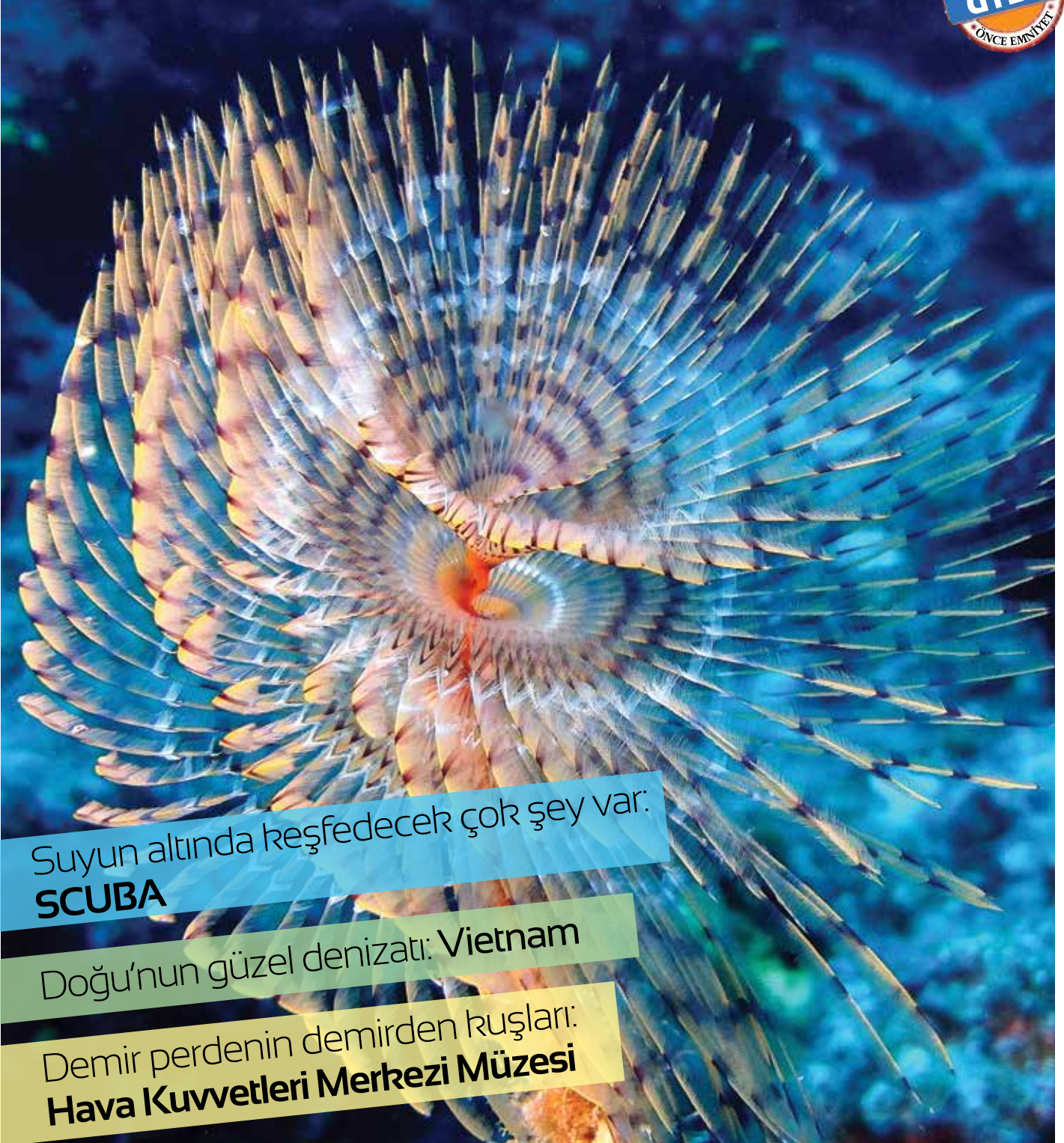




Suyun altında keşfedecek çok şey var:
SCUBA

Doğu'nun güzel denizati: **Vietnam**

Demir perdenin demirden kuşları:
Hava Kuvvetleri Merkezi Müzesi



Art of TAV

Uzmanlıkla uyumun hassasiyetle harmanlandığı bu eser, bagaj hizmetinin önemini vurguluyor. Yüz binlerce bagaj çarpıcı bir bütünlük içinde temsil ediliyor. Konuyu ustalıkla ele alması, havacılık sektöründe öncü olmasını sağlıyor. Ziyaretçilerin akınına uğrayan eser, 7 ülkedeki 14 havalimanında sergilenmeye devam ediyor.



Ümit Sayıl

Uçak Teknisyenleri
Derneği Başkanı
Aircraft Technicians
Association President
umitsayil@uted.org

DEĞERLİ OKURLAR, SAYGIDEĞER MESLEKTAŞLARIM,

Uzun süredir gündemimizde olan ve THY Habom A.Ş. çatısı altında çalışan meslektaşlarımızın umutla beklediği birleşme sürecine değineceğim.

THY Habom A.Ş. personelinin kuruluştan bu yana sancılı bir süreç içerisinde devam eden mutsuzluğunu artık bilmeyeniniz, duymayanınız yoktur. Gençlerimiz, ilerisi için önlerini görebilecekleri, umut vaat eden, uygun adımların atılmasını bekliyorlar.

Nitekim geçenlerde THY Teknik A.Ş ile Hava-İş sendikası arasında yapılan protokolün açıklanması ile gençlerimiz umutlandı.

Ancak yaptığımız araştırma ve derinlemesine inceleme sonucunda gördük ki muhtemelen sendikamızın yeni olması sebebiyle yaptığı bu açıklamaya rağmen protokolün THY Teknik A.Ş. geçişleri olmadan yani THY Habom A.Ş. olarak yürürlüğe giremeyeceğini gördük.

Genç çalışma arkadaşlarımdan aldığım izlenim ve duyular, eski sendika yönetiminin artık değiştiği, işverenin geçmişte öne sürdüğü ve "anlaşmıyoruz" dediği maddelerin çözüldüğü yönündedir ve arkadaşlarımız mutlu olabilecekleri bir birleşmenin hızlı şekilde gerçekleşmesini istemektedirler.

Sevgili arkadaşlarım, artık yıllardır süregelen sorunların çözüleceği ümidiyle sizlere biraz daha sabır etmenizi öneriyorum ve bu kadar emek ve zaman harcadığınız bu meslekte güzel günlerin yakında olduğunu ümit ediyorum. Bizler UTEd olarak her zaman sizin daha iyi şartlarda olmanız, sesinizi duyurmanız, sorunlarınızı iletmek için sizinleyiz.

Geçtiğimiz Ramazan ayı süresince UTEd olarak geleneksel iftarlarımızı yine büyük katılımı İstanbul'da iki farklı günde, Ankara'da ve Antalya'da siz üyelerimiz, sektör temsilcileri ve emekli meslektaşlarımızla bir arada geçirmenin mutluluğunu yaşadık. UTEd'li olmanın keyfini bir kez daha yaşattığımıza inanıyorum.

30 Ağustos Zafer Bayramınızı tebrik ediyor, hepinize sağlıklı mutlu günler dileğiyle hoşça kalın diyorum.

DEAR READERS, COLLEAGUES

I would like to elaborate on the merger process that our colleagues at Turkish Habom have been for a long time looking for curiously.

I think all of you are aware of the unhappiness of the Turkish Habom staff, as problems have been continuing since its foundation. Our young friends are waiting for the promising and appreciate steps that will help them see their future clearly.

Thus, they raised vain hopes over a recent protocol between Turkish Habom and Hava-İş, the sole aviation sector trade union, following an announcement by the union, which probably derived from the fact that its management is too new at post. However, a research and inspection on the deal has shown that it was not applicable before these people were transferred to Turkish Technic, or in other words, before the repeal of Turkish Habom.

The impression and sensation that I have netted from my colleagues is that the old trade union has totally changed, the disagreement on some items that are described as "not agreeable" are resolved and our colleagues are looking for a rapid unification that they would feel fond of.

Dear friends, I would kindly recommend everyone a little more patience, in hope that problems lingering for years will be solved. I also hope for beautiful days in a sector that we have spent this much time and labor are close.

UTED will be by your side for better conditions, to make your voice heard and carry your problems to the related institutions. We enjoyed being together with our friends, retired colleagues and sector representatives at two iftar dinners in Istanbul along with two others in Ankara and Antalya during the Ramadan. We believe it helped us feel once again the joy of being a UTEd member.

I would like to congratulate your Aug. 30 Victory day, wishing you a healthful and happy days.

İçindekiler

İSTİKBAL DE
HEYECAN DA
GÖKLERDE!

DOĞU'NUN GÜZEL
DENİZATI:
VIETNAM



20

08

Haberler

14

Etkinlik:

UTED İftar Yemeği

32

Kaza Araştırma

26

34

Havacılık:

Dirty Dozen II

40

Teknik:

European Technical
Standard Order
(ETSO) nedir?

36

46

Sıra Dışı Uçaklar

48

Teknik:

Hava trafik kontrol
mekanizması
nasıl işler? (2)

UTED

İstanbul Cad. Üstöğlü Apt. No: 24, Kat: 5 Daire: 8 Bakırköy - İstanbul

Tel: 0212 542 13 00/543 29 74 • Faks: 0212 542 13 71

www.uted.com.tr • www.uteddergi.com • www.uted.org • uted@uted.org

İmtiyaz Sahibi Uçak Teknisyenleri Derneği Adına / Ümit Sayıl

Genel Yayın Yönetmeni ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü / Sefa İnan / sefainan@gmail.com

Basın-Yayın Sekreterliği / İsmet Şahin / ismetsahin@uted.org, Elif Aydemir / elifarslan@uted.org

Yazı Kurulu / İsmet Şahin, Elif Aydemir, Arif Şankaya, Volkan Kamar, Dr. Handan Diker, Şebnem Bayezit, Hasan Büber, Mustafa Bucan Çolak, Gonca Güler, Mehmet Ertek

Katkıda Bulunanlar / Kıvanç Bayezit

Kapak Fotoğrafı / Salim Ocak

DEMİR PERDENİN
DEMİRDEN KUŞLARI:
HAVA KUVVETLERİ
MERKEZİ MÜZESİ

BAŞKA BİR
KOZMETİK
MÜMKÜN!

O KUYRUKLU
YILDIZ DÜNYAYI
FETHEDERKEN...



42

58

50

Spor:

Suyun altında keşfedecek
çok şey var: SCUBA

52

Teknik:

Uçak Haberleşme
Sistemleri

54

Sağlık:

Karpal Tünel

56

Kültür:

Tarihe damga vuran belgeseller

60

Çocuklar İçin

62

Gurme

64

Sinema

65

Müzik

66

Bulmaca



UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

Dergimize abone olmak için yıllık abone ücretini banka hesabımıza yatırdıktan sonra dekontu bize faksmanız yeterli. Uted dergisi her ay adresinize gönderilecektir. Lütfen ayrıntılı bilgi için derneğimizle irtibata geçiniz.

UTED DERGİSİNİN
GEÇMİŞ SAYILARINA
WEB SİTEMİZDEN
ULAŞABİLİRSİNİZ.



YAPIM

Umar İletişim Hizmetleri Ltd. Şti.

Harman Sok. No: 31/1 34153 Florya - İstanbul Tel: 0212 573 15 65 • info@umariletisim.com • www.umariletisim.com

BASKI

Elma Basım Yayın ve İletişim Hizmetleri San. Tic. Ltd. Şti.

Halkalı Cad. No:164 B-4 Blok Sefaköy, Küçükçekmece - İstanbul Tel: 0 212 697 30 30

Yayın Türü: Aylık, süreli, yaygın



EKONOMANIA, İKİ DİLDE OYNANACAK

Prömiyeri 18 Eylül'de Kadıköy Halk Eğitim Merkezi'nde gerçekleşecek olan oyun, 18-21 Eylül tarihleri arasında izlenebilecek. Bu sezon ortak bir projeye dönüşen, Altıdan Sonra Tiyatro/ Kumbaracı50 ve Theater an der Ruhr arasında başlayan partnerlik ilişkisinden ortaya çıkan ve temel metnini Yiğit Sertdemir'in yazdığı "Ekonomania" adlı oyunun yönetmen koltuğunda Roberto Ciulli oturuyor. Oyun, Altıdan Sonra Tiyatro ve Theater an der Ruhr oyuncularından Almanca ve Türkçe olarak oynanacak. Oyunun dramaturjisi ise Helmut Schäfer tarafından yapılmış.

Oyunda rol alan isimler ise şöyle: Aslı Can Kortan, Dagmar Geppert, Ferhat Keskin, Gülhan Kadim, İsmail Sağır, Matthias Flake, Peter Kapusta, Petra von der Beek, Recai Hallaç, Rupert Seidl, Sinem Öcalır ve Steffen Reuber.



KRİSTAL ELMA YARATICILIK FESTİVALİ'NDE ENDÜSTRİLER BULUŞUYOR

26. Krystal Elma Yaratıcılık Festivali 17-18-19 Eylül 2014 tarihlerinde İstanbul Bilgi Üniversitesi Santral İstanbul Kampüsü'nde düzenlenecek. Reklam, medya, pazarlama ve iletişim dünyasının tüm paydaşlarını buluşturan festivale Türkiye ve yurtdışından 7500 delegenin katılması bekleniyor. Dünyanın ikinci büyük pazarlama iletişimi ve yaratıcılık etkinliği olan ve Reklamcılar Derneği tarafından düzenlenen Krystal Elma Yaratıcılık Festivali'ne 100'ün üzerinde fikir önderi ve endüstri lideri konuşmacı olarak katılacak. Etkinlikte ayrıca 80'den fazla konferans, seminer, panel, forum, çalışma atölyesi ve eğitim yapılması planlanıyor.

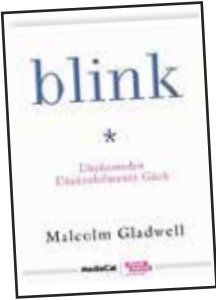


ÇUBUKLU PİJAMALIĞIM ÇOCUKLAR İÇİN TASARIM ATÖLYESİ

20 Eylül 2014 tarihinde, Rahmi M. Koç Müzesi Eğitim Atölyesi'ndeki Fenerbahçe Vapuru'nda, 8 ila 10 yaş arası çocuklara yönelik olarak gerçekleştirilecek Çubuklu Pijamalığım Tasarım Atölyesi'nde çocuklar, üzerine pijamalarını asabilecekleri sevimli bir pijamalık yapmayı öğrenecekler ve bu sayede her sabah okula giderken azar işitmekten kurtulacaklar. Etkinliğe katılacak çocukların pijamalarını yanlarında getirmesi gerekiyor.

LADY GAGA İSTANBUL'A GELİYOR!

16 Eylül 2014, saat 17:00'de İstanbul İTÜ Stadyumu'nda sahne alacak olan Lady Gaga sevenleriyle İstanbul'da ilk kez buluşacak. Hayranlarına birbirinden güzel ve yeni şarkılarıyla unutulmaz dakikalar yaşatacak olan sanatçının konserine yoğun ilgi olması bekleniyor. Lady Gaga, en çok satanlar listesinde ARTPOP albümüyle 1. sırada bulunuyor. Lady Gaga's artRAVE: the ARTPOP Ball turnesi kapsamında hayranlarıyla buluşan Lady Gaga, onlara gerçek Monster deneyimini yaşatacak.



DÜŞÜNMEYEN DÜŞÜNEBİLMENİN GÜCÜ: BLINK

Malcolm Gladwell'in bu kitabı gündelik hayatımızda birdenbire ortaya çıkan anlık izlenimlerin ve kararların içeriğinin en küçük bileşenleriyle ilgileniyor. Yazar, bu kitabında zihnimizin nasıl tepki verdiğini inceliyor ve çok düşünmeden alınan kararların incelikte düşünülmüş kararlar kadar iyi olabileceğini örneklerle anlatıyor. Kitapta aynı şekilde içgüdülerimizin bize ihanet ettiği anlar da sorgulanıyor. Blink, sizi kendinize bir adım daha yaklaştıracak.

KİTAP

ENİS BATUR, İMGE'Yİ SORGULUYOR

20 Eylül – 8 Ekim 2014 tarihleri arasında, ünlü şair ve yazar Enis Batur yönetiminde "İmgeyi Kazmak, Yazmak" konulu atölye çalışması, İstanbul Bilgi Üniversitesi Bilgi Eğitim tarafından düzenlenecek. Batur, kendi şiirinde ve çok çeşitli, deneysel metinlerinde de belirleyici bir kavram olarak kullandığı imge'yi çok farklı bağlamlarda izleyiciyle paylaşacak, teori ve uygulama düzeyinde imgenin yerini, rolünü ve işlevini sorgulayacak. Bu program, şiire ve özellikle de yazın dünyasına ilgi duyanlar için örneğine az rastlanacak cinsten.





MALAYSIA AIRLINES'IN İKİNCİ FACİASI: 300 ÖLÜ

Malaysia Airlines üç aydan biraz daha uzun bir süre içerisinde ikinci büyük faciasını yaşadı. Havayolunun MH-17 uçağı, iç karışıklıkla boğuşan Ukrayna'nın üzerinden geçerken düşürüldü. ABD hükümeti, uçağın Ukrayna'daki Rusya yanlısı ayrılıkçılar tarafından "yanlışlıkla" düşürüldüğüne, MH-17'nin yolcu uçağı olduğunun fark edilmediğine inandığını açıkladı. Olayda yaşamını yitiren 300 kişinin bedenlerinden kalanlar 22 Temmuz'da özel bir trenle Ukrayna hükümetinin kontrolü altındaki Karkiv kentine götürüldü. Bedenlerin büyük bir kısmı, kimlik tespiti için daha sonra Hollanda'ya yönlendirildi. Malaysia Airlines'a ait bir başka uçak, 8 Mart günü Pekin'e gitmek üzere Kuala Lumpur'dan kalkışından bir saat kadar sonra hava trafik kontrolörleriyle temasını yitirmiş ve daha sonra kaybolmuştu. Uçakta 12 Malezyalı personelin dışında 15 ülkeden 227 yolcu vardı.

MALAYSIA AIRLINES SEES SECOND DISASTER: 300 KILLED

Malaysia Airlines has faced a second disaster in a little more than three months as its MH-17 was downed last month while passing the skies of civil war-hit Ukraine. The U.S. government announced July 22 that it believes that pro-Russian separatists most likely shot down a Malaysia Airlines jet "by mistake," not realizing it was a civilian passenger flight. Most of the remains of some 300 victims of the crash arrived on a special train to government-controlled city of Kharkiv on July 22 and were flown to the Netherlands after initial identification. Malaysia Airlines Flight 370, a scheduled international flight from Kuala Lumpur to Beijing, disappeared on 8 March, after losing contact with air traffic control less than an hour after takeoff. The plane was carrying 12 Malaysian crew members and 227 passengers from 15 nations.

UTAIR UÇAĞI KAZADAN KIL PAYI KURTULDU

Moskova'dan kalkan UTair Boeing 767-300 uçağı ile Aerolíneas Argentinas'a ait Airbus A340-300, Barcelona Havalimanı'nda çok büyük bir facianın eşiğinden döndü. Utair 767 02 numaralı piste inmek üzereyken Argentinas uçağı taksideydi ve çapraz geçiş yapmaktaydı. Rus pilotlar piste yaklaşmak üzereyken Argentinas uçağını fark ettiler ve mucizevi bir şekilde kazadan sakındılar. Bu tehlikeli karşılaşmanın ardından Argentinas uçağı Buenos Aires'e doğru sağlıklı bir şekilde kalkarken Rus uçağı da 02 numaralı piste indi. UTair yardımcı pilotu olaydan sonra yaptığı açıklamada özür diledi. Basın kuruluşları, havanın ve görüşün açık olmasının bir faciaı önlediğini bildirdi.



UTAIR BOEING GOES LUCKY AT BARCELONA AIRPORT

An UTair Boeing 767-300 which took off from Moscow as UT5187 and Aerolíneas Argentinas Airbus A340-300 were involved in an incident what could be the bigger disaster of Barcelona Airport. The Utair 767 was about to land on Runway 02 while the Argentinas was crossing the runway. By the time Russian pilots saw the Argentinas jet as they were taxiing for take-off on runway while they were on final approach, they did their best making an impressive and close go around. After that incidence the plane landed safely on runway 02, and the Argentinas took-off heading Buenos Aires. The UTair co-pilot said he was sorry as reports marked that the clear weather prevented a disaster.



KURUCU BAŞKANIMIZ İLHAN ACAR'I KAYBETTİK

Geçtiğimiz ay derneğimiz UTED'in kurucu başkanı, uçak elektrik teknisyeni İlhan Acar'ı yaşamını sürdürmekte olduğu Küçüköğür'da kaybettik. 14 Temmuz Pazartesi günü aramızdan ayrılan Acar, derneğimizin ilk 10 yılı boyunca unutulmaz hizmetler verdi, sektörümüze ağırlık yaptı. Kendisine Allah'tan rahmet, tüm uçak teknisyenleri camiasına ve sevenlerine başsağlığı dileriz. Hatırasını ve hem derneğimize hem de sektörümüze katkılarını asla unutmayacağız.



UTED FOUNDING PRESIDENT İLHAN ACAR PASSES AWAY

We lost last month İlhan Acar, the founding president of UTED and aviation electricity technician, who was residing in Küçüköğür in the Northwestern province of Çanakkale. Acar, who passed away July 14, headed the association for a decade, making unnamable contributions both to the body and the sector. God rest him as we extend our condolences to the community of the aviation maintenance sector and all of his beloved people. We will never forget him and his contributions to the sector, our association.



BOEING GÖVDE PARÇASI NEHRE DÜŞTÜ

ABD'de Montana Rail Link'e ait bir trenin 10 Temmuz'da raydan çıkması sonucu, taşımakta olduğu Boeing gövde parçaları Superior Gölü civarında trenden düştü. Doğu yönünde ilerlemekte olan trenin 19 vagonu raydan çıktı, üç vagona taşınan parçalar Clark Fork Nehri'ne düştü. Boeing, yaptığı açıklamada Wichita'daki Spirit Aerosystems'daki tesisinden çıkan parçaların son montaj için Renton'daki tesisine gitmekte olduğunu duyurdu. Kazada yaralanan olmadı.

TRAIN DERAILS, BOEING FUSELAGES DROPS INTO RIVER

A Montana Rail Link train derailed near Superior on July 10, dropping Boeing aircraft fuselages into a river. Nineteen cars on the westbound train derailed. Three of the cars contained aircraft parts and ended up in the Clark Fork River. Boeing said the train was headed from Spirit Aerosystems in Wichita to the Boeing final assembly plant in Renton. No one was hurt.

TÜRK HAVA YOLLARI KAPILARINI NATIONAL GEOGRAPHIC'E AÇTI

Türk Hava Yolları ilk kez bir perde arkası hikayesi için kapılarını National Geographic Channel kameralarına açıyor.

Havayolu şirketine ait günlük operasyonun sahneleneceği yapım önümüzdeki sonbaharda Nat Geo People ve National Geographic Channel kanallarında yayına girecek. Günlük operasyonunun bir prodüksiyon ekibi tarafından görüntülenmesine ilk kez izin veren Türk Hava Yolları, izleyiciyi farklı bir yapımla buluşturuyor. Proje, Türk Hava Yolları'nın transfer merkezinde gerçekleşen yoğun operasyonu gözler önüne serecek.



TURKISH AIRLINES OPENS GATES FOR NATIONAL GEOGRAPHIC

Turkish Airlines has opened its gates to the National Geographic Channel cameras to tell about its backstage story.

The production that will record the Daily operations at Turkish Airlines will be aired on both Nat Geo People and National Geographic Channel in autumn.

This is the first time that the airline is opening its doors to a TV channel. The project will unveil the busy operations at the transfer center of the airline.



CORENDON, IATA ÜYESİ

Corendon HavaYolları, Uluslararası HavaYolu Taşımacılığı Birliği'ne (IATA) üye olarak kabul edildi. IATA emniyetli, güvenli ve ekonomik hava ulaşımını sağlayabilmek amacıyla havaYolları arası bir kuruluş olarak 1945 yılında Havana, Küba'da kuruldu. Kuruluşundan günümüze HavaYolu şirketleri ve uluslararası havacılık sektöründe büyük söz sahibi olan kuruluş bugün 140 ülkeden 240 üyeye sahip. Corendon HavaYolları organizasyon ve yönetim sistemi, uçuş operasyonu, uçak bakım ve mühendislik, kabin, yer işletme, kargo ve güvenlik gibi tüm kriterleri yerine getirerek 2012 yılında IATA üyeliğinin ön şartlarından biri olan IOSA Operasyonel Güvenlik Denetimi sertifikasını aldı. İlerleme ve çalışmaların devamında Corendon HavaYolları 14 Temmuz 2014 tarihinde IATA üyeliğine kabul edildi.

CORENDON BECOMES MEMBER OF IATA

Corendon Airlines has become a member of the International Air Transport Association, or IATA.

IATA was founded in 1845 in Cuba, Havana as an international institution among airline companies to provide safe and economic air transportation opportunities. The organization, which has a prestigious spot in the sector since it was founded, has today 240 members from 140 countries.

Corendon had gained the Operational Safety Audit (IOSA) certificate, a precondition for IATA membership, in 2012 as it fulfilled criteria in several fields such as organization and management, flight operations, aircraft maintenance and engineering, cabins, ground handling, cargo and safety. Further improvements and efforts brought the company the IATA membership on July 14.



SAVTEK-2014, ODTÜ'DE DÜZENLENDİ

Türk Silahlı Kuvvetleri, üniversite ve savunma sanayii temsilcilerini bir araya getirmeyi ve savunma teknolojilerine yönelik mühendislik, temel bilimler ve yönetim bilimleri alanlarında AR-GE çalışmalarını içeren bildirilerin tartışılmasını hedefleyen 7. Savunma Teknolojileri Kongresi SAVTEK-2014, 25-27 Haziran tarihlerinde ODTÜ Kültür Kongresi Merkezi'nde düzenlendi.

Etkinlik kapsamında ulusal strateji ve politika düzeyindeki öncelikler açılış oturumu ile panellerde yönetsel düzeyde değerlendirildi ve ülkemiz için öneriler üretildi.

Kongre, Milli Savunma Bakanlığı, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Savunma Sanayi Müsteşarlığı, Savunma ve Havacılık Sanayi İmalatçılar Derneği (SaSad) ve ODTÜ-BİLTİR Merkezi tarafından düzenlendi.

SAVTEK-2014 HELD AT METU

SAVTEK-2014, the Seventh Aviation Technologies Congress, which aims at bringing together the Turkish Armed Forces, universities and defense industry representatives to discuss the submissions on research and development activities in fields of engineering, basic sciences and management sciences in defense sector, was held between June 25 and 27 this year at the Middle East Technical University (METU) Culture and Congress Center in Ankara. Within the scope of the event, the national strategies and priorities in terms of politics were evaluated at a managerial level at the opening session and the panel forum in a bid to develop suggestions for the country. The Defense Ministry, the METU, the Defense and Aviation Manufacturers Association (SaSad) and the METU Biltir Center were the organizers.

TÜRKİYE, ILA 2014'E RESMİ ORTAK ÜLKE

Türkiye, Alman Uzay ve Havacılık Sanayii Birliği (BDLI) ve Berlin Fuarcılık şirketi tarafından organize edilen Uluslararası Berlin Uzay ve Havacılık Fuarı ILA 2014'ün resmi partner ülkesi oldu. Türkiye, her iki yılda bir düzenlenen ILA'ya 2008 yılından bu yana katılıyor. ILA kapsamında Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TUSAŞ - TAI), Roket Sanayii ve Ticaret A.Ş. (Roketsan), Hava Elektronik Sanayii A.Ş. (Havelsan), Türk Havayolları (THY) ve Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) da ürünlerini ve hizmetlerini sergileyecek. Bu ürünler arasında TUSAŞ'ın insansız hava aracı "Anka" ile temel eğitim uçağı "Hürkuş" da var.



TURKEY BECOMES OFFICIAL PARTNER COUNTRY TO ILA 2014

Turkey has been picked as the official partner country to the ILA Berlin Air Show 2014, the prestigious exhibition held by the German Aerospace Industries Association (BDLI) (BDLI) and & Messe Berlin GmbH. The country has been attending the biyearly activity since 2008.

The Turkish Aerospace Industry (TAI), missile manufacturer Roketsan, defense software specialist Havelsan, Turkish Airlines and the Scientific and Technological Research Council of Turkey (TÜBİTAK) will showcase their products and services at the fair. The TAI will exhibit its unmanned air vehicle Anka and training jet Hürkuş.



Rolls-Royce

AIRBUS, A300NEO İÇİN TRENT 7000'İ SEÇTİ

Rolls-Royce, Airbus'ın A300neo uçak serisinde kendisinin ürettiği özel Trent 7000 motorunu kullanacağını açıkladı.

Trent motor ailesinin yedinci üyesi olan Trent 7000 geçtiğimiz günlerde görücüye çıktı. Geçtiğimiz 19 yıl içerisinde toplam 75 milyon saatin üzerinde uçuş gerçekleştiren Rolls-Royce Trent motorları, günümüzde, siparişi verilen veya halihazırda işlevde olan geniş gövdeli modern uçakların çoğunda kullanılıyor.

AIRBUS PICKS TRENT 7000 FOR A300NEO

Airbus has picked Rolls-Royce-made Trent 7000 engines for its A300neo series jets, the engine maker has announced. Trent 7000, the seventh member of the Trent family, was only recently showcased. The Trent engines, which have a flight record at more than 75 million hours in the last 19 years, is used in most of the wide-body jets that are in service today or those in order line.



ÇİNLİ İŞADAMI ABD'NİN JET PLANLARINI ÇALMAKLA SUÇLANDI

ABD'li yetkililer, Çinli işadamı Su Bin'i büyük savunma anlaşmaları imzalayan şirketlerin bilgisayarlarına sızarak aralarında son dönemin önemli savaş uçağı projelerinin de yer aldığı askeri bilgileri çalmakla suçladılar. İngiliz Guardian gazetesinin haberine göre ismi verilmeyen iki Çinli hacker ile çalışan Su, 2009 ve 2013 yılları arasında veri çaldı ve bunları Çinli devlet şirketlerine satma girişiminde bulundu. FBI sözcüsü Laura Eimiller'in verdiği bilgiye göre Su, 28 Haziran'da Kanada'da yakalandı ve gözetim altına alındı.

US CHARGES CHINESE BUSINESSMAN WITH HACKING INTO US FIGHTER JET PLANS

U.S. authorities have charged Su Bin, a Chinese businessman, with hacking into the computer systems of companies with large defense deals to steal data on military projects including some of the latest fighter jets, officials have said. Su worked with two unnamed Chinese hackers to get the data between 2009 and 2013, and attempted to sell some of the information to state-owned Chinese companies, the Guardian has said. The three hackers targeted fighter jets such as the F-22 and the F-35 as well as Boeing's C-17 military cargo aircraft program, according to a criminal complaint filed in U.S. district court in Los Angeles. An attorney for Su could not be reached for comment, the Guardian said. Su was arrested in Canada on 28 June and remained in custody there, said FBI spokeswoman Laura Eimiller in Los Angeles.



HAVACILIK FEST '14 TO BE HELD ON SEPT 13, 14

Havacılık Fest '14, the aviation festival organized to make public the share of the traffic controllers who serve more than 1 million planes annually, and tell about the unknown sides and joys of aviation, will be held on Sept. 13 and 14 this year at the Efes Airport in İzmir's Selçuk. The organizers say that their aim is to grant the Aegean province of İzmir a festival that will last long years, offer people from all ages a great weekend that might breathe in aviation and suggest new horizons to young people. The festival was first held last year.

HAVACILIK FEST '14, 13-14 EYLÜL'DE

Her yıl bir milyondan fazla uçak trafiğine hizmet veren hava trafik kontrolörlerinin havacılık sektöründeki önemli payını anlatmak, havacılığın çok keyifli yanlarını ve bilinmeyenlerini kamuya paylaşmak amacıyla düzenlenen Havacılık Fest '14, 13-14 Eylül tarihlerinde Selçuk'taki Efes Havaalanı'nda organize edilecek. Festivali düzenleyenler, ikinci kez yapılacak olan festivalle amaçlarının İzmir'e nice yıllar sürecek bir festivali armağan etmek, her yaş grubundan insanın havacılık soluyarak eğleneceği güzel bir hafta sonu sağlamak ve gençlere yeni ufuklar yaratmak olduğunu söylüyor.

www.onurair.com.tr



bir **“tık”** yeter! biletiniz **2 dakikada** hazır



Onurair



Geleneksel UTED İftar Yemekleri

Geçtiğimiz ay, UTED'in artık gelenekselleşen iftar yemeklerine yenileri daha eklendi. 11 ve 17 Temmuz tarihlerinde UTED tarafından organize edilen iftar yemeğine katılım yoğunluğuydu. Emekli ve halen çalışmakta olan uçak teknisyenlerinin bir araya geldiği iftar yemeğinde katılımcılara izlenimlerini sorduk.







Ahmet Karaman / THY Teknik A.Ş. Genel Müdürü

Havacılıkta 30. yılımın içerisindeyim. UTED'in böyle organizasyonlarına mümkün olduğu kadar katılmaya çalışıyorum. İftar yemeklerini de çok önemsiyorum. Bu yemekler bizim kültürümüzün bir parçası. Uzun süredir görmediğim birçok dostumu gördüm ve yeni insanlarla tanışma olanağı buldum.



Levent Kodakoğlu / THY Teknik A.Ş. Hat Bakım Başkanı

Böyle bir organizasyonu düzenledikleri için UTED yöneticilerine teşekkür ederim. Bu tür organizasyonlarla, hem çalışan ve hem de emekli arkadaşlarımızla görüşme imkanı bulabiliyoruz. Ayrıca birlik, beraberlik, aidiyet ve dayanışma adına oldukça faydalı olduğunu düşünüyorum. Nice iftarlarda görüşmek üzere, hayırlı ramazanlar.



Resul Kartaler / Teknik Kontrolör Başteknisyen

Yıllardır UTED'in bütün organizasyonlarına katılıyorum. Bu günler çok önemli. Abilerimizi ve arkadaşlarımızı dışarıda görebiliyoruz. UTED'in birleştirici geleneksel faaliyetleri sayesinde bir araya gelebiliyoruz. Devamını diliyoruz.



Yaşar Karaman / Emekli Uçak Teknisyeni

Gayet güzel bir organizasyon. UTED çok güçlü bir dernek ve daha güçlü olacak. Emeği geçen bütün arkadaşlarımıza teşekkür ediyorum.





Hüseyin Saka / Uçak Teknisyeni

Meslekte 21. yılım ve UTED'in geleneksel iftar yemeğine ikinci kez katılıyorum. Bu etkinlik sayesinde yıllardır birlikte çalıştığım ve emekli olmuş büyüklerimizi gördüm. Eski ve yeni jenerasyonun bir araya gelmesi ve kaynaşması için bu yemekler çok önemli bir fırsat.



Mehmet Şentürk / Emekli Uçak Teknisyeni

Ben 29 yıldır UTED üyesiyim. Bu zamana kadar düzenlenen bütün iftarlara katıldım. Bu yemekler insanları buluşturdukları için çok önemli. Ayrıca burada insanlar fikir alışverişinde bulunabiliyorlar.



Mustafa Bıçak / Uçak Teknisyeni

13 senedir dernek üyesiyim ve yapılan bütün organizasyonlara katılmaya çalışıyorum. Arkadaşlarımızla buluşup Ramazan ayında bir günü onlarla paylaştığım için çok mutluyum. Bu gibi organizasyonların devamını diliyorum.



Saim Sabri Erdener / Uçak Teknisyeni

Meslekte 25 yılı doldurdum. Mümkün olduğu kadar bütün iftar yemeklerine katılmaya çalışıyorum. Burada eski emekli arkadaşlarımı görüyorum. Onları sağlıklı bir şekilde görmek beni mutlu ediyor. Teknisyen camiası çok yoğun çalışıyor. Bu organizasyonlar sayesinde bir araya gelebiliyoruz. Ailelerimizle de katılmak isteriz.



Süleyman Ünsal / Emekli Uçak Teknisyeni

Bu sektörde 28 yıl çalıştıktan sonra emekli oldum. UTED' in yaptığı iftar yemeklerine sürekli katılıyorum. Burada eski arkadaşlarımızı görüyoruz ve çok mutlu oluyoruz. Bu gibi etkinliklerin devamını diliyoruz.





Sadi Diler / THY Teknik A.Ş. Kalite Güvence Başkanı

UTED'in düzenlediği kahvaltı ve iftar organizasyonları, arkadaşlarımızın yoğun iş temposundan fırsat bularak bir araya gelmelerine vesile oluyor. Bu organizasyonların en hoşuma giden tarafı emekli ağabey ve arkadaşlarımızın da davet edilmeleri ve çalışan arkadaşlarla bir araya gelerek çalıştıkları dönemi, anılarını hatırlama ve özlemgiderme imkanı sağlaması.

Geçmiş yıllardaki çalışma şartlarımız konusunda yaptığımız sohbetlerde, o günkü çalışma şartlarımız ile bugünkü çalışma şartlarımız arasındaki farkların önemli derecede dikkat çekici olduğu görülüyor. Gelişen sivil hava taşımacılığı ile bakım

organizasyonlarının artması, sivil havacılık otoritelerinin geliştirdiği kurallar ve denetim uygulamalarını da aynı oranda geliştirdi ve artırdı. Eskiden bakıma gelen bir komponentin bakım kartında birkaç satırda "arızalı geldi, bakıldı, yapıldı, test edildi, faal olarak verildi" ifadeleri ile bakım kayıtları tutulurdu. Aynı bakım için şimdi sayfalarca bakım kaydı tutuluyor, bunun anlamı bakım kayıtlarının bakım kadar önemli görülmesidir.

Şirketimiz, gelişen bu şartlara hassas ve taviz vermeden uyma konusunda gelişirken arkadaşlarımızda aynı şekilde bilgi ve donanım olarak kendilerini geliştiriyor. Gelişme ve uyum sağlama mutlaka sancılı oluyor, şirketimiz bu sancılı dönemi yönetici ve çalışan arkadaşlarımız ile birlikte atlattı ve sistemini kurarak yoluna devam etti. Bu sancılı geçiş ve gelişme dönemimizde başta UTED olmak üzere diğer derneklerimizin de arkadaşlarımızın da büyük katkıları oldu.

Bu durumu otoritelerin şirketimize yaptıkları denetim sonuçlarında görmekteyiz fakat biz Kalite Güvence Başkanlığı olarak bu sonuçlarla yetinmeyip şirketimizde çalışan tüm yönetici ve teknisyen arkadaşlarımızın katkı ve destekleriyle hep beraber daha da ileriye götürme kararlılığında ve inancındayız.

İftar davetini yapan ve bu vesileyle şirketimizden emekli olmuş, ayrılmış arkadaşlarımızla birlikte olma ve görüşme fırsatını sunan UTED Sayın Başkanı'na ve Yönetim Kurulu'na teşekkürlerimi sunarım. Ramazan ayının sağlamış olduğu manevi huzur ortamının sürekli olmasını temenni ederek tüm çalışma arkadaşlarımla mübarek Ramazan Bayramı'nın kutlar, aileleri ve sevdikleri ile birlikte iyi bir bayram geçirmelerini dilerim.



Corendon AIRLINES

*35 Ülkeden 128 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde*

BOEING 737 OPERATOR



corendonairlines.com

İstikbal de heyecan da göklerde! Thrill, future, all up in sky!



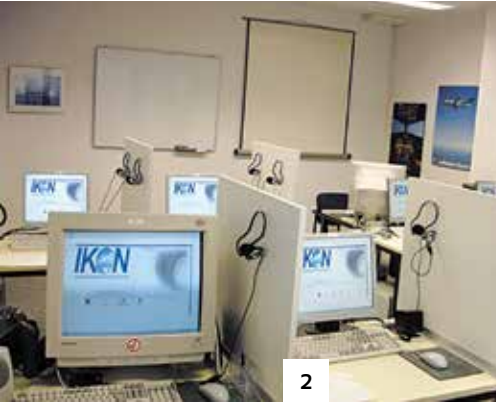
Yaver Holding'in Yönetim Kurulu Başkanı Yaver Demir, çocukluğundan beri havacılığa tutku duyanlardan. Kendisi bugün uçmayan bir pilot ama IKON Uçuş Akademisi'nde her kıtadan öğrencilere gökyüzünün kapılarını aralıyor. Şirketi, havacılığa sponsorluklarla da katkı sağlıyor.

Yaver Demir, the chairman of Yaver Holding, has felt an enthusiasm for aviation since his childhood. He is a non-flying pilot today, but his IKON Aviation Academy is offering students from all over the world the key to the skies. His holding company, meanwhile, is lending support to the aviation sector with sponsorships.

1



2



Bize kısaca özgeçmişinizden söz edermisiniz?
1968 yılında doğdum ve 1969 yılında göçmen işçi olarak Almanya'ya giden ailemin ardından 1976 yılında bu ülkeye yerleştim. Eğitim ve iş hayatım hep Almanya'da şekillendi.

Sizin de bir pilot olduğunuzu biliyoruz. Havacılığa olan ilginiz nasıl başladı?

Çocukluğumdan beri uçakları çok severdim, havada nasıl hızla gidebildiklerini düşünürken bir taraftan da günün birinde ben de bu kocaman uçaklardan birini nasıl uçururum diye düşünür, heyecan duyardım. Büyüyünce mutlaka pilot olmalıyım derdim kendi kendime... Gerçi üniversitede mühendislik eğitimi aldım ama aslında tek hayalim pilot olmaktı. Ancak pilotluk eğitimi için cebimde yeterli param yoktu. Para kazanmak ve pilotluk eğitimi almak için o dönemde birtakım projeler ve çalışmalar yaptım. Böylelikle Yaver Holding'in de bir anlamda temelini atmaya başlamış oldum. Sonunda pilotluk eğitimini tamamlayıp, lisansımı aldım ama pilotluk yapamadım.

IKON nasıl kuruldu?

1987 yılında Erlangen'de kurulan ve daha sonra merkezini Nürnberg'e taşıyan FTO IKON, öğrenciler yetiştirerek, onların uçuş hayallerini gerçeğe dönüştürerek pilot olmalarını sağlıyor. IKON Uçuş Akademisi'nde her kıtadan gelen

Could you tell us about yourself?

I was born in 1968 and I moved to Germany in 1976 after my parents, who immigrated to the country one year after my birth. I had my education and my business life shaped there.

We know that you are a pilot. How did your interest in aviation begin?

I have admired planes since I was a kid. I was always amused by how they flew that fast in the air, while also dreaming about flying one. One day I should be a pilot, I always told myself... Still, I studied engineering at the university but my core dream always remained being a pilot. However, I did not have the cash to be a pilot. I had some projects and worked a lot to earn money and become a pilot those days. This is indeed how I started founding the Yaver Holding. In the end, I graduated from the pilot training course but did not pick being as one.

How was IKON founded?

FTO IKON, founded in 1987 in Erlangen before moving its headquarters to Nuremberg, raises students as pilots, helping them realize their dreams of flying. The IKON Flight Academy is today among the prominent flight schools of the world with students from all over the world. Thanks to its noteworthy experience and fine

1-2: Yaver Demir, "Eğitimin kalitesini artırabilmek için gerek eğitim sisteminde gerekse teknolojiye meydana gelen yenilikleri yakalamak ve bu değişiklikleri sisteme dahil etmek gerekiyor." diyor.

"In a bid to increase the quality of education, you should catch up with the developments both in education systems and technologies and integrate them with your own system," says Yaver Demir.



3

3: IKON GmbH yeni model uçakları ile modern standartlara göre donatılmış bir filoya sahip.

The IKON GmbH fleet is decorated with brand new planes under modern standards.

öğrencilerine vermiş olduğu başarılı pilot eğitimleri ile dünyanın aranan uçuş okulları arasına girmeyi başardı. Uzun yılların verdiği engin tecrübe ve uçuş eğitimleri ile havacılık sektöründe haklı yerini alan, uluslararası güvenilir ve kaliteli bir kurum olduğunu ispatladı. Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA) standartlarında verdiği eğitim ve pilotluk sertifikaları uluslararası geçerliliğe sahip. Teorik eğitimlerini modern eğitim ortamlarında, orijinal, kaliteli eğitim dokümanları ile etkin öğretme yöntemlerini uygulayarak gerçekleştiren akademi deneyimli ve özverili personeliyle yüzlerce uçuş öğrencisi yetiştirmeyi başardı. Bu pilotlar Alman ve yabancı havayolları ile hala uçmaktadır. Biz eğitim merkezini sonradan aldık. Bugün belki pilot olarak görev yapmıyorum ama pilot yetiştiren bir eğitim merkezimiz var. Havacılığa katkı sağlıyoruz.

IKON, pilot adaylarına nasıl olanaklar tanıyor? Sertifikasyonlarınız nelerdir?

IKON kanıtlanmış eğitim anlayışı, deneyimli personeli ile teoride ve pratikte modern eğitim uçakları ile gelecekteki kariyer için çalışıyor. IKON GmbH, Alman Ticari Pilot Okulları Derneği (VDV) ve Havayolu Pilotları Okulları Uluslararası Birliği (IAAPS) üyesidir. IKON GmbH yeni model

flight courses, it has achieved a deserved spot in the aviation sector, proving its credibility and high quality.

Its certificates under the European Aviation Safety Agency (EASA) standards are valid internationally. The Academy implements theoretical trainings in a modern educational environment with high-quality and authentic documents and an active methodology. The experienced and self-sacrificing team trained hundreds of students until today. These pilots are flying German planes and those of other countries. We acquired the education center later.

Today, I am not serving as a pilot, but we have a center that raises pilots, serving the aviation sector.

What opportunities does IKON offer its candidate pilots? What are the certifications that you can give?

With an experienced staff and modern training planes, IKON is struggling hard to offer a good future carrier both theoretically and in practice. IKON GmbH is a member of the Association of German Commercial Pilot Schools (VDV) and the International Association of Airline Pilots Schools (IAAPS). Its fleet is decorated with



4

Hızla artan nüfus ve ihtiyaçlar karşısında nitelikli eğitim merkezlerine de ihtiyaç doğuruyor elbette.

The need for qualified training centers is also increasing rapidly due to the rising population and needs.

uçakları ile modern standartlara göre donatılmış bir filo ya sahiptir.

Eğitimin içeriğinden söz edebilir misiniz?

IKON Havacılık Eğitim Merkezi'nde, kokpitte profesyonel çalışma için ATPL (Havayolu Taşımacılığı Pilot), mesleki faaliyetler için CPL (Ticari Pilot), hatta özel pilotlar için - zor hava şartlarında uçuş IR (Instrument Rating), FI (lisans öğretimi), özel pilot, ticari pilotlar ve aletli uçuş eğitmeni eğitimi ve gece yeterlilik eğitimi gibi eğitim kursları veriliyor.

Eğitim merkezi, Avrupa eğitim kuralları JAR-FCL'a göre bir Uçuş Eğitim Organizasyonu (FTO) olarak yetkili. Mayıs 2003'ten bu yana da Avrupa pilot lisansları 30'dan fazla Avrupa ülkesinde geçerlidir.

Dünyada pilot eğitimi hakkında neler söylemek istersiniz?

Hızlı büyüyen havacılık sektöründe artan nitelikli pilot ihtiyacını karşılamak için profesyonel pilot eğitimi veren pek çok adres var. IKON da aslında onlardan biri. Milyonlarca insan dünyanın bir ucundan öbür ucuna seyahat ediyor. Hızla artan nüfus ve ihtiyaçlar karşısında nitelikli eğitim merkezlerine de ihtiyaç doğuruyor elbette.

brand new planes under modern standards.

How about the content of your trainings?

IKON Aviation Education Center offers classes of Airline Transport Pilot License (ATPL) for professional cockpit occupations, the Commercial Pilot License (CPL) for particular professional activities, and Instrument Rating (IR) and FI for hard conditions, along with others for private pilots, commercial pilots, instrument flying trainers and night flights.

The training center is authorized as a Flight Training Organization (FTO) under the European training rules, the JAR-FCL. Since May 2003, the certificates of IKON are valid in more than 30 European countries.

What would you like to tell us about the global pilot training?

There are many companies offering professional piloting training to meet the rising qualified pilot demand of a sector that grows rapidly, IKON is one of them. Millions of people are travelling across the world. The need for qualified training centers is also increasing rapidly due to the rising population and needs.

4: "Hızlı büyüyen havacılık sektöründe artan nitelikli pilot ihtiyacını karşılamak için profesyonel pilot eğitimi veren pek çok adres var. IKON da aslında onlardan biri."

There are many companies offering professional piloting training to meet the rising qualified pilot demand of a sector that grows rapidly and IKON is one of them.



Sporda, özellikle Redbullairrace'ta önemli başarılarınız var. Bunlardan söz edebilir misiniz?
Kurumsal sosyal sorumluluk projelerini çok önemsiyoruz. Başarıyı, zamanı, hızı kontrol eden sporcuları destekliyoruz. Yaver Holding olarak Redbullairrace de akrobasi dünya şampiyonu Hannes Arch'ın sponsorluğunu üstleniyoruz. Dünyaca ünlü engelli atlama binicisi Michaels Meredith Beerbaum'un Deutschebiofonds olarak sponsorluğunu yapıyoruz. Golf oyuncusu Tino Schuster'in de sponsorluğunu yapıyoruz. Türkiye'de de Eskişehirdemirspor'u bir yıl destekledik.

Genç pilot adaylarına ve genel olarak gençlere iletmek istediğiniz mesajlar var mı?
Kariyer planlaması yaparken en çok dikkat etmeleri gereken düzenli, standart bir hayat mı yoksa değişken daha aktif farklı çalışmaları kapsayacak bir gelecek mi kurguluyorlar, buna karar vermeleri lazım. Çünkü burada iki apayrı dünyadan söz ediyoruz. Eğer sanayi sektöründe bir havayolu şirketi için çalışma planları varsa bunun eğitim sertifikasyonu ve sonrası farklılıklar gösterir. Belirli standartlarda ve düzende çalışmak istiyorlarsa tercih etmeleri gereken bu. Fakat özel jet pilotu olup farklı sosyal kulüp ve iş dünyasının networküne dahil

Your company has achieved a noteworthy success in sports, particularly with Redbullairrace. Can you tell us about such activities?

We prioritize social responsibility projects as a company. We are lending support to sports people who control success, time and speed. Yaver Holding has supported Redbullairrace aerobatics champion pilot Hannes Arch. Our company Deutschebiofonds is also the sponsor of Michaels Meredith Beerbaum, show jumping world champion. We are a sponsor to world champion golf player Tino Schuster. We supported Eskişehirdemirspor, the Turkish football team for a year.

What are your messages to the young pilot candidates and the youth in general?

While making a career planning they have to make a choice: Do they want a regular and standard life of an active one that changes all the time and covers various activities. They should first decide on what kind of a future they want. Because, such a distinction refers to two totally different lives. If they plan to work at an



5

5: Yaver Holding'in sponsorluğunu üstlendiği Avusturyalı pilot Hannes Arch

Yaver Holding sponsors Austrian pilot Hannes Arch.



olmak planlanıyorsa özel uçakları kullanım için lisans gerekecektir.

Eğitimin kalitesini artırabilmek için gerek eğitim sisteminde gerekse teknolojiye meydana gelen yenilikleri yakalamak ve bu değişiklikleri sisteme dahil etmek gerekiyor. Geleceğinizin mühendisliğini siz yapmalısınız. Dünyada hizmet savaşlarının yaşandığını daha da yaşanacağını biliyoruz. Yetiştirilecek mühendislerle, hizmet savaşında daha güçlü yer alabilmek mümkün olacaktır diye düşünüyoruz.

Holdinginizin diğer faaliyet alanlarından kısaca söz eder misiniz?

Merkezi Nürnberg'te bulunan bir mühendislik şirketi Yaver Holding. Hayalimiz günün birinde Türkiye'de "Made in Germany" kalitesinde bir teknik üniversite kurmak. Yaver Holding bugün İsviçre, İngiltere, Çek Cumhuriyeti, Avusturya, Lüksemburg'da faaliyet gösteriyor. 17 şubesi ile dört sektörde çalışmalarını durmaksızın sürdürüyor. Holding endüstri, enerji, sağlık ve altyapı sektörlerinde faaliyet gösteriyor. Total mühendislik hizmetleri ile referanslara sahip olan şirketin Ankara ve İstanbul'da da ofisleri var. Türkiye'ye enerji, altyapı, endüstri ve sağlık konularında hizmet vermeyi hedefliyoruz.

aviation company in the industrial business, this requires a specific training certification and activities aftermath. This is what they should choose if they want to work under certain standards and rather regular conditions. But those who would like to become a private pilot, so being a member of a different social club and business life network would require licenses for flying private planes.

Could you tell us about the other activities of your holding company?

Yaver Holding is a Nürnberg-based engineering company. We dream of founding a technical university in Turkey at the "Made in Germany" quality.

The holding is today is active in Switzerland, England, Czech Republic, Austria and Luxemburg. It is non-stop active with its 17 branches in four sectors. It is working on industry, energy, health and infrastructure businesses. It has good references in total engineering services and it has offices both in Ankara and Istanbul. We aim at providing services in Turkey in the fields of industry, energy, health and infrastructure.

6: IKON GmbH, Alman Ticari Pilot Okulları Derneği (VDV) ve Havayolu Pilotları Okulları Uluslararası Birliği (IAAPS) üyesi.

IKON GmbH is a member of the Association of German Commercial Pilot Schools (VDV) and the International Association of Airline Pilots Schools (IAAPS).



Güney Çin Denizi'nin yanında kıvrılan çok renkli, çok kültürlü, çok sesli Vietnam'da tabiatın nelere kadir olduğuna inanamayacaksınız...

Lying on the edge of the South China Sea, the colorful and multi-cultural Vietnam is ready to surprise you with its stunning nature.

Doğu'nun güzel denizati: Beautiful seahorse of East: *Vietnam*



1



1: Hoi An kentinin ortasından akan Bon Nehri'nden paranomik bir görüntü.

Panoramic view of the Thu Bon River as it flows through the city of Hoi An, Vietnam.

2: Vietnam'da bir ejderha heykeli.

Golden stone dragon statue in Vietnam.

Tatılınıza hem deniz ve güneşi hem tarihi hem farklı kültürleri hem de muhteşem lezzetleri sığdırmak istiyorsanız Laos'u, Tayland'ı ve Kamboçya'yı kuytusuna alarak Güney Çin Denizi'ne "bir denizati gibi uzanan" Vietnam harika bir seçim olacaktır. Doğu topraklarının bu rengarenk ülkesini vaktiniz yettiğinde dolaşmak, baharat kokularını ciğerlerinize çekerek dar sokaklarda yürürken etraftan gelen seslerin müziğini keşfetmek, bazen bir taş parçasına bazense bir nehre adanan öykülerin sırrına erişmek, eminiz eşsiz bir deneyim.

32 SOKAĞIN LEZZETLERİ

Ülkenin kuzeyindeki başkent Hanoi, Vietnam'ın ikinci büyük kenti. Daha güneydeki ve daha büyük olan Ho Chi Min'e doğru uzanacak yolculuğa başlamak için harika bir nokta burası. Hanoi daha 20. yüzyılın başında sadece 32 sokaktan oluşmuş. İşte ahşap evlerin gölgesinde uzanan bu sokaklar, bugün oldukça iyi korunmuş durumdadır. İpek ve mücevherat başta olmak üzere hediyelikler ilginizi çekiyorsa ilk "dong"larınızı burada harcayabilirsiniz. Geleneksel yemekleri tatmak ve yerel eğlence kültürüne dahil olmak isteyenler için de pek çok mekan var burada. Çoğu Asya kentinde olduğu gibi Hanoi'deki Dong Xuan Pazarı da gece açılıyor. Ne dersiniz, belki de üzerinizdekileri yerel kıyafetlerle değiştirmenin vakti gelmiştir.

If you are willing to blend joys of sun and sea, history, different cultures and marvelous tastes, Vietnam, the seahorse-shaped beautiful country that lies between the South China Sea and Laos, Thailand and Cambodia would be a perfect pick.

Roaming across this vivid country of the East, walking on its narrow streets filled with scents of hundreds of spices, discovering its music, hearing stories dedicated to a stone or a river is a unique experience.

THE 32 STREET MARKET

The capital city of Hanoi in the north is the second largest city in the country and it is a good starting spot for a long voyage that would span to Ho Chi Min in the south. Only 32 streets consisted of the heart of Hanoi in the early 20th century.

These streets shadowed by wooden houses today serve as the venue for a well restored traditional market, where you can make your very first spending in dong, the local currency, to buy silk or jewelry. There are many spots where you can enjoy local food, which is great in deed, and entertainment culture. The Dong Xuan Market is open at



Doğu topraklarının bu rengarenk ülkesini vaktiniz yettiğinde dolaşmak, baharat kokularını ciğerlerinize çekerek dar sokaklarda yürürken etraftan gelen seslerin müziğini keşfetmek eşsiz bir deneyim.

Roaming across this vivid country of the East, walking on its narrow streets filled with scents of hundreds of spices, discovering its music is a unique experience.

Hanoi'deki Vietnam Kadınlar Müzesi, ülkenin büyük acılarla dolu geçmişine de ışık tutuyor aslında. Ülkenin tarihinde ve kültüründe kadınların rolünü konu edinen müze, kadınların savaşta, ekonomik zorluk dönemlerinde ve bugün yalnız birer anne olarak hayatla mücadele etmek zorunda kaldıklarında neler yaptığını çeşitli obje ve fotoğraflarla anlatıyor. Hazır Hanoi'deyken Etnografya Müzesi'ne de uğrayarak ülkenin çok kültürlü etnik yapısı hakkında bilgi edinebilirsiniz.

Nehirler ve göller, Hanoi'ye eşsiz bir manzara kazandırmış. Kılıç Gölü'nün sihirli kılıç efsanesini ise burada anlatmayalım, hikayeyi harika göl kıyısında dinlemek çok daha keyifli.

night, just like it is the case in many Asian markets. It might be good idea to buy some local clothes here to feel more local. The Women Museum in Hanoi sheds light to the painful past of Vietnam. Objects and photographs displayed here tells about what the women of this country faced during war, times of economic bottlenecks and sometimes as a lonely mother in modern era. Visiting the Vietnam Museum of Ethnology would also give you a brief knowledge about the cultural richness of the country.

Rivers and lakes add much to the beautiful scenes of Hanoi. And you are definitely advised to listen to the legend of the Sword Lake by the mysterious water.



3



VE DENİZ...

Gelelim denizatinin hemen karnının üzerindeki Hoi An'a. UNESCO'nun dünya mirasları listesinde yer alan Hoi An, daha 15. yüzyılda önemli bir ticaret limanıymış. Liman kayıtları 1. yüzyıla kadar uzanıyor. Bu nedenle sadece Çinlilerin ve Japonların değil, Avrupalıların da ilgisini çekmiş. Vaktiniz olursa buradaki müzeleri de görmelisiniz. Deniz kıyısında yoga yapan gruplara katılmak oldukça keyifli olabilir. Buradaki Cua Dai plajı ya da plajdan 15 kilometre kadar mesafedeki Cham Adaları da Çin Denizi'nin tadını çıkarmak için ideal. Organik gıdalara meraklı olanlar ise biraz yolu göze alıp Tra Nhieu köyüne gidebilir, bir tarım ve balıkçılık köyünün ne kadar iyi korunduğuna şahit olabilir. Hazır ayağımızı suya değdirmişken, ülkenin diğer güzel plajlarından da söz

TIME TO ENJOY THE SEA

Our next stop is Hoi An, which you can spot on the map right on the "belly" of the seahorse. Hoi An on the UNESCO's World Heritage list was an important trade port in the 15th century. The records about to harbor here go back to the 1st century. This is why it has always attracted the attention of the Europeans along with the Chinese and the Japanese. Museums here also worth a visit or you can spare time for joining people doing yoga by the sea.

The Cua Dai beach here or the Cham Islands only 15 kilometers away are great choices to enjoy the blue sea. Those with an interest in organic food might take a little longer trip to Tra Nhieu and see how well a farmer and fisher village is protected. Phan Tiet is another place to enjoy the crystal waters and it might be called the capital of kiteboarding and surfing in the country. Mui Ne is another place where kite and windsurf lovers frequent. This is maybe the sole place where you can see how monsoon winds have made the beach look like desert and take a great photo in front of the dunes.

Scuba divers are invited to Duong Dong. Boat tours are also organized for those who would prefer the surface of the water. The sea here is perfect as it is in almost all the shores of Vietnam. The Ha Long Bas is at the Tonkin Gulf. This is where you will come across about 1,600 islands, captivating caves and stunning landforms. The towers of limestone, easily shaped by the tide, look like rock chimneys. The Phu Quoc Island offers great beaches, a peaceful national park and exciting waterfalls. Once you are in Vietnam, you should see the Mekong Delta, where small villages on the fertile soil are lined to each other via small boats on the brooks. One would never forget the taste of the authentic food in these villages.

4



edebiliriz. Phan Tiet bunlardan biri. Ülkenin kiteboard ve sörf başkenti sayılabilir. Mui Ne de rüzgar sörfü ve kite tutkunlarının uğrak yerlerinden. Bir kumsalın muson rüzgarları sayesinde nasıl bir çöl görünümüne kavuştuğunu ancak burada görebilir, kum tepeleri önünde "evladiyelik" fotoğraflar çekilebilirsiniz. Dalış tutkunlarını ise Duong Dong'a davet etmeliyiz. Tabii suyun yüzeyini tercih edenler için eğlenceli tekne turları da var. Deniz, tüm Vietnam kıyılarında olduğu gibi burada da harika. Ha Long Koyu, Tonkin Körfezi'nde yer alıyor. 1,600 kadar adanın serpiştiği koyda benzersiz yeryüzü şekilleri ve büyüleyici mağaralarla karşılaşacaksınız. Gelgitlerin kolayca şekillendirdiği kireçtaşı "kuleler," bir bakıma buranın "peri bacaları." Phu Quoc adasında da harika kumsallar var; huzur dolu bir milli park ve coşkun şelalelerle birlikte. Vietnam'a gitmişken bir fırsat bulup Mekong Deltası'nı mutlaka ziyaret edin. Çayların ırmakların denize döküldüğü bu bereketli topraklardaki köyler arasında ulaşım genellikle küçük teknelerle, hatta kayıklarla sağlanıyor. Köylerdeki geleneksel yemekler unutulmaz.

KURUCU KENT

Ülkenin en büyük şehri Ho Chi Min, Vietnam gezisine son noktayı koymak ve büyük bir devlet adamına selam vermek için doğru yer. Ülkenin kurucusu Ho Chi Min, 1969 yılında ölene dek devlet başkanlığı yaptı. Eski Saygon, bugün onun adına Ho Chi Min City adını taşıyor. Şehirde modern yapıları, klasik binaları, kiliseleri, gökdelenleri bir arada görmek mümkün. Devlet binalarının pek çok komünist ya da eski komünist ülkede olduğu gibi en çarpıcı yapılar olduğunu belirtmeliyiz. 7 milyonu aşan nüfusuyla çok dinamik ve renkli bir kent burası. İlginiz varsa burada bir tiyatro gösterimi izlemelisiniz. Dili anlamam diye hiç tereddüt etmeyin. Şehrin yeraltı tünellerini bulabilmek için bir rehber ihtiyacı duyabilirsiniz. Ülkede sanatın ve eğlencenin kalbi burada atıyor. Vietnam kültürüne dair görmek isteyeceğiniz ne varsa Ho Chi Min'de küçük bir örneğiyle mutlaka karşılaşsınız. Bu nedenle ülkeyi ziyaret eden turistlerin çok büyük bir kısmı bu kente geliyor. Ama bize kalırsa siz bu büyük kentle yetinmeyin. Daha derinlere gidin. Doğu, özellikle de Vietnam bunu hak ediyor.



5



THE 'FOUNDING' CITY

Ho Chi Min, the largest city in the country, is the last spot on our journey, and it offers a chance to salute Ho Chi Min, a great statesman. The founder of Vietnam was the president until he died in 1969 and gave his name to old Saigon.

Modern buildings, classical ones and skyscrapers are lined up together in the city. Just like it is in many communist and former communist countries, the state buildings are more splendid. This is a very dynamic and vivid city with a population over 7 million. If you are interested in do not miss a chance to see a traditional theatre here and never hesitate that you will not understand the language.

You might need a guide to find the entrances to the undersoil tunnels of the city. Ho Chi Min City is the heart of culture and entertainment in the country. You would come across a sample of anything that belongs to the Vietnamese culture in this city. This is why the majority of the tourists to Vietnam visit Ho Chi Min. But we would not advise to be contended with this. You should go deeper into the Vietnam. It more than deserves this.

3: Gezginlerin özgün Vietnam kayıklarını görebilecekleri yerlerden biri de ülkenin güneyinde yer alan Mui Ne'deki bu balıkçı köyü.

A famous tourist destination in Mui Ne, southern Vietnam, is a fisherman village that tourists can see the unique style of fishing boats.

4: Bir başka Vietnam balıkçı teknesi.
Another Vietnamese fishing boat.

5: Phu Quoc adasında kalabalık bir köprü.
Crowded bridge across the harbor on Phu Quoc island in Vietnam.

6: Dalat'ta işlek bir pazar.
The busy market in Vietnam, Dalat.

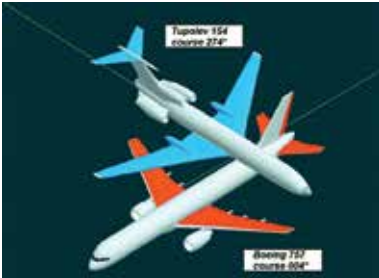
HAVADA ÇARPIŞMA!



Arif Şankaya ve Hasan Büber



Yüksek hızla uçan iki uçak yerel saat 21:35'te güney Almanya'nın Überlingen şehrinin yaklaşık olarak 10.000 metre üzerinde çarpışıyor...



Yüksek hızla uçan iki uçak Almanya'nın Überlingen şehrinin yaklaşık olarak 10.000 metre üzerinde çarpışıyor. DHL 757'nin kuyruğunun dikey kısmı, Rus uçağına tam ortadan temas ediyor ve dört parçaya bölünmesine neden oluyor. İki uçak birer alev topu halinde yere çakılıyor.

1 Temmuz 2002 günü, Rusya'nın başkenti Moskova'da Bashkirian Hava Yolları'na ait Tupolev Tu-154M tipi uçak, 60 yolcusu ve 9 mürettebat ile Barselona, İspanya'ya gitmek üzere Domodedovo Havalimanı'ndan kalkıyor. Uçakta bulunan 60 yolcudan 45'i Barselona'ya okul gezisine giden Rus öğrenciler. Uçuş toplam üç saat sürecektir ve belirlenen rota üzerindeki hava durumu gayet normal görünüyor. Bahreyn'den Brüksel'e giden DHL Boeing B-757 ise uçuş rotasındaki ara istasyon olan İtalya Bergamo'dan tekrar havalanıyor. İlerleyen saatlerde bu birbirinden habersiz iki uçak ve içindeki talihsiz insanlar... Almanya tarihinin en büyük havacılık kazasında tarihe geçeceklerinden habersizler. Bashkirian Hava Yolları'na ait 2937 sefer

sayılı uçak, neredeyse uçuş süresinin yarısında ve İsviçre Zürih üzerinden Almanya sınıra doğru yaklaşıyor. Kokpit ekibi hava trafik kontrol ile irtibat kuruyorlar, sınıra yakın uçsalar da iletişim halen daha Zürih hava trafik kontrol ile sağlanıyor. Telsizin diğer ucunda trafik operatörü Peter Nielsen bulunuyor, gece vardiyasında ve teh başına Tu-154M'ye talimatları bildiriyor. Aynı rota üzerinde ve güneyden yaklaşmakta olan DHL 757'de her şey yolunda görünüyor. Zürih hava trafik kontrol biriminin ana radarında kazanın gerçekleştiği gece bakım çalışması yapılıyor ve radarlar yedek sistemlerle çalışıyor. İki uçak da FL360, yani yaklaşık olarak 36.000 feet irtifada, neredeyse ses hızında uçuyorlar. Ve uçuş sistemleri olarak son derece gelişmiş olan bu iki uçakta da TCAS (Traffic Collision



Avoidance System) bulunuyor. Bir tür radar olan bu sistem birbirine çok fazla yaklaşan iki uçağın farklı yönlere doğru hareket etmesi konusunda kokpit ekibine yardımcı oluyor.

KULEDE TEK BAŞINA

İki uçağı da kendi radar ekranında takip eden Peter Nielsen, teh başına olduğu için aynı zamanda diğer uçaklarla da uğraşıyor. Birbirine tehlikeli derecede yaklaşan Bashkirian Tu-154M ve DHL B-757'nin TCAS sistemleri devreye giriyor ve alarm vermeye başlıyor; pilotlara RA (Resolution Advisory), yani çarpışmadan kaçınmak için çözüm önerisi veriyor. DHL uçağına alçalma Rus uçağına ise tırmanma komutu gönderiyor. Yedek sistemlerle görev yapan trafik kontrolörü ise böyle bir durumdan habersiz ve radarda birbirine çok yaklaşan iki uçağı uyarıyor ve Bashkirian 2937'ye FL350'ye (35.000 feet) alçalmasını söylüyor. Uçaktan alınan ikaz ve trafik kontrolden gelen talep ile kafası iyice karışan Rus kokpit ekibi kulenin talimatına uyarak FL350'ye alçalıyor, bu esnada farklı bir rotada uçan ve TCAS komutunu takip eden DHL 757 ise aynı şekilde çarpışmadan kaçınmak için FL350 seviyesine alçalıyor. Yüksek hızla uçan iki uçak yerel saat 21:35'te güney Almanya'nın Überlingen şehrinin yaklaşık olarak 10.000 metre üzerinde çarpışıyor. DHL 757'nin kuyruğunun dikey kısmı Rus uçağına tam ortadan çarpıyor ve dört parçaya bölünmesine neden oluyor. İki uçak birer alev topu halinde yere çakılıyor, Tupolev Tu-154'te bulunan 69 kişi ve DHL Boeing 757'de bulunan iki pilot hayatlarını kaybediyor. Alman kaza araştırma ekibinin uzun süren çalışmaları sonucunda aydınlatılan bu kazanın resmi raporu, 19 Mayıs 2004'te yayınlanıyor. Bu rapora göre Rus uçağının kokpit ekibinin TCAS sisteminin daha önce verdiği kaçınma manevrasını uygulamadığı ve trafik kontrolörü Peter Nielsen'in ana trafik radarlarından yoksun bir şekilde verdiği kararın hatalı olduğu belirleniyor. Resmi kurumlarca Bashkirian Hava Yolları tazminat cezasına çarptırılıyor ve kazada hayatını kaybedenler için anma törenleri düzenleniyor. Fakat kazada iki çocuğunu ve karısını kaybeden Rus mimar Vitaly Kaloyev, kaza sonrası geçirdiği ruhsal bunalım yüzünden sorumlunun Peter Nielsen olduğuna hükmediyor ve evine giderek 24 Şubat 2004'te kendisini bıçaklayarak öldürüyor. Böylece bu talihsiz kazanın kurban sayısı 72 olarak tarihteki yerini alıyor...



Stress

İkinci Bölüm



dirty
dozen-11

Kişisel yapımız ve iş ortamı, iş yaşamındaki stres konusunda önemli bir rol oynar. Stresi tanıyamazsak yönetemeyiz, onun bir numaralı düşmanımıza dönüşmesine izin veririz.

Bir önceki ay, stresin tanımından ve iki çeşit stres olduğundan bahsetmiştim. Şu an "Stresi hepimiz biliyoruz, nasıl başa çıkacağız?" sorusunu sorduğunuzu duyar gibiyim. Ancak doğanın bir kuralı vardır. Bir şeyle başa çıkamıyorsak o şeyi iyi bilmiyor ya da tanımıyoruz demektir. Sadece bildiğimizi düşünüyoruzdur. Dirty Dozen'nin maddelerini, hatta güncel hayatımızı, aile yaşantımızı da etkileyen stresi yönetebilmek için onu iyice tanımalıyız. Tanıyamazsak yönetemeyiz ve stres bir numaralı düşmanımıza dönüşür. İş yaşamındaki stres sebeplerinden kişisel yapımız ve iş ortamı ile ilgili olanları biraz açalım.

KİŞİSEL FAKTÖRLER

Kişisel faktörleri sadece olaylara bakış açımızla sınırlandıramayız. Yapılan araştırmalar bazı insanların yaşı ilerledikçe daha stresli olduklarını, sebep olarak ise yaşları ilerledikçe daha verimsiz olacaklarının düşünüleceği korkusudur. Bunun dışında cinsiyet ve dini inançların da iş yerinde stresi yakından etkileyen faktörlerden olduğu tespit edilmiştir. Özellikle iş hayatında ağırlıklı olarak kadınların yaptığı işleri erkeklerin tercih etmesi ya da tem tersi durumda da çalışanlarda stres olduğu tespit edilmiştir. Üzerinde önemle durulması gereken aile faktörü de iş yerinde stresi yakından etkileyen faktörlerdendir. Aile bireylerinden birisinin rahatsızlığı, ölümü ya da aile bireylerinden birisi ile ilgili bir başka sorunda çalışanları etkileyen önemli stres faktörlerindendir.

İŞ YERİNDEN KAYNAKLI STRES FAKTÖRLERİ

Görev tanımlarındaki eksiklik ve eksik ve yanlış kariyer planlaması:

Yetersiz görev tanımı stres nedenlerindendir. Kim ne iş yapacak sorusunun cevabı bulunamazsa çalışanlarda stres başlar. Ayrıca, çalışanlar kariyerlerinde bir gelecek görmüyorlarsa, çalıştıklarının karşılığını kariyer planlaması ile alamayacaklarını düşünüyorlarsa stres daha da yoğunlaşacaktır.

Çatışma ve yönetimsel hatalar:

Yine çalışanların birbirleriyle çatışma halinde olmaları, gruplaşma, dışlama gibi eylemlerde stres nedenlerindendir ki Dirty Dozen konusunda "normlar" başlığı ile iç içe geçmiş bir konudur. Çalışanların çoğunluğunun yapmak istemediği bir işi, bir başka

personel yapmak isterse bu personelde stres meydana gelecektir. Havacılıkta sık sık karşımıza çıkan, personelin yazılı kurallara, talimatlara uygun olarak görevini yerine getirmek istemesidir ki havacılık sektöründeki talimatlar insan can güvenliğine ya da maddi kayıplara yol açacak hataları engeller. Buna rağmen bir çalışanın üst amiri ya da meslektaşlarının baskısı nedeniyle kurallara uygun iş yapması istenmeyebilir. Bu durumda ya kuralları çiğneyecek ya da bazı çalışanları karşısına almak zorunda kalacaktır. Burada yönetim unsuru çok önemli bir faktördür. Eğer yönetimden de kaynaklı sorunlar varsa o zaman stres iki katına çıkacaktır. Kuralları uygulayıp uygulamamak ikileminden kaynaklanan stresle beraber yönetimdeki otorite boşluğu ya da tam tersi otorite fazlalığı çalışanlardaki stresi arttıran faktörlerdendir.

Fazla iş yükü ve zamansızlık:

Çalışan herkesin belli bir zamanda verilen görevi bitirme kapasitesi aynı değildir. Ancak işletmelerdeki doğru plan ve program sayesinde personelin hangi işi ortalama ne kadar zamanda bitirebileceği planlanabilir. Çalışanlara fazla iş verilmesi, zaman planlamasını doğru yapmadan işlerin bir an önce bitmesinin istenmesi ve çalışma ortamıyla ilgili ergonomi gibi fiziksel koşulların sağlanmaması personeldeki stres unsurlarındandır.

Çalışma düzeni:

Personeli yeteneklerine göre değerlendirememek yani doğru insan kaynakları planlaması yapmadan personeli gelişmiş görevlere vermek, personelde strese sebep olabilen faktörlerdendir ki bununla beraber ya da bundan bağımsız bir faktör olarak yorgunluk, vardiya düzeni, uykusuzlukta çalışanlarda stres sebeplerindendir.

Bunların dışında yeterli ücret vermeden personeli çalıştırma, maaşların ya da ücretlerin zamanında ödenmemesi, gelecek kaygısı yani her an işten çıkartılabileceğinin düşünülmesi de en önemli stres unsurlarındandır. Yapılan araştırmalar neticesinde iş yerindeki stres sebeplerini sadece bunlarla sınırlayamayacağımız, başka unsurların da stres nedenleri içinde sayılabileceği unutulmamalıdır. Anlattığımız bu maddeleri detaylandırmak mümkündür. Bu ay için önemli olan, stres nedenleri üzerinde biraz daha detaylı durmaktır. Bir sonraki ay stres aşamaları ve özellikle stres yönetiminden bahsedeceğim. Stresten uzak yaşamak bir hayaldir. Sizlere stres kontrollü günler dilerim.





Demir perdenin demirden kuşları: **Hava Kuvvetleri Merkezi Müzesi**



Sovyetler'in sır gibi sakladığı uçaklar, acı tatlı hatıralarıyla Moskova'nın 40 kilometre uzağında sizi bekliyor.





Artem İvanovic Mikoyan, 1905 yılında bugünkü Ermanistan'ın Sahanin kentinde doğdu. Temel eğitimi tamamladıktan sonra, askere yazılana dek Rostov ve Moskova'da çeşitli mekanik işlerinde çalıştı. Askerden sonra katıldığı Zukovski Hava Kuvvetleri Akademisi'nde uçaklarla tanıştı. İlk uçağını da burada, 1937 yılında yaptı.

...
Mikhail Gureviç, 1893 yılında, Kursk bölgesindeki Rubanshchina kasabasında doğdu. Ailesi şarapçılıkta kullanılan ekipmanların üretimiyle uğraşıyordu. Liseden sonra Karkiv Üniversitesi'nde matematik okudu fakat devrimci faaliyetlerinden dolayı bitiremeden kovuldu. Daha sonra yine üniversite eğitimi için Fransa'ya gitti fakat 1914'te tatil için geldiği memleketinde Birinci Dünya Savaşı patlak verince kaldı. Savaş sonrası

yeni Rusya'da Karkov Teknik Üniversitesi'ni bitirdi, uçak mühendisliği eğitimi almak üzere 1929'da Moskova'ya gitti.

...
İşte koca Rusya'nın iki farklı ucundan gelen bu iki adamın yolları, 1939'da, yani ikinci savaşın başlangıcında kesişti. Rusya henüz savaşa girmemişti ve yepyeni bir uçak geliştirmek istiyordu. Mikoyan ve Gureviç Tasarım Bürosu'nun ürettiği uçaklara MiG öneki verildi. MiG-1, başarısız bir uçak oldu. MiG-3'ten az sayıda seri üretim uçağı çıktı, saldırı uçağı olmaktan çok gelen saldırıları savuşturmakta kullanılabilecek bir kapasiteye sahipti. MiG-5, MiG-7, MiG-8 Utka gibi modeller başarısız prototipler olmaktan öteye gidemedi. Asıl sorun, Alman teknolojisini örnek alan motorda gibiydi. Rus savaş uçağı gelişiminde savaş sırasında ele geçirilen Alman uçaklarının



1: Monino'daki Hava Kuvvetleri Merkezi Müzesi'nde 173 uçak sergileniyor.

2: Müzede İkinci Dünya Savaşı için özel bir bölüm var. Bu bölümde bir MiG-3 de sergileniyor.

3: Tupolev TU-16 "Badger" bombardıman uçağı

payı büyüktür. Havacılık bakanı ve tasarım bürolarının şefi, Stalin'in kulağına "İngiliz motorları alalım" diye fısıldamaya başladığında, ülkeyi savaştan galip çıkaran devlet başkanının yanıtı "Hangi salak bize sırlarını satar!" oldu. Ancak İngiliz hükümeti, Mikoyan ve beraberindeki bir ekibin Rolls-Royce Nene motorları üzerinde inceleme yapmasına izin verdi. Niyet, Rusya'ya bu motorun üretimi için lisans vermektir. Yıllar sonra İngiliz şirket, motorun lisans hakları için beyhude yere dava açacaktı. Klimov isimli makine mühendisi, gördüğü motoru geliştirdi ve ortaya o günün koşullarıyla mükemmel olan MiG-15 uçağı çıktı. Bu, aslında aynı zamanda MiG efsanesinin de başlangıcıydı. MiG, İkinci Dünya Savaşı'ndan doğan, soğukkanlı bir soğuk savaş uçağı olmuştu. Sovyetler Birliği uçağı "dostlarına" satmakta gecikmedi ve Kore Savaşı'nda Rus MiG-15'ler ile Amerikan SF-86 Sabre uçakları kapıştı. Amerikan pilotlarının MiG Geçiti adını verdikleri, Yalu Nehri'nin Sarı Deniz'e boşaldığı bölge, gerçek anlamda büyük çaplı havadan havaya savaşın da doğum yeri sayılır. Hem Mikoyan hem de Gureviç, çok sayıda Lenin ve Stalin ödülü

aldı. Mikoyan'ın 1970'teki ölümünün ardından enstitünün adı sadece Mikoyan'a dönüştürüldü ama bugün büyük bir şirket olan üretici MiG ön ismiyle üretim yapmaya devam etti.

...

Peki tüm bunları neden anlattık? Rusya'nın en büyük askeri havacılık müzesi olan Hava Kuvvetleri Merkezi Müzesi'ne giriş olarak kabul edin lütfen. Moskova'ya 40 kilometre mesafedeki Monino'da bulunan müzede, bunun gibi sayısız savaş ve barış öyküsünün canlı tanıkları var.

Müze 1956'ya kadar üs olarak hizmet veren alanda 1958'de kurulmuş ve kapılarını 1960'ta açmış. Açmış derken, elbette sınırlı sayıda misafire. Sovyetler uçaklarının teknolojisi gibi müzelerini de sır gibi saklamış yıllarca. 1999'a kadar bu sıkı politika devam etse de bugün özerk olan müzenin bir online uygulaması bile var!

İçeride 173 uçak ve 127 uçak motoru sergileniyor. Ayrıca sayısız kitap, film, belge, ekipman...

Ha bir de Gary Powers'ın ceketi.

Powers' mı kim? Onu da bir başka müzede anlatırız. Şu ünlü 1960 U-2

Yazı dizisi - 2



1

Sivil uçak üretiminde
küçük dev adım:
**European Technical
Standard Order
(ETSO) nedir?**



Mustafa Bucan ÇOLAK
mcolak@thy.com

Teknik Eğitmen - THY Teknik A.Ş.

2





Önceki yazımızda uçak ve uçaklara takılacak parçaları üretecek firmaların sahip olması gereken standartlardan ve EASA Part 21'den bahsetmiş ve demiştik ki: Aynı şekilde bu uçaklardaki emniyet kemeri tokasını üreten şirket de üretim organizasyonu onayına sahiptir.

Havacılık sektörü için sadece kemer tokaları üreten bir şirket dahi, tıpkı Airbus ve Boeing gibi asgari standartları karşılamak mecburiyetindedir.

Bu mecburiyet size de aşırıya kaçmış bir sorumluluk gibi gelmedi mi? Sonuçta bir emniyet kemeri tokası ile devasa bir uçağı üretecek firmaların bir olmasını beklemek pek mantıklı bir yaklaşım değil. "Bence, ürettikleri ürünler birbirinden farklı olan şirketlerin, mesuliyetlerinin de farklı olması gerekir" diye düşünüyorsanız haklısınız. Havacılık otoriteleri de aynı düşünceyle yola çıkarak ürün tipine göre üreticilerin yetkilendirmesinde kolaylık sağlayacak bir sınıflandırma yapmışlar. Üretici firma yetkilendirmesi (POA) kuralları altına alınan bu tasnifte üç tip yetki bölümlendirmesi vardır:

- Tip Sertifikası Sahibi Şirket
- POA sahibi Şirket
- ETSO yetkili şirket

TİP SERTİFİKA SAHİBİ ŞİRKETLER

"Tip sertifikası sahibi" yetkili şirketler zaten POA yetkisine sahiptir ve üç tip ürüne münhasıran yetkilendirilir; hava aracı gövdesi, motor ve pervane üretimi hakkını ellerinde bulundurlar. Tip sertifikası sahibi olmaksızın bu büyük malzemeleri üretemezsiniz. Tip sertifikası sahibi şirketler tarafından üretilen bu üç malzeme için özel bir onay evrakı düzenlenir. Bu evrak "Type Certificate Data Sheet – TCDS / Tip Sertifikası Data Listesi" denir. TCDS yayımlanana kadar o uçağa, motora veya pervaneye prototip denir. Prototip kelimesi havacılık üretim süreçlerinden sosyal kullanıma yayılmıştır.

Tip sertifikası sahibi şirketler ve ek tip sertifikalı şirketler, TCDS üzerinde değişiklik yapabilme yetkisine sahip olan şirketlerdir.

Popüler uçak ve helikopter üreticileri olan Boeing, Airbus, Bombardier, Embraer,

Airbus Helicopters ve Sikorsky gibi firmalar tip sertifikası sahibi firmalar olarak sıralanabilir.

POA SAHİBİ ŞİRKETLER

POA onaylı firmalar, uçaklara takılan sistem elemanları, parçalar ve komponentlerin üretilmesi konusunda yetkili kılınmıştır. Örnek olarak pompalar, valfler, sensörler, nem ayırıştırıcılar, hidrolik ve pnömatik elemanları bu yetki altında üretilir. Bahsedilen parçaların üretim süreci de çeşitli testler ve denemeler ve onay sertifikasyonu içermektedir ama uygunluk şartlarını sağlamış bir komponente veya parçaya motor veya pervane gibi bir tip sertifikası düzenlenmez.

ETSO YETKİLİ ŞİRKETLER

Daha teferuatlı olarak ele alacağımız European Technical Standard Order-ETSO, çok sınırlı (belirli bir parça veya sisteme münhasır sadece o parçanın ve sistemin üretilmesinden ibaret olan) bir POA yetkisi gibi tasavvur edilebilir.

ETSO yetkisi, Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı-EASA tarafından önceden kabul edilmiş olan muayyen parçalardan birinin veya birkaçının üretilmesi şartıyla verilen sınırlı bir üretim yetkisi türüdür. Örnek vermek gerekirse, yolcu emniyet kemeri üretecek bir şirkete sadece o ürünü üretecek kadarlık bir yetki ve verilen yetkiye uyumlu bir sorumluluk yüklenir. Bu sayede üretici firmalara havacılığa yönelik üretim yapmaları konusunda esneklik de tanınmış olur. Üzerlerine aşırı bir yük bindirilmaz.

Buraya kadar tanıtıcı olarak bahsettiğimiz ETSO yetkisinin teknik sınırlarını anlatmak, bu yetkinin edinilmesi hakkında daha detaylı bilgi vermek ve sivil havacılıkta kullanılması amaçlanan parçaların üretim süreçleri hakkında bilgi edinmek isteyenler için yazımıza bir sonraki UTED dergisinde devam edeceğiz.

1: "Tip sertifikası sahibi" yetkili şirketler zaten POA yetkisine sahiptir ve üç tip ürüne münhasıran yetkilendirilir; hava aracı gövdesi, motor ve pervane üretimi hakkını ellerinde bulundurur.

2: Yolcu emniyet kemeri üretecek bir şirkete sadece o ürünü üretecek kadarlık bir yetki ve verilen yetkiye uyumlu bir sorumluluk yüklenir.

Başka bir kozmetik mümkün!





Elinizi biraz suya sabuna dokundurmaya
hazırsanız, şampuandan bulaşık
deterjanına pek çok kozmetik ve temizlik
ürünü evinizde hazırlayabilir, böylelikle
doğaya bıraktığınız "kirli ayak izlerinin"
sayısını azaltabilirsiniz.



1



1: Evde hazırladığınız şampuan ve saç kremlerine istediğiniz esansı katabilirsiniz. Birkaç denemeden sonra fark edeceksiniz ki kendi formüllerinizi geliştirip kozmetik ürünlerinizi “tam istediğiniz kıvama” getirebilirsiniz.

Kullandığınız deterjan ve kozmetikler doğaya ne kadar zarar veriyor ve bunu nasıl azaltabilirsiniz? Kendi şampuanınızı, hatta cilt kreminizi yapmanız hiç de zor değil. Üstelik fark edeceksiniz ki pek çoğu çok eğlenceli.

Eğer hem kimyasallardan daha uzak bir yaşam sürmek hem de doğaya bıraktığınız zehirleri azaltmak gibi bir kaygınız varsa en azından bazı kozmetik ürünlerini evinizde üretebilirsiniz. Eğer elinizi suya sabuna değdirmeye hazırsanız, şampuanla başlayabiliriz.

Biberiye, ısırganotu adaçayı ve lavanta, aktarlardan kolaylıkla bulabileceğiniz

malzemeler. Bir kaptı kaynatmış suyun içine iyice karıştırdığınız malzemeyi atın ve kısık ateşte bir süre daha kaynatın. Ateşten alarak yarım saat kadar dinlendirin.

Daha sonra içine, organik bir sülfür olan metil sülfonil atın. Bu konuda eczanelerden destek isteyebilirsiniz. Metil sülfonil, saçlarınızın güçlenmesine yardımcı olacaktır. Metil sülfonil kaptı iyice eriyene kadar karıştırın, 30 dakika daha bekleyin ve süzün.

Şimdi bu sıvıyı bir kabın içine dörtte birini kaplayacak kadar dökün. Üzerine sıvı zeytinyağı sabunu dökün.

Zeytinyağı sabununuzu da kendiniz yapabilirsiniz ama isterseniz yine aktarlarda saf zeytinyağı sabunu bulmak mümkün.

Kabı iyice karıştırın, doğayla ve bedeninizle dost şampuanınız hazır demektir. Üstelik göreceksiniz ki harika kokuyor!

Kalıp zeytinyağı sabunundan sıvı sabun üretmek çok kolaydır. Bir kalıp sabunu rendeledikten sonra üzerine dört bardak kaynamış su dökün, biraz yumuşayınca blender'dan geçirin. Bir iki kaşık kadar bitkisel yağ ekleyin. Örneğin kakao yağı harika olacaktır. Sızma zeytinyağı da kullanabilirsiniz. İyice karıştırın. Sıvı sabununuz hazır.

Diyelim ki dışarıdan aldığınız zeytinyağ sabununun güvenmediniz. O zaman size bu konuda da küçük bir tarif verebiliriz.

Bir kilogram kostiği altı litre suda kısık ateşte ve mümkünse tahta bir kaşıkla karıştırarak eritin. Üzerine altı litre zeytinyağını çok yavaş bir biçimde, hatta damlatarak ekleyin. Bir taraftan karıştırmaya devam edin. Yoğun bir hamur kıvamı yakalayana kadar devam edin ve soğumaya bırakın. Şimdi sabun kalıplarını keserek çıkarabilirsiniz. Soğuma öncesinde sabunu düz kaplara dökmek işinizi kolaylaştıracaktır.

Bugün zeytinyağı sabunu dediğimiz tamamen doğal sabunun kökeni, Castile sabunu diye bilinen ve 16. yüzyıldan kalma bir tarife dayanıyor. İnternette daha farklı esanslar için farklı Castile sabunu tarifleri bulabilirsiniz.

Kendi hazırladığınız şampuan saçlarınız için pek çok ticari şampundan çok daha yararlı olacaktır. Ancak itiraf etmek gerekir ki bu şampuan saçınıza "ipeksi bir yumuşaklık" kazandırmayacaktır. Bunun için saç kremine ihtiyacınız var. Fakat derseniz, kreminizi de kendiniz hazırlayabilirsiniz. Nasıl mı?

Bir kasede zeytinyağı (100 gramı geçmeyin) bal ve ayranı karıştırın. Diğer miktarları biraz deneme yanılma yöntemiyle belirleyebilirsiniz ama genellikle 1/1 oranda ayran ve bir ya da iki kaşık bal yeterli olacaktır. Malzemenizi bir kapta karıştırın ve 30 saniye kadar mikrodalgada ısıtın ve neredeyse hamur kıvamına gelene kadar iyice karıştırın. Derseniz içine üç damla kadar esans ekleyebilirsiniz. Tercihinize göre grefurt gibi bir turuncu ya da gül gibi bir çiçek esansı tercih edebilirsiniz. Evet, bu kadar, saç kreminiz hazır!.

EN KOLAYI DETERJANI!

Eğer deterjanınızı da kendiniz hazırlamak istiyorsanız, su, oksijen, bor ve sodyumdan oluşan, temizleyen, arındıran ve mantara karşı etkili doğal bir mineral olan

boraksa ihtiyacınız olacak.

Eczane, aktar ve zirai ürün satıcılarında boraks bulabilirsiniz.

Deterjan yapımı için iki su bardağı kadar sabun rendeleyin. Bunun için kendi hazırladığınız zeytinyağı sabununun kullanabilirsiniz. Sabunu, bir su bardağı boraksı, bir su bardağı çamaşır sodasını ve tercihinize göre 15 damla kadar esansı bir kapta karıştırın. İyice karıştırın. İnanmayacaksınız ama deterjanınız hazır. Üstelik çok da hesaplı olduğunu fark edeceksiniz. Kendi kozmetik ve temizlik malzemelerinizi kendiniz üretmek artık gözünüze daha kolay ve keyifli geliyor gibi. O zaman bulaşık deterjanına da geçebiliriz.

Bir yemek kaşığı yemek tuzunun üzerine tercihinize bağlı olarak 10 damla kadar bitkisel yağ dökün. Lavanta kullanabilirsiniz örneğin. Bu ikisini iyice karıştırın. Üzerine bir su bardağı boraks, bir su bardağı karbonat, bir yemek kaşığı limon tuzu, bir yemek kaşığı çamaşır sodası dökün, iyice karıştırın. Otomatik makinenizde kullanacağınız deterjanın üretimi işte bu kadar zor!

Burada evde yapabileceğiniz birkaç üründen bahsettik sadece. İşin içine girdikçe kendi formüllerinizi geliştirmenin hiç de zor olmadığını göreceksiniz. Üstelik bentonit kil kullanarak yapacağınız maskelerden siyah nokta bantlarına kadar pek çok şeyi evde hazırlayabilirsiniz. Üstelik günümüzün dijital ortamında her birine dair tariflere, tavsiyelere kolaylıkla ulaşmak mümkün.



V-22 OSPREY: Uçak mı, helikopter mi?



● General characteristics

- **Crew:** Four (pilot, copilot and two flight engineers /crew chiefs)

- **Capacity:**

- **Capacity:**
 - 24 troops (seated), 32 troops (floor loaded), or
 - 20,000 lb (9,070 kg) of internal cargo, or up to 15,000 lb (6,800 kg) of external cargo (dual hook)
 - 1x **Growler** light internally transportable ground vehicle^{[227][228]}
- **Length:** 57 ft 4 in (17.5 m)
- **Rotor diameter:** 38 ft 0 in (11.6 m)
- **Wingspan:** 45 ft 10 in (14 m)
- **Width with rotors:** 84 ft 7 in (25.8 m)
- **Height:** 22 ft 1 in/6.73 m; overall with nacelles vertical (17 ft 11 in/5.5 m; at top of tailfins)
- **Disc area:** 2,268 ft² (212 m²)
- **Wing area:** 301.4 ft² (28 m²)
- **Empty weight:** 33,140 lb (15,032 kg)
- **Loaded weight:** 47,500 lb (21,500 kg)
- **Max. takeoff weight:** 60,500 lb (27,400 kg)
- **Powerplant:** 2 × Rolls-Royce Allison T406/AE 1107C-Liberty turboshafts, 6,150 hp (4,590 kW) each

● Performance

- **Maximum speed:** 275 knots (509 km/h; 316 mph) at sea level / 305 kn (565 km/h; 351 mph) at 15,000 ft (4,600 m)^[230]
- **Cruise speed:** 241 kn (277 mph, 446 km/h) at sea level
- **Stall speed:** 110 kn^[52] (126 mph, 204 km/h) in airplane mode
- **Range:** 879 nmi (1,011 mi, 1,627 km)
- **Combat radius:** 390 nmi (426 mi, 722 km)
- **Ferry range:** 1,940 nmi (2,230 mi, 3,590 km) with auxiliary internal fuel tanks
- **Service ceiling:** 25,000 ft (7,620 m)
- **Rate of climb:** 2,320 – 4,000^[52] ft/min (11.8 m/s)
- **Glide ratio:** 4.5:1^[52]
- **Disc loading:** 20.9 lb/ft² at 47,500 lb CW (102.23 kg/m²)
- **Power/mass:** 0.259 hp/lb (427 W/kg)



Uçak mı, helikopter mi? Aslında sıradışı görüntüsünün altında her ikisi birden bulunuyor. V-22 koşullar ne olursa olsun hedefine ulaşması için tasarlandı ve her zaman göreve hazır.

V-22 Osprey, Bell Boeing firması tarafından uzun uğraşlar sonucu tasarlanarak üretilen ve 2007 yılından beri etkin hizmette olan, dikey iniş kalkış (STOL-VSTOL) yapabilen bir savaş uçağı. ABD Hava Kuvvetleri tarafından etkin kullanımda ve şimdiye dek 160 adetlik üretim sayısına ulaştı. Tanesi 67 milyon dolar olan bu uçaklar çok amaçlı olarak kullanılabilir. İki pilot tarafından uçurulan V-22 Osprey, 32 kişiye kadar mürettebat taşıyabiliyor. Ağırlığı 15 ton olan bu uçak, toplamda 27,5 ton ağırlık kaldırabiliyor. İki adet turboshaft türü pervaneli motora sahip. Saatte 590 km hıza ulaşabilen V-22 Osprey, 610 km'lik menzilde görev yapabiliyor. 8 kilometre yüksekliğe kadar kalkış yapabilen

uçuğun özellikle özel operasyonlarda sıklıkla kullanılması amaçlanıyor. Havada yakıt ikmali yapıldığında görev menzili 1000 km'ye ulaşabiliyor. 18 yıldan fazla süren geliştirme süreci geçiren ve birçok zorluklarla üretilip defalarca kazaya uğrayan bu uçaklarda sonunda başarı elde edildi. Dikey kalkış özelliği sayesinde iniş pistine ihtiyaç duymuyor ve helikopter gibi inip kalkabiliyor. Aynı zamanda bir helikopterden çok daha hızlı ve %75 oranında da daha sessiz. Zamanla daha fazla geliştirilmesi beklenen bu uçaklar aslında helikopterlerin ve uçakların geleceğini temsil ediyor. Şu an sadece askeri amaçlar için kullanılsalar da gelecekte sivil modellerini de gökyüzünde görmek mümkün olacak.

#engüzelhediye

DÜNYANIN EN GÜZEL HEDİYESİ



Kızının ismi ve hayalindeki tatil,
Dünyanın En Güzel Hediyesi'ne dönüşsün.



www.dunyaninenguzelhediyesi.com

flypgs.com
ucuz biletin adresi

PEGASUS

Hava trafik kontrol mekanizması nasıl işler? (2)

 **Gonca Güler**

Hava Trafik Kontrolörü

TATCA Yönetim Kurulu Üyesi



Havacılık sektörü dünya ekonomisinin önemli kilometre taşlarından biri olarak ülkemizde de hızla gelişmeye devam ediyor. Son yıllarda uçakla seyahat eden yolcu sayılarında önemli artışlar görülürken bir günde iniş-kalkış yapan uçak sayıları bakımından da her gün rekor üstüne rekor haberleri gelmeye başladı. Sınırlarımızdaki sorunlar nedeniyle uluslararası ölçüt olan "complexity score" yani yapıdaki karmaşıklığın geçen yıla göre hava sahamızda %21,2 oranında artış göstermesine rağmen sektör, Türkiye ekonomisinin yaklaşık 3 katı daha hızlı bir büyüme gösterdi.

Kuşkusuz sektörümüzün gelişmesinde emeği geçen paydaşlar bir hayli fazla. Bu zincirin bir parçası olan Hava Trafik Kontrol Merkezi'nin rolüne, ünitelerine geçen sayımızda yer vermeye çalıştık. Bu yazımızda uçağa bindiğiniz andan itibaren hangi aşamalardan geçtiğinizi daha yakından inceleyelim. Öncelikle hem uçaklar arasındaki hem de manevra

sahasındaki uçakların o sahadaki manialarla (engellerle) çarpışmalarını önlemek, düzenli bir trafik akışını sürdürmek ve hızlandırmak, uçuşların emniyetli ve etkin bir biçimde yürütülmesi için gerekli bilgileri sağlamak, arama ve kurtarmaya ihtiyaç duyan uçakla ilgili olarak ilgili kuruluşlara yardımcı olmak, Hava Trafik Kontrol Hizmeti'nin amaçlarıdır.

Amaç, aynı zamanda emniyetli, düzenli ve hızlı bir trafik akışını sağlamaktır. Diyelim ki İstanbul'dan Ankara'ya gidecek bir yolcu uçağının içindesiniz. Siz uçağınıza yerleşip uçağın hareketini beklerken, kaptan pilotunuz uçuş öncesindeki hazırlıklarını tamamlayıp kuleden yol müsaadesini, push back, taksi iznini ve son olarak kalkış iznini alır.

Uçağınız pist başına gelip kalkış yaptıktan sonra, frekans değişikliğiyle artık Yaklaşma Ünitesi'nin kontrolünde demektir. Yani artık sizi gözle takip eden bir kontrolörün (rule) hakimiyetinde değil, sizi radarında takip eden bir yaklaşma (departure)



Sadece Atatürk Havalimanı'na iniş-kalkış yapan trafik sayısı 2013 yıl sonu verilerine göre günde ortalama 1.113. Bu rakama transit trafiklerin de eklendiğini düşünürsek işin nasıl kritik bir boyut kazandığını anlayabiliriz.

kontrolörünün talimatları altındasınız demektir. Bu ünite uçağınızı belirli bir seviyeye kadar tırmandırıp, diğer gelen ve kalkan uçaklarla ayırmalarını yaptıktan sonra bir sonraki ünite olan Yol Kontrol ünitesine devreder ve uçağınız son üniteye artık asıl yolculuk edeceği seyir seviyesine ulaştırılır. Ankara FIR sınırlarına yaklaşıncaya da İstanbul'dan Ankara Hava Trafik Kontrol Merkezi'ne devriniz gerçekleştirilir.

Ankara Kontrol ise tüm bu işlemleri, tersinden başlamak üzere gerçekleştirir. Öncelikle uçağınızı düz uçuşta olduğunuz seviyeden alçaltmaya başlatır, daha sonra yaklaşma ünitesine devreder, alçalışınız devam ederken hızlarınız ayarlanır, ilgili piste yönlendirilir ve kuleye devredilirsiniz. Hava trafik kontrol hizmeti, kulenin iniş iznini vermesinin ardından uçağınızın yere teker koyarak park yerinize ulaşmaya kadar devam eder.

Ülkemizde bir meydandan diğerine giden uçakların yanı sıra hava sahamızı kullanan diğer trafiklere de hizmet verilmektedir. Bu uçaklar belirli seyir seviyelerinde ülkemiz hava sahasını kat eder ve hangi ülke sahasına giriş yapacaksa o ülkenin hava trafik kontrol hizmetine devredilir.

Anlaşıldığı gibi tek bir uçak için yapılan işlemler bir hayli fazla. Sadece Atatürk Havalimanı'na iniş-kalkış yapan trafik sayısı 2013 yıl sonu verilerine göre günde ortalama 1.113'tür. Bu rakama transit trafiklerin de eklendiğini düşünürsek işin nasıl kritik bir boyut kazandığını anlamak mümkün olur. Hava trafik kontrol hizmetinin tarihçesi ile bir sonraki sayıda yeniden buluşmak üzere.



Suyun altında keşfedecek çok şey var: **SCUBA**



Son yıllarda tüplü dalış olarak da nitelendirilen scuba dalışa ilgi oldukça yaygınlaştı. Peki ama bu spora nasıl başlanır, başlangıçta neler yapılmalı ve nelere ihtiyacımız var?



Soydan Cengiz
Dalış Eğitmeni



Salim Ocak
Dalış Eğitmeni

Dalış sporuna başlamak için sebebiniz nedir? Bazen merak, bazen su korkusu, bazen de yeni bir hobi kazanma isteği. Sebep ne olursa olsun kesinlikle denenebilecek, denendikten sonra da büyük ihtimalle bağımlısı olunacak bir spor. Orada yer çekimini hissetmiyorsunuz, adeta çocukluğunuzun süper kahramanı "Süpermen" gibi uçuyorsunuz. Ya da uzaydaki bir astronot gibi sınırsız hareket etme şansını yakalıyorsunuz. Elbette ki sizin dalış sporu ile ilgilenme sebebiniz bu değil. Yeni bir dünyayı keşfediyor, oradaki farklı canlıları görüyor, oradaki tarihe şahitlik ediyor, batıkların balıklara ve diğer canlılara nasıl ev olduğuna şahit oluyor ve bu renk

cümbüşü içindeki muhteşem güzelliği hayranlıkla seyre dalyorsunuz. Eğer sebebiniz varsa ve istiyorsanız, dalış sporuna ilk adımı atarak su altındaki ilk havanızı solumaya hazırsınız demektir. O zaman başlangıçta neler yapıyoruz, hemen bir göz atalım...

Öncelikle scuba dalış eğitimi veren, bir dalış merkez bulmanız gerekiyor. TSSF, Türkiye'de bu konudaki tek yetkili kurumdur. TSSF onaylı bir dalış merkezinden alacağınız dalıcı brövesi, uluslararası geçerliliğe sahip olacaktır. Tabii ki bu belgeyi alabilmek için de bazı beceriler edinmeniz gerekecek. Şimdi bunlara daha detaylı bakalım.



ÖNCE KURALLAR

Dalış eğitimi iki aşamadan oluşur. İlk aşama, teorik bilgilerin yer aldığı ve yaklaşık olarak 10-12 saat süren "Teorik Eğitim"dır. Bunu tamamlayan dalıcı adayları beş dalışı içeren pratik eğitimlerini muhakkak denizde tamamlamalıdır. Eğitim sonunda 18 metreye inmiş ve su altında tamamlamaları gereken becerileri de eksiksiz edinmiş olmalıdırlar. Ardından dalıcı brövesi almaya hak kazanmış olacaklar.

Dalıcı adaylarının bilmeleri gereken en önemli husus şu ki dalış sporu kesinlikle çok eğlenceli bir spordur fakat uyulması gereken kesin kuralları vardır. Bu kurallara uyduktan sonra tehlikeli bir spor olmadığını sizler de göreceksiniz. Dalışa başlarken insanları en çok korkutan hadise "vurgun" olarak bilinen "dekompresyon rahatsızlığı"dır.

Eğer dalışın oldukça basit olan kurallarına uyulursa bu riskle karşılaşma ihtimali çok düşüktür. Özellikle yeni dalıcı adaylarının bu rahatsızlıkla karşılaşma riski daha da düşüktür.

Teorik eğitiminizi tamamladınız ve bir hafta sonunuzu pratik eğitimler için ayırdınız. Tüm eğitimlerinizi başarıyla tamamladıysanız, TSSF onaylı brövenizi almaya hak kazandınız demektir.

İKİNCİ BİR YOL

Dalabilmek için tek yol bu değil. "Discovery" denen ve su altını maksimum beş metre derinliğe kadar keşfedebileceğiniz bir dalışı da yapabilirsiniz. Böylece o keyifli anları yaşama fırsatı bulabilirsiniz. Bunun için de dalmadan hemen önce yaklaşık 30 dakikalık kısa bir eğitimle, tüm kontroller eğitmenin elinde olmak koşuluyla güvenli dalışlar yapabilir, su altında çekilen fotoğraflarınızla o anları ölümsüzleştirebilirsiniz.

Dalışa başlarken merak edilen en önemli konulardan biri malzemelerdir. Dalış malzemeleri almalı mıyım? Alacaksam maliyeti ne olacak? Bu sorulara cevap olarak şöyle diyebiliriz:

Dalış yapabilmek için herhangi bir dalış malzemesi almanıza gerek yoktur. Tüm dalış malzemeleri, başvuracağınız dalış merkezi tarafından karşılanacaktır. Yanınızda olması gereken malzemelerse çok basittir. Dalış sonrası kurulanmak için havlu ve deniz kıyafeti (şort, mayo, bikini) yeterli olacaktır. Hayatınızda yeni bir soluk için, şimdiden keyifli dalışlar diliyoruz.

Merak ettikleriniz için:

www.facebook.com/maviyelkendalisokulu

Bir sonraki yazımızda görüşmek üzere...

Türkiye, üç tarafı denizlerle kaplı bir ülke olmasına rağmen ne yazık ki denizle yeteri kadar bağ kurulamamış. Deniz, uzun yıllar bizim için hep bir bilinmez olmuş. Bakıp şiirler yazılan, şarkılar bestelenen bir ilham kaynağı olmaktan öteye gidememiş.



UÇAK HABERLEŞME SİSTEMLERİ



Mehmet Ertek

Radyo frekans alanları, bir çeşit düşük enerjili elektromanyetik (em) alandır. Yani enerji, dalgalar şeklinde uzaya yayılır. Em alanları, her an her yerdedir. Bu alanlar doğal olarak oluşmakla birlikte yapay bir kaynaktan çıkar. Bu elektromanyetik alanlar içerisinde haberleşme amacı ile verici ve alıcılar kullanılır. (1)

Haberleşme, bir zaman aralığında kaynaktaki bilginin (verici) ve kullanıcı (alıcı) kullanılarak farklı bir noktaya iletilmesine denir. Haberleşme sistemi, verici ve alıcı arasındaki iletişimi sağlayan (ya da bozmaya çalışan) tüm elemanlara verilen addır. (2)

VERİCİ SİSTEMLER

Giriş sinyali yani bilgiyi iletişim ortamına aktaran, dönüştürücü bir ünedir. Yapısı, iletişim ortamına ve çalıştığı frekansa bağlı olarak değişiklik gösterir. Gücü ise birtakım standartlarla sınırlı olabilir. Vericiler sanıldığı gibi sadece 1,5 MW (Megawatt) gücünde radyo ve telsiz vericileri olmayıp, bir fiber optik kablunun ucundaki birkaç mw'lık (miliwatt) laser diyot da olabilir. Bazı sistemlerde modülatör ünitesi, verici içindedir.

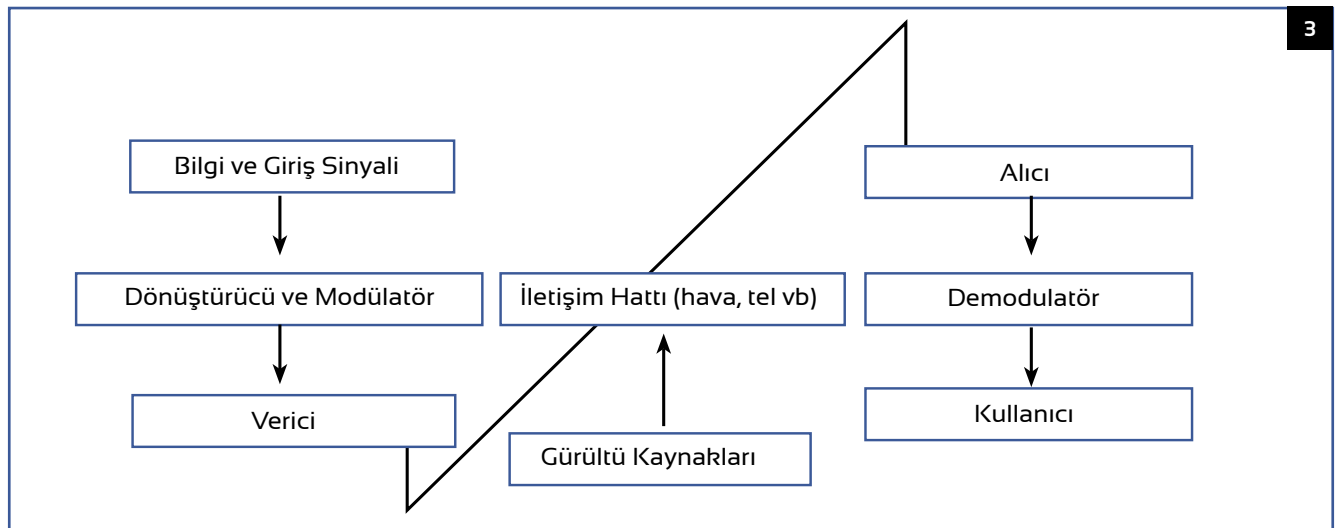
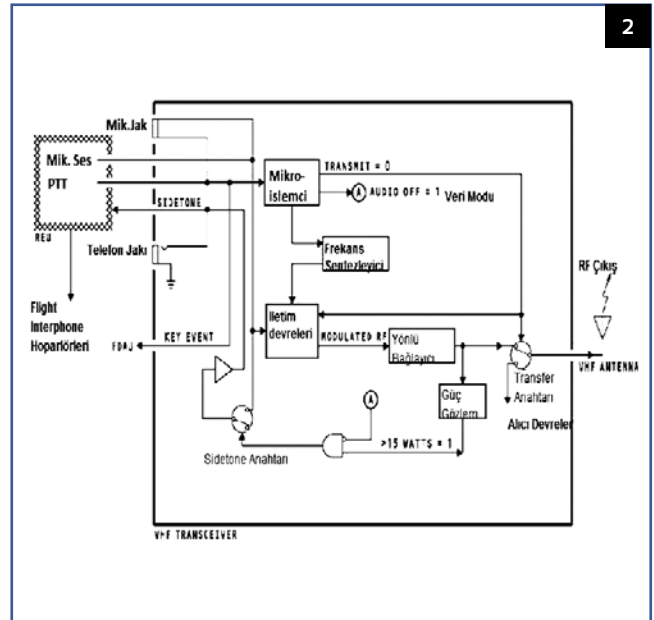
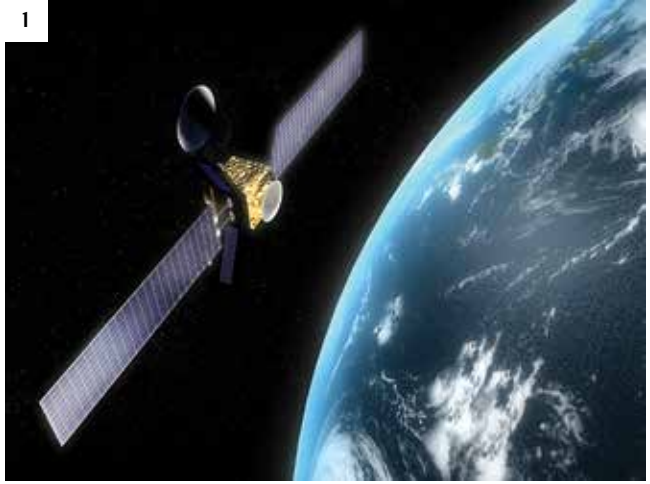
ALICI SİSTEMLER

İlk yapıldığı günden bu yana ihtiyaca göre pek çok türe ve yeteneğe sahip olmuştur. Asıl işlevi, verici tarafından yollanılan (modüle edilmiş) bilgileri, demodüle edip kullanıcıya aktarmaktır. Alıcılar evimizdeki radyo ve TV alıcıları ile sınırlı değildir; cep telefonları, fiber optik alıcılar gibi uzun bir liste sıralayabiliriz. (3)

UÇAKLARDAKİ ALICI-VERİCİ SİSTEMLER

Uçaklarda kullanılan tüm haberleşme sistemlerinde kaşıma elektronikle temelli alıcı verici sistemler olarak çıkar. Özellikle VHF HF haberleşme sisteminde uçağın uçak-uçak ve uçak-yer iletişiminin sağlanmasında alıcı-vericiler önemli rol oynar. Ancak genellikle alıcı-verici sistemler uçakta tümleşik hâlde bulunur. VHF transceiver gibi.

[Transceiver: Alıcı ve vericinin aynı yapıda birleşmesiyle oluşan devredir (Transmitter -Receiver)]





Basit bir el ağrısı mı? **Karpal tünel**

Bir zamane rahatsızlığı, karpal tünel sendromu. Eğer elini bilgisayardan ayırmayanlardansanız dikkatli olmalısınız...

Eliniz çok ağrıyor, özellikle de parmaklarınız. Bilgisayardan üç beş gün uzak kalsanız geçecek sanki. Fakat yok, bu kez durum biraz daha ciddi. Eskilerin deyimiyle o ağrı orada "yer etmiş."

Bakın şimdi de parmaklarınızda bir uyuşma başladı. Cep telefonuyla mesaj yazarken bile bir ağrı hissediyorsunuz. Özellikle baş parmağınızdan itibaren ilk üç parmağınız ağrıyor. Eliniz de epey güçsüzleşti mi ne? Eskiden kavrayıp kaldırdığınız şeyleri yerinden oynatmak biraz zor geliyor artık. Üstelik ağrı zaman zaman dirseğinize kadar ulaşıyor, sizi uykunuzdan uyandırıyor. Haddimizi aşarak dergi sayfalarından teşhis koymaya çalışmayalım ama bütün bu sıkıntıların nereden karpal tünel sendromu, yani bileğinizdeki bir sinir sıkışması olabilir. Oldukça "modern" bir sıkıntı bu. Daktilo, bilgisayar kullanan insanlarda görülüyor. Bir de bu "musibetlere" tabletler, akıllı telefonlar eklendi. Aslında elle tek düze işleri uzun süre yapanların yaşadığı bir sorun karpal tünel. Tabii teşhis doktorların işi; çözüm ile ilgili küçük bilgilere geçmeden önce birkaç önlemden bahsedelim biz.

EGZERSİZ YAPIN

Eğer mesainizin önemli bir kısmını elle yaptığınız işler oluşturuyorsa, aralarda mutlaka dinlenmeli, elinizin pozisyonunu değiştirmeli, mümkünse küçük egzersizler, rahatlatma hareketleri yapmalısınız.

Özellikle bilgisayar başında çalışıyorsanız, oturuşunuzu düzeltin. Dik oturun. Arkadaşlarınızdan dik oturmadığınızı fark ettiklerinde sizi uyarmalarını isteyebilirsiniz örneğin. En az bir buçuk saatte bir ellerinizi klavyeden kaldırıp dinlendirin. Kollarınızı masanın dışına kadar uzatıp bileklerinizi boşlukta bırakın; başka bir deyişle elinizi masadan sarkıtın ve bir süre öyle durun. Bu haldeyken elinizi bileğinizden yukarı ve aşağıya doğru hareket ettirin. Boynunuzu esnetin. Bunu yaparken kaslarınızı zorlamamaya dikkat edin; amaç rahatlamak. Omuzlarınızı silkeleyin. Kısacası, diğer eklem ve omurga rahatsızlıklarının da önüne geçmenize yardımcı olabilecek küçük egzersizler yapın.

Çok uzun süreler kesintisiz olarak klavye kullanıyorsanız, eldiven gibi uygun aparatlar kullanın. Fare kullanımı için de benzer gereçler bulabilirsiniz.

KİLOYA, SİGARAYA DİKKAT

Hazır tedbirlerden bahsediyorken, karpal tünel tedavisinde sigara kullanımının olumsuz bir etken olduğunu hatırlatalım. Şeker, romatizma, hipotirodi, fazla kilo ve gut hastalığı da karpal tüneli tetikleyebiliyor. Bu nedenle, beslenmenize özen göstermek sizi karpal tünelinden bir adım daha uzakta tutacaktır.

Şimdi gelim tedavi konusundaki uzman tavsiyelerine. Hastalık, doktorun şikayetlerinizi değerlendirmesi sonrasında elektromiyografi ile teşhis ediliyor ve hastalığın aşamasına göre bir tedavi yöntemi belirleniyor. Başlangıç aşamasında tıbbi gereçlerle elin hareketleri kısıtlanıyor ve ilaç tedavisi uygulanıyor.

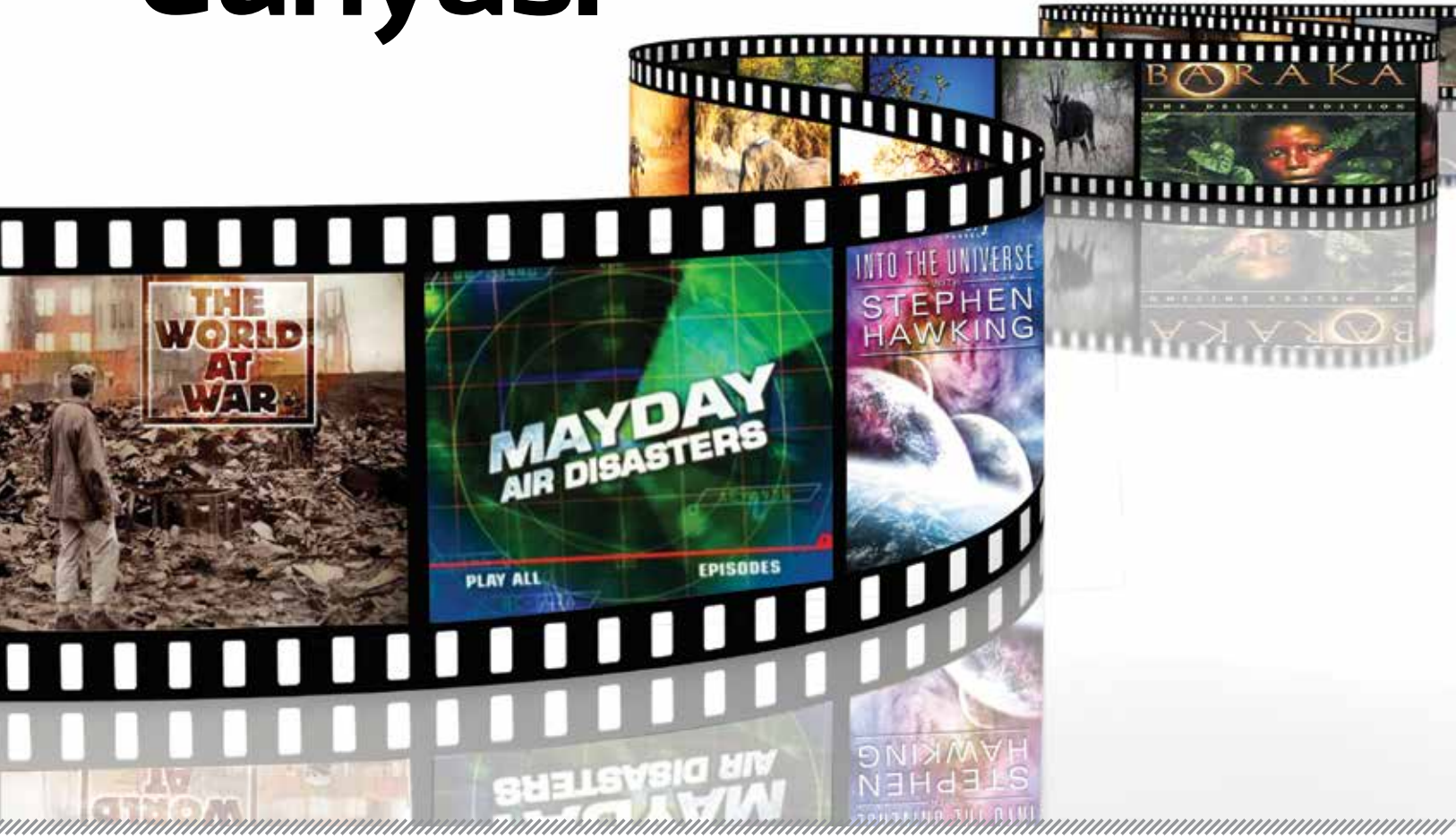
Eğer el ve bilekte şişlikler varsa steroid enjeksiyonları uygulanabiliyor. Şikayetlerde azalma görülmemesi durumunda ise ameliyata başvuruluyor. Doktorların makalelerine bakılırsa ameliyat çok komplike değil ancak operasyondan sonra da bir süre şikayetler devam ediyor, hatta artıyor. Yani iyileşmek zaman alıyor. İşte bu nedenle, pek çok diğer rahatsızlık gibi karpal tünelinden kurtulmanın en etkin yolu, ona hiç bulaşmamak, rahatsızlık daha sizi vurmadan vücudunuzun sesini dinlemek.



Hayat kayıt altında:

Tarihe damga vuran belgeseller

Gerçeğin büyüü dünyası



Hiçbir şey hayat kadar heyecan verici olamaz derler.

İşte bu iddiayla gerçek hayatı kayıt altına almaya

kalkışan dev belgeselleri sizin için derledik.

Keyifli seyirler dileriz...

İkinci Dünya Savaşının Kalbi "The World at War"

1973-74 yılları arasında İngiliz televizyonunda oynayan belgesel, yeryüzünün gördüğü en büyük savaşı çok geniş bir perspektiften anlatıyor. 900 bin sterlin gibi dev bir paraya mal olan belgesel, 26 bölümden oluşuyor ve yapıldığı dönem itibarıyla dünyanın en pahalı yapımı. Yapımcılığını Jeremy Isaacs'ı üstlendiği belgeseli dünya tarihin en önemli tiyatro oyuncularında sayılan Laurence Olivier seslendirmiş. Amerikalı besteci Carl Davis'in eserleriyle renklenen belgeselle birlikte aynı dönemde yayınlanan ve aynı isimli "The World at War" – "Dünya Savaşta" kitabı de çok büyük ilgi gördü.

Yapım, özellikle savaş tarihi yazımında ve anlatımda bir çığır açtı. Avrupa kültürüne en büyük katkısı ise savaşın ve diktatörlüğün ne denli kötü olduğunu apaçık anlatması oldu.

Kule! Kule! "Mayday"

Cinefix'in yapımcılığında ortaya çıkan ve "Air Crash Investigation" – "Uçak Kazası İnceleme" adıyla da bilinen belgesel için 2,5 milyon dolarlık bir bütçeyle yola çıkıldı. 2002'de çekimlerine başlanan belgesel, dünyanın pek çok önemli televizyonu tarafından satın alınarak 144 ülkede gösterildi.

Özellikle kazaları bilgisayar desteğiyle yeniden canlandırması nedeniyle büyük ilgi gördü.

Ayrıca uzmanlarla, emekli pilotlarla ve kaza araştırmacılarıyla yapılan röportajlar, belgeselin pek çok izleyici için bir tutkuya dönüşmesine neden oldu. Uzmanlar, bu kazaların nasıl önlenebileceğine dair fikirlerini de paylaşarak çok önemli bilgilerin evrenselleşmesini sağladı. Belgesel üniversite hocalarına ilham verdi, pek çok ödül kazandı.

Bir dahi dünyaya nasıl bakıyor? "Into the universe with Stephen Hawking"

2010 tarihli "Into the Universe with Stephen Hawking" bilimkurgu belgeseli her ne kadar geleceğe baksa da sinema tarihinin mihenk taşlarından bir oldu bile. Ünlü fizikçinin yazdığı bu mini seri, Discovery Channel için Darlow Smithson Productions tarafından üretili ve bilgisayarda hazırlanan evren imgeleriyle büyük ilgi topladı. Prömiyeri 9 Nisan 2010'da yapılan dizinin üç bölümü var: Yabancılar, Zaman Yolculuğu, Her Şeyin Öyküsü.

Fizikçinin karmaşık dünyasına uyumlu bir biçimde, belgeselin müzikleri için klasik müzik, elektronik müzikle birleştirildi.

Özellikle "Big Bang" teorisinin anlatıldığı kısımlar izleyicileri büyüledi ama yapımcılara bakılırsa bu sahneleri görselleştirmek hiç de kolay olmadı.

Sözün ötesi "Baraka"

Bu belgeselde konuşma yok, bildiğiniz anlamda metin yok, anlatıcı yok, bir senaryo var ama insanlar değil, doğa tarafından yazılmış. Güzel bir sabahın ilk saatlerinde başlıyor ve art arda ayınlar, volkanlar, şelaleler, ormanlar, hayvanlar ve bitkiler gözünüzün önünden almaya başlıyor.

Tamamı dans eden bir köy geliyor sonra, birbirlerinin vücutlarını boyayan kabile üyeleri. Harika doğa görüntülerini katliamları anlatan ve üst üste yığılı duran kemikler izliyor.

Çiçek dürbününden tüm bir doğaya bakış aslında Baraka. Unutulmaz "Koyaaniqatsi" belgeselini de hatırlatıyor.

Sinematograf Fricke'in kendine özgün çekim teknikleri ve açları da Reggio'nun filmine damga vuruyor.

Kudüs'ten Kyoto'ya, Tanzania'da ABD'ye pek çok noktada tamamlanan çekimlerin içinde insanların kolektif acılarına özel yer ayrılmış. Ülkemizi de birkaç kez ziyaret eden Dead Can Dance grubunun müzikleri, filmin şiirsel havasını tamamlıyor.

Şu dünyanın halleri "Life on Earth"

İngiliz doğabilimci David Attenborough, yine zamanının çok ötesinde çekim ve anlatım teknikleriyle dünyada hayatın "çeşitliliğini" ve "kaynağını" araştırıyor. Yine Attenborough'dan beklendiği üzere, film dünyanın her yerinde geçiyor. Dizi, BBC için bir televizyon serisi olarak, Warner Bros ve Reiner Moritz Productions ile işbirliğiyle çekilmiş ve 1979 yılının ocak ayında İngiltere'de yayınlanmaya başlanmış. Belgeselin formatı gereği Attenborough 13 bölüm boyunca dünyayı gezerek evrimin ve gezegenin öyküsünü inceliyor. Edward Williams'ın besteleriyle renklenmiş dizi, bugün bile birçok açıdan kaynak niteliğini koruyor.

Belgeselin unutulmaz bir sahnesi, 12. bölümde geldi, Ruanda'da bir dağ gorili grubuyla karşılaşan Attenborough, oldukça sıcak karşılandı çünkü primatlar yıllardır bölgede yapılan araştırmalar nedeniyle insanlara fazlasıyla alışmıştı. Attenborough'nun asil derdi maymunlarda başparmak kullanımını anlatmaktı ama bir anda dişi bir yetişkin gorille karşılaştığını fark etti. Yazılı metni bir anda boş veren Attenborough'nun burada fısıldayarak yaptığı doğaçlama konuşma adeta sinema tarihine geçti.

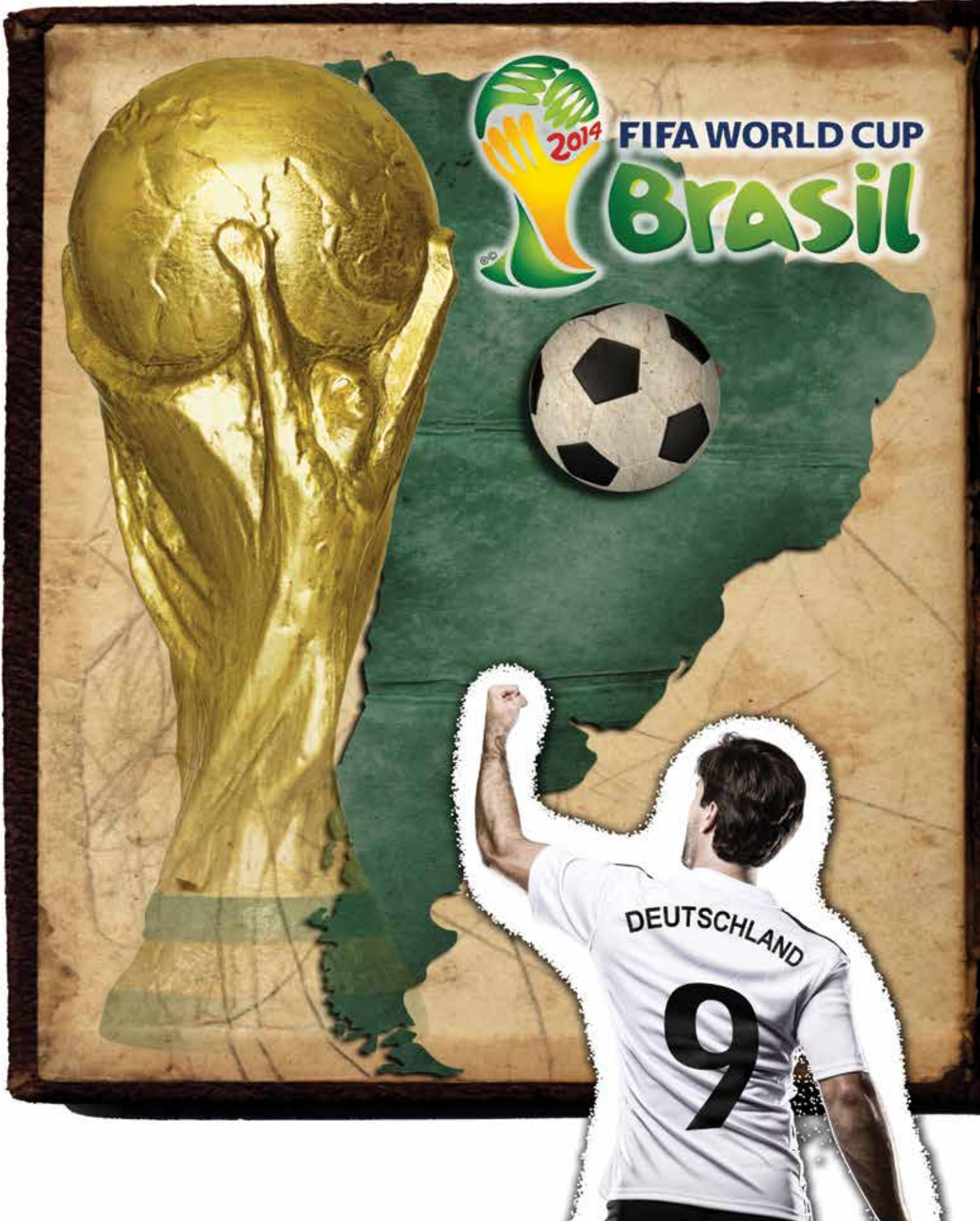
Zamanın ruhu...

"Zeitgeist: The Movie"

Peter Joseph'in 2007 yılında belgesel tadında çektiği sinema filmi Hristiyanlıktan II Eylül'e dünyaya damgasını vuran pek çok önemli olayla ilgili komplo teorilerini bir araya topluyor. Bankaların hem medyayı hem de uluslararası finans sistemini yönettiklerine dair teoriler de filmde özel bir yer bulmuş.

Çıktığı günden itibaren çok büyük bir popülerlik yakalayan bu yarı gerçek yarı hayal gücü anlatı, hangi teorisinin gerçek hangisinin ise bir propaganda aracı olduğunu araştırıyor.

Tüm teoriler "Din", "II Eylül" ve "Amerikan merkez bankası" temaları altında toplanmış. Özellikle modern dünya tarihi üzerine beyin jimnastiği yapmak isteyenler için bir başyapıt.



O kuyruklu yıldız dünyayı fethederken...

Dört yıl bekledim seni. Dört yıl daha bekleyeceğim.
İşin kötüsü, nasıl hevesle, heyecanla beklediğimi hep bildin, bileceksin.
Her dört yılda bir dünyayı bir kez sen döndüreceksin...

Dünya kupaları katılmanın ya da katılmamanın, kazanmanın ya da kaybetmenin, hatta futbolu sevip sevmemenin ötesine geçen bir heyecan. Ve her biri apayrı bir öykü yazıyor, her sayfasında biz fani okurlarını şaşırtarak. Bugün küresel bir dünyadan bahsediliyor ya, bu kerameti hala meçhul turnuva 1930'dan bu yana dünyayı küreselleştiriyor, adeta nereye gideceği bilinmez, deli fişek bir futbol topuna çeviriyor. Bu yaz da rotası malum ama rengi dokusu sürprizlerle dolu bir kuyruklu yıldız gibi geçip gitti dünyanın üzerinden. Kuyruğunun ısıltılı tozlarını üzerimize dökerek...

Toz bulutunun ortasından Suarez çıktı önce. Şaşırtıcı çalımları, keskin oyun görüşü ve şövalyevari edasıyla takımını "ölüm grubunda" dirilterek. Fakat bir omuz ısırdı, kendisiyle birlikte kupanın ilk sahibi Uruguay'ın da umutlarını çiğnedi. Ev sahibi Brezilya sonra... Bir kas ağrısına teslim oldu. Bütün sermayesini yatırdığı Neymar'a doktor abileri oynayamazsın deyince Brezilya da yenilmiş sayıldı, hiç beklemediği bir skorla. Kaleciler ki onlar yalnız adamlardır. Bu kadar çok maç penaltılara gidince, bahis şirketleri bildiklerini unuttu.

Amerikalıların çok sakallı, çok tecrübeli Tim Howard'ı futbola ilgisizliğiyle tanınan bir ülkenin devlet başkanını bile heyecana gark etti. Arjantin'in çizgi üstü kalecisi (ki kimilerine göre oyuncu kalitesi itibarıyla çizgi altı) tangocuları yıllardır hayal ettikleri finale kadar taşıdı. Hoş, bilgisayar oyunlarının servet bedel kalecileri İspanyol Cassillas ve İtalyan Buffon Akdeniz'i bir gözyaşı gölüne çevirdi ama Ochoa adlı koca kalpli Meksikalı 120 milyon nüfuslu ülkeye umut dağıttı. Demek ki kaleler hala önemliydi.

Bir zamanlar camdan adam derlerdi, çok sayıda turnuvada ya

da sezonda sakatlanarak takımını yarım bıraktığı için... Robben, Brezilya'ya gelirken lakabını da Atlantik'in ortasına atmıştı belli ki, yılmadı, yenilmedi, arkadaşlarının yenilmesine izin vermedi. Ta ki tangocularla neredeyse bir gece süren o uzun dansa kadar.

Sonra Gana... Öyle candan oynadılar ki matematikçiler ağladı elenmelerine neden olan aritmetiğe. Cezayir sonra, ülke içi karışıklıktan değil, bin yıllık bir kamptan gelir gibiydiler turnuvaya. Kolombiya, çeyrek finaldeki rakibi Brezilya'nın başına gelecekleri bilseydi hiç elenir miydi! Kosta Rika gibi küçük nüfuslu aslan gibi bir takım da son nefesini acımasız penaltılarda verdi, hatıralarımızda eşsiz bir yer ederek. Ve maviler. Açık maviler. Her turda bir asker kaybedip kalesini savuna savuna yükselen maviler. Umutlarını bağladığı yıldızın kafası dağılınca her maç bir başka yıldız türeten maviler. 1986 Dünya Kupası'nı görmüş, Maradona'yı izlemiş bir kuşağın gönlünün yarası. İşte bu kez o büyük finale kadar geldiler. Hem de ezeli rakipleri Brezilya'nın can evinde.

Almanlar mı? Bir futbol büyüğünün dediği gibi futbol 22 kişiyle oynanır ve sonunda hep Almanlar kazanır. En azından bu sefer öyle oldu. Ve bu sefer fazlasıyla hak ettiler. Yalan yok, Almanlar kazanırken Mesut'umuzun biraz daha fazla katkısı olsun isterdik. Ama o katkısını futboldan çok hayattan yana yaptı; turnuvadan kazandığı parayı 23 Brezilyalı yoksul çocuğun ameliyatına harcayarak...

Dört yıl bekledik seni, kuyruklu yıldız. Ve dört yılın hasretinin üstüne su serptin. Dört yıl daha bekleyeceğiz. İşin kötüsü, nasıl da hevesle, nasıl da heyecanla...

Uçurtmayla bir gün



Üç tane çıta, bir çivi, biraz ip, biraz kağıt... Harika bir gün geçirmek için yeterli.
Hatırlarsınız, her çocuk uçurtmalara bayılır!



Uçurtmalar harikadır. Uçurtmalar rengarenktir. Uçurtmalar biraz özgürlük gibidir. Ve çocuğunuzla bu özgürlüğün tadını gerçekten çıkarmak ve onun çocukluk hatıralarına asla unutmayacağı anlar eklemek istiyorsanız, bize kalırsa ona asla uçurtma almayın, kağıttan kuşunuzu onla birlikte yapın.

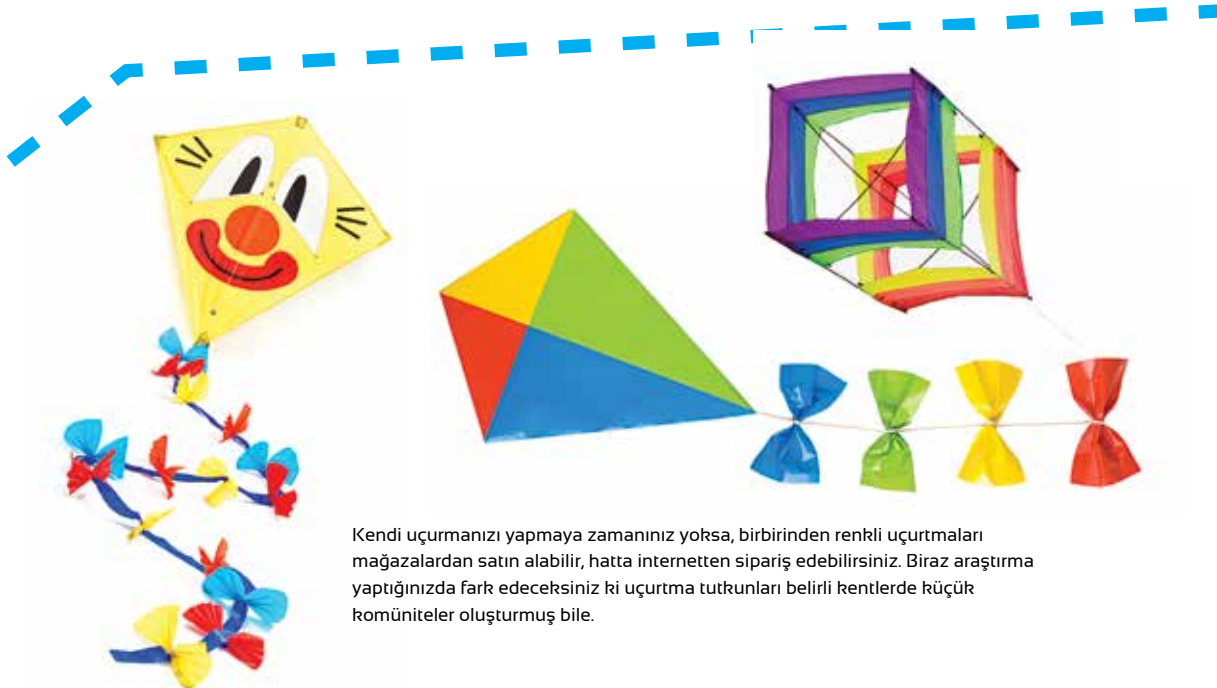
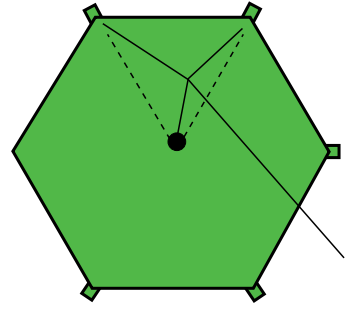
Eğer gerçekten martılar gibi süzülen bir uçurtma yapabiliyorsanız ne ala, bunu asla unutmayacaktır; yok, başarısız oldunuz ve uçurtmanız yere mi çakıldı; çok umursamayın. Yine de harika vakit geçireceğinizi şimdiden tahmin edebiliriz. Ama başarısızlık riskini ortadan kaldırmak için size küçük bir "yol haritası" sunmayı deneyebiliriz.

Öncelikle üç tane çıta temin etmeniz gerekiyor. Hesabı kolaylaştırmak için 70 santimlik çıtalar kullandığınızı varsayalım. Mahallenizdeki marangozdan kolaylıkla bulabilirsiniz. Bu üç çıtayla üst üste koyun ve tam ortalarından –bakın bu çok önemli– ince bir çiviyle birbirlerine çakın. Sonra bu üç çıtayla altıgen olacak şekilde açın. Altıgenin köşeleri -yani çıtaların uçları arasına- ip gerin. Şimdi elinizde kenarları ipten iskeleti çıtadan eşkenar bir altıgen olmalı. Aman dikkat! Kenarların eşit olması çok önemli. Bunun da küçük bir hilesi var. Bir parça ipi çıtalardan birinin ucundan merkeze kadar ölçün; tüm aralıklar bu ipin uzunluğuna eşit olmalıdır.

Şimdi bu altıgeni kaplama kağıdıyla kaplayabilirsiniz. Çıtaların uçlarının kağıdı yırtmaması için tam o noktalara gelen yerlere makasla küçük çentikler atın ve kaplama kağıtlarını ipin üzerinden içe doğru katlayarak yapıştırın. Eminiz, şimdi hatırlamaya başladınız küçükken nasıl uçurtma yaptığınızı.

DENGE İÇİN

Şimdi en kritik noktaya, uçurtmanın dengesini sağlamaya geldi sıra. Altıgenin bir kenarını seçin. Bu kenarın bir köşesine ip bağlayın, sonra o ipi göbeğe kadar gerip, tam o noktaya başparmağınızla basıp, aynı kenarın diğer ucuna doğru gererek bir "V" harfi oluşturun. Eğer bu yöntem karmaşık geldiyse, 70 santimlik çıtalı bir uçurtma için 70 santimlik bir ipi uçurtmanın yan yana iki ucuna bağlamayı da deneyebilirsiniz. İkinci bir parça ipi uçurtmanın göbeğine bağlayın. İpi uçurtmanın kağıdına tam ortadan açtığınız küçük bir delikten geçirerek uçurtmanın dışına çıkarın. Elinizdeki "V" harfiyle bu ipi üçgen piramit oluşturacak biçimde gererek bağlayın. Yani sonuçta üç kenarı da 35'er santim olan bir üçgen piramit oluşturmalsınız. Eğer bu işi hassas yapabiliyorsanız, uçurtmanız harika bir dengeye sahip olacaktır, hem de sert rüzgarlarda dahi yırtılmayacaktır. Uçurtmanın kuyruğu için de benzer bir yol kullanabilirsiniz. Az önce uçurtmanızın ipini bağladığınız kenarın tam karşısındaki kenara geçin şimdi. Yine "V" harfi oluşturacak şekilde ip bağlayın. V'nin tam ortasına, uçurtmanın çevresini üç kez dolaşacak kadar uzunlukta bir kuyruk bağlayacaksınız. Bu kuyruğu da ikinci bir kaplama kağıdını üçe katlayıp ince şeritler keserek, bu şeritleri ipe düğümçüklerle ekleyerek yapabilirsiniz. En iyi düğüm annelerin "tığ düğümü" dediği basit yöntem olacaktır. Şimdi kuyruğunuzu bağlayabilirsiniz. Denge piramitinize de yine tam ortaya gelecek şekilde bir düğümle esas ipinizi bağlayabilirsiniz. Artık iki kişilik eğlenceniz başlayabilir; açıklık bir alan, biraz rüzgar, biraz da çaba ile kendi elinizle yaptığınız uçurtmayı göklere salabilirsiniz.



Kendi uçurtmanızı yapmaya zamanınız yoksa, birbirinden renkli uçurtmaları mağazalardan satın alabilir, hatta internette sipariş edebilirsiniz. Biraz araştırma yaptığınızda fark edeceksiniz ki uçurtma tutkunları belirli kentlerde küçük komüniteler oluşturmuş bile.

Yemeklerinizin lezzet tamamlayıcıları: **SOSLAR**



Yazın ortasında canı tatlı çekenlere hem hafif hem de ferahlatıcı önerilerimiz var.

Enfes bir yemek yaptınız. Ancak yemeye başladığınızda tadında tarif edemediğiniz bir eksiklik hissettiniz. İşte tam da burada yapmanız gereken sosların lezzet artırıcı gücünden faydalanmak... Sosları kullanırken dengeyi korumakta fayda var. Sosun görevi yemeğin tadını öne çıkarmaktır, bu nedenle lezzeti yemeğin lezzetinin önüne geçmemeli. İşte sizin için derlediğimiz lezzet tamamlayıcı birkaç sos...





ISPANAKLI SOS

Malzemeler:

- 300 gr ıspanak
- 100 gr labne peynir
- 100 gr ceviz içi
- 2 yemek kaşığı zeytinyağı
- 2 tutam zerdeçal
- 1 diş sarımsak
- Tuz

Hazırlanışı:

300 gr ıspanak yaprağını yıkayıp suyunu süzdükten sonra 2 yemek kaşığı zeytinyağını tavada ısıtın. 100 gr ceviz içi ve ıspanakları kızmış yağa ekleyip orta ateşte sürekli karıştırarak kahverengileşinceye kadar pişirin. 1 diş sarımsağın kabuğunu soyun ve havanda ezin. Ispanaklı karışımı blenderle püre haline getirin. 2 tutam zerdeçal, sarımsak ve 100 gr labne peyniri ekleyip karıştırın. Gerekli miktarda tuz ekleyip servis edebilirsiniz. Afiyet olsun.



PANCARLI DİP SOS

Malzemeler:

- 2 pancar
- 2 diş sarımsak
- 4 yemek kaşığı zeytinyağı
- 1 su bardağı haşlanmış nohut
- 1 çay kaşığı kimyon
- 1 çay kaşığı kırmızı pul biber
- 1 çay kaşığı karabiber
- Yarım limonun suyu
- Tuz

Hazırlanışı:

Haşlayıp soyduğunuz pancarları nohut ile beraber mutfak robotuna atın. Diğer tüm malzemeleri de ekleyip püre haline getirin. Dip sosunuz hazır, afiyet olsun.



AVOKADO SOS

Malzemeler:

- 2 avokado
- 2 diş sarımsak
- Zeytinyağı

Hazırlanışı:

2 olgun avokadoyu ve fırında pişirilmiş 2 diş sarımsağın kabuğunu soyarak blenderle ezin. 2 yemek kaşığı zeytinyağını azar azar ekleyerek karıştırın. Biraz tuz serpin. Sosumuz artık hazır, servis yapabilirsiniz. Afiyet olsun.

Aksiyona gerçekten hazır mısın?

Bu ayın filmlerine aksiyon yapımları damga vuruyor. Harrison Ford, Antonio Banderas ve Mel Gibson'ı özleyenlere ise hoş sürprizler var.

GALAKSİNİN KORUYUCULARI

(Guardians Of The Galaxy)

İlk kez 1969 senesinde yayınlanan ve günümüze kadar farklı yorumlarla karşımıza çıkan çizgi romandan uyarlanan filmde, Marvel bizleri bu kez de bir uzay macerasına davet ediyor. Yönetmen koltuğundaki James Gunn, uyarlamayı çizgi romanın 2008 yılında yayınlanan formatından yapmalarının nedenini "Bu formattaki karakterlerin hem esprili hem karanlık. İlginç bir karışım ve filmde bunu kullanmak istedik" şeklinde açıklıyor. Filmin konusunu ise farklı ırk, yetenek ve karaktere sahip beş kafadarın galaksiyi kurtarma macerası olarak özetleyebiliriz.

Vizyon Tarihi: 1 Ağustos



FIRTINANIN İÇİNDE

(Into The Storm)

Son Durak 5 filmi ile tanıdığımız yönetmen Steven Quale imzalı filmimiz, aksiyon ve gerilim dalında bizleri fırtına gibi bir macerayla baş başa bırakıyor. Silverten kasabasında aniden başlayan kasırgalar sonucunda bütün kasaba yıkılmıştır, insanlar sığınaklara saklanmışlardır. Bir grup profesyonel kasırga takipçisi ise bir yandan insanları kurtarmaya çalışmakta, bir yandan da gerçek zamanlı kayıtlar yapmaya çalışmaktadırlar fakat henüz en kötüsü ile karşı karşıya kalmamışlardır ve bunun farkında değildirler.

Vizyon Tarihi: 22 Ağustos

CEHENNEM MELEKLERİ 3

(The Expendables 3)

Son yıllarda 80'ler ruhunu çağırma ritüeli olarak nitelendirilen ve aksiyon sinemasının aranan simalarını bir araya getirerek bizlere aksiyonu adeta zirvede yaşatan serimiz, yepyeni filmiyle karşımıza geliyor ve şimdiden favori filmlerimizden biri olmaya aday. Serinin yeni filminde ekibimiz bir zamanlar kuruluşuna yardımcı olan Conrad'ın (Mel Gibson) şimdilerde silah satıcısı olmasına rahatsız olur ve bu rahatsızlıktan haberdar olan Conrad da ekibi dağıtmak için planlar yapmaya başlar. Aralarına yeni katılan üyelerle ekibimiz bu tehdidin üstesinden gelmeye çalışacaktır. Orijinal kadronun büyük oranda korunduğu seriye yeni katılan isimler ise Wesley Snipes, Harrison Ford, Antonio Banderas ve Mel Gibson.



Vizyon Tarihi: 15 Ağustos

Nostaljik 45likler 4

Birlikte büyüdüğümüz unutulmayan şarkılar...



"Nostaljik 45likler" serisinin dördüncü albümünde, yine nostaljik müziğin en sevilen örneklerine yer veriliyor.

BİRLİKTE BÜYÜDÜĞÜMÜZ, UNUTULMAYAN ŞARKILAR...

Kapağa ilk baktığımda aklıma eski İstanbul geldi. Sandım ki içinde yerli şarkılar var. Meğer İngilizce, Fransızca ve İtalyanca seslendirilmiş birbirinden özel şarkılara yer verilmiş.

Albümdeki şarkılardan bazıları: Fly Me To The Moon, My Way, Milord, Aline, Üsküdar, It's A Man's World, Tears On My Pillow, Passion Flower, Kiss Of Fire, Sharazan...

Albümde şarkıları seslendiren önemli isimler arasında Louis Armstrong, James Brown, Dalida, Toto Cutugno Eartha Kitt, Mina, Timi Yuro yer alıyor.

Bu CD de müzik arşivine önem veren ve eksiklerini tamamlamak isteyenler için ideal uygun fiyatıyla satışa sunulmuş.

Bu arada unutmadan, Ramazan Bayramınızı kutlarım.

Sağlık, mutluluk, huzurla...

İyi Bayramlar!



Eyüp Numan Sunar



Bulmaca

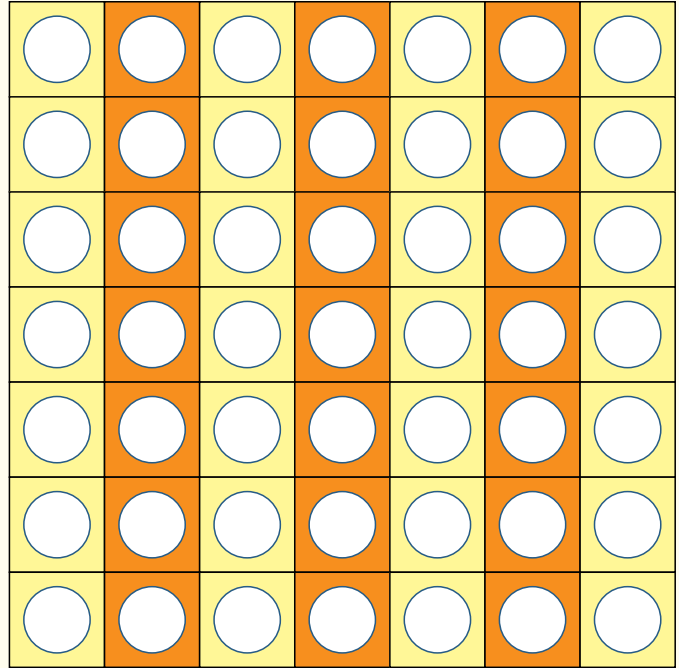


YAŞ FARKI

SORU: 45 yıl kadar önce, oğlunun doğumundan kısa bir süre sonra, profesyonel bir sihirbaz olan bir arkadaşım var. Yakın zamanda bana kendi yaşıyla oğlunun yaşının sayısal açıdan ters olduğunu söyledi. Arkadaşım oğlundan 27 yaş büyük olduğuna göre o ve oğlunun yaşları kaçtır?

BİR ÇİZGİDE İKİ ASLA

SORU: Altı kırmızı dama taşını, iki taşın dikey, yatay veya diyanogal bir çizgide peşpeşe gelmeyeceği şekilde, altıya altı boyutlarındaki tahtaya yerleştirebilir misiniz?

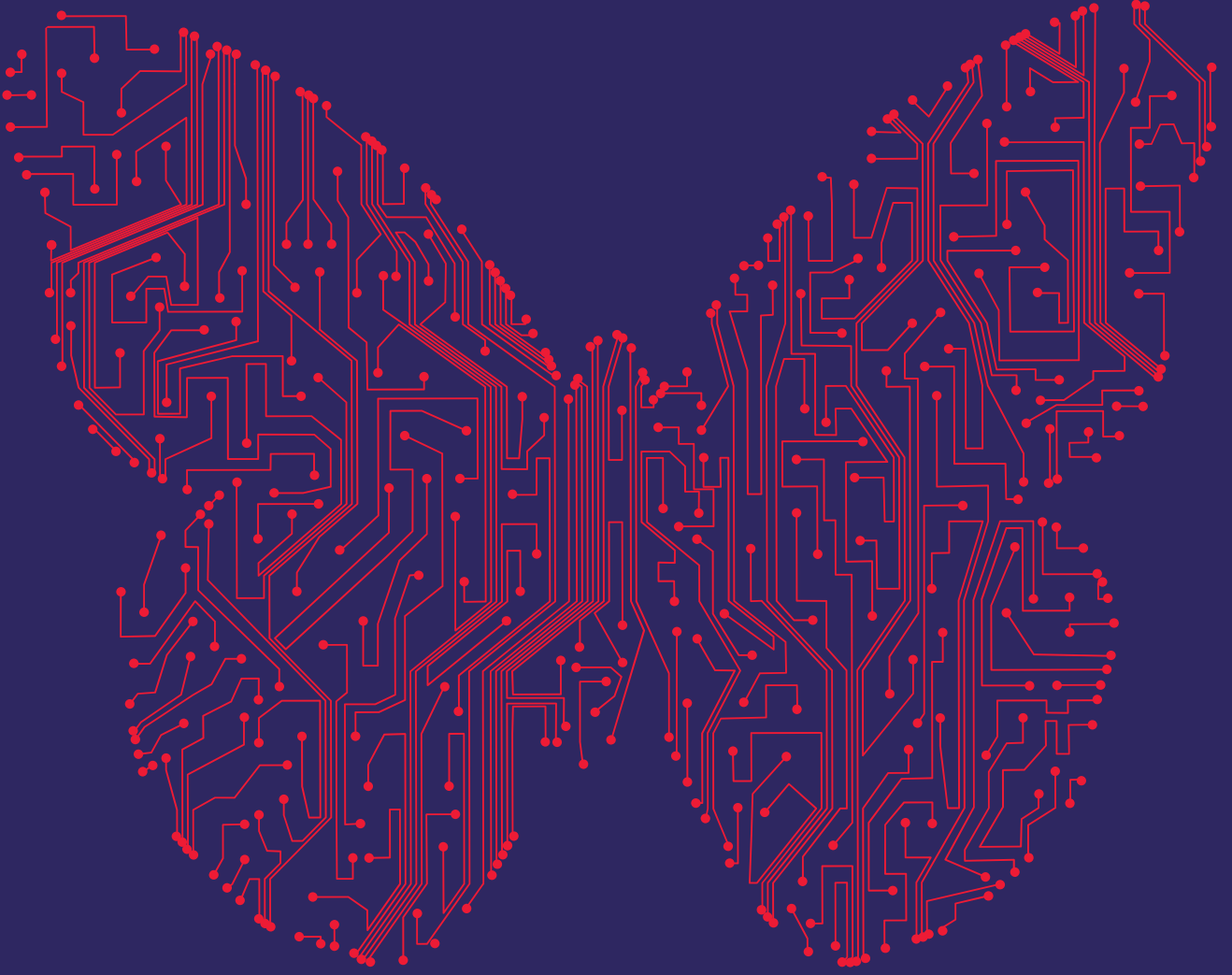


Yukarıdaki iki bulmacayı doğru cevaplandırarak basinyayin@uted.org adresine ya da posta ile derneğimize gönderen 3 okurumuz, iki bulmaca için bir adet 1000 parçalık puzzle kazanacak.

Talihliler, 20 Ağustos'a kadar doğru cevabı gönderen okurlarımız arasında yapılacak çekilişle belirlenecektir.

Geçen ayın puzzle kazanan talihlileri:

İsmail Burak Şenay, Çetin Sezer, Samet Tuğlu, Burhan Şamil Çiftçi, Muhanber Kaddafi Karslı



SİZE GÖRE KELEBEK **BİZE GÖRE** **KUSURSUZ BİR MEKANİZMA!**

80 yıllık deneyimimiz ve güçlü teknolojik altyapımızla dünyanın önde gelen
hava yolu şirketleriyle çalışıyor, göklerde büyük başarılarla imza atıyoruz.
Gelin, siz de Turkish Technic farkıyla kusursuzluğa imza atın.

ALANYA KADAR GÜZEL HABER: TÜRK HAVA YOLLARI GAZİPAŞA HAVALİMANI'NDA

Türk Hava Yolları Gazipaşa Havalimanı'ndan
uçmanın mutluluğunu yaşıyor.

**Üstelik açılışa özel her şey dahil
99 TL'den* başlayan fiyatlarla.**

Birlikte nice güzel yolculuklara.



TURKISHAIRLINES.COM

DÜNYA DAHA BÜYÜK.
K E Ş F E T.

**TURKISH
AIRLINES**



*Her şey dahil tek yön thy.com başlangıç ücretidir. Uçuşlar 25 Temmuz 2014 tarihinde başlayacaktır. Seyahat değişikliğine ve iadeye izin verilmez. Diğer kampanyalar ve indirimler ile birleştirilmez. Sınırlı sayıda koltuk için geçerlidir. THY kampanya şartlarını değiştirme hakkını saklı tutar. Diğer tüm kural ve detaylar için thy.com adresini ziyaret ediniz.