

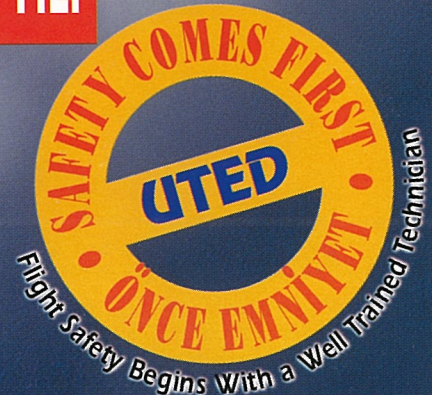
UTED

AYLIK HAVACILIK DERGISI • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 11 • SAYI-ISSUE: 121 • ARALIK • DEC. 2001

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL
"Always Team Playing - Always"



DERNEĞİMİZ
UTED 'İN 34. YILI



UTED DERGİ: 11. YILDA, KESİNTİSİZ 121 SAYI...!

Only one city in the world...

has been a metropolis for over 2500 years,

is located on 2 continents,

was the capital of 3 successive empires,

is home to the grandmother of all shopping malls.

Istanbul; the most fascinating
city on earth!



Tulip,
the symbol
of Istanbul,
first arrived
in Europe
from Turkey
in the mid 1500's.

The new gate to Istanbul



Very much aware of Istanbul's importance, TAV knew it was about time this glorious city had an international terminal proper to its past and present role in the global economical, social and cultural network.

The result: An international terminal that makes our guests experience the true essence of Istanbul the moment they come off their flight.



ATATÜRK AIRPORT INTERNATIONAL TERMINAL - İSTANBUL
İstanbul Ataturk Airport International Terminal and Multi-storey Car Park,
34830 Yeşilköy, İstanbul - Turkey
Tel: +90 (212) 663 25 50 Fax: +90 (212) 663 25 58

DERNEĞİMİZ 34, UTED DERGİMİZ 11 YAŞINDA

OUR SOCIETY IS 34, UTED MAGAZINE IS 11 YEARS OLD

5 Aralık tarihi tüm havacılık camiasına; **UTED-Uçak Teknisyenleri Derneği**'nin kuruluşunun yanı sıra, **UTED Dergisi**'nin de, yayımlanmaya başladığı ilk günü anımsatır. Şimdiye dek her Aralık ayında; derneğimiz UTED, gelenekselleşmiş ve eşine az rastlanır güzellikte organize edilmiş kutlamalarla bu önemli gününü tüm ülkemize duyurmuştur. Bir kaç senedir mübarek Ramazan ayıyla, kutlama günümüzün çakışması, bazen bizleri bu önemli günümüzün kutlamalarını ileri ya da geri bir zamana çekme durumunda bırakmıştır.

Bu sene de; 5 Aralık gününün Ramazan ayıyla çakışması nedeniyle, kutlama gecemizi ileri bir tarihe ertelemiş, fakat bu arada geçen sene başladığımız ve gecemiz gibi gelenekselleştirmeye karar verdiğimiz bir dizi iftar yemeklerinin ilkini bu önemli günümüzde gerçekleştirmeyi planlamış bulunuyoruz.

Derneğimiz UTED Aralık ayına; ülkemizin sivil havacılığında örgütlenmiş en büyük mesleki dernek ve ülkemizin aylık yayımlanan tek havacılık dergisini çıkarmış olmasının yanı sıra, gerçekten profesyonel bir tasarımla hazırlanmış, tüm havacılık camiasının ilgiliyle izlediği **www.uted.org** isimli sitemizle girmektedir.

Yurtdışında da üyelerimizin bulunması gerçeği, bizim bu siteyi oluşturmamızı zorunlu hale getirmiştir.

Üyelerimizle, canlı olarak sitemizin **chat** odalarında görüşebilmenin yanı sıra, her ay güncellenen sitemizde değişik animasyonlar, ayın konukları bölümünde değişen portreler bulabilmektesiniz.

Ayrıca UTED derginin tüm sayılarını bu sitemizde okuyabiliyorsunuz. İletişim çağında olduğumuz hatırlandığında, bu sitemizin ne kadar önemli olduğu kesin olarak anlaşılmaktadır. Sitemizi şimdiye kadar ziyaret etmemiş olanların, mutlaka sitemizi ziyaret etmelerini öneriyoruz.

Sonuç olarak; UTED'in bugün sahip olduğu başarılı grafiğinde, yükselmesini sağlayan siz sayın üyelerimize, bizden önceki yönetimlere ve tüm havacılık camiasına şükranlarımızı sunarız.

Saygılarımla...

The date of December the 5th reminds to all aviation community the first publication day of UTED magazine together with the establishment of UTED. Because, in every 5th of December, UTED announces this important day by seldom seen and traditional commemorations.

As the holy Ramadan month coincided with our commemoration day in last recent years, we had to whether postpone or take it to an earlier date.

Once again this commemoration date coincides with Ramadan month, we have postponed the day but have decided to give an iftar meal (the evening meal during Ramadan) which shall coincide on our day.

Our society and UTED Magazine, is entering into December by the unique monthly pressed magazine of Turkey and the greatest one organised in the civilian aviation of our country including **www.uted.org** internet site which has been prepared by a professional design.

The fact of having foreigner members has obliged us to prepare this Internet site.

You can lively chat by our members in chat rooms, also find monthly updated animations, and different portraits in the "guess of the month" section.

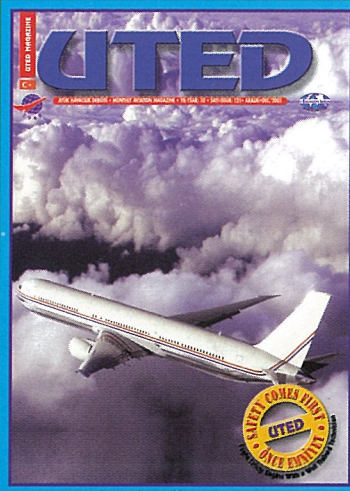
Moreover, you can read all of our magazine issues on our site. We are willing to see all aviation sector visitors on our site. Consequently, we hereby thank in advance to our honourable members and all aviation community who provided to raise the success level of our magazine.



Sefa İnan
UTED Başkanı / President

Sincerely...

İçindekiler / Contents



UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

EDİTÖR
&
GENEL KOORDİNATÖR
KEMAL KANAT

REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
NEŞE TANER

YAZI KURULU:
Dr. Oya Torum, Kpt. Akın Diler, Erhan İnanoğlu,
Hidayet Kapkaç.

KATKIDA BULUNANLAR:
Yurdaer Aksoy, Zeki Gürsoy, Turan Körez,
Mustafa Üstündağ, Turgay Balcı

YÖNETİM YERİ:
İstanbul Caddesi, Üstüdağ Apt. No: 24 Kat:5
Daire:8 Bakırköy/İstanbul
Telefon: (0212) 542 13 00 / 543 29 74
Fax: (0212) 542 1371
Lokal Tel: (0212) 571 39 23
E.mail : uted@uted.org
Web Site: www.uted.org
Webmaster: Korhan Kutval

YAPIM:

(Dizgi, tasarım-uygulama, mizampaj,
çeviri ve diğer editöryal hizmetler)

ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.

Genel Koordinasyon:

İlhan Özdemir

Redaksiyon, düzelti : Onur Özdemir

Dizgi, mizampaj : Neşe Kum

Telefon: (0212) 251 52 43 / 251 52 44

Fax: (0212) 243 31 63

E-Mail: tavitation@turk.net

Yayın ve Fotoğrafların

08 08

YAZI VE FOTOĞRAFLARIN

YAYINAK GÖSTERİMEK KOŞULU

İLE KULLANILABİLİR.

YAYINLARIN SORUMLULUĞU

YAYIN FİRMALARINA AİTTİR.

- Gündem 3
- İçindekiler 4-5
- Haberler 6-11
- Dünyanın Baş Belası: **TERÖR** 12-15
- Hava Taksi 16-17
- Havada Duman Uyarısı 18-19
- Casus Uçak 20
- Uçak Bakımında İnsan Faktörü (4) 22-24
- Havacılık Önderleri 29
- Dinazorların Sessiz Gecesi 30-33
- Sağlık: Ülser 34
- Uçuş Noktası: Moskova 36-39



Haber

6-11

- Spor: Buz Hokeyi 40-41
- Türklerin Dünya Havacılık Tarihindeki Yeri 42
- Nereden Nereye 44
- Kültür-Sanat 45
- Teknolojide Yenilikler 46
- Bir Soru-Bir Yanıt 47
- Anlaşmalı Yerler 48
- Güzel Sözler 49
- Bulmaca 50



Hava Taksi

16-17

Uçuş Noktası: Moskova

36-39





KISA KISA ...

Airbus işi çıkarmıyor

11 Eylül'de meydana gelen ve havacılık sektörünü olumsuz etkileyen terör olayından sonra bir çok havacılık firması etkili önlemler almak zorunda kalmıştı. Boeing'in 30 bin çalışanın işten çıkarmasına karşılık, Airbus 450'den 330'a düşen siparişine rağmen tek kişiyi bile işten çıkarmayacaklarını açıkladı.

Siparişleri azalan genellikle Emirates ve Singapur havayollarının siparişleri ile ayakta durmayı başaran Airbus firması, A340, A380 ve A330'lar da satışlardan memnun olduklarını 2002 yılı sonunda ise krizin geçeceğini umduklarını bildirdiler.

New York'taki havaalanları yeniden ulaşım açıldı.

New York'ta, American Airlines'a ait uçağın düşmesinin ardından kapatılan üç havaalanı yeniden ulaşım açıldı. Amerikan Federal Sivil Havacılık Yönetimi (FAA) sözcüsü Diane Spitalieri, ulaşım açılan havaalanları arasındaki John F. Kennedy havaalanından uçuşlara izin verilmediğini, bu havaalanında sadece inişlere izin verildiğini belirtti. American Airlines'a ait Airbus A300 tipi uçağın düştüğünün açıklanmasının ardından Newark, John F. Kennedy ve La Guardia havaalanları ulaşım kapatılmıştı.

Katar Havayolları Airbus'tan ilk A320'sini teslim aldı

Katar Havayolları ilk A320 uçağını teslim aldı. 6 Airbus siparişinin ilki olan A320, Doha üssünden hareketle, bölgesel rotalarda uçacak. Katar Havayolları halen kiraladığı A320'lerle uçuyor, yeni teslimatlar filo- yu tamamlayacak.

Katar Havayolları'nın filoda Orta Asya'ya uçan A320 uçaklarının yanı sıra Avrupa ve Asya'ya sefer yapan A330-600'ler bulunuyor. Müşterisi olduğu 5 A330-200 uçağını 2002'de ve 2 adet A380'i ise 2007'de teslim almaya başlayacak olan Katar, ACJ (Airbus Birleşik Jetleri) 'nin ilk müşteri havayolu.

Yolcular arasında yapılan bir anket araştırmasına gö-

re; popüler olmakta Airbus, ilk sırayı alıyor. Anket sonuçlarına göre A320'ler değerini koruyan, mükemmel bir yatırım olarak değerlendirildi.

Airbus A330-200, yolcu konforu, ekonomisi ve menzili ile sınıfında tartışmasız lider olma iddiasında.



DUYURU !

**Derneğimizin Geleneksel iftar yemeği
5 ve 11 Aralık 2001 tarihlerinde
BEKRI MUSTAFA KONAĞINDA yapılacaktır.
Tüm üyelerimizin rezervasyon
programımız dahilinde katılımını rica
ederiz.**

UTED YÖNETİM KURULU

**Adres: Bekri Mustafa Konağı (Restaurant)
Kennedy Cad. Sahil Yolu No: 40
Sultanahmet/İstanbul
Not: Sahil yolu Kalyon Otelı yanı.**



THY, yüzde 20 küçülecek

Türk Hava Yolları (THY), havacılık sektöründe yaşanan krize önlem olarak birtakım kararları aldı. THY yetkililerinden alınan bilgiye göre, 11 Eylül'de ABD'de meydana gelen terör olayların-

dan sonra rezervasyon iptalleri ve yolcu talebinin azalması nedeniyle gelir kaybına uğrayan THY, içine düştüğü olumsuzluktan kurtulmak amacıyla hedeflerini yeniden gözden geçirdi. THY'nin

yüzde 20'lik bir küçülmeye giderek, bu amaçla emekliliği gelmiş personelin bir kısmının işten çıkarılacağı kaydedildi. Ayrıca, THY çalışanlarına her ay üç gün ücretsiz izin verilmesi de uygulanan önlemler arasında yer alıyor. (SABAH)



Emirates ve Airbus ortaklığı

Avrupalı uçak üreticisi Air-

bus ile Birleşik Arap Emirlikleri'nin uluslararası havayolu olan Emirates, havacılıkta bir çok konuda hizmet verecek olan ortak bir şirket kurmak

için çalışmalar yaptıklarını açıkladılar.

Havayolu şirketlerine danışmanlık, yedek parça, ikinci el uçak gibi hizmetler sunacak olan şirket, filo rota ve iş panlaması konularında da danışmanlık hizmeti verecek. Kullanılmayan uçak ve yedek parçaların değerlendirilmesi gibi işlemlerde de yardımcı olacak olan şirket için her iki taraf bir iyiniyet anlaşması imzaladı.

Konusu geçen havacılık danışmanlık şirketi 2002 yılının ilk yarısında Dubai merkezli olarak kurulacak.



KISA KISA ...

Geleceğin uçağına Türk imzası

Lockheed Martin firmasının kazandığı geleceğin uçağı olarak adlandırılan JSF'den (Joint Strike Fighter), mühendislik - üretim - geliştirme (EMD) fazında Türkiye'nin alacağı paya ilişkin 4'ncü tur görüşmeler Aralık ayı içinde Ankara'da yapılacak. Toplam 320 katrilyon liralık (200 milyar dolar) JSF projesi kapsamında halen Konsept Gösterim Fazı çalışmalarının tamamlanarak, 2001 yıl sonundan itibaren EMD fazı çalışmalarına başlanacağını ifade ediyor. Ankara'da yapılacak görüşmelerin Türk savunma firmalarının projede alacakları pay üzerinde yoğunlaşacak. Ankara'daki görüşmelerin ardından 2002 yılının Şubat ayında ABD'de son tur görüşmelerin yapılarak Mutaakat Muhtırası üzerindeki müzakerelerin tamamlanacağı tahmin ediliyor. ABD ve İngiltere'nin 2010 yıllarından itibaren ortaya çıkacak modern savaş uçağı ihtiyacını karşılamak için başlatılan projeye Türkiye 1999 yılında yaptığı bir anlaşma ile katılmıştı. İlk aşamada 5 bin ile 8 bin adet üretilmesi planlanan radarlara görünmeyen, süpersonik uçaklar kısa mesafede kalkış ve dikey olarak iniş yapabiliyor.

New York'ta Amerikan Havayolları'nın 587 sefer sayılı uçağı kazası

Airbus, New York JFK Havalanı'ndan uçuşa geçen Amerikan Havayollarının A300-600 uçağının kalkıştan kısa bir süre sonra yaptığı kazayı üzümlere doğruladı. Uçak New York Havalanından Dominik Cumhuriyeti'nin Santo Domingo'suna 587 uçuş sayısı ile tarifeli seferini yapmakta idi.

Bu aşamada kaza ile ilgili henüz daha ayrıntılı detay bulunmuyor. Detaylar konfirme edildikçe Airbus, bilgi vermeye devam edecek. Airbus Fransız Kaza Araştırma Bürosu (BEA) aracılığıyla ABD'nin kazanın araştırmasından sorumlu olan Ulusal Ulaştırma

Güvenlik Kurulu'na tam teknik yardım sunacak.

A300-600 standart iki sınıflı düzende 266 yolcu alabilen çift motorlu geniş gövdeli bir yolcu uçağı. İlk A300, 1984 yılında hizmete girdi. 2001 Ekim sonu itibariyle 242 adet A300-600, 27 havayolu şirketinde hizmette bulunuyor. Bugüne kadar tüm A300-600 filosu 5,560 milyon uçuş saati ve 2,886 milyon uçuş gerçekleştirdi.

Amerikan Airlines'a İlk A300-600 teslimatı 1988 Nisanında gerçekleştirdi ve 2001 Ekim sonuna kadar Amerikan şirketinin 35 adet A300-600 uçağı 1,192 milyon uçuş saati yaptı.

**Tüm üyelerimizin ve havacılık camiasının
Ramazan Bayramını kutlar, esenlikler
dileriz...**

UTED YÖNETİM KURULU

**Bu ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp
gönderenler arasında yapılacak çekilişte; üç
okurumuz birer adet roman kazanacaktır.**

**Geçen ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp
gönderenler arasında yapılan çekilişte, Sayın
Ceyhun Aksu, iki kişilik tiyatro bileti kazanmıştır.
Gösterdiğiniz ilgiye teşekkür ederiz.**

UTED DERGİ

CITY LOGISTICS®

C.L. LOJİSTİK DAĞITIM KURYE HİZMETLERİ A.Ş.

TOPLU DAĞITIM YÖNETİMİ' nde

Size Özel Çözümler...

Yurt Sok. No: 42 Kat: 5 80340 Çağlayan / Şişli - İstanbul
Tel: 0212 291 42 47 pbx Fax: 0212 225 36 75



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

PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

Low Cost
High Safety and Reliability
Quality
Services
Experienced
Man power



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

Atatürk Airport, İç hatlar VIP üstü, İstanbul-Türkiye

Tel : +90 212 663 7010

Fax : +90 212 663 7013

E.mail : prima@primaaviation.com

sales@primaaviation.com





KISA KISA ...



Hasarlı uçak onarılıyor!

Türk Hava Yolları'nın hasarlı uçağı, 1 aydır İngiliz-Türk teknik ekibince onarılıyor. Geçen ay, push-back sırasında gövdesinde hasar oluşan RJ-100 uçağı İngiltere'den gelen gövde kanat teknisyenlerinin de içinde bulunduğu bir teknik ekip tarafından onarılmaya devam ediliyor. Kaslarındaki pe-arching (halka), küpe ve kazınmış kafalarıyla ilginç bir tablo oluşturan İngiliz Teknik Ekip 24 saat vardiyalı olarak çalışıyor. Teknik ekibin bir büyük özelliği de, çalışırken sürekli olarak radyo dinliyor olmaları. Yeni hangardaki müzikli çalışma ortamı ile işlerin daha hızlı git-tiğine inanan meslekdaşlarımızın sorunlarıyla derneğimiz ilgileniyor. Her ne kadar bakım henüz bitmese de teknik ekip hızla yol alıyor.



THY'nin son A310-200 uçağı teslim ediliyor

Türk Hava Yolları filosunda bulunan 6 adet A310-200 tipi uçağı uçuş maliyetlerinin yüksek olması ve şirkete kar getirmemesinden dolayı İran'a satılmıştı. İranAir'e satılan 6 adet uçaktan 5 tanesi söz verilen sürelerde teslim edilmiş. İranAir'in renklerinde ve filo numarasıyla boyanan uçaklar büyük bir bakımdan geçmiş ve testlerden sonra uçuş için İran'a verilmişti. Son

uçak olan (THY'deki kod adı ile; JCR) uçağı da; boyandı, bakımdan geçti ve İran'lı ekiple birlikte satış testleri gerçekleşti. Son uçak da bu günlerde İran'a teslim edilmek üzere. Bu uçaklar THY'ye büyük miktarda nakit getirisi sağlamıştı. THY elindeki 7 adet A310-300 uçağı-nı da yüksek uçuş maliyetlerinden dolayı satmayı planlıyor.

Türkiye'nin 80. Boeing 737 uçağı, Sky Havayolları'na teslim ediliyor

Bu yıl faaliyete geçen Sky Havayolları'nın üçüncü Boeing 737 uçağı, 22 Kasım 2001'de Antalya'da teslim alındı. Kayı Grubu'na bağlı bulunan ve Nisan ayında iki Boeing 737-400 ile uçuşlarına başlayan Sky, Yeni Nesil 737-800'ün GATX Capital şir-

ketinden finansal kiralama yoluyla aldı. Sky Havayolları'nın yeni uçağını teslim almak üzere Boeing Ticari Uçaklar Grubu'nun Seattle'daki merkezine giden Kayı Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Talha Görgülü, Boeing 737 uçaklarını, orta menzilli uçuşlardaki verimli performansı, güvenilirliği ve ekonomik işletme maliyeti nedeniyle tercih ettiklerini belirtti.



THY'de Yaprak Dökümü

THY'de emekliliği dolan 360 personel emekliye sevk edildi. Süresi dolmasına rağmen ihtiyaç olduğu için görevlerine devam ettirilen personel, tasarruf tedbirleri gereği emekli edildi.

Hemen hemen her bölüm ve branşta çalışan 360 kişi için, tüm bölümlerde değişik zaman ve yerlerde yapılan törenlerde zaman zaman hüznü sahneler yaşandı. Genel Müdür Teknik Yardımcısı Sayın Cemil Kayahan'ın bulunduğu törenlerde, emekli olan personele plaketler ve çeşitli hediyeler verildi. Her türlü hava koşulunda omuz omuza bir çok sorun ve krize birlikte göğüs gerdiğimiz iyi ve kötü günlerimizin geçtiği, tecrübelerinden faydalandığımız ağabeylerimiz, tören-



Hüznü geçen emeklilik törenlerinden görüntüler...

de güzel sözler söylediler. Kendilerinin daima THY'de çalışmaktan gurur duyduklarını ve bulundukları ortama THY sayesinde, ekmeğini yiyerek geldiklerini bildirdiler. Ayrıca THY'yi onurla ana-

caklarını ve bayrağı biz geride kalanlara teslim ettiklerini söylediler.

Kendilerine yeni hayatlarında başarılar diliyor ve onları unutmayacağımızı hatırlatmak istiyoruz. **UTED**



Dünyanın Baş Belası : TERÖR

İnsanlar varolduğundan bu yana depremler, volkanlar, salgın hastalıklar ve kasırgalarla savaşmak zorunda kaldı. Bu felaketleri kimileri doğanın bir afeti, kimileri ise Tanrı'nın gazabı olarak yorumladı ve onlara karşı çaresiz kaldı. İnsanoğlu, Ademden bu güne kadar kanlı savaşlar gördü. Şehirlerin yakılıp yıkıldığı, milyonların öl-

Doğal afetlerden farklı olarak savaş ve terör insanların yarattığı bir olgu olarak karşımıza çıkıyor. Aslında daima var olan bu düşman zamanın ilerlemesi ve teknolojinin gelişmesi ile birlikte su üstüne daha çok çıktı, daha görünür oldu. Kardeşi savaş gibi insanları hedef alan terör, ondan farklı olarak daha çok masum insanları ve çocukları seçiyordu.

düğü kılıçlı, tüfekli ve atom düşmanla tanıştı; **Terör**. Doğal afetlerden farklı olarak savaş ve terör, insanların ya-



rattığı bir olgu olarak karşı-mıza çıkıyor. Aslında daima var olan bu düşman, zamanın ilerlemesi ve teknolojinin gelişmesi ile birlikte su üstüne daha çok çıktı, daha görünür oldu. Kardeşi savaş gibi insanları hedef alan terör, ondan farklı olarak daha çok masum insanları ve çocukları seçiyordu.

Şimdiki 30 yaş ve altı insanlara Beyrut'u sorduğunuzda bombaların patladığı, çatışmaların olduğu, insanların öldüğü, terör olduğu için bu ülkeye gitmek istemeyeceklerini söyleyeceklerdir. Oysa 30 yaş üzerinde olanlar Beyrut'un eski halini bildiklerinden bir zamanlar Beyrut'un eğlence ve kumar merkezi olduğunu ve "Orta-doğunun Parisi" diye adlandırıldığını gayet iyi bilirler.

Beyrut'u yaşanmaz bir yer haline getiren savaş ve terördü. Beyrut yakın zamana kadar ikiye bölünmüş dünyadaki 3 şehirden biriydi. (Diğerleri Lefkoşe ve Berlin). Beyrut'ta her ne kadar savaş var diye bilinse de etnik grupların yarattığı çatışma ve sokaklarda patlayan bombaların ortamı daha çok terör kapsamında incelenmelidir.

Terör, kısaca kayıtlara "*kaos yaratmak ve toplum düzenini bozmak*" olarak geçiyor.



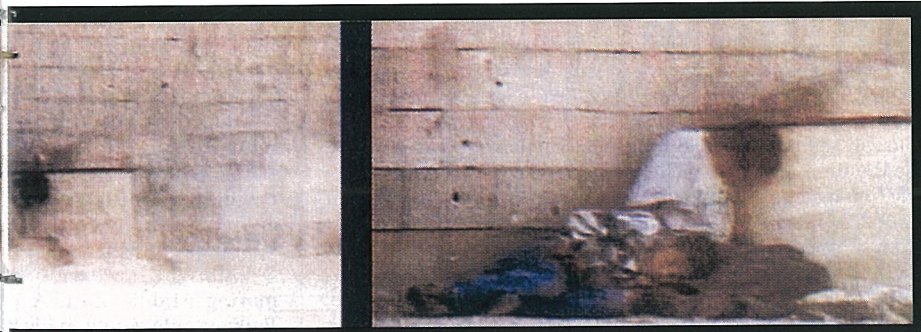
Terör önceleri kendi fikirlerini karşı tarafa benimsetmek amacı ile yapılan kanun dışı askeri eylemlerken artık daha başka kimliklere de bürünmeye başladı. Ülkesini işgal edenlere karşı ülkesini savunanların yaptığı işgalciler için terörken, aynı olay diğer taraf için vatani savunmak olarak değerlendirilmektedir.

Halkarasında bilinmemekle beraber, anti-terör uzmanlarınca değerlendirilen önemli nokta ise; "bir teröristin riske girmeden ve en ucuz biçimde en büyük kargaşayı yaratması onun ilk görevi" olduğudur. Bir anti-terör uzmanı yapılan bir eylemi kullanılan silahtan, hedeften, eylemin şeklinden yola çıkarak değerlendirir ve suçluyu tespit edebilir. Uzmanlar genellikle "bu işten en karlı kim çıkar" diye dü-

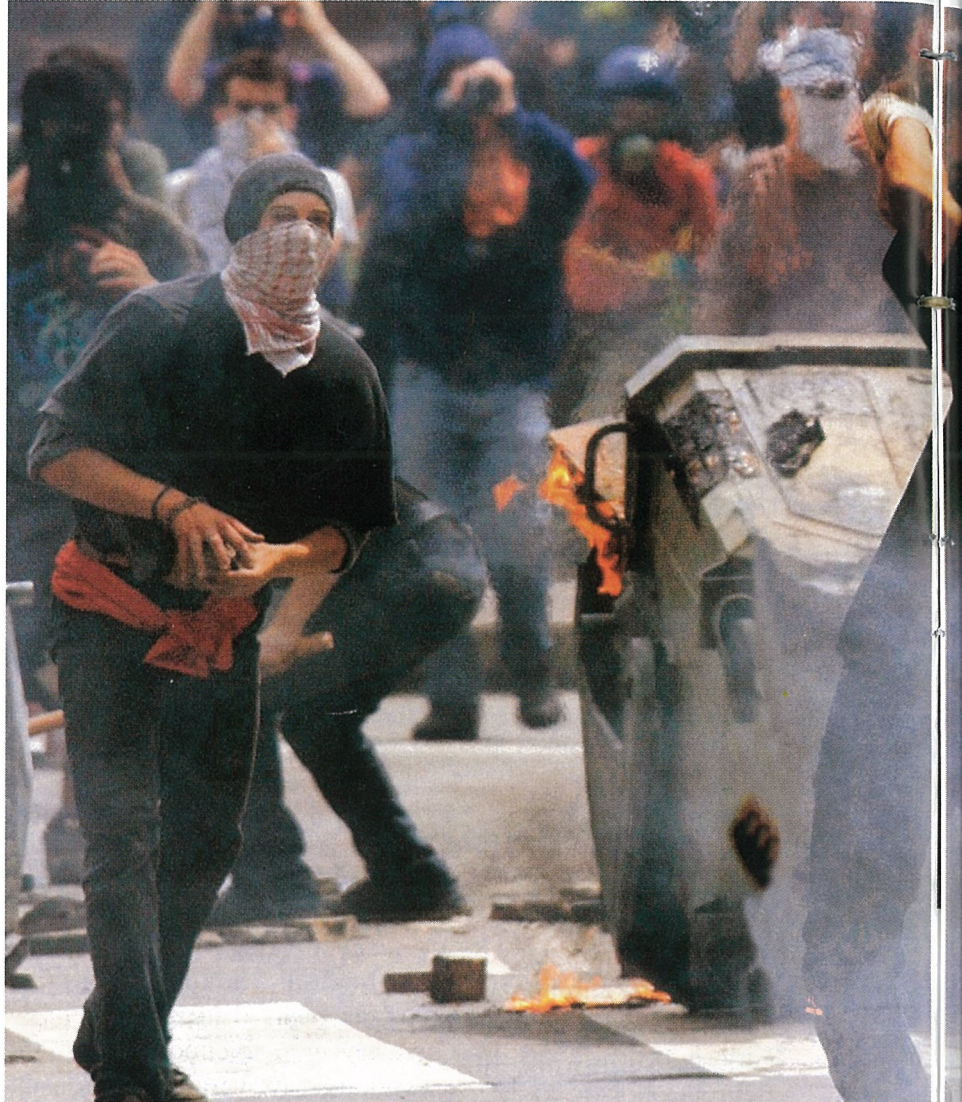
şünürler. Onların iyi bildiği bir konuda her örgütün bir stili olduğudur.

Terör önceleri kendi fikirlerini karşı tarafa benimsetmek amacı ile yapılan kanun dışı askeri eylemlerken artık daha başka kimliklere de bürünmeye başladı. Ülkesini işgal edenlere karşı ülkesini savunanların yaptığı, işgalciler için terörken, aynı olay diğer taraf için vatani savunmak olarak değerlendirilmektedir. Bu defa da karşı tarafta olanlar bir ulus ve ordu olsa dahi onların gözünde teröristtirler. Son zamanlarda başlı başına bir meslek olarak kabul edilen ve bu işi profesyonelce yapan uluslararası isimler de (Çakal Carlos) bulunmaktadır.

Almanya terörün acısını eskilerde yaşayıp bundan iyi



bir ders almış ve bu yolda tecrübe kazanmış ülkelerdendir. Başına bela olan Bader Meinhoff (Bader Maynhof) örgütü elemanlarını hapse atan Almanya, tüm örgüt üyelerinin kendilerini öldürdüklerini bildirmesiyle ünlü örgütten bir şekilde kurtulmayı başarmıştı. Ama aynı Almanya terörden çekmiş olduklarını unutmuş olacak ki, terör örgütlerine kucak açmış, onları beslemeye devam etmektedir. Yasadışı bir örgütün Almanya'da yaptığı eylemler sırasında polislerin dövülmesi, öldürülmesi ve araçların tahrip edilmesi sonucu Almanya'da bu olay kamuoyunda mercek altına alınmıştı. Günlerce medyada yüzünü gizlemiş bir Türk teröristin giydiği siyah t-shirt olay olmuştu. T-shirt in üzerinde "Der Terror" yazıyordu. Almanca "Terör herşeyin üstündedir" sözümü yoksa ölen polisler mi etkiledi bilinmez. Almanya, az da olsa tutumunda değişiklik yap-





mak zorunda kalmıştı. Teröre destek veren ölkelere sürekli kızan Amerika, Washington'da çadır kurup eylem yapan terör örgütünü nedense ikiz kulelere uçaklar çarpıncaya kadar görmemezlikten gelmişti. Bu gösteriyor ki, herkes kendisine zarar verince terörü lanetliyor, aksi halde "bana dokunmayan yılan bin yaşasın" mantığı ile hareket ediyordu.

Terör sadece Türkiye'de 30 binden fazla insan kaybına, binlerce sakat, dul, öksüz ve yetim ile milyonlarca dolarlık bir bütçe kaybına ve değerli yılların kaybolmasına neden oldu. Terörden beslenen silah tüccarları var oldukça terör uçak olarak, gemi olarak, çöp bidonu olarak karşımıza çıkmaya devam edecek ve bazen savaşlardan fazla insan kaybına neden olacak. Bir parkta çöp bidonunda patlayan bomba ile ölen bir vatandaşın cenaze töreninde yapılan bir konuşma kısa ve özdü; "Masum insanların kanlarının üzerine kurulmuş hiç bir şey kalıcı değildir"



Hazırlayan: Kemal Kanat

Krize Rağmen Hava Taksi



Türkiye'nin 1980'lerde tanıştığı yeni bir olgu olan hava taksi, hızla gelişerek dev bir uçak filosuna dönüştü. İşadamlarının uçaklarda yer bulamayıp ani kararlarla yurtiçi ve yurtdışına gitme ihtiyaçları yeni bir sistemi de beraberinde getirdi. Böylece hava taksi işletmeleri de havacılık endüstrisinin gelişmiş teknolojik ürünlerine yöneldiler. Genellikle 10-15 yolcu kapasiteli uçakların bulunduğu hava





İşadamlarının uçaklarda yer bulamayıp ani kararlarla yurtiçi ve yurtdışına gitme ihtiyaçları, yeni bir sistemi beraberinde getirdi. Böylece hava taksi işletmeleri de havacılık endüstrisinin gelişmiş teknolojik ürünlerine yöneldiler. Genellikle 10-15 yolcu kapasiteli uçakların bulunduğu hava taksiler her türlü konfora sahipler...

taksiler her türlü konforunda sahipler. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü verilerine göre Türkiye'de faaliyet gösteren

hava taksi işletmelerinin sayısı 217, koltuk kapasiteleri de 1293. Bu göste-

riyor ki uçak başına düşen koltuk sayısı 6 olarak hesaplanabilir. Hava taksilerde Falcon'dan, Beechjet'e, Gulfstream'den, Cessna'ya kadar bir çok uçak türü bulunuyor. Challenger ve denize inebilen amfibi uçakları dahi bu filoda bulabilirsiniz. Bu uçakların fiyatları 7,5 ile 20 milyon dolar arasında değişiyor. (SHGM verileri)

Düzenleyen: Kemal Kanat



Uçuşta Dumanla Karşılaşma

UÇUŞ VE KABİN EKİPLE-
RİNİN, UÇUŞ ESNASINDA
OLUŞABİLECEK
DUMANLA TEPKİLERİ:

FLIGHT AND CABIN
CREWS' RESPONSE TO
IN-FLIGHT SMOKE



Uçak imalatçıların mühendislik dizaynı, otoritelerin kuralları ve operatörlerin bakım uygulamalarının genel amacı, basınçlı kabinli uçaklarda oluşabilecek duman, yangın ve buharın en aza indirgenmesinin sağlanmasıdır.

Uçak içinde herhangi bir duman olayı oluştuğunda uçuş ve kabin ekibi tarafından zamanında ve en uygun müdahale usulünün gerekliliği çok önemlidir. Boeing, uçuş anında oluşabilecek buhar, duman veya yangın sonuçları ile uçak sistemlerine etkilerini, ekip prosedürlerini de içine alacak şekilde kendi ticari uçak modelleri için analiz etmiştir.

Uçuş esnasında bir yangın veya duman olayı uçuş ve kabin ekibinin çok acil müdahale etmesini gerektiren anlık ve kritik bir olaydır. Sigara dumanı harici (bir çok havayolunda sigara içilmesi de yasaklanmıştır) uçaktaki herhangi bir duman normal değildir. Ekibin tepkisi zamanında olmalı, uygun uçuş kontrolleri ve emergency prosedürler uygulanmalıdır. Bir müdahalede uygun adımların atılabilmesi için aşağıdaki konuların anlaşılmasında fayda vardır.

Engineering design by airplane manufacturers, oversight by regulators, and maintenance practices by operators combine to minimize occurrences of smoke, fumes, and fire in the pressurized area of airplanes. When smoke does occur, timely and appropriate action by the is imperative. Boeing has analyzed in-service smoke, fumes, and fire events and reviewed airplane systems and crew procedures for its commercial airplane models.

An in flight fire or smoke event is a timecritical situation that demands immediate action by the flight and cabin crews. Cigarettes aside, any smoke in an airplane is not normal. Also many airways are inhibited smoking during flight. Crew response must be timely and use available airplane controls and non-normal procedures.

To help ensure that appropriate steps are taken, the following issues need to be understood:

1. Operational consequences and safety risks of smoke events.

2. Analysis of past smoke events and review of crew procedures.

1- Duman vakalarının operasyonel sonuçları ve güvenlik riskleri.

2- Geçmişte meydana gelen duman vakaları ve ekip prosedürlerinin tekrar gözden geçirilmesi.

3- Bilinen ve bilinmeyen duman kaynakları için tasviye edilen ekip davranışları.

4- Uçuşun geri kalan kısmı ile ilgili uygulanabilir yetenekler.

1- Duman vakalarının operasyonel sonuçları ve güvenlik riskleri: Uçakta basınçlı bölgede meydana gelen bir çok duman vakaları kontrol altına alınabilmesine rağmen, nadiren de olsa bir sonraki uçuş olumsuz yönde etkilenmektedir. Operatörlerin önemli bir sorun olarak gördüğü bu durumlar; uçuşun iptal edilmesi, uçuş programlarında oluşabilecek problemler, havadan geri dönüşler, emergency durumların deklare edilmesi, havaalanı emergency ekipmanlarının eksikliği, uçağın terk edilmesinde oluşabilecek durumlar ile normal olmayan prosedürleri takiben programsız bakımların uzaması ve aşırı yük ile iniş sonrası gerekli olan incelemeleri içerir. Duman vakaları sonucu acil iniş yapan uçağın oksijen jeneratörlerinin ve oksijen tüplerinin bakımı ile emergency kaçış *slide*'lerinin bakımları da ekstra bir zaman yaratmaktadır.

Kolaylıkla ulaşılabilen ekipmanlardan meydana gelen duman veya buhara ekibin belirlenemeyen tepkisi, operasyonu kolaylıkla kontrol altına alabilmenin ilk anahtarıdır. Belirsiz bir kaynaktan başlayan herhangi bir duman olayı (ki belirlenemeyen duman vakası diye bilinir) ekibin zamanında ve sağduyulu hareket etmesini gerektiren bir durum, uçuşun geriye kalan kısmını az da olsa riske edebilir.

Geçmişte meydana gelen duman olayları temel alınarak, Boeing ve diğer büyük hava taşıyıcı üreticileri öncelikli olarak uçuş anı oluşabilecek duman vakalarını ileri derecede azaltmanın yolunu aramaktadırlar. Buna ilaveten uçak dizaynını ve bakımlarını geliştirmek ve uçuş ile kabin ekiplerinin kullandığı basınçlı uçak kabinlerinde oluşabilecek duman prosedürlerini de geliştirmek olarak açıklanabilir.

(Devam edecek)

Çeviri: Turgay Balcı

3. Recommended crew action for known and unknown smoke sources.

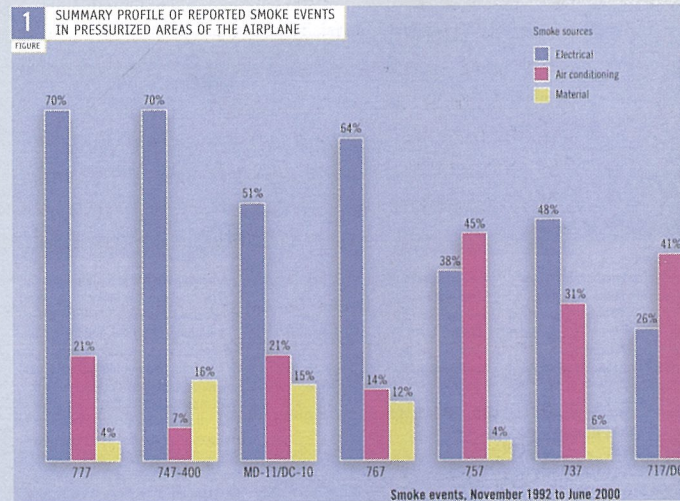
4. Capabilities for the remainder of the flight.

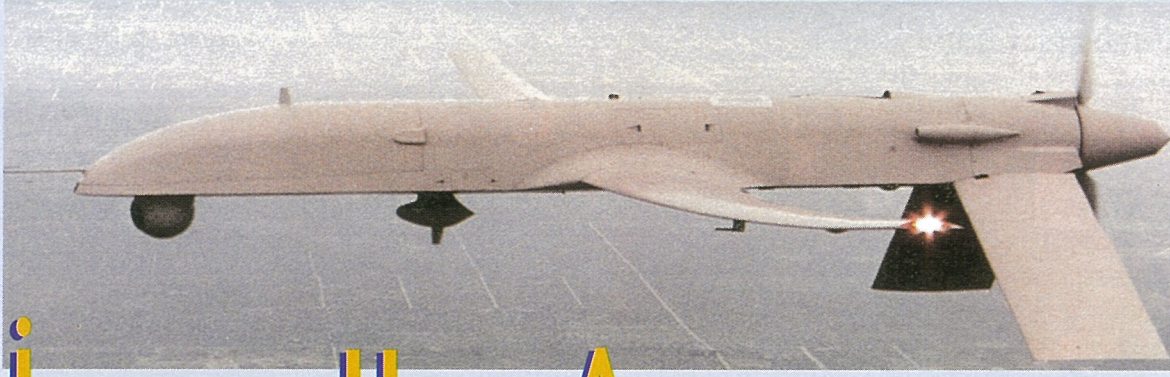
1. Operational consequences and safety risks of smoke events:

Although most smoke events in the pressurized area of an airplane are resolved and rarely affect continued safe flight, landing, or egress, smoke is always a significant issue with operational consequences. These consequences include flight cancellations, flight schedule disruptions, air turnback, airplane diversions, declared emergencies, airport emergency equipment responses, airplane evacuations, accommodations for displaced passengers, diminished goodwill, and extensive unscheduled maintenance following nonnormal procedures such as overweight landing inspection, recharging of oxygen, and repacking of escape slides.

Direct crew response to smoke and fumes originating from readily accessible equipment, referred to as known smoke, is key to minimizing operational consequences. Timely and prudent crew response to smoke events of undetermined origin, or unknown smoke, minimizes risks during the remaining flight, landing, and egress.

Based on past smoke events, Boeing and other air transport industry leaders are pursuing initiatives to further reduce the likelihood of in-flight smoke. In addition to enhancements to airplane design and maintenance these initiatives include improvements to the procedures used by the flight and cabin crews during a smoke event in the pressurized area of the airplane. (To be continued)





İnsansız Hava Aracı

“İnsan gözü” gibi çalışan bu uçakların burun kısmında iki adet oynar kamera bulunuyor. Kameraların tespit ettiği görüntüler merkeze yansıtılıyor.

PREDATOR: Genaral Atomics'in ürettiği GNAT 750 ve I-GNAT olarak kayıtlara geçen bu modeller, yerden kumanda edilecek insansız olarak uçuşuyor. Minimum 300 metre, maximum 7500 metre yüksekten uçabilen bu uçaklar; 42 saate kadar havada kalabiliyorlar. Türk Askeri Havacılığında kısaca IHA olarak geçen insansız Hava Aracından hava kuvvetlerinde iki tane bulunuyor. Üzerindeki yüke bağlı olarak; gece ve gündüz, keşif ve gözetleme yapmak, elektronik haberleşme faaliyetlerinde bulunmak, meteoroloji ve istihbarat elde etmek, sabit ve hareketli hedef bulucu olarak kullanılmak amacı ile üretilmiş olan bu uçakların yeni modelleri, kendisini koruyabilmek ve yer hedefleri için iki füze ile donatıldı. GNAT 750 modelleri 1995 yılında, I-GNAT modelleri ise 1998 yılında TSK envanterine girmiş bulunuyor. 14 metrelik kanat genişliğine ve 8,8 metre boya sahip bu uçaklar gözetleme amacı ile kullanıldığından, vurulsalar dahi mürettebatı olmadığından fazla kayıp verilmiyor.

Adını tarih öncesi bir yaratık-

tan alan bu uçakların gövdesi hafif kompozit malzemeden imal edilmiştir. Predatör, gündüz 10 büyütme “Day TV” ve 55 büyütme “Spotler kamera” ile, gece ise 36 büyütme “FLIR” kamera ile keşif ve gözetleme yapmakta kullanılıyor. TSK elindeki bu iki uçağın sayısını 50 ye çıkarmak için ihale açmış bulunuyor. TSK, bu uçakları taktik amaçlı olarak kullanıyor ve bu uçakların en önemli özelliği, *uzun süre havada kalıyor olması* olarak gösteriliyor.

“İnsan gözü” gibi çalışan bu uçakların burun kısmında iki adet oynar kamera bulunuyor. Kameraların tespit ettiği görüntüler merkeze yansıtılıyor.

Amerikan General Atomics firmasından başka bu uçağın benzerlerini bir çok ülke, hatta Yunanistan bile üretebiliyor. Bu uçakları (içinde olmasalar dahi) bir ekip uçurmaktadır.

Bu ekip, 5 kişiden oluşmaktadır. Kumandayı yerden yapan bir yer pilotunun dışında, bir yük operatörü, görev komutanı, bir elektrik - elektronik teknisyeni ve bir mekanik teknisyeni uçuş boyunca çalışıyor. 42 saat sürebil-

len bir uçuş için bazen görev nöbet değişimi ile devam ediyor. Uçakta görev dağılımı şu şekilde yapılıyor;

GÖREV KOMUTANI, uçuş planını hazırlıyor ve uçuş esnasında kule, radar, hareket merkezi gibi ilgili birimlerle koordinasyon sağlıyor. Uçağın uçağı rotayı ve kayıt yapılacak hedefleri, iniş-kalkışı yer pilotu, yani **KUMANDA ELEMANI** sağlıyor. **MEKANİK TEKNİSYEN;** uçağı uçuşa hazırlamaktan, iniş - kalkışta uçağın konumunu gözetlemekten sorumlu oluyor. **ELEKTRONİK TEKNİSYENİ ise;** uçuş esnasında bilgileri takip ediyor. Tüm teknik ekip havadaki arızaya yerden müdahale ile yedek sistemleri devreye alıyorlar. Yük operatörü kameraları kullanıp, gerekli görüntü ve resimleri alarak, uydu aracılığı ile istenen yerlere bu bilgilerin aktarımının görevi üstlenmiş durumda.

Bu uçak diğerlerinden farklı olarak, pilotlara verilen görevi azaltmakta, teknisyene verilen görevi artırmaktadır. Yorumu açık olmakla birlikte en büyük görev ise yük operatörüne düşmektedir. Uçak vurulma riski çok olan bir durumda istihbarat için düşman bölgesinde uçtuğundan vurulsa dahi uçaktan daha önemli olan mürettebat tehlikeye girmemiş oluyor.

Hazırlayan: Kemal Kanat

Seçiminiz prestijinizdir.



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

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



ONUR AIR
TAŞIMACILIK A.Ş.

Çatal Sokak No: 3 Şenlikköy 34810 İstanbul

Tel: (212) 663 23 00 Faks: (212) 663 23 19

Uçak Bakımında İnsan Faktörleri İletişim, Performans ve Stres (4)

Oya TORUM/Y.Müh.Mimar

İnanması güç günler yaşıyoruz. 12 Kasım 2001 günü kırılan American Airlines uçağının kırılma nedeninin «BAKIM» olması için adeta dua eder hale geldik. Oysa hangisi daha tehlikeli, hangisi daha kolay acaba? Teröre karşı önlem almak mı, yoksa olası bir bakım aksaklığını önceden öngörebilmek mi?

“İNSAN” çağımızın en tehlikeli canlısı olma özelliğini koruyor. Ve terörün satın aldığı insanların yapmak istediği de **KORKUYU** yaygınlaştırmak. Bizler korktukça, onlar başarıya ulaşıyor. Dolayısıyla bugün, her zaman olduğundan daha çok birbirimize ihtiyacımız var. Ve ilişkilerimizin en önemli boyutlarından biri de **İLETİŞİM**.

İletişimin tamamlayıcı faktörlerinden performans ve stresin, uçak bakımındaki etkileri bu yazı kapsamında ele alınacaktır.

Kim ile? Ne ile? Nasıl? Nerede? Ne zaman? iletişim kuruyoruz.

1) İş hayatında **Kim** ile iletişim kurduğumuza baktığımızda; iletişimi resmi ve resmi olmayan olmak üzere ikiye ayırmak yerinde bir sınıflandırma olacaktır. Resmi ilişkilerimiz daha çok yöneticilerimiz, müşterilerimiz vb., resmi olmayan ilişkilerimiz ise; çalışma arkadaşlarımız ile kurulmaktadır.

2) **Ne ile?** iletişim kurduğumuz daha çok yaptığımız iş ile bağlantılıdır. Uçak Bakımında;

bilgisayarlar, manüeller ve her türlü makina, teç-

h i -
zat, component

ve hepsinden önemlisi **GÖSTERGELER** ve **ARAÇLAR** ile iletişim kuruyoruz. Göstergeler ısı, nem, hız, yükseklik, aç, basınç vb. bilgileri doğrudan kullanıcıya veren, tamirde, kalibrasyonda, testlerde kullanılan araçlardır.

3) **Nasıl?** sorusu ise; uçak bakımının çalışma ortamına baktığımızda çoğunlukla yazılı ve sözlü olarak karşımıza çıkar. Uçak bakım teknisyenleri, yazılı/ sözlü iletişimin yanı sıra telefon, telsiz gibi araçlarla da iletişim kurarlar.

Yazılı anlatımlar:

- Verilecek mesajın tümünü kapsamalıdır.
- Kolay anlaşılır olmalıdır.
- Kolay okunabilir olmalıdır.
- Mevcut bir problem var ise

rudan ilgili olmalıdır.

- Mesajı okuyacak kişinin bilgisi, deneyimi, dil becerisi, tutum ve davranışları dikkate alınarak oluşturulmalıdır.

Diğer taraftan da aşağıdaki yazılı iletişim araçları, çok hızlı değişiklikler olan ve güncel olmaması durumunda hatalara, arızalara neden olabilen iletişim araçlarıdır.

- Bakım kartları (work cards) /rutin olmayan kartlar
- Bültenler (SB / TYE)
- Sirküler AC /AD'lerin yanı sıra
- Not, mektup, fax, e-mail sayılabilir.

Yazılı iletişim ile ilgili **KÖTÜ ALIŞKANLIKLAR VE JARGONLARI** da bu başlık altında hatırlayıp,



mümkün olduğunca kullanmaya gayret edelim ve hatta unutmayalım.

- Ne kadar az yazsam, ileride o kadar az başım derde girer!!!!
- Eğer bunu yazmazsam, ne yaptığımı kanıtlayamazlar!!!
- Hepsi boş, kağıt işi, asla uçakların daha iyi uymasını sağlamaz!!!!

• Bütün bu kağıtları doldurmak için hiç zamanım yok!!!!
“BİR UÇAK EVEREST TEPEŚİNE ULAŞACAK KADAR DOKÜMAN İLE UÇAR.” (8848 m)

“BİR UÇAK KENDİ AĞIRLIĞI KADAR KAĞITLA UÇAR.”

Sektörden çarpıcı bir örnek: AÇIK KONUŞMAK

Bir özel pilot yakıt maliyetinin yüksek olması nedeniyle bağı olduğu havacılık kurumuna bir mektup yazarak, yakıta kerozin karıştırıp karıştıramayacağını sorar ve aşağıdaki yanıtı alır:

“Kerozin havacılıkta kullanılan içten yanmalı motorlar için uygun olmasına rağmen kullanımı, şaft çıkışı ve metal ömrü bakımından önemli belirsizlikler içerir.”

Pilot aşağıdaki telgrafı gönderir:

“Verdiğiniz bilgi için teşekkürler. Gelecek haftadan itibaren kerozin kullanmaya başlayacağım.”

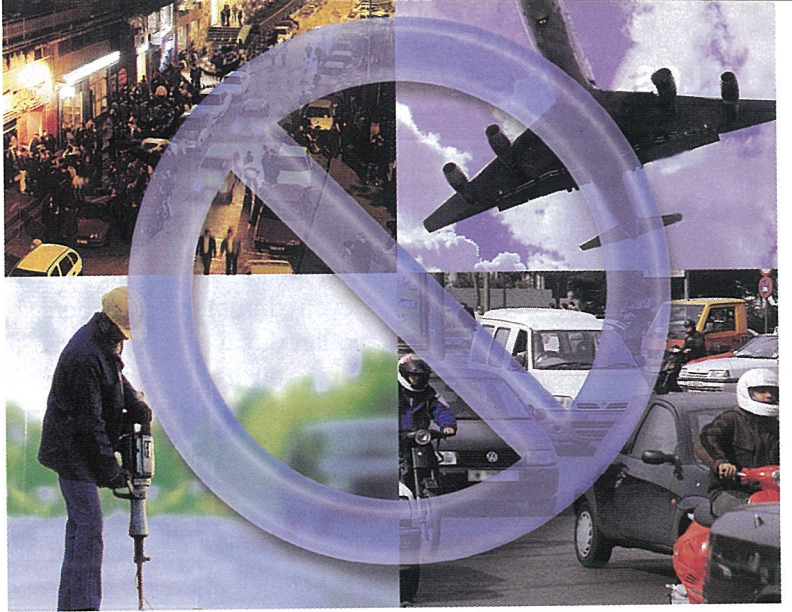
Daha sonra aşağıdaki acil mektubu alır;

“Kararımız belirsizliklere neden olacaktır. Kerozin kullanımının demir esaslı komponentler ve güç üretimi üzerindeki sonuçları şüphelidir.”

Pilot şu telgrafı gönderir;

“Tekrar teşekkürler. Eminin yakıt faturam azalacaktır.”

Bunun üzerine aynı gün şu



mesaj gönderilir;

“Kerozin kullanmayınız. Motorunuz ölebilir, siz de !”

4) NEREDE ? iletişim kurarız sorusunun cevabı ise; fiziksel ve sosyal çevremizdir. İş hayatında fiziksel çevrede en önemli faktör GÜRÜLTÜ, sosyal çevrede İLİŞKİLERdir.

5) İletişimin NE ZAMAN? kurulacağı ise, bağı olduğu faktörden sonuncusudur. Doğru zamanda, doğru kişi veya, doğru göstergeler/araçlar ile doğru yöntemle iletişim kurduğumuzda etkililiğimiz artacak ve bu sonuç hem ilişkilerimize hem işimize olumlu olarak yansıtacaktır.

SAĞLIKLI İLETİŞİM

Sağlıklı bir iletişim için iletişimi engelleyen faktörleri bilmemiz gerekir.

Bunlar:

- Savunma mekanizmaları,
- Organizasyonun büyüklüğü,
- Terminoloji kullanmak,
- Anlaşıldığını var saymak,
- Anlaşıp anlaşılmadığını kontrol etmemek,
- Dinleme alışkanlıklarımız olarak özetlenebilir.

Beynimizin 1 dakikada 600

kelimeyi anlayacak kapasitede olduğu söylenmektedir. Oysa bir insan, 1 dakikada ortalama 120 kelimelik bir hızla konuşmaktadır. Böylelikle, geriye kalan 480 kelimelik kapasiteyi ya iyi bir dinleyici olarak ya da aşağıdaki şekilde, kötü bir dinleyici olarak değerlendirerek geçirmek mümkündür.

- Konu veya konuşmacıyı eleştirerek,
- Zihnimizi başka şeylerle meşgul ederek,
- Neler söyleyeceklerimizi planlayarak,
- Konuyu saptırarak,
- Karşımızdakinin sözünü keserek,

“ KULAKLARINI, GÖZLERİNİ VE AĞZINI BU SIRA DA VE BU ORANDA KULLAN.”

2 Kulak
2 Göz
+ 1 Ağız
5



**UNUTMA!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
İLETİŞİMİN TAMAMLAYICI
Sİ BEDENİMİZ**

Bedenimiz aracılığı ile duygu ve, düşüncelerimizi paylaşmak sözsüz iletişim ya da beden dili olarak nitelenmektedir.

İŞ PERFORMANSIMIZ, YAŞAM PERFORMANSIMIZDAN AYRI DÜŞÜNÜLEMEZ.



Sözlü mesajlarımızın anlamını kuvvetlendirmek için sözsüz mesajları kullanırız. Bu mesajlar; ses tonumuzdan başlayan duruşumuza, bakışımıza kadar uzanan ipuçları taşımaktadır.

ELLERİMİZ: PARMAK İLE İŞARET ETMEK Sadece yönü göstermek için olabileceği gibi, suçlama, tehdit, gözdağı gibi duyguları da barındırabilir.

DURUŞUMUZ: Kendimize güven duyup duymadığımızın göstergesidir.

Dik bir duruş; omuzların içerde veya geride olmadığı, kolların yanda, göğsün açık olduğu şekildir. Bu güvenli duruşu simgeler. Kendinden yaptığı işten emin olan kişi bu duruşu tercih eder.

YÜZÜMÜZ/GÖZLERİMİZ/BAKİŞİMİZ: Başımız ne çok önde itaat, ne çok geride **büyük** taslayan, gözlerimiz karşımızdaki kişi ile temas içinde ise mesajlarımız da daha gü-

venilir olacaktır. Gözleri kaçırarak; yalan söylemenin, istenilmeyen durumun ilk habercisidir. İlgi duyuyorsak göz bebeklerimiz büyük, ilgisiz isek göz bebeklerimiz **küçük** olacaktır.

Bedenimiz ile ilgili pek çok gösterge vardır. Fakat iyi bir iletişim için, unutmamız gereken "3" nokta:

- Kelimelerimiz,
- Ses tonumuz,
- Beden dilimizin aynı yönde birbirini destekler şekilde mesaj vermelidir.

PERFORMANSI ETKİLEYEN FAKTÖRLER

İş performansımız yaşam performansımızdan ayrı düşünülemez. Yaşam performansımızı günlük bir birim içinde düşündüğümüzde biyolojik ritim ile karşılaşırız. Biyolojik ritim gündüze ayarlı bir süreçtir. Uyku uyanıklık düzeni bu ritmin belirleyicisidir. Ayrıca beslenme düzeni, sosyal yaşam bu ritmin içinde yer almaktadır. Tüm bunlar iş yaşamına taşınan düzenlerdir. Kişiler **gerçek** ve **ideal** olmak üzere iki performansa sahiptirler. Gerçek performans özel yaşama veya iş yaşamına ait mevcut şartlar altında gösterilebilen çabanın ve becerilerin tümüdür. İdeal performans ise özel ve iş yaşamındaki şartları kontrol altına alabilmek için gösterebileceğimiz azami çaba ve becerinin tümüdür.

İdeal performansı yakalamak ve sürekliliğini sağlamak öncelikle performansımızı etkileyen faktörleri kontrol altına almakta geçmektedir.

1) FİZİKSEL FORM VE

SAĞLIK

Fiziksel olarak formda kalmak ve sağlık arasındaki bağ, aynı şekilde iş performansını da etkilemektedir. Kuşkusuz, sözedilen form ve sağlık, dış görünüm amaçlı yapılan fiziksel form tutucu spor aktivitelerinin dışında sürekli olarak yapılan, **bedensel** ve **zihinsel** çeşitli olası iş hastalıklarına karşı kişiyi, güçlü olmaya hazırlayan aktivitelerdir. Bunları spor ile sınırlamak çok doğru değildir. Koşudan başlayan, bahçe ile uğraşmaya kadar uzanan geniş bir çerçeve de değerlendirmelidir. Seçilecek faaliyetler, daha çok kişinin ilgi duyduğu konuya bağlıdır. Önemli olan sürekli yapılmasıdır. Özellikle vardiyalı çalışan kişilerde; balık tutma, yürüyüş gibi açık hava aktiviteleri uyku problemlerini kontrol altına almada çok etkindir. Bilmece çözmek, zeka oyunları ile ilgilenmek, satranç, biriş gibi oyunları oynamak da beyin sporlarındandır. Ayrıca gerginlikler ile baş etmede fiziksel ve düşünsel form çok önemlidir.

2) STRES

Stres bedenimizin yaşam tarzımıza cevap veriş şeklidir. Eğer yaşam tarzımızda stresi artırıcı faktörler fazla ise, gerginliklerimiz de artacaktır. Ancak stres yaşamın vazgeçilmezlerinden biridir. Tamamen ortadan kalkması halinde, nerdeyse ölüm ile eşdeğer biyolojik ve psikolojik sonuçlar doğurmaktadır. Öyleyse, öncelikle yaşamda strese olumsuz gözle bakmayı bir kenara bırakıp, onun ile yaşamayı ve o bizi kontrol altına almadan biz onu nasıl kontrol edebiliriz



konusunu öğrenmemiz gerekmektedir.

Stres kaynakları fiziksel ve sosyal olmak üzere ikiye ayrılır.

Fiziksel Kaynaklar:

- Sıcak / soğuk,
- Gürültü,
- Kötü çalışma şartları,
- Donanım eksikliği,
- Trafik (apron, hava trafiği, şehir trafiği)

Örneğin, -15°C'lik bir ortamda çalışıldığında, özellikle kış ve gece koşullarında, doğal olarak, bilinç altında "ısınma" fikri vardır. Tam tersine +30°C'de çalışırken ise "soğuk birşeyler içme", "serinleme" düşünceleri, hayalleri, konstrasyonu bozarak hata yapma olasılığını artırır.

Sosyal stres kaynakları:

- Ekonomik (enflasyon, işsizlik),
- Politik,
- Aile,
- İş ve kariyer (acil iş, işin bölünmesi, rekabet, eğitim ve sosyal çevre),
- Eğitim, olarak ele alınmaktadır.

Özellikle uçak bakım için stres kaynaklarına eğildiğimizde ise, zaman ve acil iş kavramları ile karşılaşırız.

Sektörümüzün sembolü hız diyebiliriz. Kuşkusuz buna emniyeti, **İNSAN HAYATININ**

GÜVENLİĞİNİ eklediğimizde zaman baskısı ve hız, bizler için bir stres kaynağı olmaktadır. Yetişmesi gereken acil ve önemli işler ise; bizi her gün "yangın söndürmeye" götürmektedir. Böyle bir çalışma ortamı, doğal stres kaynağı olup, bir de vardiyalı çalışmayı eklediğimizde kesinlikle kontrol etmemiz gereken bir tablo çıkmaktadır.

Vücut, stres karşısında:

1. Alarm reaksiyonu,
2. Direnç ve korunma reaksiyonu,
3. Bitkinlik ve hastalık belirtileri ile karşı koymaktadır.

Stresin ilk belirtileri fiziksel olup bedenın cevabı alarm şeklinde olur. Alarm önce göz bebeklerimizde başlar, zihinsel olarak uyanıklık artar, kalp atışlarımız değişir, terler veya üşürüz, mide salgısı artar, kanda şeker oranı değişir, kan basıncı artabilir (tansiyon), iştah ve uyku bozuklukları, ağrılı kaslar, sırt ve göğüs ağrıları gibi gözlemlenebilecek belirtiler başlar.

Dirençe geçip, stresle mücadele edebiliriz. Bir diğer alternatif ise belirtileri hiçe sayıp, yukarıda saydığımız alarm belirtilerinin tekrar tekrar yaşanmasına izin verir ve hastalıklara zemin hazırlayabiliriz.

Stresin rol aldığı bilinen has-

talıklar:

- Kalp krizleri,
- Mide ülseri,
- Kanseri,
- Kabızlık,
- Asabiyet,
- Unutkanlık,
- Terleme şeklinde sıralanabilir.

Ayrıca stres psikolojik olarak da kişiyi etkilemektedir. Özellikle iş yaşamında konsantrasyon bozukluğuna yol açan stres kesinlikle kontrol altına alınmalıdır. Sakarlık, isteksizlik, ani duygusal patlamalar, öfke nöbetleri vb. stresle oluşan etkiler ise yine ruhsal etkilerden sayılmaktadır.

STRES İLE BAŞ ETMEK

Sağlıklı yakın ilişkileri olanlar, hayatlarını kontrol etmeyi başaranlar, iç disipline sahip ve mücadele etmeyi seven kişiler, stres ile daha kolay başedip onunla birlikte yaşamayı becerebilmektedirler.

Stres ile birlikte yaşamının sırrı; belki sevdiğiniz bir müziği dinlemek, alışveriş yapmak, yürüyüş veya koşu yapmak, seyahat etmek gibi günlük basit çözümlerde yatmaktadır. Bu basit fomüllerden biri de özellikle iş yerinde iseniz kısa molalar vererek önce düşüncede mola almanız sonra kendi kendinize bir göz atmanız, duygulardan arınmaya çalışarak tekrar konuyu düşünüp harekete geçmenizdir.

Formülümüzü;

DUR-BEKLE-DÜŞÜN-UYGULA-KONTROL ET ! olarak önermekteyiz.

(Devam edecek)





UNITED

HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED DERGİ

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

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

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

BU FIRSATI DEĞERLENDİRİN...

SİZE HERZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

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

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

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

Beech T-34 Mentor

Turan Körez



Beech T-34 Mentor
Ülke: Amerika
Tip: İki Kişilik Eğitim Uçağı

İlk Uçuş: Kendi teşebbüsü ile 1948 yılında Bay Beech iki kişilik eğitim uçağını yaptı. Beech T-34 Mentor Modelini yaptıktan sonra uzun bir çalışma neticesinde Beech Model 45 Mentor'u geliştirdi. 1950 senesinde US Air Force'a YT-34 Modeli yapıldı. Üç yıllık bir çalışma, testten sonra 4 Mart 1954'de US Air Force için model 45 eğitim uçağı yapıldı (T-34A Mentor). Bu model temel eğitim uçağı olarak kullanıldı ve 450 adet imal edilmiştir. 17 Haziran 1954'de US Navy için de 423 adet T-34B yapıldı. 1973 senesinde US Navy Pistonlu Motor'un yerine Turbo Motor'lu olarak siparişini verdi. Motor değişimi için Beech tercihini PT6A-25 Pratt&Whitney olarak kullandı. İlk Turbo Mentor T-34 C Kasım 1977'de görevine başladı.

T-34'ün bir çok örneği daha sonra üretildi.

Bugün bile bu modeller kullanılıyor. T-34A, T-34B, T-34C modelleri 18 ülkede kullanılıyor. Bu ülkeler arasında Türkiye de dahildir.

Kaynak: Flugzeuge



Teknik Özellikleri

Kanat Uzunluğu: 10.16 m

Gövde Uzunluğu: 8.75 m

Yükseklik: 2.92 m

Kanat Yüzölçümü: 16.68 m²

Boş Ağırlık: 1342 kg

Max Kalkış Ağırlığı: 1959 kg

Motor: Pratt&Whitney Kanada PT6A-25

Propellertürbin 533 kW (725PS)

Azami Sürat: 369 km/h

İrtifa (Yükseklik): 9.145 m

Aramızdan emekli olarak ayrılan değerli abimiz Turan Körez'e dergimize yaptığı katkılardan dolayı teşekkür ederiz.

UTED YÖNETİM KURULU

Bundan bir kaç yıl önce Ülkemizde, Alan Yayıncılık tarafından başlıktaki isim altında, birbirinin peşi sıra 6 kitap yayınlandı. Bu kitapların yazarı Alman bilim adamı Hoimar V. Ditfurth'tu ve bu eseri dilimize Veysel Atayman tarafından çevrilmişti. 1921 yılında Berlin'de doğan, 1989 yılında Freiburg'da ölen Ditfurth, psikiyatri ve nöroloji profesörlüğü yaptı ve uzun yıllar, Almanya'nın en tanınmış popüler bilim yazarı, televizyon yorumcusu ve gazetecileri arasında yer aldı. Orijinal adı "Im Anfang war der Wasserstoff- Başılangıçta Hidrojen Vardı" olan ve çeviren tarafından "Dinozorların Sessiz Gecesi" başlığı altında yayınlanması bazı gerekçelerle uygun görülen bu kitabından başka, "Kinder des Weltalls - Bu Evrenin Çocukları", "Dimesionen des Lebens - Hayatın Boyutları", "Zusammenhang ; Gedanken zu einem naturwissenschaftlichen Weltbild-Bağlamlılıklar; Doğabilimsel Bir Evren Tablosuna İlişkin Düşünceler", "Der Geist nicht vom Himmel-Bilinç Gökten Düşmedi", "Wir sind nicht nur von dieser Welt-Biz, Sadece Bu Dünya'dan Değiliz " , "So lass uns denn ein Apfelbaumchen pflanzen - Madem ki Öyle, Hadi Bir Elma Ağacı Dikelim", "Unbegreifliche Realität-Kavranamaz Gerçeklik" ve "Innenansichten eines Artgenossen - Bir Türdaşımızın İç Gözlemleri" isimli kitapları da bulunmaktadır.

Ditfurth, bu yazının konusunu teşkil eden ve 6 kitaptan oluşan eserinde, çevirenin ifadesiyle; "ayrıntıların, sayıla-



Attacus Edwardsii Kelebeği

Dinozorların Sessiz Gecesi

Yurdaer İhsan Aksoy

rın, uzmanlık isteyen birikimlerin labirentlerinde kaybolmadan, evrene, gezegenimize, evrime ilişkin bilgileri, sınırlı da olsa bir dünya görüşü kotarmamıza katkıda bulunacak şekilde sunarken, eşi örneği az bulunur bir ustalıkla, bir bilgi merakı ve öğrenme heyecanı yaratmakta; bilimsel bilgiyi popülerleştirirken, sarıp sarmalayan, sürükleyici bir roman tadını hiç kaybetmeden, adeta bilimsel bir konuyla uğraştığımızı bile unutturarak, bize felsefe yaptırmayı başarmaktadır.

Söz konusu 6 kitaptan ilkinde yazar; bundan yaklaşık 14 milyar yıl önceki "Big Bang"ten başladığı tarihin izini, çok hücrelilerin ortaya çıkışına kadar sürüyor. İkinci Kitabın son bölümü, bilincin ortaya çıkışına ve galaksiler arası iletişim olanaklarının sınırlarına ilişkin görüşlerle son buluyor. 3 ve 4. Kitaplarda doğru-

dan bilincin evrimi inceleniyor. 5 ve 6. kitaplarda, ilk dört Kitapta iletilen bilgilerden, bunlardan kotarılan savlardan yola çıkarak, doğrudan hayata, öte dünyaya ve varlığa ilişkin felsefi bir söylemin alanına giriliyor.

Anladığım kadarıyla Hoimar V. Ditfurth evrim konusuna farklı açıdan yaklaşan bir bilimadamı. Öyle ki bizden bir eleştirmenin yorumuna göre kendisine dindardır bile denilebilir. Ancak temelde, dünya üzerinde hayatın ortaya çıkışından bu yana geçen sürenin, DNA mutasyonları yoluyla zekaya kadar varan gelişmelerin gerçekleşmesi için yeterince uzun bir süre olduğu konusunda diğer evrimci bilimadamlarıyla aynı fikirde olduğu görülmektedir ki bu gibi konulara ilgi duyan biri olarak ben bu görüşe katılmıyorum.

Dinozorların Sessiz Gecesi, baştan sona, evrene ve hayata



Dinozorların Sessiz Gecesi, baştan sona, evrene ve hayata dair çok farklı ve çok ilginç görüşlerle dolu. Hayata evrimci bir bakış alışkanlığında olmasanız dahi bu kitaplarda yer alan doğaya dair meseleler hakkındaki akılcı çözümlerler mutlaka ilginizi çekecektir.

dair çok farklı ve çok ilginç görüşlerle dolu. Hayata evrimci bir açıdan bakma eğiliminde olmasanız dahi bu kitaplarda yer alan, doğaya dair meseleler hakkındaki akılcı çözümlerler mutlaka ilginizi çekecektir.

Sakin bir ortamda, dikkatle okunması gereken bu eserin ilk kitabı, bir tırtılın hayat hikayesi ile şöyle başlıyor:

“Bundan yaklaşık kırk yıl kadar önce, dahi yönetmen Orson Welles ilginç bir sonla biten bir serüven filmi gerçekleştirmişti. Filmin, bizzat Welles’in canlandığı baş kişisi, peşindeki takipçisinden canını kurtarmak için yakındaki bir lunaparkın sihirli aynalar kabine dalıyordu. Çok zekice düzenlenmiş bu optik labirentin aynalarındaki yansımalar, onu bir anda çoğaltınca yan yana duran bir düzine Welles ortaya çıkıyordu. Beriki öfke içinde silahını şoursuzca görüntüler üzerine boşaltıyor ancak gerçek Welles’in yerini bulduğunda tabancasında mermi kalmadığından, kahramanımız da canını kurtarıyordu.

İnsanın kendisini herhangi bir şeyin arkasına gizleme olanağı yoksa, görünmezleşemeyeceğine göre, geriye yapacak bir tek şey kalır; takipçisini yanıltıcı hedefler üzerine yolla-

mak. Savaşlarda oldum olası uygulanan bir yöntemdir bu. Sahte hava alanları, karton tanklar, düşmanı şaşırtmak için sık sık kullanılırlar. İşte böyle bir hile ile karşılaştığımız ya da yanıltıcı hedeflerle herhangi bir tuzağa düşürüldüğümüz anda, olup bitenlerin ardında bütün bunları daha önceden tasarlamış bir zekanın bulunduğunu düşünmekten kendimizi alamayız. Oysa buna benzer olayları böyle açıklama alışkanlığımızın temelinde hem çok yaygın hem de sonuçları bakımından önemli bir ön yargının yattığı kesindir. Önemlidir, çünkü bu ön yargı gerek evreni, gerek doğayı, gerekse üstünde yaşadığımız bu dünyadaki yerimizi ve rolümüzü anlama çabalarımızı yer yer engellemekten geri kalmamıştır. Bu ön yargıdan kurtulduğumuz ve bu tür olayların ardında ille de bilinçli bir düşünme faaliyetinin etkisini arama alışkanlığını bir yana bıraktığımız anda, gerçeğe doğru bir adım atmış oluruz; bilinçli düşünme faaliyetinin gerçekleşmesini mümkün kılan beyinlerin henüz yerlerinde yeller eserken de doğada akılla düzenlenmiş izlemine veren olayların gerçekleşmiş olduğuna ilişkin belirtiler bulmaktayız.



Kitabımız yönünden çok önemli olan bu savımızın altını burada çizerken, çarpıcı bir örnekle durumu biraz daha netleştirmeye çalışalım:

Assam’da larva bırakma aşamasında, düşmanlarından kurtulmak için, yukarıda anlattığımız filmin sonundaki buluşun tıpa tıp aynısına başvurarak kendisini koruyan bir tırtıl yaşamaktadır. Kelebek araştırmacılarının Attacus Edwardsii adını verdikleri üstü parlak altı mat, imparator ipeğini üreten tırtıldır bu.

Öteki bir çok kelebek tırtılı gibi, bu tırtıl da, lemfa dönemi geldiğinde, kozanın içinde kelebekleşmeyi bekler. Bu ipek böceği ayrıca gizleyici olarak bir de yaprak kullanır.

Tırtılın bu örtünme işini gerçekleştiriş tarzı, önceden belirlenmiş, belli bir hedefe yönelik amacın büyük ölçüde varlığına işaret eder gibidir. Çünkü yeşil, yaş bir yaprak, bir tırtılın onu bükerek koruyucu bir kabuk gibi örtünmesine olanak vermeyecek kadar esnek ve dengelessizdir. Attacus tırtılı, bu ilk sorunu akla gelebilecek en basit, ama amacına en uygun biçimde çözer. Kalkıp yaprağın sapını ısırır. (Ama daha önce



yaprak düşmesin diye onu ipeğiyle dala bir güzel bağlar.)

Bu girişimin kaçınılmaz sonucu olarak yaprak kurumaya başlar. Başka bir deyişle kuruyarak büzülür. Kuruyan yaprak, aynı zamanda yuvarlaklaşır da. Bir kaç saat sonra ipek böceği, içine girebileceği ideal bir yaprak boru elde etmiştir bile. Boru ne kadar geniş olursa o kadar iyidir. Buraya kadar bile oldukça şaşırtıcı, hayranlık uyandırıcı bir öyküdür bu; üstelik daha işin başında sayılırız.

Tırtılın, savunmasız ve edilgen bir durumda geçireceği nemfa aşamasını, elden geldiğince güven içinde atlatabilmek için baş vurduğu çaba sonucunda içine düştüğü durumu şöyle bir düşünecek olursak, onun başını daha büyük bir derde soktuğunu kavramak zor olmayacaktır. Solmuş bir yaprak gerçi tırtıla güvenilir bir korunak sunar, ama kuru yaprak öteki bütün yeşil yapraklar arasında hemen göze batmaktan da kurtulamayacaktır.

Ortada, işi gücü bütün gün yalnızca yiyecek aramak olan ve bu hedefli araştırmada kelebek tırtılının da peşine düşen belirli düşmanlar, özellikle kuşlar dolanıp durduklarına göre, tırtılın çözümü kaçınıl-

maz bir sonu da birlikte getirecektir; kuşlardan biri böyle kuru bir yaprağı da inceleyecek ve içindeki lezzetli tırtılla karşılaşacaktır. Kuşlar böyle deneyimlerle öğrenme yeteneğine sahip olduklarından, bu buluş, kısa sürede çok sayıda saldırganın, yeşil yapraklar arasında yalıtılmış şekilde sırttan kuru yapraklara hücum edecekleri anlamına gelir. Yaprığı borulaştırarak içine sığınma hilesi istediği kadar ince bir buluş olsun, sonuçta kelebek olmaya hazırlanan tırtılın baş vurduğu çözümün başına büyük bela açtığı ortadadır.

Tırtıl, içine büründüğü yaprak içinde kendini nemfa aşamasının hareketsizliğine bırakmadan önce, bu olumsuz durumdan kurtulmak için ne yapabilir? Bir an için, diyelim ki tırtıl bu soruyu bize yönelti; ona ne öğüt verebilirdik ki? Sanırım bir çoğumuz bu durumda benimsenebilir bir çıkış yolu bulmakta ve işe yarar bir öneri getirmekte oldukça güçlük çekerdik.

Oysa imparator ipeğinin böceği, bu sorunu oldukça zeki ve etkili bir biçimde çözmüştür. Hayvanın kullandığı çözümün özü, Orson Welles'in kırk yıl önce filminin sonu için

bulduğu hilenin esasına dayanmaktadır. Tırtıl, içine gireceği yapraktan başka, beş altı yaprağın daha sapını ısırarak bunları içinde yatacağı o yaprağın yanına yapıştırır. Böylelikle, dalda yuvarlak, kuru, altı yedi yaprak sallanıp dururlar. Bunlardan yalnızca birisi olası avı içermektedir; ötekiler boştur ve şaşırtıcı bir tuzaktan öte bir işlev taşımazlar.

Bir an için, kuşlardan birinin yan yana duran altı solmuş yaprağın farkına vardığını varsayalım ve kuş bunları tek tek incelemeye başlasın. Kuşun larvayı ilk yoklamada bulma şansı 1/6 dır. Bu orandaki bir riziko güvencesi, kozasının içinde bilinçsiz ve hareketsiz uyuyan kelebek larvasına hayatta kalma mücadelesinde oldukça büyük bir avantaj sağlar. Ve her boş yaprak, kuşun bundan böyle solmuş yapraklarla oyalanma isteğini de olumsuz etkileyecektir.

Kuşlardan birinin daha ilk girişimde rastlantı sonucu yaprağı bulması durumunda bile, tırtılın bulduğu hile değerini korur. Çünkü ilk ağızda tırtılın bulunduğu yaprağa ulaşmanın başarısı, kuşu büyük bir inatla öteki yapraklarda da tırtıl aramaya itecek, ama kuş araştırmaları sonucunda kaçınılmaz olarak tam beş tane içi boş yaprak yoklamış olacaktır.

Sonunda kuru yaprakların yiyecek arama yönünden pek öyle işe yarar bir nesne olmadığı duygusuyla kuşun orayı terk etmesi akla en yakın olasılıktır. Gerçi bu arada tırtılardan biri kuşun kurbanı olmuştur, ama aynı kuşun, kuru yaprakları bir bir yoklayarak tırtıl-



Tırtıl, içine büründüğü yaprak içinde kendini nemfa aşamasının hareketsizliğine bırakmadan önce, bu olumsuz durumdan kurtulmak için ne yapabilir? Bir an için, diyelim ki tırtıl bu soruyu bize yöneltti; ona ne öğüt verebilirdik ki? Sanırım bir çoğumuz bu durumda benimsenebilir bir çıkış yolu bulmakta ve işe yarar bir öneri getirmekte oldukça güçlük çekerdik.

lar arama hevesi öylesine azalmıştır ki, aynı yoldan gizlenmeye çalışan Attacus tırtılları en azından bu kuş tarafından bir daha kolay kolay rahatsız edilmeyeceklerdir.

Bütün bunların ancak oldukça akıllı bir insanın hayatta kalabilmek için baş vurabileceği yollar olduğunu kabul etmemiz gerekiyor. Oysa gerek merkezi sinir sisteminin ilkelliğini gerekse öteki davranışlarını göz önünde bulundurduğumuzda Attacus tırtılının ne belli bir amacı tasarlayabilmesi ne de bu doğrultuda akıl yürütmesi söz konusu olabilir. İyi de, tırtıl bütün bu özelliklere karşın nasıl olup da kendini bu yoldan koruyabilmektedir?

Geçmişin doğabilimcileri bu tür olaylarla karşılaştıkça bir mucizenin varlığına inanmakla kalmamışlar, doğaüstü bir yaratıcının, yani tanrının, yaratıklarını korumak için onları böyle bir korunmanın gerekli bilgileriyle donattığını düşün-

mekten kendilerini alamamışlardır. Oysa bu tarz bir açıklamaya, doğabilimci için bir intihar, daha doğrusu kendi varlığını inkar etmek demektir. Öte yandan modern bilimin bu türden olayları “içgüdü” gerçeği ile açıklamaya çalışması da pek bir anlam ifade etmemektedir. Çünkü çoğumuzun sandığının tersine, olup biteni içgüdünün marifeti saymak, örneğimizde, tırtılın davranışlarını doğuştan davranış biçimlerinden biri olarak yorumlamak demektir ; bu da bizi bulduğumuz yerden pek öteye götürmez ve sorunun asıl yanıtını bulmamızı engeller ; öyle ya, imparator tırtılının kendini gizleme davranışının “doğuştan” olduğunu söylesek bile bu neyi değiştirir ya da ne anlama gelir? Aslında bu davranışın doğuştan olduğunu ileri sürmek pek de yanlış sayılmaz. Üstelik bu durumda, ipek böceğinin bizi şaşkınlığa düşüren davranışının kendi doğumu ve

ölümü ile sınırlı varlığının zaman bakımından önünde kalan bir yerde temellendiğini ima etmek bakımından önemli bir bilimsel gerçeği de dile getirmiş oluruz. Tırtılın doğuştan bir şeyleri beraberinde getirdiğini söylemek bu bakımdan bir anlam taşıyabilir ama hala önemli bir sorunun yanıtını bulmuş sayılmayız. Yanıltıcı benzerleri (başka kuru yaprakları) takipçinin önüne koyarak gizlenmenin mümkün olabileceği fikrinin, insanlığı şaşkına düşüren bu zekice buluşun asıl sahibi kimdir ? Kuşların tırtıl arama heveslerinin böylelikle kursaklarında bırakılabileceği, kuru yapraklar arasında bir şeyler bulabilme şanslarının belli bir oranda azaltılabileceği biçimindeki bu son derece özgün buluş kimin eseridir de, tırtıl bunu doğuyla birlikte devralmıştır ?

Yeri gelmişken, doğuştan davranışların incelenmesi sonucunda elde edilen olağanüstü bir bilginin sonuçlarından birine değinmek istiyorum :

Bu bilgi bize canlı organik dünyada herhangi somut bir organizmanın varlığına bağlı olmayan bir zekanın, başka deyişle kendisini ağırlayan bir beyine gerek duymayan bir aklın, bir düşünebilme yeteneğinin varolabileceğini öğretmektedir. “

Dithfurth benzeri akıl yürütmelerle devam ederek bir kaç satır sonra bir diğer ilginç sonucu daha dile getirmektedir: “Akıl (zeka) bu dünyaya biz insanlarla birlikte gelmiştir.”

(Devam edecek.)

Modern Çağın Hastalığı:

Ülser

Eğer iş hayatınız yoğun geçiyorsa, her gün bu stres artmaya devam ediyorsa, evinize gittiğinizde kendinizi yorgun hissediyorsanız, bu yorgunluğa bir de ağrılar ilave oluyorsa, bir doktora gitmenin zamanı geldi de geçiyor demektir. Sık sık karnızın orta kısmında ağrı, yanma ve kazınma varsa, bu ülserin belirtisi olabilir.

Bu rahatsızlık esnasında ağrı bazen sırtınıza doğru yayılıp sizi geceleri uykudan da kaldıracaktır.

On iki parmak bağırsağı ülserinde ağrı açlıkla belirginleşirken, mide ülserinde ağrı yemekten sonra oluşabilir. Mide çıkış yolunu veya oniki parmak bağırsağını daraltmış olan ülser türünde, hasta kusma belirtisi gösterebilir. Şişkinlik, gaz, geçirme, hazımsızlık gibi yakınmalar ülserli hastalarda sık görülen etkilerdir. Ülserin ülkelere hatta bölgelere göre bile görülme sıklığı değişebilir. Genellikle toplumun yüzde 1-2'sinde ülser görülmektedir. Erkeklerde ülser vakası yüzde 10 iken, kadınlar bu konuda daha şanslılar. (Yüzde 4). Çocukluktan itibaren her yaşta görülebilen ülser 30 ile 50 yaş

arasında sık rastlanıyor. 40 yaş sonrasında olanların yüzdesi ise maksimum düzeyde.

Ülser, mide veya on iki parmak bağırsağının iç yüzeyini döşeyen tabakada oluşan dokuyu kaybı olarak tıpta açılımını almış. Mide, gıdaların sindirimi için proteinleri parçalayan enzimler ve yüksek konsantrasyonlarda asit salgılayarak kendisini bu oluşumdan korumaktadır. Kendisini de protein yapısında bir organ olmasına karşın mide salgıladığı asit ve enzimlerden etkilenmemekte ve kendisini korumaktadır. Bu koruma faktörleri mide yüzeyini kaplayan mukus, tükrükteki nötralle eden maddeler ve mide yüzeyini yenileyici kan dolaşımıdır. Ülserli hastalarda asit artışına helikobakter isimli bir mikrop neden olmakla birlikte, başka etken faktörler de bulunmaktadır. Midedeki asitin dışında, bazı ilaçlar ve alkol de ülserin artmasına neden olur. Kısaca mideyi koruyucu faktörler arasındaki dengenin bozulmasıdır. Ülserin artmasına bir ayrı neden



de ülkemizdeki içme suları ve gıdanın tam olarak hijyenik olmamasını gösterebiliriz. Ülser neden olan faktörlerin en etkili olanı stres'tir. Stres mide asitini artırarak ülser gelişimini kolaylaştırır. Endoskopik inceleme veya radyolojik mide filmi ile saptanabilen ülser, hastanelerin iç hastalıkları, Gastroenteroloji bölümü ilgilenmektedir.

Son yıllarda geliştirilen ilaçlar ülser tedavisinde olumlu sonuçlar vermektedir. Bu ilaçlar mide asit salgısını bastırarak ülserlilerin yakınmalarını birkaç gün içinde ortadan kaldırıyor ve düzenli bir tedavi ile 4-8 hafta içinde ülserli yeri kapatıyor. Tıp heliko mikrobunu keşfetmekle birlikte ülseri büyük bir darbe vurmuş oldu.

Uygun antibiyotikle ve asit bastırıcı ilaçlarla beraber ülser, başlangıç veya yüzeysel durumda iken artık durdurabiliyor. Midenin delinmesi, durdurulamayan kanamalar daha ileri vakalar olarak kabul edildiğinden ülser artık tedavi edilebilen bir rahatsızlık olarak görülüyor.

Son yıllarda geliştirilen ilaçlar ülser tedavisinde olumlu sonuçlar vermektedir. Bu ilaçlar mide asit salgısını bastırarak ülserlilerin yakınmalarını birkaç gün içinde ortadan kaldırıyor ve düzenli bir tedavi ile 4-8 hafta içinde ülserli yeri kapatıyor. Tıp heliko mikrobunu keşfetmekle birlikte ülseri büyük bir darbe vurmuş oldu.



SORUNSUZ EV SAHİBİ OLMAK İSTEYENLER İÇİN BÜYÜK FIRSAT!..

THY ve TRT Çalışanlarının Ortak Girişimi..

- Kurtköy Havaalanına yalnızca 5 dakika mesafede...
- İstanbul-Çamlıca gişelerine 10 dakika uzaklıkta;
- **ŞEKERPINAR**'da
- İstanbul'dan Ankara'ya gidişte, sağda, TEM otoyoluna cepheli, Bayramoğlu gişeleri girişinde, yeni açılan yerleşim bölgesinde...
- Sabancı ve Alarko Üniversiteleri ile karşı karşıya..

A R S A M I Z

İNŞAAT ÖNCESİ ÖZEL İNDİRİM

TL BAZINDA SABİT FİYATLA ÖDEME!

3 YIL vadeli ödeme planımız:

İLK ÖDEME	: 3.000.000.000.-TL.
12 AY	: 400.000.000.-TL.
12 AY	: 600.000.000.-TL.
12 AY	: 900.000.000.-TL.
6 ARA ÖDEME	: 600.000.000.-TL.
(Ocak ve Temmuz aylarında...)	
TOPLAM	: 29.400.000.000.-TL.

Her şey dahil anahtar teslimi:

TAMAMI PEŞİN ÖDEME:

14.000.000.000.-TL.

İRTİBAT THY: DR. SERMET DEMİRCİOĞLU (BAŞKAN)
TRT: FATİH ÖZNUR (İL.BAŞKAN)

KOOPERATİF MERKEZİ: ATATÜRK MAHALLESİ,
ÇİFTLİK SOKAK NO:9/1 ÜMRANIYE/İSTANBUL
Tel : 0216 521 99 14 / 0216 521 99 15
Fax : 0216 344 77 04

YENİ FIRSAT! 24.000.000.000.-TL

Moskava ve St. Petersburg

Mavi Gözler, Beyaz Geceler

Moscow and St Petersburg Blue Eyes, White Nights

İkisi de kıskanç, ikisi de hırçın; ikisi de kaprisli, ikisi de alımlı. Aslında birbirlerini çok seviyorlar; ama belli etmemeye çalışıyorlar, en çok da yabancılara. Biri “siyasi başkent” olmakla övünüyor, diğeri “kültür başkenti” olmakla. Biri “mavi”siyle övünüyor, diğeri “beyaz”ıyla. Kısaca biri Moskova olmakla övünüyor, diğeri St Petersburg olmakla.

1991 yılında Sovyetler birliği’ndeki yaşanan değişimin ardından Rusya gibi, başkent Moskova’da büyük bir dönüşüm geçiriyor. Ekonomik zenginliğin arttığı kent daha da alımlı hale geliyor. Çok renkli bir görünüm sergileyen kent, geçmişin “gri Moskova” izlenimini tamamen siliyor. Yükselen binalar, açılan mağazalar ve hareketli gece yaşamıyla Moskova hızla batılı başkentlere benzemeye başlıyor. Aslında bu çok renkliliğin aldatıcı olduğunu fark etmeyen çoğu ziyaretçi, kentin gerçek rengiyle tanışamadığını hiç bilmeden evine dönüyor. Oysa, mavinin en güzel tonlarından biri Moskova’da. Bu öyle bir mavi ki, aylarca güneşi unutan gökyüzünü bile değiştiriyor. Kadınların gözlerinde bu mavi. Ama, genç kızların değil, “babuşka”ların, yani yaşlı kadınların hafif çekik gözlerinde. Savaş görmüş, açlık yaşamış, heyecanla yeni



Both are jealous, both are cantankerous; both are capricious, both are charming. They are actually very fond of one another, but endeavour not to show it, particularly to strangers. Perhaps this is a rivalry caused by the fact that they can never be united. One is proud of being the political capital and the other of being the cultural capital. One boasts of the Kremlin, home to Soviet leaders, and the other of its palaces, home of the Czars. One boasts of its “blue” and the other of its “white”. In short, one is proud of being Moscow and other proud of being St Petersburg. Since the downfall of the Soviet Union in 1991, the capital Moscow has seen radical changes. With increasing economic prosperity the city is erasing its image as a

bir ülke olmaya çalışmış, yorgun ama yine de sevgiyle bakabilen gözler. Bu gözleri keşfedenler gerçek Moskova ile de tanışmış oluyor. Mavi gözlerin yabancıları sürüklediği o kadar çok yer var ki: Troya hazinesinin de sergilendiği Puşkin Müzesi, onunla yarışan Tretyakov Galerisi. Rusya'da iktidarın sembolü Kremlin Sarayı, hemen önünde yer alan ünlü Kızıl Meydan. Yine buradaki Lenin Mozolesi ve lezzetli bir pasta görünümündeki St. Basili kilisesi. Yakınlarındaki Bolşoy Tiyatrosu, Yeni Kızlar Manastırı'ndaki Nazım Hikmet'in mezarı, Moskova'yı kuşbakışı seyreten Lenin tepeleri, ondan çok daha yükseğe çıkan Ostankino Kulesi, cıvılcı Tverskaya Caddesi, her zaman turistleri bekleyen Arbat Sokağı, kat edilen uzaklığa değen İsmailov Pazarı... Moskova mavisini keşfedenlerin mutlaka St. Petersburg beyazı ile de tanışması gerekiyor. St. Petersburg hırçın ve öfkeli, çünkü 206 yıl süren başkent ünvanını 1918 yılında, yani devrimden hemen sonra en büyük rakibi Moskova'ya kaptırmış. Ama bazıları için hala başkent. Kimilerine göre "kuzey başkenti", kimilerine göre "kültür başkenti"; kanallarla süslendiği için de kimilerine göre "Kuzeyin Venedik'i". Kentin bir adı daha var: "Açık hava müzesi".

St. Petersburg'un en önemli özelliği, Rusya'nın "Batı'ya açılan penceresi" olarak kabul edilmesi. 1703 yılında bugünkü adıyla kurulan St. Petersburg, 1914'te Petrograd, 1924'te Leningrad adını almış, 1991 yılındaki halk oylamasıyla da ilk ismine geri dönmüş. Uzun süre imparatorluk ailesini ağırlayan kent, 860 yaşındaki Moskova'nın tersine sadece 300

"grey" city. With new buildings, new shops and a lively night life. Moscow is rapidly coming to resemble the capital cities of the West. Those who are enchanted by this new face of Moscow return home without realising that they havenot made the acquaintance of the city's true colour. One of the most beautiful shades of blue is to be found here. A blue which even changes the sky, which for months on end forgets the existence of the sun. This blue is in the eyes of the women. Not in those of young women, but in the slightly slanted eyes of elderly "babushkas".

These are says which have seen war, hunger, the exuberance of trying to forge a new country; eyes which are tired, yet still able to look at the world with affectin. The people who discover these eyes discover the real Moscow. There are so many places to which these blue eyes, which know no other language but Russian, draw foreigners: the Pushking Museum where the treasures of Troy are exhibited, the Tretyakov Gallery which rivals it in splendour, the Kremlin Palace, symbol of power, and Red Square in front of it. Also in Red Square is the Lenin Mausoleum and St Basii's Cathedral, which has the appearance of a delicious and tempting cake. Nearby is the Bolsboi Theatre and the grave of the Turkish poet Nazim Hikmet, further off the Lenin Hills overlooking Moscow, the far higher Ostankino Tower, the bustling Tverskaya Street, tourist filled Arbat Street, and the Izmailov marekt, which is worth covering some distance to see.

No one who discoers Moscow's blue sholud





yıllık tarihi birikimiyle Rusya'nın en önemli kültür, bilim ve sanayi merkezine dönüşmüş.

Kentin Moskova'yı asıl kışkırtan güzelliği ise "beyaz"ı. Bu öyle bir "beyaz"ki ışıktaki değil, karanlıkta ortaya çıkıyor; geceleri aydınlatıyor. Kentte yazın başladığı 12 Haziran'dan Temmuz ortasına kadar tam olarak 50 gün, biraz sarı, biraz gümüş mavisi, biraz mor, çokça beyaz, biraz romantik, biraz mistik ve heyecan verici bir doğa harikası yaşıyor: Beyaz geceler (beliye noçi). Uzun günlerde kimi zaman 19

saat gökyüzünü terk etmeyen güneş, gece karanlığını yok ediyor ve kenti sarımsı bir beyaza boyuyor. Bu beyaz o kadar güçlü ki, en parlak yıldızları saklıyor, kentte geceleri sokak ışıklarını yaktırmıyor, alışıktı olmayanların uykusunu alıyor, kendisini hayran hayran seyredenlere dilerlerse, gazete okuyabilecekleri ya da kenti dolaşmaya devam edebilecekleri ikinci bir gündüz hediye ediyor. Belki de doğa St. Petersburg'un konuklarına 24 saati dolu dolu yaşatmak istiyor. Çüntü dünyanın en önemli, en saygın ve en büyük müzelerinden

miss the white of St Petersburg. The latter city is irascible about having been deprived of its 206 year status as capital in 1918, soon after the revolution, in favour of its greatest rival Moscow. For some, St Petersburg is still a capital; whether they describe it as the "capital of the north" or the "cultural capital". Others refer to it as the "Venice of the north" on account of its canals, and still others describe it as an openair museum.

The most important characteristic of St Petersburg is as Russia's

window onto the West and no one, not even Moscow, denies that is the country's most modern and most westernised city. St Petersburg was founded in 1703, renamed Petrograd in 1914, Leningrad in 1924, and reverted to the name St Petersburg by public referendum in 1991. Compared to the 860 year-old Moscow, St Petersburg is a youthful three centuries in age, but nevertheless Russia's most important centre of culture, science and industry. Then again, the city was blockaded for 900 days during World War II, but



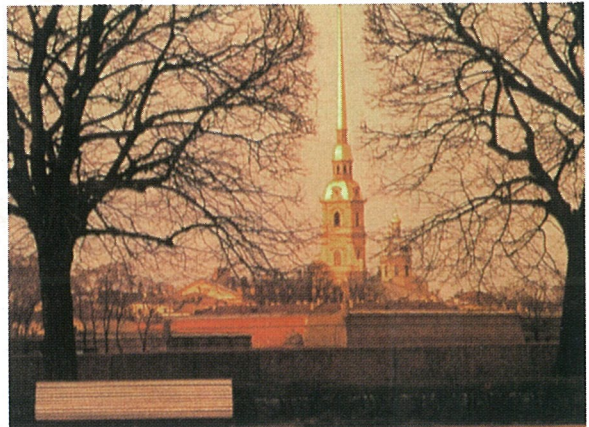


Hermitaj'da sergilenen 2.7 milyon eserin her birinin önünde, sadece altmış saniye geçirmek isteyenlerin bile yaşamlarından on bir yılı ayırmaları gerekiyor. Leonardo da Vinci'den Michelangelo'ya, Rembrandt'tan Cezanne'ya, Van Gogh'tan Matisse'ye, ünlü sanatçıların tablolarıyla eski Mısır'a ait eserlerin de sergilendiği müze, yüzyıllarca Rus çarlarını ağırlayan Kışlık Saray içinde yer alıyor. 1762 yılında tamamlanan barok stili saray 1057 odası, 1786 kapısı ve 1945 penceresi ile belki de St. Petersburg'un en güzel yapısı. Büyük Petro'nun bronz anıtından Kirov Balesi'ne evsahipliği yapan Mariinski Tiyatrosu'na, Kazan Katedrali'nden Mavi Köprü'ye, kendine özgü saraylardan Aleksandr Puşkin, Anna Ahmatova ve Fyodor Dostoyevski'nin müze evlerine, hatta dış bölgelerine, St. Petersburg'da görülmesi gereken çok yer var. (Skylife)

did not surrender.

The which so arouses Moscow's enuy is not that of day but of night. From 12 June, when summer begins, until mid-july, there are a whole 50 days of so-called "white nights" (beliye noçi); a romantic, mystical and exhilarating time of white, with just a hint of yellow, silvery blue, and purple. The sun remains in the sky for 19 hours a day, dissolving the darkness of night and painting the city in a white so dazzling that it conceals the brightest stars, dispenses with street lights, prevents those not accustomed to the phenomenon from sleeping, and provides a second day for people to just admire or make use of to read news papers or to wander the city.

At the Hermitage Museum if you devoted just a minute to each of the 2.7 million objects you would have to spent eleven years here. The exhibits include paintings by Leonardo da Vinci, Michelangelo, Rembrandt, Cezanne, Van Gogh, and Matisse; and treasures of ancient Egypt. The Hermitage Museum occupies the Winter Palace, formerly home to the czars. This baroque palace completed in 1762 has 1057 rooms, 1786 doors and 1945 windows, and is arguably the most beautiful building in St Petersburg. Other sights include the bronze memorial to Peter the Great, the Mariinski Theatre, home to the Kirov Ballet, Kazan Cathedral, the Blue Bridge, numerous palaces, and the houses of Alexander Pushkin, Anna Ahmatova and Fyodor Dostoyevsky. So you can certainly make good use of that extra time during the white nights. (Skylife)





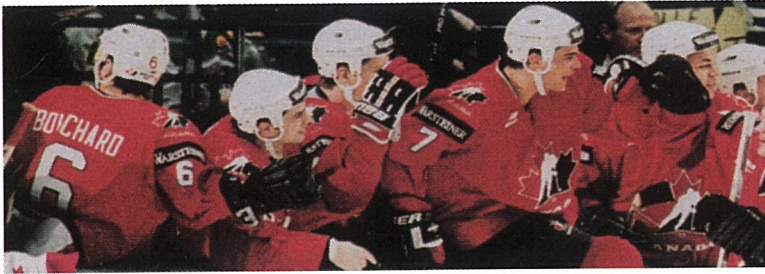
Buz Hokeyi

Buzla kaplı bir alanda, altışar kişilik iki takım arasında oynanan çok hızlı bir oyundur. Amaç ucu kıvrık tahta bir sopa kullanarak küçük, sert bir diski rakip kalede geçirmektir. Çim hokeyinden uyarlanmış olan oyun ilk kez 1860'ta Kanada'da Ontario'daki Kingston Limanı'nın buzları üzerinde oynanmıştır. Buz hokeyi 1. Dünya Savaşı'ndan sonra yaygınlaştı. Oyun alanı, 1.22 metre yüksekliğinde bir duvarla çevrilmiş, boyu 61 metre, eni 30 metre olan bir dikdörtgendir. Boyutlarının oranı aynı kalmak koşuluyla daha küçük

alanlardada oynanır. (Nitekim NHL maçlarının oynandığı sahalar daha ufaktır.) Oyun alanında, alanı iki eşit parçaya bölen kırmızı bir orta çizgi ve üç eşit parçaya bölen mavi çizgi, bir orta yuvarlak ve her iki yarı alanda ikişer başlama yuvarlağı çizilir. İki mavi çizgi arasındaki alan tarafsız bölge kaleyle önündeki mavi çizgi arasındaki alan savunma bölgesi, öbür mavi çizgi ile rakip kale arasındaki alan da saldırı bölgesi olarak adlandırılır. Oyuncular özel patenler, kalın eldivenler ve yastıklarla beslemiş koruyucu özel formalar giyerler ve koruyucu başlık ta-



karlar. Oyun her biri 20 dakikalık üç periyoddan oluşur. Her devre sonunda takımlar kale değiştirir. Hakemin diski orta yuvarlakta iki rakip oyuncunun arasına bırakmasıyla oyun başlar. Bu disk kapma mücadelesine Fane-Off adı verilir. Bu başlangıç her golde sonra orta yuvarlakta ve oyunun her kesilişinden sonra en yakın başlama yuvarlağında yinelenir. Takımlar bir ka-

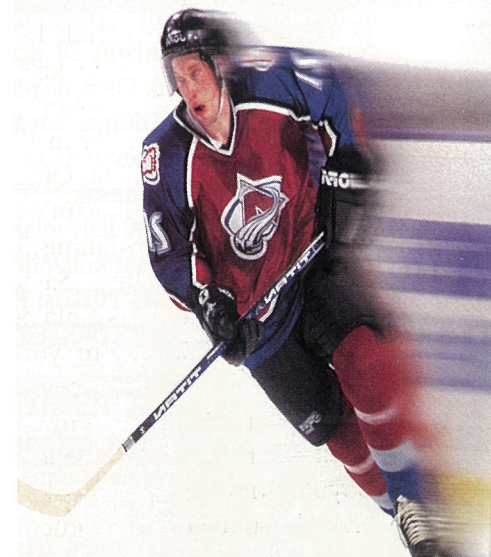


leci, iki savunma oyuncusu ve üç ileri alan oyuncusu düzeninde oynar.

Çok hızlı ve yorucu bir oyun olduğu için çok sık oyuncu değiştirilir. Oyuncu değişimi oyun durdurulmadan yapılır. Bir oyuncunun buz üzerinde bir iki dakikadan fazla kaldığı görülmez. İleri alan oyuncular diskini rakip kaleye taşıırken saldırı bölgesine girişte diski süren oyuncu en önde diskte onun önünde olmalıdır. Saldırı alanına diskin oyuncudan sonra girmesi offside anlamına gelir. Gol olabilmesi için

diskin kaleye sopayla vurulmuş olması ve bu esnada ma-vi kale sahasında rakip oyuncu olmaması gerekmektedir. Kalecilerin kale sahası içinde dokunulmazlıkları vardır. Bu alanda müdahale ceza gerektirir. Sopanın omuzdan yukarı kalkması (High Sticking), arkadan müdahale (Checking From) dakikaarası süreler ile cezalandırılır. Bu süre içinde takım eksik oynar Eğer ceza anında eksik takım gol yerse ceza iptal olur. (Bu oyundan atılma cezasında gerçekleşmez.) Oyunu bir hakem ve

farklı görevlerdeki altı yardımcısıyla yönetilir. Kanada'nın ulusal oyunu olarak kabul edilir. Bu sporda diğer güçlü ülkeler ise Amerika, Rusya, Çek Cum. ve İsveç'tir. Ülkemizde tesis gerektirdiği ve pahalı malzemelerinden dolayı pek tutulmamıştır.



Türklerin Dünya Havacılık Tarihindeki Kötü Yeri



Moizzo'nun esir edildikten sonra uçağı Trablusgarp'a getirilirken..

Bu yazının başlığını görünce hemen aklınıza Acaba havacılıkta bu kadar kötümüyz? diye bir soru gelebilir. "Hezarfen'den, Lagari'den hiç mi iyi puanımız olmadı?" diye düşünüp bu yazıyı okumaya başladığınızda olayın daha farklı boyutlarda olduğunu göreceksiniz. Aşağıdaki olaylar Trablusgarp savaşı ile ilgilidir ve tamamı gerçek olaylar olup kayıtlara bu şekilde geçmiştir;

O dönemlerde Osmanlı İmparatorluğunun topraklarından olan Libya üzerinde uzun süredir İtalyanların gözü bulunmaktaydı. Şu anki adı Tripoli olan başkent Trablusgarp 29 Eylül 1911'de İtalyan bombardımanına maruz kalmıştı. Bu olay aynı zamanda Türk - İtalyan cephesinin açılmasında neden olmuştu. İtalyanların 28 uçağı ve 4 balonluk hava filosuna karşılık Osmanlı'nın hiç bir hava aracı yoktu. Bu savaş dünya havacılık tarihinde bir çok ilke de imzasını atmış oldu. Bunları maddeler halinde açıklayacak olursak;

1- Tarihte İLK DEFA İtalyanlar uçağı savaş aracı olarak TÜRKLER'e karşı kullandılar.

2- Tarihte İLK DEFA Yüzbaşı Piazza Aziziye üzerinde Bleriot uçağı ile TÜRKLER'e karşı hava keşfi yaptı. (23 Ekim 1911)

3- Tüfeği İLK DEFA TÜRKLER uçaksavar silahı olarak İtalyan'lara karşı kullandı ve Moizzo'nun uçağını (Nieport) kanadından vurarak yaraladılar. (25 Ekim 1911)

4- Tarihte İLK DEFA topçu ateşi havadan (TÜRK-

LER'e karşı) yönlendirildi. (28 Ekim 1911)

5- Havadan İLK DEFA bomba TÜRKLER'e karşı atıldı. (Kasım 1911)

6- TÜRKLER hava savunması için uçaksavar silahı olarak İLK DEFA Yüzbaşı Roberti'nin uçağına karşı top kullandı. (15 Aralık 1911)

7- İtalyanlar Arapları TÜRKLER'e karşı ayaklandırmak için uçağı el ilan atmak amacı İLK DEFA psikolojik propaganda amacı ile bu savaşta kullandılar. (15 Ocak 1912)

8- Tarihte havada vurulan İLK KİŞİ Yüzbaşı Carlo MONTO'dur. TÜRKLER tarafından yerden açılan ateş ile yaralandı. (31 Ocak 1912)

9- Yüzbaşı Piazza tarihte İLK DEFA TÜRK birliklerinin hava keşif fotoğrafını çekti.

10- İLK GECE bombardımanı yüzbaşı Manzini tarafından TÜRKLER'e karşı yapıldı.

11- Asteğmen Manzini TÜRKLER tarafından vurularak uçağı ile denize düşerek ölen İLK hava harp kurbanı olarak tarihe geçti. (25 Ağustos 1912)

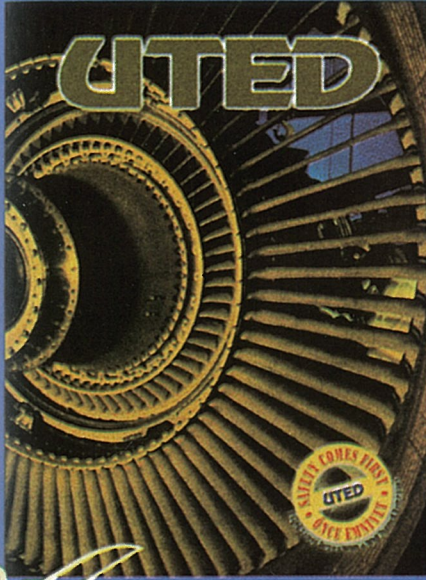
12- Havacılık tarihinin İLK HAVA ESİRİ Moizzo, TÜRKLER tarafından ele geçirildi. (10 Eylül 1912)

13- İlk ele geçirilen düşman uçağı Moizzo'nun Nieuport'uydu ve bunu TÜRKLER başarmıştı. (10 Eylül 1912)

Trablusgarp savaşı sonrasında TÜRKLER havacılıkta olmasada uçakları olmadığı için hava savunmasında dünya tarihinde İLK lere girmeyi başarmışlardır.

HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED DERGİ



Uçak Teknisyenleri Derneğinin aylık yayın organı UTED Dergi'ye her ay düzenli olarak sahip olmak ister misiniz?

Yanıtınız evet ise; aşağıdaki formu doldurup yıllık abone ücreti olan 15.000.000.- TL'yi aşağıdaki belirtilen banka hesap numaralarından birine yatırarak dekontunuzu ve abonelik bilgilerini içeren formu, faks, posta ya da internet aracılığı ile dernek merkezimize ulaştırınız.

Ya da dernek merkezimize doğrudan başvurarak abonelik işlemlerinizi yaptırabilirsiniz.

DERGİNİZ DÜZENLİ OLARAK ADRESİNİZE ULAŞACAKTIR.

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

Türkiye İş Bankası
Çarşı Bakırköy Şubesi/İstanbul
1006-01233989 No.lu Hesap

Yapı Kredi Bankası
Yeşilköy Şubesi/İstanbul
121-304-002080 No.lu Hesap

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

UTED DERGİ ABONE FORMU

ADINIZ:

SOYADINIZ:

ADRES:

.....

.....

.....

.....

POSTA KODU:.....

Tel:.....

E.MAIL:.....

Nereden Nereye



Hassani Airporte

1947

Mehmet Arabacı Kaptan, Atina Seferi ile ilgili olarak şöyle bir anı anlattı:

“Atina’ya ilk gittiğimizde iniş için uçuş kulesinin çağrı adının, Hassani Airporte yani Hasan Meydanı olduğunu öğrendik ve bu yıllarca böyle devam etti. Sonra değişti. Meğer orada Hasan Ağa adlı bir Türk varmış. Arazisini almışlar, hava meydanı yapmışlar. Meydanın adı da Hassani Meydanı kalmış.”

1947

Ticari ve Mali Durum

Taşınan yolcu adedi: 78.844
Taşınan posta: 14.634 kg
Taşınan kargo: 396.058 kg
Taşınan gazete: 107.354 kg
Uçulan km: 1.813.219

İşletmeye açılan yeni dış hat: ATİNA.

(1947 yılı Devlet Hava Yolları'nın yeni bir atılım dönemidir. Zira, ilk kez yurt dışı uçuşları Ankara, İstanbul üzerinden ATİNA seferleri ile başlamıştır.)

Personel Durumu

Pilot: 73
Telsizci: 136
Makinist: 185
Memur: 62
Diğer Hizmetliler: 104
Toplam: 560 kişi

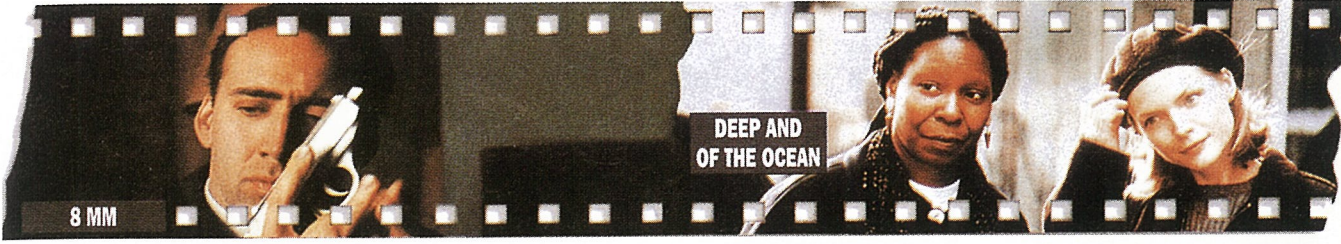
Hazırlayan: Zeki Gürsoy

Giderler (TL)

Personel giderleri: 1.148.000
Diğer giderler: 6.786.585
Kargo geliri: 78.929
Gazete geliri: 9.662

Gelirler (TL)

Yolcu geliri: 2.513.517
Posta geliri: 30.400



VİZYONDAKİ FİLMLER

Kod Adı Kılıçbalığı
Şövalye
102 Dalmacıyalı
Dr. Dolittle 2
Jurassic Park 3
Kediler ve Köpekler
Yarışçı
Minik Kaçamaklar
Meksikalı
Düşlerin Efendisi



Gizli Gerçek
Güzel Dedektif
Herkes Kendi Evinde
Kaplan ve Ejderha
Kapıdaki Düşman
Kutsanmış Çocuk
Lumumba
Mumya Geri Dönüyor
Ölümsüz Maskesi (Bruiser)



En Çok Satan

Yerli Albümler

1 Yaşar

Masal

2 Tarkan

Karma

3 İbrahim Tatlıses

Yetmez mi?

4 Göksel

Körebe

5 Melih Kibar

Yadigar

EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

1 Shakira / Servicio De Lavanderia

2 Ost / Bridget Jones's Diary

3 Enrique Iglesias / Escape

4 The Cranberries / Wake Up and Smell The Coffee

5 Michael Jackson / Invincible

Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMLERİ

1- Dikey Limit

2- Altıncı His

3- Gladyatör

4- Altı Gün

5- New York'ta

Bir Sonbahar

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİLMLERİ

1- Dikey Limit

2- Güzel Dedektif

3- Kapışma

4- Altıncı Gün

5- Sıkı Dostlar



Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ



- 1- Aşkın Ömrü üç yıldır / Frederic Beigbeder
- 2- Gelibolu / Buket Uzuner
- 3- Harry Potter ve Ateş Kadehi / J.K Rowling
- 4- Cevap Veriyorum / Yaşar Nuri Öztürk
- 5- Şeytan ve Genç Kadın / Paulo Coelho



- 6- Gazi ve Fikriye / Hıfzı Topuz
- 7- Sokrates'in Karısı / Gerald Messadie
- 8- Hayat Güzeldir / İclal Aydın
- 9- Romantik Komünist / Saime Göksu
- 10 - Pike / Orhan Gökdemir

Teknolojide Yenilikler

YER KAPLAMAYAN MERDİVEN



Bu açılır-kapanır merdiven evinizde her işinizi görecektir ve yer kaplamayacaktır. Diğer merdivenlerden farklı olarak bir kere daha içe doğru toplanabilen bu merdiven tek bir sopa şeklinde kalıyor. Bu yüzden evin herhangi bir köyesinde, dolap içinde veya kapı arkasında fazla yer işgal etmiyor. Alüminyumdan yapılmış olması hafif olmasının en büyük nedeni olup, ayak altları ve hareketli yerler sertleştirilmiş plastik ile desteklenmiş, 125 kg ağırlığı taşıyabilen bu merdivenin 4 basamaklı olanı 99, 95 basamaklı olanı ise 149.95 Dolar'dan satılıyor.

BAYANLARIN ÇANTASINA FENER

Bu fener karanlıkta merdiven çıkarken yada arabanızın kapısını açarken ise yaramasının yanı sıra iki özelliğe daha sahip; makyaj yapan bayanların kendilerini daha iyi görebilmeleri için aydınlatmalı ve iki misli büyük gösteren bir aynası da bulunan bu malzemeyi cebinizde taşıyabiliyorsunuz.



Fenerin açılan bölümünde bulunan merceği ise baktığınız yeri 7 katı büyütme özelliğine sahip. Bu mercek sürtünme ve darbelere karşı sağlam bir plastik ile korunuyor. Çanta, cep veya torpido gözündeki bulundurabileceğiniz bu üçlü sete 29.95 Dolar'a sahip olabilirsiniz.

MOBİLYALARI HAREKET ETTİRİRKEN

Evde temizlik yaparken ağır mobilyaları çekemeyip arkasının temizliğini bahar temizliğine bıraktığınız hiç oldu mu? Ya da boya yaparken çekilmesi gereken dolaplar bel ağrılarınızı da beraberinde getirdi mi? Bu plastik ve köpük karışımı ürün size bu sorunları aşmanızda yardımcı ediyor. Ağır mobilyaların altına yerleştirerek bir kerelik zahmet çekiyorsunuz ama daha



sonraki temizlikler sorun olmaktan çıkıyor. Çünkü yerde, parkede hatta halı üzerinde bile rahatlıkla her yöne çekebileceğiniz mobilyaları itirmek için büyük efor sarf etmiyoruz. Bu ürünün diğer özelliği ise tekerlekli ürünler gibi sadece ileri-geri değil, çapraz olarakta mobilyaları çekebilmeniz. Bu ürünü 4'lü set olarak 26.95 Dolar'a satın alabilirsiniz.

BİR SORU BİR YANIT

Soru: Bukalemunlar nasıl renk değiştirirler? Taklit edemedikleri renk varmıdır?

Yanıt: Bukalemunlar, kertenkele, iguana gibi sürüngenler grubunun üyeleridir. Bu grubun diğer üyeleri arasında da renk değiştirme özelliği görülmekle birlikte bukalemunlar belirli koşullarda daha hızlı renk değiştirme yeteneğine sahiptir. Dünyada bilinen 90 kadar bukalemun türü vardır. Bunların %50'si Madagaskar'da geri kalanların ise büyük çoğunluğu Afrika'da yaşar. Ayrıca Hindistan ve Suudi Arabistan'da bir kaç tür bukalemun bulunur. Akdeniz bukalemunu denilen bir türde Akdeniz'in Güney kısmında, Türkiye'nin Ege ve Akdeniz bölgelerinde yaşar. Genellikle 15-20 cm uzunluğunda olan bukalemunların küçük türleri 7,5 cm civarındadır. Madagaskar'da yaşayan bukalemunlar ise 60 cm boyundadır.

Bukalemunun renk değiştirmesi derisindeki pigmentlerin bir araya toplanıp yoğunlaşmasına yada dağılmasına bağlıdır. Sınır sisteminin denetimi altında olan bu süreç, sanıldığından tersine çevredeki renklerle yakından

ilişkili değildir. Gündüzleri doğrudan gün ışığı almadığı zaman bukalemunun rengi gri yada yeşildir. Kızgın güneş ışığında ise rengi koyulaşır. Güneşin batmasına yakın iyice açığa çıkar ve kreme dönüşür. Kısaca bukalemun bulunduğu ortamın renklerine uyum sağlamaktan çok aldığı ışığın şiddetine bağlı olarak ayrıca heyecan korku gibi duyguların etkisiyle ve düşmanlarından korunmak amacıyla renk değiştirir. Bukalemun gövdesi ağaçların üzerinde yaşamaya uyarlanmıştır. İki yada üçü kaynaşmış olan ayak parmakları ile tek olan başparmağı tıpkı maymunlarda ve insanda olduğu gibi karşılıklı gelebildiği için dalları sıkıca kavrayabilir. Ayrıca kuyruğunu kullanmadığı za-

Bukalemun bulunduğu ortamın renklerine uyum sağlamaktan çok aldığı ışığın şiddetine bağlı olarak ayrıca heyecan korku gibi duyguların etkisiyle ve düşmanlarından korunmak amacıyla renk değiştirir.

manlarda bir halat gibi kıvrır. Bukalemun ikinci büyük özelliği olan yapışkan dilini av için kullanır. Neredeyse boyu kadar olan dilini fırlatır ve ucundaki yumru ile avını yakalar. Su gereksinimi yapraklardaki çiy yada yağmur damlalarını yalayarak giderir. Bukalemunun üçüncü özelliği ise birbirinden bağımsız olarak hareket edebilen gözleridir. Aynı yönlere aynı anda bakabilen bukalemun av esnasında genellikle her iki gözünü de avı üzerinde yoğunlaştırır. Bukalemun bu kadar ilginç özelliklerine rağmen doğada doğal olarak bulunmayan işlenmiş metal rengi olan metalik gri rengini deneselerde tutturamazlar.



ANLAŞMALI TESİSLER

TESİS ADI	İNDİRİM FİYATI	ADRES/TELEFON
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri (Varan Tesisleri)	Bar, Sauna, Kafeterya Kuaför (Bay/Bayan) Ünitelere göre farklı fiyat	Rio De Jenario Cad. 3. Kısım Karakol Karşısı Ataköy/İstanbul Tel: (212) 559 01 82/83 " "
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri Deniz Mefruşat	Basket, Voleybol, Tenis, Yüzme Ünitelere göre farklı fiyat %20	Bağdat Cad. No: 258 Caddebostan/Göztepe Tel: (216) 385 86 85 Tüm şubeleri Tüm şubeler
Acıbadem Hastaneleri English Fast Citadel Hotel	%10 %40 Single Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Double Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Akşam Yemeği (Limitli yerli içki dahil) 15.000.000 D. Duvara Halı ve PVC Yer Kaplama, Mikro Jaluzi, Dikey Perde, Star Perde, PVC Doğrama	Kennedy Cad. Sahil Yolu No: 32 Ahırkapı/İstanbul Tel: (212) 516 23 13 Tel: (212) 572 30 78 (212) 572 17 41
Akdemir Dekorasyon		
Galleria Bowling	Oyunda %20 Yiyecek-içecek %15	Galleria Ataköy Tel: (212) 661 03 22
Atılım Sigorta (Yetkili Acente)	THY Personeline özel indirim (Kasko'da %25) Ayrıca Ev, Sağlık, Deprem, Trafik sigortaları	Tel: (212) 542 41 12 (212) 542 65 24 Fax: (212) 542 65 24
TNB-Toshiba (Note Book Computer)	UTED üyelerine özel indirim	Büyükdere Cad. Lale İşhanı Mecidiyeköy/İstanbul Tel: (212) 275 87 97
Electronic Market	Tüm alışverişlerde kredi kartlarına ve peşin ödemelere %10 iskonto	İstanbul Cad. No: 20/3 Bakırköy /İstanbul Tel: (212) 572 02 32 (212) 572 02 30 Fax: (212) 570 68 73
Bekri Mustafa Konağı (Canlı Fazıl Eşliğinde Zengin Menü)	UTED üyelerine %15 indirim	Kennedy Cad. Sahil Yolu No:40 Sultanahmet/ İstanbul Tel: (212) 516 68 68 Çayırbaşı Cad. No:48 Sanyer Tel: (212) 218 24 53
Ri-Va Restauraunt	UTED üyelerine %20 indirim	

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

Yüksek karakterlerin başlıca tecellisi, doğru, haysiyetli ve çalışkan olmaktır.
Bir memlekette namus erbabı, en az namussuzlar kadar cesur olmadıkça, o memleket
için kurtuluş yoktur.

İsmet İNÖNÜ

(1884-1973)

Tarihi tekerrür diye tarif ediyorlar, hiç ibret alınsaydı, tekerrür eder miydi?

Mehmet Akif ERSOY

Şair

(1873-1936)

Düşün, iyi hisset, yanılma, aldanma.

Ne varsa doğrudadır, doğruluk şaşar sanma.

Zamanın gelişimine yabancı kalmak, düşmeye doğru eğilmektir.

Bağnazlık, dünyanın pasıdır.

Şemsettin SAMİ

Yazar

(1850-1904)

Kızlarını okutmayan milletler, oğullarının hüsrana ağlar.

Tevfik FİKRET

Şair

(1867-1915)

İnsan, alemde hayal ettiği müddetçe yaşar.

İnsanın ufku insandır.

Yahya Kemal BEYATLI

Şair-yazar

(1884-1958)

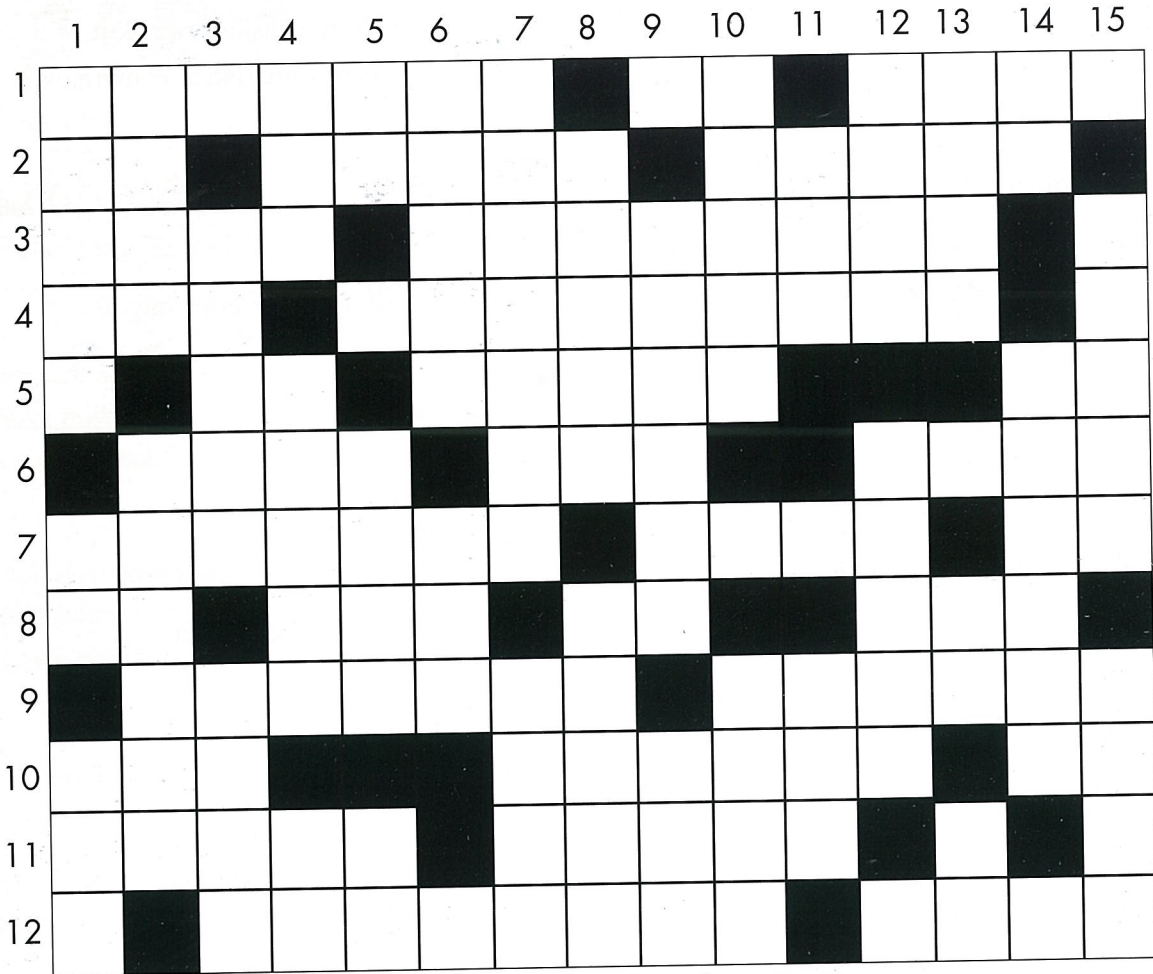
Düşünmek ve söylemek kolaydır; fakat yapmak ve başarıyla sonuçlandırmak çok
güçtür.

Kültür ağacının kökleri; ulusun bağrında, yüreğinde, ruhundadır.

Ziya GÖKALP

Şair, yazar, düşünür

(1876-1924)



Soldan Sağa: Büyük balıçı kayığı,- İsim,- Terazinin malzeme konulan bölümü, 2- Bir bağlaç,- Arya türü müziğin söylendiği yer,- Sonsuz, 3- (Tersi) Bir feribot türü,- Bir zeytin türü, 4- Nazın Hiikme'nin soyadı,- Esnafa göre müşteri, 5- Bir nota,- Bir tatlısu balığı,- İngilizcede kısaca kimlik, 6- Bir ötücü kafes kuşu,- Kısaca "Minimum Equipment List",- (Tersi) Ankara su ve kanalizasyon işletmesi, 7- Korumaya alma,- Sıcak ile soğuk arası,- (Tersi) Su, 8- Namus,- Kısaca İrlanda Kurtuluş Örgütü,- Beyaz,- Allah, 9- Kadın balerin,- Isparta'nın bir ilçesi, 10- Tibet öküzü,- Kayakta ziy zag çizmek,- Bir çetvel türü, 11- Sarp geçti,- Evde kalmış kız, 12- Aslanın bağırması,- Çağdaş.

Yukarıdan Aşağıya: 1-Bir müzik aletinin ayarı,- Şart edadı,- Yakmaktan emir, 2- Türk parası,- Kavramak, 3- Hastalıktan kurtulmak,- (Tersi) Çocuklar için kötü şey, 4- Bir renk,- Bir bölgenin ortalama hava durumu, bir hece, 5- Bir haber ajansı,- İsviçrede bir ırmak,- İlave, 6- Cimri,- (Tersi) Boyun eğen, 7- Hafifçe açmak,- (Tersi) Negatif, 8- Tropikal bölgelerde geçen hafif rüzgar,- Mana, 9- Üvey ana,- İrlanda birası, 10- Biraz öneç,- Aptal, 11- teli (püf noktası),- Aç olmayan, 12- Yağsız bir çörek,- Misafire sunulan, 13- Dilbigisinde bir terim,- Su,- Prima, 14- Eski zamandan bahsederken kullanılır,- Tam vuruy, 15- Sabır,- Varolduğu tahmin edilen dağadamı.

GEÇEN SAYININ ÇÖZÜMLERİ

Soldan Sağa: 1- İtlaf,- Eklam,- Fe, 2- Şiir,- Asa,- Vergi, 3- Tsunami,- Rua, 4- Ra,- Ema,- Paiyka, 5- Kle,- Mercek,- Ran, 6- Rio,, Oal,- Sina, 7- İbra,- Nitrik,- Fu, 8- Taam,- İkebana, 9- İdman,- Asyon,- Ea, 10- La,- Za,- Ekinlik, 11- Kartal,- Afi,- la, 12- Ma,- Nal,- Atlamak.

Yukarıdan Aşağıya: 1- İşlek,- İtilim, 2- Ti,- Labada, 3- Litre,- Ram, 4- Arsa,- Ramazan, 5- Nara, 6- Anemon,- TL, 7- Esame,- İtaha, 8- Kamarot,- La, 9- Cariye, 10- Ev,- Pelikakal, 11- Merak,- Ke,- İfa, 12- Rui,- Benim, 13- Gayrifaal, 14- Fi,- Kanun,- İlk, 15- Dana,- Arka.

KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI CYPRUS TURKISH AIRLINES



Bürolar/Offices

TÜRKİYE

İSTANBUL

Mecidiyeköy:-----0212-2889182

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

Laleli: -----0212-5139853

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

ADANA: -----0322-3631224

İZMİR: -----0232-4649095

ANTALYA: -----0242-2489957

DALAMAN: -----0252 614 4964

KIBRIS

Genel Müdürlük:-----0392-228 3901

LEFKOŞA: -----0392-228 3045

MAĞUSA: -----0392-366 7799

GİRNE: -----0392-815 2513

ERCAN: -----0392-231 4639

İNGİLTERE

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

-----0044-207 2415523

Manchester: -----0044-161 9483532

ALMANYA

Frankfurt: -----0049- 692 426400

<http://www.kthy.net>



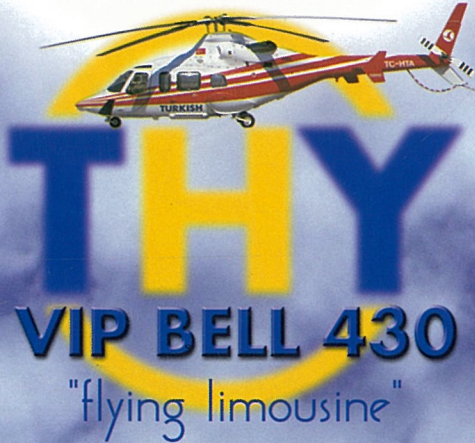
ÇOK ÖZEL

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

THY'NİN YENİ VIP SERVİSİ BU AMACI TAŞIYOR.

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

ŞİMDİ, GÜNDOĞUMU VE GÜNBATIMI ARASINDA,
GÖKYÜZÜNDE; PİLOTLARI, YOLCULARI VE
AMACI ÇOK ÖZEL BİR
HELİKOPTER VAR...



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