan bir gün sonra 18 Eylül 1908 tarihinde uçak üzerinde ve arazide incele-melerde bulundu. Görgü tanıkları ile görüşü ve uçakdaki detaylı raporu hazırladı.

Kaza 17 Eylül 1908 tarihinde Ft. Myer Virginia'da saat 17.18 saatlerinde meydana gelmiştir. Gayri resmi bir uçuş sırasında pervane pallerin-
den birinin kırılması ve buna bağlı olarak kontrolün kaybedilmesi ile uçak yaklaşık 25 feetten yere çakılmıştır.

Bay Wright'ın uçakta refakat etmek üzere görevlendirilen Birinci Sahne Taburundan Önyüzbaşı Thomas H. Selfridge uçağın yere çakıl-ması sırasında hayatını kaybetmiştir.

Tankların detaylı soruşturulması sonucunda şöyle edilmiştir:

Kaza sırasında ölümcül kullandığı

nin bulunduğu olduğunu beyan eden
Birinci Sahne Taburu D bataryasın-
dan Castavos Deloy önce istihdam
düzeyinin kopup yere düştüğünü,
uçağın 60 feet kadar uçuşa devam
ettiğini ve pervane palinin kopup
düştüğünü görmüş. Uçak ve Deloy
komutanı arasında kurtuluş için
güvenli bir iletişim kurulmuştur.

13. Süvari Alayı 1. Takımından

Uçaca ulaştığımda
Bay Wright, emniyet
kemerini bağlamış bir halde
yatiyordu. Kendine
gelmiş ve
konuşabiliyordu,
görünüşe göre şaşkın
bir halde idi. Başını
yere çarpmış ve
yaralanmıştı. Yüzbaşı
Selfridge tellerin
dışında yüzükoyun
uzanmış yatiyordu,
kafası kırılmıştı.
Muhtemelen kafasını
ahşap desteklerden
birisine çarpmıştı, hiç
kendine gelemedi ve
saat 20.10'da öldü.

Prile Allen soruşturmasında şunları
söyledi: Kaza sırasında süvari nö-
betçisi olarak mevazilik geçirdim al-
tında görevliydim. Bulunduğum yer
uçağın düştüğü yerden yaklaşık 50
yarda uzaklıktaydı. Önce büyük bir
gürültü duydum. Daha sonra da per-
vane palinin uçtuğunu ve uçağın ye-
re doğru hareket ettiğini gördüm.

Allen'in ifadesine göre uçak bu-
run üstü yere çakılmış ayrıca uçak
yere çakılırken uçak aklardan biri-
nin konusuna girdiğini duymuş.
Yerdeki uçağa gittiğinde Bay
Wright'ın başı omuz bağlarından
aşağı doğru sallanıyormuş ve sağ
kolu yüzbaşının altında imiş. Bay
Allen Bay Wright'ın kolunu kur-
tarmak için geçtiğinde Bay Wright
"ah kolum" diye haykarmış. Çıncu
Sahne Taburu D bataryasından ki-
demli onbaşı Forrester kazanın ol-
duğu bölgeye nöbetçi olduğunu ve
kaza sırasında süvari olarak uçak bat-
aryasının arkasında bulunduğunu be-
yan etti. Forrester'in ifadesine göre
ilk olarak pervanenin kopma sesini
duymuş ve uçak yere çakılana kadar
da bir şey görmemiş. Onbaşı Forres-
ter ve Prile Allen soruşturması kuru-
luna Yüzbaşı Selfridge ve Bay
Wright'ın bulunduğu andaki po-
zisyonları hakkında bilgi verildi.

Çıncu Sahne Taburu D bataryas-
ından Mincey, Kaza günü "E's"
bataryasına ait silah deposundan gü-
ney cephesinde nöbetçi olarak gö-
revli olduğunu ve önce şiddetli bir
gürültü duyduğunu, gökyüzüne bak-

uğunda ise uçağın kesin bir mesafe kaydedip yeri çakıldığını söylüyor.

Bay Chanute kaza sırasında gazeteciler için hazırlanmış olan çadırın 15 feet güneyinde uçağın düştüğü yerin 560 feet batısında, hangarın karşısında idi. Bay Chanute soruşturma heyetine kazaya ait izlenimlerini şöyle anlattı: "Uçak yaklaşık 50 feet yükseklikten meydan etrafında soldan dönüyordu. Uçak yaklaşık 300 feet uzakta iken pervane aynılıp yeri düştü ve bazı parçalar etrafa dağıldı. Uçak 50 veya 100 feet olan inişini bir süre muhafaza etti. Daha sonra yalpalayarak aşağıya doğru yavaşlamaya başladı, sol taraftan alçaklaştı ve görüş alanından çıktı ve çalılırlar arkasında gözden kayboldu.

Birkaç gün sonra Bay Chanute bir na, kopan pervane palinla istikameti dümenine bağlı olan en üstteki tele çarpıp kopmuş olabileceği yönünde tahminini söyledi.

Bay Wright'ın arkadaşı olan Doktor George A. Spratt kaza anında

yahitlikleri bilhassa uygun görülmüştür.

31 Ekim 1908 tarihinde Bay Wright ile hastane de görüştim. Bu görüşme sonucunda edinilmiş bilgileri aşağıya yazılmaktadır.

Bay Wright uçak hangarının üzerinden geçerken bir çarptı duyduğuna ve derhal inmeye karar verdiğini bu kez muavazığın duvarını geçmeden buna yapacak hemen hemen hiç zamanı olmadığını söylüyor. Pervane palin kırıldığı sırada itilim 100 feet civarında olduğunu söylüyor. Yaklaşık 40 feet belki daha az, belki daha fazla tedricen alçalmış. Sonunda uçak şekilli düşüşe geçmiştir. Bay Wright çatırtılar başlar başlamaz, derhal motoru durdurup, uçağın önüne temayülünü dövdürmüştü. Bu sırada uçak hızlı bir şekilde inişe kaybediyormuş. Buna engel olabilmek için kumanda lüvyasını mümkün olduğunca ger çekmiş fakat uçağın inişe kaybetmesine engel olamamış. Bunun üzerine Bay

Wright lövyeyi sıkıca tutmuş olabileceğini düşünerek lövyeyi önce ileri itmiş, sonra da tekrar geri çekmiş.

Bu sırada mayı yaptırmış. 31 Ekim günü Bay Wright arkadaşları met dümenini kırıp kopup düşmüş olduğuna ve yalpalayarak doğru olan hava akımının uçağın yere doğru hareketine sebep olduğunu söylüyor. Ayrıca uçağın 60 feet civarında burnu sınıma yere



iniliyordu. Doktor George'ün gözlemlerine dayanarak yazılı açıklamaları A'da sunulmuştur.

Kaza sırasında hatıra nöbetçi kullananlar bulunan asçeri levazım görevlisi Üstün, Sweeney ve Bay Wright tarafları tükürşyen olarak görevlendirilmiş olan Bay Charles Taylor'un soruşturmaları sonucunda

çoklu düşüşünü ve düşüşünü ve yan etti.

Yeniden yaklaşık 15 feet yukarıda kumandalar cevap vermeye başlamış ve uçağın hürri bir dereceden kodan kalkmış, böylece uçak yaklaşık 45 derecedik açıyla yere çakılmış.

Yukarıda yerden bayramlarda adı

geçen şahitlerin listesi:

Mr. Heiss, New York World.
Mr. Degan, United Press,
Mr. Smith, Baltimore Sun.
Mr. Mumahan, Washington Herald Gazeteciler.

Kaza sırasında kaza yerinin batısında yeni söbet toprakları yanında bulunurken:

Mr. Robert E. Crowley, Arlington, Va.

Mr. H. C. Hall, Clearon, Va.

Mr. E. L. Spear, Ballston, Va.

Kazadan sonra yukarıda isimleri geçenlerin dışında başka şahitlerle de görüştim. Ertesi gün 18 Eylül'de Havacılık Dairesi'nin soruşturması sırasında ben de hazırda, muhtelif zamanlarda Bay Wright, Bay Chanute, Prof. Zahm ve kaza ile ilgili diğer kişilerle konuştum. Kaza sırasında meydana sonundan, başlangıç noktasına yakın bir yerden uçağın inildi. Hava yeri çakıldığında sırtı bir şekilde derhal uçağın doğru kışını.

17 Eylül'de Bay Wright resmi bir denemesi için hemen hemen hazırda. Deneme yapmadan önce motoruna sırtını ayarlayarak mükemmel bir hale getirmek amacıyla yeri ve daha uzun pervane palinını aşağıya taktı. Bu yeni pervanelerinin çapı yaklaşık 9 feet idi.

O zamana kadar kullandılan pervanelerin çapı 8 feet 8 inç'tir. Yüzbaşı Selfridge 19 Eylül'de Zepelin-1 ile ilgili görevi için Messuri (S.J.)'den ayrılacaktı. Fakat ayınlamadı. Önce uçağa konusurak oluklar istikrarlı. Bay Wright teklifi doğrultusunda birkaç gün önce Yüzbaşısı ile firmanın ona bu şansı verdiğini söylemişti.

Eylül'ün 15 ve 16'sında hava uçağın münasit değildi. 17 Eylül'de hangar civarında yapılan alanda 4 saat poyrazdan esen rüzgar resat değildi. Öğleden sonra saat 15.46'da uçak hangarın çıkartıp pist olarak kullanılmak üzere hazırlanan yoldan sonuna götürüldü. Bay Wright ve Yüzbaşı Selfridge konkrak yerlerini aldı ve saat 17.14'de motoru çalıştırdılar. Meydan etrafında her zaman ki gibi soldan döndüğe tutacaklardı. Her bir tur takriben 4 dakika 18 saniye sürüyordu. Veviler üzerinde 4 tur attıkları ve hangarın geçtikten sonra ve meydanın sonuna doğru bir saatına saat duydu ve pervane palinına ait parçaları etrafa dağıldığını gördüler. Bu sırada uçağın 150 feet yükseklikte olduğunu söylüyorlar. Gözlemlere göre uçak 75 feet kadar süratle yere de 200 feet kadar mesafe kayırdı. Bu noktada uçağın

burnu Sahra Hastanesi'ne doğru döndü ve bu pozisyonda yaklaşık 75 feet'ler yere çakıldı. Yere çakıldığı noktada yapışım ölçütlerinden sonra şöyle eson ettim:

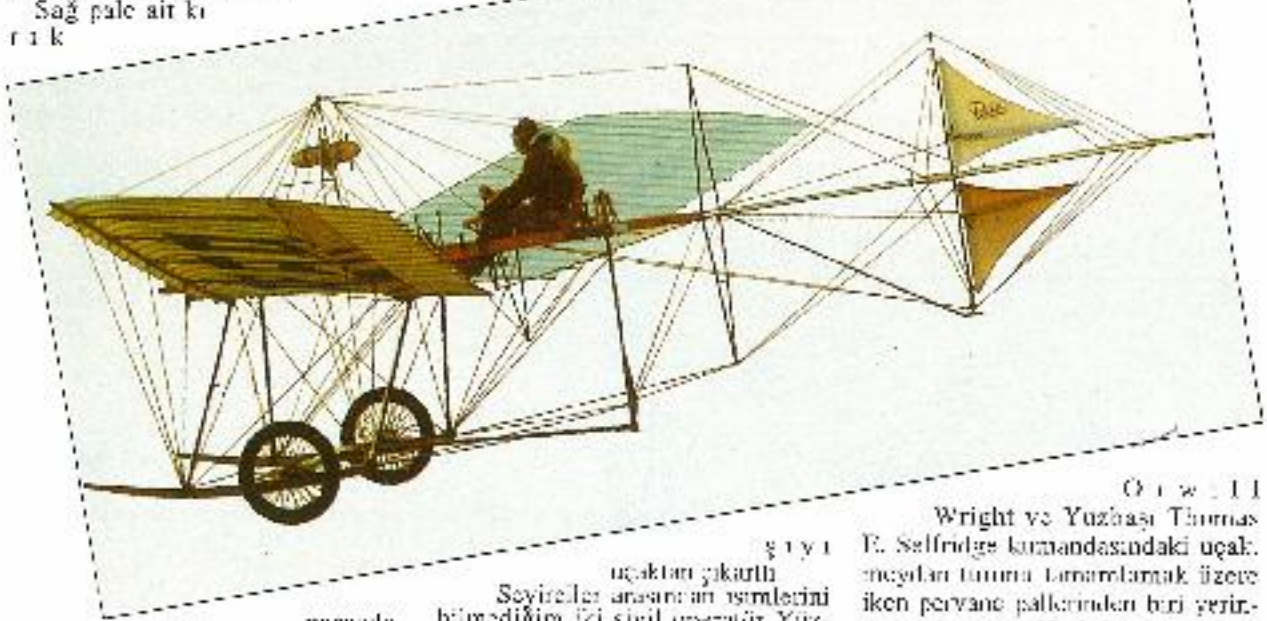
Mezarlık geçidinin altından 304 feet ve hangarın kuzeydoğu köşesinden 462 feet uzaklıkta idi. Pervane palıncı sol parçayı uçanın çakıldığı yeri 200 feet batıya baktık. Sağ parçaya da bu parça yaklaşık üç buçuk feet önünde oturuyordu. Pervane parçası üzerindeki iysirtilerden parçanın istikamet dümeninin kamerası tellerine çarpma olduğunu söyleyebiliyoruz. Daha sonra kamanda telleri üzerinde yapılan incelemelerle, pervaneye ait aletlerin boyu üzerine rastlanmıştır. Ayrıca sol pa da geniş bir çatik mevcuttur.

Sağ pa ile ki r k

du. Yuka da alından süz ettiğim ki-i Bay Wright'ı kaldırmaya çalışı-yordum. fakat bunda başarılı olmadım. Bay Wright kendine çarpmış ve ko-nuşabiliyordu, görünüşe göre çarpm bir hald e idi. Başını yere çarpmış ve yaralanmıştı. Yüzbaşı Selfridge tel-lerin dışında yüzükoyun uzanmış yatıyordu, kafas kırılmıştı. Muhtemelen kafasını alıp arastirlerden birisine çarpmıştı, hiç karnine ge-le-medi ve saat 20.10'da öldü. İki gö-nüllü ile birlikte Bay Wright'ı kaza yerinden uzaklaştırdık ve darha' Ha-va Kuvvetler. Öce atışları tamiri-den kontrol e aldım. Kaza s rasında seyirciler arasında bulunan Binbaşı Irland daha sonra yüzba-

sonucunda oluşan yaktan dolayı yerinden kopması yakıt tankı alıncı olmuştur ve yakıt dışarıya sızmıştır. Su soğutmalı olan motor fazla zarar görmemiş olmasına rağmen soğutma sistemi eğilmiş, fakat yenisinin takılması kolaylıkla mümkündür. Kaza günü öğleden sonra uçağa ait enkazı hangara naklettirdim. Son-radan Bay Wright'ın dirençleri üzerine gemi ile Ohio'ya gönderildi.

Saygılar
Frank P. LATIM
Önyüzbaşı Haber
Dairesi



parçada ki daha küçük yendik kopma parçası n önce sol pa ile çarpmıştı gösteriyor.

Kamandacı muhtemelen ağırtı vı-bımsızından ötürü sağ yandaki pal ile kontrol teli, birbirine temas etti. Bay Wright'ın daydığı çitiriler bu te-mardan dolayı oluşuyordu. Vibras-yonun artmasıyla birlikte pervane-ye daha kuvvetli çarpıp telin seke-timlen çıkmasını sağladı, bu sırada pervane de kırıldı. İstikamet düme-ninin kırılıp, yana düşmesi ile uçak yana doğru fırlatılmaya başladı ve sol kamand üzerine çakıldı.

Bay Wright ve Yüzbaşı Selfridge çarpma sırasında koltuklarında idi ve her ikisinin de emniyet kemerleri bağlı idi. Muhtemelen önce ayazdan yere çarptı ve emniyet kemerleri su-yesinde koltuklarında kalmadılar. Uçağa ulaştığında Bay Wright, em-niyet kameri bağlı bir hald e yatıyor-

Şeyi 1
uçaktan çıkartılı
Seyirciler arasında isimlerini bilmediğim iki sivil operatör Yüz-başı ve Bay Wright'ın ayınmasına yardımcı oldu. On dakika içinde kazazedeleri hastane görevlileri tarafından sedye ile Sahra Has-tanesi'ne taşıyıp, ameliyata aldılar.

Bu sırada uçak enkazının etrafına nöbetçiler yerleştirildi ve katabank uçakın uzak tutuldu.

Kuzuda Bay Wright'ın üç kaburga kemiği kırılmış, dudak çatlamış ve sol kalça kemiği çatlamıştı. altı hafta Binbaşı Francis A. Winter'in gözetimi altında hastanede kaldı ve bu süre sonunda Dayton'daki evine döndü. Yüzbaşı Selfridge 25 Eylül tarihinde Askeri Türenele Allington Mezarlığına gömüldü. Uçağın yere çakılmasını anımsanla yerle ilk temas eden sol kanatlar kırılmıştı, sağ kanatlar da büyük bir hasar yok-tu. Görünüşe göre harun dümeni, tekerleri, sol kanatlar çarpma kuv-verine maruz kalmışlardı.

Aşa istikamet dümeni, çarpma

Wright ve Yüzbaşı Thomas E. Selfridge kamandasındaki uçak. meydan tutuma tamamlamak üzere iken pervane palıncından biri yerin-den fırlanmış. Uçak bu durumday-ken uçağa devam etti ve başladığı noktaya yöneldi. Görünüşe göre motor çalışıyor ve uçağa engelleyen birşey yoktu.

Pal'ın fırlamasına müteakip yak-lık 200 feet sonra, uçak süzülüşle birlik e inişe kaybetmeye başladı. Bu sırada uçanın yaklaşık 65 feet zivanda olduğu tahmin ediliyor. Yine telanile e göre yere yakla-ık 25 feet kala uçak süzülüştan çıkıp tırmantıya geçti. Ne var ki tırmantı pozisyonunda inişe almaya yetecek kadar tutunamayıp tekrar negatif iticinin açısıyla inişe kaybetmeye başladı ve müteakiben yere 40 demerin üzerinde bir açıyla çakıldı.

Geo. A. Spratt / A.Ü. Sivil
Havacılık Bülteni Sayı: 14



AIRBUS'IN BOEING'E RESTİ, "SİZ SÜPER JET YAPARSAÑİZ BİZDE YAPARIZ"

Airbus managing director, Jean Pierson 500-800 koltuk kapasiteli uçaklara pazarın ihtiyacı olduğundan emin olmamakla beraber, sayın Boeing bu tip yapıma başlarsa, kendi yapımlarının ilk ve tek oluncaya kadarını söylemektedir.

Bu pazarın herhangi bir bölümünden ayrılmak için sebebi çımadığını vurgulamaktadır. Boeing başkanı Ken Woodward'ın Singapur'da yapılan ve Asya havayolu temsilciliklerinin iştirak ettiği toplantıda aynı şeyleri söylediği ifade edilmektedir. Şu anda pazarın süper jumbo'ete ihtiyacı olup olmadığı ve taşıma kapasitesinin ne olacağı bilinmemektedir.

Geçirirne maliyeti yaklaşık 8 milyar dolar olacaktır. Airbus 100 üniflik ve Boeing 747 ile yarışacak uzun vadeli bir araştırma yapmaktadır. Pierson bu çin işimlardan ne kadar pazar payı beklediklerini söylememektedir. Genel Airbus düşüncesinde dünya havacılık pazarının %50'den fazlası hedeflenmektedir.

Airbus çalışmaları süper jumbo üzerinde Boeing ile beraber çalışmak istemektedir. Asya havayolları temsilcileri Boeing-Airbus işbirliğine süphesi hakmaktadırlar. Müşterek birleşilen konu ise 747-400 ölçülerini ilerisindok bir imalat başanyaya ulaşabilir. Bu ifadeyi Pierson "zaman zaman yarış yorsunuz ve nedenini sadece bilmiyorsunuz" şeklinde cevaplamaktadır.

Boeing yetkilileri süper jumbo ölçüler için herhangi bir şartları olmadığını, mühendislerin çalışmalarını 747-400 ölçülerinin büyütülmesi üzerine yaptıklarını söylemektedir.

Bazı Asya temsilcileri Boeing'in büyük uçak kapasitesini 600 civarında sınırlandıracaklarını, 7775 modelinde sağlayacaklarını beklemektedir. Bu senaryo Airbus'ı büyük uçak yapımından vazgeçirmeye zorlanacaktır. Airbus şimdi, 530-850 uçak için zaman ve alcu konusunda seçilmiş bazı havayolu temsilcilerinin düşüncelerini almaktadır.

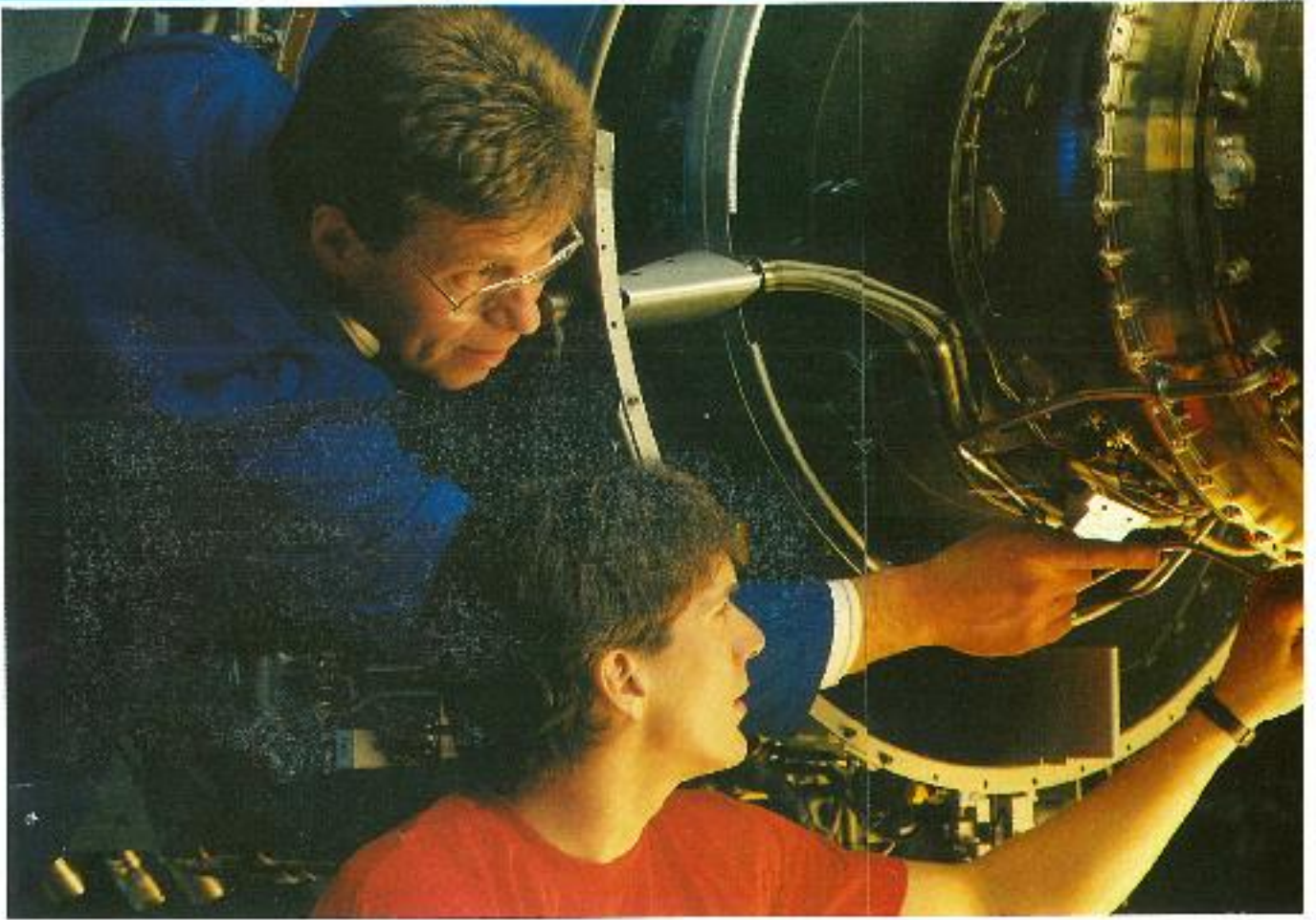
Böyle bir proje için Airbus'ın yatırım imkanı mevcuttur. Yapılacak Future Large Aircraft (FLA)'nın askeri amaçlı olması düşünülmektedir. Pierson Airbus her projeyi aynı anda yapabilir, FLA 2000 yılından önce, jumbo 2000 yılından sonra demektir. Yeni büyük sivil maksatlı uçağa 2002-2004 yıllarından önce ihtiyaç olmadığı düşünülmektedir.

Pierson 2 Kasım 1994'de Hong Kong'ta Cathay Pacific'e ilk Airbus ürünü A340' teslim etmiştir. Daha sonra Beijing'e geçerek burada irşaatı devam eden (40.000 sq.meter) customer support center'i gezmiştir. 25 milyon dolar maliyet olan merkez 2 uçuş simülatörü, dersaneler ve yarek parça depolaması ile 1996'da açılacaktır.

Büyük uçak projesinde Pierson Japonya'yi en iyi müşterileri olarak görmektedir. Asya'da büyük uçak projesinin %10'u destekleyecek herhangi bir ülkeyi müşterek çalışma için düşünebileceklerini sözlerine eklemektedir.

Kaptan Pilot: Akın Diler

Aviation Week and Space Technology
7 Kasım 1994



gundan bir dengeye zik ortaya çıkar. Üretim maliyeti olarak fiyatlara yansır. Maliyet fiyatlara yansıtılmazsa, ya üretim ya da ücretlerin değiştirilerek maliyetlerin sabit tutulması gerekir. Bu durumda Türkiye gibi rakiplerle aynı verimlilik düzeyine ulaşamayan ülkeler sorunlarını paraların değerini düşürerek (devalüe ederek) çözmeye çalışmaktadırlar. Böylece üretime giren hammadde, malzeme, ve teknolojideki fiyat artışları da enflasyonu yükselterek, reel gelirin düşmesine neden olmaktadır.

Yani, düşük verimlilik düzeyi, ücretlerin yükselmesine, birim maliyetlerin artmasına, satışların yaşılamasına, kapasite kullanımının azalmasına, sermaye birikiminin gerilemesine yol açmaktadır.

Ülkemizdeki yoksulluk, işsizlik ve enflasyon gibi yapısal sorunlar, düşük verimlilik kısır dengü haline getirmektedir. Kısır dengü ancak toplumsal bilinç ve bireysel çabalarla kırılabilir.

Ülusal verimliliğin artırılması, kaynakların optimum kullanımı ve ülkemizin ekonomik, siyasi ve sosyal yapısının uluslararası çağdaş

standartlara gelmesi mümkün olabilir.

Kalkınma yüksek verimlilikle mümkündür. Eğer Avrupa'ya ve dünyaya entegre olmak istiyorsak önceliği "verimlilik" kavramına vermeliyiz.

UÇAK BAKIMINDA VERİMLİLİK:

Üretimin; işgücü, malzeme ve diğer kaynakların en uygun şekilde planlanması, yapımı ve programları uygulanarak bir bütünün benimsenmesiyle işlerlik kazanır. Birbirini izleyen bakım faaliyetlerinin sırası, birisi sürerken diğer faaliyetlerin hazırlanması, malzeme kullanımı, testler ve yapılandırmanın teknik şartnamelerine göre kullanılmalarına sabit gözetilmesi, tekrar eden araçların nedenlerini incelemesi verimliliği artırır.

Üretim planlamaları, verimlilik faktörünü temel parametre olarak ele alınmalıdır. Bakımda bu güçlükleri verimlilik uçak bakım süreçlerinin kısaltılmasıdır. Uçaklarımızın yerde kalma zaman-

larının minimize edilmesi bakımın hedefidir.

Gelirimizi artırmak ve giderlerimizi azaltmanın temeli verim artışından geçmektedir.

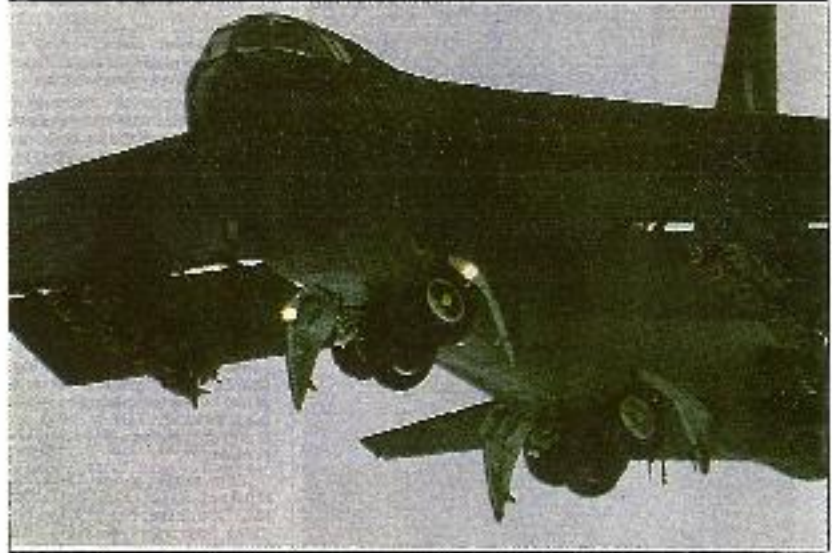


Kalkınma yüksek verimliliğe endekslidir. Eğer Avrupa'ya ve dünyaya entegre olmak istiyorsak önceliği "verimlilik" kavramına vermeliyiz.

B-52 BOMBARDIMAN UÇAĞININ KUYRUĞUNDA TERSİNE DÜNYA TURU

ÇEVİRİ: EROĞUL İSKİT

"Görevimizin;
'dünyayı uçarak ve
hiç bir yere inmeden
turlamak' olduğunu
öğrendiğimiz zaman,
hepimiz dikkatle ve
heyecanla
açıklamaları
dinlemeye
koyulmuştuk..."



B-52 uçağı ile ; 45 saat 19 dakika yere inmeden, dünyayı, uçağın arkasındaki bölümde hiç ayağa kalkmadan oturarak dolaşan Amerikan havacısı, ilginç bir rekor kırmıştı...

D nğrusunu isterseniz 45 saat 19 dakikada hiç yere inmeden devri alem yapan yalnız ben değilim. Stratejik Hava Kumandanlığı tarafından tertip edilen bu tura çıkanlar üç Boeing B-52 uçağının mürettebatını teşkil eden 27 kişi de benimle bu tecrübeyi paylaşmışlardır. Fakat onlara nazaran benim hususiyetimin kuyruk makineli tüfekçisi olarak uçağın tam arkasındaki "hücre"nde hiç ayağa kalkmadan ve daima ters istikamette uçarak bu yolculuğu tamamlamış olmamdır. Diğer iki uçağın kuyruk makineli tüfekçileri uçuş esnasında birkaç defa pilotların bulunduğu ön tarafa giderek, mafsallarını ve adellerini oynatma imkanı bulmuşlar ve böylece ters istikamette uçarak dünyayı ilk devreden adam ünvan ve şerefini bana bahsetmişlerdi.

Hakikatte 14 Ocak günü ya-

pılan brifinge girerken verilecek vazifemin o ana kadar yaptıklarımızdan hiçbir farkı olacağını tahmin etmiyordum. Fakat General Archie Old bu sefer ki vazifemizin dünyayı uçarak ve hiçbir yere inmeden devretmek olduğunu söylediği zaman hepimiz yerlerimizden doğrulmuş ve diğer teferruatı her zamankinden daha büyük bir dikkatle dinlemiştik. Brifing odasını terkederken kuyruk makineli tüfekçisi olan benim gözüme, içinde vazife göreceğim ufak hücre her zamankinden de daha ufak gözüküyordu.

Ertesi sabah evden ayrılırken karıma beni birkaç gün beklememesini söyledim. Zaten havada bir fevkedelik olduğunu sezen o da hiç üzerin-

de durmadı, yol üzerinde bir yere inmeme ihtimalini göz önünde tutarak hazırladığını ufacak çantama, oturma odamızdaki kitap ve mecnualardan birkaç tane sıkıştırırmayı unutmadım. Tek başına ufacak bir delikte dünyayı dolaşacak bir adama bunlardan daha lüzumlu ne olabilirdi?

Verilen talimata göre 16 Ocak günü tam saat 10'da, uçuşa başlangıç anından üç saat evvel Castle Hava Kuvvetleri üssünde bulunuyordum. Uçuştan evvel ki vazifem, uçağın her tarafını gözden geçirmek ve herşeyin yolunda olup olmadığını kontrol etmektir. Bunu her zamankinden daha büyük bir dikkatle yerine getirdim. Ve nihayet işimi bitirip de 45 saat müd-

detle içimlen çıkamayacağım kabinime girdiğim zaman ise, yolun uzatılığını dikkate alıp üzerinde giydiğim ve yanına aldığım yiyecekler yüzünden bulunduğum yerin bütünü daraldığını farkettim. B-52 uçaklarında kuyruk makineli tüfeklerinin oturduğu yer, üst kısmı plastikten yapılmış, dışarıya doğru bombeli ufacak bir hücreden ibarettir. Ön tarafta düğmeler, radar malzemesi ve diğer bir sürü teknik kontrol aletleri bulunmaktadır. Pilot yeri olduğu gibi, uçağın ön kısmı da tazyik tertibatıdır. Bu sayede ne kadar yükseğe çıkılırsa çıkılsın içinde oturur, rahatsızlık hissetmez. Ayrıca mevcut suhnet kontrol tertibatı sayesinde de bulunduğumuz yerin sıcaklığını istediğimize göre ayarlamak serbestliğine sahipsinizdir.

Kararlaştırıldığı gibi tam saat birde havalandık. Kaliforniya'nın San Joaquin vadisi gözden kaybolurken seyir süratimiz olan saatte 540 mili de kazanmış bulunuyorduk.

Bu şekilde bir müddet uçtuktan sonra, ufakca güneş batarken acıktığımı hissettim. Zaten bu uçaklarda insanın avindeki yemek saatlerini ayırmak takip etmesine imkan olmadığı gibi, bir mecburi iriş halinde uzun müddet yiyeceğe ihtiyaç hissetmememiz için daima midelerimizi sık sık yemekle dolu bulundurmaya adet edinmişizdir. Yanımıza verilen yiyecekler doğrusu iyi bir lokantanıkinin aratmayacak cinstendir. Konserve çorba, et, meyve, bığağa ihtiyaç hissettirilmeyen şekilde ufak ufak hazırlanmış biftek, pasta ve şeker bol miktarda mevcuttu.

Bulunduğum yerden pilotlarla dahili irtibat sistemini

kullanarak daima konuşma imkanına maliktim. Hatta birkaç kere beni ön tarafa çağırdılar ve o taraflı olmadığımı görünce de "münzevi" adını taktılar. Fakat onların benim ters istikamette uçarak dünyayı ilk devreden olmak hususundaki gayesinden habersiz oldukları muhakkaktı. Üstelik de oksijen maskesini takarak bulunduğum yerden çıkmak ve aradaki mesafeyi yürüyerek ön tarafa gitmek bir hayli zahmet icabuttu. Ben, kendi kendime vazifem olan kayıtları tutmayı ve onlar olmadığı zaman da yanında ge-

Yol üzerinde bir yere inmemiz ihtimalini göz önünde tutarak hazırladığım ufacak çantama, oturma odamızdaki kitap ve mecmualardan birkaç tane sıkıştırmayı unutmadım. Tek başına ufacak bir delikte dünyayı dolaşacak bir adama bunlardan daha lüzumlu ne olabilirdi?

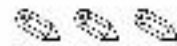
tirdiğim kovboy hikayeleriyle resimli mecmuaları okumayı tercih ediyordum.

Muhakkak ki, dünyayı devredenler arasında, yolculuklar arasında etrafi en az görmüş olan berimdir. Bulunduğum durumda yeri fazla görme imkan olmadığı gibi, esasen de meşguliyetimi de buna elvermiyordu.

Yolculuğumuzun en nazik

anları yokla diğer bir uçaktan yakıt aldığımız zamanlarla, Malaya üzerinde rastladığımız fırtına esnasında idi. Bunları atlattıktan sonra tekrar bir deniz başladı. Hepimiz biliyorduk ki bu denizin sonu Amerika, hepimizin hasretle beklediğimiz vatanımız idi. Nitekim son saatlerde iç mikrofonu akseden elektrikli traş makinesi sesleri, pilotların ve diğer mürettebatın vanşu hazırlanıklarını göstermişti. Sarışın olduğundan zaten sakalım pek farkedilmezdi, bu bakımdan benim bu zahmete katlanmama lüzum yoktu.

Başta Stratejik Hava Kuvvetleri Kumandanı General Curtis Lemay olmak üzere birçok büyükler bizi karşıladı ve nişanlar verdiler. 45 saat aynı durumda kalmaktan, hıttan merasim esnasında bacaklarımın tıredüğünü hissediyordum. Merasimin bitişini müteakip, bir C-47 uçağı ile diğer bir meydana uçtuk ve orada bizi bekleyen ailelerimize kavuştuk. Seyahatimizi izmal edeceğimiz günün sabahı Hava Kuvvetleri vazifemizin mahiyetini açıklamış ve hepsini toplayarak bizi karşılamalarını temin etmişti. Gazeteler bizim hakkımızda yazılanlarla doluydu. Ondan sonraki bir hafta bir rüya gibi kısa geçti. Yorgunluk mu, hiç yorulduğumu hatırlamıyorum ki, insan olamaktan yorulur mı?



Kaynak: T.H.K. Yayınları "İstikbal Göklerindir, Gökler Bizimdir"

(Ölümün korkutucu ve çarpıcı yansıması, insanın aklını ve duygularını da etkiler.)

Amerikan Havayolları 8,7 milyon Dolartık 25.000 ft² üzerine Dallas/Tx. karargahındaki alanda kurulu yeni C.R.Smith müze-sini resmen açtı. Tesis, ABD Hava Sektöründe, genelde ve özelde Amerika'da önemli bir aima olan C.R.Smith'den sonra hakettiği yeri aldı. Smith Amerikan havayolları'nın başkanı olarak 1934 yılından itibaren Albert Casey'in tayin edildiği 1974 yılına kadar 40 yıl görevde kaldı. Kendisi, havayolu camiasında "baba" olarak çağılırdı.

Müze fikri onun ölümünden beş yıl sonra 1990'da ortaya çıktı. Bu müze bir tek havayoluyla ait ve dünya üzerindeki görkemli tek müze. Müze, 12.500 kadar Amerikalı elamanın yaptıkları yardımlar ve arı içinde Airbus Industrie, Boeing Co, General Electric, Mc Donnell Douglas ve Pratt&Whitney gibi Amerika'da yıllardır hizmet veren büyük firmaların bulunduğu 100 kadar şirketin yaptığı bağışlarla kuruldu.

Smith Müzesi, a.t. sergi alanından oluşmakta ve ziyaretçilere hem Amerika Havayolu tarihi hem de mevcut havayolu endüstrisi hakkında eğitimler verilmektedir. Bu alanlardan üstünde uçuş operasyonları, bakım ve uçak uçuş ilkeleri konularında sergiler vardır. Tesisde ayrıca 35'e 45 büyüklüğünde sahnesi olan bir JWERKS tiyatro salonu vardır. Ziyaretçiler, tiyatroya bir uçak kapısı olan kapıdan girerler ve Muki Image Productions tarafından hazırlanan "Dream of Flight"ı seyretmek için birinci sınıf koltuklara oturuyorlar.

Smith Müzesi'nin önemli özelliklerinden biri de eturma kısmının olmasıdır. Amerikalılar, son zamanlarda satın aldıkları 82 adet Douglas DC-3 eski gületeri geri getirdi. DC-3 ilk kez American Airlines'da uçuş hizmetine başladı. Smith, bu gelişmede büyük pay sahibi olarak önem arz etmektedir. Smith, o anlık "telefon görüşmesi" ile Donald Douglas'dan DC-3'ün özelliklerini öğrenmesini isteyen kişiydi. DC-3 ilk servisini New York ile Chicago arasında 25 Haziran 1936 tarihinde yaptı.

Bir DC-3 türü olan Flagship Knoxville ise 1940 yılında hizmete girdi. İkinci Dünya Savaşı sırasında ordi. tarafından ödünç alındıktan sonra Amerika'ya 1943 yılında döndü ve 1948 yılında Colonial Airlines'a satılana kadar hizmet verdi. Burada 1956 yılında Colonial Airlines, Eastern Ha-

DC-3'ÜN GERİ DÖNÜŞÜ



vayolları tarafından satın alınana kadar işleildi. O tarihten sonra Eastern'da hizmet verip vermediği bilinmiyor. 1956 yılında Flagship Knoxville kişisel taşımacılık için özel bir firmaya satıldı. Kariyerini 1958 yılında sivrisinek ilaçlama uçağı olarak tamamladı. Tamamına 50949 saat uçuş yapmış durumda. Amerikalı gönüllüler onu 1991 yılında satın aldılar ve Amerika Tulsa bakım merkezinde bir yıldan fazla bir zaman alan gönüllüler programı çerçevesinde yeniden uçuş şartlarına kavuşturuldu. Geçen 4 Mayıs'da DFW'ye uçtu. Amerikan Havayolları görevlileri uçağın %80'inin orijinal veya yenilenmiş parçalardan oluştuğunu söylüyor. Yolcu girişi bile sadece Amerikan DC-3'lerine özgü olarak gövdenin sağındadır.

YENİLENEN HAVAŞ

Hükümetimizin almış olduğu özelleştirme kararları doğrultusunda, havacılık sektöründe ilk özelleştirilen şirketlerden olan HAVAŞ AŞ.'nin yenilenen yüzünü okuyucularımıza tanıtabilmek amacıyla, gerçekleştirdiğimiz röportajı sunuyoruz

UTED... Sayın Öznir, sizi kutluyor, yeni görevinizde başarı diliyoruz. Özel sektöre geçiş Havaş'a ne kazandırdı? Özelleştirmeden doğan kayıplar var mı?

M.ÖZTÜRK... Özel sektöre geçişin Havaş'dan önce Türk Turizm'ine küllümsenmeyecek boyutta kazanç sağladığını belirtmek isterim. Yakın bir gelecekte, havalimanlarımızı dünya standartlarında, dünya kalitesinde hizmet sunan bir Havaş göreceksiniz. Bundan kazançlı çıkarak olan öncelikle sektör, bilhassa Havaş'tır. Şüphesiz ki Havaş'da kazanç vardır. İyi hizmet sunulduğu ölçüde daha da çok kazanacaktır. Şu anda altyapıyı onarma, geliştirme çalışmalarını sürdürüyoruz. Düşünün ki özelleştirilen Havaş, devlet kuruluşu Havaş'ın teçhizatı alını konusuna geçmiş beş yılca gerçekleştirdiği toplam yatırımın dört katını bu an yatırımları 1995 yılının son altı ayında yapmayı planladı ve uygulamaya koydu. Neticesini hep birlikte görüp yaşayacağız. Özelleştirmeden doğan ne tür bir kayıp olabilir ki, Devlet bir fayda tesbir etti. İhale yapıldı. Yüzeks Havaş'ı satın aldı. Çalıştırıyor. Karatimince Devletin ziyana söz konusu değil. Havaş, özelleştirmenin ilk denemesi sayılır. Bizden önce bir Uşak örneği var. Zamanla devlette konu ile ilgili verimle kazanıyor. Uşak'da yapılan bir hata varsa, Havaş'ın özelleştirilmesinde mutlaka tekrar edilmemiştir. Bundan eminim. Özelleştirmeden Türkiye kazançlı çıkacaktır. Biz olaya bu gözle bakıyoruz.

UTED... Yeni imajınız nedir?
M.ÖZTÜRK... Çağdaş, düzenli ve hızlı hizmet verme üzerinde yoğunlaşıyoruz. Ambleminizde de bu imajı vurgulamaya çalıştık.
UTED... Havaş'ın 2600'li yıllardaki hedefi nedir?

M.ÖZTÜRK... Size önce 1996 yılı hedefimizi ifade etmek isterim. Hedefimiz müşterilerimize dünya kalitesinde hizmet sunabilmektir. Buna amaçladık. Bunun için çalışıyoruz. 1997'de yurt dışındaki hizmet sunma çalışmalarına yoğunlaşacağız. Neden Havaş bunu yapmasın? Şimdi yan hizmetleri ulaştırılmaya başladık. Ağustos ayının ortalarında Nişantaşı Vali Konağı Caddesinde Havaş Turizm ve Seyahat Acentasının çalışmalarını göreceksiniz. İddiasıyız. Bu konuda. En çok sızan acentalardan



HAVAŞ GENEL MÜDÜRÜ
Murat Öztürk

biri olacağız. Daha sonra havacılıkla ilgili başka hizmet dallarında birer göreceksiniz. Bunlar için 1997'yi beklemeyeceğiz. Çalışmalarımıza başladık.

UTED... Teknik Handling yapabilmemiz mümkün mü? Mümkün ise buna yapmayı düşünüyor musunuz?

M.ÖZTÜRK... Bir önceki sorunun içerisinde, bunun cevabını da bulabilirsiniz. Sivil havacılıkla ilgili başka hizmet dallarında da bizi göreceksiniz. Mümkündür. Havaş'ın bu dalda da faaliyete bulunmasına müsaade edilmiş. Bu bütüsü de planlarımızda dahil etmiş durumdayız. Kimbilir belki. UTED'le ve üyelerinizle daha yakın bir iş ilişkisi kurma imkanı doğur. Tabii ki daha ileride.

UTED... Aynı sektördeki handling kuruluşa olan Çelebi Hava Şirketi kendileri ile haksız rekabet yapıldığını söylüyor. Bu konudaki düşünceleriniz neledir?

M.ÖZTÜRK... Bu saali gazete haberlerinden esinlenerek bana yönelttiğinizi düşünüyorum. Havaş ve Çelebi. Pazardaki iki şirket. Şu anda bir üçüncüsü yok. Hizmet satan yalnız

**"Yeni imajımız:
Çağdaş, düzenli ve
hızlı hizmet
anlayışıdır."**

bu iki kuruluş. Haksız rekabet nasıl uygulanır? Fiyat kırarak. Bir kırık. Çelebi kurdı fiyatları. Pekli kazanç nasıl olucak? Yatırımlar nasıl karşılanacak? Ticari mantıkta bu tür oluşumlara yer olmamalı. Bizim Çelebi'den ve işlemlerinden hiç bir şikayetimiz yok. Kaldı ki çalışmalarımızın gerçevesi bir yönetmelikle çizilmiş durumda. Sivil havacılık hizmetleri mürakebe ediyor. Devlet belirlenen tür haksız rekabetin oluşmasına izin vermez. Ne Havaş lehine, ne de Çelebi lehine.

UTED... Havaş'ın Hava İş Sendikası ile yaptığı sözleşme, şirketinizi ve personelinizi ne şekilde etkiledi? Özelleştirmenin arkasından sendikalaşmaya gelebilir mi?

M.ÖZTÜRK... Çok kritik bir soru. Havaş yönetimi zamanında Devlet sektöründen fazla ücret artışı verdi. Ama grev yine de uzadı. Aslında bu zamanın nedenini ve bu uzama sonucu çalışmalarımıza etkilendi. Karı pek kavrayabilmis değiliz. Soruyorum bazen kendime. Pekli iki ay aşkın bir süre çadırlarda neden nöbet tutuldu? İzahı bana göre yok.

Kavradığınız ölçüde, kazandırmaya çalıştık. İnancınız. Onlmlzdeki dönemlerde buna şahit olacaksınız. İyi personel, görevini yapan, çalışan personel her zaman kazanacaktır. Sendikalaşmaya gibi bir hedefimiz yok. Sektörde bu konuda değişik uygulamalar var. Örneğin Çelebi sendikası. Biz Havaş'ı satın aldığımızda Sendika mevcuttu. Şimdi'de mevcut. Sendikalaşmaya hareketi için işveren veya temsilcilerinin yapacağı bir şey yok. Personelin tercihinin ne yönde gelişeceğini hep birlikte izleyeceğiz. Biz sendika ile yaşayacağımızın bilincindeyiz. Çünkü şu an için sendika mevcut. Personelimiz ise bu sendikaya üyesi durumunda. Nasıl inkar edebiliriz ki, sendikadan başka kuruluşlarda çalışan üyelerinden de istifa edenlerin olduğunu dayıyoruz. Bunu da bizim organize ediyoruz? Herhalde değil.

İşveren ve üyesinin kazancını bir arada değerlendiren, iyi ilişkiler kurun personelinin hakkını elgün bir tavır içinde koruyan sendikacılığa sonsuz saygı duyuyor. Aramızda sendika temsilcisi gibi davranan yöneticiler var. Yalıtırmıyorum ve istilade etmeye bakıyoruz. Bu arkadaşlarımız yukarıda geçeleştirildiğimiz tür sendikal anlayışa sahip. Personelin mutluluğum bizim mutluluğumuz olduğuna inanarak bir kadroya sahibiz. Havaş çalışanlarının bunu tam anlaması için bir iki aya daha ihtiyacımız var.

ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK KURULUŞLARI

ICAO-ECAC-EUROCONTROL AVRUPA SİVİL HAVACILIK KONFERANSI (ECAC) KURULUŞ VE AMAÇLAR

Avrupa Konseyi'nin 1951 yılındaki toplantılarında gündeme gelen Avrupa için bir hava ulaşım üst birimi oluşturulması düşüncesi Avrupa Sivil Havacılık Konvansiyonu'nun oluşumunda ilk başlangıç olarak görülmektedir. Avrupa ülkeleri arasında havayolu şirketlerinin müşterek faaliyetleri ve hava haberleşme ücretlerinin tahsili ile, daha güvenli, ekonomik ve verimli işletmeciliğin temini amaçlı konular için devletlerin uzmanları ile havayolu şirketlerinden oluşan bir konferans şekli ilk yaklaşım olmuştur. Bu yaklaşım Bakanlar Komitesi'nde uygun bulunmamış; bunun yerine, ICAO'ya davet edilerek bu görevi üstlenmesinin istenmesi kararı alınmıştır. Bu durum, 19 Mart 1953 tarihinde "karar" olarak yayımlanmış (1) ve ICAO:

A) Konferansa katılacak ülkelerin havayolları için ticari ve teknik işbirliği metodlarının geliştirilmesi,

B) Avrupa ülkeleri arasında ticari haklardaki değişimlerde daha yakın ve güvenli işbirliği olanağını temini konularını kapsayan gündem ile davet edilmiştir.

ICAO Konseyi Avrupa Konseyi'nin bu davetini kabul etmiş ve Mayıs 1953'te ICAO'nun Konferans oluşumu için bir hazırlık komitesi oluşturulması şeklindeki görüş kararı alınmıştır. Bu Hazırlık Komitesi'nden konferans gün-

dominin incelenmesi ile öngörülen gündemin problem yaratıp yaratmayacağı hususlarında ICAO Konseyi'ne rapor sunması istenmiştir. 9 ülke temsilcisinden oluşan Hazırlık Komitesi 1953 Kasım'ında



Paris'te toplanmış, 1954 baharında yapılması düşünülen konferans gündemini hazırlamıştır. Öngörülen gündem, Avrupa'da hava ulaşımının olası büyümesi (ticari haklar dahil) ve üye ülkelerde kolaylaştırmanın maksimize edilmesi konularında detaylı değerlendirme ve çalışmalara uygun olarak hazırlanmıştır. Gündemde yer alan bu konular, ECAC'ın daha sonra belirlenen çalışma programına da esas teşkil etmiştir.

Avrupa'da Hava Ulaşımının Koordinasyonu Konferansı (CATE), Aralık 1953'te ICAO'nun belirlenmesi ile 1954 Nisan'ında Strasbourg'da toplanmıştır. Bu toplantıda, alınan birçok kararın yetkilendirilmiş bir birim tarafından ICAO ile yakın koordineli gerçekleştirilenden, Sivil Havacılık üst düzey otoritelerinden oluşan daimi bir Avrupa Örgütü kurulması görüşü benimsenmiştir. Bu örgütün, düzenli toplantılar yapması ve ICAO sekreteryası hizmetlerinden

yararlanması öngörülmüş, ismi: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) olarak düşünülmüş ve amaçları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

a) Yapılan bu konferansın çalışmalarının sürdürülmesi.

b) Avrupa hava ulaşımındaki gelişmeleri takip etmek amacıyla daha iyi koordinasyon ve gelişim.

c) Bu sahada çıkabilecek özel problemleri dikkate almak.

ECAC'a sekreteryası hizmetlerinin ICAO tarafından verilmesi şeklindeki CATE'nin 28 nolu tavsiyesi, ICAO tarafından kabul edilmiş, 1955 yılı sonlarında yine Strasbourg'da açılış toplantısı yapılmış ve ECAC'ın:

1- Tamamen bağımsız bir kuruluş,

2- ICAO ile ilgili bir yapıda ICAO'ya Şikago Konvansiyonu'nun 55 maddesi çerçevesinde entegre olması.

3- ICAO ile yakın bir ilişki içinde ve ICAO sekreteryası hizmetlerinden yararlanarak kendi çalışma programını yapması ve toplantılarını düzenlemesi şekli benimsenmiş ve üyeliğe esas şu kararlar alınmıştır.

İSAS YAPISI

Merkezi Paris/Fransa'da yerleşik olan ECAC Devletlerarası bir kuruluş statüsünde olup, faaliyetleri üye üye ülke temsilcilerinin iştirak ettiği toplantılar ile yürütülmektedir. Bu üst yapı, üye ülkeler üst

düzyer temsilcilerinin (gerektiğinde Sivil Havacılıktan Sorumlu Bakanların), katıldıkları kurul toplantısıdır. Bu toplantılar olağan olarak yılda bir yapılmaktadır. Ayrıca her 3 yılda bir ekonomik, teknik fasilitasyon ve güvenlik konularının tümünden ele alınıp, değerlendirildiği bir üst düzey toplantısı da yapılmaktadır.

ECAC üyesi ülkelerin Sivil Havacılık Otoritelerinin Genel müdürleri ise yılda 2 (veya bazen 3) kere toplanmaktadır (2). ECAC'ın gündeminde olan konuları paralelinde, üye ülke temsilcileri ve gözlemci olarak da havacılık işletme ve sanayi temsilcilerinden oluşan komite ve çalışma grupları marifetiyle de belirlenen konularda detay inceleme ve çalışmalar yapılmaktadır.

Komiteler ve çalışma grupları şunlardır.

- Koordinasyon Komitesi (CC)
- Ekonomik Komiteler ve Çalışma Grubu (ECO)
- Güvenlik Komitesi (SEC)
- Fasilitasyon ve Güvenlik Komitesi (FAL-SEC)
- Fasilitasyon Çalışma Grubu (FAL)
- Avrupa Dahili Hava Ulaşım Politikası Çalışma Grubu (EURPOL)

ECAC ÜYELERİ

ECAC'ın bugünkü üye sayısı 22'ye ulaşmış olup, bunlar; Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Çekoslovakya, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Kıbrıs Rum Kesimi, Luxemburg, Macaristan, Malta, Monaco, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, İspanya, İsveç, İsviçre, Türkiye, İngiltere, Slovak Cumhuriyeti, Slovenya, Hırvatistan, Letonya ve Litvanya'dır.

MEVCUT ÇALIŞMALAR

ECAC'ın son yıllardaki çalışmaları Avrupa Sivil Havacılık politika ve uygulamaların harmonizasyonu üzerinde yoğunluk kazanmıştır. ECAC,

ICAO'nun yanı sıra, Avrupa Topluluğu'nun kararları çerçevesinde ve EUROCONTROL (Hava Seyrüseferinin Güvenliği için Avrupa Teşkilatı) ile yakın ilişki ve işbirliği içinde faaliyetlerini sürdürmektedir. Ayrıca ECAC ilgilisi olarak faaliyet gösteren IAA (Müşterek Havacılık Uçuşa İhtiyaçlılık Kurulması) ile de teknik çalışmalar koordineli olarak yürütülmektedir.

ECAC'ın devam etmekte

ECAC-EUROCONTROL

olan önemli çalışmalarının başlıkları şöyledir:

- Avrupa'da Hava Ulaşımının Liberizasyonu,
- Hava Trafik Artışına Cevap Verilmesi,
- Çevre Koruma,
- Ortak Bir Avrupa Lisansı Geliştirilmesi,
- Hava Ulaşımında Güvenlik ve Düzenin Geliştirilmesi,
- Kazalarda İnsan Yaşamının Korunması,
- Hava Ulaşımının Terörist Eylemlerden Korunması,
- Havayolları İçin Bilgisayar Rezervasyon Sistemleri (CRS) Kurallarının Geliştirilmesi,

HAVA SEYRÜSEFERİNİN GÜVENLİĞİ İÇİN AVRUPA TEŞKİLATI (EUROCONTROL)

KURULUŞ VE AMAÇLAR

ICAO'nun 1944, ECAC'ında 1954 yılında kurulmasının ardından İkinci Dünya Savaşı sonrasında hızla bir artış gösteren Batı Avrupa hava seyrüseferinde ortak standart ve kuralların uygulanması amaçlı bir kuruluşun oluşturulması gündeme gelmiş, 13.12.1960 tarihinde Brüksel/Belçika'da Belçika, Federal Almanya, Fransa, İngiltere, Hollanda ve Luxemburg tarafından imzalanan ve 01.03.1963 tarihinde yürürlüğe giren uluslararası anlaşma sonucunda "Hava Seyrüseferinin Güvenliği İçin

Avrupa Teşkilatı" (EUROCONTROL) kurulmuştur. Teşkilata sonraki tarihlerde; İrlanda, Portekiz, Yunanistan, Türkiye, Malta ve Kıbrıs Rum Kesimi, İsviçre, Macaristan ve Avusturya da katılımı ve üye sayısı 15'e çıkmıştır.

Türkiye'nin üyeliği 4.1.1989 tarih ve 20039 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 2.12.1988 tarih ve 3504 sayılı Kanun ile 1960 tarihli sözleşme ve 12.02.1981 tarihli yol ücretlerine ilişkin çok taraflı Anlaşma kapsamındaki Protokol ve eklerin kabulü ile olmuştur (3). Türkiye, EUROCONTROL'a bu şekilde 1.3.1989 tarih itibarıyla girmiş, hizmet faturalandırma işlemleri de Nisan 1989'dan itibaren başlatılmıştır.

EUROCONTROL'un teşkilatlanma ve faaliyetlerini düzenleyen iki anlaşma mevcut olup, bunlar; 13.12.1960 tarihli "Uluslararası Anlaşma ve Ekleri" ile 12.02.1981 tarihli "Yol Ücretlerine İlişkin Çok Taraflı Anlaşma ve Ekleri"dir. Ülkelerin EUROCONTROL sistemlerine girebilmeleri için öncelikle çok taraflı anlaşmayı kabul etmeleri, üyelik için ise; uluslararası anlaşmaların kabulü gerekmektedir. İspanya, Çok Taraflı Anlaşmayı kabul etmiş Uluslararası Anlaşmayı henüz kabul etmediğinden EUROCONTROL'un bağlantılı, ancak tam üye olmayan ülkesi durumundadır. Diğer bir çok Avrupa ülkesinin daha yakın bir gelecekte sisteme katılmaları ve üye olmaları beklenmektedir.

Merkezi Brüksel/Belçika'da bulunan EUROCONTROL'un amaçları şunlardır:

- 1- Hava trafiğinin gelecekteki ihtiyaçlarını analiz ederek bu ihtiyaçları karşılayacak yeni teknikler geliştirilerek,
- 2- Hava seyrüsefer sahasında uzun vadede ortak amaçlar geliştirmek ve benimsemek,
- 3- Hava Trafik hizmetlerindeki personelin eğitimin sağlanarak,
- 4- Hava Seyrüsefer alanında

maliyet etkinliğini ve yeterli ligini geliştirecek tedbirleri araştırmak ve uygulamak.

5- Hava Seyrüseferiyle ilgili çalışmalar ve deneyler yapmak, üye ülkelerin yaptıkları çalışma sonuçlarını toplamak ve aktarmak.

6-Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ve sivil havacılıkla ilgili diğer uluslararası kuruluşların hava seyrüsefer alanındaki çalışmalarını incelemek.

7- Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına sunulan bölgesel hava seyrüsefer planındaki değişiklikleri incelemek.

8- Üye ülkelerden ve ilgili bağlantılı ülkelerin "Çok Taraflı Anlaşma"ya uygun olarak havayolu ücretlerini tespit ve tahsil etmek.

9- Üye ülkelerin hava trafik acıalarının güvenli ve düzenli sürdürülmesi için alınacak tedbirlere ait çalışma yapmak.

10- Bağlantılı üyeler için hizmetlerin sürdürülmesine yardımcı olmak üzere özel anlaşmalar yapmak.

11- Talep üzerine üye ülkeler adına hava trafik hizmetlerini sürdürmek.

EUROCONTROL sistemi, uygulama açısından dünyada tek örnek olmayıp, Afrika'da 4 ülkeyi kapsayan ESECNA ve Orta Amerika'da 5 ülkeyi kapsayan COSECNA Teşkilatları da benzer faaliyet göstermektedir.

ESAS YAPI ve BİRİMLER

EUROCONTROL'un tüm yönetimi, üye olan ülke temsilcilerinin yaptıkları toplantılarda aldıkları kararla yürütülmektedir. Bu da en üst karar verme organı olan Daimi Komisyon paslayarak çeşitli komisyon ve komiteler vasıtası ile gerçekleştirilmektedir. Bu işleyiş kısaca özetlemek gerekirse: üye ülkelerin Bakan düzeyindeki temsilcilerinden oluşan Daimi Komisyon yılda bir kez toplanarak alt komite ve çalışma gruplarının yıl boyunca yaptıkları çalışmalara

istinaden prensip ve politikalarını oluşturup, Genel Müdür ve İdari Komiteye talimatlarını vererek; bu görevi yerine getirmektedir. Kuruluşa bağlı yol ücretleri Merkezi Ofisi (CRCO) ise ücretlendirme için gerekli verilerin toplanması, bunların doğrulanması, kullanıcıların belirlenmesi, Bakanlar seviyesinde onaylanan tarifeler esas alınarak kullanıcıların faturalandırılması, ücretlerin tahsili ve son olarak toplanan miktara ülkelere ödenmesini gerçekleştirmektedir. CRCO bu fonksiyonu yine yılda bir kez toplanan Genişletilmiş Komisyondan aldığı talimata göre yerine getirmektedir. Genişletilmiş Komisyon ise kararlarını yıl boyunca çalışmalarını sürdüren Genişletilmiş Komite'nin tavsiyeleri ışığında almaktadır. Genişletilmiş Komite'nin aldığı kararlara ana kaynak alt yapı çalışma gruplarının yaptığı teknik çalışmaların neticeleridir.

Daimi üye ve Genişletilmiş Komisyonlara karar aşamasında giden konuları hazırlayan ve üye ülkelerin temsilcilerinden oluşan komite ve çalışma grupları şunlardır (4):

- Daimi Komisyon
- Genişletilmiş Komisyon
- İdari Komite
- Genişletilmiş Komite
- Genişletilmiş Çalışma Grubu
- Ücretler Çalışma Grubu
- Bütçe-Finans Çalışma Grubu
- Planlama Çalışma Grubu
- SSR Mode-S Çalışma Grubu
- Uçuş Bilgileri ve Akış Yönetim Grubu
- OTF İşletme, Teknik ve Bütçe Çalışma Grubu
- Hukuk Uzmanları Grubu
- Avrupa Hava Trafik Kontrolü Uyumu ve Bütünleşme Proje Kurulu

EUROCONTROL çalışmalarına destek olan bazı harici ünitelerle mevcuttur:

A) Hava Trafik Kontrol Merkezi (Maastricht-Hollanda):

Hollanda'da kurulu bu merkez Belçika, Luxemburg, Hollanda ve Almanya'nın kuzey kısmının üst hava sahasının trafiğini idare etmektedir.

B) Deney Merkezi (Bretigny-Fransa):

Gayet modern simülasyon olanakları, teçhizat ve uzmanlarla donatılmış bu merkez üye ülkelere hava trafik kontrol sistemlerinin tasarımı ve gelişmesi amacıyla cereysel destek sağlamaktadır.

C) Hava Seyrüsefer Hizmetleri Enstitüsü (Luxemburg):

Tüm Avrupa'da yüksek ve aynı standartta hava trafik kontrolörleri yetiştirmek amacıyla kurulmuş bir enstitüdür.

D) Bilgi Bankası:

Avrupa hava sahasındaki hava trafik hareketlerini izleyen üye ülkelere bunların bilgilerini göndermektedir.

E) Merkezi Yol Ücretleri Ofisi (Brüksel-Belçika):

Ücretlendirme için gerekli verilerin toplanması, bunların doğrulanması, kullanıcıların belirlenmesi, Bakanlar seviyesinde onaylanan tarifeler esas alınarak kullanıcıların faturalandırılması, ücretlerin tahsili ve toplanan miktarın ülkelere ödenmesi gerçekleştirilmektedir.

(Sivil Havacılık Bilgisi sayı: 14'den derlenmiştir)

Kaynaklar:

1. "CAO Konsey Kararları ve Avrupa Hava Ulaştırma Koordinasyonu Konferansı Oluşumu Hakkında Avrupa Konseyi Kararları" (CAO Dökümanı, Dök No:7447-C/868, Karar No: [53]
2. "Avrupa Sivil Havacılık Konferansı-ECAC" Tanıtım Dökümanı, Paris-Fransa, 1989.
3. "Milletlerarası Anlaşma" T.C Resmi Gazete, Tarih: 04.01.1989 Sayı:20039 Ankara.
4. "EUROCONTROL Annual Report, 1991" "EUROCONTROL Yayını Ekim 1992, Brüksel Belçika."

AVRUPA WIND TUNNEL AMERİKA'YA RAKİP OLUYOR

Avrupa'nın 350 milyon dolarlık yeni rüzgar tüneli ilk resmi araştırmasının Kasım 1994'te yapmıştır. Avrupa Transsonic tüneli ilk araştırması Deutsch Aerospace Airbus 310 modeli üzerinde oldu. Tünel Almanya'nın Cologne şehri yakınında, Almanya, Fransa, İngiltere ve Hollanda'nın iş birliği ile yapılmıştır. ETW (European Transonic Wind Tunnel) dünyanın geliştirilmiş en iyi tüneli olarak, NASA'nın en iyi tesisi ile yarışabilecektir. Tünelin dizaynı ve geliştirilmesi yaklaşık 10 yılda tamamlanmıştır.

İlk A310 çalışması tünelin akış kalibresinin yapılmasında olacaktır. Aynı model 1995'te diğer üç test için kullanılacaktır. 1995 yılının başlarında benzer testler Aerospace'nin A340 modeli ve British Aerospace'nin A320 modeli için yapılacaktır.

ETW yetkilileri Avrupa askeri tasarımcılığında kullanılacak FLA (Future Large Aircraft) 600-800 yolcu kapasiteli ve süpersonic taşıma konsepti için kullanılacak modeller üzerinde çalışmalara başlamışlardır.

Amerikalı yetkililer ETW'nin kapasitesi ile ilgilenmekte ve NASA'nın avrupalılarla yarışmak için Amerikan şirketlerine iki yeni tünel yapmasını beklemektedirler. ETW yetkilileri yeni tünelin 1996 yılı ortalarına ka-

dar dolu olduğunu söylemektedirler.

Öncelikle Avrupalı araştırmacılar ve şirketler tüneli kiralayabilir, halihazırda bir Amerikan şirketi 1995 yılı için kiralama anlaşması yapmıştır.

Tünel 90-313 K veya -180C sınırlarında, saniyede 250 kg liquid nitrojen kullanarak ayrıca 4.5 bar (65.3 psi)'a kadar tazyikler yaparak çalışabilmektedir.

Cryogenic ve tazyikleme kapasitesi ile tünel 50 milyon Reynolds number'a kadar çalışabilmektedir. ETW pazarlama müdür Hans van Duijzen, ilk çalışmada data system probe ve standart wing kullanımı ile 130K (-143C)'a, 30 milyon Reynolds number'a ve 1 bar (58) psi'a ulaştığını bildirmiştir. Cryogenic soğumada Reynolds number çabuk artmış, model üzerindeki yükler ise sabit kalmıştır. Bu teknik ile ETW'de uçuşa karşılaşılabilecek durumların benzeri sağlanmış ve mühendislerin ihtiyacı hissettikleri dizaynı en etkili şekilde yapabilmelerine olanak tanımıştır.

Aviation Week and Space Technology 7 Kasım 1994

Kaptan Pilot Akın DİLER

UÇAKLARDA ŞENLİK VAR

Yakında uçaklarda saatte 950 kilometre hızla uçarken bir düğmeye basarak uçak koltuğunu sinemaya, kumarhaneye, alışveriş merkezine ya da işyerine dönüştürmek mümkün olabilecek.

1995 yılı sonlarına doğru 39 bin feet yükseklikteki uçağın konforlu koltuğuna gömülen yolcular dijital golf oynamak, otel için rezervasyon yaptırmak ya da



otomobil kiralamak olanaklarına kavuşabilecek.

Günümüzün havayolu iletişim teknolojisi sayesinde 5 yıl öncesine göre çok garip gelişmeler yaşanıyor. Business ve first class uçuşlarda kişisel televizyon ekranları yolculuğun vazgeçilmez bir parçası oldu bile. Bu kişisel ekranlar sayesinde bağımlıları Brezilya dizileri, komedi dizileri ve yarışma programları arasında zapping yapma şansına sahip oluyor.



ASTEROİTLERİN UYDULARI

Büyük gezegenlerin büyük uyduları varsa, küçük gezegenlerin de küçük uyduları olur. Bilim adamlarının son keşiflerine göre sadece gezegenlerin değil küçük bir asteroitler de, mikroskobik de olsa bir uydusu olabiliyor. Güneş'e uzay istasyonundan elde edilen görüntülerden, görünümü taşlı bir patatesi andıran 26 kilometre uzunluğundaki Ida adı verilen mini gezegenin çapı bir buçuk kilometre olan Dactyl adı bir uydusu olduğu anlaşıldı. Ida, asteroitlerin büyük yoğunluğu gibi, Mars ile Jüpiter arasında yer alıyor. Bilim adamlarının gözlemlerine göre Dünya ile Ay arasında parçacık olarak 200'den fazla asteroitoid geçiyor. Bu gezegen küçük gezegenlerin yörüngesine çarpma ihtidiri araştırarak için Nasa, bu türdeki yıl Near uydusunu fırlatması.

YAPAY GÖKYÜZÜ

New York'taki ünlü American Museum of Natural History'nin kuzey çapısında yeni bir planetarium kurulacak. Böylelikle 1936'ta yapılmış olan Hayden planetariumu, güncel modern bir planetariuma dönecek. Yeni planetarium 27 metre çapında bir küre gökline inşa edilecek ve büyük bir cam yapının içine yerleştirilecek. Bu cam yapının içinde açılacak sürekli sergiler, aralarında deprem, volkanik patlamaların da bulunduğu çeşitli doğa olayları izleyicilere sunulacak.

ISI KAYBI ÖLÇÜLECEK

London'un güney mahallelerinden Sutton üzerinde uçurulan bir uçakla yapılan kayıtlar binanın ısı kaybı miktarını tam olarak gösterebiliyor. Belediyenin düzenlediği ölçümler kızılotesi ışınların video çekimi ile yapılmış. İlk başta kumaya ve sunayye ait binalardaki ısı kaybını anlaşıp yerek bu kayıpların önlenmesine sağlayacak önlemlerin alınması için çalışılmıştı bu proje, şimdi bölgedeki 80 bin iskanat-gelm ısı kayıplarını belgeliyor.

ÇİN'DEKİ SEYTAN ÜÇÜENİNİN SIRRI

Güneybatı Çin'deki Siçuan bölgesinde araştırmalar yapan 50 bilim adamı sık ormanların bulunduğu bölgeden geçen Siyah Bandı deresinde zehirli po' onler yayan büklerin bulunduğunu ortaya çıkardı.

Büklerin havaya yaydığı zehir insanı çok kısa sürede öldürüyor. Bu keşif ile bölgede insanların kaybolmasının nedeni de açıklanmış oldu. Bilim adamları daha sonra pusulalara çalışmamasını ve uçak kazalarının çok sık meydana gelmesinin nedenini araştırmaya başladı.

Yapılan çalışmalarda bölgede çok kuvvetli bir manyetik çekim alanı bulunduğu saptandı. Bu manyetik alan üzerinden geçen uçakların pusulalarının bozulduğu ve çekim nedeniyle de kazaların meydana geldiği anlaşıldı.

Bölgenin telenmesine neden olan asrareniz olaylar şöyle: 1950 yılında Çin iç savaşında Komünistlere karşı savaş kaybeden Milliye çin ordusu 100 kişilik bir birlik bu bölgeye kaçtı. Daha sonra bütün araçlarına rağmen askerlerden hiçbir haber alınmadı. Aynı yıl Amerikalı bir bankanın kullandığı özel bir uçak, bölge üzerinde seklanmayan bir nedenle düştü. 1953'te ise valinin siramı araştırılan 5 Çinli jeolojist asrareniz bir şekilde kayboldu.



Gözleriyle yazıyor!

Amerikalı bilgisayar mühendisi Mike Ward, 9 yıl önce geçirdiği korkunç bir hastalık sonucu tüm vücut fonksiyonlarını yitirdi. Yürümek ya da yemek yemek bir yana, solutun aygıt olmaksızın neles alması bile olanaksız...

Ama Mike Ward, küstüp 30'ümlü beklerek yerine, harzot ettirebildiği tek organı olan gözleri ile hayatını karmaya devam etti. Nasıl mı? Tarif olarak yapıldığı çok karmaşık bir bilgisayar sistemi yardımıyla.

Mikro chip üreten Intel bilgisayar şirketine çalışan Mike Ward'ın arkadaşlarına yaptırdığı bilgisayar, bir mikro kamera aracılığıyla göz hareketlerini izliyor.

Felçli mühendis hangi harfe bakarsa, o harfe bakışları ile "dokunmuş" oluyor. Ward'ın gözleriyle yazdığı cümle bitince, bir ses analiz aygıtı bu sözceklere okunmaya başlıyor. Böylece Ward da düşüncelerini seslendiriyor.

Ward, bu bilgisayar yardımıyla konuşarak kalıyor. Hatta bir gün Intel için çalışıyor. Ayrıca kitap yazıyor ve dünyanın her yerinde kendisi gibi olan ve bilgisayar kullanan kişilerle haberleşiyor.

Ward, "Bir şekilde konuşmak, konuşarak yaşamıyordum. Sonunda bu sistemi kurdum. Dünyada milyonlarca sakat var. Bu insanlar bilgisayarda üretken olabilir. Ama çok az şeker bu tür sistemler geliştiriyor" diyor.

TÜKENMEZ KALEM

Bu yıl geniş çaplı pazarlamasının 50. yaşgünü kutluyor tükenmez kalem. 1945 yılında ABD'de ilk kez büyük miktarlarda üretilmeye başlanmış. Kimileri tükenmez kalem 1888'de Amerikalı John E. Loud'un bulduğunu. Sözünüyor. Ancak onun projesi uygulama mayı geçmemiş. 1938'de Macar gazeteci Ladislav Biro tükenmez kalemi bir kez daha ortaya attı. Biro, bilya oynaman çocukları seyredirken, bilyelerin pis sudan geçtikten sonra aralarında bir çizgi bırakıklarını görünce tükenmez kalem sistemini aklına.

AĞAÇ TIRMANICILARI

Atlanta'da bir grup ek-sponil genç tarafından kurulan Uluslararası ağaç tırmanıcıları bu yıl 11. yaş gününü kutluyor. Herkesin en zevkli çocukluk macerası olan ağaca tırmanmak, bu organizasyonca profesyonel bir spor olarak gerçekleştiriliyor. Uluslararası Ağaç Tırmanıcıları'nı kurmak fikri de, organizasyon lideri olan Peter Jenkins'in aklına bir ağacın tepesindeyken geliyor. 20 yıldır profesyonel olarak ağaca tırmanan Jenkins, kendisi tırmanırken gören herkesin aynı tepkiyi verdiğini söylüyor. "Çok eğlenceli. Çocukken ben de ağaca tırmanırdım." Çok akkore firmalı bir akşamda bir ağacın tepesinde sürüngen diğirtili gerçekleştiren ve ağaç tırmanıcılığına resmen bir spor olarak ilan eden Jenkins ve arkadaşlarının kurduğu organizasyonunun bugün dünya çapında tam 4000 tane kayıtlı üyesi bulunuyor.

Flavunların Uykusu

Dünyanın 7 haritasından biri olan Mısır piramitleri 2,5 kilometre yakınından geçmesi planlanan otoban son anda kurtuldu.

Mısır hükümeti ile BM Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO) arasında önceki gün varılan anlaşma uyarınca otoban piramitlerden uzağa taşınması ve bugüne dek yapılan biliminin de iptali kararlaştırıldı.

UNESCO uzmanları, Karte İksi piramitler ve piramitlerin yalnızca 2,5 kilometre güneyinden geçen otobanı pazar günü denetlemişler ve gördükleri manzara karşısında "delâhete kapıldıklarını" ayıpla mışlardı.

UNESCO'nun protestosu üzerine kasım ayında durdurulan inşaatın birkaç metre derisinde mezarlar ve arkeolojik eserler de keşfedilmişti.

Mutlak Sıfır Noktasına Çok Yakın

Amerikalı araştırmacılar nabilyum atomlarını soğutarak yiridiye dek varılabilen en soğuk noktaya ulaştılar. Bkisi 273 derece Celsius yani Kalem üçeğire göre sıfır derece ulaşılabilecek en düşük sıcaklık yani bulun altına düşülemeyeneği için sıcaklığın "mutlak sıfır noktası" ABD Ulusal Standartlar ve Teknoloji Enstitüsü'ndeki araştırmacılar nabilyum atomlarını soğutarak mutlak sıfır noktasına Kelvin ölçeği ile bir derecenin milyarda birinin iki yüz katı kadar yaklaşabilmeyi başardılar.

Bu rekor yarıştırmanın pratik amaçlara yönelik bir yanı da var: Aşırı soğutulmuş atomlarla saatler ve enterferometreler daha büyük bir hassasiyetle çalıştırılabilir.

Daha Çok Yosun, Daha Çok Balık

Norveçli deniz biyologları ülkelerinin suları içinde yeşil alg yayılımını yapay olarak artırarak tutulan balık miktarını yükseltmeyi planlıyorlar. Norveçliler daha fazla balık tutarak dünyadaki ağırlık savaşabileceklerini iddia ediyorlar. Almanya'nın Bremer ve deniz teknolojisi ile petrol çıkartmada uzman şirket Norsk Hydro, Kuzey Denizi'nde yayılan bir yosun salgını ile balık mahsulünde büyük bir oranda azalmadan önce, 100 milyon doları yerküreyi yitiren Norveç hükümeti ve Avrupa Birliği tarafından da parasal olarak destekleniyor.

Projeye doğal olarak yeşil alg yayılımı denemeleri kısıtlanıyorlar. Heri sindirdikleri gıda, denemeleri proje ile bir anda veya gibi yayılacak yosun salgınına doğal denizler üzerindeki sonuçlarına ulaşacağına, veteriner araştırmacıları olmasa bile gençler Norveçli bilimciler bir kayıtlı önce Kuzey Denizi'nde zehirli yosunların olagünleri artırdığına yosunlu balıklarda tıbbi kullandıkları ile ilgili olabileceğini ileri sürmüşlerdi. Gerçekten de yeterli miktarda alg yayılımı, daha önceki denizlerde daha az miktarda tıbbi balık bulunması halinde "sarı yosunlar" da da algı gibi bazı deniz bitkilerinin zehirli meyve bağladıkları biliniyor.



İyimserlik Örneği

SHIRLEY
TEMPLE

1934 yılı Amerika için pek sevindirici değildi. Tüm ulusun üzerinde "Büyük Kriz" in etkileri görülmüyordu. Binlerce banka batmış, işsizlik oranı münasip değildi. Fakat bu arada 6 yaşında bir kız çocuğu sinema perdelerinde hoy göstermeye başladı ve binlerce milyondan Amerikalı onun yüzüne gülünmesini tek-rar getirip, günlük problemlerini unutmamada yardımcı oldu. Bu kızın adı Shirley Temple idi. Dans ve şarkılarıyla kısa sürede dünyanın en talihli kişisi oluyordu. Başkan Roosevelt'den fazla resmi çekildi ve ünlü film yapımcıları oyunculuğu için astronomik ücretler ödediler. Bugün ise California'da, son yıllarını hayranı yazarlar geçirmiyor. Bugüne kadar binlerce yer olan kentlerin ilgilili haberlerini göğüsünü her türlü dolu okluğuna ve kercisime çok iyi tanıdığı ifade eden kişi şirin bu yarı ışıklı dünyaya doğuşunu şöyle anlatıyor.

Shirley Temple 1928'de Santa Monica, California'da doğdu. İki ağabeyi vardı. Anna ve babası ve niçin çocuk olur analisesiyle, bir çiftin en küçük çocuğuna mak kromunda karıştırlar. Ama bu çocuk, kız oldu ve ismi de Shirley oldu. Sırtın, sevinli minic k bir şeydi. Zamanla bacaklarını müzik ritmi ile o kadar iyi kullanıyordu ki; annesi onu dans okutma yarışını. Ve günün birinde okula, *Betty Boop*les serilerinde kullanmak için küçük oyuncu arayarı Educational Pictures'dan yetkilileri geldi. Piyano'nun altına saklanan Shirley'i görünce, pek fazla düşünmelerine gerek kalmıyordu. Ve böylece, küçük Shirley kariyerine doğru ilk adımı attı. Kısa bir süre sonra da 200 çocuğun arasından 20th

Century Fox yapımı olan "Baby Take a Bow" için seçildi. Rolün çok kolaydı ama bu bile Amerikan halkının genlunu kazanması için yeterliydi. Yeni bir yıldız doğmuştu. Haftada 150 dolar alıyordu. 1934 yılında 8 film yaptı. Asıl önemli rolünü, "Little Miss Mookie" da oynadı. Bugünden itibaren artık hep kötü, soğuk, duygusuz yetişkinleri yola getiren zavallı, küçük, oksuz kız rolünü oynadı. Böylece, Amerikalıların kaybettiği ama bu "Büyük Kriz" esnasında tekrar bulmaya ihtiyacı olan değerleri sırasıyla. 1935'de *Clark Gable*, *Max West*, *Joan Crawford* ve *Bing Crosby*'nin yaptığı filmde baş-narak, film listelerinin en üstünde kendini gösterdi ve bir dört sene daha bir numaranı kaldı. Böylece, 1938'de haftada 1000\$ kazanır hale gelmişti. Arka arkaya film çalınmaya başladı: *The Little Colonel*, *Curly Top*, *The Little Rascal*, *Diogenes*, *Wee Willie Winkle* ve diğerleri ona sayısız ünlü kazandı. 1935'te ise, yılın en göze çarpan kızı diye özel bir oskar aldı ve büyük, küçük tüm halkın yaşamına, herkesin çok mutluluk getirdiği için, *American Kid* ödülü. En üstünde bir diploma vardı. 1939'dan itibaren bir numaranı koruyordu. Çünkü, artık büyüyor ve halkla olan ilişkisi ayakta tutmakta zorlanıyordu. 20th Century Fox

1940'da kontratını yenilerdi ve Shirley de, sinemayı bırakıp, bitirmek üzere okula geri dönlüş yaptı. Ama, otaşı yıl okula lara dönerek sadece 300\$ kazanarak, *Linda B. Mayer* ile kontrat imzaladı. Mayer ile 2 film çalınması oldu fakat, pek bir başarı getiremedi. Daha sonra, David Selznick ortaya çıktı ve ona *Ginger Rogers* ve *Joseph Cotten* ile "I'll Be Seeing You" adlı filmde baş rol teklif etti. Artık Shirley, çocuk oyuncu değil, gelecek vadedilen oyuncu adayı olarak anılmaya başladı.

17 yaşında John Agar ile evlendi. 600 kişi 10 Ekim 1945'te yapılan düğüne davet edildi. 10 gün evli kaldıktan sonra, eşiyile arasında tartışma çıktı. Nedeni John'ın başka bir kadınla ilişkisi idi. *Ronald Reagan* ile "The Hagen Girl" a çevrilen, John'da, artist olmaya karar verdi ve "Fort Apache" da romantik bir çift olarak *John Wayne* ve *Henry Fonda* ile beraber oynadılar. Selznick'in fikri, siyemaseve lere çiftin gerçek yaşamda da aynı

şimdiki kadar güzel hayat sürdüğü inancını yaratmaktı. Ama bu gerçek değildi. Kız Linda Susan doğunca, bir bunalıma girerek, gün geçtikçe kötüleşti. Sebeleri, yarı evlenme yıldönimlerinde çocukları kare ve Agar'ın yüzüne atıldığı yararak celiliklerini sunu olmuştur. Tatu ve bir annesi seçildiği gün başıncağına kamıyoyu na açıkladı. 1949'da kariyer ve evliliği amı gümlerine öken son filmi "A Kiss For Corbus" ın David Niven ile yaptığı



başarmadan sonra Hawaii'ye ailesi ile birlikte bu küçük günleri anılamak için aile günü ve tatilde battı bu akıllıdaki filmi silmesi için bir şey bulmuştu. Uzun , esmer ve 30 yaşlarında olan bu hey daha önce Shirley Temple adını duymamış, Hatta ilk çocuk anı gece ona sekreter olup olmadığını sormuştu. Shirley e kadar eskidenmişti ki, tatilini 6 hafta uzattı ve sonunda 6 Aralık 1950'de Black ile Los Angeles'ta evlendiler. İsaat balayından dönene kadar bunu bir an olarak sakladılar iki çocuğu daha oldu; Charles ve Lori çoğunca Winnside'a taşındılar. Shirley Black artık tam anlarıyla bir ev kadını olamıyordu. 1967'de çocukları büyüyünce, politika ile uğraşmaya karar verdi. (Ayrıca *Herold Reagan* ve *dansçı George Murphy* gibi) Kendini bağışmış olarak açıkladı, kongreye seçilmek için çalışmaya başladı. Vietnam Savaşını destekledi fakat bunun üzerine o savaşı desteklemeyen seçmenlerin hepsi onun aleyhine oy verdiler Shirley umudunu kaybetmedi ve Richard Nixon'ı başkanlık kampanyasını destekledi. Gayretleri, onun 92'de Hürleşmiş Milletler üyeliğine aday olmaya ka-

dar görüldü. Kısa bir süre sonra doktorların göğüs kanseri olduğunu teşhis etmesiyle hayatı bitti.

İyileşince, *Gerold Ford*, Gana Büyükelçisi olarak atadı. Daha sonra da *Beyaz Saray'a* protokol başkanı oldu. Artık görevleri arasında devlet başkanlarını ve yarı başkanları vardı. 1975'de Jimmy Carter başkan olarak, bu görevden ayrılarak, 1977'de Woodside'a döndü şu anda halen burada yaşıyor, bahçesi ile ilgileniyor, yürüyüşlere çıkıyor. Arada sırada, Washington'a yaptığı gezilerde görevden ayrılarak olan elçileri ziyaret ediyor. Bir ara Bush tarafından Çekoslovakya Büyükelçisi olarak düşünüldü. Çocukları ise, bugün artık huzurlu insan. Susan bir İtalyan diplomatla evli. Charles Jr. ekonomist ve uluslararası ilişkiler mezunu ve Londra gazeteci-fotoğrafçı.

Bugün 60 küsur yaşındaki bu 3 çocuk annesi, sevinli annecanne, her zaman yanında bir ruh ile doluyor. Küçük beyaz elbisesi, altın yüzüklü şarkı söyleyip, dans eden küçük bir kız ruhu ile...

(ULUSE 2006'den derleyen: İhan Özdemir)

İSTANBUL BOĞAZI'NIN İNCİSİ DOLMABAHÇE SARAYI

Dolmabahçe, Bizans zamanında bir koy şeklindeydi. Sultan Ahmet I döneminde Kaptan-ı Derya Halil Paşa tarafından koy doldurularak lüks bir bahçe haline gettirildi. Bu nedenle semte sonradan "Dolmabahçe" adı verilmiştir.

Dolmabahçe Sarayı, Boğaziçi'nin Rumeli yakasında, Beşiktaş ile Kabaş arasında deniz kenarındadır. Boğaziçi'nin en güzel ve en önde gelen sivil mimar yapıtlarından biridir.

Bugünkü sarayın yerinde eskiden padişahlara ve yakınlarına ait ahşap binalar, köşkler bulunuyordu. Hatta Sultan Mahmut II burada büyük bir saray bile yapmıştı. Ama Sultan Abdülmecid tarafından yeni saray yaptırırken mevcut binaların hepsi yıktırılmıştır.

Dolmabahçe Sarayı'nın yapımı mimar Garabet Balyan ve oğlu Nişancı Balyan'a verilmiştir (1842-1853). Saray, rönesans ve barok karması üslubun egemen olduğu aşırı süslü bir yapıdır. Yapımı on yıl süren ve 5 milyon altına malolan saray, kıyı boyunca uzunlamasına yer alır. Deniz tarafında 600m. kadar uzunluğunda demir parmaklık geniş bir rıhtım vardır. Yol tarafından yüksek duvarlarla çevrilmiştir.

Biri Beşiktaş'a giden yol üzerinde, öteki Kabataş yönünde ve saat kulesi yanında çok süslü iki büyük kapısı bulunmaktadır. Kapılardan bahçeye girilir ve geniş merdivenlerden Selamlık bölümünün birinci kanna çıkar. Ortadaki Muayede (Taht) Salonunda; bayram, kaidi ve tahta çıkış tebrikleri kabul edilir. Tavanı kubbe biçimindeki bu salon, büyüklüğü ve yüksekliği bakımından dünyanın sayılı saray salonlarından biridir.

Muayede Salonunun kuzeyinde Hünkâr

Dairesi ve Harem, güneyinde galeriler ile bağlanan bir Selamlık vardır.

Muayede Salonunun dışında 17 salon 200 odanın yer aldığı sarayın içi özellikle kullanılan malzemenin zenginliği (kristal, faynak taş, mermer, porfir, kakma işleri v.b.) gözaldır. Tavan ve duvarlarının resimlenmesinde ve süslenmesinde Fransız ve İtalyan sanatçıları çalışmıştır. Ayrıca mevcut zengin tablo koleksiyonu dikkati çeker.

Muayede Salonunda bulunan 4566 kg. ağırlığındaki 750 lambalı avizayı İngiltere Kraliçesi Victoria armağan etmiştir. Sarayın salonları, yerli ve Avrupa'dan getirtilen, sanat bakımından çok değerli mobilya ve biblolarla donatılmıştır.

Dolmabahçe Sarayı'nın tamamlanmasından sonra, 1853 yılına kadar Topkapı Sarayı'nda oturan padişahlar buraya taşınmışlardır.

Öteki saraylar gibi Dolmabahçe Sarayı da, doğal olarak, bir çok önemli tarihsel şahıslara tanık olmuştur. Örneğin; Abdülaziz bu sarayda tahttan indirilmiştir. Vilâhet Paşa burada intiklanmıştır. Osmancılık döneminde ilk Mebusan Meclisi, Cumhuriyetten sonra Atatürk'ün önderliği ile Birinci Terh, Birinci ve İkinci Dil Kurultayları Dolmabahçe Sarayı'nda toplanmıştır.

İran Şahı, Ürdün, Irak ve İngiltere Kralları gibi konuklar burada ağılanmıştır.

Bizim Dolmabahçe Sarayı'nın Türk tarihinde en önemli yeri. Atatürk'ün ulusu yasa boğarak 10 Kasım 1938'de, bu sarayın 71 numaralı odasında yaşama gözlerini yummasıdır.

Dolmabahçe Sarayı, turistik yönden de çeşitliliği gözönünde tutularak, şimdi halkın ziyaretine açık tutulmaktadır.

Halil Salih ÜLGEN
Uçak Bakım Teknisyeni

KOKTEYL : DÜŞLERDEKİ İÇKİ

Herkesin karışık içki anlamında kullandığı "**kokteyl**" kelimesinin kökeni, tam olarak bilinmemektedir. Karışık içkiler, uygarlığın başlangıcından bu yana içilmektedir. Bazılarına göre ilk kokteyl, M.S. 2. yy'da İmparator Commodus'un de övgüyle sözettiği gibi, toz haline getirilmiş karışık limon suyudur. İrmiyaz hakkında L. Charles'a ait olan ilk kokteyl kitabı, London Distillers şirketinin 17. yy başıdır ve karışık alkolü içkilerin tarifinin yapıldığı ilk yayın olduğu söylenir. Bütün bunlar tıbbi amaçlıydılar, ancak günümüzün bazı karışımlarının da tedavi edici nitelik taşıdığı ile ri sürülemez mi?

Nedeni sürülemezsin. Hele mevsim yazsa; boğucu sıcağın etkisiyle hıpkı bir kaplumbağa hızıyla ilerleyen akreple yelkovan, nihayet ikinci satlarına varmışsa ve canınız zannının o sert köşelerini yumuşatacak, şöyle hafif alkolü soğuk bir içecek çekmişse, biranın zaman içinde kabul edilen o despotik gücünü kormanın yolu, kokteyldir. Ve salt içmeyle değil, görünümü ile de, muhtu bir düşe dahmanızı sağlayacak kokteyl, kesinlikle **tedavi eder**.

Kokteyl yapmaya niyetlenen ve bu konuda en ufak likri olmağınların bile, çekincesiz harekete geçebilecekleri kadar bu bilgi, son derece işlevsel bir biçimde sunulmuş kokteyl kitaplarında mevcut. Ben ne yapayım kokteyliyi tarifini ya da kelimenin etimolojisini diyenler, doğrudan reçeteyi uygulamaya koyulabilirler. Başarsızlık sizi düşünceliğe uğatabilir ki bu kaçınılmazdır. Kabahati kendinizde arayıp, baştan almanızdır. Temel malzemeye sahip olduktan sonra ilk kokteylinizi yudumlarken, sıcak yaz günlerinin boğucu sıcaklığından uzaklaştığınız hissedeceksiniz. Yaptığınız kokteyli unutmamak ve yakınlarınıza hava atmak için, bilgilerinizi zaman zaman tazeleyin. Temel bilgilere sahip olduktan sonra **(Ne neyle karıştır? Hangi içkiler yan yana gelmez? Hangi içkiye hangi meyve suyu karıştır? Oranlar vb.)** artık kendi kanatlarınızla uçmayı deneyebilirsiniz. İyi geliştirdikçe kendi damak tadınıza uygun, yeni karışımlar da elde edebilirsiniz. Keyif sizin, içmeye meraklı biri için; kokteyl hazırlamaktan daha hoş bir hobi olabilir mi?

Viva, Nazdrovye, Prosit, Kippis, Salud, Lehayim, Gesundheit, Benzai ya da bizim söylediğimiz gibi Şerefe!

GÜZEL SÖZLER

1. Eğitim işlerinde ne olursa olsun başarı kazanılmalıdır. Bir ulusun gerçek kurtuluşu ancak bu yolla olur.
K. ATATÜRK

2. Kendini başkalarından daha az akıllı kabu et ama böyle olma
JEAN COCTEAU

3. Yöntemi olan topal, yöntemsiz koşandan daha çabuk ilerler.
PAUL VALERY

4. Zerafet vücutta ne ise ince düşüncede zekaya öyledir.
DE MERE

5. Büyük sır; hayatı hiçbir şeyin lekeleyemeyeceği temiz bir yürek doğruluk iyilik ve gerçek anlayışı ile aşmaktır.
SCHWEITZER

6. Yaşamın gayesi fazilettir. Fazilet ise harkese iyilik yapmaktır.
SOCRATES

7. Sanat gençliğe, eğitim ihtiyarığa, tesellî fakirlere zenginlik ve zenginlere süs verir.
SCHILLER

8. İnsanlar tecrübeleri nispetinde değil tecrübelerinden aldıkları dersler nispetinde olgundur.
BERNARD SHAW

9. Sözün en güzeli söyleyenin doğru olarak söylediği şeylerin yararlandığı sözdür.
ARISTO

10. İnsan her yerde aynı insandır. Bir insan yaradılışında soyluluk olmadımı evrenin tacında giyse yine çıplak kalır.
MONTAIGNE

Hazırlayan: Ulvi KAZAZ

LAYER	: Tabaka, kat
LAYOUT	: Plan, mizanpaj
LEAD	: Yol göstermek, liderlik etmek. Uç
<i>Igniter Lead</i>	: Buji ucu
<i>Leading Edge</i>	: Ön kısım, hücum kenarı
LEASE	: Kiralamak
<i>Dry Lease</i>	: Bir uçağı ekipsiz kiralamak
<i>Wet Lease</i>	: Bir uçağı ekibi ile birlikte kiralamak
LEG	: Bacak. Bir noktadan diğerine yapılan her bir uçuş
LENGHT	: Uzunluk
LEVER	: Kol, manivela
<i>Start Lever</i>	: Motorun ilk çalışmasında yakıt akışını ve ateşlemeyi başlatan kol.
LICENCE	: Lisans, ehliyet, yetki belgesi
LIGHT	: Işık, lamba
<i>Reading Light</i>	: Okuma ışığı
LOAD	: Yükleme, yük
<i>Allowed Traffic Load (ATL)</i>	: Müsaade edilen trafik yükü
<i>Load Sheet</i>	: Yükleme cetveli
<i>Off - Load</i>	: Yüğü uçaktan boşaltmak
<i>Loader</i>	: Yükleyci
<i>Payload</i>	: Uçağa yakıt alındıktan sonra uçağın taşıyabileceği yolcu ve kargo dahil yük miktarı
LOCATION	: Yer, mahal
LONG	: Uzun
<i>Long Distance</i>	: Uzun mesafe
LONGITUDE	: Boylam
LOUDSPEAKER	: Hoparlör
LOW	: Alçak, düşük
<i>Low pressure light</i>	: Düşük basınç ikoz lambası
LOWER	: İndirmek. Daha küçük. İnş takımlarını açmak
LUGGAGE	: Bagaj, eşya
MACH	: Uçağın hızının uçulan ortamdaki ses hızına oranı
MAGNETIC	: Manyetik
<i>Magnetic Compass</i>	: Arzın manyetik kuzeyini gösteren manyetik pusula
MAIN	: Ana, esas, temel
MAINTENANCE	: Bakım, onarım. Bir uçağın teknik yönden istenilen koşullarda tutulması
<i>Maintenance Manual</i>	: Bakım el kitabı

HAZIRLAYAN: Hidayet KAPKAÇ

ÜYELERİMİZİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI OLDUĞUMUZ YERLER

Üyelerimiz aşağıda adı geçen firmalardan; ÜTED üye kartlarını göstermek suretiyle, belirtilen koşullara uygun olarak mal ve hizmet alabilirler.

BEYAZ PARK RESTAURANT & TAVERNA
Fiks Menü %50 indirim.
Tel: 242 65 51 Çayırbaşı Cad. No.74
Büyükdere/İstanbul

HOTEL ADAKULE
Kuşadası/İzmir 233 00 33/34'den ayrıntılı bilgi alınabilir.

KİP MAĞAZALARI
Kredili alışverişlerde 6 eşit taksit ve ödeme kolaylığı.
Kip Beyağzı, Osmanbey, Beşiktaş, Erenköy, Levent, Kadıköy

METRO GROSSMARKET
Derneğimiz'den temin edebileceğiniz alışveriş formlarıyla tüm grossmarkette alışıveriş yapabilirsiniz.

UNITED OPTİK
Her türlü gözlük alımı ve tam takımında %20 indirim.
Tel: 572 12 73 İstasyon Cad. Yakut Sok.
Balkı Pasajı No.14 Bakırköy/İstanbul

PIERRE CARDIN ERKEK GİYİM MAĞAZASI
Peşin alışverişlerde %15 indirim.
*Galleria Ataköy
*Osmanbey/Sair Nigar Cad. No.91
*Bakırköy/İstasyon Cad. No.16 İstanbul
*Çankaya/İzmir Fevzipaşa Bulvarı No.17/F
*Galleria Samsun
*Gaziantep/Mütercim Asım Cad. No.11

Osmanbey Mağazamızdan yapılacak alışverişlerde 5 ay vade

TÜZÜN MOTEL
3 kişilik oda 750.000 TL
Ortaklar barına, tuvalet ve sıcak su mevcuttur.
Tel: 0266 896 10 65 Ayşın

LUCCI AYAKKABI SAN. TİC. LTD. ŞTİ.
Peşin alışverişlerde %10, tanzilat döneminde %5 indirim.

Ebuzziya Cad. No.2/A Bakırköy/İstanbul

KOSOVA ET LOKANTASI
Nakit ödemelerde %20, kredi kartı ile ödemelerde %10 indirim.
Tel: 573 78 38-573 67 82 Turistik Tesisler Florya

YENER KUNDURA
%20 indirim.
Halaskargazi Cad. Toprak Pasajı,
No 301/106 Şişli
Tel: 232 95 24
Moda Cad. Caferağa Mh. Çadırcı İşhanı
No 6 Kaçıköy/İstanbul
Tel: 346 63 20

TOSKANA DERİ SAN. A.Ş.
Peşin alışverişlerde %10 indirim. Vadeli alışverişlerde 4 eşit taksit.
*Galleria/Ataköy
*Capitol/Altunizade
*Shop Sale/Osmanbey
*Akmerkez/Etiler/İstanbul
*Kordon/İzmir
*Hilton/İzmir

BALEKOĞLU TİC. SAN. VE LTD. ŞTİ
Her türlü serit pvc pencere sistemlerinde %10 indirim.
Tel: 506 74 69-70

NURLU KEBAB SALONU
%15 indirim Tel: 593 7029
Günüşpala Mah. Çiçekçi Sokak No: 24/4
Aveolar İstanbul

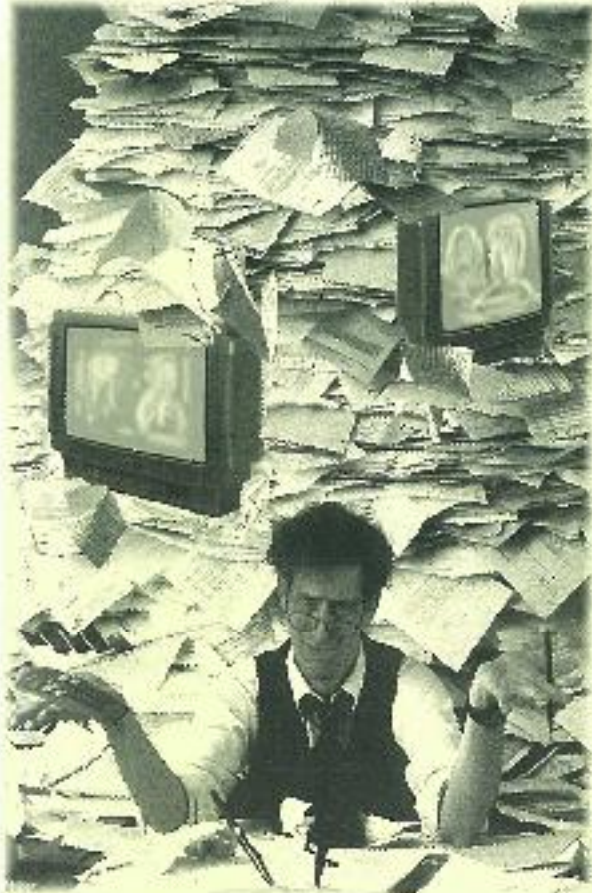
Her türlü mobilya ve dekorasyon işlerinizde
%15 indirim Tel: 592 5039
Yeri Mh. İnönü Cad. No:94 K.Çekmece
İstanbul (İski Yanı)

NOT: Vadeli satış yapan firmalardan, kredili alışverişlerimiz, derneğimizden temin edebileceğiniz kredi talep formları ile yapılabilir. Peşin alışverişlerinizde üye kartınızı göstermeniz yeterlidir. Anlaşmalı olduğumuz tüm firmaların web sitelerinde derneğimizle ilgili stickerları bulunmaktadır.



Ürününüzü ve hizmetlerinizi; Gökyüzünün ve hava alanlarının seçkin konaklarına tanıtmak ister misiniz? Bizi arayın... Her tür ilanlarınız için yardımcı olalım.

UTED
Telefon: 0212 543 29 74

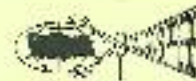


uzman görüşü:

Bilgiyi kazanmak için zamana asla kaybetmeyin.

24 saat 705 yayına ulaşabiliyorsunuz. Kaçığınız bilgi için bu dünya kaç gazete, kaç dergi ve kaç TV kanalı sağlanabilir? Ajans Press 41 yıldı. Ülkemizde 1256 gazete, 10 TV kanalı, 30 farklı 50.000 basımı takibin. Siz için günlük güncel ediyor.

terim, format, desayn, yapımcılık ve misyonlarımız hakkında TV'de ve suşu basında yayınlanan bütün haber, röportaj ve desaynları kütüphaneleri, amfiteyatrları, konferansları ve video tasarımları peşpeş olarak 41 yıl boyunca ile etmekteyiz.



AJANS PRESS

Medya Takip Merkezi A.Ş.

tel: 526 37 55 526 11 52 526 40 33-526 40 36
fax: 512 30 69 527 53 05



THY Teknik Bakım Servisi D2007
Çapıradır. Lufthansa'nın teknik bakım ve
teknik servislerinin, her biri bir diğeriyle
Türk Hava Yolları, Türkiye KLM, Katar, Delta gibi
dünyanın büyük havayolu şirketlerinin
teşkilatına dahil bakım teknik servis ve
yeni parça desteği hizmetleri. Tüm dünya
uçuşları. Flotilyanın yeni gelişimi. Halkın
deneyiminde, hizmet ve güvenle uçuyoruz.
Sizin deneyimlerinizi geliştireceğiz.

Bakmadığımız

uçak

yok...



TÜRK HAVA YOLLARI

Türk Hava Yolları Adli

Türk Hava Yolları, 61 yıllık deneyimi, A-310,
A-320, A-321, A-330, A-350, A-380 gibi
dünyanın en geniş ve en modern uçaklarıyla
dünyanın en büyük, Thai Class, Business Class
uygulamalarıyla hizmet vermektedir. Türkiye,
dünya düzeyinde dünyanın en büyük havayolu.

Her türlü hizmet ve güvenle hizmet
vermektedir.

Türkiye'nin en büyük havayolu.

BEN TÜRKİYE İÇİN UÇARIM!

