

UTED



AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 9 • SAYI-ISSUE: 105 • AĞUSTOS-AUGUST 2000



Flight Safety Begins With a Well Trained Technician

UTED ON-LINE
www.uted.com

İstanbul Havayolları

K-Q
TSE-ISO-EN
9002

"KALİTELİ"
hava yolu



TÜRKİYE Tel : 0090 212 423 7000 Faks : 0090 212 423 3861
ALMANYA Tel : 0049 6927 23111 Faks : 0049 6222 23111
İNGİLTERE Tel : 0044 181 688 7555 Faks : 0044 181 685 4585
FRANSA Tel : 0033 1 431 285 85 Faks : 0033 1 474 212 74
AVUSTURYA Tel : 0043 1 599 66 306 Faks : 0043 1 599 66 33

web : www.ihy.com.tr e-mail : info@ihy.com.tr rezervasyon@ihy.com.tr

Özelliği Kalmamış Özelleştirme

Bildiğimiz üzere geçen aylarda "Sözleşmeli Personel" başlığı altında son zamanların çalışma modeli haline gelmiş uygulamalardan bahsetmiş ve bu uygulama içerisinde olan personelin mağduriyetlerini gazler önüne sermişim.

Ayrıca bu arkadaşlarımız adına Yönetim Kurulumuz; sözleşmeli personel sorununu THY'nin üst yönetimi ile karşılıklı konuşarak, yöneticilerden iyileştirmeye yönelik sözler almıştı.

Nihayet 20.07.2000 tarihinde; bu sorunun bazı iyileştirmelerle, işenilen kadro veya kadro karşılığı olmasa da bir miktar iyileştirilmesini ve de bazı sosyal hakların sağlanmasını irremuniyetle karşıladım.

Çalışma hayatımızın moda akımı part-time ve sözleşmeli personel durumu aynen (bazı iyileştirmeler ve düzenlemeler yapılarak) bundan sonra da devam edeceğine benziyor.

Kuşkusuz; bu uygulamalar sorucunda ileride Toplu İş Sözleşmesi denitler, çalışanlar adına yapılan toplu pazarlık dönemi yerine, bireysel pazarlık şeklinde veya tek taraflı şartlarda sürdürülebilecek olması ihtimalinin gündeme gelebileceğidir.

Bu arada; özelleştirme olmadan çalışma hayatımıza gelen özelleştirmede, gittikçe yapılan güçlerini kaybeden sendika yönetimleri, bu yeni akımı kabul etmekten başka çare bulamamakta, çalışanları bu yeni uygulamada nasıl temsil edeceklerinin kuşkusunu mutlaka duymaktadırlar.

Özelleştirme faaliyetlerinin estği bu günlerde, millî havayolumuzda yapılacak bir özelleştirme uygulamasının hatırıya para oktarımından öne girmeyeceği aşıkardır. Çünkü millî havayolu ruuz; uzun zamanı kendisini özelleştirmeye hazırlamış, bazen kamu şirketi, bazen de anarın ortaklık olmuş, devletimizin küçülme politikası gibi, şirketimiz de küçüle küçüle daha da küçülemeyecek duruma gelmiştir.

Bünyesinde bulunan bazı bölümleri (ikram, handling vb.) başka şirketlere devretmenin yanı sıra, kendi yapmak zorunda kaldığı (uçuş güvenliği haric) bazı hizmetleri de teçeren uygulamalara çözmüş olan şirketimiz; ihiriyat olan personel de kadrolaşma yapmadan part-time sözleşmeli veya mevsimlik işçi statüsünde çalışarak, özelleştirilmeden özelleşmiş şirket statüsünü kazanmıştır. Biz çalışanlara geldiğimizde; özelleştirmenin serilerinde yaşadığı şirketimizde, sanki yeni bir uygulama içerisine giriyorumuz gibi show niteliğinde özelleştirmeye hayır sloganları almak ne derece inandırıcı olacaktır.

Bu sloganlar yerine, gittikçe daraltılarak sürdürülen kadrolaşma sorununun ekberini tartışarak ve bu sorunu çözümlenebilecek fikirler üreterek, yeni moda çalışma hayatımızın eski çalışma hayatımızdan daha iyi olmasını sağlayıcı tedbirler almak gerekir diye düşünüyorum.

Sonuç olarak; ideali kadrolaşma veya kadro karşılığı olması gerekirken olmayan, iyileştirilmiş yeni uygulamanın, part-time ve sözleşmeli statüde çalışan tüm arkadaşlarımıza ve şirketimize hayırlı olmasını dilerim.

Saygılarımla,

Meaningless Privatetion

As you might know, in last months, under the title of "Contractual Personnel", had mentioned about appoi- cations that come into a working model lately and I had discussed the unjustly treatment of the personnel in this application.

Besides, in the name of those our friends, our board of management had taken promise for recovery from the executives by deliberating the matter of the contractual personnel mutually with top management of THY.

In the end, on 20 July 2000, though there was not the action required, I gladly welcomed this sight recovery and providing some social benefits against this problem.

Part-time and contractual personnel that are the fashion trends of our work life seem to continue also in the future (with some recoveries and arrangements).

My suspicion is that, at the end of these processes, instead of collective bargain in the name of workers called as Collective Agreement, individual bargain or unilateral conditions might come into the agenda.

Meanwhile, without privatization happens, in the privatization coming into our work life, syndicate managements increasingly losing their sanction powers cannot find other remedy rather than to adapt these new trends, they always doubt how they would represent the workers in this new application.

In these days that privatization seems blew, it is barely evident that a privatization in our national airlines would not bring anything but to bring money into the treasury.

Because, our national airline prepared itself for privatization long ago, it once became public company and once became joint stock company. Like the shrink policy of the government, THY became into such condition that could not shrink more.

Besides turning over some departments (catering, handling etc) to other companies, it transferred some services to subcontractors (excluding Flight Security). Further the company made its personnel contractual Part-Time or seasonal worker. It appears that the company is anyway partly privatized long before now.

When we came to the workers, privatization was long mentioned for the company. It seems as if we are in a new application, they are making shows, how convincing is to say no against privatization?

Instead of these slogans, I think we need to discuss the consequence of becoming staff that is increasingly narrowed, to produce ideas to solve this problem, to take precautions for our new trend work life to become better.

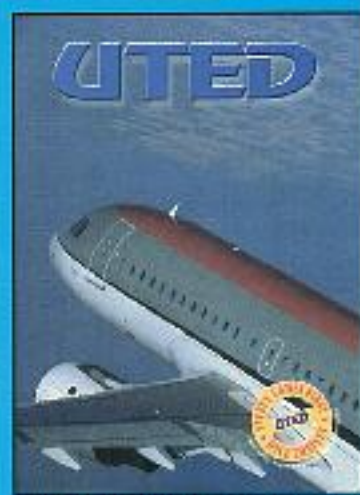
In short I wish the recovered new application would be beneficial for all our friends and company working under part-time and Contractual Status.

Truly yours,



**Sefa İnan / Başkan
UTED President**

İçindekiler / Contents



YEREL VE ULUSAL SAĞLIK KURUMLARINDA 2009

ONAYLANMIŞ VE GÜVENİLİR KURUMLARIN SAĞLIK KURUMLARINDA 2009

UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİM VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

EDİTÖR
&
REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
KEMAL KANAL

GENEL KOORDİNATÖR
SERMET DEMİRCİOĞLU

YAZI KURULU:
Dr. Öya Torun, Ekt. Alın Diler, Ertan İnanç,
Hidayet Kaptan

KATKIDA BULUNANLAR:
Yurdaer I. Aksoy, Tunc Körez Bekirhan,
Gülşenil Ural
YÖNETİM YERİ:

İstanbul Caddesi, Uluçeuve Apt. Kat: 24 Katlı
Daire: 3 Başkışla/İstanbul
Telefon: (0212) 342 13 30 / 342 29 76
Fax: (0212) 342 1371
Local Tel: (0212) 571 09 23
E-mail: uted@uted.net
Web Site: www.uted.com
Webmaster: Karhan Kutul

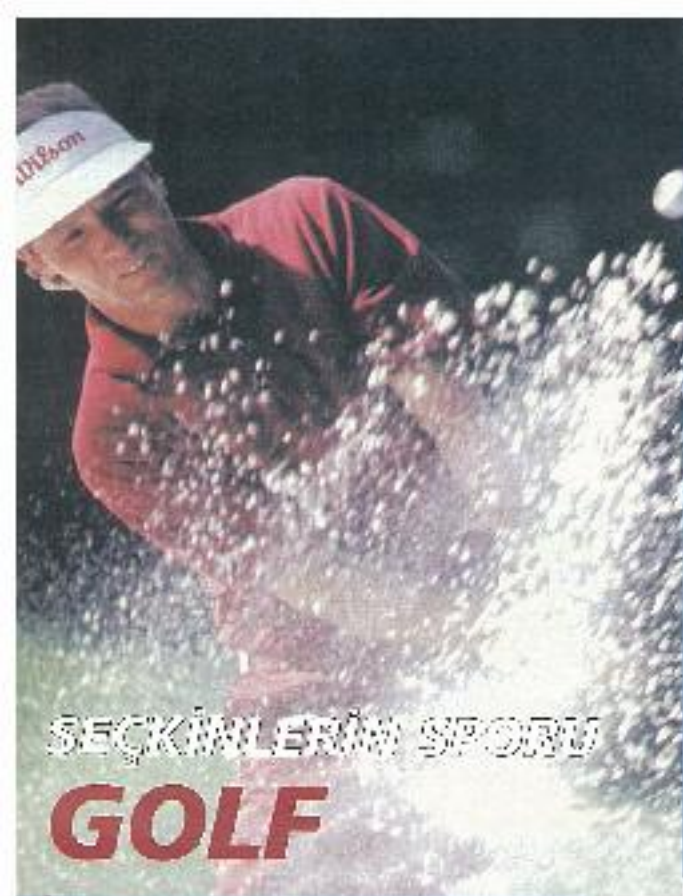
YAPIM:
[Bey. Kocanuray Kocanuray, uted@uted.net]
ve Jeneralleri, jeneralleri,
ARTI YAYINCILIK TANTİM LTD.
Genel Koordinatör: İhan Özdemir
Redaksiyon: Dilek Ç. Öner Özdemir
Dizgi: Neşe Kim
Telefon: (0212) 551 52 43 / 251 52 44
Fax: (0212) 240 51 65
E-Mail: uted@uted.net

RENK AYRIMI VE RÜM ÇIKIŞLARI:
Son Grafik Ltd. (0212) 422 82 79

BASKI VE CİLT:
Dışkapı Yayıncılık A.Ş. (0212) 629 08 18
Karakurum Yayıncılık
A.Ş. 019

DEĞERLENDİRİLMİŞ YAZI VE FOTOĞRAFLARIN
DURUMUNDA DA İKİ KESİMLİ KAYNAK GÖSTERİLMEK
KURULU VE, İSTANBUL

• Gündem	3
• İçindekiler	4-5
• Haberler	6-11
• A400M Projesi	12-13
• Duyuru	14
• Shanghai'ya Kargo	15-16
• Havaacılık Önderleri	17
• Türbin Motor	18-20
• Nostalji	21-22
• Görüş	23-25
• Messier Kataloğu	26-28
• Alış Veriş listesi	29
• İspanya	30-33
• Bir Kazanın Anatomisi	34-37
• Spor: Golf	38-39
• Elektronik Tutsak	40-41
• Sağlık	42
• Soru-Yanıt	44



SEÇKİLERİN SPORU
GOLF

- Kùltür Sanat 46
- Teknolojide Yenilikler 47
- Anlaşmalı Yerler 48
- Güzel Sözler 49
- Bulmaca 50





Havadan Kurtarma

Geçen seneye kadar "hava taksi" ile havacılık dünyasında isim yapan Güven Air, hizmet belgesini alarak "hava ambulansı" ile havacılıkta isim yapmaya başlamıştı. International Hospital ve Amerikan Hastanesi ile de anlaşması olan şirket, bu kuruluşların hasta-hava taşımacılığını da üstlenmiş durumda. Yurt dışına da hasta taşıyan Güven Air, dünyanın en büyük hava ambulans şirketi olan American Air Method'la yaptığı anlaşma gereği, nakil ve eğitim konularında hizmet veriyor. Ayrıca uçağında hasta için 10 saatlik oksijen rezervi, basınçlı hava, vakum ve 110/220 volt transformatör bulunduyor. [Uçaklarda elektrik 110



volt olmasına karşın genellikle sağlık cihazları 220 volt'tur.)

Güven Air'in pek yeni olmayan bu hizmeti, hava ambulansını gündelik hayatımıza iyice sokmuş olmasıyla basında sık sık yer aldı.



Özbeklere bir partner daha

Geçen sene Rusya'daki hava trafiğini arttıran özel hava şirketlerinden birisi olan "Sibir" havayolları da Özbekistan'la anlaşma yaptı. Sibir havayolları fazla uçağa sahip olmamakla birlikte, Rusya'daki özel havacılık pazarından payını alıyor.



Trans Air'den Atak:

Bir Amerikan şirketi olan "Trans Air", Boeing'ten B-737 ve B-757 modeli olmak üzere toplam 57 uçak siparişi verdi. B-737'ler 800 modeli olarak (yeni jenerasyon) seçildi.

Atlantic Coast jet, Fairchild'ı seçti



Delta havayollarının partneri olan, Atlantic Coast Airlines, filosuna yeni tip uçak ek-

ledi. Atlantic Coast Airlines, Fairchild Aerospace'den ilk 328 jet uçağını teslim aldı.



Fren sisteminde yeni bir isim; Porsche

Porsche AG, fren disklerinde devrim yaratan bir tasarımıyla 2000 yılı içinde ses getirmeye hazırlanıyor.

1700 santigrad dereceli bir

ısıda yüksek vakum ile silikatlandırılıyorlar. Diskler esas olarak karbon liflerinden oluşuyor. Üç aşama ile yapılan diskler, yeni bir teknolojinin eseri olup metal fren diskleriyle karşılaştırıldığında daha geniş bir yüzeye sahip olan yeni diskler, tüm bu özelliklerinden dolayı araçlarda daha kısa sürede durmayı sağlıyor.

Otomobillere de Karakutu

Uçak kazalarında hasar gör-

meyen ve kazanın oluş şeklini incelemeye yardımcı olan "flight recorder" (halk arasında adı ile karakutu) artık otomobillere de konulacak. Amerikan "Veridien" şirketi tarafından üretilen "otomatik kaza bildirim sistemi" uçaklardan esinlenerek yapılmış. Kaza anında aracın hızını, elektrik sisteminin, fren sisteminin ve diğer koşulları kaydeden karakutu, en yakındaki acil yardım merkezine kaza anında sinyal gönderecek.

Bu ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderen okurlar arasında yapılacak çekilişte; iki okurumuz "Yalçın Çanta"dan birer adet bay/bayan çanta kazanacaklardır.

Geçen ayki bulmacamızı doğru olarak çözenler arasında yapılan çekilişte Erdal Alpay, Ozan Erzurumlu, Neşe Öymen, Serhat Baykan, Martı Kitabevinden birer adet roman kazanmışlardır. Tebrik eder, Martı kitabevine teşekkür ederiz. UTE Dergi



Singapur'un da seçimi A3XX

Singapur havayolları; A3XX işleten ilk havayollarından olacağını açıkladı. Singapur Havayolları, 10'u kesin 6'sı da opsiyonel olan ve teslimatı 2005 yılının sonlarında başlayacak olan 16 uçak satın almak için, Airbus Industrie ile masaya oturdu. Geçen ay Emirates'in A3XX uçağını kullanacak ilk şirket olduğunu açıklamasının ardından, ikinci şirket de Singapur oldu. İsmi açıklanmayan 4 şirketin daha sipariş verdiği açıklandı.

Uzayda Çin damgası

Amerika ve Rusya'dan sonra, Çin'de uzaya insan çıkaran üçüncü ülke olacak. Çin'in; yaptığı araştırmaları gizli tutması ve basına bilgi vermemesine karşın, Amerika bu gelişmeleri yakından takip ederek Çin'in uzaya insan göndermeye hazır olduğunu bildirdi. Çin'in "Şenzu" adını verdiği uzay aracının, Rusların "Soyuz" aracına benzediği, verilen bilgilerin arasında. Amerika uzay adamına "Astronot", Rus olanlara "Kozmonot" denil-



diğinden, Çinli olanlara da "Taikonot" adı verildi. Çin 30 yıldır uzay çalışmalarına katılıyor. İlk uydusunu 1970

yılında atan Çin, 1975 yılında ise uzaya gidince, geriye dönebilen uyduyu da göndermişti.

**30 Ağustos Zafer Bayramı,
Türk Halkına Kutlu Olsun**

UTED Yönetim Kurulu

Sabena'ya ödöl

Merkezi Brüksel'de bulunan Sabena, son iki yılda en yüksek günlük ortalama uçuş saatine ulaştığı için, Airbus Industrie müşteri hizmetleri müdürlüğünce verilen A330/340 en yüksek günlük kullanım ödölünü aldı.

Son altı ay boyunca Sabena'nın A330 uçakları günde ortalama 14 saat uçarken, A340 uçakları da günlük 15 uçuş saatine ulaştı.



PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

- **Aircraft Maintenance**
- **Spares Support,**
- **Wheel Built Up,**
- **Wheel Overhaul,**
- **Brake Repair/Overhaul**



**Low Cost
High Safety
and Reliability
Quality
Services
Experienced
Man Power**

We provide *Light Maintenance*
**low in cost with high
safety and reliability.**

Atatürk Airport, İç hatlar VIP üstü,
İstanbul Türkiye

Tel : + 90 212 663 7010

Fax : + 90 212 663 7013

e mail : prima@escortnet.com



Cathay Pacific'in A340'ı Toronto - Hong Kong arasını non-stop uçuyor

Toronto'dan Hong Kong'a ilk non-stop uçuş

18 Mayıs'ta; Cathay Pacific Airways'ın A340-300'ü Toronto'dan Hong Kong'a Polar 2 adı verilen kuzey kutbu rotasını kullanarak ilk non-stop uçuşu gerçekleştirdi. Uçuş, Kuzey Amerika ve Asya arasında, yolculuk süresini önemli ölçüde azaltan yeni kutup rotalarının açılması programı çerçevesinde organize edildi.

127 yolcu ve 16 mürettebatla CX829 olarak çalışan A340, Toronto'nun Pearson International Havaalanından yerel saatle 01.02'de kalkarak, 7.221 deniz mili mesafeyi 15 saat 59 dakikada tamamladı ve Toronto-Hong Kong arasındaki normal uçuş mesafesinden 3 saat

daha az bir sürede Hong Kong International Havaalanındaki kapısına yerel saatle 04.21'de vardı.

A340'ın ultra uzun menzil uçabilme kapasitesi

Airbus Industrie'nin 2002 yılında hizmete girecek yeni A340-500'ü, kutuplararası uçuşlara uygun olacak ve da-

ha fazla yük taşıma kapasitesi ve en uzun non-stop menzili sunacak. Bu yıl boyunca, Kuzey Amerika'nın Toronto, Washington, New York gibi doğu kıyı şeridindeki şehirleriyle Hong Kong, Taipei, Bangkok, Kuala Lumpur ve Singapur gibi Asya şehirleri arasında tam yolcu kapasitesiyle non-stop uçuşlara olanak verecek.

Uçakta fare paniği

Haziran ayında, Kuveyt-Kahire seferi yapmakta olan Kuveyt Havayollarına ait bir yolcu uçağında ortaya çıkan bir fare, yolcular arasında büyük paniğe neden oldu. Havaalanı görevlilerinin ifadelerine göre uçuş sırasında uçağın koridorunda gezen bir fare, bayan yolcuların çığlıklarına ve koltuklara çıkmalarına, neden oldu. Farenin koltuklar arasında kaybolmasının ardından, 176 yolcu 4 saat boyunca büyük panik yaşadı. Uçağın inmesi üzerine yolcuların uçağı terk etmeleri sonrası uçak kapıları kapalı tutulup, uçak ilaştırıldı.

Bir Yıldız Daha Kaydı

Türk Sivil Havacılığı'nın başlangıcından bugüne ulaşan THY'nin, bu günlere gelmesinde emeği geçen her üiteden binlerce insan arasında "Teknik" bölümünden de adını rahmet veya hala saygıyla andığımız nice değerli teknisyen ağabeylerimiz görev sürelerini tamamlayıp aramızdan ayrıldı.

Pervaneliden bugünkü teknolojik uçaklara ulaşana kadar; emek, bilgi ve alın terlerini bu işe katan her bir teknik eleman sırası geldikçe bir yıldız gibi geçti gitti.

UTED'in kurucularından ve bir dönem başkanlığını yapan, uzun yıllardan bugüne Onur Kurulu üyesi Sayın Erhan İnanc, en son görevli olduğu Teknik Kontrol Müdürlüğü'nden çalışma süresini doldurarak,



emekliye ayrıldı.

Kurulduğundan bugüne; derneğimize çok önemli katkılarda bulunan, çalışma hayatı süresince disiplinli, planlı, araştırmacı ve bilgi birikimini çevresine yansıtarak bizlere ve şirketimize çok önemli katkılarda bulunan bu örnek teknik insana, UTED olarak yeni yaşamında sağlıklı yıllar dileriz.

Bizlere bıraktığı bu onurlu ve örnek kişiliğinin gelecek nesillere ışık tutarak taşınması için, tüm UTED üyeleri olarak; daha bilgili, teknolojiye ayak uyduran, kendini yenileyen teknik elemanlar olmanın gayreti içerisinde, çalışmalarımızı daha da ileriye götüreceğimiz inancıyla kendisine güle güle diyoruz.

UTED YÖNETİM KURULU

Pistteki çatlak

Geçen ay Gatwick havalanında pist kenarında devriye gezen havalanı güvenlik elemanları, pistte derin bir çatlak tespit ettiler. Kulenin haberdar edilmesinin ardından pist 3 saatliğine trafiğe kapatıldı. Bu süre içerisinde bakım ekipleriyle pist tamir edilirken kule, uçakları çevredeki havalanlarına yönlendirdi.

Aniden meydana gelen bu problem yüzünden havalanında bekleyen yolcular da yığılma aldı. Bu sorulara bilgisayarlarda meydana gelen teknik bir arıza da eklenince işler arapsaçına döndü. Havalanı nöbetçi müdürü alanda uzun süre bekleyen ve yolcularını bulamayan vatandaşlardan özür diledi.

İlk Concorde Düştü!

Bir çok havalanında uçuşu yasaklanan sesten hızlı Concorde uçaklarından ilk defa bir tanesi 25 Temmuz'da Paris yakınlarında kalkıştan 5 dakika sonra düştü. Düşüş sırasında bir otela çakılan uçaktan kurtulan olmadı. 1969 yılında üretimine başlanan İngiliz-Fransız ortak yapımı Concorde'lar; 144 yolcu taşıyabiliyor, 2,2 mach hıza erişebiliyor. After burner sistemi ile desteklenen 4 motorlu uçaklar, 55.000 feet'e çıkabiliyor.



A-400M Projesi ve TAI'den Dev Atak

Gecen ay Almanya'da yapılan bir zirvede Fransız ve Alman hükümetleri, eski askeri taşıma uçağı Holarını "Airbus Military" şirketi tarafından geliştirilen A400M uçağı ile yenileme teklifini onayladılar. Yapılan ortak açıklamada herikat ihtiyaçlarını karşılamak için Fransa 50, Almanya ise 75 adet A400M alacağını bildirdi.

Projenin geleceğı açısından büyük önem taşıyan Almanya'nın kararı İngiliz hükümetinin geçen-

A400M teklifi Airbus Military Company (AMC) tarafından yedi Avrupalı NATO üyesi ülkenin resmi kuruluşlarına "geleceğın ulaşırma uçağı" ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bir alternatif olarak Ocak 1999 tarihinde sunulmuştu.

lerde 25 adet A400M almaya karar verdiğini açıklamasının ardından geldi. Projede yer alan diğer üye ülkeler Belçika, İtalya, İspanya ve Türkiye A400M programına olan desteklerini geçtiğimiz günlerde Farnborough'da açıkla-

mışlardır. Tüm bu açıklamalar, eski uçaklar C-17 (Boeing), C-130 (Lockheed Martin) ve An-70 (Antonov, Rusya/Ukrayna)'nın artık yarış dışı kaldığını göstermektedir.

A400M teklifi, Airbus Military



Company (AMC) tarafından yedi Avrupalı NATO üyesi ülkenin resmi kuruluşlarına "geleceğin ulaştırma uçağı" ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bir alternatif olarak Ocak 1999 tarihinde sunulmuştu. Toulouse'da yerleşik AMC Airbus Industrie'nin bir yan kuruluşu olup, Fransa'dan Aerospatiale Matra, İtalya'dan Alenia, İngiltere'den BAE Systems, İspanya'dan CASA, Almanya'dan Daimler-Chrysler Aerospace, Belçika'dan FABL ve Türkiye'den TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş. (TAI) (99 hisse ile) kurucusu olduğu bir ortaklıktır.

A400M Avrupa ihtiyaçları dö-kümanını karşılamak için tasarlanmıştır ve istenen şartlar altında belirtilen tüm teçhizat ve araçların nakliyesini yaparak tüm kapasiteye sahiptir. A400M, 37 tonluk azami taşıma kapasitesi ve 350 metreküp kargo hacmi ile önceki uçakların iki katı ağırlığı ve iki katı hacmi taşıyabilir ve benzerlerinden en azından 100 knot daha hızlı uçabiliyor. A400M baştan beri kamikamçı Airbus grubu, yolcu ve yük uçaklarında kullanılan özgün malzemeler, sistemler ve teknolojilerden de yararlanacak ve böylece askeri nakliye uçağına sivil uçaklarda uygulanan güvenlik ve bakım standartlarını da getirmiş olacak.

İngiltere, Fransa ve Almanya'nın son açıklamaları ile bu proje onaylandı. Bu yıl sonuna kadar imzalanması beklenen "Metabakat Muhtırası" ve müzakerelerin tamamlanmasından sonra sözleşme imza tarihi 2001 yılının ilk yarısı olarak planlandı. İlk A400M ise 2007 yılında teslim edilecek.

A400M projesi TAI'nin tasarım

geliştirme, üretim ve "satış sonrası destek" süreçlerinin tümünde görev alacağı ilk uluslararası proje olacak. Projece 1000'e yakın mühendis ve teknisyen istihdam edilecek.

"TAI'nin gövde üzerindeki iş payı, ön orta gövde, alet çıkış kapısı, buçuk iniş takımı yuvası ve kapakları, pilot giriş kapısı, rampa, rampa uzatmaları, arka kargo kapığı ve yükseklük dümeninden oluşan yapısal parçaların tasarım ve üretimini kapsamakta. Buna ilaveten üç-dış aydınlatma ve atık su sisteminin tasarımı da TAI'nin sorumluluğunda altında bulunuyor. Ayrıca, Savunma Sanayi Müsteşarlığı'nın direktifleri doğrultusunda TAI koordinasyonunda başlatılan Aselsan, Havelsan, TEI gibi diğer kuruluşların da projeden pay alarak yerli katkı yükselmesine çabaları devam ediyor.

A400M projesinin finansman ihtiyacı, Savunma Sanayi Destekleme Fonu'ndan karşılanacak olup, konuya ilişkin İcra Komitesi'nin kararının Eylül 2000 sonuna kadar alınması bekleniyor.



Uçak Teknik Kontrol Müdürlüğü Özel Duyurusu...

**Sevgili arkadaşlarım,
Meslektaşlarım**

14 Haziran 2000 tarihinden itibaren yaş hakkından emekliye ayrıldım.

TİY'inde 1957-1960 arası ve 1967'den beri 36 yıl boyunca arasıyla; Uçak Teknik Kontrol Teknisyeni ve Şefi, Frankfurt Teknisyeni, Awacs T. Kontrol Şefi, Teknik Kontrol Müdür Yardımcısı ve en son 6 yıl Uçak Teknik Kontrol Müdürü olarak hizmet verdim. Bir uçak teknisyeni için biraz sıra dışı bir durum.

Hizmet sürem içerisinde DC-3, Heron, De-Havilland, Viscount, T-27, DC-9, DC 10, B-707, B-727, A 310, B737 ve A 340 gibi en ilkelinden en modernine kadar değişik tip/model uçaklarca çalıştım. TİY'a ilk girerken yaşadığımı heyecanımı hiç eksilmedi aksine, artarak devam etti. Yaptığım her görevi zevk olarak yaptım.

Aile içi, okul ve meslek formasyonum nedeniyle olacak bu hizmetlerim süresince beraber çalıştığım ve hatta çalışmadığım arkadaşlarımla eğitimlerine katkıda bulundum.

Başarılı olup olamadığımı takdirlemize bırakıyorum.

1993 Haziran ayından itibaren 7 yıldır gerektiğince üretip



Erhan İnanc

yayınladığım TECHINFO yazılarımı, Genel Müdürümüz Sayın Yusuf Bolayır'ın da *(Borazanlı Adam'a katkılarından dolayı kendilerine ayrıca teşekkür ederim)* yönlendirmesi ve hatta çok uzun görülenmesi ile zenginleştirerek en ücra köşede görev yapan teknisyen arkadaşlarıma kadar ilettim. Yazılarımda, yalnız bir ifade kullanarak sıkımsadan, karamsarlığa itmeden, bilgilendirme, öğretme ve uyarma görevi yaptım.

Ancak, bugün elinizdeki bu ÖZEL SAYI ile SON TECHINFO'yu okuyorsunuz.

1967 sonlarında kurulma çalışmalarına katılarak 5 Aralık 1968'de tescil edilen denoğımız (UTED)'in kurucu üyeliği, yönetim kurulu üyeliği, genel sekreterliği ve bir dönem başkanlığı yaptım.

İlk UTED Dergisi Haziran 1977'de çıkarıldı.

UTED Dergi yaz kurucu üyeliğim de emekliliğimle beraber doğal olarak sona ermektedir.

Türk Hava Yolları, hepimizin katkılan ile dünya sivi havacılığında önemli bir yere geldi. Daha ileriye yine sizlerin katkılan ile yürümeye devam edecektir. Geldiğimiz bu noktadan dolayı ben şahsen büyük bir sevinç ve gurur duyuyorum ve yaşadığım süreçte, ben ve hatta çocuklarımla bu onuru taşıyacaklardır.

Üretimimizi, kalitemizi ve elbette uçuş emniyetini arttırma çabaları içinde bazen şaşırıp, bilmeden arkadaşlarımla kırıdığım, onları affımı rica ediyorum.

Sizler de çalışma ve öğrenme heyecanınıza hiçbir zaman kaybetmeden, personeli olduğunuz Türk Hava Yollarını seviniz ve onlarla gurur duyunuz.

Hizmet verdiğim 36 yıl boyunca, görevlerimi layık ile yerine getirmenin verdiği huzurla emekliye ayrılırken, hepimizi sevgi ile kucaklıyor, aile fertleriyle beraber sağlıklı, mutlu ve başarılı günler diliyorum.

Hosçakalm.

Shanghai'a Kargo

THY Kpt. Akın Diler

Shanghai Pudong International meydanında Lufthansa Cargo projesi, kargo merkezi olma yolundaki rolünü büyüterek devam ettirmektedir.

Lufthansa Group içinde müstakil şirket olarak 50. Yılı kutlayan Lufthansa Cargo AG (LCAG), geçen yıl sonunda Shanghai Pudong International Airport Kargo terminal Co. Ltd'ne (PACTL) yönetim sorumluluğunu paylaşmıştır. Bu gelişmeler sonucu Shanghai, Alman yatırımlarının merkezi durumuna gelmiştir. LCAG yetkilileri haftada iki sefer yapılan Frankfurt Shanghai kargo uçuşlarının gelecekte günlük olarak yapılabilirliğini düşünmektedirler. Air China ile müşterek yapılan kargo uçuşlarından sonra LCAG geçen yıl kendi uçuşlarına müstakil olarak başlamıştır. Haftalık 5 sefer olmak üzere yapılan LH tarifeli yirmi seferlerinde de kargo taşıması ile kargo kapasitesi haftalık 245 tonu aşmaktadır. Lufthansa, Shanghai'den günlük tarifeli yirmi seferlerine başlayacaktır. Haftada 2 sefer olarak yapılan Air China, Frankfurt kargo uçuşları ile LCAG kargo taşıması haftalık 141 ton artmış olacaktır. Yaz aylarında kargo seferlerini artırmayı beklenmektedir.

LH, Hong Kong'tan, Cathay Pacific ile müşterek haftalık 10 yirmi ve 12 kargo uçuşu yap-

Lufthansa Group içinde müstakil şirket olarak 50. Yılı kutlayan Lufthansa Cargo AG (LCAG), geçen yıl sonunda Shanghai Pudong International Airport Kargo terminal Co. Ltd'te (PACTL) yönetim sorumluluğunu paylaşmıştır. Bu gelişmeler sonucu Shanghai, Alman yatırımlarının merkezi durumuna gelmiştir.

maktadır. Bu uçuşların haftalık kargo kapasitesi 654 ton olacaktır. Hong Kong, LCAG'in Çin'deki en büyük merkezidir.

Ancak Shanghai, Kuzey Çin'de varış kargolar için önemi artırmaktadır. LCAG'in en deneyimli yöneticilerinden Rainer



Kargo



Houdek (Eski New York Lufthansa Kargo Terminal Genel Müdürü) Pudong'a genel müdür olarak atanmıştır.

31. Ekim 1999 tarihinden itibaren PACTL, %40'ı International olarak üzere 500 kargo seferine yer hizmeti vermiştir. Shanghai, Doğu Asya'nın gelecekteki kargo merkezi olacaktır. Bu gelişmeye, yeni kargo merkezi sebebi olmaktadır. Shanghai, halihazırda LCAG'nin pazarlarından biridir.

LCAG başkanı, Stefan H. Laver, dünyada hava kargo taşı-

macılığının, yolcu trafiğinden daha hızlı büyüdüğünü ve Shanghai için büyüme hızının global trend'in üstünde olacağını ayrıca, PACTL'in bir üyesi olarak sadece maddi yatırım yapmayacaklarını müşterek çalışacakları firmalara hava kargo taşımacılığına ait tecrübe, organizasyon ve yönetim konularında yatırım yapacaklarını ifade etmiştir.

Full-Service kargo kompleksi Shanghai Pudong International meydanı içinde yer almakta, 32.400 ayrı kargo terminali ve

yardımcı üniteleri ile hava yollarına hizmet vermektedir. Yıllık 500 bin ton kapasitesi bulunmaktadır. Toplam yatırım 57,9 milyon dolar'dır.

Müşterek faaliyetin %51'i Shanghai Airport (Group) Co. Ltd.'in, %29'u LCAG'nin ve %20'si de JHJ International Forwarding Co. Ltd.'in elinde bulunmaktadır.

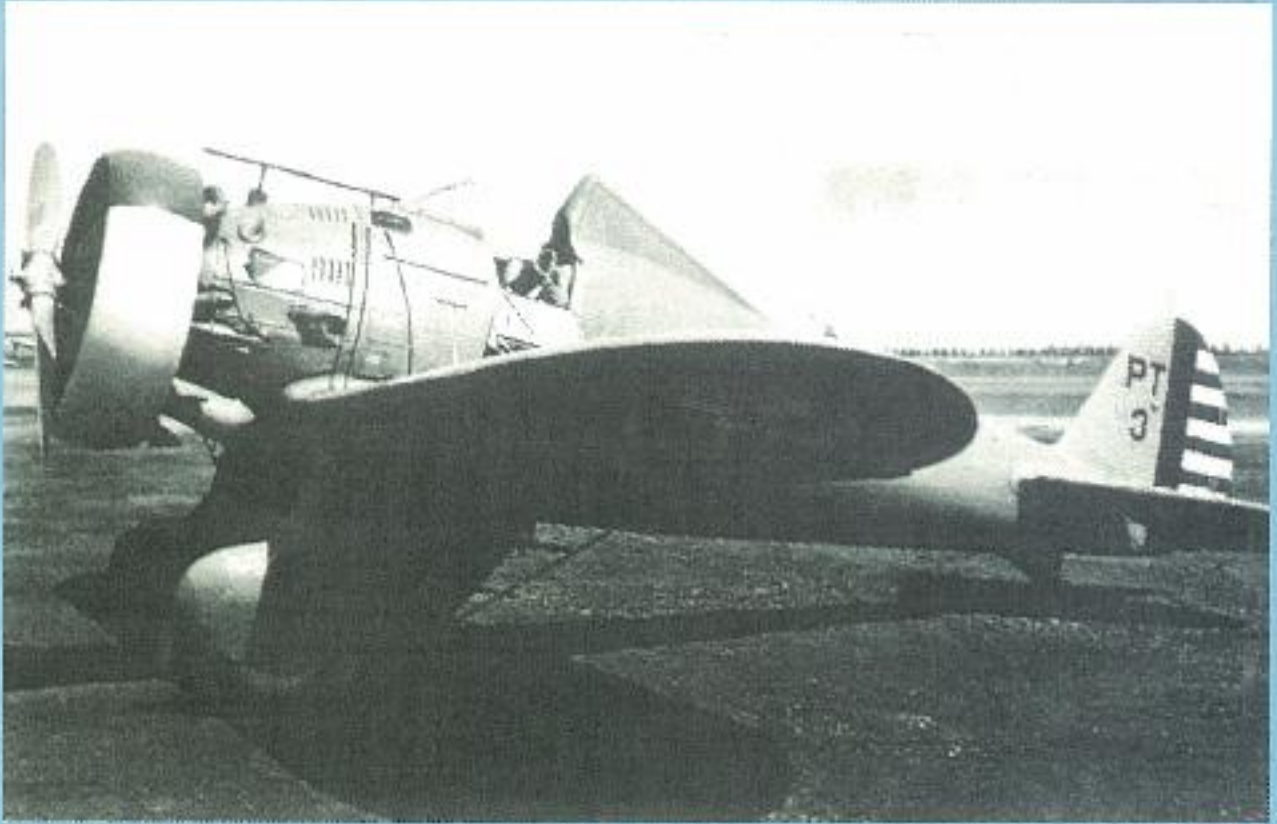
LCAG içinde Shanghai'nin önemini artmasından sonra bölgesel yönetimi Hong Kong'tan Shanghai'ye transfer edilmiştir. Dünyada 5000 personel, 8 adet MD-11 ve 10 adet 747-200 F uçağı ile 450 noktaya uçuş yapılmaktadır. 5 adet MD-11 uçağının 2001 yılında filoya katılması beklenmektedir.

Lufthansa'nın Çin'de filosu 2 adet Junkers G 24 uçağının 6 hafalık dünya seyahatı uçuyunca, 1926 yılında Beijing'e inmesi ile başlamıştır. 1930 yılında Eorasiya adında hava posta servisi, 1989 yılında, Aircraft Maintenance and Engineering Corp. müşterek olarak kurulmuştur. Durlan takiben 1992 yılında Lufthansa Beijing International Center, bir otel, konferans ve işyeri kompleksi kurulmuştur.

LCAG başkanı, Stefan H. Laver, dünyada hava kargo taşımacılığının, yolcu trafiğinden daha hızlı büyüdüğünü ve Shanghai için büyüme hızının global trend'in üstünde olacağını ayrıca, PACTL'in bir üyesi olarak sadece maddi yatırım yapmayacaklarını müşterek çalışacakları firmalara hava kargo taşımacılığına ait tecrübe, organizasyon ve yönetim konularında yatırım yapacaklarını ifade etmiştir.

Havacılık Önderleri

Turan Körez



Boeing P-26 Peashooter

Ülke : Amerika

Tip : Avcı-Tek koltuklu

İlk Uçuş : 20 Mart 1932

Tek kişilik Avcı Uçağı

Boeing 266 ve (daha sonra P-26), Tecrübe Uçağı XP-936'dan geliştirildi.

USAAC'nın (US Army Air Corps), ilk olarak tamamı madeni gövdeli, Pratt&Whitney yıldız motorlu, açık kokpitli avcı ve bombardıman uçağı olarak 1934 senesinde, 111 adet imal edildi. Çin, İspanya, Filipinler, Guatemala ve Panama da bu uçaklardan alarak uçurdu.

1940 senesinde uçuştan alınmalarına rağmen bir kaç

tane P-26 uçağı Japonların Pearl Harbor'a saldırısında kullanıldı.

Kaynak:
Flugzeuge



Teknik Özellikleri

Kanat uzunluğu: 8.52 m
Gövde Uzunluğu: 7.19 m
Yükseklik: 3.06 m
Kanat Yüzölçümü: 13.89 m²
Boş Ağırlık: 937 kg
Max Kalkış Ağırlığı: 1340 kg
Motor: Pratt&Whitney R-1340-

27 Yıldız motor 372 kw (507 PS),
Azami sürat: 377 km/h
İrtifa (Yükseklik): 8350 m
Tehizat: İki 12.7 mm Makineli tüfek ve bir 7.62 mm MG ve 90 kg bomba taşıma kapasitesi var.

Türbin Motor Performansını Anlamak

Understanding Turbine Engine Performance

Motor performans numaralarını kıyaslatırken, sayıları arkasında ne olduğunu bilmek önemlidir.

Yeni bir motor, ticari uçakların yeni nesli için, daha hızlı ve daha yükseklerden uymasını, yakıtta daha etkin kullanılmasını ve daha fazla ekonomiyi sağlıyor.

Yeni güç tesisleri çok daha büyük etkinlik, daha az yakıt harcaması, daha uzun panga ömrü ve daha uzun servis zamanı ve bakım için daha kolay yaklaşım vaat ediyor. Peki bunu nasıl yapıyorlar? Cevap ise; daha büyük kütle akışı, geliştirilmiş basınç oranları ve daha geniş ısı seviyeleridir.

Kütle Akışı

Ticari uçaklar turbo fanlı motorlar yüksek irtifa performansına göre ölçeklendirilmişlerdir.

Yeni bir neslin anatomisi

Yüksek Geçiş (Bypass) oranlı turbofan motor Motorun, yüksek Reynolds numaralarında yüksek kütle akışı için bir bilgisayar tasarımı, geniş kordonlu fanı vardır. Sonuç olarak, fan yüksek irtifada time etkinliğini alıyorken, Fan basınç oranı kalkışta 1.5:1 fazladır.

Daha yeni, daha küçük turbofan motorların, daha da daha yüksek irtifa oranı veren bir bypass oranları vardır.

Bu yeni motorlar üzerinde daha etkin, bilgisayar tasarımı, geniş kordonlu bıçak fanların, dipk olarak 13:1'lik sırada, daha yüksek bypass oranları ve daha yüksek basınç oranları vardır. Bypass oranını yükseltmek için, fanın büyüklüğü artırılıyor, ve bu



When comparing engine performance numbers, it's important to understand what's behind the numbers.

A new breed of engines is making possible a new generation of business aircraft—faster and higher flying, more fuel efficient, and more economical.

The new powerplants promise much greater efficiency, lower fuel burn, longer component life and service intervals, and easier access for maintenance. How do they do it? The answer lies in greater mass

flow, improved pressure ratios under temperature margins

Mass Flow

Turbofan engines for business aircraft generally are sized for high-altitude performance.

Newer smaller turbofan engines have bypass ratios of 5:1 to 5:1, which suggests an even higher thrust/psph rate. Such is not the case. There is a more moderate change in the ratio between fan thrust and core thrust, with altitude, a modern 4:1 bypass ratio turbofan engine, for example, might have a take-off thrust split of 75 percent for the fan and 25 percent for the core. At altitude, the ratio changes to 63 percent for the fan and 37 percent for the core.

Just as importantly, gas generator performance must be matched to fan performance. New-generation turbofan engines have substantially higher core pressure ratios and operating temperatures. These two factors enable the cores to produce much more energy at high altitude than

Motor imalatçılar sadece yakıt etkinliğinden başka, tüm çalışma maliyetlerini azaltma aciliyetini duyuyorlar. Bazı yeni nesil motorlara, örneğin, değiştirdikleri modellerden önemli miktarda daha uzun bakım aralıkları ve daha düşük motor rezerve maliyetleri vardır.

İst Marjini

Belli de en çok korunan motor performansı onun kalkış itme oranıdır. Önemli olan düz oran ve yüksek irtifa performanslarıdır. Bu iki performans özellikleri motorun termodinamik itme oranına bir fonksiyondur. Düz oranlı bir motor 150° ISA ötesindeki ortam ısısında, kalkış oranlı itmeyi üretmesini sağlar. İtme verimini düşmeye başladığı belirli bir ortam ısısına kadar düz kalır.

Düz oran çoğunlukla, normal kalkış itme oranı ve termodinamik ya da, ısı sınırlı potansiyel arasındaki yayılmanın bir fonksiyonudur. Bu, esas olarak maksimum müsaade sabit ilk-salına giriş türbin ısı (ITT) ile tayin edilir.

İrtifada itme verimi ne kadar hızlı uçarlaacağınız ve termanin performansı için ne kadar çok rezerve olduğunuzu tayin eder.

İrtifada Performans

Yüksek basınç oranları motorlarda yüksek termal etimlikle sonuçlanır. İmalatçılar sık sık tropopoz'da veya yolkanaunda saatlerce doluşan uçak operatörlerine, az önemli olan sayılarca, kalkış oranlı itmede TSFC sayılarından bahsedebilirler.

İrtifa ile ortam basıncında düşüşle birlikte olan itmedeki azalma, kısmen tropopoz'a kadar ısıdaki azalma ile dengelenir. Standart günlerden daha sıcakta 36.089 feet seviye üstünde, tropopoz'a geçebilir.

Motor kurulum kayıpları ve hava çerçevesi aerodinamiği, uçak çalıştırma el kitabında performans tablolarını incelemeyi önemli kılar, fakat motor imalatçısının yüksek irtifa performans bilgilerinden çok şey öğrenilebilir.

Tipik olarak, gezinti irtifasında SFC, bir deniz seviyesi havaalanından kalkışın iki katıdır. Yine de, motor yakıt akışının çok daha az olduğu irtifada bu kadar az itme üretir. İrtifada itme verimi ne kadar hızlı uçarlaacağınız ve termanin performansı için ne kadar çok rezerviniz olduğunuzu tayin eder.

Daha yüksek çalışma ısıları ve gelişmiş basınç oranları sayesinde yakıt etkinliğindeki kazançlar, tek başına %10 kadar artış gösterebilir.



putuse.

The decrease in thrust that accompanies the drop in ambient pressure with altitude is partially offset by the decrease in temperature up to the tropopause. Warmer than standard days also can raise the trop above its 36,089-foot textbook level.

For those reasons, 40,000 feet, 0.80 LMN (installed) represents a "sweet spot" design point for operators evaluating engine thrust and SFC performance. Engine installation losses, and airframe aerodynamics make it important to peruse the cruise-performance charts in the aircraft operating manual, but much can be learned from looking at the engine manufacturer's high altitude performance data.

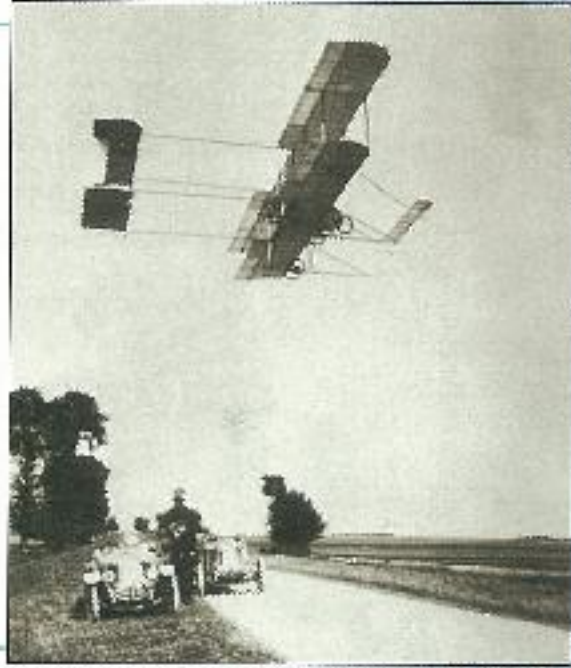
Typically, SFC at cruise altitude is double that at takeoff from a sea-level airport. However, the engine produces so much less thrust at altitude that fuel flows are much lower. Thrust output at altitude determines how fast you can fly and how much reserve you have for climb performance.

Gains in fuel efficiency due to improved pressure ratios and higher operating temperatures alone can boost range by as much as 10 percent. Business/Commercial Aviation

Havacılıkta Bir Öncü

Renault, uçaklarda kullanılmak üzere hafif motorlar tasarlayan ve üreten ilk otomobil firması oldu.

Her şey Kasım 1907'deki Otomobil Fuarı'nda, 45 beygirlik ve 8 silindirli bir motorun sergilenmesiyle başladı. Bu motorun hava soğutmalı versiyonu, o dönem için rekor sayılabilecek bir ağırlık/güç oranına sahipti. Uçak üreticileri hemen ilgi gösterdiler. 1908'den 1914'e kadar 18 uçak üreticisi 49 farklı uçakta bu motoru kullanmak için Renault'a başvurdu.



Renault motoruyla donatılan bir Farman uçağı (1911).



Bréguet 19 (1922)

1912'den itibaren

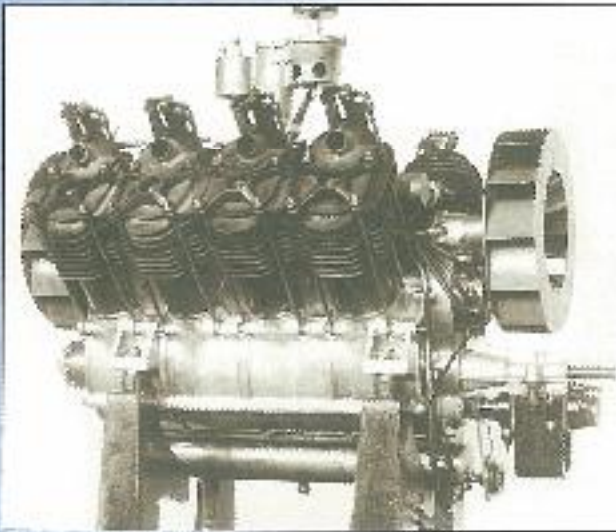
görevdeki beş filotilladan ikisinde Renault'un sağladığı güçlü ve ekonomik motorları kullanıyordu.

Görevleri: hedefleri saptamak

icin topçu sınıfına gözetleme hizmeti sunmaktı. Ancak 1914-1918 savaşının ilk aylarında olayların beklenmedik bir yönde seyrretmesi, Genelkurmay'ı Hava Kuvvetlerine "avcılık" ve "bombardıman" gibi yeni görevler vermeye zorladı. Artık uçakların daha güçlü motorlara ihtiyacı vardı. Renault da bundan böyle güçleri 220, 300 ve hatta savaşın sonlarında 600 HP'ye ulaşan motorlar üretti.



Henri Farman bir hatta çalışan ilk uçaklardan Goliath'ı tanıtıyor. (1920)



Renault'nun ilk uçak motoru (1907): 8 silindir, 45 HP.



Renault Sport'un 1997'de tanıtılan turistik uçak motoru: 180-300HP'lik, 4 silindirden bir turbo.

Çağrı Kılıç, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022

Sorunlarla "Misyon" Kavramı

Dr. Oya Torum
Y. Müh. Mimar

Misyon kavramının ticari hedeflerine ulaşmalarında önemli bir stratejik araçtır. Sözlük anlamı ise: bir kişiye, ya da bir kurula verilen özel görev olarak geçmektedir.

Bir kurumun, örgütün, organizasyonun bir parçasının "misyonu" tanımlaması yönetim sürecinin ilk adımıdır.

Örgütün amaçları doğrultusunda işletmenin bütününe iç ve dış çevresiyle karşılaşmasını yapıp, uyumlamaya bağlanması açısından **"Bizim işimiz nedir?", "Bizim işimiz ne olmalıdır?"** sorularının yanıtı ile "misyon" belirlenebilmektedir. Misyon aynı zamanda organizasyonel bütünün tüm parçalarıyla birlikte hareket etmesini sağlayan "nitel birleştirici" rolü de oynamaktadır. Bir başka deyişle, kurumun norm ve değerleri doğrultusunda; gelişimleri davranışlarını düzenleyen, birlikte hareket etmesini sağlayan soyut bir yol

Misyon kavramı "stratejik yönetim" akımı içinde doğmuştur. 1960 yılında Theodore Levitt yayımladığı bir makalesinde, birçok işletmenin iş tanımlarının hatalı olduğunu ve dar kalıplar içinde yapıldığını belirtmiştir. İş tanımlarının, üretim teknolojilerinden ziyade müşteri gereksinimleri üzerine kurulduğunu değinmiştir.

gösterecektir.

Bilin alanlarının misyon kavramına farklı yaklaşımları aşağıda özetlenmiştir. Tiranenin temel kurallarını tanımlayan, uyulması kaçınılmaz, işletme için ideal ve hatta kutsal olan;

**"İktisat Bütünü,
İşletme Kültürü,
İş Tanımları,
İşletme Stratejisi,**

Kurumu bilimsel yöntemlerle yönetmenin ilk adımı", şeklinde yorumlanmaktadır.

Misyon, bu tür bir başarıya örgütünün ortak bir dilini oluşturmak ve ve kurumun içinde bulunduğu

ya da karşılaşılabilecek olaylara çözüm getirebilen, bunlar üzerinde aynı ekliyi yaratan, değerler ve davranış standartlarının bilinmesine yardımcı olacaktır.

Misyon ve Amaçlar

Örgütler bir veya birden fazla amaç için kurulurlar. Amaçlar, örgütün varlık nedeninin gelişim ve katkılarına ulaşılmasını sağlar. Amaçlar zaman içinde değişebilirler. Ve örgütün amacı ise misyonu kapsayıcı olarak tanımlar. Bu bağlamda, aşağıdaki sorulara yanıt vermek gerekir.

- Ne yaptığınızı düşünüyorsunuz?
- İşimiz nedir? (Misyon)

• Nisan benden yapıyoruz? (Armağan)

- Buşündüklerimizi yapabiliyor muyuz?
- Doğru olan mı yapıyoruz?
- Başka neler yapabiliriz?
- Yapılacak başka şeylerin faydaları nelerdir?

Uzun dönemde kurumun başkanı anturmanın başlangıcı ve sürekliliği bu soruların yanıtlarında saklıdır. Sorular bastı gibi görünmekle beraber "misyonu" belirlemeye yardımcı olur. Bu kadar basit soruları dahi yanıtlamamak ise, başımsızlığın habercisidir. Yanıtlar aranırken kurumun benzerlerinden üstün olduğu özellik ve yeteneklerin öne çıkarılması gerekir.

Misyon; çalışanlara yön vermesi, işe anıları kazandırması açısından uzun dönemli ve çalışanları olarak harekete yönlendiren bir kavramdır. O halde;

- Kurumda herkese gurur verecek hangi iş yapılmaktadır?
- En önemli değer/olay hangisi dir? Gurur kaynağı olabilecek değerler, misyonu oluşturmaktadır. Kurumun değişen dünya ile başa çıkabilmesi için bir dizi sağlama, çeğere ihtiyacı vardır.

Misyon Kavramının Tarihçesi

Misyon kavramı "stratejik yönetim" akımı içinde doğmuştur. 1960 yılında Theodore Levitt, yayınladığı bir makalesinde, büyük işletmelerin iş tanımlarının hatalı olduğunu ve ilk kez parçaları içinde yapıldığını belirtmiştir. İş tanımların, üretim teknolojilerinden daha çok, müşteri gereksinimleri üzerinde kurulduğuna değinmiştir. Örneğin demiryolu işletmesi, insanları taşımak, konserve işletmesi, ürün konserve etmek olarak işlerini tanımlanmaktadır.

Öce yandan karlılık ve büyüme işe yapılan bir çalışmanın sonucu olur, misyon değil amaçtır. Misyon, kurumda topyekden tabana, tüm çalışanları bir anlam kazanarak, onları motive eden hizmet, üretme, maliyeye yönelik alanlarda hedef gösterir. Bu alanlar içinde cile alışı birimi ise aşağıdaki şekillerde olabilir.



- ... da en iyi olmalıyız.
- ... da en iyili yapabili me ayrımlarına girebilmeliyiz. Ayrımların önemini kavramalıyız.
- ... çalışanlarımız ve müşterimizin, yani insanın en önemli olduğuna inanıyoruz.
- ... birimler aras. iletişimi birne plana almalyız.

Kurumun amaçları ve misyonu, kurumun organizasyonel bölümünün arasında gelişmeler oluşturmaktadır. Örneğin, misyonun müşteriye sunulan ürünün sürekli geliştirilmesi ve yenilenmesi olarak tasvir edildiğini varsayalım. Araştırma Geliştirme bölümü değişik alanlarda uzman ara gereksinim sağlayarak, alternatifli projeler üretmek isteye-

cek, prototiplerde test yapmayı planlayacaktır.

Örneğin, insan kaynakları, uzman alımına razı olmayacak, finansman, projelere kaynak ayırmayabilecektir. Kaliteli hizmet beklenirken, farklı bölümlerin amaçları birbirleriyle gelişecekler. Bu tür durumlarda kurumun topyekden yöneticileri aylık "misyon"un tarafında olduklarını belli etmek zorunda olacaktır.

Misyon, amaçların en uzun dönemli olanıdır. Genellikle kurumun yaşamı boyunca değişmez.

- Ulaşılması güçtür. Bu yüzden hep cile iyile ve üst başarıya yönelendirir. Kuşkusuz, ne olursa, özendirici ve örgütün yetenekleri içinde gerçekleştirilebilir.

• Nicelikte ölçülemeyen nitel değerlerle ifade edilir. Somut değil soyuttur.

- Tüm çalışanlara paylaşılır.
- Kuruma özeldir, ona benzerlerinden ayrıt eder.
- Esas açısından kurumun dışına yöneliktir.

Yazılı veya sözlü olarak tanımlanmasa da, herhangi bir işletme veya örgütün kurumsallaşabilmesinin temel kaynağı, değerler ve inançlarına dayanabilmektedir.

- Hangi değerler?
- Hangi inançlar?

Pazarın tamamına aksaksız hizmet götürmek, tam zamanında üretim yapmak, hata yapmamak, estetik görünümde vazgeçememek vb. Bilimsel hiyerarşik bağlanımlar (organizasyonun parçaları) arasında çok sıkı bir ilişkiyle sahip çıkma duygusu olgulaşmaktadır.

Misyon Kavramının İçindekiler

Misyon kavramının içinde Amaç-Strateji-Davranış standartları

ve değerler olmak üzere dört eleman bulunmaktadır.

Amaç: Örgütün varlık maksadını ve kimin yararına olduğunu belirler.

• Biz için varız? "Oraklarımızın, paydaşlarımızın yarar için."

• Çalışmalarımız kime fayda sağlar? "Oraklara, çalışanlara, topluma, çevreye, halka, ..."

• Yönetici ve çalışanlar neden gerektiren en fazla iş için çaba gösterirler? "Yüksek ideallere erişmek, kurumsal/örgütsel birlikteliği sağlamak için..."

Strateji: İşin geçidi, kaynakların, kullandığını, rakiplere karşı konumu belirler. Kuruma, ekonomide bir mantıkla ticari hedeflere erişmek için yollar çizen, planlarını hazırlar.

Davranış Standartları: Kurum içinde uyulmak zorunda bulunduran kurallar ve normlardır. Amaç ve stratejilerin uygulanmasında izlenecek politika ve davranışlar kurumun statüsünü tayin eder.

Değerler: Kurumu geleceğe taşıyacak marjlar ve ahlaki/moral ve etik ilkelerdir. Sistemin uygun salı yardımı.

• Neyi kaybetmeyi göze alabiliriz?

• Kurum için ne tür fedakarlıklar yapabiliriz?

Misyon ve Kurumsal Değerlerin Benimsenmesi

Misyon ve kurumsal değerler her ne kadar örgütün temelini oluşturuyor ise de, bunların kurum personeline doğrudan doğruya, açık ve net bir biçimde iletilmesi gerekir. Hizmet anlayışını, özünü oluşturan değerler tüm personel için ortak bir anlam taşı ve güdüklü çalışma düzeni açısından yönlendirici ilkeler sağlar. Tüm çalışanlar, kurumsal değerleri kavayarak



davranışının düzenlemesi, sistemi başıya taşır.

Kurumsal değerlerin, kurumsal kimliği ve kurumsal imajı belirlenmesinde en önemli rol üst yönetimine düşer. **Bilindiği üzere kurumsal imaj; kurumun dışardan nasıl gözüktüğü, kurumsal kimlik ise kurumun çalışanlar açısından yani içerden nasıl algılandığıdır.**

Değerlerin pekiştirilmesi, üretilmesi, paylaşılması gereğinde varolanımsından yönetimin sorumludur. Üst düzey yöneticiler, kuruma heyecan verme, personeli motive etme olanağına sahiptirler. Kurumlar ve yapılan işler tüm değerlerin daima ürünüdür. Kurumlarınca personel inançsız kalır. Misyonun aksine davranan yönetici, çalışanların inanç ve güvenini kaybederken, kurum yaratan değerleri yitirir.

Çalışanlar tek istediği yaratan (-) anı kurumsal değeri paylaşmaktır.

Çalışanların çalışma isteğini güçlendirecek örgüt, temel değerlerini ön ortaya koyması ve duyurulması, geleceğe emsalsiz halinmeyi sağlar. Böyle bir düşünce, anlayış ya da inanç olmayan kişi veya kurumların gelecek kaygısı taşıdığı söylenemez. Günlük yaşamda kur-

şlarını çıkartarak yetinirler. Sorunlara gündelik çözümler ararlar. Oysa sorun ortaya çıkmadan çözümün geçme ve önlemler almaya hazır olmak (proaktif) gerekmektedir.

Bazı işletmelerde misyon, işletme faaliyetlerinde ve bütçelerinde içinde saklı kalmaktadır. Stratejik yönetim modeli içinde kalınan bu durumlarda veya misyonun açıkça ifade edildiği durumlarda, yöneticiler çok iş düşmektedir.

Düşünce, anlayış ve operasyon bazında varlık nedenlerini sorunlara orta kademe yöneticileri ve çalışanlarla dalga dalga belirlenmelidir. Böylelikle "organizasyonel" bölümlerin teker teker belirlenir kurumun entegrasyonu ile "işletme kendisini nasıl görmektedir?" ve "işletme kendisini nasıl görmelidir?" sorularının cevapları birlikte üretilmiş olur. Kavramların çalışanlarla birlikte oluşturulması "onun" benimsenmesini ve paylaşımını sağlar. Böylelikle, her yönetici başında bulunduğu birimin, yakın ve uzak gelecekte neyi ne kadar gerçekleştirebileceğini ve hangi konumda olabileceğini bilir.

Kaynaklar: Robert L. Katz "Practical TQM" May 1990, s.14-15, 200-205
D.R. Vardemir "Stratejik Yönetim, Stratejik İş Yönetimi" s.1-2, 222
Yönetim Değerli Cenk 2008, 25-30

Messier Kataloĝu

The Messier Catalog at a Glance

In the middle 18th century astronomy was exploding with discoveries. Telescopes turned to unexplored portions of sky revealed dozens of previously unseen objects. The task of the day was to catalog the sky's objects so that astronomers would be able to readily find and study them. Many of the fuzzy, glowing objects (called "nebulae") seemed fixed in position, but others — comets — moved relative to the stars.

The French astronomer Charles Messier (1730–1817) set about cataloging the fixed nebulae so they would not be confused with comets, his real passion. His

initial catalog of 45 objects was published in 1774. Messier added to the list, bringing the total to 68 by 1780. His protégé Pierre Méchain followed the catalog to 139 objects by 1792, and later astronomers added seven more, believing that Messier had observed them. So the list, despite idiosyncrasies and replacements, stands at as many as 110 objects.

Messier's catalog of nebulae, which we now know to be nebulae, star clusters, and galaxies, came to be the standard list of wonderful sky targets for amateur astronomers. Many of the brightest, most impressive deep-sky objects



visible to Northern Hemisphere viewers belong to it. If this series is a "grain-of-rice" compilation of the deep sky,

Astronomy

- Bristlecone Nebula
- Reflexive Nebula
- Supernova Remnant
- Emission and Reflection Nebula
- Planetary Nebula
- Globular Cluster
- Open Cluster
- Star Cloud
- Asterism
- Spiral Galaxy
- Barred Spiral Galaxy
- Elliptical Galaxy
- Peculiar Galaxy
- Double Star



Messier Kataloğu

Yurdaer İhsan Aksoy

İzleyenler bilirler ki; dünyada çok az şey, mutlak karanlık ve bulutsuz bir gecede Samanyolu'nun görünüşü kadar ışıdımlıdır. Ancak, maalesef buna çok azımız şahit olmuşuzdur. Zira, giderik anan hava ve ışık kirliliği nedeniyle, artık, bu olayı yaşayabilmek için, şehirler arası bir gece seyahatinde, şayet hava açıksa, aracınızdan bir kaç dakika için inip gökyüzüne bakmaktan başka yol kalmamıştır.

Havada çeşitli türden kirliliğin henüz mevcut olmadağı çağlarda, özellikle Akdeniz'in çevresindeki güzel iklimli topraklarda, aralarımız binlerce yıl, geceler boyunca bu muhteşem manzarayı seyretmişler, belli başlı yıldızlara isimler vermişler, bu yıldızların aralarını, kah günlük hayatlarında kullandıkları eşyalara, kah mitolojilerindeki varlıklara benzeyecek şekilde, hayali çizgilerle kapatarak yıldız burçlarını icad etmişlerdir. İlk gökyüzü haritaları bu suretle ortaya çıkmıştır. Galileo'nun, dürbünü gökyüzüne çevirmesiyle birlikte bu sahada yeni bir çağ açılmış, gücü ve kalitesi giderek artan yeni türden teleskopların kullanılmasıyla birlikte de yıldızlardan farklı yapılarda yeni gök cisimleri bulunmuştur. İnsanların çok eski çağlardan beri farkında oldukları gezegen ve kuyruklu yıldızların dışında, çok sayıda sönük ve push: ışıklı bu yeni gök cisimlerine, görünümlerinden

ötürü Latince'de bulut anlamına gelen "Nebula" adı verilmiştir. Bu gök cisimlerinden kuzey yarım küreden izlenebilenleri, 1730-1817 yılları arasında yaşamış olan Fransız astronom Charles Messier tarafından numara verilmek suretiyle bir katalogta toplanmıştır. Bu katalog, Messier Kataloğu olarak anılır. Ancak bu gün Astronomide nebula denildiğinde, kendi başına ışık saçmayan, şayet içinde ya da yakınında parlayan yıldızlar varsa görülebilen (yoksa, hazen yıldızlı bir kolda karanlık bir leke şeklinde yer alan) gerçek anlamda, devasa boyutlu gaz ve toz bulutları kastedilir. Geçen yüz yıllarda genel olarak nebula şeklinde adlandırılan pek çok gök cisminin, çok güçlü teleskopların kullanılmasıyla başlanmasıyla birlikte, yüz milyara yıldızları meydana gelen, Samanyolumuz benzeri yapılar olduğu anlaşılmış ve bunlara "Galaksi" adı verilmiştir. Katalogta numaralanan bir başka obje türü de, galaksilerin içinde yer alan çeşitli yapıdaki yıldız topluluklarıdır.

Yazımızın konusunu teşkil eden "Messier Kataloğu", başlangıça 68 objeyi içeriyordu. Daha sonraları diğer astronomların bulgularıyla bu sayı 110'a ulaşmıştır. Şu anda ise teleskopların görüş alanına giren benzeri gök cisimlerinin sayısı milyarlara erişmiş bulunmaktadır. Takin, adı geçen Katalog özellikle amatör astronomlar açısından popü-

larlığını korumaktadır. Zira bu gün pek çok amatör astronomun, bu Katalogta tasnif edilen gök cisimlerini, sahip oldukları teleskoplarla incelemeye imkanları vardır.

İlk 2 sayfada Messier Kataloğunu teşkil eden 110 gök cisminin, Astronomy (PO box 1612 Waukegan, WI 53187-9950 U.S.A) dergisinin Haziran sayısında çıkan fotoğraflarına yer verilmiştir. Fotoğraflarda, sol alt köşede cismin Katalogtaki numarası ve hariti ardından bu gök cisminin olduğu na dair işaret, sağ alt köşede ise gökyüzünde, bulunduğu takım yıldızın konumunu Latince adı belirtilmektedir. (UMa; Ursae Majoris-Büyük Ayı, Ori; Orionis-Avcı, Cva; Canum Venaticorum-Büyük Köpek, Vir; Virginis-Bakire, Dra; Draconis-Ejderha, Her; Herkulis-Herkül, Leo; Leonis-Arslan, Sco; Scorpius-Akrep gibi.) Fotoğraflarda alt köşede verilen işaretlerin açıklanmaları da tabloda gösterilmiştir.

Söz konusu gök cisimlerinden bazı nebulaları ve yıldız topluluklarını, çoğunuzun sahip olduğu binoküler dürbünlerle görmek imkanı vardır. Bu amaçla, içinde bulunduğumuz yaz aylarında ışıksız bir ortamda, samanyolu'nun güneyde kalması kısırına bir dürbünle bakmak yeterlidir. Diğer türden gök cisimlerini görebilmek için, ayna çapı en az 8 inch teleskopları ihtiyaç bulunmaktadır.

Alışveriş Listesi

Kemal Kanat

Japonya büyüyen ordusu, görevleri ve konularının kuvvetli ülkeler olması dolayısı ile silahlanma yenilemek istiyor. Japonya gün geçtikçe geri kalan teknolojisini artırmak amacı ile yaptığı ihtiyaç listesini sürekli artırca, silah satan ülkelerin de istanını kabartmış. İşte Japonya'nın yeni silah alışveriş programı ve listesi:

• **Hava tankerleri**
ya kullanmakta oldu-
ğu F-14 Tomcat
uçaklarına havada
yükleme ikmal yapılarak,
uçaklarının men-
zili artırarak için
Tanker uçak amacı
ile Boeing 767 almayı
planlıyor. Boeing'e
sipariş verdikleri
uçaklar için Boeing,
"767"lerin banttan
kapatmışken yeni bir
açacak. 2000'li yılar-

da başka 767 siparişi Boeing'in listesinde yok. Uçakların teslimatı 2001 ile 2006 yılları arasında olacak.

- Japonya 2006 ve 2010 yılları arasındaki periyotta gemilerde dikine kalkıp inebilen jet uçakları (Harrier) almaya da planlıyor.

• **Uçak gemileri:** Uçakların kalkıp, inmesi için kullanılacak olan bu gemiler, havaalanı olmayan adaların gü-

venliği için kullanılacak. Japonya helikopterlerin iniş ve kalkış için de opsiyonel olarak gemilerden istiyor.

• **Hava nakliyatı:** Japonya 2001 ve 2005 yılları arasında ki büyük, uzun menzilli asker ve askeri teçhizat için uçak siparişleri de veriyor.

• **Savunma füzeleri:** Bu konuda anlaşma yapılmış bile. Patriotları beğenen Japonlar, komşularından gelecek olan tehdite karşı, füzesavar füzesi olan Patriotları seçmişler. Patriotlar 2010 yılında tüm adalarda donatılmış olacak.

• **Casus Uydular:** Japonya bu konuda çok hassas. Kuzey Kore'den gelecek tehdit için 2002 yılına kadar uydunun fırlatması gerekiyor. Sistemi hazır olan, bu ihaleyi kazanacak.



İSPANYA SPAIN

İspanya genel olarak pahalı ve sık; aynı zamanda rahat ve güler yüzlü. Şu dâirenin cıvıltı demokratikleşme mucizesini yaratmış, şimdi bunun tadını çıkaran bir toplumdur.

İspanya geniş bir ülke. Coğrafi olduğu kadar, tarihi ve kültürel bakımlardan da oldukça farklı bölgeleri var. Bu yüzden, ziyaret ettiğimiz tam bir şehir ya da bölge, ülkenin bütünü hakkında yeterince fikir vermiyor. Atlas kıyası Akdeniz kıyısından, her ikisi iç bölgelerden farklı. Katalan ve Bask bölgeleri, doğal olarak, ulusa/kültürel türden farklar gösteriyor. Güneyde Endülüs, Arap uygarlığının izlerini hâlâ taşıyor.

Endülüs Emevilerinden geriye kalan eserlerin en görkemlisi, Elhamra Sarayı. Olağanüstü üç taş oymaları, kemerli revakları, salıncak ve bahçeleriyle bu saray, sanki yeryüzünde cennet idealini gerçekleştirmek üzere tasarlanmış ve inşa edilmiş. Çölde doğan ve çölden yayılan Arap İslam uygarlığının bilincaltı tutkusu olduğuna inandığını "su özlemi" burada kusursuz bir mühendislikle giderilmiş. Saray şehrin en yüksek tepesinde olduğu halde, da hiçe kurulumuş bir sistemle su tepeye çıkarılıyor, sonra çeşitli arklar izleyerek, irili ufaklı havuzlara girip çıkarak, yeniden aşağıya akıyor.

Darro ırmağı Elhamra'nın bulunduğu tepeden Araplardan kalan eski şehri birbirinden ayırıyor. İrmak boyunca, kiliseye çevrilmiş eski camiler, Endülüs camilerinin mimarileri dört köşeli yapılmış, onun için de çan kulesine çevrilmeleri zor olmamış.

İspanya'nın A'l'a girmesinde en büyük güç



Spain is expensive and fashion-conscious, while simultaneously easy going and friendly. After decades of dictatorship in the wake of a tragic civil war, the Spaniards seem to be enjoying their liberty to the full, and are resolved to keep it that way.

Spain is a country of striking diversity, its different regions distinguished not only by geographic features, but by their history and culture. So a visit to a single city or region cannot give sufficient idea of the country as a whole.

The Atlantic and Mediterranean coasts contrast as

much with each other as they do from the central regions, while Catalonia and the Basque region diverge both ethnically and linguistically. Meanwhile, Andalusia in the south still retains many traces of Moorish civilisation.

Elhamra Palace is the most spectacular of the monuments left by the Omayyads in Andalusia. With its magnificent stone carving, arched colonnades, great halls and gardens, Elhamra seems to have been created as an earthly paradise.

The reverence for water of a people whose original homeland was the deserts of Arabia is manifested here in extraordinary feats of engineering. An ingenious system carries water up to the palace, which is positioned at the highest point of the city, and then descends the hill via arks through a series of small and large pools.

The Darro river dividing the hill on which Elhamra stands from the old Arab quarter is lined by former mosques converted into churches. Since the minarets of Andalusian mosques were square sectioned their transformation into bell towers presented no problems. The old quarter

lök, ekonomik yetersizliği, parasının zayıflığı filan değil: Siesta. Bu sıcak ülkede öğle saatlerinde hayat temposu iyice yavaşlıyor. İkinci vakti yeniden hanekelemiyor. Güne ise geç başlayıp geç bitiyor. Dokuz, lokantaya gitmek için oldukça erken bir saat. Onda, on birde gitmek daha doğal. O zaman da, ikiye üçe kadar oturuyorsunuz. Bu tempo, Kuzey Avrupa'nın "iş saatleri" alışkanlıklarına hiç uymuyor ama İspanyolların başka türlü yaşamaya alışmaları da çok zor.

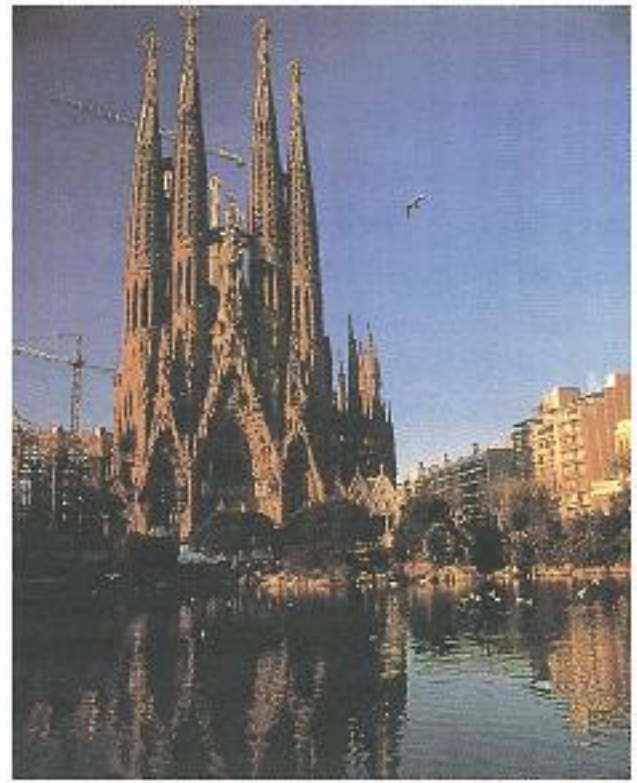
Valencia'da uzun yıllar bir Emevi şehri olarak yaşamış, ama o dönemden kalma fazla yapı yok.

"Yüz kulü" Valencia öteden beri zengin bir ticaret şehri olmuş. Akdeniz kıyısında, ama Amerika'dan tıkan edilen servetten o da nasibini almış. Eski Belediye Binası'nın tekniği altın kaplama tavanlı odasına bakarken, İspanya'nın değerli maden ve nesneyi temel alan "feodal servet" kavramı yüzünden, bunu almayan ve üretken sermayeye dönüştürememesini, büyükçe 15-16'ncı yüzyılların güçlü Avrupa İmparatorluğunun, sonraki yüzyılların marjinal ve yoksul Avrupa ülkesi haline gelmesini düşünüyorum. Aynı zamanda, bir belediye binasında bu servetin bulunmasının anlamını: Avrupa'nın, yarı bağımsız şehirler ve belediye yoluyla kendilerini yöneten şehirler gelenegini.

Eski-Valencia, modern Valencia'nın ortasında küçük bir adacık halinde. Sarı duvarların dan yalnız iki kapı kalmış. Yapılması iki yüzyıl süren La Seo Katedrali'ne Gotik, Romanesk ve Barok üsluplar birbirine karışmış. Ticaret geleneği merkezdeki eski çarşı binasında kendini gösteriyor.

Turia nehri yakınılarda taşınca, yatağın yönünü değiştirmişler. Eski şehri çevreleyen nehir yatağı şimdi kurumuş ve park haline getirilmiş. Denize yakını bir bölünmüş binlerce metre karelik bir çocuk bahçesi olmuş. Burada çocukların üstünde ve içinde gezdiği, Lilliput ülkesinde sırtüstü uyurken bağlanmış Gulliver heykeli var.

Barcelona kendine özgü belirgin bir karakteri olan bir şehir. Önemli bir liman ve ticaret merkezi. Limanda, yüksek bir sütun üzerinde Columbus heykeli var. Çünkü Fernando ve



of the city, with its narrow streets and whitewashed houses with gardens and courtyards has the charming closed perspectives typical of Islamic architecture and Middle Eastern cities. Walls create confined spaces and block out the horizon, thereby springing a new self-contained vista around every corner. Then suddenly you emerge into a high, open space where you can look out over the labyrinth through which you have just passed. This urban concept introduced to Spain by the Arabs became an essentially Spanish feature.

In this hot country, life goes into slow motion around noon, only reviving in the late afternoon. The night starts late and ends late. Nine o'clock is considered a very early hour to eat out, ten or even eleven o'clock being more usual, and the diners may well not want their way home until two or three o'clock in the morning. This pattern conflicts utterly with Northern Europe's nine to five working routine, but whether the Spaniards are prepared to discard the siesta is doubtful.

Like Barcelona, Valencia was also ruled by the Moors for many centuries, but little remains to show for it. The "City of a Hundred Towers", as Valencia is known, has always been a prosperous trading port, and its riches were augmented by the spoils of the New World.

Uçuş Noktası



İsabella, ilk yolculuğunda desteklenmedikleri kışkı, başansı görüldükten sonra, bu şehre çağırıp (Portekiz'den önce) anlaymaya varmışlardı. Columbus heykeli, denize doğru uzatmış elini. Tabii heykelin tam yeri neresi, hangi yönü gösteriyor, oturup hesaplayamadım, ama denizi işaret ettiğine göre Hindistan'ın doğru yönünü bulmuş gibi geldi bana.

Barselona önemli bir liman, ticaret merkezi, ama bugünkü halıyla olağanüstü bir sanat şehri: resim sanatının, heykelin, mimarinin ve şehirciliğin şehri.

Şehrin yerli ürünü en büyük ressam, Joan Miró. Burada bu büyük ressamın birbirinden çok farklı çeşitli dönemlerinin örneklerini görmek mümkün. Ama İspanol veya yabancı başka birçok ressam buradan geçmiş, iz bırakmış. Örneğin Picasso (o da on yıla yakın burada yaşamış) müzesi çok ilginç: ressamın en bilinen tabloları burada yok, tersine, hiç bilinmeyen ve görünce Picasso'nun olduğunu anlaması zor, gene de, sanatçının evrimi hakkında ciddi fikir veren eserleri var.

Ama Barselona'dan çıkart- ya da hiç "çıkma-yan" en olağanüstü sanat dehası Antonio Gaudí (1852-1926) o.mah. "Mudejar" denilen Arap İspanyol karışımı mimarî üsluptan bizim peri bacalarına kadar olağanüstü genişlikle bir alanı esir kaynağı olarak kullanan Gaudí, bu karmaşadan şaşılacak kadar kendine özgü ve utarlı bir bütünsellik çıkartıyor. Gaudí'nin "Bitmeyen Senfoni"si, ünlü Sagrada Família (Kutsal Aile) Katedrali. Böyle bir bina zaten binenelli, ebediyen yapıyor o.mah. Pedre-ri, Güell Parkı, daha büyük yapı. Gaudí-Barcelona özdeşliğini meydana getiriyor, birçok tarihî kentte, kaçınılmaz modern kısımları

Looking at the gold encrusted ceiling in the former Town Hall it is clear how the feudal concept of wealth in terms of precious metals and valuable objects prevented the flow of riches to commerce, so reducing the powerful Spanish empire of the 15th and 16th centuries into an impoverished country on the periphery of Europe. Such ostentatious decoration of a town all reflects the civic pride of cities which enjoyed a considerable degree of self-government in the past.

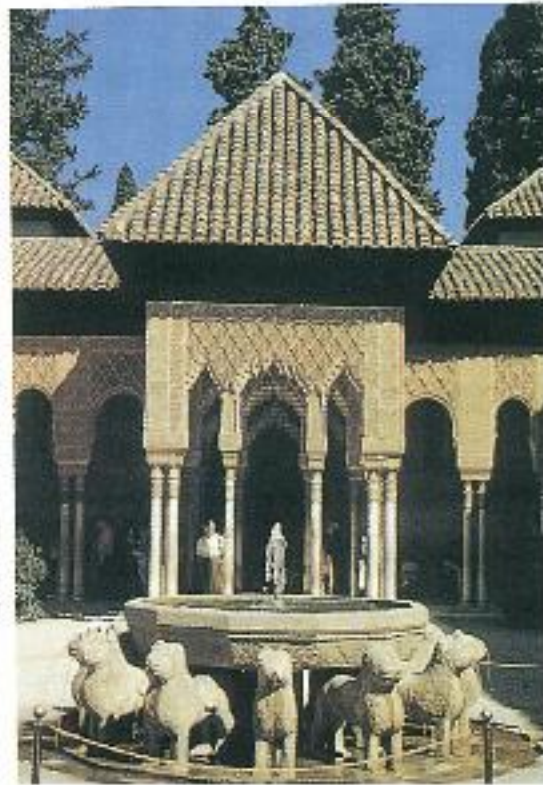
Old Valencia is a tiny island in the centre of the modern city. Only two of the original city gates remain. La Seo Cathedral, which took two hundred years to build, is a fascinating mixture of Gothic, Romanesque and Baroque styles.

An area of several thousand square meters near the sea has been laid out as a children's playground, with a statue of Gulliver tied to the ground by the Lilliputians inside and over which children can clamber.

During the Spanish Civil War, wealthy Valencia became the Nationalist capital. The former Caudillo Square where the cathedral stands is now known as Constitution Square, and the city no longer holds such strong rightwing sympathies.

Barcelona is the capital of Catalonia (Valencia, too, is in Catalonia, but part of a separate autonomous region) with a distinctive character of its own. An encounter between the Barcelona and Real Madrid teams is no ordinary league match, the rivalry being tinged with national feeling.

In Barcelona everything, including the street signs, is written in both Catalan and Spanish, and Valencia is trilingual, with an additional Catalan dialect. As well as being an important port and commercial city, Barcelona is an





gördüğünüzde, ister istemez hayıflanırsınız. Barselona'nın modern kısmını böyle değil, çünkü büyük bir tarih eseri, akıllı bir şehirleşme planına göre yapılmış buraları da Van de Velde ile Le Corbusier gibi büyük şehirçiler de Barselona'dan geçmiş ayrıca.

Barselona'nın yüreği Rambla caddesinde çarpıyor. Plaza Catalunya'dan başlayan bu geniş bulvar, limana kadar iniyor. Burada bütün bir gün ve gece geçirebilir, hiç de sıkılmazsınız, çünkü her saatte insanlar değişiyor; işe giden yerliler, turistler, gezindiye çıkan yerliler, isten dönerken yol boyunca uzanan kahvaltı ile biraz vakit geçiremler, dükken gece hayatının bilinen insan çeşitleri. Siz aynı yerde oturmaya devam etseniz de, çevrenizdeki Rambla hiç aynı değil. Eski şehrin sokakları son derece ıslak, bir anahat ancak geçebilir. Tipik bir Akdeniz liman kenti. Mahallelerden mahalleye karakterin değiştiğini bir yabancı olarak da nisedebiliyorsunuz. Şehrin bu kısmında merkezi, yapının iki yüz kırk yılda tamamlanan Gotik Katedral oluşuyor. Katedralin çevresi Başpiskopos Sarayı, Belediye Sarayı gibi eski ve önemli binalarla dolu. Ama örneğin metro çıkışıdaki beton alınlığı da Picasso resimlenmiş. Bu sanatsal süreklilik, eski ve yeni uyumu, Barselona'nın, başka şehirlerde benzerine pek rastanamayacak bir özelliği.

İspanya genel olarak pahalı ve sıkı; aynı zamanda rahat ve güler yüzlü. Şu dönemde demokratikleşme mucizesini yaratmış, şimdi bunun tadını çıkaran bir toplum. Kanlı bir iç savaş, onun üstüne yılar süren diktatörlük kısmı yaşayan İspanya bir daha bu gibi karanlıklara dönmeyerek kaçır olgunlaşmış gibi görünüyor.

SEYİRDAN

outstanding centre of art, sculpture, architecture and urban design.

The greatest artist native to Barcelona is Joan Miro, many of whose works from different periods are to be seen here. But numerous other Spanish or foreign artists have left their mark on the city, such as Picasso, who lived here for nearly ten years.

Picasso Museum contains not a single "typical Picasso". On the contrary, its fascination lies in the works which illustrate the lesser known formative periods of his art.

The architect Gaudi has set stamp on Barcelona with highly individualistic designs, exhibiting an extraordinary consistency which stands out from the city which inspired them.

Pedrona, Guell Park and many other buildings illustrate the way in which Gaudi is almost synonymous with Barcelona.

The inevitable modern districts of historic cities are generally a source of irritation to the visitor, but Barcelona is a fortunate exception, thanks to such brilliant city planners as Van de Velde and Le Corbusier.

Barcelona's heart throbs on Rambla street, which begins at Place Catalunya and stretches down to the harbour. You could stay here all day long without ever a dull moment, watching the animated and ever changing scene from one of the pavement cafes.

The streets of the Gothic Quarter are so narrow that only one car can pass at a time. At the centre is the Gothic cathedral which took two hundred and forty years to construct, surrounded by the Archbishop's Palace, the Town Hall and other historic buildings. In contrast, the concrete pediment at the subway exit was painted by Picasso.

This artistic continuity and compatibility between old and new is a feature rarely encountered in other cities.

Spain is expensive and fashion-conscious, while simultaneously casgoing and friendly. After decades of dictatorship in the wake of a tragic civil war, the Spaniards seem to be enjoying their liberty to the full. Spaniards seem to be enjoying their liberty to the full, and resolved to keep it that way.

SEYİRT



virilinde Lauda Air'e ait bir Boeing 767'nin Thrust Reverser'i Thailand üzerinde düz uçuşa açılmış ve tam bir facia olmuştu. Bu uçağın Boeing üretim hat numarası 283'tü. İncelemekte olduğumuz Egypt Air'a ait 990 sefer sayılı Boeing 767 uçağının Boeing bandıncı ile üretim hat numarası ise 282 idi. Yani bu iki uçak arka arkaya üretilmişti. Bu satırları okurken birden gözlerinizin büyüdüğüne ve ölümlerinizin dikildiğini hissetmiş olabilirsiniz. Bu büyük bir tesadüf müydü, yoksa üretim hatası mı? Boeing neden 767'leri üretirken kalırlırmış? İlginç tesadüfler bu kadarla da kalmıyor. Kazadan sadece iki ay önce Amerikan Havacılık otoritesi "FAA", havayollarına bir bütün göndererek, 767 uçaklarının motor reverserlerinin havada açılmasını önlemek amacıyla deaktiv durumda olmalarını, her iki motor için de reverserlerin çalışır durumda olmalarını istemişti. Oysa Egypt Air uçağının motorlarından bir tanesinin reverser'i çalışmaz durumda yani "deaktive" idi. Bazı uçak uzmanları kazanın nedenini thrust reverse olayına bağlarken, Boeing sözcüsü Lori Gunter'e göre kazanın nedeni bu değildi. Çünkü Gunter'e göre eğer reverserlerden birisi havada açılrsa, açılan taraf hava freni yapacağından geriye doğru, diğer motor ise hareket halinde olduğundan ileriye doğru hareket edecekti. 1997 Lauda Air kazasında olduğu gibi, uçak bulunduğu yerde dönmeye doğru hareket edecekti. Fakat radar göstergelerine göre uçak dönerek değil, doğru bir hat üzerinde hata rotası üzerinde düymüştü. Eğer pilot böyle bir durumla karşılaşsaydı bunu bir sinyal olarak görmeliydi.

Başka bir olasılık daha olabiliyordu. TWA 800 sefer sayılı uçak için yapılan yorum: Terörizmi Dünyanın en büyük havacılık kazalarından olan TWA uçağı için de yapılan araştırmalar sonuç vermemiş ve olay teröre bağlatılmış.

Güvenlik nedeni ile EGYPT Air uçuşlarına ca-

direk uçağın daha lassa mesafede durmasını sağlayan bu sistem yerde uçağı yardımcı bir eleman ile, havada çalışması ise bir felakete neden olabilir. 1991

portation Safety Board (NTSB) staff in the thrust reversers used on 767 engines, including one to prevent the accidental deployment of a disabled reverser. One of flight 990's thrust reversers had been deactivated just before the fatal flight.

Despite such speculation, the case for an accidental thrust-reverser deployment is weak, at least for now. When a reverser is accidentally deployed, "one side of the plane is going forward, the other side is going backward," explains Boeing spokeswoman Lori Gunter. The plane would likely have exhibited the kind of jerky push-pull motion that characterized the Lauda Air jet's de Egyptian government's war against Islamic militants cannot be discounted.

The NTSB is determined to proceed with caution this time, dampening the kind of speculation that flourished after TWA Flight 800 went down. Chairman Jim Hall, who was overshadowed by the FBI in that investigation, has appeared at nearly every press conference, emphasizing the importance of un-





İnsan silahlı üç adet muhafız katırdı. Fakat 990 sefer sayılı uçağa böyle bir güvenlik yoktu. Nedeni bilinmemekle birlikte bu uçağa güvenlik elemanlarının verilmemiş olması çok garipti. Mısır Devlet Başkanı Hüsnü Mübarek sabotaj ihtimalini kesinlikle reddetmişti. Fakat yıllardan beri Mısır hükümeti ile İslamcı militanlar arasındaki savaş sürmekteydi. Mısır hükümetinin ısrarla reddine rağmen, rapor NTSB'nin araştırmalarında ilk sıralardaydı ve NTSB tüm ihtimalleri gözönüne alıyordu. FBI'dan bu kuruluşun başına geçen ve genellikle basın yapılan açıklamalarda kameraların karşısında sık sık görülen "Jim Hall" kara kutuların incelenmesi gereklerini çıkacağını belirtmekteydi. Kazaya neden olan olayın açığa çıkması aylarca sürecek ve bu arada olayda yakınlardan kaybedenler sonunu bekleyecekler, merak ve acı birlikte yaşanacaktı.

Bu olasılıkların dışında başka bir olasılık da EGYPT Air'in başkanı Muhammed Fahim Rayan'dan geldi. "Bermuda şeytan üçgeni"... Rayan, kazanın oluş şekline bakarak (daha önce TWA 800 sefer sayılı uçağın feci kazasında olduğu gibi) yeni bir Bermuda şeytan üçgeni teorisini diğer söyleyimler gibi takınmıştı. Mısır Devlet Başkanı Hüsnü Mübarek gibi bir çok kişi bu teoriyi desteklemekteydi. Amerika hükümeti de son açıklamalarında "atmosferdeki bir şeyden" veya "suyun içindeki bir şeyden" gibi cümleleri sıkça kullanmıştı.

Bu bölgede düşen uçakların sayısı zıçımsene meyecek kadar azdı. Üstelik düşüş nedenleri de çoğunlukla bilinmediğinden bu teoriyi ciddiye almamak haksızlık olacaktı. Sonuçta pilotların kavgasına ve birisinin itibar dalışına bağlanan bu kazada, bala aydınlatılmamış karanlık noktalar vardı...

ing for the facts and the analysis of the black boxes.

There will probably be no clear verdict for months on what caused the demise of EgyptAir 990. That uncomfortable reality will take a hard look at a problematic piece of equipment on the Boeing 767-the thrust reverser. These devices slow the aircraft down during landing by reversing the airflow from the engines. And while the devices are great for shortening landing rolls-or stopping a plane during an aborted takeoff-they can be deadly if accidentally deployed in flight. In 1991 a thrust reverser on a Lunda Air Boeing 767 deployed in midair, sending the plane into a death plunge over Thailand. That jet was No. 283 on Boeing's assembly line. EgyptAir Flight 990 was jet No. 282. In the two months before the crash, the U.S. government took steps to require airlines to make two fixes seen in 1991. The radar indicates, however, that Flight 990 nosedived in a straight line in its original descent. And if the pilots faced such a problem, they should have had time to send out a distress signal.

Disasters such as TWA Flight 800 have exposed the folly of assuming the worst: terrorism. Still, EgyptAir has a track record: in 1985 Palestinian terrorists hijacked one of its planes to Malta, resulting in 60 deaths, and just three weeks ago, a hijacker forced another plane to fly to Germany. To enhance security, two armed guards usually fly aboard EgyptAir flights. There were no such guards on Flight 990. Egyptian President Hosni Mubarak dismissed sabotage, but the left many seeking explanations that some times bordered on the absurd. Egypt Air chairman Mohammed Fahim Rayan seemed ready to subscribe to a "new Bermuda Triangle theory"-namely that there is a curse on aircraft traveling up the Eastern seaboard of the U.S., a graveyard that also claimed TWA Flight 800. No less than Mubarak himself seemed taken with the theory, urging the U.S. to investigate "something in the atmosphere, something in the water." For many, that explanation was better than none at all...



Golf, kökü eskilere dayanan bir açık hava sporudur. Yurtdışında çok yaygın olmakla birlikte, ülkemizde altyapı ve ekonomiye cayaı olması sebebiyle gelişme göstermemiştir.

Kural:

Kurallar basit olup, topu bir sopayla vurarak 18 deliğe sırayla sokmaktan ibarettir. Kullanılan malzemenin özel olması ve geniş alan gerektirmesi nedeni ile sosyetenin ve



zenginlerin sporu haline gelmiştir.

Duruş:

Bacak omuz genişliğinde açıktır. Vuruşta ağırlık sol elde olup, sağ el vuruşu yönlendirir. Bu yüzden sol el cıdiven giymek faydalıdır.

Kıyafet:

Bu sporda kullanılan ayakkabıların alt çimde yürümek için çivilidir. kullanılacak sopalar demir ve alüminyum olup, yine özel bir çantada ta-



Genellikle oyunda rahat kıyafetler giyilir. Bu konuda ünlü golfçü, lakabı olan La coste (timsah) armasını taşır.



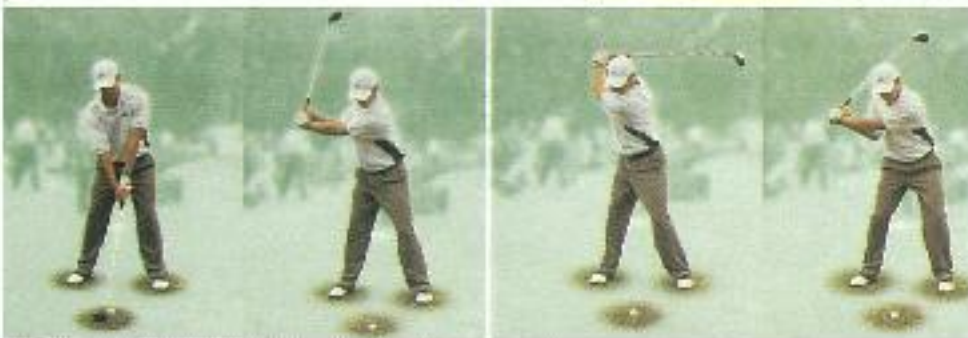
rünc monte etmesiyle yine bir moda firmasında imzasını atmıştır.

Ülkemizde de golf kulüpleri ve tesisleri açılmaya başlamıştır. Dünyada bir çok ülkede yapılan golf turnuvalarına dünyanın her yerinden bir çok yarışmacı ve seyirci akınmaktadır.

Golf hem vücutta çalıştırıcı bir spor, hem de insana ince hesaplar yaptıran bir çeşit strateji oyunudur. Eğitimi ve eğlence amacı ile mini golf sahaları da oldukça yaygındır.



şunlar:



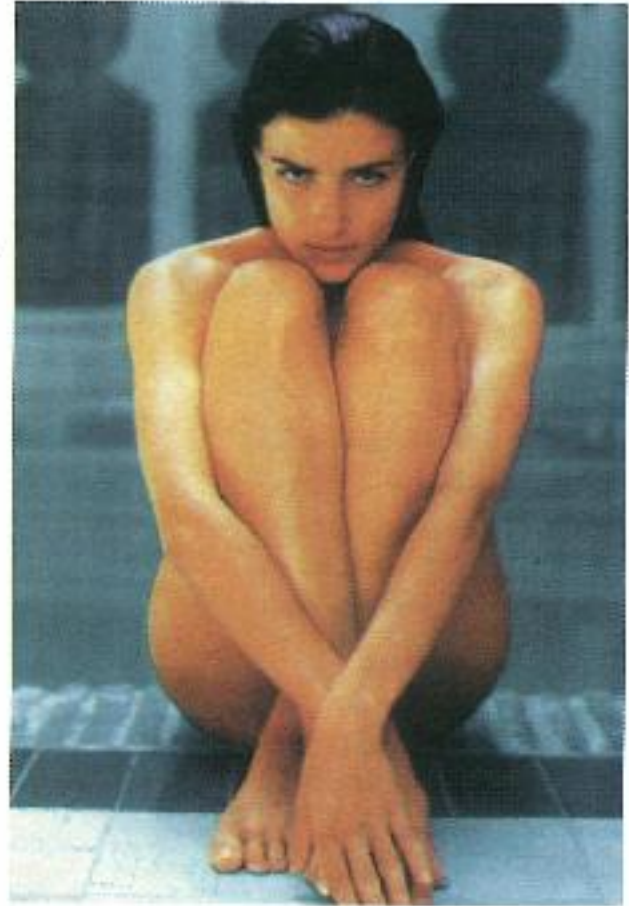
Yazın Problemi; Mantarlar

Sıcak ve nemli ortamları seven mantarlar çoğalmaya için sıcak yaz ayları en elverişli dönemlerdir. Havuz ve plajlarda ölmeyi almayı unutmayın!

Mantarlar mikroskopik canlılar olup, uygun ortamı yakaladıklarında insan derisinde hastalığa neden olmaktadır. Mantarın bazı türlerinin iç organlarda da hastalığa sebep olduklarına şeyekte olsa rastlanır.

Deriye yerleşen mantar tipleri en çok insandan insana eşyalar aracılığı ile dolaylı olarak bulaşır.

Mantarların nemli ve sıcak ortamları sevmesi yaz aylarında hızla ortaya çıkmalarına ve yayılmalarına neden olur. Vücuda yayılan mantarlar cinsine göre değişik belirtilerle kendilerini gösterirler. Dermatologlar ülkeimizde en sık rastlanan ayak parmaklarına yerleşen ve çok kaşıma ile ortaya çıkan mantar tipi için şunları söylüyorlar: "Ayak parmaklarındaki bu mantar türünün sık görülmesinin nedeni, ayakları yıkandıktan sonra ayak parmak aralarının ıslak bırakılmasıdır." Bu bölgedeki mantar eğer uzun sürerse ayak tabanına yayılabilir. Burada kırmızı ke-



pekli ve kaşınmış bir durum ortaya çıkarılır. Hastalık daha da ilerlerse nasımsı görüntüler de yapabilir. Kaşınmayla oluşan zedelenmeler sonucunda bakterilerinde araya girmeyle "yılanak" adlı hastalık oluşur.

Deriye yerleşen mantar tipleri en çok insandan insana eşyalar aracılığı ile dolaylı olarak bulaşır. Mantarların nemli ve sıcak ortamları sevmesi yaz aylarında hızla ortaya çıkmalarına ve yayılmalarına neden olur. Vücuda yayılan mantarlar cinsine göre değişik belirtilerle kendilerini gösterirler.

HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED

Dünyada ve ülkemizdeki gelişmeleri yakından izleyen derginiz UTED, aylık yayınını, havacılık konusunda Türkiye'nin en deneyimli yazı kuruluyla hiç kesintisiz sürdürüyor. UTED dergi; tüm havayolu kuruluşları ve personeline, VIP ve CIP salonlarına, tüm devlet kademelerine, basına, havacılıkla ilgili akademik kuruluşlara ve abonelerine dağıtılmaktadır.

Ayrıca reklamlarınız web sitemizde de yayınlanarak sizlere internet üzerinden de ulaşılacaktır.

Sizde bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığıyla sunabilirsiniz.



SİZE HER ZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

İstanbul Caddesi, Üstağlu Apt. No: 24 Kat:5 Daire: 8
Bakırköy-İstanbul

Tel : (0212) 542 13 00-543 29 74

Fax: (0212) 542 13 71

E.mail: uted@turk.net

Internet: www.uted.com

BİR SORU BİR YANIT

Soru: *Databanklardan daha büyük olan pocket organizer'lerin özellikleri nelerdir?*

Cevap: Kolayca taşınabilen bu bilgisayarlar normal bir bilgisayarın yapabildiği bir çok işi yapabilirler. Randevularınızı programlar, harcamalarınızı takip eder, notlar alır, adres ve e-posta mesajlarınızı organize edebilirsiniz. Tek tuşa basarak infrared bilgi alışverişi yapabilirsiniz. Laptoplardan daha küçük olduklarından taşınması ve kullanımı rahattır. Günlük, haftalık, aylık ve hatta yıllık programlarınızı size bilgisayarınız tarafından hatırlatılmasını sağlarsınız. İsterseniz taşıdığınız bütün bilgileri kişisel bilgisayarınıza arşivler ve yedeklersiniz. 16 MB bellek, 131 mHz işlemciye sahip olan bu bilgisayarlar 240X320 gibi oldukça iyi bir ekran çözünürlüğüne ve 64 bit renk desteğine sahiptirler. Klavyesi olmamasına rağmen ekranına dokunarak kullanabileceğiniz bu tip bilgisayarların özel kalemle de yazabilirsiniz. Fax, internet gibi özellikleride olan



bilgisayarların 8 saat dayanabilen pilleri ve sesinizi kaydeden mikروفon ve hoparlörleride mevcuttur. 115 gram gibi hafif bu bilgisayarın gömlek cebinizde taşınması mümkündür. Hesap defteri, döviz kurlarını çevirme özellikleri onlar için sıradan işlerdir. Dokunmatik ekranları ile çok kolay yönlendirilen cep bilgisayarları notlarınızı ve telefonlarınızı sesli olarak kaydedebilir, ona ses ile komuta edebilirsiniz.

Ayrıca ilave olarak alacağınız bir "Cardscanner" ile tanıştığınız kişilerin kartvizitlerini okutarak, bilgisayarınızın adres listesine alfabetik olarak kolayca kaydolmasını sağlayabilirsiniz.





ZİRVEDE POKEMON

TÜRKİYE	Oynadığı Hafta	Haftalık Hasılat (bin TL)	AMERİKA	Oynadığı Hafta	Haftalık Hasılat (dolar)
1. Pokemon	3	68.773.550	1. Perfect Storm	1	41.325.042
2. Sevinçli Flaydout	1	48.156.200	2. Patriot	1	22.413.710
3. Zor Tercih	1	31.696.050	3. Me, Myself & Irene	2	13.329.769
4. Yarasalar	5	13.813.250	4. Chicken Run	2	13.192.897
5. Teri ve Anzu	2	12.306.750	5. A. of Rocky & Bullwinkle	1	6.814.270
6. İlahi Şurpriz	7	10.961.000	6. Shaft	3	6.665.815
7. Kara Göz	6	8.154.749	7. Big Momma's House	5	6.063.039
8. Ben Şahsen Bizzat Kendim	5	6.645.300	8. Gone is Sixty Seconds	4	5.320.271
9. Alastor Kolbe, Akıldan Dönme	3	5.648.250	9. Mission: Impossible II	6	4.909.248
10. Yeşil Yol	10	4.877.750	10. Gladiator	9	2.426.872

Kaynak: Warner Bros.

En Çok Satan

Yerli Albümler

1. Nalan

Nalan

2. Candan Erceğiz

Elbette

3. Sazen Aksoy

Deliverance

4. Mustafa Sandal

Akıncı Barak

5. Doğan

Hadı Hızlı

EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

1. Bon Jovi-Crush
2. Mark Anthony-Mark Anthony
3. Britney Spears-I did again
4. Buena Vista Social Club
5. Iron Maiden-Brave new world

Kaynak: Warner Bros.

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİLMİLERİ

1. Deep Blue Sea
2. Frantic
3. Fire Down Below
4. Ace Ventura-2
5. Asi Gençlik



EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMİLERİ

1. Matrix
2. Şeytanın Avukatı
3. İkili Takım
4. Melekler Şehri
5. Blade



EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, BEYAZ ADAM KİTAPÇIĞI



- 1- Safayi Sultan / Ann Chamberlin
2. Sherlockholmes/S.A. Conan Doyle-Marti
- 3- Bir Dinazorun Gezileri/Y.K.Y.Mine Urgan
- 4- Kızıl Boyalı Saçlar/Kostas Mounsolos
- 5- Bölücüğe Karşı Militar Demokrasi/Vural Savaş

- 6- Bir Çift Yürek/Marlo Margon-Dharm
- 7- Şeytanın Sağ Eli
- 8- Yüzbaşı Coralli4n'nin Mandolini/Bernleres-YKY
- 9- Yılan/Clive Cussler-Alın Yayınları
- 10- Evimizin/Dansella StelHnkılap Yayınları

Kaynak: Marti Kitabevi

UTED ÜYELERİNİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI TESİSLER

TESİS ADI	İNDİRİM FİYATI	ADRES/TELEFON
Yalçınar Çanta	Pesin %25 Kredi Kartı %15	Ebuziya Cad. Marmara Çarşısı No: 85 Bakırköy/İstanbul Tel: (0212) 570 71 89
Bakırköy Spor Valdi Tesisleri (Varan Tesisleri)	Bar, Sauna, Kafeterya Kualfö (Bay/Bayan) Kendi Üyeleriyle Aynı	Rio De Jenario Cad. 3. Kısım Karakol Karşısı Ataköy/İstanbul Tel: (0212) 559 01 82/83
Bakırköy Spor Valdi Tesisleri	Basket, Voleybol, Tenis, Yüzme Kendi Üyeleriyle Aynı	" "
Deniz Mafuşat	%20	Bağdat Cad. No: 258 Caddabaşı/Göztepe Tel: (0216) 385 86 85
Çiğdem Hotel	Single Oda (Başlı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Double Oda (Başlı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Akşam Yemeği (limitli yarı lıkı dahil) 8.000.000	Kennedy Cad. Sahil Yolu No: 32 Ahırkapı/İstanbul Tel: (0212) 516 23 13
Akdemir Dekorasyon	D, Duvara Halı ve PVC Yer Kaplama, Mikro Jaluzi, Dikey Perde, Star Perde, PVC Doğrama	Tel: (0212) 572 30 78 (0212) 572 17 41
Galleria Bowling	Bowling Salonunda Hafta İçi Gündüz %20, Akşamları %10	Galleria Ataköy Tel: (0212) 661 03 22

Not: Bu tesislerden faydalanabilmeniz için; UTED üye kartınızı mutlaka yanınızda bulundurmanız gerekmektedir.

Körlerin ülkesinde, tek gözlü insan kral olur.

Desiderius ERASMUS

Hollandalı düşünür, yazar

(1466-1536)

En iyi adam bile kaderini geciktiremez. İyiler erken ölür, kötüler geç.

Açlık ne dost, ne akraba, ne insanlık ve ne de hak tanır.

Daniel DEFOE

İngiliz yazarı

(1660-1731)

Sevgi ya da kin hakim olduğu zaman, akıl yaptığı delilikleri haklı göstermek için bahane bulmaya zorunludur.

Dünyanın en güç şeyi başkalarının düşünmeden söylediklerini düşünerek söyleyabilmektir. Deli dediğimiz kişilerin kusurları, bizim büyütülmüş kusurlarımızdan başka bir şey değildir.

ALAIN Fransız filozofu, yazarı

(1868-1959)

Kaptanın ustalığı, deniz durgunken anlaşılır mı?

Küçükler vardır büyük gözlerde; büyükler vardır küçük sözlerde.

LUKIANOS

Eski Yunan filozofu, yazarı

(125-192)

Bütün danışmanların en akıllısı olan zamanı bekle.

PERIKLES

Eski Yunan devlet adamı

(İÖ 495-429)

Aslına bakılırsa, saçma kavramı temel bir kavramdır ve ilk gerçektir. Basın özgürlüğü, belki özgürlük düşüncesinin giderek aşağılanmasıyla en çok acı çekmiş olan özgürlüktür.

İnsan, "Neyse o olmayı" reddeden tek yaratıktır.

Bir insan, söylediği sözlerden çok, söyleyemedikleriyle de insanlaşır.

Albert CAMUS

Fransız yazarı

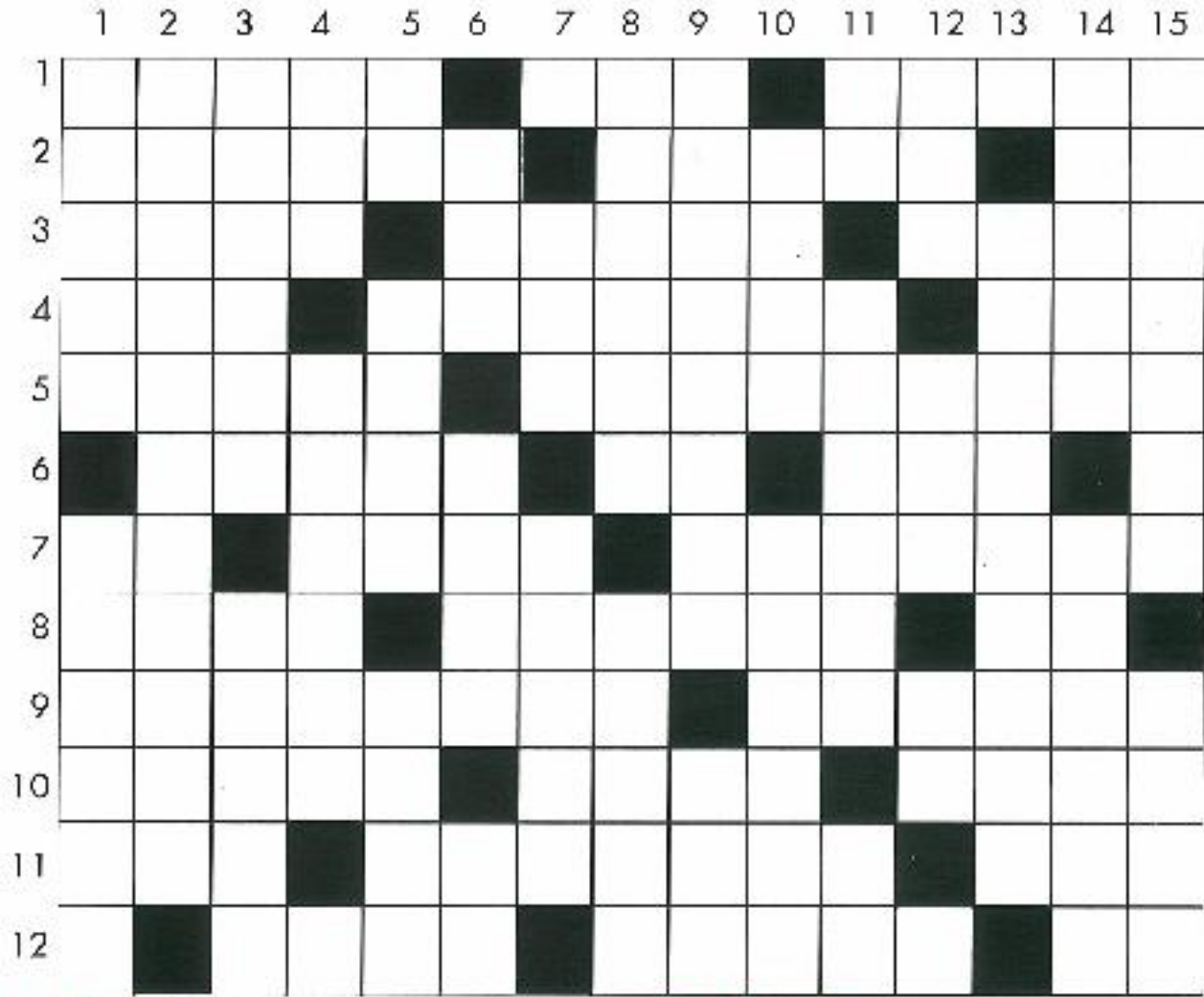
(1913-1960)

Büyük adam olmaya gerek yok, yalnızca adam olalım yeter.

Alfred CAPUS

Fransız yazarı

(1857-1922)



Soldan Sağa: 1- Öyle olmadığı halde üstün biriymiş gibi davranan, kibirlili kimse,- Tarrı,- Ucuz özenmeden ve bayağı cins ayakkabı yapan yada satan esnaf, 2- Münkür değil,- Bir erkek adı,- Bir şam'edat, 3- İstanbul'da Karadeniz'e dökülen bir çay,- Bir Tür antilop,- Kira getiren mülk, 4- Bir coğrafi şeki,- Kadın hapise-nesi,- İngi izlerin siyah birası, 5- Aşağılama, hakir görme,- Askerlikte bir rütbe, 6- "... İlgaz" (Bir yazı-tımız),- (Tersi) Tahlil tozu,- Zülfü Evaneli'nin bir albü-mü, 7- Nazi asker pol's örgütü,- Vücuttaki yüksek ısı,- Hile yapan, 8- Cüretkar,- Nabokov'un tanınmış roma-nı,- İngilizcede "Birleşmiş Milletler'in" kısa adı, 9- Leonardo da Vinci'nin ünlü tablosu,- Ağırlık ve uzunluk ölçüleri için kabul edilmiş yasal ölçü model, 10- "... Ekberg" (Unutulmaz aktis),- Şair,- "Peyami" (yazarımız), 11- Rutubet,- Küçük kanal,- Soğusuz, 12- Alaz,- Sayıları gösteren işaretler,- Bir nota.

Yukarıdan Aşağıya: 1- Ağın bir kez ohlışıyla tutulan balık miktarı,- Açık sarı,- 2- "Platoon" filminin yönet-meni, 3- Mahkemeye verilen kişi,- Sonuna "L" harfi gelirse İngilizce "Hayvan" anlamına gelir, 4- "... Thurman (aktis),- iyi eşme, 5- Bir nota,- (Tersi) 'kinci',- Bir tür cilo, 6- Optik kaydırma,- (Tersi) İlermekten emir,- Şıkar, 7- Üzerine yazı yazılan tabak anm şeytan de-riş,- Kumaş yada ince deriden çoğunlukla düz topuk-lu ayağı örünüyle saran ayakkabı, 8- Dağcilesi,- Po-lis Akademisi dizisindeki ünlü komutan, 9- Karagöz oyununda kambur dücerin adı,- Karşık renkli, 10- Bir maden,- Piston, 11- Bir boğlaç,- Yapım işleri,- Uzaklık anlatan ifade, 12- Bir barajımız,- Felsefede düşünce,- Kakım, 13- Çakala benzeyen vahşi bir hayvan, 14- Eski bir ermeni terör örgütü,- Sırma hastalığını yayan bir sivri sinek türü, 15- "... ve insanlar" (Steinbeck'in ünlü romanı),- (Tersi) Kısaça havallimanı.

Geçen Sayının Cevapları: Soldan Sağa: Mirici,- Eliselek, 2- İniminim,- Hediye, 3- Rim,- Lalezar,- Geç, 4- Asitane,- Umar,- Re, 5- Cinas,- Tim,- Pat, 6- İyi,- Urüs,- Samimi, 7- Ya,- Ana,- Ago,- Ara, 8- Etik,- Fi,- Atınalı, 9- İris,- Zelli,- Jo, 10- Ahifejale,- İpeka, 11- Ceren,- Taka,- İl, 12- İperit,- Kay,- Sato.

Yukarıdan Aşağıya: Miracıya,- Atı, 2- İnisiyatif, 3- Rimini,- İnce, 4- İm,- Ya,- Akifer, 5- Cilasan,- Seri, 6- İnan,- Raf,- Jet, 7- İleti,- İzan, 8- Emay,- İsa,- El, 9- Zum,- Galeta, 10- İham,- Sati,- Ev, 11- Serapa,- İlik, 12- Ed,- Roman,- Peş, 13- Lig,- Tiroja, 14- Eyer,- Malakit, 15- Keçeli,- Ala.



Göklerde 25 Yıl



KTHY Büroları:

Genel Müdürlük: 228-3901

Lefkoşa: 228-3045

Mağusa: 366-7799

Girne: 815- 2513

Ercan: 2314639

Londra: +44 1717 930 4851

Frankfurt: +49 69 242 6406



ÇOK ÖZEL

ÇOK ÖZEL KİŞİLERİ, ÇOK ÖNEMLİ ANLARDA;
OTOMOBİLE YERİŞMENİN İMKANSIZ OLDUĞU.
ÖZEL UÇAK PİSTİNİN OLMADIĞI YA DA
UZAK KALDIĞI BİR NOKTAYA,
ZAMANINDA ULAŞTIRMAK...

THY'NİN YENİ VIP SERVİSİ BU AMACI TAŞIYOR.

THY, VIP BELL 430 HELİKOPTERİYLE,
ZAMANI ÇOK DEĞERLİ OLAN SİZLERE
BU ÇOK ÖZEL DURUMLARDA DA GÜVENLİ,
KONFORLU VE HIZLI BİR UÇUŞ KEYFİ YAŞATIYOR.

ŞİMDİ, GÜNDOĞUMU VE GÜNBATIMI ARASINDA,
GÖKYÜZÜNDE: PİLOTU ARI, YOLCULARI VE
AMACI ÇOK ÖZEL BİR
HELİKOPTER VAR...



REZERVASYONLARINIZ İÇİN
UÇUŞ HAREKAT KONTROL MERKEZİ TEL: (0212) 570 99 18 - 578 96 84 - 663 40 41 FAKS: (0212) 663 49 33
REZERVASYONLARINIZI THY BİLET SATIŞ BÜROLARI VE THY AJANTELERİNDEN DE YAPABİLİRSİNİZ.

TÜRK HAVA YOLLARI

