



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 12 • SAYI-ISSUE: 133 • ARALIK-DEC.'2002



Geleneksel İftar Yemeklerimiz
Tamamlandı

Muhteşem Gecemiz
15 Aralık'ta Yapılıyor

UTED ON-LINE:
www.uted.org



Seçiminiz prestijinizdir.



Dünyanın en modern ve güvenli uçakları olan
AIRBUS A-321, AIRBUS A-300, A-300-600 ve
dünyanın en sessiz ve güvenli uçakları sayılan
Amerikan McDonnell-Douglas firmasının MD-88 uçakları ile
yurtiçi ve yurtdışında 10 yıldır göklerdeyiz.



ONUR AIR
TAŞIMACILIK A.Ş.

Çatal Sokak No: 3 Şenlikköy 34810 İstanbul
Tel: (212) 663 23 00 Faks: (212) 663 23 19
e-mail: info@onurair.com.tr

KUTLUYORUZ...

Derneğimizin 35 nci ve dergimiz UTED'in yayın hayatına başlama-sının 12 nci yıldönümü onuruna düzenlediğimiz kutlama gecemiz, 15 Aralık 2002 tarihinde GÜNAY RESTAURANT'ta siz sayın üyelerimiz, sivil havacılığımızın değişik birim ve şirketlerinin yönetim kadrolarında çalışan konuklarımız ve devletimizi temsilen davet edilen bürokrat ve siyasilerimizin katılımlarıyla kutlanacaktır.

Derneğimiz, sizlerin de yakından takip ettiği gibi; mesleki ve sosyal çalışmalarının yanında, toplumu bir araya getirecek, sevgi ve saygının oluşumuna katkıda bulunacak bir çok aktivitelerde bulunmaktadır. 5 Aralık 1968 yılında kurulan derneğimizin kuruluş ve aynı güne denk gelen, dergimizin yayın hayatına başlama gününü, geleneksel olarak mutlaka kutlamaktayız. Zaman, zaman Ramazan ayıyla çakışan bu özel günümüz, saygı gereği ilerki bir tarihe alınmakta ama mutlaka kutlanmaktadır.

5 Aralık 2002 tarihinde uçak atölyesinin soyunma dolapları arasında kurulan, yazı ve belgelerin bile soyunma dolabı içerisinde ilkel koşullarda saklanmasına çalışılan bu kurumumuzun; günümüzde sahip olduğu modern çalışma koşulları ve geldiği nokta, hepinizce bilinmektedir.

Bildiğiniz üzere; günümüz koşullarında, baş döndürücü bir şekilde ilerleyen teknoloji çağında, bir kurumun yerinde kalması eski şartlarında bile günü kurtarmaya yönelik çalışmalar yapılması mümkün değildir. **"Ya ilerlersin ya da gerilersin"** mantığı, bizlerin kurduğu ve yönettiği bu tür kurumlar için de geçerlidir. Anayasamız gereği, amatör bir yapı içerisinde çalışmak zorunda kalınan, idari kadrosunun ücretsiz olarak çalışma-

sı öngörülen dernek platformu, iş hayatından artan (kalırsa tabii) zamanlarda bu tür aktiviteleri, mesleki çalışmaları, sosyal faaliyetleri yürütmekte, ve bunda da başarılı olmak durumunda kalmaktadır.

Derneğimiz UTED de bu kurumlardan biridir. **TÜRKİYE'nin sivil havacılık dalında aylık yayınlanan tek dergisi UTED'i**

de bünyesinde barındıran ve yaşatan derneğimiz, her geçen gün azalan gelir düzeyine rağmen, yayın hayatını gittikçe gelişen bir şekilde yürütmektedir. Gerek tiraj, gerekse kalitesinden, yayımlanmaya başladığı 1991 yılından beri ödün vermeyen dergimiz. Üyelerinin desteği ile bu güne gelebilmiştir.

Aidat gelirinden çok, faaliyet geliri olan ve bugünkü faaliyetlerini, kendi kendine sağlayan bir konumda bulunan derneğimiz, bu yapısıyla tüm kurum ve kuruluşlara örnek teşkil edecek duruma gelmiştir.. Üyesinden aldığı aylık aidat miktarını o sene içerisinde üyesine dönük bir şekilde harcamasına rağmen, genel kurullarında üye aidatından çok mali portre sunması sanırım sizlercede takdire şayan bulunmaktadır.

Sonuç olarak: 5 Aralık 1968 de ağabeylerimizin kurduğu ve yönetimlerde fedakarca çalışan insanların bu günlere getirdiği ve bundan sonra da daha iyiye gideceğinden emin olduğumuz derneğimiz UTED'in 35 nci yılını ve ülkemizin sivil havacılıktaki aynı ismi taşıyan tek

dergisi UTED'in yayın hayatının 12. yılını beraber kutlamak için hepinizi bu onur gecemize davet ediyor ve UTED'in yükselen trendinde bizlerle beraber olmaya davet ediyoruz.

Saygılarımla...



Sefa İnan
UTED Başkanı / President

**Derneğimiz
sizlerin de
yakından takip
ettiği gibi mesleki
ve sosyal
çalışmalarının
yanında toplumu
bir araya
getirecek, sevgi ve
saygının
oluşumuna katkıda
bulunacak bir çok
aktivitelerde
bulunmaktadır.**

İçindekiler / Contents

GÜNDEM

3

İFTAR ŞÖLENLERİMİZ

6-9

HABERLER

10-17

GÖRÜŞ

18-20

THERMOCOUPLE

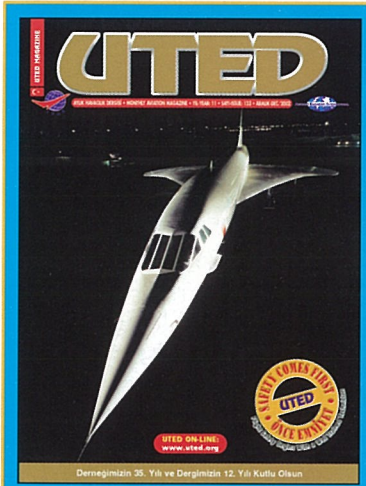
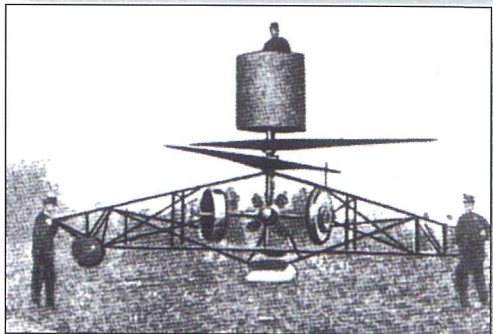
22-23

YILDIZLARA YOLCULUK

24-25

HELİKOPTER

26-27



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 İnanc,
Yurdaer İ. Aksoy, Hidayet Kapkaç.

KATKIDA BULUNANLAR:
Levent Üstüntepe, Muammer Erkuş, Erdal
Alpay, Orhan Yalçın,
Selahattin Gül.

YÖNETİM YERİ:
İstanbul Caddesi, Üstüğü 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 : Onur Özdemir

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

Fax: (0212) 243 31 63

E-Mail: taviation@turk.net

www.artiyayincilik.com

RENK AYRIMI VE FİLM ÇIKIŞ:

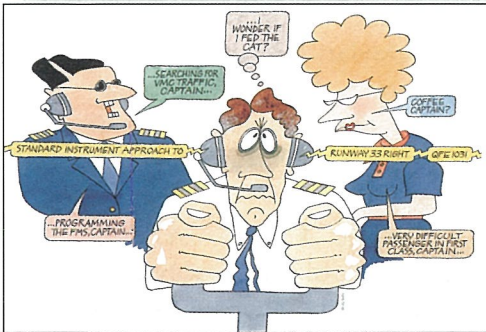
4+4 Grafik Ltd. TEL: 0212 213 31 14-16

BASKI VE CİLT: Ömür Matbaacılık AŞ
0212 544 53 63

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

DERGİMİZDE YAYIMLANAN YAZILARIN SORUMLULUĞU YAZARLARINA,
REKLAMLARIN SORUMLULUĞU FİRMALARINA AİTTİR.

UTED • ARALIK'2002 • 4



“BİR DİLEK TUT”

28-29

SAĞLIK: UÇUK

30

AMERİKA-AMERİKA...

32-33

CEPTEKİ ÇERNOBİL

34-35

SEALAND

36-39

F-14 TOMCAT

40-41

TEKNİK KISALTMALAR

42

ŞEB-İ ARUS

44-47

DİNLEME

48-49

BULMACA

50

BU SAYIDA...

Yeniden Merhaba,

İşlerimin yoğunluğu nedeniyle 8 aydır ara verdiğim dergi çalışmalarına, dergiyi oldukça başarılı olarak götüren Muammer ERKUŞ arkadaşımın, yurt dışına atanması nedeniyle geri döndüm. Bu sayıdan itibaren sizlere bu sayfadaki köşemde her sayıda, derginin içeriği hakkında yazacağım.



Aralık sayımızda; Ramazan ayında gerçekleştirdiğimiz geleneksel iftar yemeklerimiz için birkaç sayfa ayırdık. Her ay bir uçağın tanıtıldığı sayfamızda bu ay F-14 Tomcat uçağının özelliklerini anlatıyoruz. Değerli anı yazılarıyla birçoklarımıza eski günleri yeniden yaşatan Nostalji sayfamız yine Erhan İnanç ağabeyin kaleminden...

Cep telefonlarının yaydığı radyasyon üzerine bir araştırma yazısını “Cepteki Çernobil” adlı yazıda bulabilirsiniz. “Helikopterler” ve dünyanın en ilginç ülkesi “Sealand” bu ay ki yazılarımız arasında. Aralık ayında olup ta “Şeb-i Arus” törenlerine birkaç sayfa ayırmamak olur mu...? Şeb-i Arus hakkında sizi bilgilendirecek kapsamlı bir araştırma yazısını ilginize sunuyoruz. Sağlık sayfasının konusu: Uçuk.

Elit yazı ekibimizin hazırladığı ve daha birçok güzel konuların yer aldığı yazılar ve diğerleri...

Ocak sayısında görüşmek üzere.

Hoşçakalın !

Kemal KANAT
Editör

GELENEKSEL İFTAR ŞÖLENLERİMİZ SONUÇLANDI...



Istanbul'da Uludağ Restaurant'da gerçekleştirdiğimiz **UTED İftar Şöleninde** 4 kuşak bir araya getirildi. Milli Havayolumuz THY'nin kurulduğu günden bu yana THY'de çalışan ve emekli olan fahri üyelerimizle, halen çalışmakta olan genç neslin bir araya geldiği bu iftar yemeklerimizde yaşanan coşku gerçekten görülmeye değerdi.

Benim de şirkete girdiğim yıllarda emekliye ayrılan ağabeylerimizin, bugün bu iftar yemeklerinde yeniden aramızda olmaları ve senelerdir birbirleriyle aynı ortamda çalışan, aynı sorunları ve sevinçleri birlikte yaşamış, birbirlerine destekleriyle havayolumuzu bu güne getirmiş bu insanların iftar vesilesi ile de olsa yeniden karışalaşma-

Derneğimizin geçen seneden itibaren gelenek-selleştirme kararı aldığı ve tamamen derneğimiz tarafından organize edilen iftar yemekleri bu yıl da; İstanbul, Ankara, Antalya ve İzmir illerindeki üyelerimizin büyük katılımıyla sonuçlandı.

sı herkesi mutlu etti.

İyi günde, kötü günde beraber olmuş, birbirleriyle yaşam koşulları veya ayrılıklar yüzünden görüşemeyen bu ağabeylerimizi böyle bir organizasyonla yeniden bir araya getirmek, geçen sene olduğu gibi yine bize nasip oldu.

50'yi aşkın emekli uçak teknisyeni ağabeylerimizin böyle bir davette hatırlanmaları ve yemek sonunda UTED Yönetimi'ne teşekkür-

leri, bizleri sizlere anlatamayacağımız şekilde duygulandırdı ve onore etti.

Yemekten sonra emekli ağabeylerimize ayrı bir salonda başbaşa sohbet imkanı sağlandı. Orada yaşanan güzel olayları burada anlatmak imkansız. Eski anılar heyecanla dile getirildi; hüznü ve neşeli anlar birlikte yeniden yaşandı.

Yemeğe katılan en yeni üyemizin bile bu sohbetlere katılarak, konuşulanları din-



UTED İftar Şöleninde 4 kuşak bir araya getirildi. Milli Havayolumuz THY'nin kurulduğu günden bu yana THY'de çalışan ve emekli olan fahri üyelerimizle, halen çalışmakta olan genç neslin bir araya geldiği bu iftar yemeklerimizde yaşanan coşku gerçekten görülmeye değerdi.



Antalya'da üyelerimiz, Başkan Sefa İnönü'ye çiçek verirken...

lemesi ve onlara duyduğu saygı, yüzünden okunuyordu ve bir gün kendisi de o yaşlı teknisyen ağabeylerinin durumuna geldiğinde, kendisinin de böyle davetler bahane edilerek hatırlanmayı tüm yüreğinde hissettiği her ha-



linden belli oluyordu.

Evet arkadaşlar, UTED yönetimi olarak; sadece İstanbul'da değil, ülkemizin diğer illerinde de bize aidat ödemiş, THY'yi bu günkü konumuna getirmiş meslektaşlarımızı, bulundukları şehirlerde, olmadığı takdirde onları bizim bulunduğumuz en yakın yere tüm masraflarını üslenerek getirecek ve sadece biz Türk insanlarında bulunan "hatırşinaslığımızla", "misafirsevenliğimizle" onları unutulmaya bırakmayacağız.



Ankara iftar yemeğimiz...



nu ve gelenekselleşmiş bu tür uygulamalardan taviz verilemeyeceğini anımsatacağız.

"UTED'li Olmak Ayrıcalıktır" şeklinde vurguladığım geçen sayıda yayımlanan yazımda anlatılanların, hayata geçirilişini beraberce yaşıyoruz ve yaşamaya devam edeceğiz

SEFA İNAN

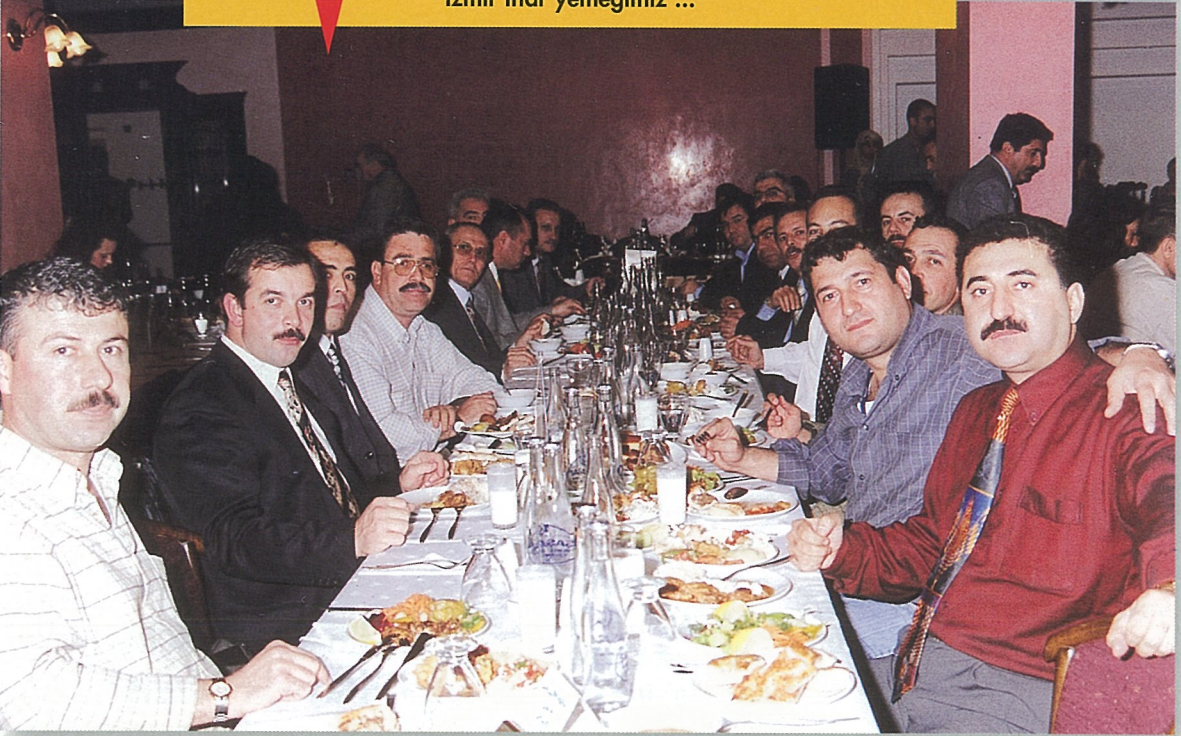
Derneğimiz UTED, bu günkü gücünü de aslında bu tür davranış biçimlerinden almaktadır.

İstanbul'da, Ankara'da, Antalya'da, İzmir'de çalışan ya da emekli olan tüm meslektaşlarımızı, bundan sonra da bu tür organizasyonlarla hatırlamaya devam edeceğiz ve bundan sonra yönetimi bırakacağımız genç insanlara da bu tür uygulamaları sürdürme gerekliliği olduğu





İzmir İftar yemeğimiz ...



Antalya İftar yemeğimiz ...



Tüm üyelerimizin ve havacılık camiasının bayramını en içten dileklerimizle kutlar; sağlık, mutluluk ve esenlikler dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

Boeing Yedek Parçalarını İnternette Satacak

Dünyanın en büyük uçak yapım firması olan Boeing, havayolu şirketlerinin uçak yedek parçalarını internet üzerinden satın almalarına olanak sağlayacak bir sistem geliştirdi.

Havayolu şirketleri, MyBoeingFleet.com üzerinden 6.5 milyon farklı yedek parçayı sipariş edebiliyor ve siparişlerini web üzerinden takip edebiliyor.

MyBoeingFleet.com'da, 550'den fazla havayolundaki 30.000 yetkili, haftada 130.000'den fazla işlem yapıyor. Ayda 4 milyon hit alan sitede, basıldığında 80.000 sayfadan fazla yer tutacak 156 gigabyte'lık bil-



gi bulunuyor. Orta büyüklükteki bir havayolu şirketi, teknik evraklarını güncellemek için Boeing'in sitesini kullanarak, kağıt tüketimini en aza indiriyor ve yılda 500.000 ila 1.000.000 dolar arasında tasarruf yapılabiliyor.

Boeing'in 2000 yılında hizmet vermeye başlayan B2B web portalı MyBoeingFleet.com, havayolu şirketlerinin uçaklarıyla ilgili güncel görev yapan 11.000'den fazla Boeing uçağının daha verimli çalışmasını sağlıyor. Havayolu şirketlerinin verimliliğini arttıran site, ticareti mümkün kılan yapıyla, firmaların Boeing filo-

larını etkin kullanmalarını sağlıyor.

İki Savaş Uçağı Havada Çarpıştı

Slovakya'ya ait iki savaş uçağının Slovakya'nın doğusunda havada çarpıştıkları bildirildi. Slovakya Savunma Bakanlığı'ndan yapılan açıklamada, birer pilot taşıyan iki Mig-29 uçağındaki pilotlardan birinin kurtarıldığı, diğerini ise arama çalışmalarının devam ettiği belirtildi.

Slovakya Savunma Bakanlığı sözcüsü Frantisek Kaskicky, uçakların Slovak-



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



ya'nın doğusundaki Spisske Tomasovce adlı köyün yakınındaki meskun olmayan bir bölgeye düştüğünü kaydetti. Her iki pilotunda uçaktaki pilot fırlatma mekanizmalarını harekete geçirmeyi başardıklarını belirten Kasicky, pilotlardan birinin kurtarılarak kontrol için hastaneye kaldırıldığını diğer pilotun ise henüz bulunamadığını kaydetti.

Havada çarpışan uçakların yere çakılarak infilak ettikleri ifade edildi.

THY'den Hızlı Kargo Hizmeti



Türk Hava Yolları, New

York-İstanbul seferlerinde "Hızlı Kargo Taşıma" hizmeti başlattı. Bu ay başında başlatılan hızlı kargo taşıma hizmeti, cuma ve cumartesi günleri dışında haftanın her günü veriliyor.

Boeing'ten TAI'e Toplam Kalite Ödülü



Türk savunma sanayiinin gözbebeği Türk Havacılık ve Uzay Sanayii Şirketi (TAI), dünyanın en gelişmiş yolcu uçağına sağladığı katkı nedeniyle Boeing firması tarafından ödüle layık görüldü. Boeing'in iş birliği yaptığı firmaların son 12 aylık performanslarının yeraldığı ve her ay güncelleştirilmekte olan raporda, TAI'nin uluslararası savunma alanında etkinlik ve büyük öneme sahip olduğu vurgulandı. Bu doğrultuda, zamanında teslim ve kalite kabul kategorileri üzerinden yapılan değerlendirme sonrasında müşteri memnuniyeti ve desteklenebilirlik kategorilerinde TAI zamanında teslim ve kalite kabul kategorilerinde de en yüksek derece olan ALTIN kategorisine layık görüldü. Raporda ayrıca, Boeing yolcu uçaklarının uçuş kabin panelleri ile kanat ucu üretim programlarında yüzde yüzlük performansla ulaştığıda kaydedilerek, mevcut ve potansiyel programlarında TAI personelinin gösterdiği özveri, titiz ve gayretli çalışmalarının bir sonucu olduğu görüşüne de yer verildi.

İlk 'Eurofighter' Düştü

İSPANYA'da, ilk kez bir 'Eurofighter' tipi savaş uçağı



düştü. İspanya Savunma Bakanlığı; uçağın 15 bin metre irtifada deneme uçuşu yaparken iki motorun aniden durması sonucu düştüğünü açıkladı. Pilot paraşütle atlayıp kurtuldu. Eurofighter, Almanya, İngiltere, İtalya ve İspanya tarafından ortak üretiliyor.

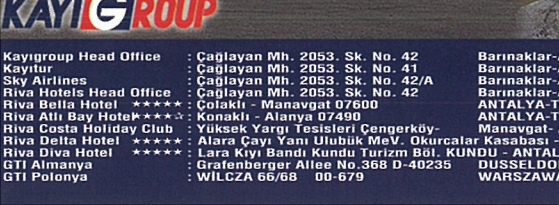
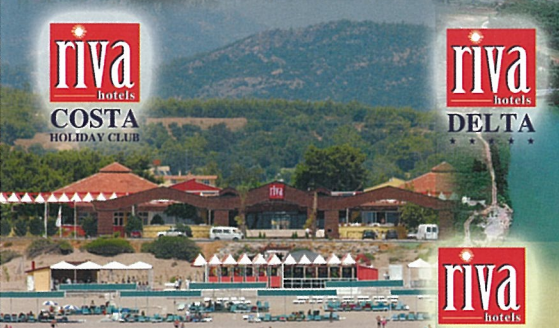
KRİZ DAHA SÜRECEK

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)'nın verilerine göre, uluslararası havayolu trafiği havacılıkta halen süren ve etkili olan krizin etkileri daha uzun olmasına karşılık, aşılacağına işaret ediyorlar. Bununla birlikte kaçan yolcuları havayollarına yeniden döndürmek için yapılan yüklü indirimler, havayolu şirketlerinin zararlarını bir süre daha sürdüreceğine işaret ediyor.

TEŞEKKÜR

UTED Dergi'nin editörlüğünü 8 aydır başarı ile devam ettiren arkadaşımız Muammer ERKUŞ, yurtdışı görevine tayin olduğundan, bu görevi devretmiştir. Kendisine yeni görevinde başarılar diler, dergiye ilgi ve yardımlarının devam edeceğini sevinerek bildiririz.

UTED DERGİ YAZI KURULU



KAYIGROUP

GTI
Turkey-Germany-Poland

sky
airlines

riva
hotels
ALL INCLUSIVE

KAYITUR
Travel Agency Inc.

EAGLE
RENTACAR

www.kayigroup.com.tr

KAYIGROUP

Kayit Group Head Office : Çağlayan Mh. 2053. Sk. No. 42
Kayit : Çağlayan Mh. 2053. Sk. No. 41
Sky Airlines : Çağlayan Mh. 2053. Sk. No. 42/A
Riva Hotels Head Office : Çağlayan Mh. 2053. Sk. No. 42
Riva Bella Hotel ***** : Çolaklı - Manavgat 07600
Riva Atli Bay Hotel ***** : Konaklı - Alanya 07490
Riva Costa Holiday Club : Yüksek Yargı Tesisleri Çengellerköy-
Alanya Çayı Yanı Ulubük MeV. Okurealar
Riva Delta Hotel ***** : Lara Kıyı Bandı Kundu Turizm Böl. KUNDU
Riva Diva Hotel ***** : Grafenberger Allee No.368 D-40235
GTI Alanya : WILCZA 66/68 00-679
GTI Polonya : WILCZA 66/68 00-679

Barınaklar-ANTALYA-TÜRKİYE : Barınaklar-ANTALYA-TÜRKİYE
Barınaklar-ANTALYA-TÜRKİYE : Barınaklar-ANTALYA-TÜRKİYE
Barınaklar-ANTALYA-TÜRKİYE : Barınaklar-ANTALYA-TÜRKİYE
ANTALYA-TÜRKİYE : Barınaklar-ANTALYA-TÜRKİYE
Manavgat-ANTALYA-TÜRKİYE : Manavgat-ANTALYA-TÜRKİYE
Kasabası-ALANYA-TÜRKİYE : KUNDU - ANTALYA - TÜRKİYE
DÜSSELDORF/DEUTSCHLAND : DÜSSELDORF/DEUTSCHLAND
WARSAWA/POLAND : WARSAWA/POLAND

Phone: +90.242 • 323 58 60 Pbx
Phone: +90.242 • 323 58 60 Pbx
Phone: +90.242 • 323 75 76
Phone: +90.242 • 323 75 86-323 76 36
Phone: +90.242 • 763 82 82 Pbx
Phone: +90.242 • 763 82 82 Pbx
Phone: +90.242 • 565 25 06 Pbx
Phone: +90.242 • 766 46 89/90/97/98
Phone: +90.242 • 527 51 85 (pbx)
Phone: +90.242 • 323 75 86-323 76 36
Phone: 0049.211 • 389 11 00
Phone: 0048.22 • 627 11 60-61

Fax: +90.242 • 323 58 87
Fax: +90.242 • 323 58 85
Fax: +90.242 • 323 75 67
Fax: +90.242 • 323 83 99
Fax: +90.242 • 763 83 00
Fax: +90.242 • 565 25 66
Fax: +90.242 • 766 47 00
Fax: +90.242 • 527 52 10
Fax: +90.242 • 323 83 89
Fax: 0049.211 • 389 14 20
Fax: 0048.22 • 621 21 54

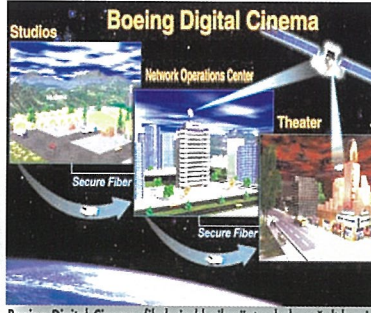
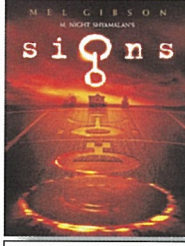
E-mail: info@kayigroup.com.tr
E-mail: info@kayigroup.com.tr
E-mail: info@skyairlines.net
E-mail: info@rivahotels.com
E-mail: info@rivahotels.com
E-mail: rivaatlilbay@rivahotels.com
E-mail: rivacosta@rivahotels.com
E-mail: info@rivahotels.com
E-mail: info@rivahotels.com
E-mail: info@gti-travel.pl

Boeing'den Sinema Teknolojilerine Yeni Bir Yaklaşım...

"Boeing Digital Cinema"

Havacılık ve uzay şirketi Boeing'in yeni ürünü Boeing Digital Cinema, filmleri, yüksek ses ve görüntü kalitesinde dijital olarak uydu üzerinden sinema salonlarına ulaştırıyor. 5 aydır faaliyet gösteren Boeing Digital Cinema teknolojisi, filmlerin stüdyolardan fiberoptik kablolarla dijital ortamda alınıp, Boeing uyduları üzerinden yetkili sinemalara iletilmesi yöntemiyle çalışıyor. Filmleri, uydu teknolojisiyle saniyede 50 megabyte hızla aktaran sistem sayesinde, bugüne kadar 10.000'den fazla film gösterimi yapıldı.

Boeing Digital Cinema, filmlerin klasik yöntemlerle çoğaltılıp sinema salonlarına dağıtılması ihtiyacını ortadan kaldırarak, dünya film endüstrisinin her yıl sadece bu iş için yaptığı 2 milyar ABD Doları masraftan %75 oranında tasarruf yapmasına da imkan sağlıyor. Tüm aşamalarda dijital teknoloji kullanıldığı için, filmlerde zaman içinde oluşabilen çizilme, kirlenme ve mekanik atlama gibi deformasyonlar engelleniyor. Yeni teknoloji şifreleme teknolojisini kul-



Boeing Digital Cinema, filmlerin klasik yöntemlerle çoğaltılıp sinema salonlarına dağıtılması ihtiyacını ortadan kaldırıyor böylece büyük oranda tasarruf yapılmasına da imkan sağlıyor.

lanarak filmlerin kopyalanmasını engelliyor. Şimdilik sadece Amerika ve İngiltere'deki bazı sinemalarda kullanılan ve her gün yaklaşık 100 gösterim yapan sistem, bugüne kadar Star Wars Bölüm II: Klonların Saldırısı, Signs (İşaretler) ve Banger Sisters (Çılgın Kızlar) gibi filmleri seyirciye ulaştırdı.

Paraşütlü Sağlık Timi

Türk Hava Kurumu tarafından eğitilen 53 sağlık görevlisi uçabilir raporu aldı.

Olağanüstü olay bölgelerine anında müdahale edilmesi amacıyla, Sağlık Bakanlığının, Türk Hava Kurumu ile birlikte oluşturduğu "paraşütlü sağlık timleri" göreve hazır. Türkiye'de bugüne kadar yalnızca Türk Silahlı kuvvetleri bünyesinde faaliyet gösteren paraşütlü sağlık timleri, sivil alanda da varlığını gösterecek.

1999 Marmara ve Düzce depremlerinden sonra paraşütlü sağlık timlerinin sivil alanda da aktif hale getirilmesi için Türk Hava Kurumu'nun , başlattığı çalışmaların sonuçlanması bekleniyor. Sağlık Bakanlığı uzmanlarından Doç.Bilal Ak, 400 atlayış deneyimine sahip 6 kişilik ilk timin göreve hazır olduğunu söyledi.

17'si kadın 92 gönüllü doktorun, 120 ebe ve hemşirenin THK' ya başvurduğunu söyleyen Bilal Ak,yapılan testlerden sonra 53 kişiye 'uçabilir' raporu verildiğini anlattı.



kalite tutkunlarına alımlı kampanya



**Tüm
Optik
Ürünlerde**

**Kredi
kartına %20**

**Nakit
Ödemede %25**

indirim

**İthal
Çerçeve**



**Organik
Antirefle
cam**



65 milyon



**Tüm
Güneş
Gözlüklerinde**

**Kredi
kartına %35**

**Nakit
Ödemede %40**

indirim

1 Çift

**B&L Hareli
Natural Color's**

alana ikinci çift bizden

**2 Taksit
190 milyon**

1 Kutu

**CIBA
Freshlook**

alana 1 Kutu hediye

60 milyon



JSF'de Uluslararası Katılım Tamam

Lockheed Martin'in bütün dünyada yankı uyandıran F35 Joint Strike Fighter (JSF - Müşterek Savaş Uçağı) projesine son olarak Avustralya 150 milyon dolarla katıldı. Uluslararası katılımın tamamlandığı JSF'de, Avustralya Sistem Geliştirme ve Demonstrasyon Aşaması için çalışacak. JSF'e daha önce İngiltere, İtalya, Hollanda, Türkiye, Kanada, Danimarka ve Norveç katılmıştı.

F-35 Sistem Geliştirme ve Demonstrasyon Aşaması'na katılacak olan Avustralya yapacağı bu yatırımla daha ileri bir teknolojiyle tanışacak. Ayrıca Avustralya Hava Kuvvetleri'nin elinde bulunan F/A-18 ve F-111 savaş uçakları F-35'le değiştirilecek.

Avustralya Savunma Bakanı ile Amerikan Savunma Bakanı geçtiğimiz günlerde Washington'da gerçekleştirilen Avustralya - Amerika Bakanlık Müzakereleri sıra-



sında Avustralya'nın "Joint Strike Fighter" programına katılımını sağlayan mektubu imzaladılar. Her iki bakan daha sonra F-35 Joint Strike Fighter uçaklarının montajının gerçekleştirildiği tesisleri dolaşıp, JSF ekibiyle görüştü. JSF Genel Müdürü Avustralya'nın Sis-

tem Geliştirme ve Demonstrasyon Aşaması'nda yer alacak son uluslararası katılımcı ülke olduğunu belirterek, 26 Ekim 2001'de ihaleyi kazanmalarından bu yana yoğun bir şekilde çalıştıklarını ve ilk uçağın uçuşu için sadece 3 yıl kaldığını belirtti.

ABD havayolları kendine gelemiyor

ABD'de hava taşımacılığı sektörünün, devlet desteği almadığı takdirde çöküşün eşiğine geleceği iddia edildi. Dünyanın en büyük havayolu şirketi American Airlines'ın baş icra yetkilisi Donald Carty, sektörün durumu hakkında ABD Kongresine bilgi verirken, sigorta maliyetleri, vergiler ve diğer masrafların bu alandaki şirketlerin kendi başına altından kalkamayacakları bir yük oluşturduğunu söyledi.



Carty, 11 Eylül'den bu yana büyük havayolu şirketlerinin ayakta kalabilmek için çok ağır borçların altına girdiğini belirterek, hükümetin vergi indirimi ve sigorta kolaylıkları sağlayarak yardımcı olmaması durumunda sektörün çökebileceğini öne sürdü.

Ucuz Havayollarıyla Rekabet Güç

Avrupa'nın ulusal havayolları, içine uçtukları en büyük krizi aşmaya uğraşırken, büyüme ve karlara karşı yeni bir tehdit da-



ha söz konusu: ucuz havayolları. İrlanda Havayolları Ryanair'in başını çektiği, EasyJet ve Go gibi şirketler hızla güçleniyor. Ryanair, geçen yıl 10 milyon yolcu taşıyan, geçen ay 150 Boeing 737 uçağı sipariş

ederek, filosunun büyüklüğünü üçe katlamayı hedefliyor.

Diğer şirketlerden EasyJet Boeing veya Airbus'tan 75 uçak sipariş etmeye hazırlanırken, gelecek 10 yılda filosunu 300 uçağa çıkarmayı hedefliyor. Daha önce British Airways'in iştiraki olan Go da havacılık şirketleriyle sipariş için görüşmeler yapıyor.

Londra merkezli danışmanlık şirketi Aviation Economics'ten Keith McMullan'ın hesaplamalarına göre, ucuz havayolları krize karşılık yılda yüzde 25 büyürken, ulusal havayolları normal koşullar altında yıllık yüzde 4-5 büyüebiliyor. Ucuz havayolları başta ulusal havayollarının müşterilerini çekerken, halen Avrupa havacılık pazarının yüzde 10'u olan paylarının 2010 yılında yüzde 33 düzeyine çıkması bekleniyor.

Ucuz havayolları, ulusal havayolları için uzak bir tehlike olmaktan çıkmış durumda. Bu şirketler, ulusal şirketlerin önünde, onların pistlerine uçaklarını bırakıyor. İşte bu ortamda, geçen ay özelleştirilmesi için ihalede başarısız olunan Yunanistan Havayolları Olympic Airways, taraf değiştirmeyi seçerek, ucuz havayollarının saflarına geçti.

Olympic, uzun ve masraflı seferlerden vazgeçerek, yakın bir zamanda kendisini yeniden yapılandırarak, Güney Avrupa'nın ucuz havayolu olmayı hedefliyor. Ekonomistler, özelleştirmede kaybedilen şansın belki de bu yenilenme sonrasında yeniden kazanılabileceğini ifade ediyorlar.

Tek Koridorlu Uçaklar 24 bine Ulaşacak

Yolcuların aktarmasız, konforlu ve sık uçuşlar yönündeki talebi doğrultusunda, tek koridorlu uçakların sayısının, 2021 yılı-

na kadar 23.850'ye çıkması bekleniyor.

Bu doğrultuda havayolu şirketlerinin beklentisinin daha büyük uçaklar değil, daha fazla uçuş sayısı olduğunun kaydedildiği raporda, önümüzdeki 20 yılda küçük bölgesel jetlerin toplam uçak sayısı içindeki payının yüzde 10'dan 17'ye çıkacağı, 747 ve daha büyük uçakların payının ise yüzde 7'den 4'e düşeceği tahminine yer verildi.

Dünya hava trafiğinin tarihte yalnızca 2 defa düşüş gösterdiğine işaret eden Boeing yetkilileri, bunlardan ilkinin Körfez Savaşı nedeniyle 1991'de, ikincisinin ise ekonomik durgunluk ve 11 Eylül olaylarının etkisiyle 2001 yılında yaşandığına dikkat çekti.

Yetkililer, Körfez Savaşı sonrasında yüzde 9.8, 11 Eylül'ü takiben ise yüzde 32.5'lik düşüş gerçekleştiğini belirterek, Boeing'in, geçtiğimiz yıl yüzde 4 küçülen ve 12 milyar dolar zarar eden havacılık sektörünün, önümüzdeki 20 yıllık dönemde 4.9 trilyon dolarlık bir hacim oluşturacağını öngördüğünü kaydettiler.

Sektörün 2001'de terkettiği büyüme rayına, 2003'te yeniden gireceği tahmin ediliyor.



United Airlines iflasın eşiğinde

US Airways'in konkordato ilanı ve American Airlines'in personel çıkarma haberleri sonrasında, United Airlines da sonbaharda iflas edebileceğini açıkladı.



ENTELLEKTÜEL SERMAYE

Dr.Oya TORUM Y.Müh.Mimar

Entellektüel sermaye, sadece, kurumda çalışanların diplomalarının toplamı değildir. Kurumun sahip olduğu haklar, patentler, telifler de entellektüel sermayeyi tek başına temsil etmezler. Entellektüel sermaye bir kurumdaki insanlar tarafından bilinen ve kuruma rekabet üstünlüğü kazandıran aidiyetlerin toplamıdır. Söz konusu olan "aidiyet" soyut bir nitelik ile birlikte "iş gücü" bilgisini ifade etmektedir. Sistemin verimliliğini artıran, kâra geçiren, yeni buluşları pazara süren kurumun bu soyut gücüdür. Kurum içinde bilgi akışını ve rakiplerden hızlı tepki vermeyi inanılmaz bir hızla sağlayan "software"/ bilgisayar sistemlerinin yaratıcıları da sermayeyi oluşturanlardır, kolektif beyin gücüdür, kurumun ortak aklıdır *.

"Ortak akıl" oluşturmak, kurum kültürüne yaymak, o'nu verimli hale getirmek çok kolay değildir. Günümüzün yaşama kuralları ve ekonomisi, "dünden" çok farklıdır. Bizlerin yetiştiği Sanayi Çağı artık kapanmış, yerine Bilgi Çağı yerleşmiştir. Bir zamanlar üretimin belirleyici faktörü "toprak" ve daha sonraları "sermaye" iken şimdi "insanın kendisi" yani "bilgidir". Sanayi çağının ürettiği her şey somut ve elle dokunulan şeyler olup nicel olarak ifade edilirler. Oysa yeni dönemde soyut nitelikler, entellektüel varlıklar gündemleri oluşturmaktadır.

Entellektüel varlıklar her devirde önem taşımışlardır. Bilindiği üzere, tüzel kişiliklerin oluşmasının ilk örneklerinden biri ortaçağ

Günümüzün temel rekabet silahları "bilgi" ve "bilginin / haberin dağıtımı / yaygınlaştırılması"dır. Yüklü banka hesaplarının, en görkemli binaların, büyük fabrikaların maddi değerlerinden daha güçlü olan, onlara "o" değeri katan "bilgi" ve bilgiyi üreten "insan kaynaklarıdır." Maddi ya da finansal varlıklardan daha güçlü bu kaynak "entellektüel sermaye" olarak anılmaktadır.

"lonca"larıdır. Loncalar bir anlamda bilgi varlıklarının yönetilme modelidir. Bilgi nadir olduğunda onu saklar, büyü veya gizem havasına büründürür ve bu bilgiyi, imtiyazlandırılmış kişilere yine gizli tutmaları kaydıyla verir. Bu yaklaşım günümüzde de bazı meslekler arasında yani "çağdaş lonca"larda halen varlığını sürdürmektedir. Ancak, artık her türlü bilgi önlenemez bir hız

la yayılmaktadır. Nasıl jet motorları ulaşımı değiştirmiş, naylon giyim tarzlarını dönüştürmüş, televizyon gazeteciliği, sinema tiyatroyu etkilemişse, bilgisayarlar da eski dünyayı çekirdeğinden sarsmıştır. Edison'un elektriği evlere getirmesinden sonra hiçbir buluş bu kadar insan yaşamını etkilememiştir.

Burada birkaç ünlünün yaşadıkları dönemden geleceğe ba-



kışlarına ait ironik değişlerini paylaşmak isterim. Bakınız, Henry Ford'un araba üretimi için kredi talebi üzerine, bir banka müdürü ne diyor: "Atlar her zaman kullanılacaktır. Otomobil ise ancak geçici bir moda olabilir." 1949 yılında Poplar Mechanics Dergisinde "Bilgisayarlar gelecekte belki sadece 1,5 ton ağırlığında olacaktır." ifadesi yer alıyor. Bir ilginç söylem de I. Dünya Savaşı'nın Fransız orduları baş komutanı Mareşal Ferdinand Foch'dan (1911): "Uçaklar hoş oyuncaklar. Ama askeri bir değeri yok." Twenty Century Fox'un başkanı Daryik F. Zanuck'un (1944) kehaneti ise televizyon üzerine: "Televizyon en geç 6 ay içinde piyasadan silinecektir. İnsanlar her akşam bir kutuya bakmak istemezler." Digital Equipment Corp.'un (bilgisayar firması) başkanı Kenneth Olsen 1977'de "İnsanların evlerinde bilgisayar bulundurmaları için herhangi bir neden göremiyorum." tahmininde bulunuyor.

Bu kehanetlerden (!) hızla bugüne geçsek, artık, para bile maddi olmaktan çıkmıştır. Bir zamanlar nakit para değişimi söz konusu idi. Hafızalarımıza yer eden, Amerikan filmlerini hatırlayalım; New York Merkez Bankasının memurları, büyük polisiye önlemlerle, altın para külçelerini arabalara yükler, bir ülke kasasından diğerine aktarırdı! Oysa bugün para değiş tokuşu 1.3 trilyon dolara ulaşırken, bırakın parayı elle tutmayı, para saniyeler içinde el ya da ülke değiştirmektedir. Yani para standart bir değer birimi (sabit ve sınırlı bir varlık, maddi bir hakikat) olmaktan çıkarak havai, oynak ve elektronik bir şeye dönüşmüştür. Parayı temsil eden şey, fiber optik yollardan akan, uydulardan fırlatılan, mikrodalga aktarma istasyonlarından ışınlanan "1"ler ve "0"lardır...

Öte yandan, hava ulaşım sektörü de enformasyon / bilginin kullanımını açısından en iyi örneklerden biridir.. 1990'ların başında Amerikalı havayolu şirketleri petrol krizi nedeniyle işletme zararına girdiklerinde, rezervasyon sistemlerinden gelen kârlarla bir ölçüde zararı önleyerek batmaktan kurtuldular. American Airlines'ın ana şirketi AMR'nin gelirlerinin % 10'u Sabre rezervasyon sisteminde alınan ücretlerden gelmekte idi. 1995'te Sabre, şirketin vergi öncesi kazancının % 44'ünü sağladı. KLM'de aynı şekilde rezervasyon sistemi ile önemli paralar kazandı.

1981'de piyasaya sunulan ilk kişisel bilgisayar; 20 kg'ya yaklaşan 3 parçadan (monitör, hard disk, klavye) oluşurken, bugün bir diz üstü bilgisayarın ağırlığı 2,3 kg dır.

Bütününle bilgisayarda tasarlanan B777 yolcu uçağının 3 uçuş bilgisayar ve 2 motoru var. Bu hava taşıtı petrole çalışıyor, ama, tıpkı uçağın imalatı gibi, petrolü bulup çıkarma maliyetinin yarısı enformasyona dayalı.

İleri teknoloji ile üretilmiş, benzinle çalışan bir arabanın bujilerinde daha fazla mikroçip bulunmaktadır. Bu tip arabaların elektronik maliyeti gövdesindeki çeliğe göre daha yüksektir. Kuşkusuz çelik 20.yy'ın en değerli ürünlerinden biriydi. Çeliğe bu değeri veren dağlardan cevheri çıkartmak, milyonlarca ton demir cevheri haddehane cehennemlerine taşımak, işleyerek çeliğe dönüştürmek müthiş bir emek gerektirmekte idi. Gelişmiş bilgisayar tekniklerine dayanan proseslerle bugün 45 dakikalık bir insan emeğiyle çelik elde edilmektedir. Bir başka 20.yy sonlarının ürünü de mikroçipler.. Mikroçipler esas olarak silikondan yani kumdan yapılmaktadır. Mikroçipe değerini veren mikroçipin tasarımı, ve

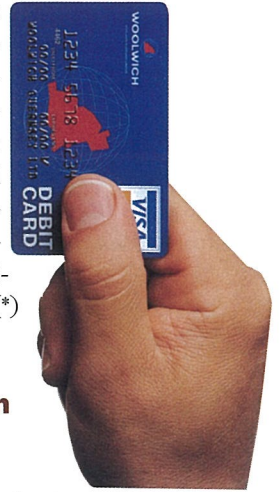
mikroçipin üretimini sağlayan makinelerin tasarımıdır. Yani: Entellektüel bileşen büyümekte, fiziksel bileşen küçülmektedir. (*)

Yeni Ekonominin Bileşeni "bilgi":

Sanayi çağında, arazi, petrol, metal cevherleri, yeraltı ve yerüstü kaynakları, makine ve insan emeği, servetin bileşenleridir. Oysa içinde bulunduğumuz çağda, zenginlik bilginin ürünüdür. Bilgi ve bilginin yayılımı, sadece bilimselliği değil, aynı zamanda, haberleşmeyi, bağıntıları, iletişimi, ilişkileri, önderliği, yandaşlığı, hizmeti, eğlenceyi, sanatı, kültürü, yeni ekonominin en önemli ürünleri haline getirmiştir.

Şirketlerin yönetim biçimi de değişime uğramakta, bilgi teknolojilerini kullanarak sanallaşmaktadır. Ağ, salkım, piramit organizasyon yapıları hızla öğrenen organizasyonlara dönüşmektedir. Bilginin yönetimi yeni bir alan olarak karşımıza çıkmakta ve bilginin elde edilişi, saklanması, canlı durumda ve güncel tutulması, yayılması üzerine metotlar araştırılmaktadır. Bu çerçevede, günümüzün konusu ise; bilgiyi yönetmek ve entellektüel sermayeyi harekete geçirmektir. Eski yönetim biçimleriyle bilginin yönetilmesi mümkün değildir, çünkü, tasarımları, oluşumları, hareketleri farklıdır.

Artık, karada yürüyen, koşan kişilerin, yüzmek, dalmak ya da uçmak için farklı beceriler edinmeleri gereklidir. Bireylerin ve şirketlerin içinde bulunulan yeni ortamda gerek duydukları beceri-



ler de birçok bakımdan alışık olduklarından farklıdır. Madde ve enerjinin yerini akıl ve zeka almaktadır.

Bakışımızı yaşadığımız günlere bakarak sınırlarsak müthiş hatalar yapmış oluruz. Hataları azaltmak üzere önümüzdeki günlerin neler getireceğine ait öngörülerini "kehanetlerimizi!" sıralamakta yarar vardır:

- Sahip oldukları insan kaynağının beyin gücünü yönetmeyi öğrenen kurumlar inanılmaz kazanımlara kavuşacak,

- Bilgi ekonomisinin ilkeleri ortaya atılacak,

- Entellektüel sermayenin donanım, nakit ve envanter gibi terimlerle ifadeleri gündemde olacak, terimler tartışılacak,

- Bilgi gücünün müşterilere nasıl aktığı ve mal satın alanlar üzerindeki etkileri ölçülebilir duruma gelecek,

- Planlı bilgi ofisleri kurulacak,
- Görev tanımlarının çoklu becerileri nasıl yok ettiği görülecek,
- Bildik bürokratik modeller ortadan kalkacak!

Bilgi Çalışması ve Entellektüel Varlıklar Kişiyne Özeldir

Değişimin insanı en çok etkilediği yer iş yaşamıdır. Elle yapılan düşük becerili işler hızla otomasyona bağlanmaktadır. Sekreter, büro çalışanı, öğretmen, işçi, tasarımcı, çiftçi, planlamacı, finansçı, tekstilci vb, tüm meslekler ön-

celikle üretim ve uygulama bazında değişime uğramak daha sonra bu değişime uygun olarak kendi stilleri ile fark yaratmak durumundadırlar. Fark, bilgi ve beceriyle yakından bağlantılıdır. Amaç insanların bilgisinden daha fazla yararlanmaktır.

Kurumda çalışanların beyinlerinden yararlanmak, entellektüel sermayenin yönetiminin en basit tanımıdır. Ancak insan sermayesinin, yani bireylerin, farkı ortaya çıkarabilmesi için daima yapısal sermayeye ve ortama ihtiyaç vardır. Bilgiyi kurumun içine alıp tutmak, onu yararlı hale getirerek kurumun malı yapmak gerekmektedir. Bilgi, izne çıkan, istifa eden yada emekli olan insanla kaybolup gitmemelidir.



Kurumların derdi, ürün / hizmet / iş proseslerinde yaratıcı buluşları sağlamak olduğuna göre kurumda çalışanların da yeteneklerini, zamanlarını büyük ölçüde yeni-

likçi çalışmalara yöneltmesi ile insan sermayesi amaçlandığı gibi kullanılabilir. Bu kullanım kurumları entellektüel sermayenin disiplinler arası yaklaşımla yöne-

tilmesi gereğine götürmektedir.

Dikkatten kaçınılmaması gereken bir başka boyut ise iş yaşamı boyunca kişilerin gelişmelerini sürdürmeleri ve işe yansıyan bilgi birikimlerini artırmalarıdır. Bilgilerin bireysel boyuttan kurumsal boyuta taşınması için:

- hangi bilginin önemli hangi bilginin önemsiz olduğunun kararlarının verilmesi,
- bilgilerin nasıl ve nerelerde toplanacağı,
- bilgiye yönelik yatırımların yapılması,
- bilginin korunması,
- bilginin ekonomik hayata olan etkisinin ölçülebilirliği,
- bilginin değerlendirme biriminin saptanması çerçevesinde değerlendirilmektedir.

İnsanların bildikleri şeyleri daha çok kullanmalarına fırsat vermek ve daha fazla insanın kuruluş için daha yararlı bilgileri edinmesini sağlamak gibi kilit bir yükümlülük de karşımıza çıkmaktadır.

Her devrimde beklenmedik gelişmeler olur, ama bilgi ekonomisinde başarının yeni türden örgütlenmelere ve yönetime bağlı olduğu son derece açıktır.

Sonuç olarak; çağdaş kurumların entellektüel sermayenin yönetimi gerçeğine göre, yönetim modellerini yeniden yapılandırmaya başlamaları zorunludur.

* Oğuz Babüroğlu (Sabancı Üniversitesi)

* Thomas A.Stewart "Entellektüel Sermaye" 1997 BZD yayıncılık s.49,50

THY Eğitim Başkanlığı
görevinden emekli olan
dergimiz yazı kurulu üyesi Sn.
Oya Torum'a emeklilik
yaşamında sağlık ve başarılar
diliyor, dergimize yazı vermeyi
sürderme kararı için de
teşekkür ediyoruz.



İŞİ bize BIRAKIN.

MBE Merkeziniz, işiniz için gerekli olan tüm büro, posta, kargo ve iletişim hizmetlerini size sunmaya hazır. Uygun fiyatlarla, benzersiz bir kolaylıkla.

Posta ve Kargo Hizmetleri



TOPLU DAĞITIM HİZMETLERİ



PAKETLEME ve KARGO



PAKETLEME SERVİSİ



POSTA KUTUSU

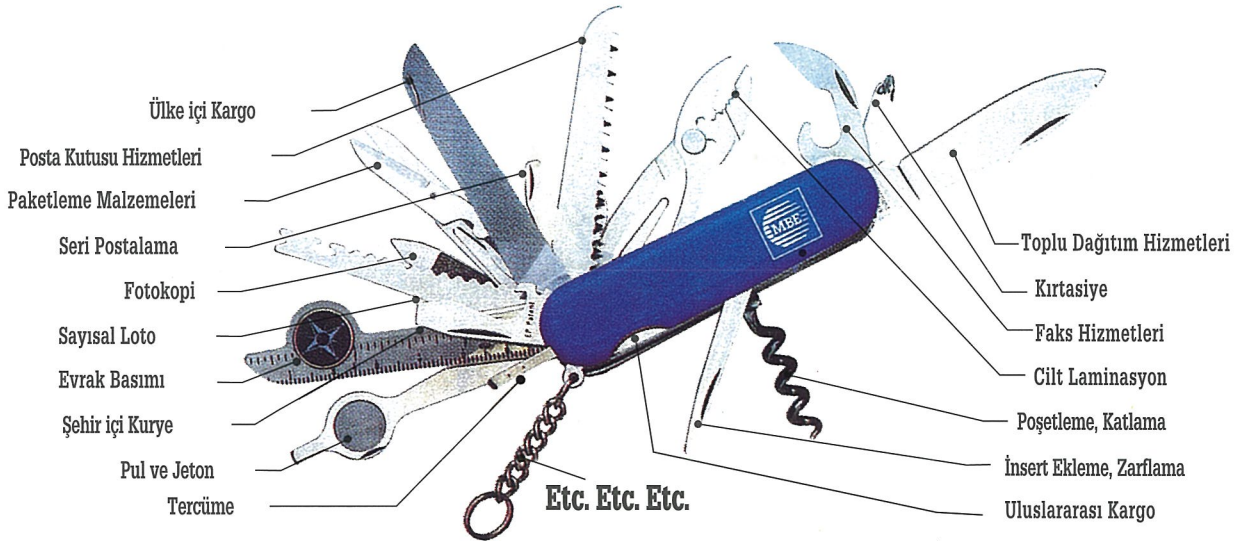


POSTA VE PAKET KABULÜ



ETC., ETC., ETC.

Bir değil, birçok hizmete bir merkezden ulaşın.



MAIL BOXES ETC.

Güçlü Kuruluş Doğru Hizmet!

MBE Merkezleri Bağımsız İşletilen Franchise'lardır

Cem

İLETİŞİM DAĞITIM HİZ.LTD.ŞTİ.

Davutpaşa Caddesi Emintaş
Davutpaşa San.Sitesi 103/293
34020 Topkapı / İSTANBUL
Tel : (0212) 567 67 84 (Pbx)
Fax: (0212) 612 41 07
e-mail: mbe@mbetopkapi.com

THERMOCOUPLE

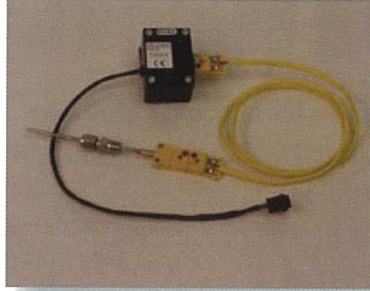
Hazırlayan:Levent ÜSTÜNTEPE

Thermocouple; birçok farklı sıcaklık değerlerini ölçmek için kullanılan bir cihazdır. Bununla birlikte uçak sistemlerinde bol miktarda kullanılmasına rağmen, birçok teknisyen bu cihazın nasıl çalıştığı konusunda bilgiye sahip değildir. Thermocouple'ların nasıl çalıştığını ve nasıl sınıflandırıldığını anlatan bu yazı teknisyen arkadaşlara yardımcı olacaktır.

İki farklı metal birbirine bağlandığı zaman, ölçüm ucu ile referans ucu arasında oluşan sıcaklık farkından bağlı olarak gerilim üretilir. Thermocouple ucundaki farklı sıcaklık değerlerinden dolayı thermocoupleda elektromanyetik alan üretilir. Üretilen elektromanyetik alan oranlanarak göstergede gösterilir. İki uç arasındaki elektromanyetik alan, sıcaklığa bağlı olarak değişir ve devreye bağlanan milivoltmetre veya potansiyometre ile ölçülür.

Thermocoupleların pozitif ve negatif uçları değişik yapıda olmasından ve farklı sıcaklık değerlerini ölçmesinden dolayı Tablo 1'deki gibi sınıflandırılır. Değişik yapıya sahip thermocouple uçları farklı renk kodları ile kodlanırlar. Standart uygulamalarda negatif uç kırmızı renk ile kodlanır ve pozitif uçtan daha kısa olur.

Thermocouple ölçülecek sıcaklığa, kimyasal dirence, aşınma ve sarsıntı direncine, kurulum gereksinimlerine



Thermocouple ölçülecek sıcaklığa, kimyasal dirence, aşınma ve sarsıntı direncine, kurulum gereksinimlerine bağlı olarak seçilir. Genellikle uçaklarda J ve K tipi thermocouplelar kullanılır.

bağlı olarak seçilir. Genellikle uçaklarda J ve K tipi thermocouplelar kullanılır.

J tipi thermocouple

J tipi thermocoupleların pozitif ucu demir, negatif ucu %45 nikel ve %55 bakır (Constantan) alaşımlı olacak şekilde üretilir. Pozitif ucu siyah ile kodlanırken, negatif ucu ise kırmızı ile kodlanmıştır.

J tipi thermocouple'lar 0-870 °C arasındaki sıcaklık değerlerini ölçebilir. Dar kesitli kablolar kullanılarak küçük sıcaklık değerleri ölçülebildiği gibi, büyük kesitli kablolar kullanılarak da yüksek sıcaklık değerleri ölçülebilir.

K tipi thermocouple

K tipi thermocoupleların pozitif ucu %90 nikel ve %10 krom alaşımından (Chromel) imal edilir ve sarı renk kodu ile kodlanır. Negatif ucu ise %95 nikel, %2 alüminyum, %2 mangan ve %1 silikon (Alumel) alaşımından imal edilir ve kırmızı renk kodu ile kodlanır. Bu tip thermocouple'lar 36-1260 °C sıcaklıkları arasındaki ölçümler için kullanılır.

Farklı tip her thermocouple'da, thermocouple'ın ürettiği akımın değeri kullanılan kablounun kalınlığına ve thermocouple ın uzunluğuna bağlı olarak değişir.

Kablo kalınlığı thermocouple'ların çalışma sıcaklığını ve hassasiyetini etkiler. Yüksek çalışma sıcaklıklarında kalın kablolar daha uzun ömürlü olurken, ince kablolar daha çok düşük çalışma sıcaklıklarında kullanılır. Kalın kablolar yüksek sıcaklığa dayanıklı olmasına rağmen hassasiyetleri ince kablolarla göre daha düşüktür.

Kablo kalınlığı kadar thermocouple uzunluğu da göz önüne alınmalıdır. Referans ucu ile ölçüm ucu arasındaki mesafe optimum seviye de tutulmalıdır. Uçlar arasındaki mesafe az veya fazla olursa ölçüm hassasiyeti etkilenir.

Thermocouple'lar ohmmetre ile kontrol edilir. Normal bir thermocouple'da ohmmetre'de düşük direnç okunması ge-

Thermocouple Çeşitleri

Tip	Negatif Uç	Pozitif Uç
J	Kırmızı	Beyaz
K	Kırmızı	Sarı
T	Kırmızı	Gri
R/S	Kırmızı	Siyah

Tablo 1 Thermocouple Çeşitleri			
TİP	Pozitif uç yapısı	Pozitif uç yapısı	Ölçülen sıcaklık değerleri
J	Demir	Nikel %45, Bakır	200-1400 °F / 95-760 °C
K	Nikel%90, Krom,	%95 Nikel,%2 Mangan-Alüminyum %1 Silikon	200-2300 °F / 95-1260 °C
T	Bakır	Constantan	-330-660 °F / -200-350 °C
B	Platin 30%, Rhodium	Platin 6%, Rhodium	2500-3100 °F / 1370-1700 °C
R	Platin 13%,Rhodium	Platin	1600-2640 °F / 870-1450 °C
S	Platin 10%, Rhodium	Platin	1800-2640 °F / 980-1450 °C

couple'ların takılmasından dolayı farklı ölçüm değerleri oluşur ve bu nedenle sistemin çalışma performansını etkiler.

Kaynak

Aviation
Maintenance
Technology
Magazine

rekir. Thermocouple'lar yeni-
siyle değiştirilirken bakım kita-
bına göre aynı tip ve bileşim-
de olan thermocouple'lar ile
değiştirilmelidir. Farklı uzunlu-
ğa ve kalınlığa sahip thermo-

BİR SORU BİR YANIT:

SORU: Gökyüzü neden mavidir ?

YANIT: Bu soru bilim adamlarını ve gökyüzü bilimcilerini yüzyıllardır merakta bırakmıştır. Gökyüzünün maviliği eski yunanlıları ve ünlü bilim adamı Leonardo da Vinci'yi de uzun süre meşgul etmiştir. Güneş ışını aslında beyazdır ve bu yüzyıllardır bilinmektedir. Ama renksiz olan havanın ise neden mavi olduğu uzun yıllar çözülememiştir. Bu konuda çalışmalar yapan bilim adamlarından birisi de Isaac Newton'dur. Bu konuda en iyi tahmini de yine O yapmıştır. Newton havadaki su damlacıklarının ışığı belli bir biçimde yansıtarak gökyüzünün mavileştiğini düşünüyordu. En yakın fikir olmakla birlikte tam gerçek bu değildir. Bu problem 1871 yılında John William Strutt tarafından çözülmüştü. Lord Rayleigh olarak bilinen fizikçi Strutt, yaptığı deneylerde güneşin beyaz ışığının tüm tayf renklerinin karışımından oluştuğunu fark etmişti. Yani güneşin beyaza çalan sarı rengi kırmızı, sarı, yeşil, mavi ve mor olan renklerin karışımından oluşmaktadır. Rayleigh

güneş ışığının dünya atmosferine ulaşması sırasında serpiştiğini de fark etmişti. Bu, ışığın bir bölümünün doğrudan doğruya dünyaya yansımadağını, atmosferdeki hava parçacıkları tarafından dağıtıldığını gösteriyor. Böyle bir durumda mavi ışık diğer renklerden daha güçlü olarak yayılır. Biz gökyüzüne baktığımızda bu renklerden yalnızca mavi olanını daha çok gördüğümüzden, gökyüzünü mavi görür ve öyle tanımlarız. Kısaca gökyüzünü mavi olarak gösteren hava molekülleridir. Havadaki su damlacıkları da ışığı yansıtarak buna az da olsa yardımcı olur.



KUYRUKLUYILDIZLARA YOLCULUK

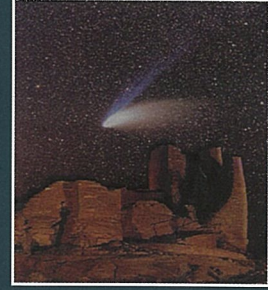
Yurdaer İhsan Aksoy

Geçen Temmuz ayının üçünde NASA, Cape Canaveral'den bir Delta roketinin ucunda CONTOUR (Comet Nucleus Tour) isimli aracı uzaya yolladı. Uzay aracı Dünya'nın çevresinde takriben kırk gün dolaştıktan sonra, 15 Ağustos'ta üzerinde bulunan roket motoru yerden verilen komutla 50 saniye süreyle çalıştırılarak aracın yörüngesinden çıkartılıp hedefine yönlendirilmesi sağlandı. Hedef; Encke ve Schwassmann-Wachmann 3 isimli iki kuyruklu yıldızdır. Dört yıl sürecek olan bu yolculuk sırasında CONTOUR, önce Encke kuyruklu yıldızı ile 12 Kasım 2003 tarihinde buluşup, çekirdeğine 100 kilometre kadar yaklaşarak onunla bir müddet yan yana uçacak ve bu süre içinde, üzerindeki cihazlar vasıtasıyla kuyruklu yıldızın çekirdeğinin kimyasal yapısı hakkında bilgi toplayıp fotoğraflarını çekerek Dünya'ya yollayacaktır. Bu fotoğraflarda Encke'nin çekirdeği üzerindeki 4 metre çapında oluşumların dahi görülebileceği ümit edilmektedir. CONTOUR, böyle bir amaçla uzaya yollanan ilk araç değildir. 1986 yılında Giotto isimli uzay aracı meşhur Halley kuyruklu yıldızına, 2001 yılında Deep Space 1 isimli uzay aracı Borrelly kuyruklu yıldızına gönderilmiş ve çekirdeklerinin fotoğrafları alınmıştı. Ancak CONTOUR'un çekeceği fotoğrafların bu iki aracın gönderdiklerinden on kat daha detaylı olması beklenmektedir.

Encke ile ilgili incelemelerini tamamladıktan sonra CONTOUR

yönünü Schwassmann - Wachmann 3 kuyruklu yıldızına çevirecek ve 19 Haziran 2006 tarihinde, benzer incelemeleri yapmak üzere bu sefer bu gök cismiyle yan yana uçmaya başlayacaktır.

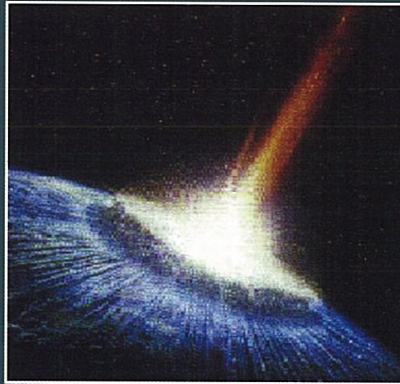
Bu çalışmaların yanında, Stardust projesi adı altında 7 Şubat 1999 yılında yola çıkarılmış olan bir uzay aracı da bir aerogel kollektörü yardımıyla yıldızlar arası ortamdaki tozları toplayarak Wild 2 kuyruklu yıldızına doğru gitmektedir. Bu aracın asıl görevi Wild 2'ye yaklaşarak bu cisimden toz örnekleri almaktır. 2004 yılında planlanan buluşmadan sonra araç 2006 yılında Dünya'nın yanından geçecek ve üzerinde numunelerin biriktiği kollektörü bir kapsülün içinde ve bir paraşütün ucunda yere yollayacaktır. Stardust projesinin benim için ilginç bir anlamı var : Merkezi Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunan The Planetary Society adlı derneğin benim de aralarında bulunduğum yüz bin civarındaki



na yapmakta olduğu katkılar nedeniyle NASA'nın bir jesti

olarak bu uzay aracına konulmuştur.

Tekrar konumuza dönelim : Kuyruklu yıldızların mahiyetlerinin daha iyi anlaşılması amacıyla sürdürülen bu çalışmaların kapsamında olmak üzere adını kısa bir süre önce sinemalarda gösterilen bir filmde alan " Deep Impact "projesi de gündemdedir: 1. Ocak, 2004 günü bir Delta II roketinin ucunda yola çıkarılacak olan bir uzay aracı, 3. Temmuz, 2005 günü Tempel 1 kuyruklu yıldızına 885.000 kilometre kadar yaklaşacak ve bu mesafeden çekirdeğine vurmak üzere, 350 kilogram ağırlığında, kendi elektrik



gücüyle çalışabilen ve kendi hedefini kendisi bulabilen özel bir kapsül (impactor) fırlatacaktır. Impactor'un üzerindeki bir kamera çarpışmadan saniyeler öncesine kadar alacağı çekirdek görüntülerini ana araca transfer edecektir. Impactor'un çarpma olayı o esnada kuyruklu yıldızın çekirdeğine 8.500 kilometre kadar yaklaşacak olan uzay aracı tarafından da filme alınacaktır. Çarpma sonucunda kuyruklu yıldızın çekirdeğinde futbol sahası genişliğinde ve yedi

üyresinin isimlerini havi bir CD Rom derneğin uzay araştırmaları-



katlı bir apartman yüksekliğinde krater açılacaktır. Bu sırada olaylar uzayaracı tarafından izlenecek, çarpışma sonucu Tempel 1'in çekirdek yüzeyinin altından açığa çıkan iç yapısı ve dışarı fırlayan materyali, araca bu amaçla yerleştirilen aletler vasıtasıyla incelenerek sonuçlar Dünya'ya iletilecektir.

Bilindiği gibi kuyrukluyıldızlar Güneş Sistemi'nin yapıları itibarıyla basit, ancak davranışları bakımından ilginç üyelerindendir. Genel olarak toz ve kaya ile karışık kirlili bir buzdağından ibaret bir çekirdeğe sahiptirler. Tıpkı Sistem'in diğer üyeleri olan gezegenlerin ve asterooidlerin yaptıkları gibi Güneş'in etrafında dönerler. Yine bilindiği gibi bu uzay cisimlerinden asterooidler bu dönüş hareketlerini Jupiter ile Mars gezegenlerinin yörüngeleri arasında kalan bölgedeki yörüngeleri üzerinde yaparlar ve bunlardan bazıları özellikle Jupiter gezegeni'nin büyük çekim gücünün etkileriyle zaman zaman yeni yörüngeler edinirler ve bu nedenle ara sıra Dünya'mızın yakınlarına kadar da gelirler. Bunlardan 1991 BA olarak adlandırılan 900 metre çapındaki bir asterooid, 18 Ocak 1991 tarihinde Dünya'nın 170.000 kilometre yakınından geçmiştir. Bilindiği gibi Dünya ile Ay arasındaki uzaklık ortalama 386.000 kilometredir. Şayet bu cisim Dünya'ya çarpmış olsaydı küçük boyutlarına rağmen vurduğu yerin civarında ciddi hasarlar oluşturabilirdi. Geçmişte meydana gelen böyle çarpma olaylarının izlerine rastlanmaktadır. Zamanımızdan 60 milyon yıl kadar önce Meksika Körfezi'ne düşen ve düştüğü bölgede

bu gün de izine rastlanan 100 kilometre çapında bir krater yaratan, tahminen 10 kilometre çapında bir asterooidin özellikle dinozor türlerinin yok olmasına yol açtığı, bilim aleminde çok taraftar bulan bir iddiadır. Koruyucu bir atmosferi olmayan uydumuz Ay'ın yüzeyi de milyarlarca yıldan bu yana süregelen bu tip çarpmaların krater şeklindeki irili ufaklı yüzlerce ilginç örneği ile doludur.

Sayıları yüz binleri bulan kuyrukluyıldızlar da Sistem'in hudutlarında, Güneş'ten bir ışık yılı (ışık hızı olan 300.000 kilometre / saniye x 60 saniye x 60 dakika x 24 saat x 365 gün, yani yaklaşık 9.460.000.000.000 kilometre) kadar ötede, Oort Kuşağı denilen bir yörünge bandında dağılmış olarak Sistem'in çevresinde dönmüş dururlar. Hatırlanacağı gibi en yakın yıldız olan Alfa Kentauri de Güneş'imizden 4,3 ışık yılı ötededir. Kuyrukluyıldızlar da ay-



nın çekim etkisiyle bulundukları yörüngelerden çıkarak iç gezegenlerin arasından ve Güneş'in yakınından geçen yeni yörüngeler kazanırlar. Aslında ışısız, silik cisimlerdir. Ancak Güneş'e yaklaştıklarında sıcaklığın etkisiyle, buzdan ibaret çekirdeklerinde buharlaşma başlar, bu suretle gaz ile tozdan çok uzun kuyrukları oluşur ve kuyrukluyıldız hüviyeti kazanırlar. Böylesi cisimlerin en tanınmış her 76 yılda bir Güneş'in yakınlarna kadar gelen Halley Kuyrukluyıldızı'dır. Halley

son ziyaretini 1986 yılında yapmıştır, uzak bir yerlerde başına bir iş gelmezse buralara 2062 yılında tekrar uğrayacaktır.

Sistemin içlerine dalan kuyrukluyıldızlar bazen çekim etkisinden kurtulamayarak Güneş'e ya da gezegenlere çarparlar. Shoemaker - Levy Kuyrukluyıldızı'nın 1994 yılında irili ufaklı parçalara bölünerek Jupiter gezegenine çarptığını hatırlıyoruz. 1908 yılında Sibirya'ya düşerek civarda büyük hasar oluşturan, ancak kalıntılarına rastlanmayan gök cismini de muhtemelen çarpışma esnasında oluşan büyük ısının etkisiyle buharlaşarak havaya karışan böyle bir kozmik buzdağı idi.

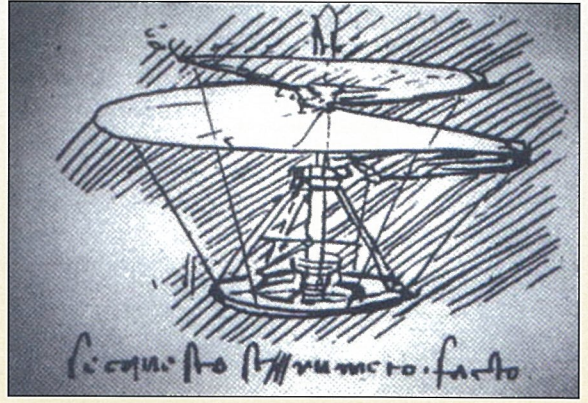
Her yıl yeni yeni kuyrukluyıldızlar keşfedilmektedir. Yeni bir kuyrukluyıldız, varlığını ilk farkedene kişinin adı ile kayıtlara geçer ve bu ad ile anılır. Bu nedenle dünyanın her köşesinde (özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nde ve Japonya'da), meslekten astronomlarla, yeterli teknik donanımına sahip olan amatör astronomlar, yeni kuyrukluyıldızlar arama konusunda yoğun çabalar harcamaktadırlar. Güneş'ten uzak mesafelerdeyken teleskoplara silik noktalar halinde yansıyan bu cisimleri tespit etmenin en bilinen yolu gökyüzünün belli bölgelerinin birkaç gün arayla fotoğraflarını çekmekten ibarettir. Bu fotoğraflar tetkik edilir, fotoğraf kağıdında iz bırakan binlerce ışıklı noktadan (günden güne) yeri değişen varsa dikkatler bu nokta üzerinde toplanır ve izlemeye devam edilir. Bu nokta daha önce bilinen bir kuyrukluyıldız ya da asterooid de olabilir (ki öncelikle mevcut kayıtlara bakılır), yapay bir uydu veya roket parçası da olabilir. Şayet astronomumuz şanslı bir kişi ise bu cisim yeni bir kuyrukluyıldız da olabilir ve bu takdirde gözlemcinin adı bir anlamda ölümsüzleşir.

HELİKOPTER

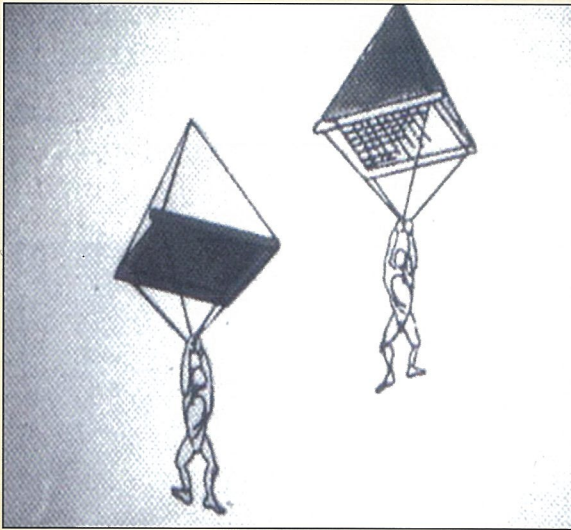
Dikine yükselme ve alçalma kabiliyetini de içine alan uçuş isteği insanlığın en eski rüyalarından birisidir. İsa'nın doğumundan çok uzun yıllar önce **Çin'liler bir çubuğa takılı tüylerle yaptıkları oyuncağa, böyle bir hareketi yaptırıyorlardı.** Bunun modern görüntüsü bir çubuğa takılı bir pervanedir.

Böyle bir düşüncenin bilinen ilk tasarımcılarından biride Leonardo da Vinci'dir. Mekanizması çok açık olmamakla birlikte helisel bir yüzeyin adeta bir vida şeklinde dönerek cismin yükselmesi düşünülmüştü.

Leonardo aynı yıllarda yere emniyetle inebilecek ve şimdi "paraşüt" dediğimiz araçları tasar-

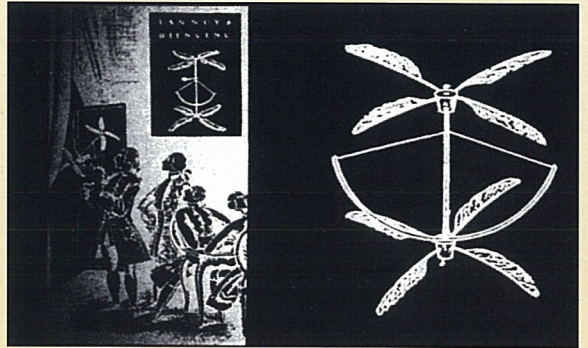


kendi enerjisini üreterek uçan ilk helikopter modeli Fransız Bienvenue tarafından 1784 yılında düşünüldü. Bu enerjinin kaynağı merkez şaftı etrafında gerilen ve elastik enerji üreten ters dönüşlü bir sistemdi.



lamıştı.

Gerçek helikopterin gelişimi çeşitli ülkedeki bir çok araştırmayla uzun yıllar aldı. İlk kez

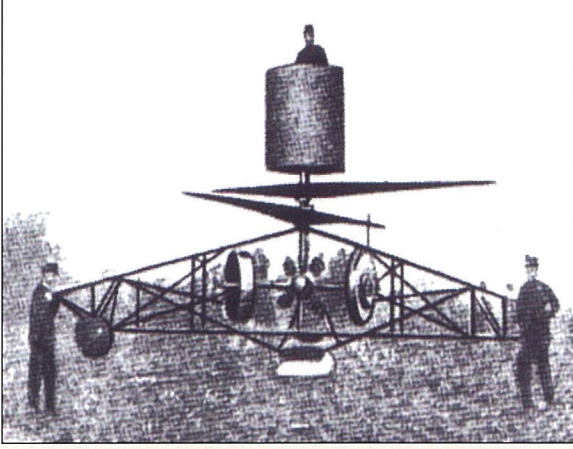


1800 yıllarında bu konudaki deneyler arttı. Hatta ampulün mucidi Thomas Edison'un adıda bu araştırmacılar arasında geçer. "Helikopter" adı ilk kez bu yıllarda Fransız G. D'Amecourt tarafından önce "spiral kanat" anlamına gelen "heliko" ve "pteron" kelimelerinden üretildi ve

“helicopterés” dendi.

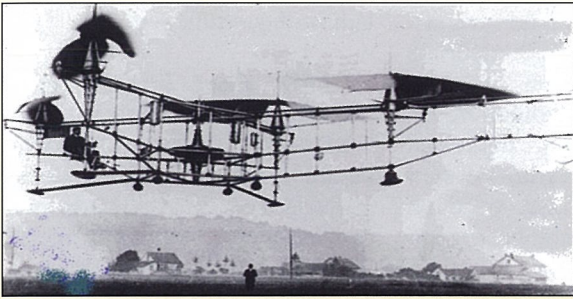
1907 yılında Fransa’da ilk kez bir insan, yapılan helikopterle yerden bir miktar kesildi ve yükseldi. Bu helikopter, Louis Breguet tarafından yapılmış dört rotorlu bir araçtı fakat havada stabil duramıyordu. Bu nedenle çalışma esnasında etrafındaki bir çok insan tarafından tutulması gerekiyordu.

Aynı yıllarda P. Cornu tarafından geliştirilen araç ise dışarıdan kimsenin yardımı olmadan



yerden birkaç feet yükseklikte 20 sn. kadar kalabilen, adeta sıçramalar yapan bir araçtı.

1912 yılında Danimarkalı J. Ellehammer pervaneye “cyclic pitch” konseptini ilk uygulayan kişidir. Bu uygulama ile dönüş esnasında per-



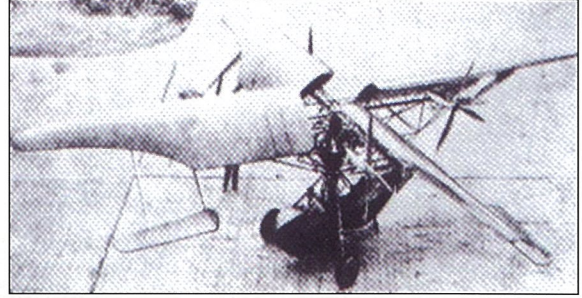
vanenin her palesi, artan ve azalan bir pitch hareketine sahip oluyordu.



1922’de ABD’de bir Rus göçmeni olan G. DeBothezat, pilot dışında 3 kişiyi daha uçurabilecek 4 rotorlu helikopteri geliştirdi. Aynı yıl, Fransız E. Oehmichen geliştirdiği araçla o güne kadar yapılan en uzun uçuşu yaptı. Bu uçuş, sadece 1 kilometreydi.

İspanya’da da bu konuda çalışmalar sürüyordu. 1923 yılında J.L. Cierva geliştirdiği otojirosunda motor gücünden tahrik almayan bir rotoru, aracında kullandı. Bu rotor, uçuş esnasında kendiliğinden dönerek kaldırma ve öne doğru hafif bir kuvvet üretiyordu.

Araçta oluşan roll hareketinin önüne geçmek içinde ilk kez “menteşe flaplaması” adı verilen



tekniki geliştirdi.

930 yılında kayda değer bir çok gelişme elde edildi. N. Florine, Belçika’da tandem rotorlu bir helikopterle uçtu.

Amerika’da Curtiss-Wright şirketi, tek rotorlu bir helikopter yaptı. Bu helikopterin pervane kanatçıklarının her biri, üzerine montajlı küçük pervanelerle ittilererek döndürülüyordu. Burada uçuşun çok sarsıntılı olmasına neden oluyordu.



1935 tarihinde L. Breguet yeni bir helikopter geliştirdi ve bununla 44 kilometre uçtu.

1936’da Alman H. Foch yaptıği iki pervaneli helikopterle o güne kadar mevcut tüm rekorları kırdı.

Bu süreçte, Rusya’da bir isim; Igor Sikorsky adında bir gençte bu konuda çalışıyordu. 20 yaşında yaptıği ilk teşebbüste başarısız olmuştu. Sikorsky, 1939 yılında helikopter işine, göçmüş olduğu Amerika’da yeniden döndü. Sikorsky’nin geliştirdiği helikopter o güne kadar yapılanlardan farklıydı.

Sikorsky, tek bir ana rotor ve küçük bir kuyruk rotoru kullanmıştı. Böylelikle ana rotor/kuyruk rotorlu helikopteri yapan ilk kişi olmuştu.

Bu model, günümüzde helikopterler için belirleyici bir esin kaynağı olmayı halihazırda sürdürmektedir.

Selahattin GÜL

Hayatı biraz daha eğlenceli yapmak için:

"BİR DİLEK TUT"

UTED: Dergimiz okuyucuları için dernekle ilgili biraz ön bilgi verebilir misiniz lütfen.

BDT- Hayatta yaşanan her olayın, her eylemin veya her duygunun bir başlangıç öyküsü vardır. Bu öyküler bazen küçük bir mutluluk, bazen büyük bir hüznün, bazen de uçsuz bucaksız bir umut taşır. BİR DİLEK TUT derneğinin kuruluşuna yol açacak başlangıç öyküsü ise, aslında hüznle başlayan, ardından 73.000 dileğe hayat veren büyük bir organizasyonunu ateşleyen tetik vazifesi gördü.

Elbette bu hüznün hikayesinde de bir anne ile yaşam mücadelesi veren çocuğu arasında yaşanan o ifade edilemez tutku ve olağanüstü işbirliği gözlemlendi.

UTED: Derneğin Kuruluş tarihi nedir?

BDT- Derneğimiz 8 Nisan 2000'de kuruldu.

UTED: Derneğinizi kurarken, hangi derneği örnek aldınız ya da hangi dernek size işlik tuttu.

BDT- BİR DİLEK TUT derneği kuruluş aşamasında Amerikada kurulmuş MAKE A WISH adlı dernekten esinlenmiş o dernekten ilham alarak yola çıkmıştır. Önce biraz size o dernekten bahsedeyim müsaade ederseniz. MAKE A WISH derneği ilk olarak, 1980 yılında Amerika'da lösemili bir çocuğun polis olma arzuları ile şekillendi. Büyük bir arzuyla polis olmak isteyen küçük hasta çocuk, bir aile dostlarının da yardımı ile polislik aşamalarını inanılmayacak bir törene dönüştürdü. Küçük çocuğa, hayatının en büyük dileği yaşatıldı. Onur polisi ilan edildi, üniforma dikildi, hatta annesinin hediyesi olan



pilli motosikleti ile testen bile geçirildi. Daha sonrasında hastaneye dönüş yaşandı ve kendisine polisler tarafından hazırlanan rütbeleri sunuldu. Yaşama direnen o küçük bedenin ne kadar mutlu ve mesut gözlerini kapadığını ise sadece tahmin ediyoruz. İlk kez o bölgede bir çocuğa cenaze düzenledi polisler. Saklı gözyaşları ile birlikte gururla uğurladı oğlunu, sevgili annesi. Oğlunun bütün bu töreni izlediğini ve ne kadar gururlandığını herkesten daha çok hissediyordu. Ve sonrasında binlerce hasta çocuğun dileğinin gerçekleştirildiği bir organizasyon kuruldu.

UTED: Peki derneğin Türkiye'de yapılanmasında size ön ayak olacak bir oluşum ya da buna şevk verecek bir hikayeniz oldu mu?

BDT- Evet, bu derneğin kurulması şu anki başkanımız Meryem Pınar hanımın yaşadığı bir olayla başladı. Yalnız geçen, hüznle sarmalanmış bir anneler gününün verdiği ilhamla ve onun getirdiği ve her geçen gün hızla büyüyen ve güçlü bir heyecanla

doğdu. Meryem Hanım, 1999 yılının belki de ıslak ve ılık bir öğleden sonrasında, alışılmadık kalp çarpıntıları eşliğinde çocuklardan beklenen telefonun gelmeyişi, ancak buna karşın çalan kapıdan çıkan arkadaş torunlarının ve beraberindeki güllerin o kırmızı ve beyaz kokusunda başladı bu heyecanlı serüven.

UTED: Peki bu derneğin amacı, vizyonu nedir?

BDT- BİR DİLEK TUT Derneği, yaşam mücadelesi veren 2-18 yaş grubu amansız hastalıklarla mücadele eden çocuklarımızın bir dileklerini gerçekleştirmek, onların mutlu olmalarını sağlamak, onlara yüreklerinden çıkan küçük bir sevinç çığlığı attırmak, acıyla arada bir kırışıya da gözlemlerindeki o parıltılı ve coşku dolu ışığı görebilmek arzusu ile psikolojik ve bedensel sağlıklarına katkıda bulunmak amacını temel hedef ve ilke olarak belirlemiş bir dernektir. Bu nedenle, bu hastalığa büyük bir olağanüstü cesaret, gerçek bir olgunluk ve sonsuz umutla direnen çocuklarımızın arzularını yerine getirmek

amacı ile kurulmuş derneğimiz, bu güne kadar çok sayıda çocuğun arzusunu yerine getirmiş olmanın huzuru ile devam etmektedir. Bu dernek insanlık var oldukça yaşayacak ve her geçen gün güçlenecek ve daha fazla çocuğun her arzusunu yerine getirmek için çalışmaya devam edecektir. Elbetteki bu yolda devam ederken, bazı maddi sorunlar ile karşılaştığımız zaman, derneğimize yapılan bağışlarla daha büyük bir umutla yeniden bu yolda hızlanıp, yol katedeceğiz.

Umutumuz, hedefimiz ve en büyük arzumuz, hasta olmamasını dilediğimiz ve geleceğimiz olan çocuklarımızın bu zorlu ve acı veren tedavi sürecinde onları biraz keyiflendirebilmekten ibaret olduğunu bilmenizdir. Hepimizin herkes için yapabileceği bir şeyler vardır elbet. İşte bu yüzden çırpalım kanatlarımızı, gidebileceğimiz en uzak yere kadar. Havaya salacağımız sevgi sözcüklerini, o tatlı okşayışları hangi çocuk isterse çekip alversin. Çekelim gölgeleri üzerlerinden, doya doya ısınsınlar...

UTED:
Hasta çocukların dileklerinin yerine getirilmesi dışında faaliyetleriniz var mı?

B D T -
Derneğimiz, şimdiye değin

ifade edilen temel amacımız dışında bu tür amansız hastalıklarla uğraşmakta olan çocuklarımız ile yakınlarının yaşamakta olduğu sosyal ve psikolojik sorunların çözümüne yardımcı olabilecek eğitim seferberliği başlatmayı ve bu alanda ciddi bir sorumlulu-

ğuda hedeflemektedir. Bunun için gerekli kaynak arayışları ve altyapı çalışmaları devam etmektedir.

UTED: *Derneğiniz faaliyete geçtikten bugüne kadar kaç çocuğun dileğini yerine getirdiniz? Her ay yapmayı hedeflediğiniz dilek adedi sınırlı mı yoksa dilek size ulaştıkça ve derneğin imkanları dahilinde mi yerine getiriyorsunuz?*

BDT-Şu ana kadar toplam 38 dilek gerçekleştirdik.

UTED: *Dileklerin gerçekleştirilmesi aşamasında, hangi yöntemi devreye sokuyorsunuz. Dilekler ne şekilde size ulaşıyor. Çocuklar sizden neler dileyebiliyor?*

BDT-Dileklerin gerçekleştirilmesi aşamaları şu şekilde organize edilmiştir. İlk olarak dileklerin alınması, sonra alınan dileklerin sınıflandırılması, dileklerin uygunluğu ve son olarak dileklerin gerçekleştirilmesi olarak sıralayabiliriz bu süreci.

Dilekler, çocuklarımızın doktorları, ailesi, yakınları veya kendileri tarafından bize iletilmektedir. Çocukların bizden ne tür dileklerde bulunduğu konusuna gelince de; dileklerin tarafımızdan karşılanabilir olması adına da dilekleri biz dört ana kategoride topladık. Bunlardan ilki bir meslek grubuna dahil olma (doktor, pilot, itfaiyeci v.b. olmak), ikinci kategori ise bir

oyuncak v.b. sahibi olmak (bilgisayar, bisiklet, bebek v.b. gibi), üçüncüsü bir ünlü ile tanışmak ve sonuncusu bir yere gitmek (tatilya v.b.) Şunu da mutlaka belirtmeliyiz; dileklerin uygunluğu çocuğumuzun doktorlarının tıbbi kararları doğrultusunda tesbit edilir ve ailesinin onayı ile gerçekleştirilir.

UTED: *İlgilenen, üye olmak isteyen, size ulaşmak isteyen ya da bağış yapmak isteyen okurlarımız için dernek numaralarını verirmisiniz.*

BDT- Derneğin Telefonları: +90 216 380 40 10 Fax: +90 216 410 86 50, E-mailimiz: mail@birdilektut.org. Dernek hakkında daha ayrıntılı bilgi almak isteyenler içinde web sitemiz adresi ise: www.birdilektut.org Bu dernek aynı zamanda e-siviltoplum.com üyesidir.

UTED: *bizde UTED dergisi olarak bize verdiğiniz bilgiler ve yaptığımız bu özverili çalışma için size ve dernekte çalışan bütün arkadaşlara teşekkür ediyor, kolay gelsin derken söyleşimizi okuyan tüm okurlarımızda duyarsız kalmayacağımı ümit ediyoruz.*

BDT-Hayat zor onlar için...Hadi hepimiz onlar için hayatı biraz daha eğlenceli yapalım...

Yayına Hazırlayanlar:

Mehmet Aykul,

Demet Eşrefoğlu Vardar



İLK DİLEK....

Dernek olarak yola çıktığımızda, ilk gerçekleştirdiğimiz dilek, 11 yaşındaki doğa aşığı ve resim yapmayı çok seven Caner Ahlğan ile başladı. Bizler O'na herşeyi dileyebileceğini söyledik. O büyük bir duygunlukla sadece ağaç dikmeyi diledi. İşte Caner Ahlğan Ormanı'ı böyle hayata geçti. 28 Ocak 2001 tarihinde oldukça soğuk ama doğanın yemyeşil olduğu bir zamanda, Bikes Vehbi Koç korusunda, sembolik ilk 10 ağaç dikildi. Daha sonra da Tekirdağ'da TEMA Vakfı'nın, etkinlik sponsorlarımızın ve üyelerimizin desteği ile "Caner Ahlğan Ormanı" yüreğine ve sevgisine yaraşır şekilde gerçekleştirildi. Sevgili Caner Ahlğan, ağaçlarını diktikten 20 gün sonra aramızdan ayrıldı.



Ormanı giderek büyüyor

Caner Ahlğan bir doğa tutkunuydu. Dileği bir ağaç dikmekti, gerçekleştirdi. O artık yok ama onun adını taşıyan bir orman var.

VÜCUT DİRENCİNİN ALARM VERMESİ:

UÇUK

Özel bir gününüzde her şeyin kusursuz olmasını istediğiniz bir anda kötü bir sürprizle karşılaştığınız muhakkak olmuştur. Bu sürpriz hem de en çok göz önünde ve gizlenemeyecek bir yerinizdeyse yapılacak pek bir şey yoktur. Estetik olarak kötü olan uçukların aslında vücut direncinizin düştüğünün habercisi olduğunu biliyor muydunuz?



Uçuk Herpes virüslerinin yol açtığı lokal bir enfeksiyon türüdür. Herpes virüsleri iki çeşittir. "Herpes simplex 1" ve "Herpes simplex 2". Uçukların çıkma oranı ve sıklığı kadın ve erkeklerde eşittir ve genellikle yüz bölgesi ve özellikle ağız kenarında çıkarlar. Bu virüslerin vücudumuzda çıkamayacağı bir bölge hemen hemen yok gibidir. Zararsız olan bu su dolu torbacıklar dikkat edilmezse önemli sorunları da beraberinde getirebilir. Uçuğun farkına varıldıktan sonra yapılması gerekenler kadar, uçuktan korunmakta çok önemlidir.

Uçuk bulaşıcıdır, korunma yöntemleri nelerdir?

Uçuk, bu virüsü taşıyan bir kişiden genellikle yaşamın ilk yıllarında doğrudan temas yoluyla bulaşır. Bu virüsün vücuda girmesiyle ilk enfeksiyona ait virüs yıllar sonra bile aktif hale geçebilir. Dudak üzerine yerleşen bir virüs ken-

dini açığa çıkarmış demektir. Bu süreç içerisinde öpmekten ve özellikle çocukları öpmekten kaçınmalısınız. Aynı malzemeleri özellikle bardak ve havluları kullanmamaya özen göstermelisiniz. Uçukların başka bir türü olan güneş uçuklarından korunmak için ise yüksek faktörlü koruyucu kremler kullanmak akıllıca olacaktır.

Genital olanı da var.

Herpes simplex tip 1, genellikle vücudun yüz ve ağız bölgesinde seyrek aralıklarla ortaya çıkmasına rağmen, Herpes simplex tip 2 ise özellikle genital bölgelerde ortaya çıkar ve diğer türüne göre daha sık tekrar eder. Bu türü son derece tehlikeli olan herpes virüsleri gebelik sırasında düşük veya erken doğuma bile neden olabilir. Bebek, virüsü annesinden doğum esnasında ve doğum kanalından geçerken

alabilir. Bebeğin bağışıklık sistemi gelişmediği için bebeğin gelişmesinde anormal durum olabilir. Hatta bebeğin beyni enfeksiyon ile zarar görebilir.

Vücut direnci düşünce

Uçuğun dudak kenarında çıkması genellikle tıpta "döküntü" olarak adlandırılır. Buna neden olan virüs aslında vücutta hep vardır ve vücut direnci azaldıkça zaman zaman ortaya çıkar. Vücut direnci ise stres ve ruhsal

çöküntü, aşırı çalışma, uykusuzluk, gribal enfeksiyon ve yüksek ateş ile zayıflar. Sıkı yapılan diyetler, uzun süreli güneşte kalma ve büyük korkular da vücudun direncini düşüren etkenlerdir.

Sık tekrarlamalarda doktorunuza danışın

Önceleri kullanılan vitamin ve kremler lokal tedavi amaçlı olduğundan, bunların yerini ağız yoluyla alınan ilaç tedavileri almaktadır. Çünkü tıp, merhemlerin düzenli kullanılmadıkları taktirde, ilacın virüse olan etkisinin kaybolduğu tespit etti. Kısaca, virüs ilaca karşı bağışıklık kazanıyordu. Artık virüslerin ilerlemesini durduran, virüslerin etrafa yayılmasını engelleyen ve uçuğun daha kısa sürede iyileşmesini sağlayan ilaç tedavileri mümkün.

gerçek bir
kokulu promosyon klasiği...



Hava tazeleyicilerin yaygın olarak tercih edilen bir promosyon malzemesi olmasının en önemli nedeni, nihai kullanıcıya bir ürün faydası sunuyor olması: rahatsız edici kokuların yerine taptaze, ferahlık veren kokuları taşıması, maskotunuzun yada size ait diğer sembollerin bulundukları her yerde başta edilmelerini sağlıyor...

- SAĞLIKLI
- GÜVENİLİR
- ZAMANINDA



(0212) 472 01 26 (pbx) secilbaski@turk.net



Amerika - Amerika

Erhan İnanc

Geçen sayındaki yazımda B727 uçak tip eğitimi için ABD - Seattle'a yaptığımız yolculuğu ve oradaki ilk günümü zü anlatmıştım.

Bu gün sizlere Seattle' da kaldığım 8 hafta boyunca yaşadıklarımızdan bazı kesitleri anlatmak istiyorum.

Apart Motelde yemek pişirilmesi

Nostalji-4 yazımı okuyanlar hatırlayacaktır, Boeing tarafından, ucuz olduğu için önceden adımıza rezervasyonu yapılmış



olan apart oteli pis ve bakımsız bularak reddetmiş ve 28 kişilik grubumuz ikiye ayrılarak gece yarısı Camlin Otele ve City Center Motel'e taşınmıştık. Ben, Camlin Otel'e gidenler arasında idim. Harcırahımız yetersiz olduğu için özellikle akşam yemeklerini kendimizin yapabileceği bir ortama ihtiyacımız vardı. Camlin Otel'in Cabanas denen kısmında kalıyorduk. Cabanas'ın yarım apart denen bir özelliği vardı, yalnız sabahları kahvaltı hazırlayıp yiyebiliyorduk, sıcak yemek yapma imkanımız yoktu. Türkiye'den gelirken yanımızda zeytinyağlı konserve yiyecekler getirmiştik, akşamları 5 arkadaş (Ben, Bayram Aydın Freebird'te Bakım Md,

Çetin Biber Air Alfa'da, Selahattin Dil emekli ve Tuncay Oylum emekli) akşamları bir araya gelip alemünit bir şeyler hazırlayıp yiyorduk.

Bu arada City Center Motel'de kalan arkadaşlarımızın bazıları mutfaklı 2 kişilik odalarda kalıyorlardı. Bizler de durmadan bu motelde mutfaklı bir yer bulup oraya taşınmayı araştırıyorduk. Akşamları, ders bitiminde Boeing'in servis otobüsü her iki otele de uğruyor, öğrencileri indiriyordu. Biz, bazı akşamlar servisten kendi otelimizde inmiyor, daha uzakta olan bu motele gidip yer açılıp açılmadığını soruyorduk. Sonunda mutlu sona eriştik ve mutfaklı bir oda boşaldı, Camlin Otel'e olan hesabımızı ödeyip ayrıldık. Beş kişilik grubumuzdan iki kişi mutfaklı odaya diğerleri de normal odalara yerleştik.

Motelde yemek pişirme işlemlerine hemen başladık. Tuncay Oylum'un gerçekten iyi bir aşçı



olduğunu orada deneyerek öğrendik. Ev yemeklerini aratacak derecede iyi yemek pişiriyordu. Yemek pişirme, aşçı

yardımcılığı, bulaşıkçılık, sofraya hazırlama, kaldırma ve oda temizlik görevlerini aramızda pay-



laştık. Sekiz hafta süren beraberliğimiz içinde gayet iyi anlaştık, aramızda bir kırılma darılma olayı dahi olmadı.

Çuvala soğan

Yemeklerde fazla miktarda soğan kullanıldığı için hemen her akşam markete uğrayıp 1-2 kilo da soğan alıyorduk. Bir seferinde Tuncay, marketten bir çuval soğan almamızı önerdi. Motele kadar taşıyabileceğimizi kararlaştırarak bir çuval soğanı aldık ve motele kadar ikişer kişi ile taşındık, giriş kapısının arkasına yerleştirdik. Motelin bir diğer mutfaklı odasında Mustafa Girit emekli, bir başka grubun aşçılığını yapıyordu. Bazı akşamları bize uğrar " bu akşam ne pişiriyorsunuz bakalım" diye aşçı-mızla fikir alış veriş yapırdı.

Memleketten gelirken getirdiğimiz konserve için "valla akıllı adamlarsınız, bu kadar konserveyi nasıl getirdiniz, biz bunlara burada çok para veriyoruz, istediklerimizi de bulamıyoruz" dedi.

Bir gün böyle bir ziyaret sonrası kendi odasına giderken ka-

pının arkasındaki çuvalı gördü ve "bu çuvalda ne var" diye sordu. Biz de "soğan" cevabını verdik. İnanmadı, çuvalın ağzını açıp baktı.

"Yahu, nereden aldınız bir çuval soğanı" diye sorunca laf olsun diye "gelirken Türkiye'den getirdik" dedik.

Mustafa "vay be inanılmaz adamlarsınız, bir sürü konserve bir de çuvala soğanı taa Amerika'ya kadar taşıdınız ha, valla bravo" dedi. Sanki inanmış gibiydi, bizde düzeltmedik. Ertesi günü sınıfa "yahu bu Erhanlar memleketten gelirken 100 kutu konserve hazır yemek ile bir çuval da soğan getirmişler" diyerek tüm sınıfa bizi ilan etti. Mustafa'nın soğanları memleketten getirmiş olduğumuza gerçekten inanmış olduğunu sanmıyorum ama, biz onu doğaçlama olarak işletince o da herkese ilan ederek, bizi çapraz işletme yolu seçmiş olmalıydı.

Soğan allerjisi

Yine mutfaklı bir diğer odada Siyami Soysal emekli ile Ersun Baltacı emekli kalıyorlar ve ye-



meklerini kendileri yapıyorlardı. Ersun, yemekte soğanı çok seviyor ama Siyami abi soğandan nefret ediyordu. Değil yemeğe koymak, soğanın ismi telaffuz edilince o ortamdan uzaklaşırdı. Ersun' la mutfaklı bir odada beraber kalma durumu meydana çıkınca Siyami abi ona açıkca

"Eve kesinlikle soğan girmeyecek, eğer kabul edersen bir odada beraber kalalım, yoksa kendimize başka arkadaş bulalım" demişti. Ersun, bu nedenle 6 hafta boyunca soğana hasret olarak günlerini geçirdi. Bir iki defa bizde soğanlı yemek ikram ederek damak lezzetine hitap ettik. Siyami abi yaşca ve meslek olarak bizim büyüğümüzdü, Ersun bu nedenle onun bu soğan allerjisi-
sine mecbur en ama zorlukla katlanıyordu.

Bu duruma bir başka örnek olarak uçak atölyesi baş teknisyenlerinden Selahattin

Süer (emekli) abinin de şeftali allerjisi vardı. Bazı şakasever akranı arkadaşları seyrekte olsa, iş pardesüsünün cebine veya masasının üzerine şeftali koyarlardı ve gösterdiği tepkiye gülerlerdi.

Nuri Oğuz'un hastalığı

Grubumuz içindeki baş teknisyenlerden Nuri Oğuz abi eğitimin daha başlarında bir Pazar günü Camlin Otelde aniden hastalanmış. Biz ayrı otelde olduğumuz için ancak ertesi günü eğitime giderken otobüsünde öğrendik. Banyoda yere düşmüş, oda arkadaşı olan Turhan Mutlu rahmetli, gürültüyü duyarak banyoya girince Nuri abiye yerde baygın olarak bulmuş. Otel personeline haber vermişler, ambulans gelmiş ve hastaneye kaldırmışlar. Pazartesi günü Tibet Giray (uzun yıllardır Boeing Seattle'da Avrupa/Asya bölgesi satış Md. olarak çalışı-

yor) öğretmenlerden birisi ile hastaneye giderek kendisini ziyaret etti. Döndüğünde verdiği haber hepimizi üzdü : Nuri abi beyin kanaması veya benzeri birşey geçirmişti ve komadaydı. Doktorları ümitli idi, her an komadan çıkabilir, ayıldığında yanında hastane personelinin dışında kendisinden bir insan görmesinde yarar var, bu nedenle her gün bir arkadaşının hasta-



nede ki odasında kalsın demişlerdi. Bunun üzerine bir program yapıldı ve eğitim sona erinceye kadar her gün bir arkadaşımız hastanede Nuri abinin yanında nöbetçi olarak kaldı. Grubun büyük bir kısmı 6 haftalık esas eğitim tamamlanınca Amerika'dan ayrıldılar, ben dahil küçük bir bir teknisyen grubu uçuş kumandaları ayar (rigging) eğitimi için iki hafta daha kaldık. Bu süre içerisinde de Nuri abi komadan çıkamadı. Biz de oradan ayrıldıktan sonra Türkiye'den gelen bir mühendis arkadaşın refakatinde Türkiye'ye getirildi. Burada gördüğü tedavi ile komadan çıktı, zorlukla da olsa yürüyebiliyordu ve konuşabiliyordu. Yıllarca böyle yaşadıkdan sonra geçen yıllarda vefat etti. Kendisine, oda arkadaşı Turhan Mutlu'ya ve diğer vefat eden meslekdaşlarıma Allah' tan rahmet diliyorum.

CEPTEKİ ÇERNÖBİL:



İsviçre'de yapılan bir araştırma cep telefonlarının radyasyon yaydığını ortaya koydu.

Sonuç: Çernobil'i cebimizde taşıyoruz. Halk arasında cep telefonu olarak adlandırığımız GSM telefonlarının radyasyon nedeniyle kansere yol açtığı, ayrıca hafıza kaybına neden olduğu tartışmalarına bir katkı da Federal İsviçre Teknoloji Enstitüsü'nden geldi. Profesör doktor Niels Kuster tarafından geliştirilen "Kuster tekniği" ile yapılan ölçümlerde cep telefonlarının yüksek dozda radyasyon yaydığı açıklandı.

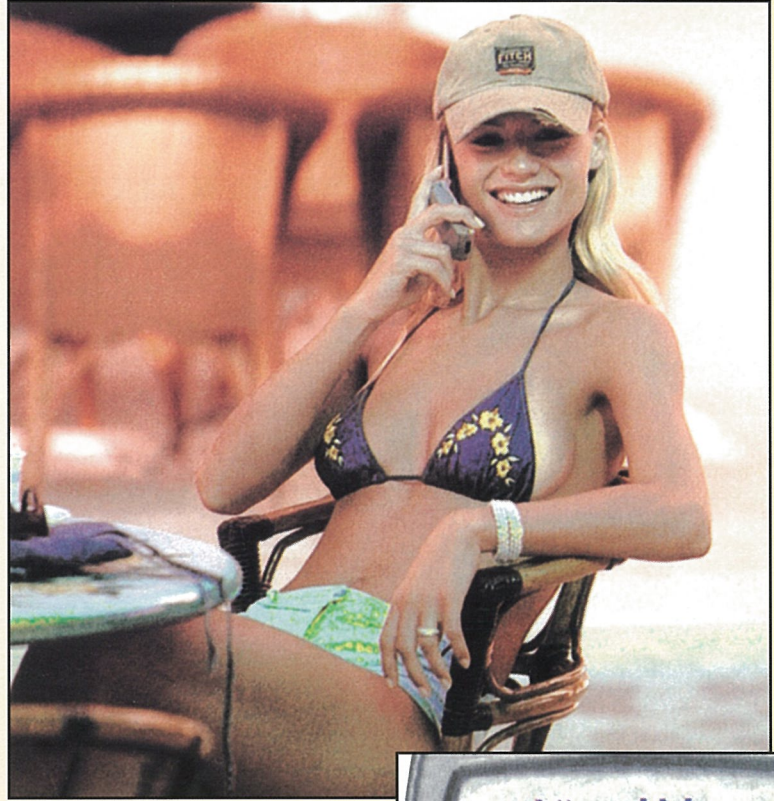


Kuster tekniği

Kuster tekniği, radyasyonu spesifik bir enerji emisyonu olarak değerlendirerek ölçüyor. Bu ölçümü yaparken ayrıca cihazın pozisyonu, antenin bulunduğu bölge, mikro dalgaların geçtiği kutunun konuluşu da dahil olmak üzere bir çok nokta göz önünde tutuluyor. Hatta telefonun kulağa yakınlığı dahil, bir çok ayrıntı bu testlerde unutulmamış.

En yükseği en düşüğü

Milliyet gazetesinin bir yazısına göre ölçümlerde ilk sırayı Ericsson T28, Siemens C35, Nokia 6210 aldı. Avrupa ve İngiltere’de kullanılan en yaygın 28 çeşit telefon üzerinde yapılan incelemelerde



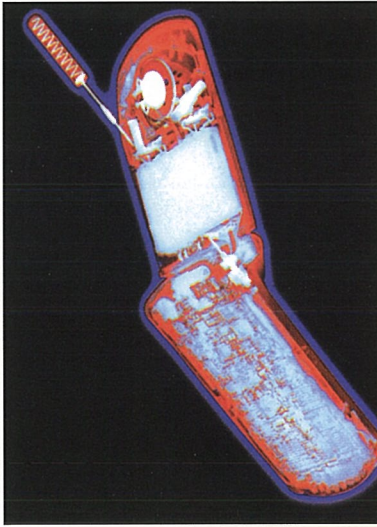
hafıza kaybına ve beyinde bazı tahribatlara yol açtığı yazıyor.

Çocuklara dikkat!

Warwick Üniversitesi’nden Dr. Gerard Hylan’da bu konuda aileleri uyarıyor: “Özellikle çocuklarda cep telefonu çok tehlikeli. Henüz kemikleri ve vücutları fazla gelişmediği için mikro dalgalar onların gelişimini olumsuz etkiliyor”.

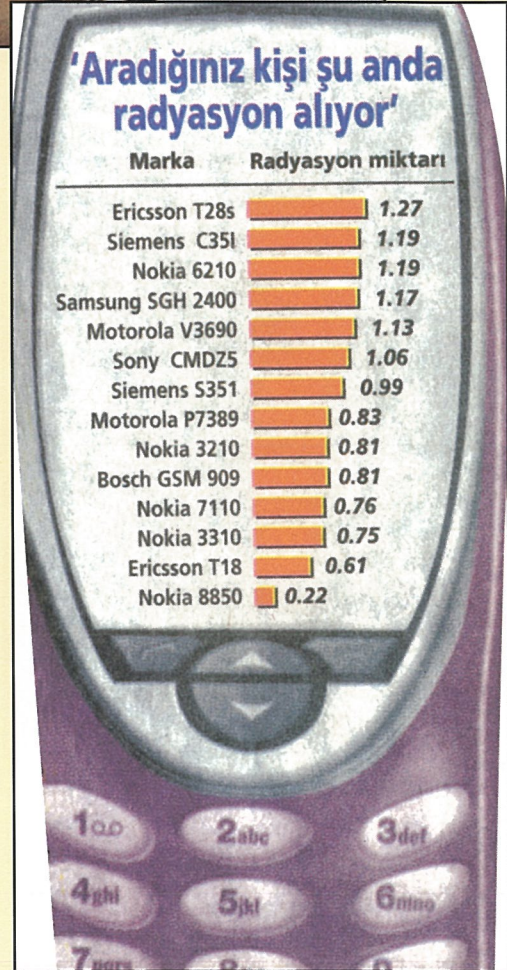
Bir çok firma garanti belgesinin yanında “sağlık bakanlığınca satışına izin verilmiştir” gibi bir belge verseler de cep telefonları tam olarak aklanmış değiller. Ericsson firması yetkilileri ise bütün telefonlarının çok dikkatli dizayn edildiğini ve güvenlik standartlarına uygun yapıldıklarında ısrarlılar.

Kemal Kanat



en düşük radyasyonun ise Nokia 8850’de olduğu ortaya çıktı.

Telefonlara ilişkin en son yapılan araştırma, Lancet tıp dergisinde yayınlandı. Bu araştırmada cep telefonlarından yayılan mikro dalgaların



PETROL PLATFORMUNDA YAŞAM

DÜNYANIN EN KÜÇÜK ÜLKESİ:

SEALAND

Dünya haritasında bu ülkeyi aramayın bulamazsınız. Çünkü bölge haritalarında bile bir nokta kadar olan bu ülke, aslında terkedilmiş bir petrol platformundan başka bir şey değil. **Sealand**, İngiltere'nin doğu kıyısında ve 6 mil açığında uluslararası sularda 1967 yılında kurulmuş olan ilginç bir ülkedir. Fransa, Belçika, Hollanda ve Almanya kıyılarından 65 ile 100 mil uzakta bulunduğundan Avrupa'yla bağlantılıdır. Ülkenin ana dili İngilizcedir. Para birimi olan



se de Sealand pasaportları satılık değildir. Pasaportlar ülke vatandaşlarına hediye edilir ve satılma olayı yanlıştır. Sealand'ın çevresindeki 500 millik bir daire içinde 200 milyondan fazla insan dünyadaki en yüksek yaşam standartlarında yaşamaktadır. Sealand halkı bu bölgede olmaktan gurur duyarlar. Bu alan aynı zamanda finansal, endüstriyel ve kültürel anlamda Avrupa'nın kalbi anlamını taşır.

Sealand'ın özgürlük için verdiği savaşın hikayesi onun tarihidir. Sealand bağımsız bir devlet olmak isteyen ve diğer devletlerdeki anayasa, yargı ve özellikleri beğenmeyen baskıcı kanunlardan uzak olan, mutluluğu başka yerlerde arayan insanlar tarafından bir prenslik olarak kurulmuştur. Dubalar ve platform İngiltere tarafından İkinci Dünya Savaşı sırasında yapılmıştır. Ama uluslararası deniz hukuku kanunlarına göre uluslararası sularda olduğundan

İngiltere burayı terk etmek zorunda kalmıştı. 1968 yılında İngiltere bu platform üzerindeki ülkeyi tanımıştı. Böylece **Sealand** bağımsızlığını kazanmış ve İngiltere tarafından varlığı kabul edildiğinden resmileşmişti.

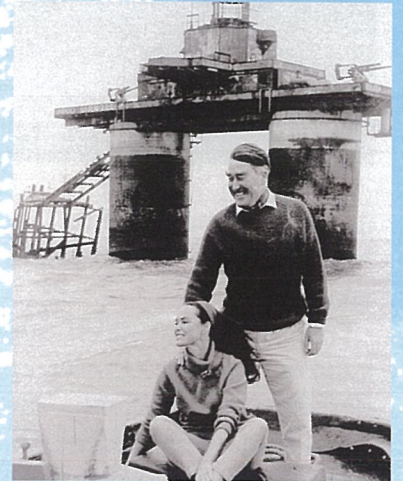
Sealand'ın prensi Roy ve prensesi Joan'ın çocukları olan

Michael, Sealand'ın resmi veliahtıdır. Kamuoyunda "satılık pasaport" olayı ile gündeme gelen **Sealand** için Michael görev almış ve pasaporttan dolayı yanlış tanınan bu ülkeyi bir aklama çalışmasına girmiştir. Kurduğu web sitesi ile başarı kazanan Michael halen çalışmalarına bütün hızıyla devam etmektedir.

51.53 Kuzey, 01.28 Doğu en-



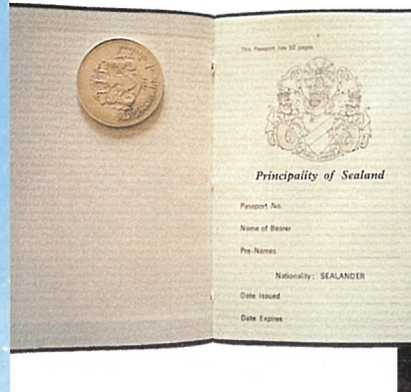
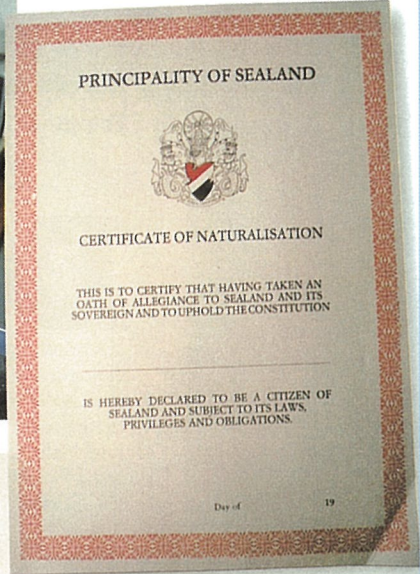
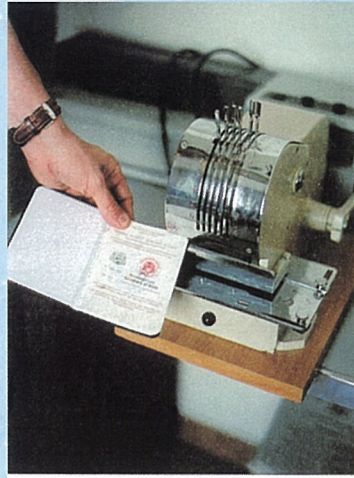
Sealand Doları , 1 Amerikan dolarına eşittir. Ülkenin kendisine ait bir pasaportu ve pulları 1969 yılından beri yürürlükte-
dir. Her ne kadar web sitelerinde ve ilanlarda satıldığı söylen-



lemlerindeki bu ülke şu anda dünyanın en küçük ülkesi durumunda. Kanunlarını temelde İngiltere kanunlarından alan **Sealand**, 1969'dan beri kendi parasına, pullarına ve pasaportuna sahiptir. Kendine ait bir bayrağı da olan Sealand'ın parası ülke dışına çıkmadığından oldukça değerlidir. Ülkede ve uluslararası işlemlerde 1 Sealand doları 1 Amerikan doları olarak işlem görmektedir. Ülke bu kadar küçük olmasına rağmen ilginç olmasından da gurur duyuyor. Burada sadece Sealand kanunları geçiyor ve bu kanunlar ülkeyi çevreleyen 3 millik karasuları içinde geçerlidir. Sealand'ın tüm tanıtım, yazışma ve resmi işlerini veliaht Michael yapıyor. Prens Roy sürekli olarak etrafındaki 3-4 koruması ile geziyor. Ülkenin nüfusu çok olmamakla beraber tam olarak bilinmiyor. Sealand gelirini ülkelerarası yapılan ticaretten kazanıyor. Avrupa ile İskandinavya arasında geçiş sağlayan Sealand tam bir vergi cenneti. Serbest bölge özelliği olan ve gümrüksüz işlem yapılan Sealand bir çok firma için de aracı bir kurum. Günlük olarak İngiltere'den gelen turistlere de hizmet veren ülke, küçük ve ilginç bir yer olma özelliğini koruyor. Genelde ulaşım helikopterle yapılıyor olsa da küçük tekne ya da gemiler de kullanılıyor. 1967' de kurulmuş ve 1968' de tanınmış olmasına rağmen dünyada pek isim yapmamış bir ülke iken, geçenlerde internetten satılan uluslararası pasaportları ile birden tanınan Sealand'da tarım ve hayvancılık tahmin edeceğiniz gibi yüzde sıfır.

Bir Sealand konsolosluğu arsanız bulamazsınız. Çünkü Sealand'ın herhangi bir konsolosluğu yok.

Haz.: Kemal Kanat



PETROL
PLATFORMUNDA
YAŞAM



DÜNYANIN EN KÜÇÜK ÜLKESİ:

SEALAND



Daha fazla bilgi istiyorsanız İngiltere' deki bu
posta kutusuna bir mektup gönderebilirsiniz.

SEALAND P.O.BOX 3

FELIXSTOWE IP 11 952 UNITED Kingdom

Gerçek Bir Top Gun...

F-14 TOMCAT



DONANMANIN KORUYUCUSU:

Tomcat'ler uzun menzilli, av önleme, avcı, taktik, keşif ve bombardıman uçaklarıdır. Birleşik Devletler Donanması'nın en önemli koruması onlardır. Ultra uzun menzilli silahları vardır ve uçak gemilerinden kalkıp, yüzlerce millik bir alanda görev yapabilirler. AWG-9 radarları aynı anda 6 düşman uçağını izleyebilir. Phoenix füzeleri 90 mil mesafeden düşman uçakları füzelelerini ateşlemeden önce onları

nın hiç istemediği bir şey varsa o da bir Tomcat ile karşılaşmaktır. 350 feetlik bir uçak gemisinde günün her saatinde ve her türlü hava koşulunda görev yapmak onun için hiçte sorun değildir.

KORUMA GÜCÜ:

F-14'ün TF-30 turbofan motorları ile hareketli, geriye kayan kanatları kısa pistli uçak gemilerine iniş ve kalkışta büyük avantaj sağlar. Bu uçaklar kalkışlarda tam olarak buharlı bir mancınk gibidir.

VURUCU GÖREV:

Bir F-14 uçağı 2 mach sürate erişebilir, manevra kabiliyeti yüksektir ve dikine tırmanabilir. F-14 uçağının mürettebatı diğerlerinin içinde ayrı bir yere sahiptir. Onlara "asların ası" diye-



biliriz. Bu uçakta cihazlar öylesine mükemmel işler ki pilot ve flight officerin (silahları kullanan ve navigasyonu sağlayan) koordinasyonu da mükemmeldir.

İLK SICAK SAVAŞ:

F-14'ler rekor kırmaya 19 Ağustos 1981'de başladılar. "Black Aces" (siyah aslar) filosundan bir Tomcat 2 Libya Sukhoi Su-22 uçağı ile çarpıştı ve ikisini de düşürdü. F-14'ler daha sonra 1989 yılında 2 Mig-23 ile aynı yerde tekrar çarpıştı. Onlarında sonu farklı olmadı.

ÖZELLİKLERİ:

► Tomcat'lerin AWG-9 radarları 100 millik bir alanı tarayabilir ve havada bu mesafeden bile bir uçağı izleyebilir.

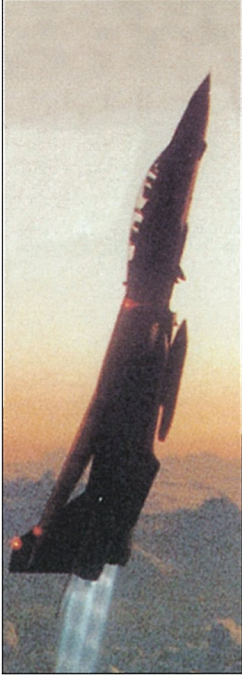
► F-14'lerin füzelerinden olan AIM-54C Phoenix dünyanın en uzun menzilli havadan havaya

bulup yok ederler. Tomcat'ler dünyanın gerçek "Top Gun"larıdır. Onlar 1972'de uçuşa ilk kattıkları andan itibaren en iyiler arasındaki yerini hemen almışlardır. Büyük ve heybetli bir görünüme sahiptirler ve pilotların en tercih ettiği uçak olarak kabul edildiler. Düşman uçakları-

DÜŞMANI BULMA:

E-2 uçağı bilinen en güçlü antene ve radara sahip uçaktır. Daha doğrusu uçan radardır. Gövdesi üzerindeki döner anten ona bu özelliği verir. F-14'ün radarı her ne kadar tepesinde olmasa da E-2 uçağınkindi kadar gelişmiş ve kullanışlıdır.





füzesidir.

► Tomcat'lerin yüksek optik büyütmeye özellikli TV kameraları 30 mil-den daha uzak mesafelerden hedeflerini tanır ve görsel olarak takip edip, hedef tanımlama-

► **BOMBCAT:** F-14 yer hedeflerine karşı güdümsüz (apal) bombalar da taşıyabilirler.

F-18 (HORNET) İLE KARŞILAŞTIRMA:

► Tomcat'in yakıt kapasitesi TF 30 turbofan motorlarının verimi ile uçak gemisinden daha uzakta bulunan uçaklara ulaşmasına izin verir. Bu mesafe bir F-18 'in kinden daha fazladır.

► Bir düşman uçağını Tomcat, F-18'den daha önce görür, tanır ve uzun menzilli füzeleri ile daha önceden vurur.

► Bir Hornet 50 millik radara

ve 28 millik füzelere sahipken, Tomcat 100 millik radara ve 90 millik füzelere sahiptir.

► Bir Hornet aynı anda 2 düşman uçağını izleyebilirken, bir Tomcat farklı yön, hız ve yükseklikteki 6 adet uçağa kilitlenebilir.

► F-18 bir defada sadece 2 Sparrow füzesi atabilir, bu esnada düşmanına çok yakın olmalıdır ve başka uçaklara karşı savunmasız kalmıştır. F-14 ise ateşlendikten sonra bağımsız çalışan Phoenix füzeleriyle bir yedinci uçağa yönelebilirler.

sına imkan tanır.

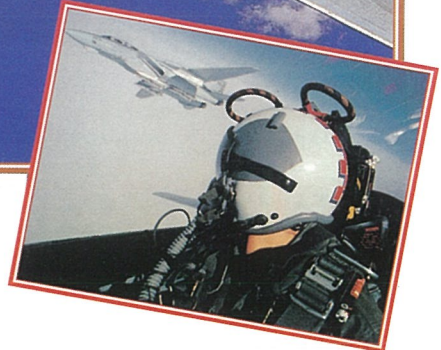
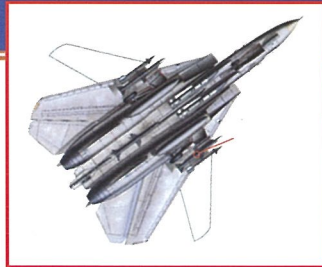
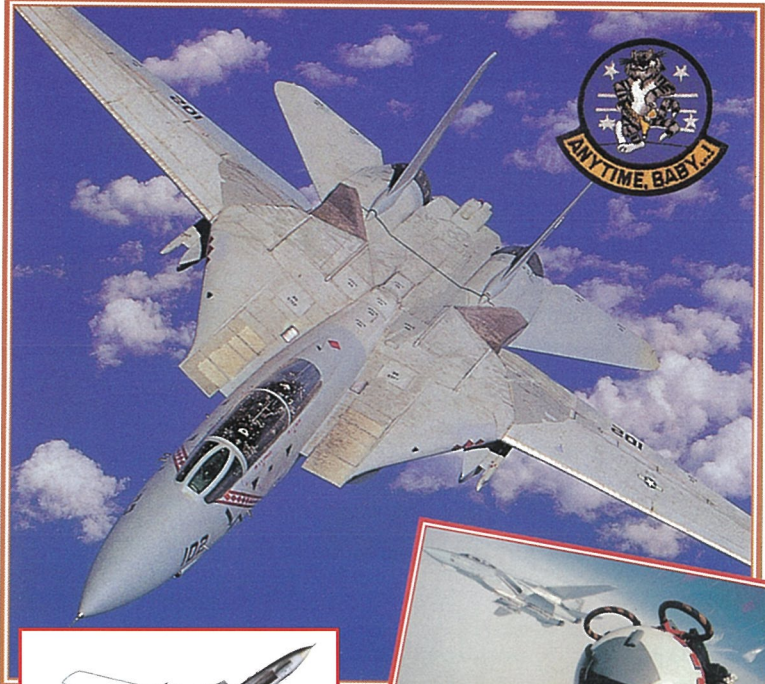
► F-14'ler kanatlarını hareket ettirerek kanat yüzeyini genişletebilir ve motor thrust'ını düşürerek mevcut yakıtı ile daha uzun süre havada kalabilir.

SİLAHLARI:

► **AIM 9 SIDEWINDER:** 5 mil menzillidir ve ısıya güdümlüdür. Düşman uçağının motor egzoz ısısını izler.

► **AIM7 SPARROW:** Radar enerjisinin yansımaları izler. 28 mil menzillidir.

► **AIM 54 PHOENIX:** Yaklaşık 1000 Libre ağırlığındadır. 2 Milyon USD fiyatındaki 90 mil menzilli Phoenix dünyanın en büyük, en pahalı ve en uzun menzilli havadan havaya füzesidir.



HAVACILIKTA SIKÇA KULLANILAN YAPISAL HASAR TERİMLERİ

DENT / ÇÖKÜNTÜ:

Bir yere çarpmak veya bir nesnenin çarpması ile meydana gelen ufak çukur veya çöküntü, girinti yada ufak oyuk.Bu tür hasarlarda kesit alanı değişmez.

CREASE / BURUŞMA , KATLANMA:

Hasarlı bölgede malzemenin buruşması yada tersine katlanması. Bu tür hasarlar çatlak hasarı olarak değerlendirilir.

ABRASION / AŞINMA , MALZEME KAYBI:

Aşınma, yenme, yıpranma; aşınmış veya aşındırılmış kısım yada ondan kopan parçalar. Bu tür hasarlarda yüzey pürüzlüdür ve kesit alanı değişir.

GOUGE / GÖÇÜK , OYUNTU:

Keskin yada sivri bir nesnenin malzemeye teması ile oluşan kanal şeklinde göçük veya oyuntu. Bu tip hasarlarda da kesit alanı değişir.

NICK / ÇENTİK , KERTİK:

Malzeme kenar veya köşelerinde oluşan çentiklerdir.

SCRATCH / ÇİZİK , KAZINTI:

Keskin ve sivri bir nesnenin malzeme yüzeyini kazıyarak çizik şeklinde bozması. Bu tip hasarda kesit alanı değişir.

CRACK / ÇATLAK:

Malzemenin yorulma veya başka bir etkenle çatlaması.

HOLE / DELİK:

Malzemenin sivri veya kesici bir alet yada nesne ile delinmesi.

CORROSION / KOROZYON:

Malzeme yüzeyinde paslanma, aşınma, çürüme şeklindeki bozukluk.

DELAMINATION / TABAKALARINA (KATLARINA) AYRILMA:

Malzemenin yorulma, nem veya başka bir etkenle tabakalarının yada liflerinin birbirinden ayrılması. (kompozit yapılar gibi)

BROKEN / KOPUK , KIRIK:

Malzemenin bir darbe yada zorlama sonucu kopması / kırılması.

BENT / EĞİK:

Malzemenin bir darbe yada zorlama sonucu eğilmesi.

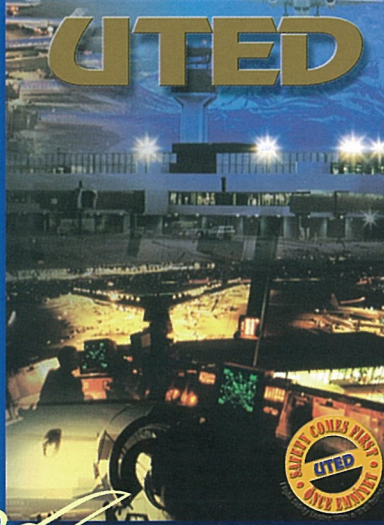
DIRTINESS / KİRLİLİK:

Dış yada iç yüzeyde oluşan atıkların bıraktığı pis birikintiler.

OUT OF ORDER / BOZUK , ÇALIŞMAZ:

İlgili nesnenin çalışmama, bozulma veya fonksiyon görmeme durumu.

Devam Edecek...



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 20.000.000.- TL'yi aşağıda 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, Üstüçü Apt. No:24 Kat:5 Daire:8 Bakırköy-İSTANBUL
Tel: 0212 542 1300- 543 29 74 Fax: 0212 542 13 71
E.mail: uted@uted.org WEB SITE: www.uted.org

UTED DERGİ ABONE FORMU

ADINIZ:

SOYADINIZ:

ADRES:

.....
.....
.....
.....

POSTA KODU:.....

Tel:.....

E.MAIL:.....

Bir Vuslat Gecesi: ŞEB-İ ARUS

Ramazan ayı boyunca büyük alışveriş merkezlerinde sergilenen gerçekte 17 Aralıkta kutlanan Sema törenlerinin neyi anlattığını biliyor musunuz ?. Yoksa sadece seyredip sonra da alkışlayanlardan mısınız? Öyleyse okumaya başlayın...

Ney sesinin, kamışların ağlaması olduğuna inanılır Anadolu'da. Çünkü kendilerine verilen sırları, dayanamayıp kuyulara anlatmışlardır ve pişmandırlar. Her şeyin döndüğü şu evrende, gerçek aşkı dönerek arayan semazenler de neyin çıkardığı büyülü sesin eşliğinde Allah'a ulaşırlar. 17 Aralık Mevlevilerin ayin-i şerif gecelerinden en önemlisidir. Bir Şeb-i Arus (düğün) gecesidir. Mevlana'nın ölümünün kutlandığı gecedir. Seven sevdiği-

Ney sesinin, kamışların ağlaması olduğuna inanılır Anadolu'da. Çünkü kendilerine verilen sırları, dayanamayıp kuyulara anlatmışlardır ve pişmandırlar. Her şeyin döndüğü şu evrende, gerçek aşkı dönerek arayan semazenler de neyin çıkardığı büyülü sesin eşliğinde Allah'a ulaşırlar. 17 Aralık Mevlevilerin ayin-i şerif gecelerinden en önemlisidir. Bir Şeb-i Arus (düğün) gecesidir.

ne kavuşmuştur çünkü.

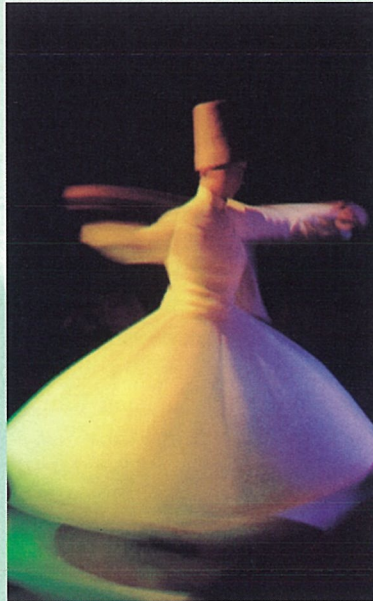
Doğum tarihi 30 Eylül 1207 olarak bilinse de Mevlana'nın bu tarihten yaklaşık on sene önce doğduğu tahmin edilmektedir. Otuzlu yaşlarına geldiğinde babası Bahaeddin Velede ile birlikte Konya'ya yerleşir. Babasını kaybettikten sonra dokuz yıl boyunca Seyyid Burhaneddin Muhakkık'ın manevi terbiyesini alır, Halep ve Şam'a giderek medreselerde eğitim görür, Bilginler ve sufilerle görüşür. Mevlana ellili yaşlarına geldiğinde hayatına olgun, çok gezen, kendini peygamber yaşıntısına adanmış Tebriz'li Şems girer. Mistik ruhu yakalamış olan Şems kollarını açar ve ruhunu boşluğa gönderirmiş. Vücudunu terk eden ruhunun Tanrı'ya yaklaştığını





düşünürmüş. Şems ile birlikte Mevlana'nın yaşantısında değişiklikler olmuş. Derslerin ve vaazların yerini müzik ve sema almış. Bir türlü Tanrı'ya ulaşamadığından yakınan Mevlana, Şems'in yardımıyla Tanrı'yı her yerde bulmaya başlamış. Şems kendini yine dünyanın yollarına bıraktığında Mevlana ilahi aşka adanmış ünlü rubailerinin en acılarını yazmaya başlamış. Şems'e adanan Büyük Divan böyle yazılmış. Mevlana, en önemli eseri sayılan Mesnevi'yi yazarken insanları aydınlatmayı, onlara doğru yolu göstermeyi amaçlamış. Mesnevi'yi bitirdiği sırada yaşı seksenlere dayanan Mevlana 1273 yılı Aralık ayının onyedinci gününün gecesi Hakk'ına kavuşmuş. Mevlana'nın ölüm gününün anısına yapılan bir törendir Şeb-i Arus. İkinci vaktinden sonra Kur'an okuyarak ve Aynü'l-Cem yapılarak başlanan bu anma gecesi ayrılığın değil, kavuşmanın günüdür. Bir düğün gecesidir.

Mevlevi inanışına göre insan iki kere doğar. İlkinde annesinden, ikincisinde kendi bedeninden. Asıl doğuş kendi bedeninden olandır. Mevlevilik bir pirin önderliğinde, prensipleri olan ortak bir hayatı yaşamayı gerektirir. Semazenler mevlevi dergahının dervişleridir ve semazen olmadan önce uzunca bir süre geçirirler. Dergaha ilk geldiklerinde "nevnîyaz" olarak kabul edilir-



ler. Üç gün boyunca temel ihtiyaçları dışında yerlerinden kalkmadan saka postu üstünde otururlar. Derviş dünyevi gururundan uzaklaşmalıdır. Bu nedenle nevnîyaza üç günden sonra dünyevi gururunu kırarak temizlikten, yemeğe onsekiz çeşit iş yaptırılır. Bu sürecin bitiminde dergah girişinde nevnîyazın ayakkabılarının yönü kapıya çevrili olursa, dergaha kabul edilmemiş olur. Ayakkabılar kapıya çevrilmemişse "halvet" adı verilen binbir günlük çile dönemi başlar. Çile tasavvuf inançlarında çok önemlidir. Çünkü dertler yol göstericidir. "Fakr" denilen vazgeçiş dönemi semazenlik yolunda son aşamadır. Bu sürecin tamamlanmasıyla nevnîyaz, dergahın dervîşi olup "semazen mertebesine ulaşmıştır artık. Başındaki sikkesi nefsinin mezartaşı, bembeyaz tennuresi nefsinin kefenidir. Des-tegöl adı verilen manşetli ceket, kuşak ve hırka kullanılır. Ney ve rebap eşliğinde sema ayinlerine katılır.



Yedi bölümden oluşan sema töreninin ilkinde peygamberimiz methedilir. Bu ondan önceki peygamberleri ve Tanrı'yı methetmek demektir. Daha sonraki bölümlerde her şeye can veren "nefes"i temsil eden bir ney taksimi duyulur. Semazenler birbirlerine üç kez selam vererek peşrev eşliğinde daire şeklinde yürüyüşe geçerler. Daha sonra semazenler siyah hırkalarını çıkarırlar ve manen edebi aleme doğurlar. Gerçeğe dönüş başla-

mıştır artık. Kollarını çapraz bağlayarak "Bir" sayısını temsil eden semazenler Tanrı'nın birliğine şehadet ederler. Şeyh efendinin elini öperek Semaya girme iznini alır ve semaya başlarlar. Sema sırasında yerle teması kesmeden sola doğru döndürülen sol ayağa "direk", havadaki sağ elin yardımıyla vücudu sola döndüren havadaki sağ ayağa "çark" denir; ism-i celalin "AL-" hecesiyle kalkan sağ ayak, "LAH" hecesiyle çarkı tamamlamış olarak

yere basar. Yukarıdaki sağ elin içi yukarıya, Allah'a dönüktür. Sol elin içi ise yeri gösterir. Neyin büyülü sesinde semazenlerin "aşk'a" yolculuğu, sevenin sevdiğine kavuşmasının kutlanmasıdır.

Sema nedir? Sema Mevlana'ya göre bir uyanış demektir. Kutsal Sema insanı vecd'e götürür, vecd'de insanı Allah'a yaklaştırır. Varolmanın temel şartı dönmektir. Evrendeki her şey döner. Elektron ve protonların dönmesi, vü-



cuttaki kanın dönmesi, herşeyin topraktan gelip, toprağa dönmesi...Herşey hareket noktasına geri dönmektedir. Sema ayinlerinde semazenler hayatın çemberinde dönerek, akla yücelip nefislerini terkederek. Hakk'ta yok olurlar. Olgunluğa erer ve kamil bir insan olarak tekrar kulluğa dönerler.

Kaynak: Hedef dergisi
Fotoğraflar: SKYLIFE



İŞİTME DİNLEME

Selahattin GÜL

Araştırmalara göre insanlar, Aiki hafta önceki bir olayla ilgili olarak okuduklarının %10'unu, işittiklerinin ise %18'ini hatırlayabilmektedir. Bu oranlar, stresli bir ortamda daha da azalmaktadır.

Bilginin transfer şekillerinden birisi olarak kabul edilen dinleme, okuma ve yazma metodlarından daha çok kullanılır. Dinleme, adeta bir ustalık olup okullarda öğretilmez. Yine araştırmalara göre insanların %35'i

şeklinde izah edilebilecek bir teknikle yakından ilişkilidir.

İkisinde eşanlımlı gibi geliyorsa da doğal ve fiziksel bir işlev olan görmek ile, ayrıntıların da algılandığı bakmak arasındaki fark gibidir. İşitme ; her türlü sesin - istemediğimiz gürültülerde dahil - duyulması iken, dinleme ; dikkat fonksiyonunda bünyesinde bulunduran ve işitilenin anlaşılması, algılanması gibi daha dar fakat özel fonksiyonlu bir olgudur.

İki kişi arasındaki konuşmada 3

karakterlerle tanımlanır. Havacılıkta da uçuş ekiplerinin kendi aralarında konuşmaları Seviye-1'den, Seviye-3 kategorisine kadar anlama potansiyeline, dikkate ve etkin iletişimlerine bağlı olarak değişim gösterir.

Seviye-1 türü dinleme :

Bu seviyedeki dinlemede, ekip üyeleri arasında işbirlik ruhu, bilinçli bir dikkat ve farkedilebilirlik vardır. Başka bir ifadeyle, ekip üyeleri bir diğerinin bakış



dinleme alışkanlığına sahipken, %65 gibi büyük çoğunluk ise bu fonksiyonu etkinlikle yapamaz.

Bir düşüncenin, mesajın veya bilgilerin işaret, yazı veya konuşma yoluyla değişimi iletişim olarak tanımlanır. İşitme, doğal ve otomatik bir olaydır. Fakat dinleme, dikkat gerektiren özel bir işlem olup, zihinsel olarak söylenenin beyinde tekrarlanması

faktör önemlidir ; sözlü ifadelerde kullanılan kelimeler, ses tonu ve beden dili de denilen davranışlar. Bu faktörlerin konuşmalardaki önem oranı ise ; %7 kelimeler, %38 ses tonu ve %55 davranışlar şeklindedir.

Dinleme, 3 seviyeli bir model olarak düşünülebilir. Bu seviyeler ; davranış, hissetme, tavır ve fiziksel iyi durumda olmak gibi

açısından olayları değerlendirebilmektedir.

Her eleman, ses tonu ve vurgulamalarda dahil olmak üzere konuşmacının tüm ifadesine karşı çok açıktır. Konuşmadaki teknikler olabilecek muhtemel streslerin elimine edilmesinde etkindir. Bu seviyede bir konuşma ortamı sağlayabilmiş ekip, stresin etkisine karşı fiziksel ve ruhsal olarak

adeta bağışıklık sağlamış olup, stresin ekipteki etkisi performansın artması, enerjinin odaklanması, dikkatin çoğalması ve motivasyonun yükselmesi şeklinde görülür.

Seviye-2 türü dinleme :

Bu seviyedeki dinleme, kısmi dikkat, kelimeleri duymak fakat anlamları tam kavramamak veya mesajları tam anlamamak şeklinde tariflenebilir.

Kelimeler konuşmacı ve dinleyici arasında adeta farklı anlamlar taşır.

Eğer ekip, bu kategoriye uygun alışkanlıkta konuşarak anlaşıyorsa dikkatler genellikle kelimeler üzerine yoğunlaşacağından ses tonu veya davranışlarla ifade edilen iletişim gözden kaçmış olacaktır. Ekibin her elemanı konuşmanın anlamını adeta kendisine göre bir filtreden geçirerek algılar.

celer, sürekli kusur arama ve konu dağınıklığına sahiptir.

Böyle kişiler gerçek dinleme yapmayıp sadece işitme eylemini gerçekleştirerek söylenenlerin çok az kısmını hatırlayabilirler. Çünkü, sistemleri "farketme"nin dışında çalışmaktadır.

Ekip, kıyaslama aktivitelerinin arasında seçim yapma zorluğu yaşar, check-list maddelerinden bazılarını göz ardı etmek gibi davranışlar gösterir.

Seviye-3'ü belirleyen ana faktörler kızgınlık, üzüntü, duygusal boşluk ve zevklerin yok olmasıdır. Bu faktörler, stresi ve reaksiyon zamanını çoğaltır. Yorgunluk hissi, zihinsel dağınıklık, az dinleme ve uygun beslenme alışkanlığının olmayışı bu seviyenin tipik karakterleridir.

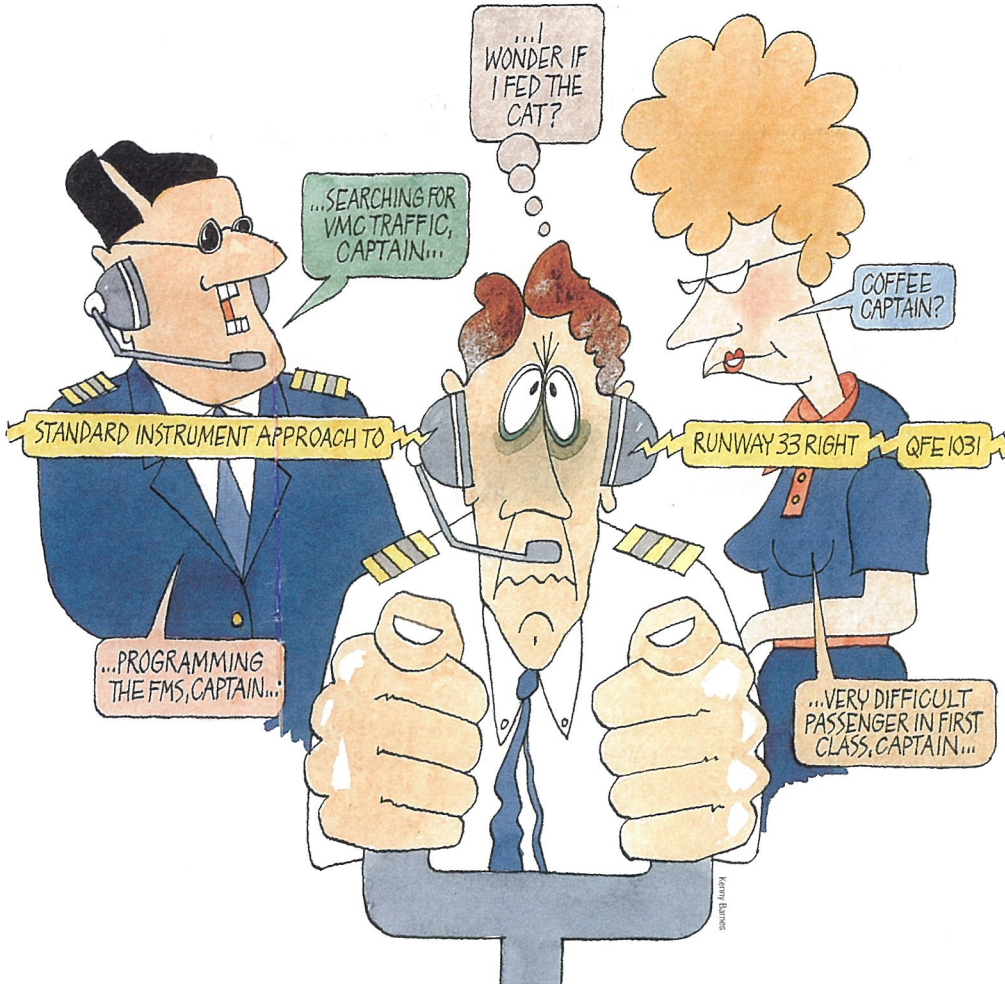
Sonuç olarak söylemek gerekirse ;

Uçuş ekipleri için kendi aralarında birbirlerini dinleme şekilleri çok önemli olup, kendilerine has bir filtreleme, süzgeçten geçirme metodlarından sakınılması uzmanlarca tavsiye edilmektedir.

Zayıf dinleme ve konsantrasyon azalmasına yol

açan nedenlerin farkına varılmalıdır.

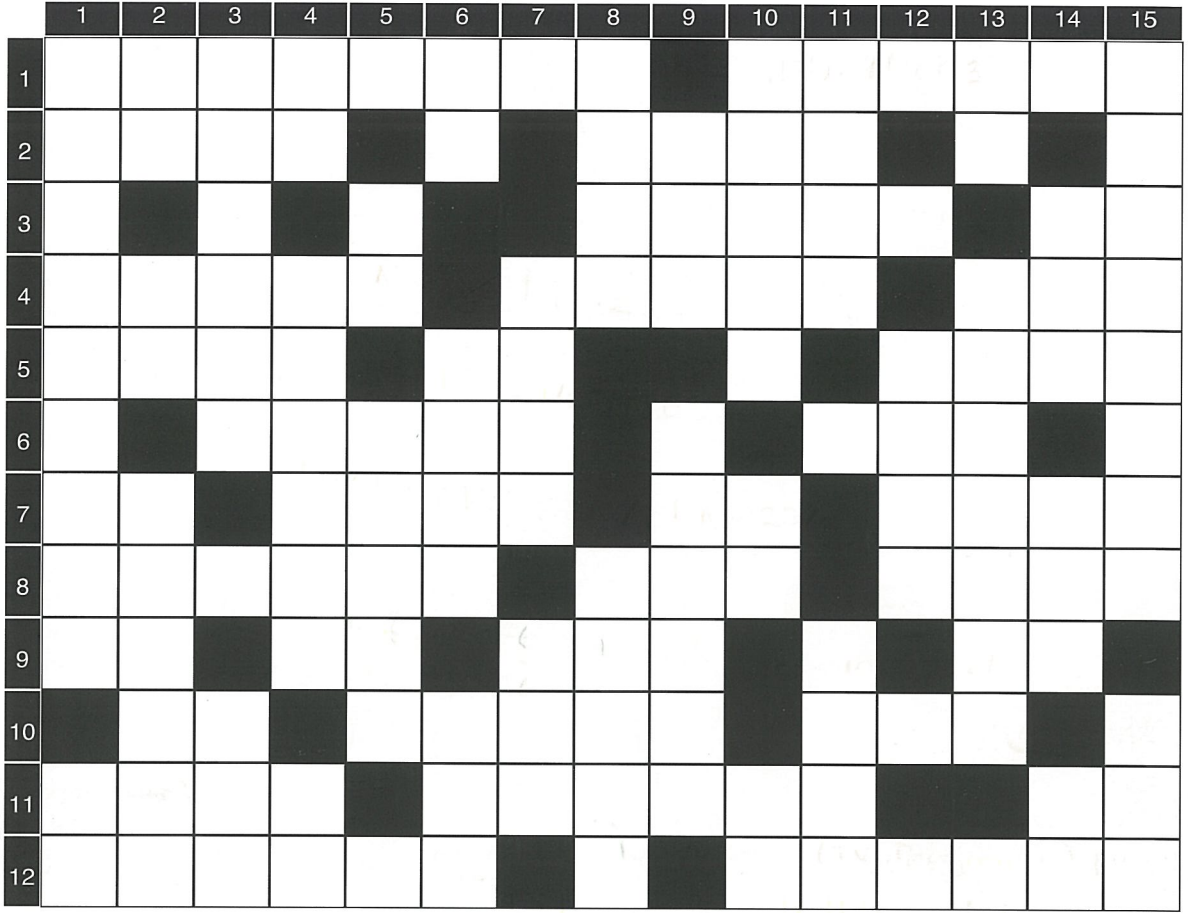
Ekip, içerisinde zor şartlar, kritik durumlar bulunan özel uçuş sorumluluklarını zaman zaman alarak, rutin şartlardan, dolayısıyla Seviye-3 aktivitelerinden uzaklaşmalıdır.



Ekip elemanları, biraz dikkat edilse anlayabilecekleri konuşmacının ifadelerini kaçırdıklarının farkında değildir. Bir kelime veya ifadenin anlamı ekipteki iki kişide inançları, bilgileri, eğitimleri, tecrübeleri ve kültürel yapı farklılığından dolayı tam olarak aynı değildir.

Seviye-3 türü dinleme :

Bu dinleme seviyesi, bazı tehlikeli sonuçlara sahiptir. Kişiler, içsel gerginliklerinin yarattığı aktiviteler ve dalgınlıkları nedeniyle adeta otomatik mod'dadır. Kişiler hayal kurma, kendi kendilerine konuşma, olumsuz düşün-

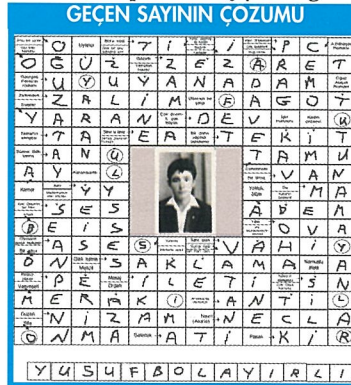


SOLDAN SAĞA:

1. Helikopteri ilk bulan ve ismini veren. - Panama para birimi, 2. Soylu saygılı kimse - Orta Asya'da bir göl, 3. Tat veren ve birçok tatlıda kullanılan, - Eski dilde patik, 4. Eksik bir şeyi tamamlama; daha iyi duruma getirme, - Amaçlanan duruma getirilmesi güç ve engeli çok olan, - İnsan bedeninde göğüs ile karın arasındaki bölüm, 5. Yıldız, - Bir harfin okunuşu, - Deniz ve hava taşıtlarında izlenen yol, 6. Bir bayan adı, - Su taşkını, 7. Bir türk musiki sazı, - Deride asalak olarak yaşayan bulaşıcı hastalıklara sebep olan canlı, - Bir nota, - Kürek gibi bazı araçların enli ve yassı bölümü, 8. Yumurta ile yapılan bir tatlı, - Kötü fena, - Ordu Yardımlaşma Kurumu'nun kısaltılması, 9. Seyran'ın ortası, - Etna'nın ortası, - Güneş doğmadan önceki alaca karanlık, - Ters bir bağlaç, 10. Musa'nın ön harfleri, - Yağlı bir peynir türü, - Eski dilde kale, 11. Babanın kız kardeşi, - Güvence ve itimat, - Yabancı, 12. Kapital anapara, - Amerika kıtasının en soğuk eyaleti.

YUKARIDAN AŞAĞIYA:

1. Zimbave'nin başkenti, - Kabaca evet, 2. Dumanın bıraktığı leke, - Nektar'ın ortası, - Güç; takat, 3. Eski dilde hisar; sur, - Muğla'nın bir ilçesi, 4. Askerde çokça kullanılan emir sözcüğü, - Çatı katı ile ana kat arasındaki kat, - Amerikanyumun simgesi, 5. Yabancı yer; gurbet, - Orta Oyunu'nda Kadın rolüne çıkan erkek oyuncu, 6. Nazi hücum kıtası, - Kanmış; inanmış, - İşaret vermek; uyarmak için kullanılan elle veya başka düzenle işletilen araç, 7. Alt ve üst dişleri taşıyan ağzın açılıp kapanmasını sağlayan parça, - Mezar, 8. Yedirip içirme; besleme, - İnsan eliyle açılmış su yolu, 9. Kabul etmeme, - Herkesin içinde göz göre göre, 10. El değmemiş; kullanılmamış, - Eski dilde su, - Kalsiyumun simgesi, 11. Eski dilde açık; ortada, - Başlıca temel niteliğinde olan, 12. Bankacılık dilinde bir faiz türü, 13. İtalyan sanatçı Derek'in ön adı, - Çanakkale'nin bir ilçesi, 14. Evcil hayvan, - Cilalama; parlatma, - İlave, 15. Yarıya kadar açmak, - Karışık renkli.



**TURKISH AIRLINES
TÜRK HAVA YOLLARI**



Line Maintenance Division

**Quality
Reliable
Cost Effective**

**Turkish Airlines Line Maintenance Division offers its partners
Cost Effective, Reliable, Flexible and Quality solutions with
the support of more than 600 qualified ground engineers.**

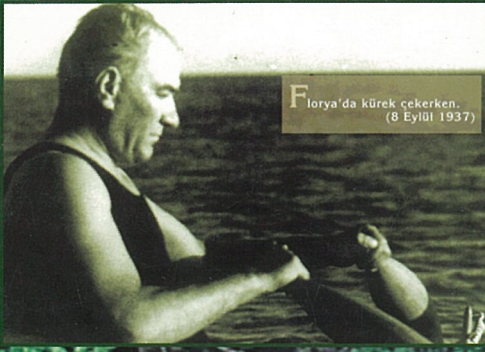
For your Maintenance request or any questions, please contact:

Tel : +90 212 574 4858 / Fax: +90 212 662 3611

SITA: ISTEATK

Web Site: www.thy.com / E-mail: cdurak@thy.com





Florya'da kürek çekerken.
(8 Eylül 1937)

ULUDAG



Denizciler cad.No:54 Ulus 06240 Ankara
Tel: 0312 - 309 04 00 (4hat) - Fax: 0312 - 312 18 19

Bangabandhu Bulvarı No:99 Çayyolu / Ankara
Tel: 0312 - 240 44 88 - Fax: 0312 - 240 97 00

İstanbul cad. No:12 Florya 34810-İstanbul
Tel:0212 - 624 95 90 (4hat) - Fax: 0212 - 579 86 24

Armada Alışveriş ve İş Merkezi Söğütözü / Ankara
Tel: 0312 - 219 12 40 (4 Hat) - Fax: 0312 - 219 12 44

www.uludagkebab.com.tr
mail@uludagkebab.com.tr