

## UTED

AYLIK HAVACILIK DERGISI • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 10 • SAYI-ISSUE: 117 • AĞUSTOS • AUG'2001

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL  
We Keep Them Flying - SafelyUTED ONLINE:  
[www.uted.org](http://www.uted.org)

A400M AVRUBA'NIN YENİ ASKERİ TAŞIMA UÇAĞI



*Seçiminiz prestijinizdir.*



**İSTANBUL - BODRUM - İSTANBUL**  
**İSTANBUL - ANTALYA - İSTANBUL**  
**İSTANBUL - DALAMAN - İSTANBUL**

Dünyanın en modern ve güvenli uçakları olan  
AIRBUS A-321, AIRBUS A-300 ve  
dünyanın en sessiz ve güvenli uçakları sayılan  
Amerikan McDonnell-Douglas firmasının MD-88 uçakları ile  
yurtiçi ve yurtdışında 6 yıldır görevdeyiz.

**ONUR AIR**  
TAŞIMACILIK A.Ş.



Çatal Sokak No: 3 Şenlikköy 34810 İstanbul  
Tel: (212) 663 23 00 Faks: (212) 663 23 19



**THY'nin 18.nci Dönem Toplu İş Sözleşmesi Görüşmeleri Sonuçlandı:****BİZ BU FİLMİ DAHA ÖNCE DE SEYRETMIŞTIK..**

**T**HY'nin 18.nci dönem Toplu İş Sözleşmesi nihayet bitirilebildi. THY tarihindeki en sessiz sedasız ve problemsiz geçen, karşılıklı anlayış ve davranışların **fazlaca** sergilendiği bu Toplu İş Sözleşmesinin, Milli Havayolumuza ve Sendika yönetimize hayırlı olmasını dilerim.

Tüm personel olarak bakıldığında; **minik** gelişmelerin sergilendiği, grubumuz olarak bakıldığında ise, istenen hiç bir gelişmenin olmadığı bu Toplu İş Sözleşmesi için, zaten sendikamızın bülteninde belirtildiği üzere; TÜRK-İŞ'in hükümetle yaptığı protokol dışında hiçbir %'li artı değer alınmadığı açıkça görülmektedir. Maaş dışında verilen zam miktarının yan ödemelere (ikramiye, fazla mesai) **yansıtılmayacağına dair protokol maddesi opsiyonel olarak kullanılmış, işyeri sendikacılığının ölmemesi açısından**, artı bir kazanım olma adına kullanılmış olup, zaten tarafsız arabulucu aşamasında sendikamıza verilmişti. Burada zaten başarılı olmadığını kabul eden ve her türlü eleştiriye açık olduğunu belirten sendika yönetimine yönelik bir eleştiri yapmayı şu an için düşünmemekteyim. Sonu belli olan bu filmin hasılatının neden zaman kaybı ile bizlere sunulmasına müsaade edildiğine anlam verememekle beraber, Milli Havayolumuza faiz geliri olsun diye düşünülerek sözleşme süresinin uzatıldığına inanıyorum!

**Toplu iş sözleşmesi döneminde, doğal olarak yaptığımız istek dışında** sendikamızın işine karışmayarak onlara huzurlu rahat bir ortam sağlayan biz teknisyenlerin örgütlendiği derneğimize, sözleşmeyle ilgili herhangi bir istek veya talebin gelmemesi,



**Sefa İnan / Başkan  
UTED President**

onların işine karışmamamızdan duyulan memnuniyete bir örnek teşkil etmektedir!

YHK, ülkemizin ekonomik durumu, toplumsal baskılar sonucunda imzalandığı iddia edilen Toplu İş Sözleşmemiz; “%’li artışların protokolle Türk İş yönetimine bildirilenin üstünde olamamasına rağmen, bilhassa TABAN-TAVAN arasındaki daraltacak kadro ilerlemeleri veya daha önceki sözleşmelerde rastlanılan

gruplar arası farklı rakamsal değerler (sözleşmeli ve part time personel için), THY’ye bu sözleşme için verilen toplam rakamsal değerün üstüne çıkmadan yapılamaz mıydı?” diye de düşünmeden yapamıyorum.

Dernekleşmiş sendikalar olabileceği gibi, sendikalaşmış derneklerin de olabileceğini anımsatarak, kayda değer hiçbir artırım alamamış bizlerin, şirket yöneticilerine yasal yollardan haklı davamızı anlatarak, onları sözleşme dışı bile olsa ikna ederek, alamadığımız hakların ‘*ücret iyileştirmesi*’ adı altında alınmasına çalışacağımızın örnekleri de vardır. (4 Eylül 1987)

**USD’ye** endeksli yaşamımızda; %100’e yakın yapılan devalüasyon koşullarında, TL ile yaşamak zorunda olan bizlerin (kadrolu, sözleşmeli, part time); gelecek toplu iş sözleşmesi+ beklenen en az 6 ay gibi uzun bir zaman diliminde, ekstra bir iyileştirme yapılmaksızın yaşamını sürdürmesi zor görülmektedir.

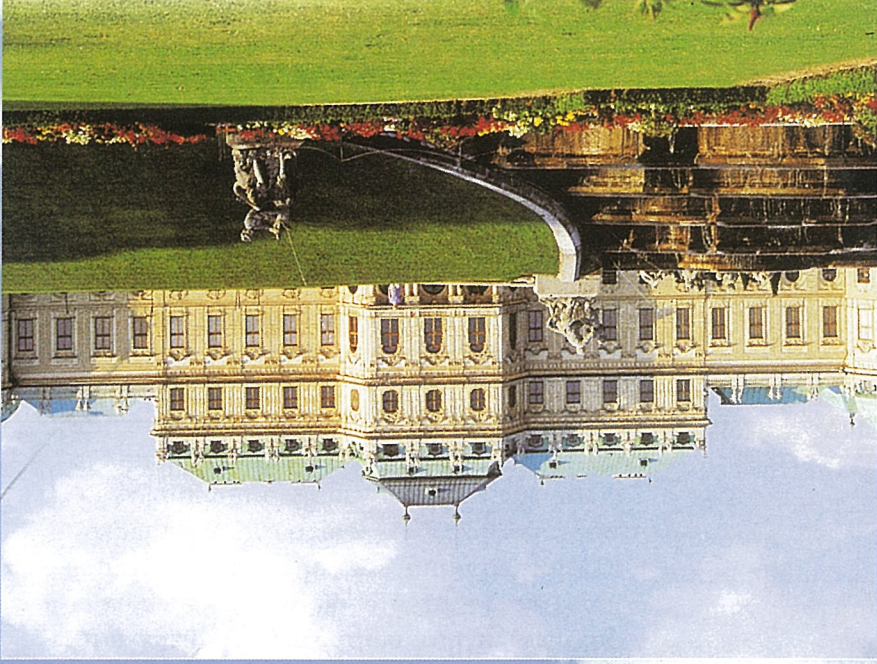
Böyle bir Toplu İş Sözleşmesini sendikamıza imzalatırmanın mutluluğunu yaşayan THY ve TÜHİS yönetimini kutlar. sendikamıza, dolayısıyla bizlere geçmiş olsun dileklerini sunarım.

Saygılarımla...



# İçindekiler / Contents

- Gündem 3
- İçindekiler 4-5
- Haberler 6-11
- İstanbul Teknik 12-14
- Atatürk'te İnsan Sevgisi 15
- Pul Koleksiyonu 16-18
- Görüş: Uzun Yolculuklarda 20-23
- Havacılık Önderleri 24
- Teknik Kısaltmalar 29
- Uçan Daireler ve Yıldızlar 30-33
- Arası Yolculuk 34-35
- Flight Simulator 2000 34-35



DERGİMİZDE YAYIMLANAN YAZI VE FOTOĞRAFLARIN TAMAMI YA DA BİR KISMI, KAYNAK GÖSTERİLMEK KÖŞÜLÜ İLE, KULLANILABİLİR

**Baskı ve Cilt:** Dünya Yayıncılık A.Ş.  
Tel: 0212 629 08 08

**YAPIM:**  
(Dizgi, tasarımı, uygulama, mizaj),  
ARTI YAYINCILIK TANIIM LTD.  
Genel Koordinasyon:  
İlhan Özdemir  
Redaksiyon, düzelti: Onur Özdemir  
Dizgi, mizaj: Neşe Kum  
Telefon: (0212) 251 52 43 / 251 52 44  
Fax: (0212) 243 31 63  
E-Mail: tavition@turk.net

**YÖNETİM YERİ:**  
İstanbul Caddesi, Ustoglu Apt. No: 24 Kat:5  
Telefon: (0212) 542 13 00 / 543 29 74  
Lokal Tel: (0212) 571 39 23  
Fax: (0212) 542 1371  
E-mail: uted@uted.org  
Web Site: www.uted.org  
Webmaster: Korhan Kuvul

**KATKIDA BULUNANLAR:**  
Yurdaer Aksoy, Zeki Gürsoy, Turan Körez

**YAZI KURULU:**  
Dr. Oya Torum, Kpt. Akın Diler, Erhan İnanç,

**GENEL KOORDİNATÖR**  
SERMET DEMİRCİOĞLU

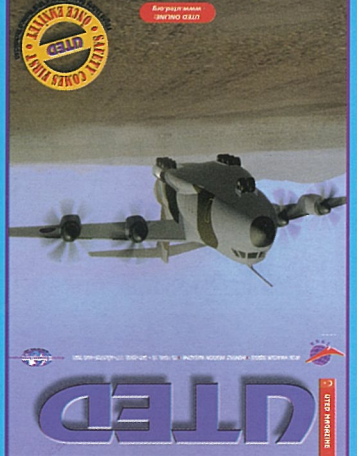
**REKLAM VE HAKKIA İLİŞKİLER**  
KEMAL KANAT

**EDITOR**  
SEFA İNAN

**SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞIERİ MÜDÜRÜ:**  
İNTERNATİONAL ÜYESİDİR

**UTED AIRCRAFT ENGINEERS**

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AILAK YAKIN ORGANI  
AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION FLICATION  
YEAR/ YIL 10 • ISSUE/ SAYI: 117 • AĞUSTOS-AUG • 2001



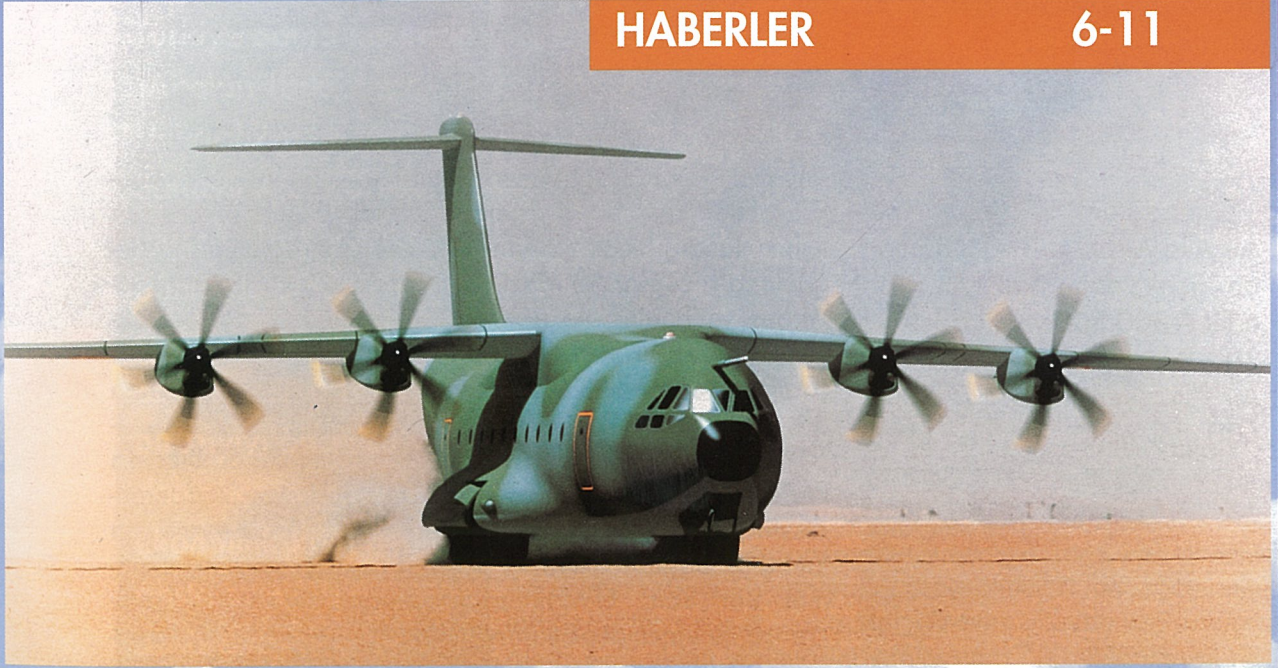


- **Uçuş Noktası:**  
**Viyana 36-39**
- **Uyku Vardiyadan**  
**Anlamıyor! 40-41**
- **Bir Soru**  
**Bir Yanıt 42-43**
- **Kültür-Sanat 45**
- **Teknolojide**  
**Yenilikler 46**
- **Nerden Nereye 47**
- **Anlaşmalı Yerler 48**
- **Güzel Sözler 49**
- **Bulmaca 50**



**HABERLER**

**6-11**







KISA KISA...



## Bodrum Havaalanı rekora gidiyor...

2000 yılında 1 milyon 113 bin 594 yolcunun geçtiği Bodrum Havaalanında, bu yıl bu sayının 1,5 milyona ulaşması bekleniyor. İnen uçak sayısının da yıl sonuna kadar 15 bini bulacağını tahmin eden yetkililer, rakamları rekor olarak nitelendirdiler. Önümüzdeki yıllarda 2,5 milyon bulacak olan yolcu sayısı yüzünden Havaalanının gereksinimi karşılayamayacağı ve bu yüzden dış hatlar terminalinin genişletme çalışmalarının yakında başlatılacağı bildirildi.



## Air Alfa Airbus alıyor

Kombassan Holding'e ait Air Alfa Airbus A-300 filosuna bir uçak daha katılıyor. İki adet A-300-500 ve bir adet A-300 B4 tipi uçakları bulunan Air Alfa yeni alacağı A-300-600 tipi uçağı ile 912 olan koltuk sayısını 1209'a çıkartacak. Air Alfa, Sudan'a kirala-dığı iki uçağının dışında 3. ün-cü uçağı da bakıma girince uçuşlarına devam etmek için bu kararı aldı.

## Emirates uçaklarını yeniliyor



Birleşik Arap Emirliklerinin havayolu olan Dubai merkezli Emirates uzun uçuşlar için kullandığı uçak filosunu güçlendireceğini bildirdi. Airbus ve Boeing ile görüşen Emirates, Fransa ile yaptığı sorunu da dile getirdi. Fransa'nın tutumundan ve Paris'e sefer hakkı verilme- mesinden şikayetçi olan yan uçak Newyork'tan Emirates Başkanı Seyh Ahmet Bin Said El-Maktum Fransa ile yaşanacak sorun- dan dolayı seçecekleri uçak

## Delta uçağında tehlike

New York-İstanbul seferi için JFK Havaalanından 174 yolcu ve 13 mürettebatıyla havalandıran Delta Airli- nes'a ait bir uçak kalkıştan iki saat sonra meydana ge- len bir elektrik arızası nede- ni ile alana geri dönmek zo- runda kaldı. Yapılan bakım sonrası arızası giderilen uçak İstanbul'a gitmek üze- re tekrar havalandı. Bu defa Fransa'nın tutumundan ve Paris'e sefer hakkı verilme- mesinden şikayetçi olan yan uçak Newyork'tan Emirates Başkanı Seyh Ahmet Bin Said El-Maktum Fransa ile yaşanacak sorun- dan dolayı seçecekleri uçak







## Geleceğin Uçağı İçin İmzalar Atıldı

Aralarında Türkiye’inde bulunduğu 8 ülkenin üretimini yapacağı A-400M uçağı için anlaşma imzalandı. Başlangıç olarak 225 uçaklık imzalanan anlaşmanın projesinde Türkiye adına kısa adı TAI olan Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. görev alacak. Türkiye ilk günlerde alacağı uçak sayısını 26 olarak açıklamasına rağmen bu sayıyı önce 20’ye daha sonra ise ekonomik krizi neden göstererek 10’a düşürdü.



## Atlas’ın yeni uçağı bu ay geliyor

2 uçağı ile Türkiye hattına giren Atlas International 3. uçağı-nı bu ay getiriyor. Almanya kökenli Öger Tur’un Antalya Merkezli olarak kurduğu Atlas International’ın 3. uçağı; B-737-400 olacak. Atlas International’ın 25 teknisyen, 30 kokpit, 30 idari ve 75 kabin olmak üzere toplam 160 personeli bulunuyor. Giderek büyümekte olan şirket, bu kadar kişiye iş imkanı sağlamakla birlikte patlayan turizm için de destek olmakta. Atlas International, Antalya Havalimanında yaptırmayı planladığı bir tesis ile; cateringden, yer hizmetlerine kadar birçok işlerin koordineli yürümesini sağlayacak.





## Güneşteki patlamalar uçak yolculuğu için tehlike yaratıyor

Güneşte patlamalar meydana geldiği dönemlerde uçak yolculuğu yapmanın sağlık açısından sakıncalı olduğu belirtildi. New York Times gazetesinin haberine göre, bu dönemlerde Güneş aşırı derecede radyasyon yayıyor ve bu ışınlar, yüksek irtifada yolculuk yapan uçak yolcularının sağlığını tehdit ediyor. Güneşteki patlamalar sırasında oluşan fırtınaların hızı saatte bir milyon kilometreyi buluyor ve fırtınalar milyonlarca ton parçacığı uza-

## uçak arıyor

### Amerika nakliye için dev

Geçtiğimiz aylarda hava sahasına girdiği için bir Amerikan uçağı Çin uçaqları tarafından sıkıştırılmıştı. EP-3 uçağı havada çarpışma sonucu istemeden düşürdüğü Çin uçağı ile bir krize neden olmuştu. Çin'in Haynan adasına inmeyi başaran Amerikan uçağı abluka altında tutulmuş ve her iki taraf birbirini suçlamıştı. Oluşan hasar sonrası uçması tehlikeli olan uçağı nakletmek için Antonov Hava Yolları, Amerika Hükümeti ile görüşmeler yapıldı. Merkezinde bulunan Antonov Hava Yolları Amerikan uçağına nakletmek için bir AN-124 uçağı ile bu işe talip olduklarını bildirdiler.

## Pegasus'a bir ayda ikinci Boeing 737-800

Pegasus Hava Yolları, bir ay içinde, ikinci Boeing 737-800 uçağını teslim aldı. Yeni uçağını Türkiye'ye getiren Pegasus'un filosundaki 737'lerin sayısı 19'a yükselirken, koltuk kapasitesi 3.439'a ulaştı. Pegasus Hava Yolları, teslim aldığı 737-800'den oluşan bir filoyla hizmet veriyor. Geçtiğimiz yıl Türkiye'de 10, Avrupa'da 86 havallanına charter uçuşları yapan Pegasus, 2001'in sonuna kadar 2,7 milyon yolcu taşımayı hedefliyor.

## Esenboğa'da kameralı güvenlik

Esenboğa Havalimanı ile ilgili seviyede elektronik güvenlik sistemi kavuşuyor.

Esenboğa Havalimanı, ABD'nin 3 büyük havalimanındaki kameralı güvenlik sistemlerinin bir üst versiyonuyla donatıldı. Kapılardan kartlı geçiş ile kameralı kontrol bütünüleştirilen güvenlik sistemi, özel güvenlik kartlarının basımının takılmasıyla sona erdi. Böylece, içeride ve dışarıda kurulan 50'ye yakın kamera ile toplam 114 kameralı Esenboğa Havalimanı'nın 24 saat kontrolü sağlanacak. Esenboğa Havalimanı Başmüdürlüğü Yılmaz Keleş ve Teknik Projeler Sorumlusu Sami Öruç'un verdiği bilgiye göre, Kapalı Devre TV Sistemi (CCTV) ve Kartlı Geçiş Sistemi (CACS), DHMİ tarafından 2000 yılında gerçekleştirilen ihalenin sonucunda, Adnan Menderes, Esenboğa, Dalaman ve Adana havalimanlarında ABD'nin Sormatic firmasının kurulu-

du. (Gökyüzü'nden Haberler)





## TAI Tarafından Restore Ettirilen "Barış ve Özgürlük Müzesi" Açıldı

Kıbrıs Barış Harekati'nin 27'inci yıldönümü münasebetiyle 20 Temmuz 2001 tarihinde düzenlenen resmi tören programı kapsamında, Türk Havacılık ve Uzay Sanayii (TAI)'nin katkıları ile restore edilen yavru vatan Kıbrıs-Girne Karaoğlu şehitliği'nde bulunan "Barış ve Özgürlük Müzesi" K.K.T.C. Cumhurbaşkanını Sayın Rauf Denktaş tarafından yenilenmiş



olarak hizmete açıldı.

20 Temmuz 1974 Kıbrıs Barış Harekati'nda Albay İbrahim Karaoğlu ve iki erin şehit edildiği bina, harekattan iki yıl sonra eski eserler ve müzeler dairesi tarafından müze olarak tanzim edildi.

## SSM Yeni Havayolu Şirketi Kuruyor...

18 Temmuz 2001/NTV : Sabiha Gökçen Havalanının, İstanbul Kurtköy'de oluşturulacak Teknoloji Parkı'nın ihtiyaçlarını karşılamak üzere planlanmış ve geçtiğimiz aylarda hizmete açılmıştı. İlk planda, Atatürk Havalimanı'nın trafiğini rahatlatacağı söylenen Sabiha Gökçen Havaalanı, aylardır hizmette olmasına rağmen beklenen ilgiyi görmemişti.

Toplam 650 milyon dolar yatırımla kurulan havaalanının işletme maliyetlerinin dengelenmesi için ilginç bir proje yürürlüğe konuluyor. Havaalanının sahibi olan Savunma Sanayii Müsteşarlığı, yine sahibinin kendisi olacağı bir havayolu şirketi kurmaya hazırlanıyor.

İlk aşamada beş uçaktan oluşması planlanan havayolu şirketi için fizibilite çalışmaları tamamlandı. Kurulacak havayolu şirketini, özellikle Türk Hava Yolları'nın uçmadığı güzergahlarda uçmayı planlıyor. Böylelikle hem para kazanılarak, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın zararının bir ölçüde karşılanması, hem de havaalanının çalıştırılması düşünülüyor. Ancak bu konudaki son kararı Milli Savunma Bakanlığı vereceği için projenin gerçekleşip gerçekleşmeyeceği şimdilik belli değil.



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

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

Atatürk Airport, iç hatlar VIP üstü, İstanbul-Türkiye  
Tel : +90 212 663 7010  
Fax : +90 212 663 7013  
E.mail : prima@primaaviation.com  
sales@primaaviation.com

# PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

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





## İsrail'in seçimi yine F-16 oldu

Bir savunma ve havacılık devi olan, Lockheed Martin ile İsrail Savunma Bakanlığı'nın 50'den fazla F-16 için yapilan anlaşma sonunda satış sözleşmesini İsrail Savunma Bakanlığı ile Lockheed Martin arasında imzaladı. Böylece İsrail hava kuvvetleri yapacağı modernizasyon için tercihi F-16'lardan yana kullanmış oldu. 1999 yılında İsrail, Lockheed Martin'den 50 adet F-16 satın almışken, şimdi yine aynı firmadan 50'den fazla F-16 sipariş vererek F-16'lardan memnunluk duyduğunu kanıtlamış oldu.

### Uçaklarda çocuk yolculara özel uygulama

Havayolu şirketleri genellikle seyahat eden anne-babaların ve yalnız yolcuların yaparı 5-12 yaş arası çocukların daha rahat ve güvenli olmalarını sağlamak için özel uygulamalar başlattı. Refa-ketisiz çocuk yolcular bir boarding görevlisi tarafından uçağa bindirilir, indiginde karşılayan kişiye teslim ediliyor, eğer aile isterse seyahat boyunca ona eşlik edecek bir hostes kiralayabiliyor.

### LUFTHANSA'nın catering ko-

### Sky Cheefs Catering artık Lufthansa'nın



KISA KISA



LUFTANSA'nın catering ko- lu olan LSC Lufthansa Service Holding A.G. hissedarı olduğu Sky Cheefs Catering'in tüm hisseslerini satın aldı. Bundan önce Sky Cheefs Şirketinin bir bölümü Amerikan Onex Food'a aitti. Geçen ay Lufthansa sahibi olduğu %48'lik hisseyi %100'e çıkarak Catering'de de dev bir adım atmış oldu.

### Boeing'den kütüphane armaganı...

Boeing, ek binasının yapımı- ni üstlendiği Bolu İnkişap İlko- kol'u na desteğini ildevam etti- riyor. 2000-2001 öğretim yili- basında okula bilgisayar ve fen laboratuvarlarını kuran Bo- eing, bu kez de öğrencilere bir kütüphane armağan edecek. Bolu İnkişap İlköğretim Oku- lu'nu ziyaret eden, Ameri- ka'dan gelen Boeing İş Geliş- tirme direktörü Philip Nuber ve Boeing International Türkiye Genel Müdürü Greg Pepin, okula ihtiyaç olan kitaplar hak- kindaki bilgi aldı.





## Türkiye'nin Gururu...

Dünyanın en eski ve en büyük havacılık fuarı, 28-29 Temmuz'da İngiltere'de yapıldı. 35 ülkenin katıldığı Kraliyet Uluslararası Hava Fuarı'nda Türkiye'yi savaş pilotu Üsteğmen Berna Şen temsil etti.

Üsteğmen Şen, Fuar'ın gözbebeklerinden biri oldu. Çünkü dünyada 'pilot kadın' çok var ama, 'savaş pilotu

kadın' parmakla sayılacak kadar az... Üstelik, Berna Üsteğmen'den başka F16 kullanabilen kadın pilotlar sadece ABD'de var... Onların sayısı da sadece üç...

Fuar'da Türk Hava Kuvvetleri'ni temsilen iki F16 savaş uçağı sergilendi. Bu uçaklardan birini Türkiye'den İngiltere'ye Berna Üsteğmen götürdü. Fuar'da 35 ülkenin toplam 400 uçağı sergilendi.



Haber ve Foto: Star Haber

## 30 Ağustos 1922 Büyük Taarruz

Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda Osmanlı İmparatorluğu topraklarının büyük bir bölümünü emperyalist Avrupa'ya bırakmıştı. Savaş sonucunda imzalanan Serv Antlaşması ile son Türk devletinin varlığına son verip bölgede yeni bir dünya düzenini kurmayı amaçlıyordu. Sevr'in yaşama geçirip maşalarını Anadolu'yu işgal için görevlendirince, yazık ki devletin o zamanlar başında bulunanlar işgale karşı çıkmak yerine onlara boyun eğmeyi yeğlediler. Ancak Mustafa Kemal önderliğinde bütünleşen Türk Ulusu'nun görüşü, kayıtsız koşulsuz ulus egemenliğine dayalı tam bağımsız bir Türk Devleti'ni yeniden kurmaktı. 1. ve 2. İnönü Zaferi ile Sakarya Zaferi'nin ardından, 26 Ağustos günü Büyük Taarruz'la başlayan ve 30 Ağustos 1922 de Başkomutanlık Meydan Savaşı Zaferiyle taçlanan bu büyük mücadele, Türk Ulusunun kurtuluş destanıdır. Bu kurtuluşu gerçekleştiren Kuvayi Milliye kahramanları Anadolu'yu kurtarmak için emperyalizm ile boğuşurken, İstanbul'daki işbirlikçiler onlar hakkında idam fermanları, ölüm fetvaları çıkarmışlardır. Onlar, güçlüklerden yılmadan kurtuluşu gerçekleştirdiler.

Daha sonra ekonomik, toplumsal, siyasal ve hukuk alanında gerçekleştirilen devrimler ise çağdaş uygarlık düzeyine ulaşmayı amaçlayan aydınlanmanın evreleridir. 30 Ağustos Zaferi Laik Türkiye Cumhuriyeti'nin ve tüm Cumhuriyet devrimlerinin çıkış noktasıdır.

**Varlıklarını Cumhuriyet ve onun doğal sonucu olan demokrasiye borçlu olanlar, 30 Ağustosları ve bu zaferi gerçekleştirenleri unutmamalıdır.**

**Bu ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderenler arasında yapılacak çekilişte bir okurumuz uçak maketi kazanacaktır.**

\*\*\*

**Geçen ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderenler arasında yapılan çekilişte**

**Sayın Yaşar YILDIRIM Raksotek'ten Sertab Erener'in bir adet CD'sini kazanmıştır.**

**Gösterdiğiniz ilgiye ve RAKSOTEK'e teşekkür ederiz.**

**UTED Dergi**



1 of 2

[illegible]

# İSTANBUL Teknik

## İstanbul Atatürk Havalimanında Yeni Bir "MRO"

# Teknik

**Tarihçe:** İstanbul Teknik Uçak Bakım Hizmetleri A.Ş. (İSTECH), uçak bakım sektörüne hizmete; 1988 yılında İstanbul Havayolları Teknik Müdürlüğü olarak başlamıştır.

Avrupa'da ilk B737-400 operatörü olan İstanbul Havayolları Teknik Müdürlüğü olarak İSTECH, 1988'den bu yana C seviyesine kadar bütün planlı bakımları yaparak özellikle B737-400, B727-200 ve B757-200 tiplerinde geniş bir deneyime sahip olmuştur. Tüm bu bakımlar KKTÇ Er

can Havaalanındaki Ana Bakım Üssü'nde gerçekleştirilmiştir. 1987'de inşası bitirilen Er-can hangarı, boyutlarının sadece bir uçağa elvermesi ve coğrafi konumu nedeniyle İSTECH'ın kabiliyetlerini D bakım seviyesine çıkarmasını, tamir ve revizyon kabiliyetlerini de geliştirerek daha çok şirkete hizmet vermesini engellemiştir.

Bakım aktivitelerinin başlangıcından itibaren, İSTECH ICAO kurallarına uygun olarak T.C. Ulashurma Bakanligi can Havaalanindaki Ana Ba-

Sivil Havacilik Genel Mudur-lugü (SHGM) tarafından veri-len uçak ve komponent ba-kim organizasyonu onayları-nun yanı sıra, uçak tip eğitimi verme yetkisini de almıştır. İSTECH 1999 yılında SHGM tarafından JAR-145 onayıyla kim kuruluşu olarak yetki-lendirilmiştir. (*Şekil-1)*

12 yıllık performansı bo-yunca İSTECH *Şekil-2'*de belirtilen tip ve sayıda uçak bakımını başarıyla gerçekleştirmiştir.

Ayrıca İSTECH, başka şir-ketler için asagıda belirlenen



uçak bakımlarını ve pek çok komponent bakımını da gerçekleştirmiştir:

- Turkmenistan Havayolları B737-300 C Checks (6 kez)
- TopAir Havayolları B727-200 C Checks (4 kez)
- TopAir Havayolları B727-200 A and B Checks (15 kez)

**Son Durum:** İstanbul Havayolları Teknik Müdürlüğü, şu an İSTANBUL Teknik Uçak Bakım Hizmetleri A.Ş. adıyla İstanbul Atatürk Havalimanı'nda (AHL) özel ve bağımsız bir uçak/komponent bakım şirketi haline gelmiştir.

ISTECH AHL Bakım Üssü, DHMİ'den 49 yıllığına kiralanmış 18-36 pisti yanındaki 8400 m<sup>2</sup>'lik alana inşa edilmiştir.

Bakım Üssü hangar ve aneks binası olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. 70m x 70m x 18m boyutlarındaki hangar, aynı anda 3 adet B737 ya da benzer uçağı alacak kapasitedir. Kuyruktan sokulan iki uçağı bü-

| AIRCRAFT TYPE |        |        |        |
|---------------|--------|--------|--------|
| Maint. Check  | B727   | B737   | B757   |
| Transit       | 51,878 | 85,514 | 11,507 |
| Daily         | 19,014 | 22,880 | 3,513  |
| Weekly        |        |        | 501    |
| A             | 626    | 911    | 59     |
| B             | 137    | 227    |        |
| C             | 39     | 73     |        |

Şekil - 2, 1988'den Bu Yana Gerçekleştirilen Bakımlar

yük bakım yapılırken, burundan alınan bir uçağı da hatbakımı yapılabilir. Hangar; yapılacak bakım işlemlerine uygun doklar ve basınçlı hava, elektrik, su dağıtım noktaları ile donatılmıştır. Hangar zemini ısıtma sistemi çalışma koşullarını kolaylaştıracak bir unsur olarak düşünülmüştür. Navigasyon ve iletişim sistem sinyallerini bozmayacak fiberglas hangar kapıları kullanılmıştır.

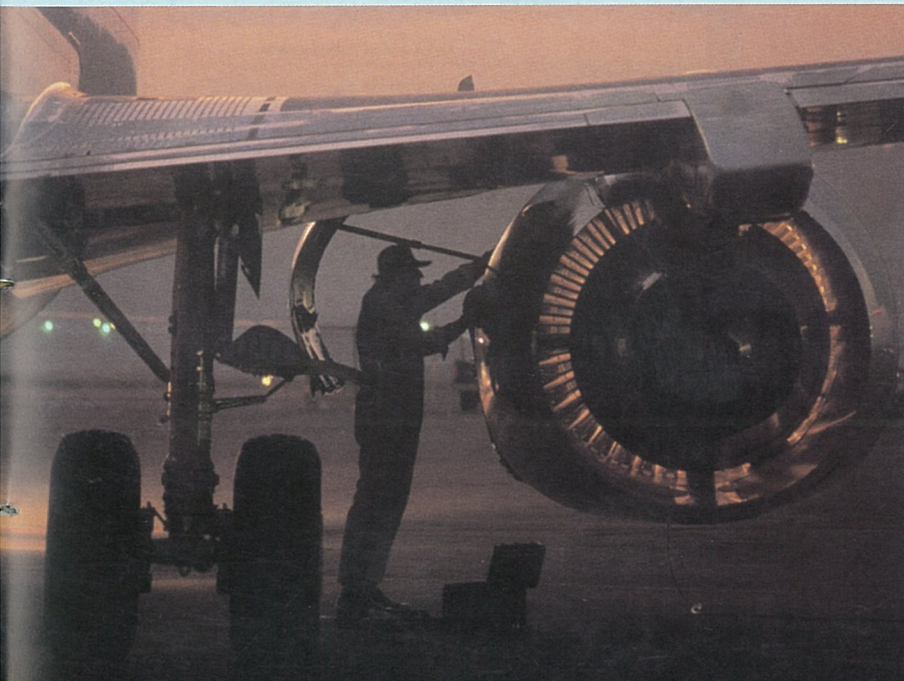
Hangara bitişik olarak inşa edilen aneks binası toplam 24500 m<sup>2</sup>'lik alana kurulmuş olup; hangar destek atelyele-

ri, ofisler, komponent bakım atelyeleri ve depoları içermektedir. Tüm atelyeler, ISTECH bakım operasyonlarının artması durumunda gerekecek ekstra alan düşünülerek uygun boyutta yapılmıştır. Hangar destek ve komponent bakım atelyeleri, yapılacak bakıma uygun teçhizat ile donatılmıştır.

AHL'deki yeni bakım üssü için ISTECH ilk adım olarak 2001 Mayıs 2001'de JAA tam üyesi SHGM 'den JAR-145 Onaylı Bakım Kuruluşu yetkisini **Şekil-3'**de belirtilen kapsamda almıştır.

ISTECH, son olarak Avrupa havacılık devi **EADS N.V. (European Aeronautics Defence and Space Company)**'nin sahibi olduğu MRO kuruluşu **EADS-Sogerma** ile ileriye dönük olarak kapsamı genişletilebilecek ve Türk Sivil Havacılık sektörüne büyük bir dinamizm getirebilecek ortak çalışma ve pazarlama içerikli bir ticari antlaşma imzalamıştır.

**Amaçlar:** ISTECH ana hedefleri; verimli olduğu sürece tüm uçak ve komponent bakımlarını, kalite standartları





Hangar, aynı anda 3 adet B737 ya da benzer uçağa büyük bakım yapılırken, burundan alınan, Ortadoğu ve Orta Asya metlerini Türkiye, Doğu Avrupa ile ISTECH bakım hizmetlerine sahip olması nedeniyle büyük bir işçilik olduğuna Avrupa ile karşılıklı san gücüne ve ana rekabetin si, yeterli sayı ve nitelikte in- tejlik bir komanda bulunma- lık sektörünü de büyütmekte maz olarak özel sivil havacı- gen turizm sektörü, kaçınıl- mada sonuç olarak uçak ba- kım sektöründeki talebi art- tırmaktadır. Şu an T.C. tescl- li uçakların yaklaşık %40'ı özel sektöre aittir ve bu uçakların planlı bakımları ve komponent tamirleri Türkiye- ye de yeterli bakım üssü ol- madığı için yurt dışındaki ku- bölgelelerinde pazarlamayı amaçlamaktadır.

Günümüzde yaklaşık 130 ticari yolcu uçağı T.C. tescl- lide ucmaktadır. Hızla geli- şen turizm sektörü, kaçınıl- maz olarak özel sivil havacı- lık sektörünü de büyütmekte

- Emniyet
- Zamanındalık
- Güvenlilik
- Maliyet verimliliğine bağ- lı olarak kendi içinde ger- çekleştirmektedir.

İstanbul gibi ideal ve stra- tejik bir komanda bulunma- sı, yeterli sayı ve nitelikte in- san gücüne ve ana rekabetin olduğuna Avrupa ile karşılıklı rldığında büyük bir işçilik maliyetine sahip olması ne- deni ile ISTECH bakım hiz- metlerini Türkiye, Doğu Av- rupa, Ortadoğu ve Orta Asya

ruhlara yapılmaktadır. ISTECH, kaliteli ve maliyet verimli bakım hizmetlerini; bu şirketlere ve Türkiye' nin yakın sosyal ve ticari ilişkil- rinin bulunduğu ve gelişen ekonomilerle hızla büyü- yen bir potansiyel vaadeden -bazıları balen müşterimiz olan- Orta Asya'daki opera- törlere sunmayı planlamakta-



1 of 2

REPUBLIC OF TURKEY  
MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS  
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION  
JOINT AVIATION AUTHORITIES

APPROVAL CERTIFICATE  
PMTA-00008

Issued to the National Directorate General of Civil Aviation by the time being in force and subject to the conditions specified below. The Turkish Civil Aviation Authority is hereby notified.

ISTANBUL TEKNİK UÇAK BAKIM HİZ. A.Ş.  
(ISTANBUL TECHNİK)

As a JAR-145 maintenance organization approved to maintain the products listed in the attached approval certificate as stated in the certificate of approval issued by the competent authority, at the following location:  
MADEN HAVA LİMANI P. O. BOX 67  
34050 YENİYEĞİRTİ/İSTANBUL  
TURKEY

CONDITIONS:  
1. This approval is limited to the scope of approval specified in the JAR-145 approved maintenance organization exposition, and  
2. This approval requires compliance with the procedures specified in the JAR-145 approved maintenance organization exposition, and  
3. This approval remains valid until the expiry date mentioned below when the JAR-145 approved maintenance organization remains in compliance with JAR-145.  
4. Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain unlimited date of expiry unless the approval has previously been surrendered, suspended, superseded or renewed.

Signature: [Signature]  
Manager, Maintenance and  
Aviation  
Date of Expiry: 1 May 2002  
Date of Revision: 1 June 2001  
Date of Original Issue: 1 October 2001

For the Turkish DGCA

Şekil 3: ISTECH Mevcut ve Geçerli JAR-145 Sertifikası



# Atatürk'te İnsan Sevgisi ve Toplumsal Bakış

Atatürk, kişiliği savaşları, devrimleri, devlet adamlığı, söylevleri ile zihinlerimizde, hiçbir zaman çıkmayacak bir şekilde yer almıştır.

Biz, Atatürk dönemi kuşağının çocukları ve torunlarıyız. O'nu ancak yaptıklarından, fotoğraf ve heykelleriyle, hakkında yazılan yazılardan tanıyoruz. Herhalde Ata'mız bunları düşünerek; **"Beni görmek demek, mutlaka yüzümü görmek değildir. Benim fikirlerimi, benim duygularımı anlıyorsanız ve hissediyorsanız bu kafidir"**; dememiş miydi?

Biz Atatürk'ü hiç görmedik ama O'nu önce Türk Ulusunun kurtarıcısı, sonra devrimleriyle ve bütür sevecenliğiyle tanıyoruz. Ulusunu, ülkesini ve tüm insanları seven kişiliği olduğunu bütün dünya kabul ederdi. Savaş sırasında bile düşmanlarının gurur ve insanlık duygularına saygı gösterdiğini tarih kitaplarında okuyoruz.

**"Yurtta barış, evrende barış"** derken, Atatürk'ün kalbi muhakkak insan sevgisiyle doluydu. Çünkü insanların birbirlerini öldürmelerini sevmezdi. Atatürk insanları mutlu edebilecek biricik insandı, onları birbirlerine yaklaştırmak, birbirlerini sevdirmek, karşılıklı maddi ve manevci gereksinmelerini sağlamaya yarayan **"hareket enerjisi"** demıştır. Barışçı ve insançı Atatürk'ün temel siyasal felsefesi şu ilkeye dayanır: ilk önce bağımsızlık ve sonra barış. Atatürk kendi halkıyla yeryüzünde ulusları barıştırmak isteyen insandır. Atatürk insanların tutsak yaşamlarına karşıydı.

Atatürk'çülük insana değer vermeyen O'nu sömüren her düşünce topluma karşıdır. Çünkü insalcıdır, insan değerlerine saygı gösterilmesini ister. Herkesin onurunda yaşar biçimde yaşayabilmesi, başlıca amaçlarındandır. Bu yönü ile de evrensel, bütün bu özellikleri Atatürk'ün insancıl kişiliğini göstermektedir.

İnsan sevgisi O'nda, daha yarının büyükleri küçük çocukları koruması ile başlıyordu. Ülkenin üzerine kol kanat girmesi, sığırtmacı Mustafa ile ilgilenmesi, isimleri gizli kalmış nice halk çocuğuna yardım elini uzatması Atatürk'deki insan sevgisinin bir örneği değil midir?

İnsalcı Atatürk, bin insanın veya toplumun üzerinde egemenlik kurmasına karşıydı. Onun

için; **"Egemenlik kayıtsız koşulsuz ulusundur"**, ilkesini benimsemiştir,

Yaptığı inkılaplar, toplumda insanca yaşamın kurallarını getirmiştir. Bağımsız, özgür eşit koşullarda yaşama, insanın en doğal hakkıdır. Bu insana sevgiden ve saygıdan kaynaklanmaktadır. Kölelik ve tutsaklık

insanlık dışı bir düşüncenin ürünüdür onun için Atatürk'ün ülkede ırk ve din ayrılığını kaldırması en olumlu hareketlerinden biridir.

Azınlık haklarına saygı gösterilmesi, onlara özgürlük tanınması insancıl duyguların bir sonucudur. Geri kalmış, eğitimden yoksun kişileri düştükleri karanlıktan kurtarıp aydınlığa çıkarmak ve toplumda insanca yaşamak için, halkı çalışmaya, öğrenmeye özendirmiştir.

**"Birimiz hepimiz, hepimiz birimiz için"** diyerek, karşılıklı yardımlaşmanın gereği üzerinde durmuştur.

Sonuç olarak tüm inkılaplarının temelini insancıl düşünceler, sevecenlik üzerine oturtmuştur. Çağın gerisinde kalmış bir bölüm kişilerin devrim ilkelerini hazmedememiş oldukları ve kendi çıkarlarına uygun şekilde yorumladıkları ve yazık ki bugün de görülmektedir. Bütün uyarılara ve aydınlatma çabalarına karşın dünyadaki gelişmeleri izlemek şöyle dursun, çevresini dahi görmeden, sadece karanlık yollar doğrultusunda koşullandırılan dar görüşlü kişilere; ancak şifa bulmaz hastalar gözle bakmak gerekir. Çünkü kervan yürümektedir.

Ulusuna yaşam hakkı bahşeden Atatürk'ü aramızda yaşatmaya mecburuz, çünkü; O, ulusal varlığımıza bütünlük vermesini bilen ve gençliğe idealler aşılayan bir insanın huzuru içinde bu devleti kendinden sonraki kuşaklara emanet etmiştir.



Hazırlayan: Halil Salih Ülgen Uçak Bakım Teknisyeni



# Koleksiyonu



**Jack:** Bu sabah, sizin için yabanci bir mektup vardı değil mi baba? Pulu alabilir miyim?

**Mr. Braun:** Nereden gelmişti o? Ha, İsveç'ten. Bir dakika bekle, sana zarfı ve reyim. İnşallah onu parça parça etmemiştir.

**Mary:** Niçin pul biriktiriyorsun Jack?

**Jack:** Ne kadar toplayabileceğimi öğrenmek istiyorum. Onlar bir gün çok para edebilir.

**Mary:** Fakat onlar kullanılmıyorsa, nasıl çok para ederler?

**Jack:** Çünkü onlar nadirdir. Bir geçitten çok yoksul ve herkes onları isterse, kıymetli yükselir.

**Mary:** Ben George gibi, madeni para biriktirmeyi tercih ederim.

**George:** Pullarla ilgilenirseniz, onlardan çok şey öğrenebilirsiniz, tıpkı paralarından öğrenebildiğiniz gibi.

**Jack:** Evet, coğrafya ve tarih.

**George:** Ve aritmetik ile insanlar.

**Mrs. Braun:** Şu İsveç pulu size ne öğretiliyor, Jack?

**Jack:** Bilmem. Onun üzerinde bir göl, bir şato, dağlar ve ağaçlar var.

**Mr. Braun:** Peki, o sana İsveç'in manzarasının neye benzediğini göstermiyor mu?

**Jack:** Evet, ama o İsveç demiyor "Helvetia" diyor.

**Mr. Braun:** Bu İsveç'in Latince ismi-dir. Şu dağların hangi dağları olduğunu biliyor musun?

**Mary:** Onlar Alp dağları olmalı. beki şu büyük dağ da Mont Blanc'dır.

**Jack:** Mr. Blanc İsveç'te değildir. O Fransa'dadır.

**Mary:** Şey, onu İsveç'ten görebilirlerse,





onu bir İsviçre pulu üzerine koyabilirler.

**Mr. Braun:** Gölün ismi nedir?

**Jack:** O herbagi bir göl olabilir.

**Mr. Braun:** Üzerinde şu şato ile?

**Mary:** Aa, biliyorum "Sheloon mahkumu" adlı bir şiir okuyoruz. Şu Cenevre Gölü olacak.

**Mrs. Braun:** Şiiri kim yazmış?

**Mary:** Lord Byron. O büyük bir şairdir.

**George:** Şimdi edebiyat yapıyoruz. Nazi-ma başladık.

**Jack:** Ama pul edebiyat öğretmez.

**Mr. Braun:** Hayır, ama insana sualler sordurur ve insana bir şeyler hatırlatır. Eğer Byron'un şiiri olmasaydı, İngitere'de Sheloon Satosunu hiç duymayacaktık. Şimdi, dile dair ne var?

**Jack:** "Helvetia" ve "10" dan

tim. Bir frankta yüz santim var. Şimdi aritmetiğe geldik. Bir İngiliz paundunda kaç frank vardır?

**Jack:** Bilmiyorum. Sen biliyor musun?

**George:** Hayır, ama İsviçre'ye gidip para barcamak zorunda kalsaydım, hemen anlardım. Babam bilir.

**Mr. Braun:** Zannederim bilmiyorum. Benim bütün bildiğim, ben yaşlandıkça İngiliz paundunun değerinin azaldığıdır. Lisanlara dönelim. İsviçre'de hangi lisan kullanılır?

**Mary:** Bir İsviçre lisanı yok mu?

**Mr. Braun:** Hayır. Onlar memleketin yaşadıkları bölgesine göre Fransızca, Almanca veya İtalyanca kullanırlar. Tahsilli insanların çoğu her üçünü bilir.

**Mrs. Braun:** Keza, İngilizce de.

**Mr. Braun:** Evet, onlar lisanlara karşı kabiliyetlidirler. Onların lisanlara ihtiyaçları vardır ve onları kullanmak zorundadırlar. Siz çocuklar ve Mary, arzu ettiğiniz her şeyi onunla istemek zorunda kalsaydınız, kısa zamanda Fransızca da kuvvetli olurdunuz.

**Mary:** Ne zamandan beri para biritiyosun George?

**George:** Gelecek Noelde üç yıldan beri biriktiriyor olacağım. Arthur Enişte bana Noel hediyesi olarak bir kaç para verdi.

Sen niçin bir şey biriktir-



başka bir şey var gib-i görünmüyor.

**Mr. Braun:** "10" ne?

**Jack:** İsviçre parasıdır, zannederim.

**George:** Evet, onlar İsviçre'de İngiliz paundu, şilin ve peny kullanmazlar. On san-

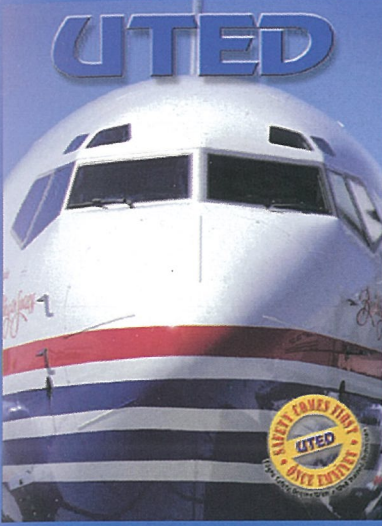
miyor-sun Mary?

**Mary:** Niçin biriktireyim? Bunda hiç bir eğlence görmüyorum.









HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

# UTED DERGİ

*Dünya ve ülkemizdeki havacılık olaylarını, gelişmeleri yakından izleyen dergimiz UTED; aylık yayınına havacılık konusunda Türkiye'nin en deneyimli yazı kuruluyla hiç kesintisiz 10 yıldır sürdürüyor.*

*UTED DERGİ, tüm havayolu kuruluşları ve personele, VIP, CIP salonlarına, tüm devlet kademelerine, basına, havacılıkla ilgili akademik kuruluşlara ve aboneleri ile tüm teknik personele dağıtılmakta ve ayrıca dergimizin her sayısı internette web sayfamızda yayınlanmaktadır.*

*Bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığı ile sunabilirsiniz. Reklamınız aynı zamanda web sitemizde de yayınlanarak sanal ortamda da ziyaretçilerine seslenebilecektir.*

**BU FIRSATI DEĞERLENDİRİN...**

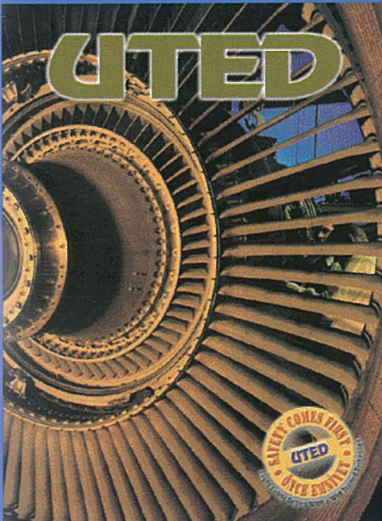
## SİZE HERZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

**UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ**

**İstanbul Caddesi, Üstüçü Apt. No:24 kat:5 Daire:8  
Bakırköy-İSTANBUL**

**Tel: 0212 542 1300- 543 29 74 Fax: 0212 542 13 71**

**E.mail: uted@uted.org WEB SITE: www.uted.org**





## Uzun

Yolculuklarda  
Sağlıklı Uçuşlar

Dr. Oya Torum, Y. Müh. Mimar

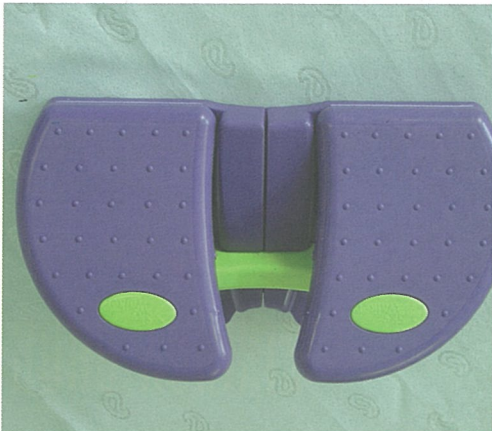
**T**arihi kayıtlara göre tarifihi ilk ticari uçuş 01 Ocak 1914 yılında gerçekleştirilmiştir. O tarihten itibaren geçen zaman ve ne olduğu bilinememektedir. Takip eden 87 yılda ise, uçak teknolojisi çok gelişmiş, yolcu konforu ön plana çıkmış, çevre ve insan dostu bir ulaşım aracı niteliğine bürünmüştür. Bu kavramlara dünya

1970'lerde yabancı idi. Ancak, bu tarihlerden itibaren de, uçak belirlenen sınırları, tekelinde kalmayıp bir kitle ulaşım aracı haline gelmiştir. İlginç bir gelişki ise; havayolu-ndan ya da hizmetten sıkayetler ay- nı oranda artmamıştır. Sıkayetlerin büyük bir kısmı ekonomik bağ- lamda gelişiminden, demokras- nin yaygınlaşmasından ve değişim- den kaynaklanmaktadır.

Fakat, havacılığın yaygınlaşması bir seri sorunu da beraberinde ge- tirmiştir. Havayolu artık çok rahat bir ulaşım sistemi değil, kalabalık havallanmaları ile grevler, gecikme- ler ve sorunlu uçuşların yaşandığı süreçlere dönüşmüştür.



İlgisini çekmemekte, adeta deniz yolculuklarına ilişkin sağlık sorun- ları doğal kabul edilmektedir. Bi- lindigi üzere denizcilik tarihi, kötü sonuçlu diye anılabilecek pek çok olayla doludur. Uçak yolcuları, sağlık ve özellik- le uçuş sağlığı açısından çok daha fazla duyarlı ve basın da anılan ko- nularla daha fazla ilgilidir. Batı uygarlığının, bu yüzeydeki öncelikleri sağlık ve konfor olup sağlığı ve konfor uçuş güvenliği ile neredeyse eşit tutulmaktadır. Ortalama ömrün uzaması, daha sağlıklı yaşamının yollarının aran- ması, ölçülemeyen risklerin ince- lenmesi, gelişmenin tamamlayıcısı olarak görülmektedir. İnsanlık, gi-





çek, çocuk felci, verem gibi sorunlarla başa çıkmış malarya, sarı humma, kanser türleri ile uğraşmaktadır. Uçuşlarla ilgili sağlık sorunları da bu bağlamda tartışılmaktadır. (1)

Son günlerde, uzun uçuşlarda, uzun süreli hareketsiz kalmaktan kaynaklandığı iddia edilen kan pıhtılaşması basında yer almaktadır.

Ekonomide uçan yolculara atfedilen ve "ekonomi sınıf sendromu" adı verilen Deep Vein Thrombosis (DVT); dolaşım sisteminde normal kan akımını engelleyen pıhtıların oluşması ya da toplardamarlardaki pıhtının neden olduğu damar tıkanması hastalığıdır.

Uçuş sırasında oluşan pıhtılar, oluştukları yerden koparak, kan dolaşımında ilerleyebilir ve kalp, akciğer, beyin gibi organların damarlarına yerleşebilir.

Kabin içinde dolaşan kuru hava kanı koyulaştırarak bu tür pıhtıların oluşma riskini artırmaktadır. Nadir olmakla beraber ölümcül sonuçlar doğurabilen bu durum, havayollarınca mercek altına alınmıştır. Uçak yolculuklarında bu riskin olasılığı 60 yıl kadar önce fark edilmiş ve otoritelerce "ekonomi sınıf sendromu" deyimi ilk kez 1977'de Symington tarafından yakıştırılmıştır.

Uzun uçuşlarda bacakların çok uzun süreler belirli pozisyonlarda kasılı ve hareketsiz kalması kan dolaşımının yavaşlamasına neden olmaktadır. Özellikle koltuğun oturma yüzeyinin kenarı, diz altını sıkıştırmakta, kanın damar içindeki akışı engellenmektedir. Sıkışmadan ötürü oluşan kan göllenmesi damar iç basıncını artırmakta ve damar iç duvarında zedelenmeler olabilmektedir. Ayrıca kan sıvısının damar dışına sızması da söz konusu olduğundan kanın yoğun-

luğu da artmaktadır. Yeterince sıvı alınamaması halinde kanın konsantrasyonu da fazlalaşmaktadır. Tüm bu nedenler pıhtı oluşumunu kolaylaştırmaktadır.

Pıhtının koparak damarı tıkamadan daha önemli olan pıhtı parçalarının yaşamsal organlarda damar tıkanıklığına neden olmasıdır.

Konu zaman zaman yolcu hakları açısından da irdelenmektedir.

Geçen Kasım ayında 20 yaşında genç bir İngiliz kadının, Avustralya'dan Londra'ya gelirken damar tıkanıklığından ölmesi dikkatleri bu hatta yolculuk yapanlarla ilgili hastalıklara ve ölüm iddialarını araştırmaya yönlendirmiştir. Hatta, deli dana hastalığı kadar yaygın olduğu tezleri ortaya atılmıştır. Fakat daha sonra İngiltere'de ortaya çıkan şap hastalığı kamuoyunu daha fazla işgal eder duruma geçmiştir.

#### **Uzun Uçuşların DVT ile İlgisi:**

DVT olayının, uçuşlarda uzun süreli hareketsizlikle doğrudan bir ilgisi olduğu henüz bilimsel olarak kanıtlanmamıştır.

1940'lara dönüldüğünde, İngiltere'de karartma gecelerinde, hava bombardımanından korunmak için Londra metrolarında, sığınaklarda, sıkışık ve hareketsiz bir konumda uyuyarak bekleyen 21 kişinin

ölüm nedeninin akciğer embolisi-ne bağlanması, iddiaları kuvvetlendirmektedir.

Uzun uçuşlarla bağlantı kurulurken, koltuk aralıklarının ve koltukların darlığı, kemerlerin bağlı bulundurulması, ayakların altında bagaj çanta vb konularak, hareketin daha da güçleşmesi, özellikle pencere tarafındaki yolcuların koridora çıkış zorluğu, ikram arabalarının zaten koridorları tıkiyor olması, ayakta dolaşmanın uçuş emniyeti açısından sakıncaları, dizleri bükülü ve diz arkası dayalı uzun süre oturup kalmayı adeta zorunlu hale getirmektedir.

#### **Risk Gruplarının Dikkat Etmesi Gerekenler:**

DVT risklerinin artmasında, hareketsizliğin yanı sıra, yeterli miktarda sıvı alınmaması nedeniyle oluşan su kaybı, seyahat sıklığı, uçuş emniyeti açısından koltuğa bağlı kalma, oturduğu yerde hareket edememe faktörleri sayılabilir. Kişinin kendi özellikleri; aşırı şişmanlık, sigara ve alkol kullanma alışkanlığı, yakın zamanda bir operasyon geçirmiş olmak, hamilelik, doğum kontrol hapı kullanıyor olmak, gibi durumlar riskleri artırmaktadır. Uyku ilacı almak da hareketsizliği artırması bakımından





THY'nda da Ağustos ayından itibaren; uzun uçuşlarda Skyliße dergisinde ve video sisteminde öñleyici uçuş egzersizleri ve öneriler sunulmaya başlanacaktır.

İngiliz Havayolları (BA) tarafından  
 velvele karışımında, kabin ekipment-  
 nin ve yolcuların sağlığı ile ya-  
 kından ilgilendiğinin bir kanıtı ola-  
 rak sivil örgütler ile işbirliği içine  
 girmiştir. Çalışmaların sonuçlarını,  
 sağlığa ilgili bulgularını duyuru-  
 caklarını, önemini açıklayacakala-  
 rını kabul etmişlerdir. Yalnızca  
 DVT değil, yolcu sağlığıyla ilgili  
 kabin konforunun içinde, söz edi-  
 labilecek uzun uçuşların tüm genel

sorunları Bâ'nın araştırmasını arastır-  
na girmiştir. Yolcular, sağduyularını  
tehdit eden konular hakkında "vi-  
deo" programlarıyla aydınlatılmak-  
tadır. Pratik tavsiyeler arasında; ye-  
terli miktarda su içme, kol ve ba-  
cakların hareket ettirme Bâ'nın te-  
mel önerileri arasında yer almakta-  
dır. Bilette verilen yazılı ek tavsiye-  
ler, video programlarını destekler  
niteliktedir. BA, seyahat klinikleri,  
dükkanları ve acentalarında bu tür  
yazılı yayınlarnı bulundurmakta-  
dır. Kabin ekibi eğitimlerine de bu  
konular eklenmiştir. BA, İngiliz  
Tükümetinin ilgili organlarıyla ve  
tip uzmanlarıyla, havayolu yolcu-  
lugunun, sağduyula ilgili tüm boyut-  
larını mercek altına almıştır.

Air France, 5 yıldır yolcularına verdiği biliglerin kayıtlarını yendi den gözden geçirmektedir. Radyo / müzik kanallarından birini, saglık konularına ayırarak, egzersizler önermektedir. Ucusta dagitilan dergilerde de söz konusu tavsiye ler yinelenmektedir. Ayrica eko nomi bolümlünde bir broşürle ya-r-pilacak harekelerle, yemek ve iç-meke ilgili tavsiyeler de bulun-maktadır. Tip uzmanlarının da ka-tılımıyla, ucuş süreletime göre, 3

sapıramak oldukça zordur. Volcunluk sırasında oturan koltuğun, ölçülen, şekli, ara mesafeleri sadece uçağın değil fakat, otobüs ve tren için de aynı dercede önemlidir ve aynı risk faktörleri diğer ulaşım araçları için de geçerlidir. Yani DVT riski sadece "ekonomi class" a özgü bir konu olarak düşünülmemelidir. Esasen kabin ekibi için de aynı riskli ama uçağın ekibi için de aynı riskli ve riskli durum söz konusudur.

**Acı da Olsa Bir Anı:**

İsrail'de İstanbul'dan Ankara'ya oto-büsle gitmek istemişti. Henüz dok-tor olan kızım kendisini ve bizi uyardı: "Uzun süreli oturmak, bele belli bir yastan sonra çok risksiz, damar tıkanıklığı olabiliyor" dedi. Halama kabul ettiremedik. Yazık-ki, halam yolculuğunun ertesi gün-ü yataktan kalkarken bayıldı. 3 gün yoğun bakımda kaldı ama kurtulamadı. Acı da olsa kızımın bilgisi beni memnun etmişti. Fakat, o, bunun falçılık olmadığını, ve bütün hekimlerin bu konuyu çok iyi bildiğini söylemiş ve özellikle otobüs yolculuklarında çok dikkat edilmesi gerektiğini vurgulamıştı.

*Yani; önemli olan şeybat  
edenlerin bilgilendirilmesi, po-  
tansiyel risklere karşı bazar ol-  
malarmın sağlanmasıdır.*

**Bilgiendirmə:** Medya, uşak üretilərindən, dəstək endüstri-  
lərindən və həvəyəllərindən daha  
fəzla iştigal bəkləməkdir. Həvəyə-  
llərin adlarını daha çox yollar-  
nı bilgiləndirmə döğrultusunda ol-  
maktadı. Bəzi uşaklərdəki sivil  
oqulum örgünləri yolları sağığı ilə  
asfın dərecedə ilgilidir. Özəlilliklə pu







ayrı video filmi hazırlanmış, bu filmlerde gevşeme hareketleriyle kanın sirkülasyonunu sağlayan egzersizler 2 yıldır gösterilmektedir. Böylelikle risklerin azaltılacağına inanılmaktadır.

Bilindiği üzere Qantas uzun uçuşları yoğun olan havayoludur. Griffith Üniversitesinin Havacılık Hekimliği merkezi ile işbirliği içindedir. Geçen Şubat ayında Avusturya Hemostosis ve Tromboz Derneği üyelerinin de katılımıyla yapılan yolcu sağlığı seminerinde, DVT ele alınarak tartışılmıştır. Qantas da yolcularını riskler hakkında bilgilendirilmektedir. Hareketsiz kalmanın zararları ve oturduğu yerde yapılabilecek hareketler, sade içeceklerin yararları, alkollü içkilerin, kahve hatta çayın tüm diüretikler gibi vücuttaki su kaybını artıracakları anlatılmaktadır. Bu bilgiler, uçuş dergilerine ve uçuşta gösterilen video programlarında yer almaktadır. Qantas'ın tıbbi servisi; hassas ve hasta kişiler için DVT ve kardiyovasküler hastalıkları olanlar, varisli, travma, ağır hastalık, ameliyat geçirmiş olanlar, şiddetli grip ten yeni kurtulanlara özel tavsiyeler de yapmaktadır. Oluşturulmak istenen bilinç, bu tür yolcuların,

yolculuk öncesinde doktora danışmalarının sağlanmasıdır.

Alitalia Havayolları ise *Arivederci* adlı dergilerinde bir seri tavsiyeyi sıralamaktadır. DVT tanısının yanı sıra, hastalığın, koltuk modeli ölçüleri ve aralıkları ile doğrudan bağlantısı olmadığına işaret edilmektedir. Sağlıklı yaşamak için iyi yemek yeme ve içme alışkanlığının düzenli fiziksel egzersiz yapmanın koruyucu ve önleyici olduğu belirtilmektedir. Genetik faktörlerin önemi de hatırlatılmaktadır. Ayrıca otururken yapılabilecek hareketler anlatılmaktadır. Tüm bu bilgiler acentalarda da bulundurulmaktadır. Ek olarak, uçakta radyo ve videoda aynı yayınlar yapılmaktadır.

Lufthansa tüm bunlara ek olarak farklı bir araştırma boyutu getirmiştir. 1993'ten beri Tıp Fakültesi ile işbirliği içindedir. Lufthansa Sağlık Dairesi Başkanlığı, uluslararası uçuşlar için çeşitli yaşlarda 12 gönüllü deneye, gece / gündüz ve 12 saatin üzerindeki uçuşların simülasyonunu yaşatmış, gerekli verileri incelemiştir. Aynı kişilerle uçak ortamında da deneyler tekrarlanmış, değerler ölçülmüştür. Yerde ve uçuş için yapılan deney-

ler iki ayrı laboratuvarda değerlendirilmiş, sonuçlara göre susuzluktan ötürü pıhtılaşma düşük oranlardadır. Yine de risklere karşı susuz kalmamağa özen göstermek tavsiye edilmektedir. Lufthansa kesin sonuçlara ulaşınca kadar araştırmalara devam edeceğini belirtmiştir.

Amerika'da, basın, diğer yerlere göre, konuyla, daha az ilgilenmiştir. Continental havayolları seyahat risklerinin yolcuların kendi iradelerinin içerisinde olduğunu savunmaktadır. Yolculara jetlag ve susuzluğun zararları gibi gerekli bütün bilgiler verilmektedir. Uçuşlara ait sağlık sorunları için geniş açıklamalar "web" sitelerinde yer almaktadır. (2)

Emirates, ayakların hareket ettirilmesinin kan dolaşımını kolaylaştıracağından hareketle şişme arasında köprü olan bir yastık geliştirmiştir. Yolculara promosyon olarak dağıtılan bu yastıkla önleyici bir faaliyeti başlatmıştır.

Üretici firma tarafından Virgin Atlantic'in kullandığı ifade edilen araç ise, bu konuda benzerleri içinde en gelişmiş olanıdır. Bir diğer örnek ise, Japon Hava Yollarınca yolculara dağıtılmaktadır.

Eğitim Başkanlığında oluşturduğumuz, (İpek Yüksel, Banu Pekka, Utkan Önder ve Hacer Oray) gönüllü proje gurubumuza Uçak Atelyeleri Müdürü Ali Eser ve Kabin İçi İşlemler Şefi Şan Çakmak da destek vermektedir. Gurubumuzca, şişirme yastıkların hijyenik olmadığı tekrar kullanımının, bu nedenle güç olacağı düşünülmektedir tamamen bizim tasarımı olan bir ürünün ulaştırma sektörü için projelendirilmesine çalışılmaktadır.

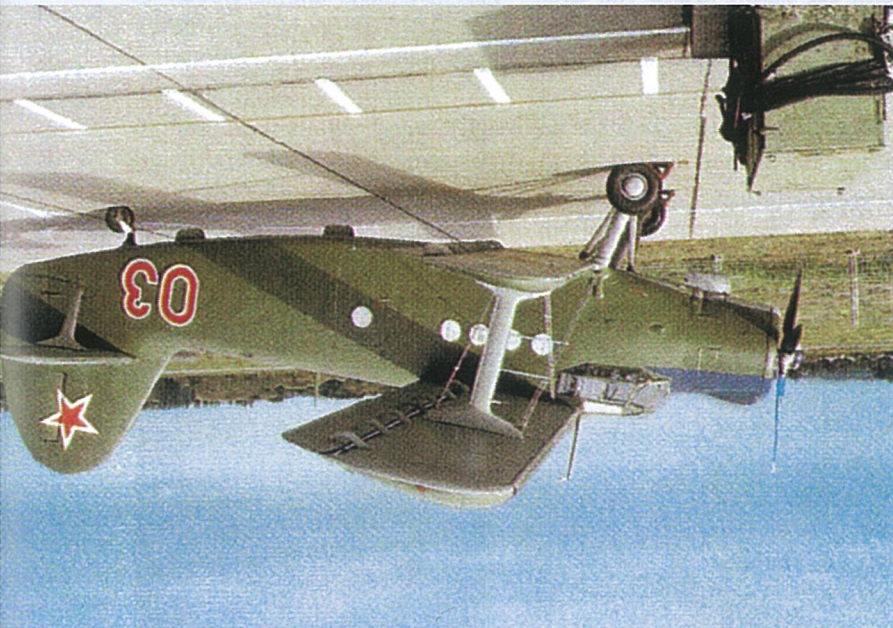
(1) ATW Nisan 2001 s.53 - 54

(2) Airlines International Mart - Nisan 2001 s.24 - 26



# ANTONOV AN-2

Turan Körez



**Ülke:** Eski UDSSR (Rusya)  
**Tip:** Çok amaçlı iki kanatlı uçak  
**İlk Uçuş:** 31 Ağustos 1947

**K**üçük yaşlarda başla-

yan havacılık sevgisi

ve tutkusunu Oleg Antonov'u

kendi imalatihanesini kurma

aşamasına kadar getirmiştir.

İkinci Dünya savaşından

sonra kendi imalatihanesini

kurmuş Oleg Antonov bura-

da gerçek imalatihane başlatmış.

Sonuç An-2 "COLT" idi. Ge-

çici olarak Skh-1 (Rusça kısaltması: Tatum

1) diye ifade edilmektedir.

An-2 bir buçuk kanatlı (Alt kanat kısa,

## Teknik Özellikleri

**Üst Kanat Uzunluğu:** 18.10 m

**Alt Kanat Uzunluğu:** 14.20 m

**Gövde Uzunluğu:** 12.70 m

**Yükseklik:** 4 m

**Kanat yüzölçümü:** 71.60 m<sup>2</sup>

**Bos Ağırlık:** 3450 kg

**Max Kalkış Ağırlığı:** 5500 kg

**Motor:** Schweitsow-9 Silindir-Yıldız motor

**Ash-62IR 736 kW (1000PS)**

**Azami Hız:** 258 km/h

**İrtifa (yükseklik):** 4400 m

**Kaynak:** Flugzeuge  
 Çin ve Polanya devletleri An-5 imalatim  
 yapıtlar, An-4 Tipi ise meteorolojik keşif-  
 leri için kullanıldı. An-6 tipi ise deniz  
 uçağı olarak kullanıldı.

İn hem de sivil havacılıkta kullanıldı.  
 lenmiştir. Bu uçaklar Rusya'da hem aske-  
 Kanat araları ise gergi telleri ile destek-  
 Aerodinamik yapı, çift T destek kolu,  
 ni ile bir buçuk kanatlı ifadesi kullanılır.)  
 üst kanat normal ölçülerde olması nede-

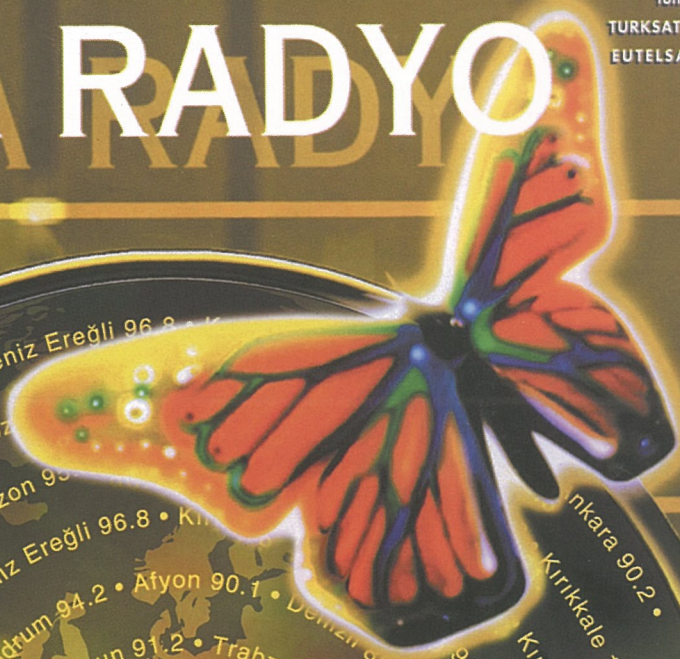


En genç ulusal radyo, adı gibi  
Dünya'nın radyosu. Türkiye'de  
14 şehirde. Türksat ve Eutelsat uydularıyla  
Avrupa, Asya ve Kuzey Afrika'ya kadar  
94 ülkede. İnternet adresinden ise  
tüm dünyada.

TURKSAT 1-C 11110 Mhz  
EUTELSAT 11603 Mhz

BAŞKA KANAL ARAMAYIN. . .

# DÜNYA RADYO



**Istanbul**  
**93.5**

**ANKARA (Merkez) :** Atatürk Bulvarı No: 137/7 06440 Bakanlıklar / ANKARA

Tel: (0 312) 419 03 93 Fax: (0 312) 425 49 30

**İSTANBUL (Şube) :** Büyükdere Cad. Altan Erbulak Sok. 4/7 Mecidiyeköy / İSTANBUL

Tel: (0 212) 347 39 02 Fax: (0 212) 347 39 04









THE POWER  
OF FLIGHT

MADE STRONGER TO  
KEEP YOU GOING LONGER.

It's our special blend of reliability and low cost of ownership that makes us so popular with our customers. Take for example Premiair, a division of leading UK tour operator company Airtours, which flies Airbus A320 aircraft. One of their CFM56-5A3 engines, managed by the airline itself, recently clocked up a record-breaking 30,000 hours on-wing, having lasted over 8 years without a shop visit. If you too would like to wake up to major cost savings every morning, contact us through [www.cfm56.com](http://www.cfm56.com)

CFM International is a joint company of Snecma, France and General Electric Co., U.S.A.



sizi tanıtmak için

kızlar, ürünle asılır

daha iyi bir fikriniz var mı?

ürünler, reklamla başlanır

**ibico**  
Cilt Sistemleri



**GMP**  
Laminasyon Sistemleri



**RODAHLE**  
Evrak İmha Sistemleri



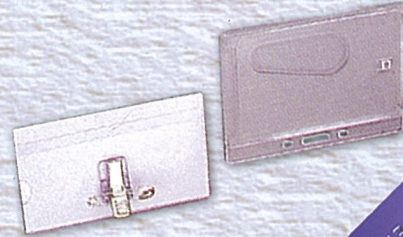
**RODAHLE**  
Sunum Sistemleri



**GMP**  
Kart Kişiselleştirme Sistemleri



**RODAHLE**  
Kesme Sistemleri





# HAVACILIKTA KULLANILAN TEKNİK KISALTMALAR/ ABBREVIATIONS

## KISALTIMA

HPC:

HPT:

IATA:

ICAO:

IFSD:

ILS:

IPC:

IRAN:

ISO:

JAA:

JAR:

JAR-OPS:

JAR-OPS1:

JAR-66:

JAR-145:

JAR-147:

JP:

L/O:

## AÇILIMI

High Pressure Compressor

*Yüksek Basınç Kompresörü (Motor)*

High Pressure Turbine

*Yüksek Basınç Türbini (Motor)*

International Air Transport Association

*Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği*

International Civil Aviation Organisation

*Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu*

In-Flight Shut Down

*Uçuşta Durma*

Instrument Landing System

*Aletli İniş Sistemi*

Illustrated Parts Catalog

*Ayrıntılı Parça Kataloğu*

Inspect And Repair As Necessary

*Gerektiği Gibi Kontrol ve Tamir*

International Standardization Organisation

*Uluslararası Standartizasyon Organizasyonu*

Joint Aviation Authority (Europe)

*Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatları Birliği*

Joint Aviation Requirement (Europe)

*Avrupa Sivil Havacılık Kuralları*

Joint Aviation Requirements For Operators

*Operatörler İçin Sivil Havacılık Kuralları*

JAR-FOR Commercial Air Transportation

*Ticari Hava Taşımacılığı (Uçak) JAR-Kuralları*

Qualification Standard For Aircraft

*Maintenance C/S*

*Onaylayıcı Uçak Bakım Personeli Standardı*

Approved Maintenance Organisations

*Onaylanmış Bakım Merkezi Gereklilikleri*

Approved Maintenance Training Center

*Bakımla İlgili Eğitim Merkezi*

Jet Propellant

*Jet Yakıtı*

Loan Order

*Kiralama İş Emri*

Devam edecek



Genelde gökyüzüne

şip durmaktadır.

UTED • AGUSTOS 2001 • 30

elin titremelerinden kaynak-



**Evrende her biri yüz milyarlarca güneşimiz benzeri yıldızlardan oluşmuş milyarlarca gökada (galaksi) mevcut ve bunların sayısı teleskoplarımızın giderek artan büyütme gücü oranında devamlı olarak artıyor.**

lanan hareketler de uçan dairenin hareketi olarak verilmektedir. Genelde gökyüzüne bilinçli olarak bakmak alışkanlığı olmayan bazı insanlarımız da özellikle Venüs gezegenini ufka yakinken, hava da puslu ise uçan daire olarak algılamaktadırlar. Bir de düzmece uçan daire fotoğrafları ve filmleri ortalıkta dolaşıp durmaktadır. Yakın zamana kadar bilim adamlarınca mahiyetlerinin izahında zorluk çekilen tek konu olan bazı esrarengiz ışıkların da aslında fay çizgileri üzerinde, kayaların sıkışmasıyla ortaya çıkan elektrik kökenli ışık topları olduğu anlaşılmıştır.

Ancak şuna da inanıyorum ki uçan daireler gerçek olsaydı hayat mutlaka çok daha ilginç ve anlamlı olurdu. Bu noktada bir kanaatimi de belirtmek istiyorum : Evrende her biri yüz milyarlarca güneşimiz benzeri yıldızlardan oluşmuş milyarlarca gökada (galaksi) mevcut ve bunların sayısı teleskoplarımızın giderek artan büyütme gücü oranında devamlı olarak artıyor. Söz konusu güneşlerin bir kısmının çevresinde dönmekte olması muhtemel başka dünyaların sayısı da en kaba hesaplarla, ak-

la sığmayan boyutlara varıyor. Bu dünyaların bazıları üzerinde hayat yeşermiş olmalıdır. Bunlardan bazılarında ise bizim uygarlık düzeyimizden çok daha yüksek düzeyde uygarlıkların gelişmiş olmaması için hiçbir neden yoktur. Şayet böyle bir dünyada hayat bizimkinden bir kaç milyar yıl önce yola çıkmış ve sonunda zekaya varan bir çizgi izlemiş ise orada ulaşılmış olan bilim ve teknoloji düzeyini hayal bile edemeyiz. Bu takdirde böyle bir uygarlığın mensupları, şimdilerde bizim için (biraz sonra izah etmeye çalışacağım nedenlerden ötürü) hemen hemen çözümsüz gibi görünen yıldızlar arası yolculuk problemini çoktan çözmüş ve muhtemelen evrendeki en anlamlı ve değerli kavram olan zekayı her yerde, epeyi zamandan beri, aramaya çıkmış olmalıdırlar. Böyle ileri uygarlıkların uzay gemileri geçmişte dünyamıza da uğramış olabilirler ya da belki gelecekte uğrayacaklardır. Ancak şimdi burada olduklarına dair hiçbir bilimsel veri bulunmamaktadır.

Yazının bu bölümünü noktalamadan önce uçan daire konusunda yıllar önce yaşadığım bir tecrübeyi yazma-

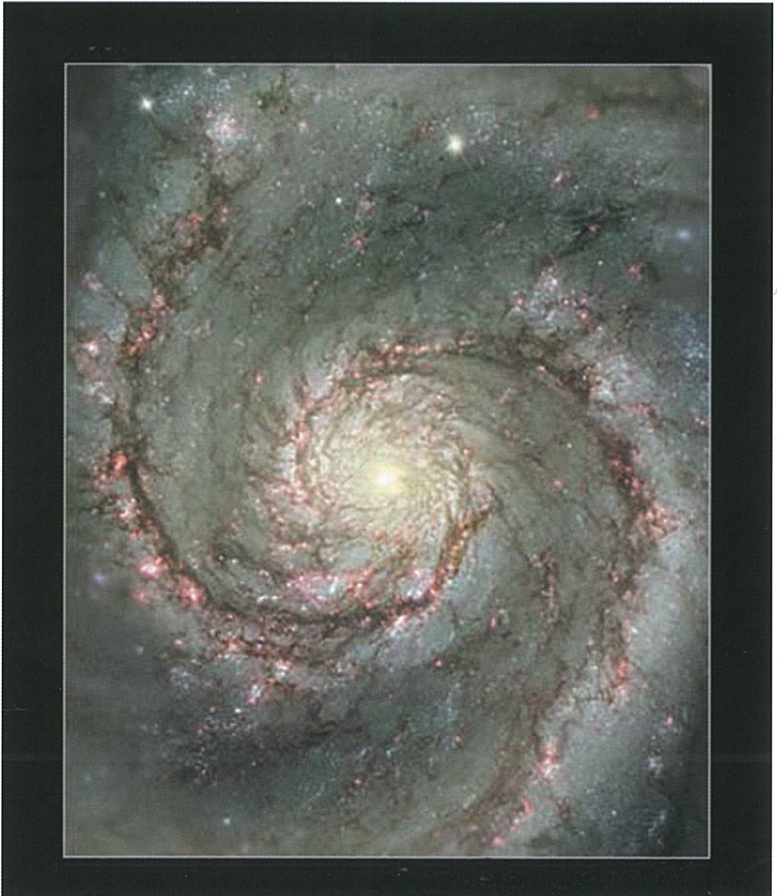


dan geçemeyeceğim:

Yirmi yıl kadar oldu. Bir yaz günü güneş batmış, hava kararmaya başlamıştı. Balkonda otururken ileride bina silüetlerinin üzerinde bir ışık kaynağı dikkatimi çekti. Tuhaf hareketler yapan kaynağın parlaklığı zaman zaman artıyor, zaman zaman azalarak kayboluyordu. Bu herhalde bir uçan daire olmalıydı, zira görünüşe göre olayı başka türlü izah etmek mümkün değildi. Heyecanlanmıştım. Ancak heyecanım uzun sürmedi. Işık kaynağına dürbünle baktığımda evinin damına çıkmış bir adam gördüm. Üstünde atlet fanilas, altında çizgili pijaması olan bu göbekli adam elindeki fenerle TV antenini ayarlamaya çalışıyordu! Şayet o gün elimin altında bir dürbün olmasaydı, bu gün muhtemelen



Bilindiği gibi evrende ulaşılabilecek en büyük hız ışık hızıdır. Bir ucunda radyo dalgaları diğer ucunda gamma ışınları yer alan ve elektromanyetik dalgalar denilen evren titreşimleri boşlukta (sanıyede yaklaşık 300.000 Km. lik) ışık hızıyla yayılırlar. Görülen ışık da bir elektromanyetik dalgadır. Işık dünyamıza; aydan 1,25 saniyede, güneş'ten 8 dakikada, güneşe en uzak gezegen olan Pluto'dan 6 saatte ulaşır. Güneş sistemi için uzaklıklar bu mertebedeysen sistemimize en yakın güneş olan (Kentaurus burcunun en parlak yıldızı) Alfa Centauri'nin ışığı bize yaklaşık 4,5 yılda ulaşır. Yani bu yıldız şu anda patlamış olsa biz bu olayı ancak 4,5 yıl sonra görürüz. Işı-



bu yazı bambaşka bir görüşle yazılacaktı.

Yukarıda değindiğim bilim

kurgu kitaplarının kahraman-

ları tarafından kullanılan

uzay gemilerini bu günkü

gelişmiş bilgisayar ve sinema

teknikleriyle ekranlardan

zevkle izliyoruz. Söz konusu

harika makinalar ışık yıllarını

arkalarında bırakarak yıldız-

lar arasında dolaşıp her hafta

içindekilerini maceradan ma-

ceraya taşırlar. Hatta bunlar-

dan bazıları komşu galaksiler-

re kadar da uzanırlar. Acaba

bilimsel açıdan bu mümkün

müdür? Konuya bu şekilde

baktığımız takdirde bu soru-

laylıkla olumlu cevap ver-

mek mümkün olmayacaktır.

Heride, yıldızlara uzay araçla-  
rı mülaka gönderilecektir.  
Ama bunlar herhalde TV di-  
zilerinde görüldüklerimize pek  
benzemeyecektir.



gün bir yılda aldığı mesafeye  
300.000 km x60 saniye x60  
dakika x24 saat x365 gün=





Hubble uzay teleskopu tarafından çekilen bu fotoğrafta görülen bütün ışıklı cisimlerin herbiri 100 milyarlarca güneş benzeri yıldızdan oluşmuş birer galaksidir.

9.460.800.000.000 km., yani yaklaşık 9,46 trilyon km.dir. Alfa Centauri'nin bu hesaba göre dünyaya uzaklığı  $4 \times 9,46 = 37,84$  trilyon km.dir. Işık bu mesafeyi 4,5 yılda kat ederken, şu ana kadar insan

eliyle yapılmış en hızlı araçlar olan ve güneş sistemi içindeki görevlerini bitirip halen yıldızlar arası boşlukta yol alan Pioneer'lar saatte 60.000 km. hızlarıyla (şayet yolları üzerinde bulunmuş

**M**ilyarlarca yıldızdan oluşan disk şeklindeki Samanyolu galaksisinin çapı 100.000 ışık yılı civarındadır. Samanyolu büyüklüğündeki en yakın galaksi olan M31 katalog numaralı Andromeda bizden 2,4 milyon ışık yılı ötededir. Yani teleskopla baktığımızda gördüğümüz şey bu galaksinin 2,4 milyon yıl önceki halidir. Ve çok güçlü teleskoplar vasıtasıyla, ışığı güneş sistemine 13 milyar yılda ulaşan ilkel galaksilerin fotoğrafları çekilmektedir.

olsaydı) bu yıldız 80.000 yılda varabilirlerdi.

Milyarlarca yıldızdan oluşan disk şeklindeki Samanyolu galaksisinin çapı 100.000 ışık yılı civarındadır. Samanyolu büyüklüğündeki en yakın galaksi olan M31 katalog numaralı Andromeda bizden 2,4 milyon ışık yılı ötededir. Yani teleskopla baktığımızda gördüğümüz şey bu galaksinin 2,4 milyon yıl önceki halidir. Ve çok güçlü teleskoplar vasıtasıyla, ışığı güneş sistemine 13 milyar yılda ulaşan ilkel galaksilerin fotoğrafları çekilmektedir.

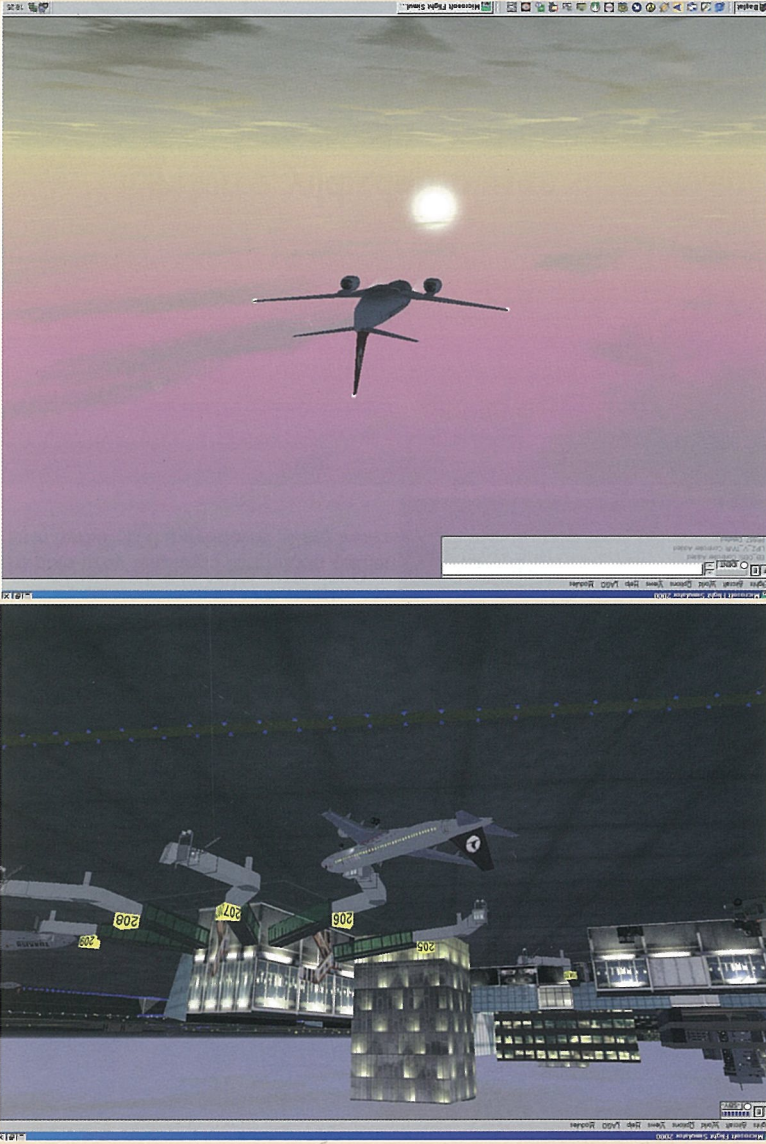
Bu gün öngörülerini deneylerle doğrulanan fizik teorilerine göre maddi cisimler (örneğin uzay gemileri) ışık hızına yakın hızlara kadar hızlandırılabilirler, ancak hiçbir yolla ışık hızında uçurulamazlar. Zira Einstein'ın formüllerine göre, artan hızla birlikte cismin kütlesi de artmaktadır ve ışık hızında kütlesi sonsuza gitmektedir. Kütlesi sonsuz büyük olan maddenin sürmek için sonsuz büyük enerjiye ihtiyaç vardır ki bunun da pratik bir anlamı bulunmamaktadır. Çok büyük hızlar söz konusu olduğunda ortaya çıkan bir diğer husus zamanın akış hızındaki azalmadır. Bir başka ifadeyle ışık hızına yakın hızlarla hareket edecek uzay gemilerindeki insanlar dünyada bıraktıkları akrabalarına nazaran daha yavaş yaşlanacaklardır.

(Devam edecek)



# Flight Simulator 2000

Orpan Yölcü



**S**evgili UTED okuyucuları.

İki günlük ekip izindeydim, Antalya'nın sıcak havasından bogulmuş, üzerimiz nenden yapıp yapış olmuştı. Geçğin bu sıcak yüzünden, İstan-bul'un boğaz havasını düşün-e-rek içime serinlik serperken, İstanbul'a gitme fikri iyiden iyiyeye beni sardı. Yanlız bir dizi sorun vardı; gitmek istediğim saatte uçak yoktu. Üstelik erte-si gün de sabahçıydım, çoğu-muzun yabancı olmadığı ma-zaretler. Amaç, boğazı görmek değil miydi? Balık-ekmek mid-ye tava da yememiz gerekmi-yordu. Karayolu, denizyolu yardımı olmadan da kendim gidebildirdim. Hemen hazırlık-lara başladım, biraz elimi ça-buk tutarsam gün batmadan amacıma ulaşabilirdim. Durum böyle olunca tabii ki seyahat-im tarifeli olmayan bir uçak-laydı THYVA (Turkish Virtual Airlines) logolu bir B737/400. İnanaamayacaksmız ama, uçağın Pilotu, Dispeçeri, Teknisyeni, Harekatçısı da bendim göre-vim bir hayli çok olunca, elimi biraz çabuk tutmam gerekiyord-u, vakit kaybetmemeliydim. İlk iş uçuş planımı gönderdim, bul-airport ready for start-up and push back AYT TWR. TC-ORPAN start-up approve squawk 3434 q1013 runway 36r start pushback TC-ORPAN\_Roger sir squ 3434 q1013 runway 36r TC-ORPAN. Bunca im-kansızlık içinde İstanbul için

pushback'e başlamıştık bile ta-xi için de onayı aldıktan sonra kule ile aramızda normal pro-südüler dahilinde konuşmala-rımız oldu ve 36r pistine Line-up olduk. Gaz kolları bende, 42 ton ağırlığı bulan gelik kuş - Cabin crew take-off posi-tion -



on please...

**AYT TWR** TC-ORPAN clear for take-off

**TC-ORPAN** Roger sir ...  
Airborn TC-ORPAN

Afyon geçilmiş, Yalova'ya yaklaşmıştık .

**TC-ORPAN** İstanbul control iyigünler ...

**İST CTR** TC-ORPAN radar identify descent flight level 110 continue as file

İstanbul control de tanıdıktı beni. Yalova'dan Beykoz'a dönmemizi söyledi active runway 18 idi. içinden iyi, iyi, dedim "şöyle bir boğazı görebilecektim artık" ne de kolay olmuştu ... Temiz bir inişle uçuşu tamamladık. Kule 205 numaraya yanaşmamı söyledi park ettim. Şans biraz benden de yanaydı ve boğazı seyretmeye doymuştum artık, eh bu kadar da yeterdi. Sanal ATC arkadaşlar teşekkür ettim, internetten çıktım, bilgisayarımı kapattım, yemek vakti gelmişti çünkü. Zaman ne de çabuk geçmişti.

Değerli okuyucular, ben 1998 yılından beri istediğim her yere gittim simulator sayesinde. Dünya çapında bir organizasyon bu. Microsoft firmasının Flight Simulator 2000 sayesinde dünyada sayıları 10.000'e yaklaşan sanal ATC ve sanal pilotlar, sürekli görev yapmaktadırlar. Türkiye'de çeşitli hava yolları bulunmakta bunlar arasında en önemlisi benim de Pilotu ve Technical Manager'i olduğum Turkish Virtual Airlines. (www.thyva.com) <http://www.thyva.com>) 70 kadar pilotu bulunmakta.

Eğer siz de bir pilot veya ATC olmak istiyorsanız 16 ya-



**Eğer sizde bir pilot veya ATC olmak istiyorsanız 16 yaşından büyük ve bir PC sahibi olmanız yeterli. İnternetteki sanal havayollarının herhangi birinde temel eğitimi alıp test uçuşunu başarıyla tamamladıktan sonra önünüzde hiçbir engel kalmıyor.**

şından büyük ve bir PC sahibi olmanız yeterli. İnternetteki sanal havayollarının herhangi birinde temel eğitimi alıp test uçuşunu başarıyla tamamladıktan sonra önünüzde hiçbir engel kalmıyor. Yaptığınız uçuşlara göre LOG tutuluyor uçuş saatiniz işleniyor bu saatlere ve göstermiş olduğunuz başarılarla göre rütbeler alıyorsunuz. Yeni yeni arkadaşlarımız oldu. Sadece Türkiyeden değil Yunanistan, İtalya, Almanya, Amerika, Japonya yani dünyanın dört bir tarafından

tanıdıklarımız var diyebilirim bizlere lezzet veren başka bir yönü ise; hepimizin havacılığa gönlünü isteyerek kaptırması. Siz de bize katılmak istemez misiniz?

Bazı okuyucularımızın bu kadar gerçeğe yakın olabileceğine inanmakta güçlük çekebilirler, onlara hak vermemek elde değil ama teknoloji bizlere bu müsaadeyi veriyor. İşte UTED ekibi olarak gerçeğe bu kadar yakın bir Hobyi sizlere tanıtmaya çalışacağız.

Have nice flight ...



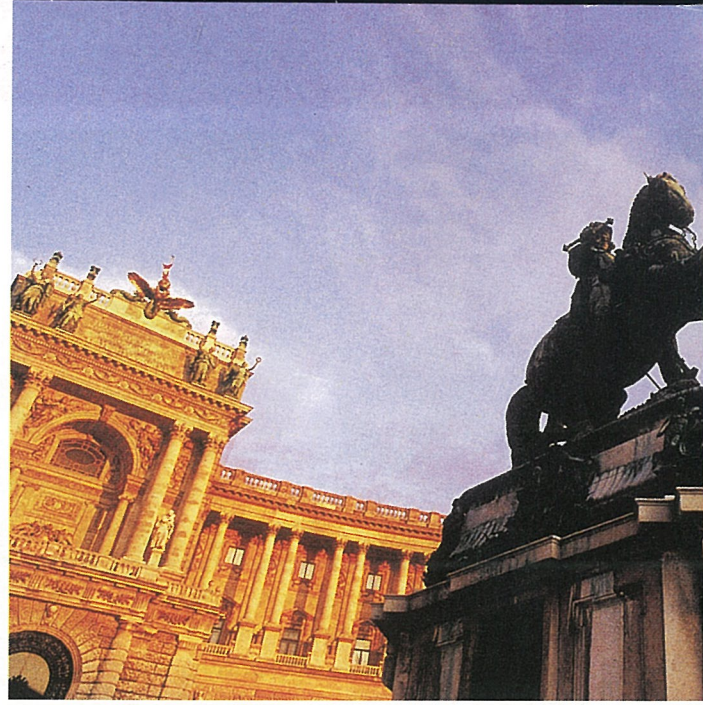


**I**n Vienna exhilarating evenings spent at the opera, opera, musicals or theatre are rounded off by a glass of Grüne Veltliner at a wine shop on one of the side streets. By day you can wander in the delightful parks or the narrow streets of the old city dating from the time of the Ottoman siege. In fine weather the tables outside the cafes are crowded with groups of people chatting and laughing as they drink coffee, beer and wine. The Viennese seem to spend most of their spare time in cafes, a habit dating from the time when the Ottoman armies left behind sacksful of coffee beans in their retreat 300 years ago. Only in the years of shortage following the Second World War did they fall from favour, replaced in the 1960s by tiny four-table establishments where there was no room to linger over one's coffee. The se did not suit the Viennese temperament, however, and soon the city's old spacious coffee houses - the Demel, Gerstner, Central, Mozart and many others - were refurbished and opened their doors once more. Writers, artists, intellectuals and businessmen come here for breakfast, lunch, and afternoon tea. In the large high-ceilinged rooms, seated in comfortable chairs, people meet to talk business, discuss art, read books and write letters. The friendly, respectful waiters who are an indispensable feature of Viennese coffee houses are addressed as Herr Ober. They greet every custo-

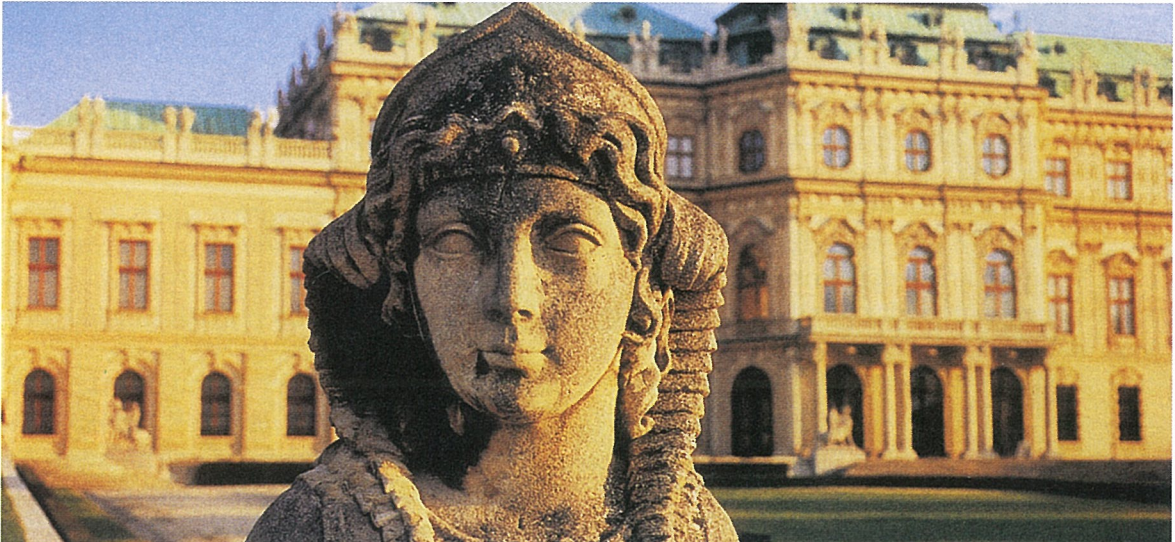
Viyana'da akşamlarınızı operada, tiyatroda, operette, müzikalde geçirirsiniz. Ardından bir kadeh "Grüne Veltliner" için ara sokaklardaki şaraphanelere uğrarsınız. Gündüzleri ise kocaman parklarda, Osmanlı kuşatmalarıyla kalma daracık sokaklarda başıboş dolaşırsınız. Güzel havalarda kahve önleri kalabalık olur. İnsanlar kahvelerini, biralarnı yudumlar, güle şakalaşa şarap kadehlerini kaldırırlar. Viyanalı çoğu saatini kahvede geçirir. Osmanlı'nın geride bıraktığı çuvalar dolusu kahvenin alışkanlığından kendini 300 yıldır kurtaramamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası zor günlerinde Viyana kahvehaneleri bir süre gözden düşmüştü. Ancak 1960'lı yıllarda türeyen ayakküştü kahveler de Viyana insanına göre değildi. Çok geçmeden kent, eski salonlarına yine kavuştu. Demel, Gerstner, Central, Mozart ve birçok eiden geçirildi, yeniden açıldı. Vazalar, sanatçılar, aydınlar, işadamlar, sa-bah kahvaltılarını, öğle yemeklerini, akşamüstü çayları bu kahvelerde alır. Salonları geniş, tavanları yüksek kahvelerin rahat koltuklarındaki iş görüşmeleri, sanat tartışmaları yapılır, kitap okunur, mektup yazılır. Sayıları son yıllarda azalsa da, tamlık yüzü, sevimli ve saygılı garsonların getirdiği içkiler yudumlanır. Viya-



na kahvelerinin vazgeçilmezi olan bu garsonlar "Herr Ober" diye çağrılırlar. İlk gelen müşteriyi bile 40 yıllık tanış gibi karşılarlar. Sürekli müşterinin tüm özelliklerini bilirler. Her gün okuduğu gazeteyi bekletmeden masasına bırakır, içtiği kahvesinin yanında buz gibi bir bardak su getirirler. Her müşteri onlar için bir "Herr Doktor", "Herr Direktor", "Herr Hofrat"tır. Viyana kahveleri çoğu Avusturyalı yazarın romanlarına konu olmuştur. Arthur Schnitzler, Franz Werfel, Peter Altenberg günlerinin önemli bölümünü kahvelerde geçirmişlerdir. Orta Avrupa kültürünün yetiştirdiği edebiyatçıların en ünlülerinden Stefan Zweig da bir Viyana çocuğudur. Gençliğinde her gün uzun saatler geçirdiği, dostları ile konuştuğu kent kahvehaneleri onun için de bir okul olmuştur. Adını ölümsüzleştirdiği en başarılı eseri "Dünün Dünyası"nda, garsonu Fritz'den sözlemeyi unutmamıştır. Viyana bir kültür kentidir. Operası, tiyatrosu, operetleri, müzikalleri ile Viyanalı günbegün kültür ile içiçe yaşar. Bu Tuna kentinin sokaklarını arşınlayan, mağazaların, yapıların, taşların, heykellerin, loş dar geçitlerin, parkların kültür soluduğunu sezer. Viyanalının sanatçılara ve düşünörlere verdiği değer de sonsuzdur. Toplumun gerçek temsilcilerinin onlar olduğunu bilir. Günün geç saatlerinde Tuna kanalından operaya yapacağınız gezinti sizi bambaşka bir dünyaya götürür. Akşamın loşluğunda dar sokaklar tarih ve gizem doludur. Yahudi sinagogunun önündeki küçük alanı geçerken taşlarda kendi ayak se-



*mer as if they were friends of longstanding, and know all the preferences of their regular customers, fetching their newspaper, and a glass of chilled water with their coffee without having to be asked. For them every customer is 'Herr Doktor', 'Herr Direktor' or 'Herr Hofrat'. Most Austrian novels feature Vienna's coffee houses, where writers like Arthur Schnitzler, Franz Werfel and Peter Altenberg spent most of their time. One of the most famous writers of Central Europe, Stefan Zweig, was a native of Vienna, and the coffee houses where as a young man he spent long hours every day with his friends were a school for him. In his World of Yesterday, the novel which contributed most to immortalising his name, he did not neglect to give a role to his friendly waiter*







*Fritz. Culture permeates the air of this city on the Danube, not only in the opera house and theatres, but in the shops, the statues, the narrow alleyways, the buildings and parks. The Viennese value artists and writers above anyone else, and regard them as their true spokesmen. In the early evening as the light fades you set off for the opera. The streets evoke a sense of history, mysterious and intangible. The shops have shut and the streets are deserted. As you pass through the small square in front of the Jewish synagogue you can bear your own footsteps on the stones. In the weak light of the street lamps you feel as if someone will suddenly appear around every corner. Yet when the occasional person does pass by you are startled and hasten your steps. In Stephan Square you relax. Here it is always crowded. The cathedral reaches high into the sky and the interior becomes, within is a tranquil world of columns, domes, and arches. People wander down the aisles, candles burn in the corners, and elderly women pray. Outside it is now completely dark. You carry on to the opera through narrow streets and alleys, feeling the Third Man behind you all the way. Warm yellow light reflects on the pavements outside the cafes, restaurants and wine houses. Inside are people reading their newspaper, talking and smiling over glasses of wine. Nearer to Kaertner street and the opera the streets become livelier. Here it is no longer deserted and dimly lit. The buildings are elegantly groomed and the goods in*

sinizi duyarsınız. Sokak lambalarının güçlü ışığında sanki her köşebaşında karşınıza bir dükkân gibi bir Dükkan kepenkleri kapamıştır. Kapı içleri karanlıktır. Yanınızdan geçen tek Türk insanla irtikir, adimlamınızı sıklaştırmıştır. Stephan alanı hep kalabalıktır. Katedral gökyüzünün sonsuzuna uzanır. Girtin büyük kapıdan içeri. Sütunlar, kubbelere, kemerler... Tahta sıralar arasında gezinen insanlar... Köşelerde yanan mumlar... Dua eden yaşlı kadınlar... Sessizlik. Tekrar dışarı çıktığınızda hava iyice kararmıştır. Yolumuza devam edin, operaya doğru. Dar sokaklardan, daracık aralıklardan geçin. "Üçüncü Adam" sanki her zaman peşinizdedir. Kahvehanelerden, lokantalardan, şaraphanelerden sıcak bir ışık sızmaktadır. Masalarda konuşan, gülen, şarabını yudumlayan, gazetesini okuyan insanlar. Kaertner caddesine ve operaya yaklaştıkça sokaklar renklenir. Buralar ıssız ve loş değildir; binalar bakımlı, vitrinler pahalıdır. Anna sokagında unlu Sacher Otel'i'nin karşısına çıkarsınız. Kapısında hep dizi dizi siyah otomobiller durur. Loden paltolu beyler, kürk mantolu hanımefendiler geçer yanınızdan, konuşar adım. Az ötede opera binası. Işıklar içinde. Kendinizi bir den "Cafe Mozart"ın önünde bulursunuz. Vityana sokaklarında gezintiniz bitmiştir. Gözleri-nizi bir an kapatar hayallere dalarsınız. İkinci Dünya Savaşı yeni sona ermiştir; Vityana ka-ranlık günlerden geçmektedir. İşte, kahvehane-nin önünde birtakım insanlar duruyor. Pal-





to yakaları kalkık, eller cepte, kasketler çarpık, ağızlarda sigara. İkisi üçü aralarında fısıldaşıyor. Karaborsacı, kaçakçı ya da kalpazan olmalılar. Birden "Üçüncü Adam" hızla köşeyi dönüyor. Şapkasını yüzüne indirmiş. Koşardım "Café Mozart"a giriyor. Kara suratlı adamlar arkasından bakıyor. Birkaçı "Kapuziner Gruft"a doğru uzaklaşıp gözden kayboluyorlar. Canavar düdükları. Polis otomobilleri çevreyi sarıyor. Baskın var.İrkilerek gözlerinizi açarsınız; 1946'lardan, 1947'lerden yeniden günümüze dönersiniz. Kısacık düşünüz bitmiştir. Kahvehanenin kapısını açıp içeri girin. Saçlarına ak düşmüş piyanistin çaldığı hafif Viyana müziği ruhunuzu okşar.Viyana hep gizem doludur... (Skylife)

the shop windows expensive. On Anna street you come to the renowned Sacher Hotel, outside which a row of sleek black cars always stand waiting. Men in loden coats and women in furs hurry past. And there is the opera house, brilliantly lit. Suddenly you find yourself outside Café Mozart and your stroll through the streets of Vienna is over. Closing your eyes you imagine yourself back in 1946. The war has just finished, and Vienna is going through dark days. Some people are grouped outside the coffee house. Their coat collars are lifted, their hands in their pockets, their caps at an angle, and cigarettes in their mouths. Two or three are whispering together. They must be black marketeers, smugglers or worse. Suddenly the Third Man walks quickly round the corner, his hat lowered over his face. He almost runs into Café Mozart. The dark faced men watch him, and some of them walk away in the direction of Kapuziner Gruft and disappear in the distance. Then whistles blow and police cars screech to a halt. This is a raid. Startled you open your eyes and find yourself back in the present.

Your brief vision is over. You open the door of the coffee house and walk in. A white haired pianist is playing Viennese music and your spirits rise.





# Uykuyu Vardiyadan Anlamıyor!



**İnsan vücudu uyku, uyanıklık, vücut ısısı ve hormonal dengeleri düzenleyen beyine yapay olarak çalışma saatleri ve düzenini bildirir de beyindeki saat hiç bir zaman değişmez. Tıpkı kuşların ve doğanın gündüz uyanması gece uyanması gibi beyinde buna programlanmıştır.**

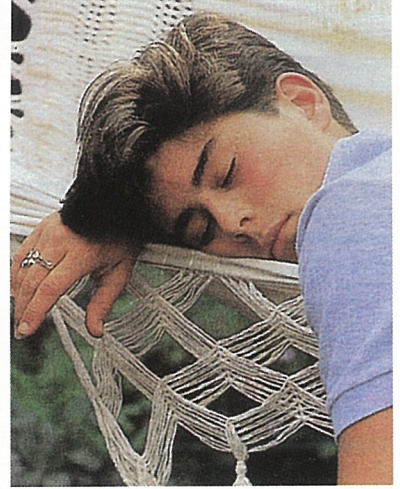
İnsan vücudu uyku, uyanıklık, vücut ısısı ve hormonal dengeleri düzenleyen beyine yapay olarak çalışma saatleri ve düzenini bildirir de beyindeki saat hiç bir zaman değişmez. Tıpkı kuşların ve doğanın gündüz uyanması, gece uyanması gibi beyin de buna programlanmıştır ve na neden olur. Bu ritim bozukluğu sonrası insanda uykandırıcı etkiler gösteriyor ki %100 adaptasyonu yoktur.

İnsan vücudu uyku, uyanıklık, vücut ısısı ve hormonal dengeleri düzenleyen beyine yapay olarak çalışma saatleri ve düzenini bildirir de beyindeki saat hiç bir zaman değişmez. Tıpkı kuşların ve doğanın gündüz uyanması, gece uyanması gibi beyin de buna programlanmıştır ve na neden olur. Bu ritim bozukluğu sonrası insanda uykandırıcı etkiler gösteriyor ki %100 adaptasyonu yoktur.

**G**eceleri çalışan insanlar beyinindeki saat değiştiremediği için uykusuzluk çekiyorlar. Gece çalışanlar depresyona daha yakınlara ve bağımlılık sistemleri de daha zayıf.

İnsan beyni tıpkı bir bilgisayar gibidir. Önceden programlanmıştır ve sistemati olarak çalışır. İş gereği insanlar vardiyalı olarak çalışıp vücuduna emir verse de vardiyalı çalışan vücut hiç bir zaman %100 performans gösteremez. Çünkü beyin yavaş etkilere tamamen uyum sağlamaz ve doğal denge ile paralel olarak görevine devam eder.





lara karşı dirençsizlik baş gösterir. Vardiyalı çalışan insanda başta sürekli yorgunluk ve depresyon olmak üzere hastalıklara daha çabuk yakalanma (dirençsizlik) görülür.

Davetler, eğlenceler, gösteriler, yemekler ve toplantılar gibi sosyal etkinlikler hep gündüz çalışanların yaşamlarına göre ayarlandığından gece çalışanlar ya uykularından fedakarlık yapmak durumunda, ya da bu tür etkinliklerden uzak durmak zorunda kalırlar. Uykudan yapılan fedakarlık yerini hata

yapmaya, işte başarısızlığa, sinir bozukluğu ve uyumsuzluğa yol açar.

İkinci şık olan etkinliklerden uzak kalmak ise vardiyalı çalış-

şanda bu tür sosyal olaylardan zamanla soğumaya ve sosyal bir izolasyona neden olur. Gece vardiyacıları zamanla kendilerini yalnız hissetmeye başlar. Bağışıklık ve sindirim sistemi düzeni bozulur. Bu tür insanlar soğuk algınlığı, grip gibi hastalıklara daha kolay yakalanıyor ve kolesterol düzeyleri yüksek olduğundan kalp hastalıkları ortaya çıkıyor. Gündüz çalışanlar, istatistikler gösteriyor ki vardiyalı çalışanlardan daha uzun yaşıyorlar. Özellikle sık değişen vardiyalar ve düzensiz çalışmalar uyku sağlığını bozduğu için vardiyalı çalışanlar depresyona daha yakın ve bağışıklık sistemi de daha zayıf oluyor.

#### Önlemler:

- Uyku sağlığını ciddiye alın, düzenli ve yeterli uyun.
- Gürültü almayan en karanlık ve serin olan odayı uyumak için seçin.
- Pencerelerinizi mümkünse çift kat hatta panjurlu ya-

pın. Beyaz güneşlik haricinde perdenizin kalın ve ışık geçirmez olanını seçin. En iyisi ikisini de kullanın.

- Radyo ve TV'yi kapatın. Eğer önemli bir telefon beklemiyorsanız telefonun fişini çekin. Evde telefona bakacak birisi varsa zil sesini kısın, portatif telefonları en uzak odada bulundurun.

- Derin ve uzun uyku çekin, kesik ve aralıklı uykunun faydası olmayacaktır.

- Yattığınız odada kuş, kedi, köpek bulundurmayın uyanmanıza neden olacak hiç bir şeye izin vermeyin!

- Vardiyada ağır yemek yemeyin, mümkünse kahvaltıyı tercih edin. Yatmaya yakın çok su içmeyin.

- Abur cubur yemeklerden kaçının, kahve, çay, sigara ve alkolden uzak durun. Uyku ilacı kullanmayın!

- Yatmadan önce odayı iyice havalandırın, oda da (gündüz uyuyacağınız için) oksijen devir-daimi yapması amacı ile saksı bitkisi bulundurun. Ilık bir duş alın ve ılık bir bardar süt için.

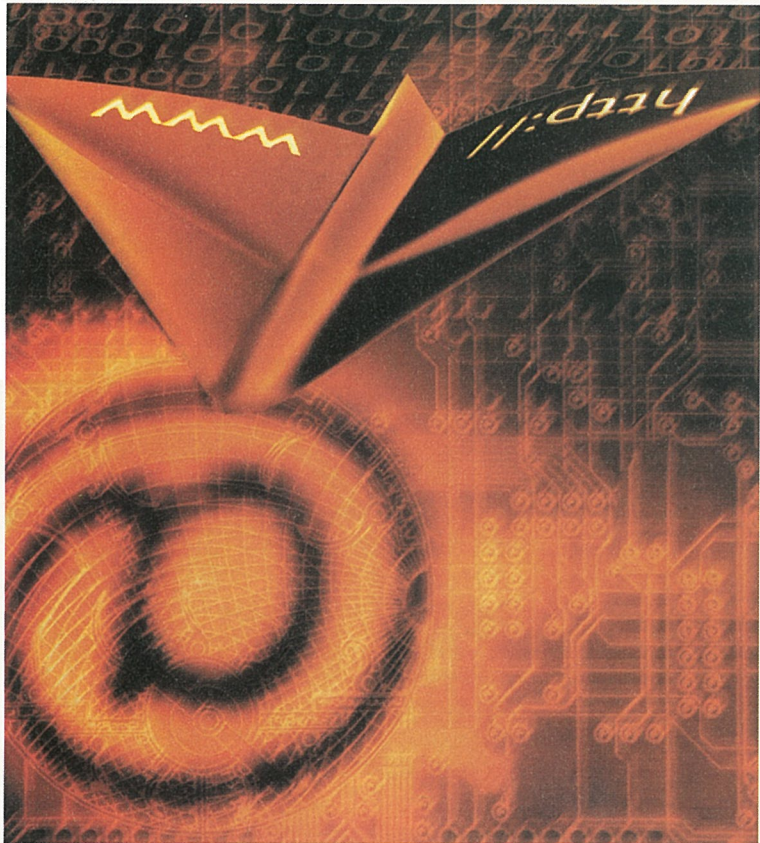
- Herşeyden önemlisi stresten uzak durun!





*Soru: Sanat alışveriş gü-  
venli midir?*

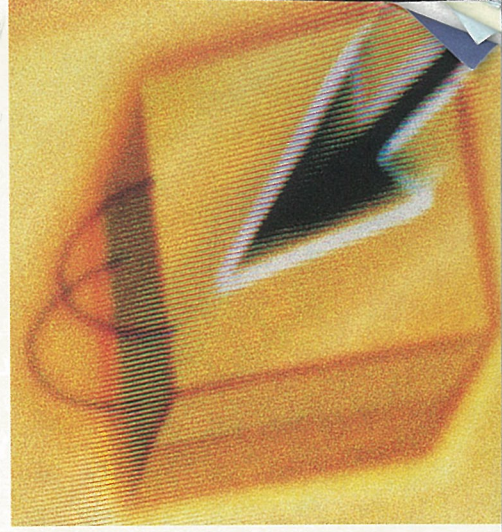
e-ticaret gibi bazı kavramlar-  
la daha içli - dışlı olmaya  
başladık. Bu kavramlardan  
biri de “e-alışveriş”, yani halk  
arasındaki adıyla “sanal alış-  
veriş”tir. Bir çok şirket bün-  
yesindeki bilgisayar ağı ve  
internetin bir uzantısı olarak  
kurduğu sistem ile sanal alış-  
verişe yerini almaktadır. İlk  
günlerde e-ticaret ile yapılan  
alışverişler dünya parakende  
ticaretinde %11’lik bir yere sa-  
hipti. Ancak bir ofise, market  
ya da vezneye gitmek kültürlü  
ile karışılmasın ve tembelliği  
seven insanlar (ya da gerçek-  
ten zammı olmayanlar) için  
sanal alışveriş oldukça kulla-  
nışlıdır. İşten yapılan ve eve  
gidince alınan siparişler ya  
da ofise gitmeden alınan se-



yahat bileleri artuk g n k  
yaşantımnızın biter parçası ol-  
dular. Böyle olduğu halde e-  
ticaretin güvenli olmađı  d-  
diası devam etmektedir.  n-  
ternette güvenlik konusunda  
endiřeye neden olan uygula-  
malar dan en yüksek yere sa-  
hip olan kredilerde sahteciler  
iřliđir. Kredilerde sahteciler  
iřlin oluřabilmesi iřin her  
hangi bir kişinin kredilerde  
min numarası ve son kullan-  
ma tarihinin bilinmesi gere-  
kiyor. Bu bilgilerin fiziksel or-  
tamdaki alınamadığı gibi,  n-  
ternette de alınamaz. Bunun-  
lardan fiziksel ortam olan,  
restoran, benzinin istasyonun-  
ya da marketlerde hesabı  
 demek için kredilerde kartınız

Verdiginizdeki kötü niyetli kişi-ler tarafından numarasının alınması ile olabilir. İkinci yol olan bazı bilgisayar prog-ramları ile kredi kartının nu- marası ve son kullanım tari- hine bazı özel algoritmalarla ulaşılabilmektedir. Kredi kar- tı bilgilerinin elektronik or- tamlarda ele geçmesi olduk- ça karışık programlar ve





uzun süreli profesyonel çalışmalarla mümkündür. Yapılan araştırmalar gösteriyor ki kredi kartı ile yapılan sahtekarlıkların %94'ü fiziksel ortamda gerçekleşmektedir. Bu yaygın kanaatin tersine kredi kartı ile sanal ortamda alışveriş tamamen güvenli değilse

de diğer olasılıklara göre yüzde olarak daha güvenlidir. Bazı bankalar müşterilerini e-ticarete çekmek için onlara özel elektronik kartlar vermektedir. Bu kartlarda öncelikle harcamak istediğiniz kadar miktarı kredi kartınızdan e-kartınıza aktarmalı-

sınız. Böylece internetteki kötü niyetli kişiler isteseler de e-kartın limit hanesinde para olmadığından işlem yapamazlar.

İkinci bir yol ise verilen e-kartın son kullanım tarihinin olmamasıdır. Son kullanma tarihi asıl karta göre değişen e-kartlar başkasının eline geçse dahi yine kullanılamamaktadır. Bir çok banka müşterisinin onaylamadığı hiç bir harcamayı ödememekte ve müşteriye sorumluluk getirmemektedir. Bunlar son günlerde e-ticaretin de yolunu açmak için en büyük etkidir. Yapılan araştırmalar gösteriyor ki e-ticaret oldukça güvenli olmasına rağmen yine de tehlikeleri yok değil!



### **DIKKAT EDİLMESİ GEREKEN NOKTALAR**

- Yalnızca emin olduğunuz ve tanıdığınız sitelerden alışveriş yapın!
- Mümkünse e-kart türü kartları kullanın veya düşük limitli kartı tercih edin!
- E-parakendecilerin kredi kartı bilgilerinizi gerekmedikçe saklamalarından veya güvenli ortamlarda sakladıklarından emin olun!
- Alışveriş yaptığınız sitenin güvenli bir şifreleme teknolojisi kullandığından ve güvenliğinden emin olun!
- Kredi kartı veya ekstresini dışarıda unutmayın!
- Kartınızın numarasını ve son kullanma tarihini kimseye göstermeyin ve ödemelerinizi kontrol edin!



HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED DERGI!

Uçak Teknisyenleri Derneğinin aylık yayını organı  
UTED Dergi'ye her ay düzenli olarak sahip olmak  
ister misiniz?  
Yanıtınız evet ise; aşağıdaki formu doldurup yıllık  
abone ücreti olan 15.000.000.- TL'yi aşağıdaki  
belirtilen banka hesap numaralarından birine  
yatıracak dekontunuzu ve abonelik bilgilerinizi içeren  
formu, faks, posta ya da internet aracılığı ile  
dernek merkezimize ulaştırınız.  
Ya da dernek merkezimize doğrudan başvurarak  
abonelik işlemlerinizi yaptırabilirsiniz.  
DERGİNİZ DÜZENLİ OLARAK ADRESİNİZE ULAŞACAKTIR.

#### BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

Türkiye İş Bankası  
Çarşı Bakırköy Şubesi/İstanbul  
1006-01233989 No.lu Hesap  
Yapı Kredi Bankası  
Yeşilköy Şubesi/İstanbul  
121-304-002080 No.lu Hesap

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ  
İstanbul Caddesi, Üstüğü Apt. No:24 Kat:5 Daire:8 Bakırköy-İSTANBUL  
Tel: 0212 542 1300- 543 29 74 Fax: 0212 542 13 71  
E-mail: uted@uted.org WEB SITE: www.uted.org

## UTED DERGI! ABONE FORMU

ADINIZ: .....

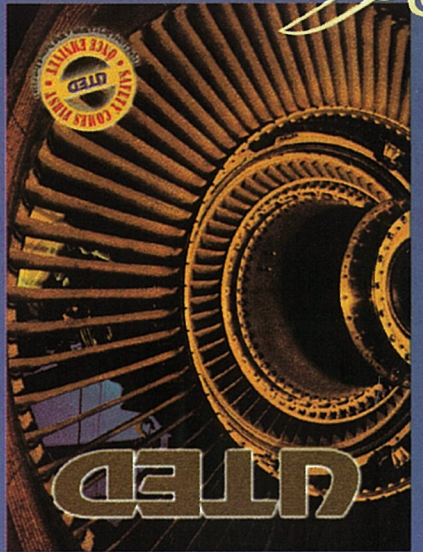
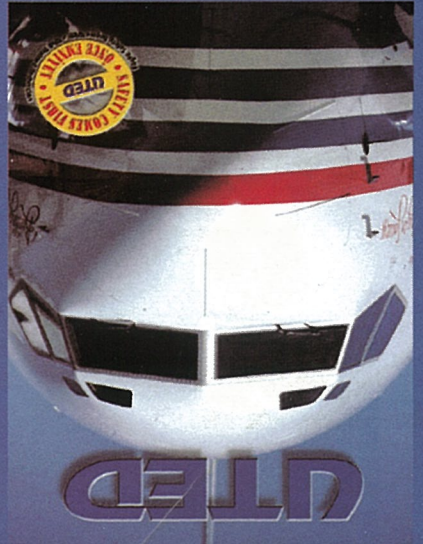
SOYADINIZ: .....

ADRES: .....

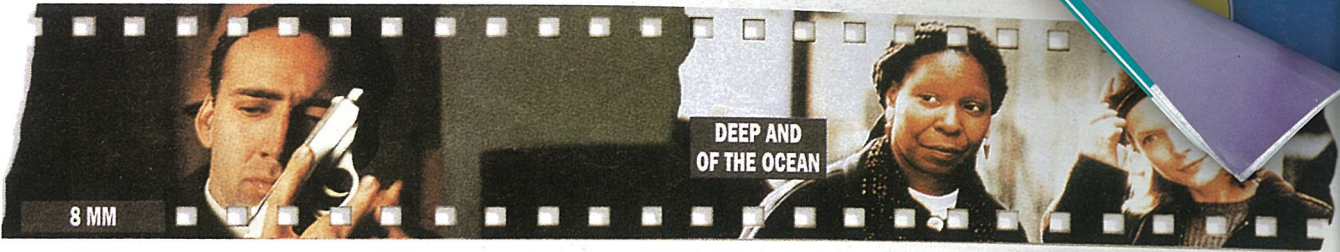
POSTA KODU: .....

Tel: .....

E.MAIL: .....







## VİZYONDAKİ FİLMLER

9,5 Hafta

Aşkın Büyüsü

Billy Elliot

Bizim Dansımız

Çokolata

Çılgın Çocuklar

Darısı Başıma

Düşlerin Efendisi

Filler ve Çimen

Gizli Gerçek

Gladyatör



Güzel Dedektif

Hemşo

Herkes Kendi Evinde

Kaplan ve Ejderha

Kapıdaki Düşman

Kasım'da Aşk Başkadır

Komser Şekspir

Kutsanmış Çocuk

Lumumba

Mumya Geri Dönüyor

Ölümsüz Maskesi (Bruiser)



### En Çok Satan

### Yerli Albümler

1 Sertab Erener

*Turuncu*

2 Tarkan

*Kuzu Kuzu*

3 Burcu Güneş

*Tılsım*

4 Tarık

*Of Deli Gönül*

5 İzel

*Bebek*

### EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

1 Metro Summer Hits/Universal

2 Bon Jovi/One Wild Night

3 Power Hits 10/Sony

4 Africanism/Balet

5 Destiny's Child/Survivor

Kaynak: Raksotek

### EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMLERİ

1- Komser Şekspir

2- Gladiator

3- The Green Mile

4- The Mummy

5- Cem Yılmaz

Millennium

### EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİLMLERİ

1- A Space Odyssey

2- Matrix

3- The Blues Brothers

4- Amadeus

5- Eyes Wide

Shut

Kaynak: Raksotek



### EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ



1- İsyan Günlerinde Aşk/Ahmet Altan

2- Bir Maniniz Yoksa Annemler Size Gelecek/  
Ayfer Tunç

3- Harry Potter ve Sırlar Odası/ J.K. Rowling

4- Harry Potter ve Felsefe Taşı/ J.K. Rowling

5- Aslında Özgürsün/ Duygu Asena

6 - Küçük Oteller Kitabı 2001/Sevan  
Nişanyan

7- Soğuk Büfe/Murathan Mungan

8- Teşkilatın İki Silahşörü/SonerYalçın

9- İnci Gibi Dişler/ Zadie Smith

10- Kızıl Nehirler/Jean-Christophe Grange





# Teknolojide Yenilikler

## HAREKETTE DUVARLI SOLAR PROJEKTÖR

Yazlıkta, bahçede, garajda ve bir çok yerde kullanılabileceğiniz özel bir projektörden bahsetmek istiyoruz. Hareketleri yakalayanca devreye giren ve bu yüzden de bir enerji tasarrufu yapan bu projektör 800 lümen ışık veriyor. İkinci büyük özelliği ise güneş enerjisi ile çalışması olan bu projektör, gün boyu aldığı enerjini gece olunca ışık olarak geri veriyor. Bu yüzden bir elektrik testisi ve kablo gerekmiyor. 20 metreden yakaladığı hareket ile 30 saniye ışık veren devreye, hareketin bitmesi ile ışığı söndürüyor. Su geçirimeyen ve her yere monte edilebilen sistem, tek bir garaj ile 120 defa çalışabiliyor. [www.skymall.com](http://www.skymall.com) dan "Solar Centurion Light" adresi ile ulaşabileceğiniz ürün 99,98 Dolara satılıyor.



## BAHÇEYE KABLOSUZ HOPALÖR

Bu kablosuz ses sistemi tam bir kolaylık. Bahçede dinlemek istediğiniz parça için müzik setini dışarı taşımanız gerekmiyor, volume de sonuna açmak zorunda değilsiniz. Setin üzerinde bulunan bir transmitter kablo olmaksızın cihazdan çıkan sesi bir speaker'a gönderiyor. Stereo ses düzeni ile gelen ses için tweeter, bass, woofer gibi ayarlar da yapabiliyorsunuz.

Bviniizin neresinde olursanız olun duvarlardan geçen bir sinyalle ve tek müzik setiyle mutfakta, banyoda, bahçede kısaca her yerde müzik dinleyebilirsiniz. Televizyona, videoya ve pikabada bağlanan bu ürünün [www.skymall.com](http://www.skymall.com) dan "indoor/outdoor speaker" adresi ile 129,98 dolara satın alabilirsiniz.



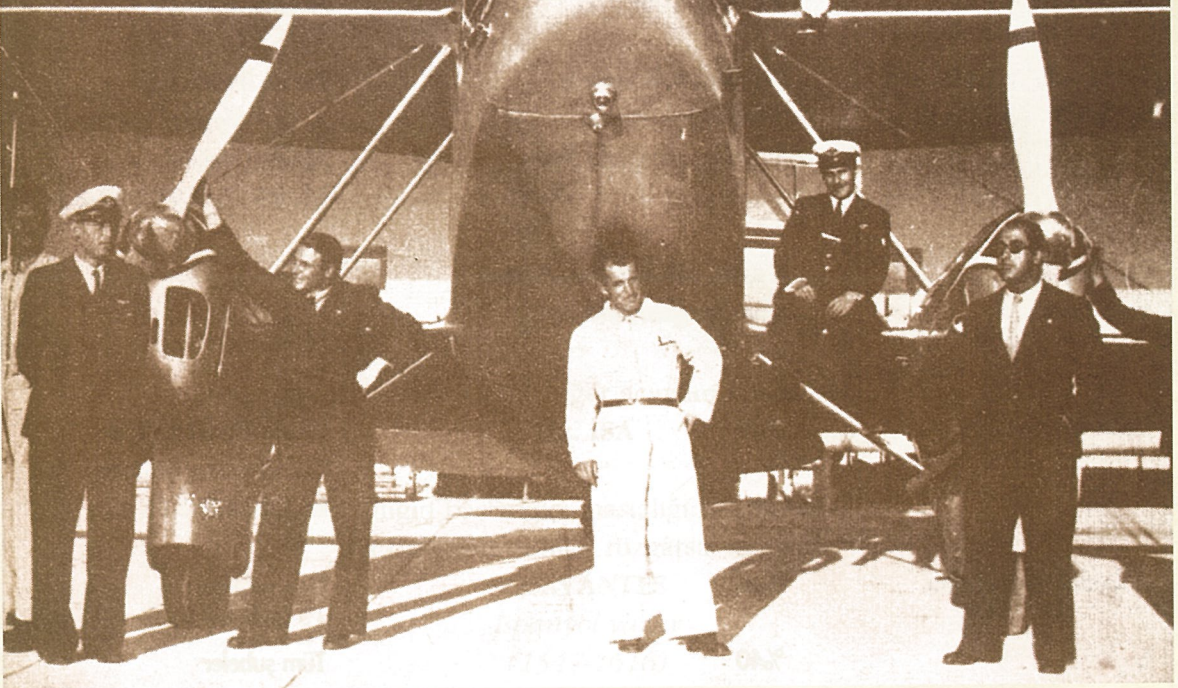
## SEYAHAT EDEN SPORCULAR İÇİN

Spor yapan ve yolculuklar sırasında antrenmanlara ara vermek istemeyenler için bu damblı büyük bir ıcat olsa gerekıyor. Yaptığınız antrenmanlara yolculuklarda da devam etmek istiyorsanız bu ürünü yanınızda taşımanız gerek. Normal bir damblıdan çok daha hafif olan bu plastik ürün her gantaya giriyor. Valizinizden çıkınca su doldurarak kullanacağınız bu damblı 8 kiloya kadar bir ağırlığa ulaşabiliyor. İsteddiğiniz ağırlığa kadar su ilave ederek kullanacağınız bu damblı 49,85 dolar karşılığında [www.skymall.com](http://www.skymall.com) adresinden "Agua Bells" olarak ulaşabilirsiniz.





# Nereden Nereye



**K**uruluşun üzerinden 5 yıl geçmiş ve 1938 yılına gelinmiştir. 5 uçak, toplam 28 koltuk ve 24 personel sayısı gelişmektedir.

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi, 3 Haziran 1938 tarihinde yeni bir teşkilat ve

kadro yapılanmasıyla Devlet Hava Yolları umum müdür-lüğü'ne dönüşür.

Filo ve Personel tablosu yandaki gibi oluşur.

## Dünya havacılığında önemli olaylar



**İlk Makinist  
Kasım Dağlı**

**26 Haziran:** İmperial Havayolları İngiltereden Avustralyaya ilk flying-boat seferini yaptı,

**20-21 Temmuz:** Kuzey Atlantikten geçilerek yapılan ilk ticari uçuş gerçekleştirildi.

**Hazırlayan: Zeki Gürsoy**

### Filo Yapısı

| Uçak Tipi              | Adet | Koltuk Sayısı |
|------------------------|------|---------------|
| D- Havilland Rapid     | 3    | 18            |
| D- Havilland 86 Expres | 4    | 40            |
| Dragon Rapid           | 1    | 6             |
| <b>Toplam</b>          |      | <b>64</b>     |

### Personel Durumu

| Pilot | Telsizci | Makinist | Memur | İşçi | Toplam   |
|-------|----------|----------|-------|------|----------|
| 13    | 21       | 30       | 81    | 17   | 162 kişi |



# ANLAŞMALI TESİSLER

| TESSİS ADI                                          | İNDİRİM FİYATI                                                                                                                                       | ADRES/TELEFON                                                                                  |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Balkırköy Spor Vakfı<br>Tesisleri (Varan Tesisleri) | Bar, Sauna, Kafeterya<br>Kuaför (Bay/Bayan)<br>Ünilere göre farklı fiyat                                                                             | Rio De Janeiro Cad.<br>3. Kısım Karakol Karşısı<br>Ataköy/İstanbul<br>Tel: (0212) 559 01 82/83 |
| Balkırköy Spor Vakfı Tesisleri                      | Basket, Voleybol, Tenis, Yüzme<br>Ünilere göre farklı fiyat                                                                                          | " "                                                                                            |
| Deniz Mefrust                                       | %20                                                                                                                                                  | Bagdat Cad. No: 258<br>Cadebostan/Göztepe<br>Tel: (0216) 385 86 85                             |
| Acibadem Hastaneleri                                | %10                                                                                                                                                  | Tüm subeler                                                                                    |
| English Fast                                        | %40                                                                                                                                                  | Tüm subeler                                                                                    |
| Citadel Hotel                                       | Single Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50<br>Double Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50<br>Akşam Yemeği (Ünili yerli içid dahil) 15.000.000 | Kennedy Cad. Sahil Yolu<br>No: 32 Alhırcapı/İstanbul<br>Tel: (0212) 516 23 13                  |
| Alkemir Dekorasyon                                  | D. Duvara Halı ve PVC Yer<br>Kaplama, Mitrö Jaluzi,<br>Dikey Perde, Stor Perde, PVC Doğrama                                                          | Tel: (0212) 572 30 78<br>(0212) 572 17 41                                                      |
| Galleria Bowling                                    | Oyunda %20<br>Yiyecek-içecek %15                                                                                                                     | Galleria Ataköy<br>Tel: (0212) 661 03 22                                                       |
| Ahlım Sigorta                                       | THY Personeline özel indirim<br>(Kasko'da %25) Ayrıca Ev, Sağlık,<br>Deprem, Trafik sigortaları                                                      | Tel: (0212) 542 41 12<br>(0212) 542 65 24<br>Fax: (0212) 542 65 24                             |
| TNB-Toshiba                                         | UTED üyelerine özel indirim                                                                                                                          | Büyükderece Cad. Lale İşhanı<br>Mediye Köyü<br>Tel: (0212) 275 87 97                           |
| Note Book Computer                                  |                                                                                                                                                      |                                                                                                |

gerekmemektedir.

Not: Bu tesislerden faydalanabilmeyiniz için; UTED üye kartınızı mutlaka yanınızda bulundurmanız



Mal cimrilerde, silah korkaklarda, karar da zayıflarda olursa işler bozulur.

**H.z. EBUBEKİR**

*1. Halife*

(572-634)

\*\*\*

Şiddet göstermeksizin güçlü, zayıflık belirtmeksizin yumuşak ol.  
Kendi nefsinde göremediğin bir ayıbı, başkasında görmek ne büyük ayıptır.  
Başkasını düzeltmeniz için önce kendinizi düzeltiniz.

**H.z. ÖMER**

*2. Halife*

(591-644)

\*\*\*

Bütün bilgileri öğrensem bile eğer acımam yoksa yine bir hiçbir.

**H.z. İSA**

\*\*\*

Sağlığın başlangıcı, hastalığı tanımaktır.  
İyi bir ağaca sarılan rüzgârsız kalmaz.

**CERVANTES**

*İspanyol yazar*

(1547-1616)

\*\*\*

Yaşlanmak sanatını bilmek, bilgeliğin üstatlığıdır.

**H.F. AMIEL**

*İsviçreli yazar*

(1821-1881)

Kinlerin en büyüğü bile, bilgisizliğin bilgiye duyduğu kinden daha büyük olamaz.

**Galileo GALILE**

*İtalyan fizikçi, gökbilimci*

(1546-1642)

\*\*\*

Dostlar, size yapacaklarından dolayı değil, sizi yapmaktan engelledikleri için tehlikelidirler.

**Henrik İBSEN**

*Norveçli şair ve oyun yazarı*

(1828-1906)

\*\*\*

Geçmiş zaman olur ki hayali cihan değer.

**HAYALİ**

*Osmanlı divan şairi*

(?-1557)



[illegible]

**Soldan Saga:** 1- Avrupa'da bir ülke,-Yankı, 2- Iğli-  
lı,- Sarı tüylü kedi, 3- Voltampere'nin simgesi,- Bir da-  
vanın nasıl sonuçlandırığını bildiren resmi mahkeme  
kararı,- Kale duvarı,- İngilizce "evli bayan"ı simge-  
leyen harfler, 4- Teniste hızı, iyi, karşılanamayan  
servis atışı,- Korkma ve şaşma sözü,- Bağırarak, 5-  
Dingil,- Kıta,- Su, 6- Bir erkek adı,- İsim,- Bir soru  
ek,- yikinti, gökünü, 7- Yama ile onarmak,- İçten,  
gönülden, samimi, 8- "I... A Rock" (Simon and  
Garfunkel'in bir şarkısı),- Merzifon'da yasayan ün-  
lü ressam ve şair, 9- Güney Amerika'da yasayan  
bir yük hayvanı,- Hile, entrika,- Bir soru sözü,- Spor  
karşılaşması, 10- " .... Gündüz" (Yazar),- Kılıç ka-  
bı,- Oluşmazlık veren bir örnek,- İngilizce yemek  
tılı, 11- Shakespare'in bir kral karakteri,- Bir su-  
cuk,- Fas'ın plaka işareti, 12- Sersem, ahmak, Or-  
tasına varmak, yarısını bitirmek.

**Yükarıdan Aşağı:** 1- Fransız Kahve'nin bir romanı,- Ayvazıcıyile toplama, 2- Renk renk, benek benek boyamak, 3- Sodyumun simgesi,- Bir ay adı,- Bir yaprak için çimlen-dirilip kurutularak hazırlanmış arpa, 4- Bir sayı,- Fotoğ-raflılıktaki, filmlerin hizını ayarlamakta kullanılan bir nu-maralandırma sistemi,- Sümer su tanrısı, 5- Sivacı aracı,- Japon Budha rahibi,- Kalmaktan emir, 6- Bertolt Brecht'in bir oyunu, 7- Petrol gikarılan bir dağımız,- Elias Canetti-ti'nin, "Körleme" adlı romanındaki temel karakter, 8- Kriptonun simgesi,- Ad, ün,- Berkelelyumun simgesi,- Nazi Hücum Kıtası, 9- Siki bir biçimde, iyice,- Ateş, 10- Erkek ödek,- Parlak yüzü, yakışıklı, güzel, 11- Hava basıncı birimi,- Tahta yüzeyleri pürüzsüz duruma getirmek için, biçim vermek için marangozların kullandığı araç,- "Hile, 12- Susuzluğu,- Bağışaklar, 13- Halk dilinde "amca",- Ay-ri ri'den oluşan öğelerin karıştırılmasıyla oluşan, muh-telit, 14- Bir ilimiz,- Argoda yalan, 15- Bir ağırlık birimi,- çok olmayan,- Köşe,- Beyaz.

Geçen Sayının Çevapları: Soldan Sağa: 1- Keleşmeişahadet, 2- Otonom, İlla- Ekek, 3- Bot, Kask, Takkiye, 4- Abaza, Paratoner, 5- Lü, - Forum, Vole, 6- Tıf, - Alet, 7- Cins, Asa, Ls, 8- Ate, Aşkalı, At, 9- Vardeste, Teşmil, 10- İvedi, Nf, Tse, Tl, 11- Sine- ma, A- İdrak, 12- İz, - Poladuz, Aya. Yukarıdan Aşağıya: 1- Kobaltınavisi, 2- Edbur, Taviz, 3- Lota, Ceren, 4- İn, Za, Edap, 5- Moka, An, Sima, 6- Ema, Fesat, Al, 7- Spot, Şen, 8- Şikar, Ak, Ten, 9- Af, - Ruhsat, Ad, 10- Hatam, Alef, 11- At, Eşiz, 12- Dekovil, Med, 13- Ekinoks, Ra, 14- Teşil, Alıay, 15- Kerevit, İka



# KIBRIS TÜRK HAVA YOLU CYPRUS TURKISH AIRLINES



## Bürolar/Offices

### TÜRKİYE

#### İSTANBUL

Mecidiyeköy:-----0212-2889182

Feneryolu: -----0216-4494738/39

Laleli: -----0212-5139853

ANKARA: -----0312-4180425/45

ADANA: -----0322-3631224

İZMİR: -----0232-4649095

ANTALYA: -----0242-2489957

DALAMAN: -----0252 614 4964

### KIBRIS

Genel Müdürlük:-----0392-228 3901

LEFKOŞA: -----0392-228 3045

MAĞUSA: -----0392-366 7799

GİRNE: -----0392-815 2513

ERCAN: -----0392-231 4639

### İNGİLTERE

Londra: -----0044-207 930 4851

-----0044-207 2415523

Manchester: -----0044-161 9483532

### ALMANYA

Frankfurt: -----0049- 692 426400

<http://www.kthy.net>





TÜRK HAVA YOLLARI

REZERVASYONLARINIZ İÇİN  
UÇUŞ HAREKAT KONTROL MERKEZİ TEL: (0212) 573 99 18 - 573 96 84 - 663 40 48 FAKS: (0212) 663 49 33  
REZERVASYONLARINIZI THY BİLET SATIŞ BÜROLARI VE THY AGENTELERİNDEN DE YAPABİLİRSİNİZ.

"flying limousine"  
VIP BELL 430



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; PİLOTLARI, YOLCULARI VE  
AMACI ÇOK ÖZEL BİR  
HELİKOPTER VAR...

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

ÇOK ÖZEL

