

UTED



AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 13 • SAYI-ISSUE: 145 • ARALIK-DECEMBER'2003

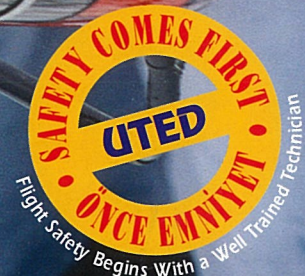


**Derneğimiz 36,
Dergimiz 13 yaşında!**

Kışın Getirdikleri



21 Aralık'ta yine Günay'dayız..!



Haksız Rekabet..!

1991 yılında yayın hayatına başlamış olan Dergimiz **UTED** her ay aralıksız olarak tüm sektöre dağıtılıyor;

Uted Dergi ücretsiz olarak;

- 1- Havacılık sektörümüzün mesleki kuruluşları; Teknisyen, Pilot, Hostes Derneklerine ve Sendikalara,
- 2- Üst düzey yöneticilere,
- 3- Tüm havacılık personeline,
- 4- THY'nin sefer yaptığı iç ve dış meydana daki VIP-CIP salonlarında,
- 5- Yurt içi ve yurt dışındaki dernek temsilcilerine,
- 6- Tüm Yazılı ve Görsel Basına,
- 7- Başbakanlığa,
- 8- Tüm Bakanlıklara,
- 9- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne,
- 10- Sivil Havacılık Yüksek Okullarına,
- 11- Atatürk Hava Limanı Basın Odasına,
- 12- Başbakanlık Denetleme Kuruluna,
- 13- Özelleştirme Daire Başkanlığına,
- 14- Havacılık Müzelerine,
- 15- Uçuş Okullarına,
- 16- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Firmalarına,
- 17- Turizm ve Tanıtım Firmalarına,
- 18- Halkla İlişkiler ve Ajanslara,
- 19- Sektörel Firmalara ve,
- 20- Abonelerine , ulaşmaktadır

Her türlü Reklam ve Abonelik işlemlerinizi için dernek merkezimizden bilgi alabilirsiniz. **Tel:0212 542 13 00 • 0212 543 29 74**

Mail: uted@uted.org WEB Site: www.uted.org



HAKSIZ REKABET...

Sivil havacılık sektörü, tabii ki her sektör gibi kar amaçlıdır. Bu sektörün diğer kar amaçlı sektörlerden en önemli farkı, ve olmazsa olmazı; 'güvenlikten ve uçuş emniyetinden taviz verilmemesi' özelliğidir..

Gün geçtikçe, büyüyen sektörümüz, büyümesine paralel olarak, aynı oranda ne yazık ki gelişmemektedir... Örneğin, her geçen gün artan pilot ve uçak teknisyeni açığı, bugün had safhadadır... 1986 yılında özel havayolu şirketlerimizin uçmaya başlamalarıyla, özellikle milli havayolumuz THY 'de başlayan bu kan kaybı, bugün de aynen yaşanma sinyallerini vermektedir...

Orta doğunun en büyük teknik gücü haline gelen milli havayolumuz, gerçekten müşteri uçaklarından gelir elde etme adına büyük işler yapmaktadır. Artan iş potansiyeline paralel olarak alt yapısı günü kurtarmaya bile yetmediğinden, fazla mesailerle sorunu çözme yoluna gidilmektedir. Bu tür uygulamalar zaman, zaman yapılabilir ama şunu unutmamak gerekir ki, bunların hepsi 'pansuman' önlemler olup geçici uygulamalardır...

Gelecek yıllara yönelik çok önemli büyüme kararları alan THY, Avrupa 'nın sayılı teknik bakım ünitelerinden biri olmak istiyorsa; çözdükleri finans sorunun yanında, büyümenin getireceği eleman açığını da bir an önce çözmelidir. Çünkü, bugün işe alınan bir uçak teknisyeninin sisteme faydalı hale gelebilmesi, lisanslı alım için bile en az 3 senedir...

Projeleri hazırlanmış ve yapım için oluru alınmış yeni bakım üslerimiz de kaliteli, güvenli, emniyetli işler yapılacak ve bu kalitedeki işlerimizden etkilenen bir çok havayolu bakımlarını bize yaptırmak için sıraya gireceklerse, İnsan faktörü en az yapılacak yatırım kadar değerlidir...Yeni açılan ve açılmak için onay bekleyen özel



Sefa İnan
UTED Başkanı / President

hava yollarımızın yetişmiş uçak teknisyeni açığını karşılayabilmek için yapmak zorunda oldukları THY'den uçak teknisyeni transferleri de göz önünde tutularak, uçak teknisyeni alımına hız verilmesi elemanın neden ayrılmak istediği doğru değerlendirilmeli ve bu değerlendirmeler sonunda da gerekli

li olan ünitelerde iyileştirmeler yapılabilmelidir.

Büyüme projelerini onaylayan hükümet yetkililerinin, bu büyüme paralelinde olması gereken teknisyen açığını projeler bitsin sonra düşünürüz mantığı içinde görüyor ve uçak teknisyeninin yetişme süresini göz ardı ediyorlarsa, bu projelerin içi maalesef boş kalacaktır...

Senelerdir yanlış personel politikalarıyla haksız rekabete uğrayan milli havayolumuz (aynı ülkede, aynı vergi kanunlarını farklı şekilde mütalaa ettiğinden) sayın Genel Müdürlüğümüze sunduğumuz çözüm önerimizde bizlere yardımcı olmak durumundadır...

Özelleştirme mantığını, önce büyüüp kar edelim, sonra gerçek airline rakamlarında şirketi görücüye çıkaralım, ya da halka arz sistemini deneyelim şeklinde uygulayan milli havayolumuz, havacılık camiasının duayeni olarak bu yapısına paralellik arz edecek şekilde davranarak, yükselirken dikkatli ve planlı yükselmeli, haksız rekabeti önleyerek oyunu kuralına göre oynamayı becermeli, kendi yetiştirdiği tecrübeli elemanlarını kaybetmemelidir.

Technik eleman alımı için istekte bulunan ve sanırım benim duyduğum kuşkuvarı duyan, THY'nin Yönetim Kurulu'nun istekleri bir an önce kabul edilmeli ve geciken teknisyen alımı ivedi olarak Özelleştirme Başkanlığı'ndan geçmelidir...

Saygılarımla...

İçindekiler / Contents

UTED
Kışın Getirdikleri
Derneğimiz 36,
Dergimiz 13 yaşında!
20 Aralık'ta yine Güneş'deyiz!
Haksız Rekabet

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:
Kpt. Akın Diler, Dr. Oya Torum,
Erhan İnanc, Yurdaer İ. Aksoy,
Hidayet Kapkaç.

KATKIDA BULUNANLAR:
Erdal Alpay, Levent Üstüntepe,
Selahattin Gül, Osman Gaygisiz,
Vildan Bayram, Nazım Potur, Bülent Balcı

YÖNETİM YERİ:
İstanbul Caddesi, Üstöğlü 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, çeviri ve diğer editorial
hizmetler)

ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.
Genel Koordinasyon:
İlhan Özdemir
Redaksiyon : Onur Özdemir
Tel:(0212) 251 52 43 -44/0535 560 65 90
Fax: (0212) 243 31 63
E.Mail: taviation@ttn.net
www.artiyayincilik.com

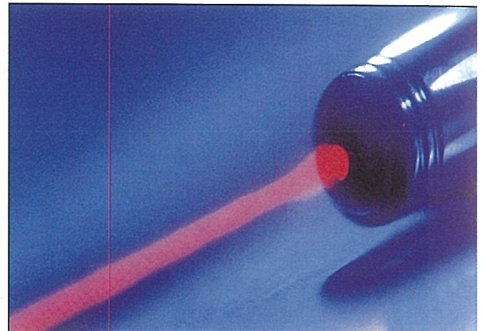
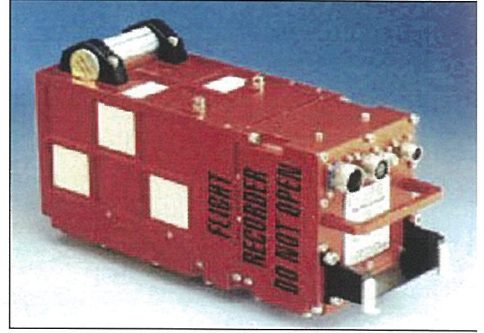
Renk ayrımı ve film çıkışı: MAT YAPIM

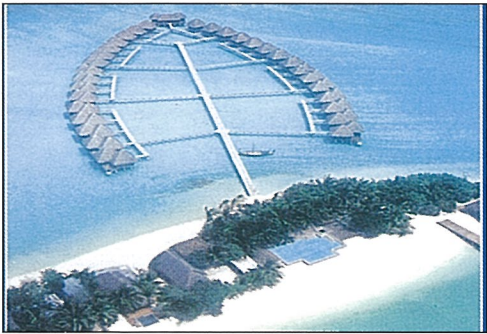
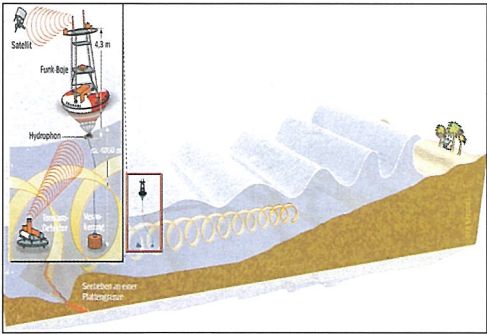
BASKI VE CİLT: Dünya Yayıncılık AŞ.
0212 629 08 08

DERGİMİZDE YAYIMLANAN YAZI VE FOTOĞRAFLARIN
TAMAMI YA DA BİR KISMI, KAYNAK GÖSTERİLMEK KÖŞÜLÜ
İLE, KULLANILABİLİR. DERGİMİZDE YAYINLANAN YAZILARIN
SORUMLULUĞU YAZARLARINA, REKLAMLARIN
SORUMLULUĞU FİRMALARA AİTTİR.

UTED • ARALIK'2003 • 4

GÜNDEM	3
İFTAR YEMEKLERİ	6-9
HABERLER	10-16
GÖRÜŞ	18-20
PANDORA'NIN KUTUSU	22-25
ACMS SİSTEMLERİ	26-27
KIŞIN GETİRDİKLERİ	28-29
AYAKKABI İMALATI	30-31
DONAN YAĞMUR-KAR- DOLU	32-33
APPROACH CHARTS	34-35





SICAK BIÇAK-LAZER

36-39

TSUNAMİLER

40-41

ANLAŞMALI YERLER

42

İLK UZUN MENZİLLİ

UÇUŞ

43

YOLCU DİYALOGLARI

44-45

İLGİNÇ BİR TATİL

46

TEKNİK BULMACA

47

TEKNOLOJİDE

YENİLİKLER

48-49

BULMACA

50

BU SAYIDA...

Merhaba,

Bu ay birkaç sayfamızı geçen ay içinde gerçekleştirdiğimiz iftar yemeklerimize ayırdık. Lazer ve kullanıldığı yerler ile ilgili



kemalkanat@hotmail.com

bir yazıyı iç sayfalarda bulacaksınız. "Tsunami önceden öğrenilebilir mi?" bu konudaki bir yazı yine Almanya'da çevirildi ve Bülent arkadaşımız tarafından gönderildi. İlginç bir tatil başlıklı yazıyı ilerleyen sayfalarda okuyabilirsiniz.

Kış mevsiminin gelmesiyle, havacılar kış koşullarında uçuş bilgilerini gözden geçirme sürecine girdiler. Sayın Akın Diler'in kış şartlarında uçuş bilgileri içeren yazıları dikkatinizi çekecektir.

UTED dergi sadece kaliteli yazı kuruluyla değil, dışarıdan yazılarıyla destek veren genç arkadaşlarımızın sürekli artmasıyla da bir mutluluk yaşıyor. Amacımız gizli kalmış ve su üstüne çıkan özellikleri bulmak, yazı kulumuza yeni kalemler kazandırmak ve dergimizde herkesin tuzunun bulunmasını sağlamak. Unutmayın! UTED hepimizin dergisidir.

Bildiğiniz gibi bu ayın son günlerinde dergimizin yayın hayatına girişinin 13üncü yılını kutlayacağız. Sizlerin desteği ile nice 13 yıllara ve şimdiden mutlu yıllar diliyorum.

Kemal KANAT
Editör

Ayın konusu

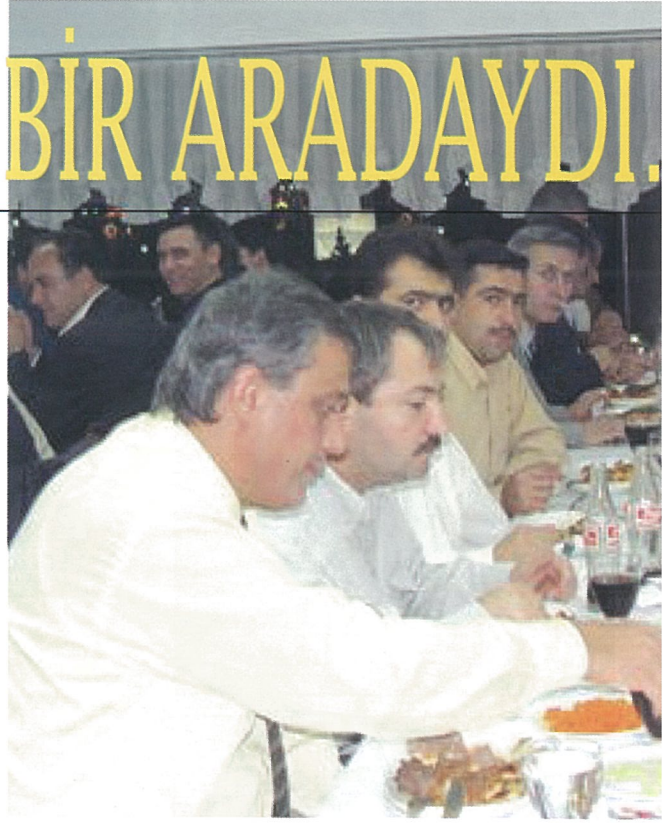
GELENEKSEL İFTAR YEMEKLERİMİZDE:

YİNE 3 NESİL BİR ARADAYDI.

Derneğimizin gelenekselleştirdiği ve tüm üyelerimizin davet edildiği iftar yemeklerimiz, İSTANBUL, ANTALYA, ANKARA, ADANA ve İZMİR'de tüm üyelerimizin ve emekli meslektaşlarımızın büyük katılımlarıyla gerçekleşti.

Ramazan ayı oruçla birlikte en güzel duygular olan; insanların birbirine yakınlaşması, paylaşma ve yardımlaşma etkinliklerinin doruklara çıktığı bir aydır. Her oruç tutan, oruçların açılacağı akşam saatlerini beklerken, akşam yediği her lokmasını aynı zamanda başkalarıyla da paylaşma duygusu taşır. En güzel yemek, birlikte yenen yemektir, yerken paylaşmaktır. İşte bu gelenekselleşmiş ulusal alışkanlığımızla akşamları karınca kararınca herkes iftar yemeklerini başkalarıyla paylaşmaya çalışır. Bu güzel toplumsal alışkanlığımızı biz de UTED olarak son üç yıldır hayata geçirerek, oruç tutan-tutmayan bütün üyelerimizin katılımlarına yönelik iftar yemekleri düzenlemekte ve arkadaşlarımızın yakınlaşma, paylaşma ve eğlenmelerine fırsat tanımaktayız.

Bu iftar yemeklerine, geçmiş yıllarda olduğu gibi yine genç-yaşlı, çalışan-emekli olmak üzere olağanüstü bir katılım gerçekleşti. Birlikte çalıştıkları işyerlerinde hergün bir arada olmalarına rağmen, arkadaşlarımız, sabırla beklenen akşam yemeğinin sıcak



En güzel yemek, birlikte yenen yemektir, yerken paylaşmaktır. Gelenekselleşmiş ulusal alışkanlığımızla akşamları, karınca kararınca herkes iftar yemeklerini başkalarıyla paylaşmaya çalışır. Bu güzel toplumsal alışkanlığımızı biz de UTED olarak son üç yıldır hayata geçirerek, oruç tutan-tutmayan bütün üyelerimizin katılımlarına yönelik iftar yemekleri düzenlemekte ve arkadaşlarımızın yakınlaşma, paylaşma ve eğlenmelerine fırsat tanımaktayız.



İFTAR YEMEKLERİ



Ayın konusu



ortamına birlikte oturmak, '... için iftar vakti' anonsu ile birlikte ramazan ayının en güzel armağanı sıcak pidelere birlikte uzanmak, sıcak çorbayı kaşıklamak, bunun yanında güncel birkaç konuyu da açarak birlikte dü-

şünmek, tartışmak... Afiyetle yenen yemeğin ardından hemen gelen sıcak demli çayları birbirine ikram yarışında bulunmak... Tadına doyum olmayan bu keyifli anları yaşamak ve öteki anılarımızın yanına koyarak, yine güncel hayatını akışına kapılmak, iş-güç, geçim derdine düşmek...Koşturmaca ile geçen hayatımızın içinde kısa bir an da olsa yaşanan bu güzellikler herkes için çok anlamlı ve başka bir renk olsa gerek.

Sık sık dile getirildiği gibi; 'UTED'li olmak bir ayrıcalıktır' sözünü anmadan geçemeyeceğiz. Gerçekten, UTED'li olmanın farkını, geçtiğimiz aylarda düzenlenen futbol turnuvası ile, şimdi de ramazan dolayısıyla iftar yemeklerindeki buluşmalarımızla doya-doya yaşadık. Bu güzel organizasyonların kalıcı olmasını ve daha geniş katılımlarla gelişerek büyümesini ve sektörümüzdeki örnek durumumuzun sürmesini diliyoruz.

Yoğun ilgi duyulan ve tüm arkadaşlarımızdan büyük teşekkür aldığımız bu organizasyonumuz, bizler için yorucu olmasına rağmen, arkadaşlarımızın coşkusu ve mutluluğundan duyduğumuz memnuniyet üzerine yorgunluğumuzu hissetmediğimiz, başarılı faaliyetlerimizden birini oluşturmaktaydı.

Bizleri ve tüm meslektaşlarımızı asıl memnun eden, emekli arkadaşlarımızın ve ağa-



İFTAR YEMEKLERİ



beylerimizin büyük katılımı olmuştur.

Sadece İstanbul'da değil, Ankara, İzmir, Antalya, Adana'da bizleri yalnız bırakmayan ağabeylerimize buradan bizler de yeniden bir de dergimiz aracılığı ile teşekkür ediyoruz... 3 nesili bir araya, üçüncü defa getiren yönetimimiz, nostalji rüzgarlarının estiği yemeklerimizde ve yemek sonrası sohbetlerde, birbirlerini senelerdir göremeyen eski çalışma arkadaşlarını bir araya getirmiş, eski anılarını canlandırmış, onların adres ve telefon numaralarını birbirlerine tekrar vererek emekli fahri üyelerimizin bizlerden kop-

madığı gibi birbirleriyle de yeniden bir araya gelmelerini olanak sağlamıştır....

Bilhassa 13 Kasım'daki yemeğimize katılan arkadaşlarımız burada yazarak anlatabileceğimiz kadar güzel ve duygu yüklü bu yemeğimizde yaşanan güzel anıları sanırım hayatları boyunca unutmayacaklardır...

Yeni iftar yemeklerinde buluşmak dileğiyle...

UTED YÖNETİM KURULU

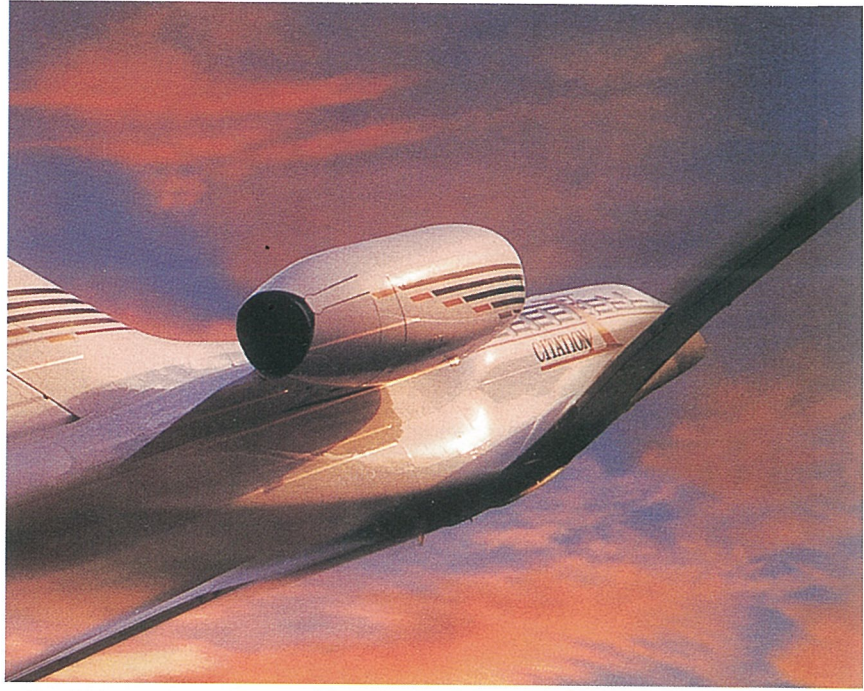
İFTAR YEMEKLERİMİZİN RESİMLERİNİ;
WWW.UTED.ORG <<http://www.uted.org>>
DAN BİLGİSAYARINIZA İNDİREBİLİRSİNİZ.

GÜNEŞTEN UÇAKLARA TEHDİT

Yapılan son araştırmalara göre 'güneşteki yoğun patlamaların özellikle dünyanın kuzeyinde seyreden uçakların iletişim sistemlerini bozduğu' iddia ediliyor. Hatta uzmanlar Havayolu şirketlerini olası risklere karşı pilotları uyararak için önlem almaya başlamış bile.

Bu araştırmaya göre yapılan tespitler şöyle:

'Dünyada 1989 yılından beri görülen en şiddetli elektromanyetik fırtınanın ABD'de bazı havayollarında iletişimi aksattığı, ancak ilk belirlemelere göre büyük elektrik kesintileri veya diğer büyük çaplı problemlere yol açmadığı bildirildi. Uzmanlar, fırtınanın daha önce hesaplanandan 12 saat önce dünyanın manyetik alanını etkilediğine dikkati çektiler. Güneşten kalkan yük-



sek elektrik yüklü parçacıkları taşıyan dev bulut tabakasının, yüksek frekanslı radyo iletişimleri, uydu şehir sistemleri ve televizyon yayınları için tehdit oluşturduğu kaydedildi. Fırtınaların çabuk fark edilen etkisinin çok kuzeyde seyre-

den uçakların yüksek frekanslı telsiz iletişimlerini kesintiye uğratması olduğunu belirten uzmanlar, uçakların acil durumlarda başka uçaklar ve askeri istasyonlarıyla haberleşmek zorunda kaldığını bildirdi.

Lufthansa dizüstü bilgisayarları eğitim süresini azaltıyor!

'Lufthansa Uçuş Eğitim (LFT) Bölümü'nün uçuşa hazırlık zamanının yanında, sınıf içi eğitim gün sayısını da azaltacak dizüstü bilgisayar tabanlı bir eğitim ve uçuş bilgilendirme sistemi ürettiğini biliyor muydunuz?

LTU Uluslararası Havayolları ve Alman Novell sistem birleştiricisi T&A Systeme tarafından birlikte geliştirilen "SkyBook", her bir uçuş ekip üyesinin taşınabilir bilgisayarında bulunan uçuş manüel veritabanı ve on-line eğitim bilgilerinden oluşuyor.

SkyBook bilgisayarları havaalanı terminal-

lerinden veya internet üzerinden güncellenebildiğinden, ilk kullanıcı olan LTU Havayolları bu sistem sayesinde uçuş manüellerinin güncellenmesi ve dağıtılması konusunda en az 1 milyon dolar tasarruf etmeyi umuyor. Bunun yanında, ekiplerin dizüstü bilgisayarlarını kullanarak eğitimlere her yerden ulaşım sınıflarda daha az zaman geçirmeleri ve sonuçta uçuş manuel revizyonlarını en iyi şekilde takip etmeleri bekleniyor. LFT SkyBook altyapısını 7 Alman havaalanında kurdu. Uçuş bilgileri, manüeller ve bilgisayar tabanlı eğitimler, havaalanlarındaki terminallere merkezi bir sunucudan iletimde, dolayısıyla Alman havayolu LTU manüellerin revize edilmesi işlemini kağıt dağıtımında olduğu gibi iki haftada değil, dakikalar içinde gerçekleştirebilmekte.'

WE KEEP YOU FLYING...

Evacuation Systems Repair/Overhaul

Aircraft Battery Repair/Overhaul

Smoke Units Repair/Overhaul

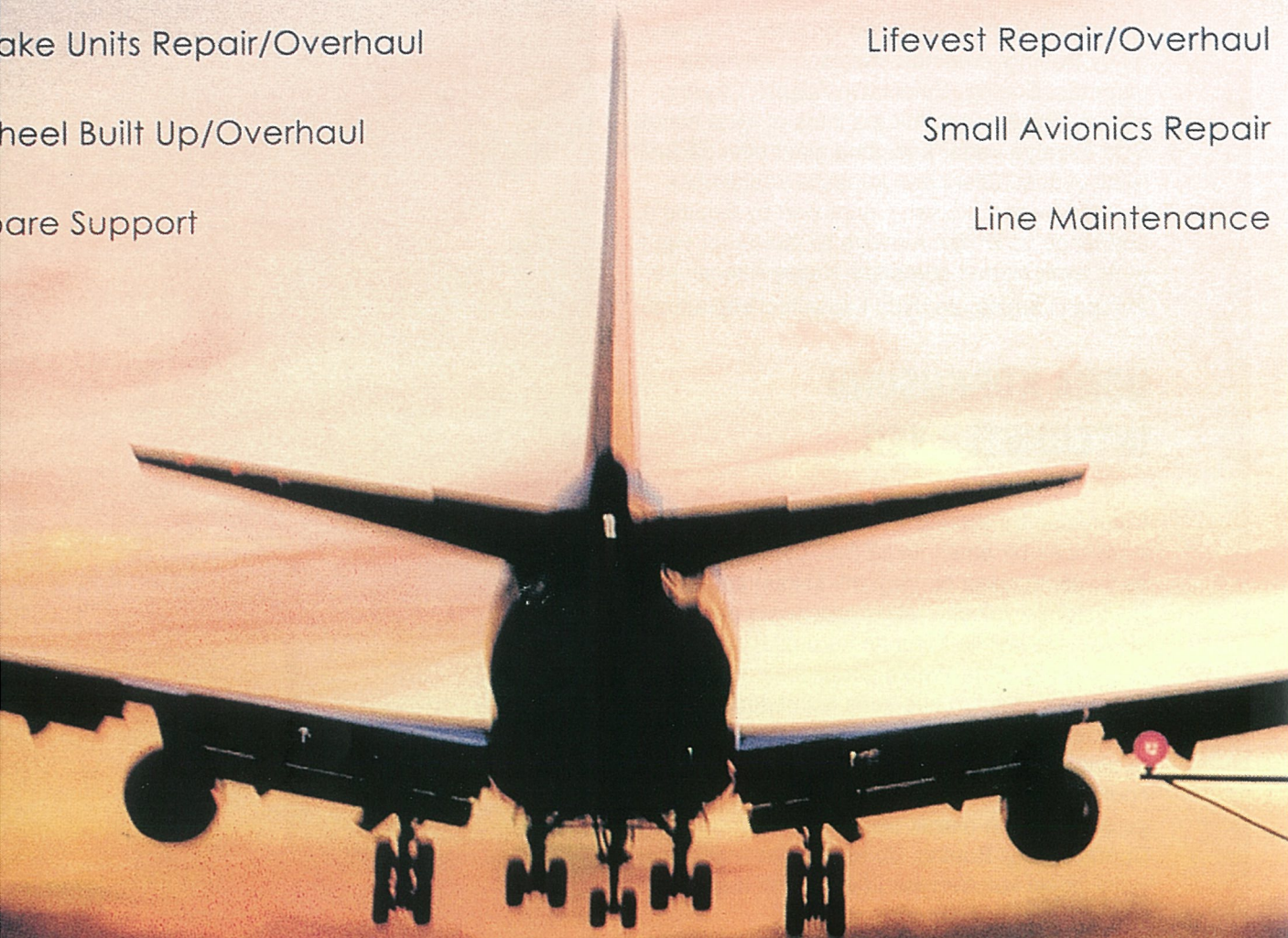
Lifetest Repair/Overhaul

Wheel Built Up/Overhaul

Small Avionics Repair

Parts Support

Line Maintenance



Istanbul Airport
Domestic Lines Block C
General Dept. Cd 02/4
Istanbul - TURKEY



AVIATION SERVICES INC.

Tel : +90 212 663 7010
Fax : +90 212 663 7013
e-mail : prima@primaaviation.com
web : www.primaaviation.com



HAVADA İNTERNET

Eutelsat'la Boeing şirketinin iş ünitesi 'Connexion by Boeing' arasında imzalanan anlaşma uyarınca, Boeing, Eutelsat'ın Atlantik Okyanusu'nun doğusundan Avrupa kıtasını içine alarak Orta Asya'ya kadar kapsama alanı olan SESAT isimli uydusu üzerinden kapasite kiralayacak. Bundan önce Eutelsat, Connexion by Boeing'e, Lufthansa ve British Airways ile tanıtımını yaptığı üç aylık hizmet süresince Kuzey Atlantik ve Avrupa'yı kapsayan uydu kapasitesi sağlamıştı.

UÇMA KORKUSUNU İNTERNETLE YEN

Connexion by Boeing'in hizmetleri uçağa yerleştirilecek bir anten ile SESAT uydusu arasında iki yönlü kalıcı bir bağlantı imkanı sağlıyor. Bu sistemle yolcular, elektronik posta gönderip-alacak, firewall ile korunan kurumsal intranetlere ve World Wide Web'e girebilecek, internet üzerinden sunulan alış-veriş hizmetlerinden yararlanabilecek, turizm ve seyahat ile ilgili bilgilere ulaşabilecekler. Bununla beraber havayolu operatörleri kabin ekibi ve uçak ile ilgili verilere gerçek zamanlı olarak erişebilecekler. Connexion by Boeing, bu hizmetinin ticari hava yollarındaki kurulumuna 2004 yılının başında başlayacak

DUYURU

Derneğimiz UTED'in 24. Olağan Genel Kurulu Ocak 2004'de yapılacaktır.

Genel Kurul tarihi ayrıca ilan edilecektir. Tüm üyelerimize ve camiamıza duyurulur.

UTED YÖNETİM KURULU



Derneğimiz UTED'in 36. Dergimizin 13. kuruluş yıldönümü kutlamaları için 21 Aralık 2003'te yine Günay'dayız...!

UTED YÖNETİM KURULU

İSTANBUL, ANKARA, İZMİR, ADANA VE ANTALYA İFTAR YEMEKLERİMİZ



TÜRKİYE TIR MEZARI OLMA YOLUNDA



UTİKAD 20.Olağan Genel Kurul Toplantısı'na Karayolları Eşya Taşımacılığı yasası damgasını vurdu. TIR kazalarına dikkat çeken UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Ayşe Nur Esin 'Türkiye Tır Mezarı olmasın' dedi.

Türkiye'de ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu, kombine taşımacılık ile lojistik hizmetler üreterek taşıma organizasyonunu üstlenen sektörün önde gelen firmalarını aynı çatı altında toplayan bir sivil toplum örgütü olan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD) 20.Olağan Genel Kurul Toplantısı'nı düzenledi.

239 üyeye sahip olan UTİKAD'ın Genel Kurul Toplantısı'nın ana gündem maddesi,2003 yılı'nın Temmuz ayında yasalaşan Karayolları Eşya Taşımacılığı yasası oldu. Bu yasa ile Türkiye TIR mezarlığı olma yolunda ilerliyor. Malesef araç sahibi olmayan firmalara zorluklar getirilerek, TIR alımı teşvik ediliyor. Kanuna bağlı yönetmelik taslağında araç sahibi olmadan taşıma işleri organizasyonunu yapacak firmalardan 400.000 EURO teminat mektubu isteniyor.

Sektörün bu konudaki sıkıntılarının ve UTİKAD'ın bir yıllık değerlendirilmesinin yapıldığı toplantıda konuşan UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Ayşe Nur Esin,Türkiye'nin uluslararası lojistik üs olma özelliğini sağlayabilmesi için, rekabeti engelleyici kurallardan kaçınarak, ticareti ve hizmetin gelişimini özendirmesi ve bu alanda gerek yerli gerekse yabancı sermaye akışını hızlandırması gerektiğini ifade etti.

Hazırlayan : Neşe Taner



UTİKAD Yötecileri toplu halde...

Japon tren raylı hız rekorunu kırdı

Japonya'nın rayla doğrudan temassız hareket eden treni Maglev, son denemesinde saatte 560 kilometre hıza ulaşarak kendi rekorunu kırdı. Özel Japon demiryolu şirketi Central Japan Railway Co. yayınladığı bildiride, önceki rekoru saatte 552 kilometre olan trenin hız denemesinin, başkent Tokyo'nun batısındaki Yamanaşi'de yerleşime kapalı bir bölgede yapıldığını açıkladı.Maglev, başlangıçta Alman ThyssenKrupp AG ve Siemens'in oluşturduğu bir konsorsiyum olan Transrapid International mühendisleri tarafından saatte 430 kilometre hızla seyretmek üzere tasarlanmıştı. Denemelerin sonunda Japon şirketin hedefi saatte 580 kilometre hıza ulaşmak.



Boeing, 7E7'nin Kısa Menzilli Versiyonunu da Üretecek

Boeing, verimliliğiyle öne çıkan yeni modeli 7E7'nin kısa menzilli versiyonunu da üreteceğini açıkladı. Kısa menzilli 7E7, uzun menzilli ve 200-250 yolcu kapasiteli modellerle aynı boyda olacak. Kanat ve iniş sistemlerinde farklılıkların bulunacağı 7E7, tek koridorlu konfigürasyona, 300 yolcu kapasitesine ve 6.500 kilometrelik menzile sahip olacak. Boeing 7E7'nin diğer versiyonlarının menzilleri ise 14.500 km ve

15.400 km olacak. Hizmette sunulduğunda, kompozit madde-den üretilmiş ilk ticari jet uçağı unvanını kazanacak

7E7, orta ve uzun mesafelerde uçan mevcut modellerden %15-20 daha verimli olacak. Boeing, ekonomiklik, çevresel performans, yüksek konfor ve e-sistem özellikleriyle öne çıkan uçaktan, önümüzdeki 20 yıl içinde 3.000 adet üretmeyi planlıyor.



Lufthansa Türkiye'den memnun



Lufthansa Güneydoğu Avrupa, Afrika, Ortadoğu Pakistan Bölgesi Satış ve Servisten Sorumlu Başkan Yardımcısı Joachim Steinbach, Türkiye'de 10 ayda gerçekleşen sonuçların, geçen yılın aynı dö-

nemine göre memnuniyet verici olduğunu söyledi. Steinbach, yaptığı açıklamada, 2003'de Irak savaşı ve SARS gibi olayların havayolu şirketleri için çok kötü bir çerçeve oluşturduğunu, ucuz havayollarının ortaya çıkması ve Avrupa'daki ekonomik durgunluğun da bazı olumsuz etkileri bulunduğunu vurguladı.

Ucuz uçuşlara Lufthansa'nın da uyum sağlama gerektiğini ifade eden Steinbach, şunları kaydetti: "Biz de cazip olmak zorundayız. Çok güçlü büyüme gösterdiler. Biz de tepki göstereceğiz. Öğreneceğiz. Kanımca birlikte yaşayacağız, birlikte devam edilecek. Onlar da var olacak, ama biz de var olacağız."

Steinbach; bazı havayollarının ucuz fiyatları nedeniyle hiç uçmayan insanların dahi uçmaya başladığına ve bir talep artışı olduğuna işaret etti.

THY'DEN SONRA EN GÜÇLÜ HAVAYOLU

Steinbach, Türkiye pazarında THY'den sonra en güçlü yabancı havayolu konumunda olduklarını belirterek, yaşanan kriz ortamı için 2003'ün 10 ayında gerçekleşen sonuçların, geçen yılın aynı dönemine göre memnuniyet verici olduğunu ifade etti.

Türkiye'de daha iyi servis ve kalite hizmeti vermek istediklerini dile getiren Steinbach, yeni business class koltukların Türkiye pazarında etkili olacağını ve pazar paylarını artıracığını kaydetti. Lufthansa Çağrı Merkezleri Denetleme Kurulu Üyesi de olan Steinbach, geçtiğimiz Ocak ayında İstanbul'da açılan Çağrı Merkezi'yle müşterilerine daha kolay ulaşmak istediklerini, ilk aşamada ayda yaklaşık 20 bin çağrı alan merkezin, bugün 70 binden fazla çağrıya cevap verdiğini bildirdi.

10 AYLIK CİRO 2002'Yİ AŞTI

Lufthansa Türkiye Genel Müdürü Sadık Elmas da 2003'ün 10 ayında geçen senenin top-



lam yolcu sayısına ulaştıklarını, ciro olarak da dolar bazında geçen yılın biraz üzerinde bulunduklarını söyledi.

Irak savaşının etkisiyle Mart ayından sonra pazarda bir gerileme olduğunu ve bu sırada bazı havayollarının sefer sayılarını azalttıklarını anımsatan Elmas, "Biz diğer havayolları kadar etkilenmedik. Eylül'den beri de pazarda bir canlanma var. Biz pazar payımızı çok az da olsa artırarak yüzde 13-14'e yükselttik" diye konuştu. Önümüzdeki yıllar için pazar payları ve business class yolcu sayısını artırmak istediklerini belirten Elmas, yeni noktaya uçuş planlarının şu anda bulunmadığını bildirdi.

Elmas, THY'nin özelleştirilmesine ilişkin bir soru üzerine de Lufthansa'nın özelleştirildikten sonra çok daha geliştiğine dikkat çekerek, "THY aslında çok iyi bir şirket. Özelleştirilince kesinlikle daha iyileşecek. Milli havayolunun kuvvetli ve iyi olması öbür havayollarına da kesinlikle faydalı olur" diye konuştu.

THY'de iptaller sınırlı kaldı

THY Genel Müdürü Gündoğdu, İstanbul'da yapılan saldırıların uçak taşımacılığında ciddi düşüşe neden olmadığını söyledi.

Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Abdurrahman Gündoğdu, İstanbul'daki terör eylemlerinin Türkiye'ye gelmek isteyenlerin sayısında ciddi düşüşe yol açmadığını söyledi.

Gündoğdu, yaptığı açıklamada, özellikle bayramı da kapsayan son günlerde THY'ye yönelik talebi değerlendirdiklerini belirterek, önceki yılların aynı dönemlerinde Türkiye'ye gelenlerle karşılaştırma yaptıklarını kaydetti.

Çok az sayıda rezervasyon iptaline karşılık, Türkiye'ye gelmek isteyen sayısında önceki yılların aynı dönemine göre artış olduğunu ifade eden Gündoğdu, "Rezervasyon iptalleri ilk tepkilerle oluşan ferdi iptallerdir. Grup iptalleri hemen hemen yok denecek düzeydedir" dedi.

Telefonun mucidi tartışılıyor

• Telefonu Alexander Graham Bell'den 15 yıl önce bir Alman bilim adamının icat ettiği iddiasını güçlendiren yeni kanıtlar ortaya atıldı.



Telefonu, Alexander Graham Bell'den 15 yıl önce bir Alman bilim adamının icat ettiği iddiasını güçlendiren yeni kanıtlar ortaya atıldı. Yeni elde edilen bulgulara göre, Alman bilim adamı Philipp Reis, telefon olarak çalışan bir cihaz yapmış ve sesli iletişimi başarı ile denemişti. İddialara göre, bir İngiliz iş adamı Sir Frank Gill, telefonun icadını ticari nedenlerden dolayı örtbas etti. Konuyla ilgili son bulgular Londra'daki Science Museum'un tozlu arşivlerinde saklanıyor. Science Museum'un iletişimden sorumlu küratörü John Liffen yıllar önce rafa kaldırılmış bu evrakları yeniden incelemeye aldı.

GİZLİ ANLAŞMA VE 'TARİHİ SİR'

18 Mart 1947 yılında Science Museum'un o zamanki iletişim uzmanı Gerald Garratt tarafından kaleme alınan bir evrak, Stan-

dard Telephones and Cables'ın Reis'in telefon cihazını yapılan deneylerden sonra Reis'a geri verdiği, ancak Reis'tan hiçbir şekilde şirketin izni olmadan cihazı kamuya tanıtmayacağı şartını koyduğuna işaret ediyor.

Buna göre, Reis anlaşma gereği bu şarta uyarak cihazı halka tanıtmadı. Tarihi belgelerde bir gizlilik olduğunu farkedene Küratör Garret, olayın üzerine gidilmesi düşüncesiyle durumu "birinci dereceden tarihi sır" olarak nitelemişti.

'TELEFONU PHILLIP REIS BULDU'

Bazı araştırmacılar yıllardır telefonu Reis'in icat ettiğini savunagelmışlerdi, ancak resmi olarak telefon İskoç doğumlu Amerikalı bilim adamı Alexander Graham Bell tarafından 1876 yılında keşfedildiği kabul ediliyor. Bunun yanı sıra, Antonio Meucci ve Elisha Gray adlı iki araştırmacının daha aynı zamanlarda ses iletim teknolojileri üzerine çalıştıkları biliniyor.

Science Museum'un şimdiki küratörü Liffen "eğer telefon ile kastımız sesi bir noktadan bir noktaya belli bir uzaklık üzerinden iletebilen bir cihaz ise, o halde telefonu Philipp Reis icat etmiştir" diyor.

ÖRNEK OKUL

İstanbul, Yeşilköy'de bulunan "Özel Yeşilköy 2001 Koleji" yöneticileri, teknolojiye ve havacılığa çok önem veriyor. Her yıl yurtiçi ve yurtdışı geziler düzenlenen okulda "Havacılık Müzesi" ve "THY Bakım Hangarları" ayrı sınıflarca ziyaret ediliyor. Havacılık Müzesini ziyaret eden çocuklar, eğitimi ve öğretimi yerinde, yaşayarak yapmanın farklılığını yaşadılar.



lar. Yarının uluslararası vizyon ve misyona sahip çocukları teknolojiyi küçük yaştan itibaren yaşıyor ve hissediyorlar. Bu yıl da okul yönetiminin gündeminde Havacılık Müzesi" ve "THY Bakım Hangarları"nın olması yarının büyüklerinin gelişimine çok şeyler katacak.

Onur Air'in yurtiçi tarifeli uçuşları başlıyor!

**UÇ
TÜRKİYE
UÇ**



**Uçmanın hızını, mutluluğunu, özgürlüğünü tatmayan,
Onur Air ile Türkiye'de uçmayan kalmayacak!**



ALO ONUR AIR (0212) 662 97 97
www.onurair.com.tr



Biletler seyahat acentelerinde ve Yurtiçi Kargo şubelerindeki Onur Air satış noktalarında.

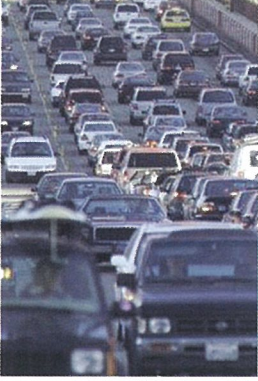
Onur Air Satış Noktaları

İstanbul: (0212) 233 38 00 **İzmir:** (0232) 425 25 65
Antalya: (0242) 324 13 35 **Adana:** (0322) 436 67 66
Samsun: (0362) 431 66 55 **Trabzon:** (0462) 326 95 45
Kayseri: (0352) 231 55 00 **Erzurum:** (0442) 233 36 90
Diyarbakır: (0412) 223 53 12

KARA YOLLARINDA EMNİYETLİ TAŖIMACILIK İÇİN BİR MODEL

Dr. Oya TORUM

Y. Müh. Mimar



12/13 Ekim 2003'de TMMOB İnŖaat Mühendisleri Odası'nca "UlaŖtırma Politikaları Kongresi" yapıldı. Kongrede hava ulaŖımı ile ilgili bir bildiri yer almadı. Ağırlıklı olarak kara ulaŖımı ve daha sonra demiryolu ve deniz yolu ulaŖımı konuları ele alındı. Biz de hava ulaŖım sisteminin kuvvetli yönlerinin

karayolu sistemlerine uygulanması hususunu bir kere daha gündeme getirmek istiyoruz.

Ülkemizde yolcu ve yük taŖımacılığının %90'ı aşan bir kısmı karayolları üzerinden yapılmaktadır. Ölümcül kazalar ve ekonomik kayıplar son derece yüksektir.

Kaza, kırım ve ekonomik kayıpların yüksek olmasının temel nedeni sistemin hatalı iŖleyiŖidir. Karayolu trafiğinde, otomobil, minibüs, kamyon, traktör, otobüs gibi ulaŖım araçları hareket etmektedir.

Tüm ulaŖım sistemlerinin en değerli elemanı insandır. UlaŖım araçları da insanı en emniyetli, en ekonomik, en rahat ve hızlı olarak bir yerden bir yere taŖımayı amaçlar. TaŖınan insan sayısı ve aracın hızı arttıkça emniyetin önemi de artar.

UlaŖım sistemlerinde emniyet faktörünün derecesi taŖınan sayısının artıŖına paralel olarak daha da önem kazanmaktadır. Ancak, sistemin elemanları açısından tek tek değerlendirildiğinde, karayollarında durum böyle değildir. Örneğın, otobüs 40-50 kiŖi taŖıyan bir kitle ulaŖım aracı olmasına rağmen güvenli değildir.

Genel çerçevede ulaŖım sistemleri; emniyet,

ekonomi ve ihtiyaçların karŖılanması

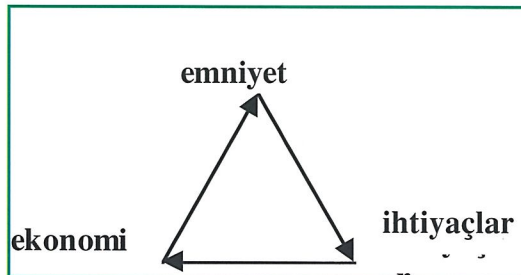
(SER/ safety-economy-requirements) bağlamında ele alınmaktadır. Sistemin merkezinde ise güvenilirlik yer alır. **Bu kuralların en iyi iŖlediğı ulaŖım türü "havayolu"dur.**

Çünkü, hava ulaŖım sistemlerinde, sistemin bütün süreci ve kapsamı disiplinlere bağlanmıştır. Hava ulaŖım araçları, araçları kullananların bilgi ve becerileri, altyapı, yolların niteliğı, yönetimi, trafik emniyeti açısından karŖılaŖtırmak bildirinin temasını oluŖturmaktadır.

UlaŖım sistemlerinde, bireyselden kitlesel taŖımacılığa doğru gıdildikçe emniyet faktörlerinin öneminin arttığını görölmektedir. Prof.

Dr. İbrahim Kavrakoğlu tarafından geliştirilen modelde grafik olarak, motosikletten başlayarak, otomobil, minibüs, uçak ulaŖım araçları ve ulaŖım sistemi içindeki emniyet dereceleri gösterilmiştir (Tablo.1). Motosiklet ile 1-2 kiŖi, otomobil ile 4-5 kiŖi, minibüs ile 12-15 kiŖi, otobüsle 40-45 kiŖi, uçakla ortalama 150 kiŖi taŖınmaktadır. Fiili durumda kara yollarında emniyet derecesi son derece düşüktür.

Kitle taŖımacılığı yapan otobüslerle, uçaklar arasındaki emniyet değeri farkının uçak sistemlerine yaklaŖtırılması amacıyla benzetim modeli kurulmasında yarar görölmektedir. (Tablo.2)



HAVA ve KARA ULAŖIM SİSTEMİNE TRAFİK AÇISINDAN BAKIŖ :

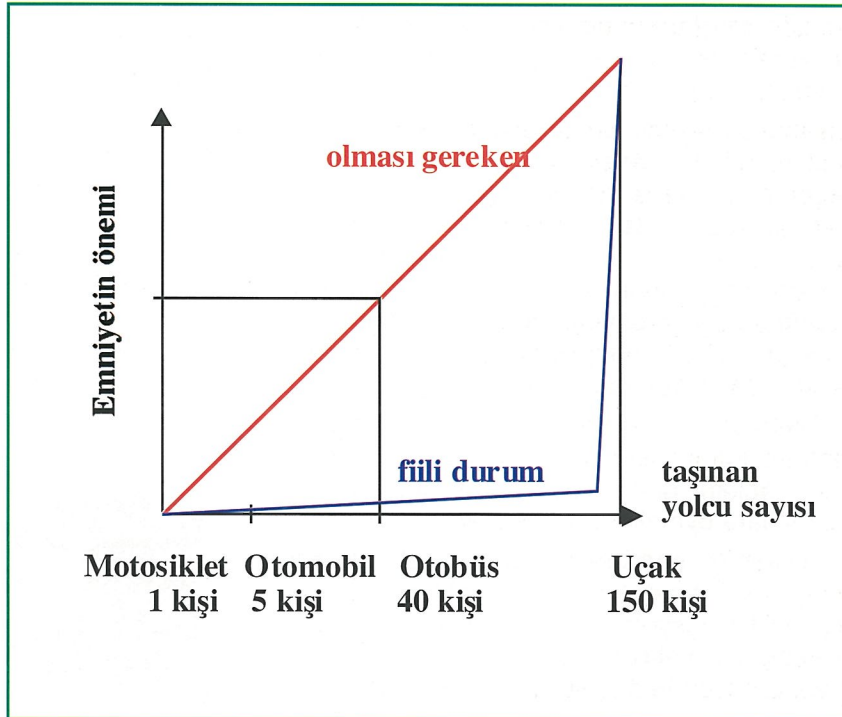
1- Hava Araçlarının UlaŖım Yolları / Kara Araçlarının UlaŖım Yolları;



Hava ulaşımında uçakların da uçtuğu yollar, rotalar, hatlar, uç boyutlu olarak tanımlanmış, uçuş koridorları ve hava sahaları haritalarla belirlenmiştir.

Meteorolojik bilgiler uçuşun vazgeçilmezleridir. Gerekli nlemler meteorolojik koşullara göre alınır, kalkış ağırlığı dahi değişir.

İşletmeciler, havaalanları arasında yapılacak uçuşlarda, yetkili makamlarca, belirlenerek yayınlanan hava uçuş yollarını kullanmaya ve bu yollar üzerinde belirlenen asgari uçuş yüksekliklerine uymak zorundadırlar. Hava uçuş yolları dışında yapılacak uçuşlar için yetkili makamlardan önceden, devamlı veya geçici özel izin alınması zorunludur. Herhangi bir tehlike (emergency) anında, kaptan pilot ancak, durumu yetkili kontrol ünitelerine bildirerek yol dışına çıkabilir.





Havayolu ulaşımında trafik, yetkili makamlarla sürekli iletişim ve haberleşme temeli üzerine kuruludur.

Kara ulaşımında ise, trafik bilgileri sürücülere hiç bir Ŗekilde akmamaktadır. Yerel yönetimlerin, belediyelerin liderliğinde Ŗehir içi ve Ŗehirler arası yol durumunu sürekli bildiren bir radyo yayını yapması zorunlu hale gelmiştir. Ticari kitle taşıma araçlarının merkezle telsiz bağlantılarının kurulması da aynı derecede önem taşır. Öte yandan ana bağlantı giriş çıkışlarında elektronik kontrollü, merkezle bağlantılı trafik bilgi levhalarının yaygınlaştırılması iletişim için geçerli çözümler olabilecektir.

2- Hava Araçlarının Hizmeti/Kara Araçlarının Hizmeti :

Hava araçlarının hizmetinde kontrol disiplini en temel faktördür. Kara yollarında ise kontrol "tahsilat" esaslı bir faktördür.

Hava araçlarının uçuşa elverişlilik sertifikası, kullanma lisans ve sertifikaları sistemin özünü teşkil eder. Hava taşımacılığı, hava aracının bakımı ile doğrudan ilişkilidir. Uçakların bakım sistemleri üretici, imalatçı ve işletici firmaların kontrol ve koordinasyonunda işletilmektedir. Uçağın konma sayısı, gerçekleştirdiği uçuş (mil) yolu ve süreye göre kesin hatlarıyla belirlenmiş bakımları yapılmaktadır.

Sektördeki tüm işleticiler, ilgili ulusal ve uluslararası kuruluşların yayınladıkları, modifikasyon (tadilat), bakım, değiştirme programı ve talimatlara uymak zorundadırlar.

Kuşkusuz, gecikmesiz, ucuz, hızlı, güvenli ve kaliteli hizmet; sunulacak malzeme ve işçiliğin optimizasyonu ile ekonomik hale getirilmeye çalışılmaktadır. Ancak hiç bir faktör emniyet faktörünün önüne geçememektedir.

Bakım programlarına uymayan; bakımsız, eksikėi olan hiçbir hava aracının trafiğe çıkmasına - uçmasına izin verilmemektedir.

Federal Aviation Regulations (FAR) ve Joint Aviation Requirments (JAR) kurallarına ve talimatlara göre lisanslı teknisyenlerin bakım yapması zorunludur. Bakımlar kontrol sistemleri ile temellendirilmektedir.

Oysaki karayolu ulaşım araçlarının hareketlerini de düzenleyen yasa, yönetmelik, tüzükler olmasına rağmen kontrol sistemleri yetersiz kalmaktadır.

Havayolu sisteminde: Emniyet eşittir, K'nın üçüncü kuvveti formülünü karayolu sistemlerine adapte etmek gerekmektedir. Formül; kesinlik , kontrol, kararlılık kavramlarının çarpımını ifade etmektedir. Bu faktörlerden herhangi biri "0" olduğunda çarpan etkisinden ötürü emniyet de "0" a düşmektedir.

$$E=K_{-}$$

Formülüne göre hava yolu sistemlerindeki kavramlar, basitten karmaşığa doğru uygulamaya geçirilebilir.

Öncelikle üreticiler ve işleticiler araçlarına, kullanıcılar (yolcular) trafik haklarına sahip çıkmalıdır. Bugün için birçok üretici firmanın, olumlu bir başlangıç olan satış sonrası hizmetleri, satış öncesi bilgilendirme ile kuvvetlendirilip, takip sistemi kurulması geçerli yöntemlerdir. Araç sahipleri araçları hakkında aracın performansları başta olmak üzere gerekli ve yeterli Ŗekilde bilgilendirilmelidirler.

"Araç Muayene" sistemleri formalite olmaktan çıkarılıp, bakım periyotları araçların "km"leri, bakımların yapılıp yapılmadığı biçiminde tıpkı uçaklarda olduğu gibi "Teknik Kontrol" disiplini ile ele alınmalıdır.

Sorun temelde eğitim sorunu gibi görölmektedir. Kuşkusuz eğitim tüm fonksiyonların doğru işlemesinin temelidir. Bu nedenle, hava ulaşım sistemlerinde olduğu gibi kara ulaşımında



emniyeti ilgilendiren parametrelerin kurgusu yeniden ele alınmalıdır.

3. Hava Araçlarının Kullanımı / Kara Araçlarının Kullanımı

Hava araçlarını kullanacak kişilerin en az lise mezunu olmaları bir zorunluluktur. Yeterlik belgesi almaları (lisans) ve bu belgeleri belirli süreler içinde yenilemeleri gerekir. 5700 kg'ın altındaki uçak pilotlarının (PPL) temel eğitimi 200 saat uçak teorik bilgisi ve 50 saatlik uçuş pratiği olarak gerçekleşir. 5700kg'ın üstündeki uçak pilotlarının (AML) temel eğitimi 400 saat uçak teorik ve 200 saatlik uçuş pratiği olarak gerçekleşir. Belirli aralıklarla, uçak tipine göre, tazeleme eğitimleri alınır. Acil durumlara (Emergency) karşı detaylı tekrarlar yapılır. Her uçuş öncesinde briefing yapılır. Meteorolojik bilgileri alırlar. Uçuştan 8 saat önce alkol alınmaz. Alkollü uçak kullanan kişinin lisansı iptal edilir. Her pilot uçağa binmeden önce, uçağın etrafında dolaşır, dış kontrol ve gözlemlerini yapar. Pilotun sağlığı sürekli izlenir. Yılda bir kez tüm check-up'tan geçilir. 65 yaşını geçen pilot yolcu uçağı kullanamaz.

Sonuç:

Sözü edilen ayrıntıları, araç, kaptan ve yollar/altyapı açısından, motosiklet, otomobil ve

otobüsleri karşılaştırdığımızda aşağıdaki durum orta çıkmaktadır.

- **Aracın güvenliği yönünden:** Otomobil ve otobüs standart, uçak çok özel,

- **Aracın bakımı yönünden:** otomobilde kontrol yok, otobüste yetersiz, **uçakta çok özel,**

- **Kullanım eğitimi:** Otomobil ve otobüs 1 kez ehliyet verilirken, uçak için sürekli,

- **Kullanmanın sağlığı:** Otomobil ve otobüs 1 kez, uçak sürekli dikkate alınır,

- **Kontroller:** Otomobil ve otobüs yok kabul edilebilir, uçak her yıl lisans yenileme,

- **Yol ve alt yapı ile ilgili şartlar:** Otomobil ve otobüs systemsiz, uçak için detaylı,

- **Yol ve alt yapı ile ilgili kontroller:** Otomobil ve otobüs tahsilat esaslı, uçak sürekli, şeklinde özetlenebilir.

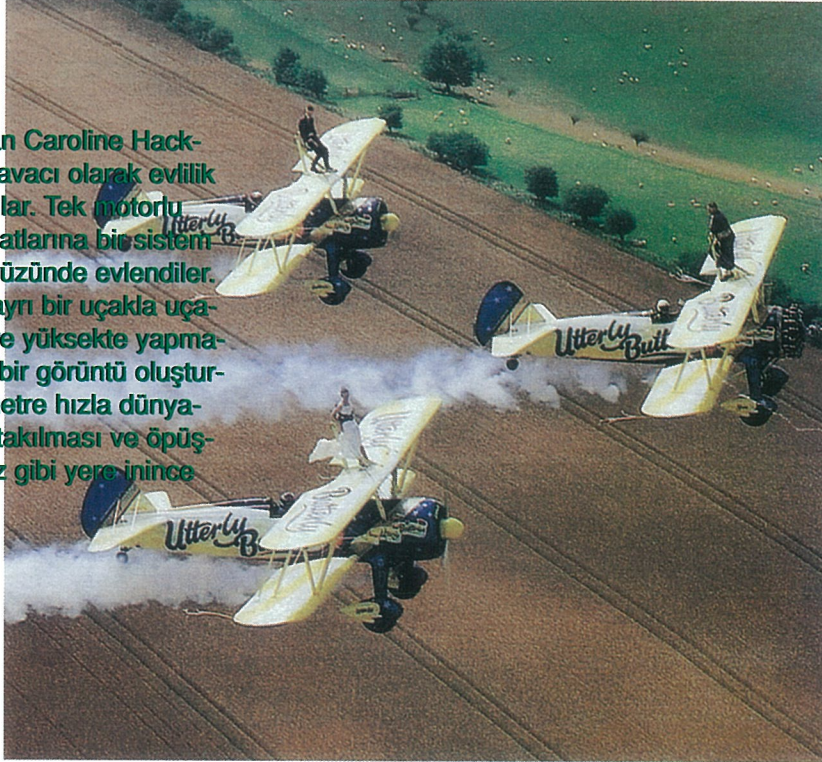
SONUÇ:

Kara yollarındaki kırımı önlemek için hava yolu taşımacılığı örnek alınarak yeni bir düzenlemeye gidilmelidir.

KONUŞAN FOTOLAR

HAVADA EVLİLİK

Her ikisi de 27 yaşında olan Caroline Hackwood ve Justin Bunn, iki havacı olarak evlilik törenlerini de havada yaptılar. Tek motorlu 1940 yapımı uçakların kanatlarına bir sistem ile bağlanan iki genç, gökyüzünde evlendiler. Töreni yapan papazın da ayrı bir uçakla uçarak töreni yerden 300 metre yüksekte yapması ile genç havacılar ilginç bir görüntü oluşturdular. Çift saatte 210 kilometre hızla dünyevine girerken, yüzüklerin takılması ve öpüşme faslı ise tahmin ettiğiniz gibi yere inince oldu.



PANDORA'NIN KUTUSU

Yurdaer İhsan Aksoy

Bu ay, yazımızın konusunu mitolojiden seçtik. Hemen hepimizin bu güne kadar, bir yerlerde, bir şekilde bahsini duyduğumuz **Pandora'nın kutusu**'nun hikayesini anlatacağız.

Bilindiği gibi tabiat güçlerini ve olaylarını ayrı ayrı birer tanrı kisvesi (kılığı) altında somutlaştırmak suretiyle bunlara tapan eski insan topluluklarının bir çoğunun din ve mitolojilerinde, "yaratılmış bir ilk kadın" kavramı vardır. Pandora da, Yunan mitolojisine göre; yaratılmış olan ilk kadındır.

Zamanımızdan aşağı yukarı iki bin sekiz yüz yıl kadar önce, Hesiodos adındaki şair, Pandora'nın yaratılışı masalını şöyle anlatmış:

Ve hemen, kazandıkları ateşe karşılık, Zeus bir bela yarattı insanoğullarına,

Ünlü topal Hephaistos Zeus'un buyruğuyla, kızıoğlan kız bir varlık yarattı,

Gökgözlü Tanrıça Athena da urbalar giydirip bağladı belini ve alnından aşağı,

Öylesine bir duvak düşürdü ki, işlemeleri bir şenlikti gözler için,



Bilindiği gibi tabiat güçlerini ve olaylarını ayrı ayrı birer tanrı kisvesi (kılığı) altında somutlaştırmak suretiyle bunlara tapan eski insan topluluklarının bir çoğunun din ve mitolojilerinde, "yaratılmış bir ilk kadın" kavramı vardır. Pandora da, Yunan mitolojisine göre; yaratılmış olan ilk kadındır.

Ve bir çelenk koydu başına çayırın taze çiçekleriyle bezenmiş.

Bir de altın taş koydu ki başına, ünlü topal kendi elleriyle yapmıştı onu,

Babası Zeus'a beğendirmek için kendini.

Bu tahta neler vardı görülesi, neler,

Büyülü, pırıl pırıl bir gerdanlıktı bu, canlanacak, konuşacak gibi nakışları.

Ve Zeus bir nimete karşılık böylesine güzel bir belayı yaratınca,

Götürdü onu tanrıların ve insanların önüne

Tanrı kızı gökgözlü Athena'nın bütün süsleriyle.

Ölümsüz tanrılar ve ölümlü insanlar şaşakaldılar görünce bu aldatıcı güzelliği, İnsanları baştan çıkaracak olan bu derin, bu sonsuz büyü kaynağını.

Çünkü bu kaynaktan çıkmıştır aslında o kadın dediklerimizin belalı soyu,

O ölümlü insanların baş belası.

Fıkaralığa bir türlü alışmaz kadınlar, hep bolluktur onların özledikleri.

Nasıl ki arı oğullarının sığındığı yerde hep beslerse



verimli bal arıları

İş gücü kötülük olan yaban arılarını,

Bal arıları her gün güneş batıncaya dek
bembeyaz petekleri öredururken

Ötekiler sığınıp kovanın içine başkalarının
emeği ile beslenirler.

İşte bunun gibi bulutlarda gümbürdeyen
Zeus yarattı baş belası olarak

Kadınlar soyunu ölümlü insanlara,

O kadınlar ki kötülüktür işleri güçleri, iyiliğe
karşılık kötülük sağladı onlarla.

Her kim ki, sakınır evlenmekten kadın derdi
sarmamak için başına,

Olmaz olası ihtiyarlık
bir geldi mi destek-
siz kalır yaşlı
günlerinde;

Yaşadıkça
ekmeksiz
kalmaz ger-
çi, ama
ölünce va-
rını yoğunu
yakınla-
rı bölüşür.

Buna karşı-
lık bahtında
evlenme olan
da akli başında
olan iyi bir kadına
düşse bile,



Zeus



Hephaistos

İyi şeyler kadar
kötü şeyler de
gelir başına;

Hele üstelik çıl-
gının biriyse ka-
rısı ömrü bo-
yunca kahr çе-
ker canından

bezer,

Devasız dertlere düşmüş gibi olur.

Böylece, kolay değildir hiçbir zaman Ze-
us'un isteğine yan çizmek, karşı koymak.

İapetosoglu iyiliksever Prometheus bile be-
lalı öfkesinden kurtulamadı onun,

Bütün bilgileri kıramadı korkunç zincirleri-
ni.

M.Ö. sekizinci yüzyılda yaşadığı kabul edi-
len şair Hesiodos, " Theogonia – Tanrıların
Doğuşu " ve " İşler ve Günler " isimli iki kitabı
ile tanınmaktadır. Nazım tarzında yazılmış
olan bu iki eserin, Yunan mitolojisinin ana kay-
naklarını oluşturduğu kabul edilir.

Pandora da bu mitolojinin ilginç kişilerinden
birdir ve Hesiodos'un İşler ve Günler kitabın-
dan yukarıya aldığımız bu uzun şiirinin*de
kahramanıdır. Bu masalda, Zeus, sanatkar
tanrı Hephaistos'a talimat vererek erkek mille-
tinin başına dertler açsın diye ilk kadının yara-
tılmasını sağlar.

Mitolojide Hephaistos (Hefayistos), Zeus ile
Hera'nın oğluydu. Hem topaldı, hem de çok
çirkindi. Bu nedenle diğer tanrılar arasında hor
görülür ve alaya alınırdı. Buna karşılık olağa-
nüstü elbecerilerine sahipti. Başta demir ol-
mak üzere her türlü madeni işleyip üstün gü-
zellikte eserler yaratmasını bilir ve bu özelliği
ile demirci tanrı olarak da anılırdı. İtalya'daki
Etna Yanardağı'nın, Hefayistos'un ocağı oldu-
ğu kabul edilirdi. Romalılar da ona Vulcanus
(Vulkanus - Volkan) derlerdi.

Şiirin sonlarına doğru adı geçen İapetos
(Yapetos), mitolojide Titanlar olarak anılan ve
Gökyüzü Tanrısı Uranos ile Toprak Tanrıçası
Gaia'nın (Gaya'nın) çocukları olan dev tanrılar
soyunun üyesiydi. İapetos'un, Denizlerin Tan-
rısı Okeanos'un kızı Kliymene ile birleşmesin-

mitoloji

den Atlas, Menoitios, Epimetheus ve Prometheus dünyaya gelmişti. Bunlardan Atlas, mitolojiye göre gökyüzünü omuzlarında taşıyan tanrıydı. Yine Hesiodos şöyle yazmış :

*Azgın yürekli Atlas Tanrı,
Çılgınlığı ve aşırı gücü yüzünden,
Zorlu bir baskı altında kaldı;
Dünyanın bittiği bir yerlerde,
Güzel sesli akşam perilerinin karşısında,
Dimdik durup ayakta tutuyor göğü,
Başı ve yorulmaz kolları üstünde,
Akıllı Zeus'un ona ayırdığı kader bu.*

Zamanın coğrafya bilgilerine göre dünyanın bittiği yer, bu günkü Cebelüttarik Boğazı'nın ötesidir. Mitolojide bu boğazın bulunduğu bölgeye Herakles Sütunları derler. Bu masaldan mülhem, Afrika Kıtası'nın kuzeybatısındaki dağ dizisine o zamanlardan beri Atlas Dağları, Herakles Sütunları'nın ötesinde uzanan uçsuz bucaksız denize de Atlas Okyanusu denilmektedir.

İapetosoglu Prometheus, tanrıların katında daima insanlardan yana çıktığı ve ikide bir Zeus'un işlerine karıştığı için, sonunda onun hışmına uğrayan bir tanrısoyludur. Tanrıların, kendilerinden başkasının kullanmasına izin vermedikleri ateşi, Olympos'tan bir kamış içinde kaçırarak hayatlarını kolaylaştırsın diye insanlara vermiştir. Bu büyük suç cezasız kalmamış; Zeus, Prometheus'u Kafkas Dağları'nda zincire vurdurmuştur. Her gün bir yırtıcı kuş gelir, Prometheus'un göğsünü parçalayarak ciğerlerini yermiş. Yenilen ciğerler yeniden büyür, kuş da her gün gelir, ebediyete kadar sürecek bu işkenceye devam edermiş.

Zeus, Prometheus'un tanrılardan çalıp getirdiği ateşi, kabul edip aldıkları için ayrıca insanları da daha doğrusu erkekleri de cezalandırmak amacıyla Pandora'yı yaratmış. Pandora yeryüzündeki ilk kadındır. O zamana kadar, kadının adı yokmuş (!), dünyada yalnız erkekler varmış. Bu erkekler doğmazlar, topraktan biterlermiş ve tanrıların himayesinde, dertsiz ve mutlu yaşarlarmış. Kadının yaratılmasıyla birlikte erkek milleti için felaket çanla-



Zeus, Titan Prometheus'u; tanrılar katından ateşi çalıp insanlara verdiği için, insanları da ateşi kabul edip aldıkları için Prometheus'u Kafkas Dağları'nda zincire vurdurmuştur.

Her gün bir yırtıcı kuş gelir, Prometheus'un göğsünü parçalayarak ciğerlerini yermiş. Yenilen ciğerler yeniden büyür, kuş da her gün gelir, ebediyete kadar sürecek bu işkenceye devam edermiş.

rı çalmaya başlamış. Prometheus'un kardeşi Epimetheus ile evlendirilen Pandora'nın ilk icraatı, kendisine verilen ve sakın açma diye tembih edilen, içi uğursuzluklar ve kötülüklerle dolu kutuyu dayanamayıp açması olmuş. Kutudan fırlayan her türlü melanet bir anda dünyayı sarmış, yaptığı feci hatayı geç de olsa anlayan Pandora, son anda kutuyu kapatmış ve sadece umut kutunun içinde kalmış.

Burada yine Hesiodos'a kulak verelim:

*Eskiden insanlar bu dünyada dertlerden,
kaygılardan uzak yaşarlardı,*

Bilmezlerdi ölüm getiren hastalıkları,

*Pandora açınca kutunun kapağını, dağıttı
insanlara acıları dertleri.*

*Bir tek umut kaldı dışarı çıkmadık, kapağı
açılan dert kutusundan.*

Umut tam çıkacak iken Pandora kapamıştı

kapağı.

Böyle istemişti bulutlar devşiren Zeus, o gün bugündür insanın başı dertte,

Toprak bela doludur, deniz bela dolu, geceler dert doludur, gündüzler dert dolu.

Belalar başı boş dolaşır sessizce, ölümlülerin çevresinde.

Kurnaz Zeus ses vermedi onlara, sessizce gelişlerini duymasın diye insanlar.

Özetle söylersek; Zeus, Titan Prometheus'u, tanrılar katından ateşi çalıp insanlara verdiği için, insanları da ateşi kabul edip aldıkları için cezalandırmaktadır. Ceza olarak Prometheus'u Kafkas Dağları'na zincirletmiş, o zamana kadar kadınsız bir dünyada mutluluk içinde yaşamakta olan erkeklerin rahatını ka-

çırarak için de Pandora'yı yaratmıştır. Mito-
loji çağının, vasıfları tanrısallıkla uzaktan yakından ilgisi olmayan antropomorfik (insan biçimli) ilahı Zeus konu insan olduğunda hep böyle yollara sapmaktadır. Nitekim daha sonraları, Toprak Tanrıçası Gaya'nın yakınmalarına kulak verip, insanların nüfusunu azaltmak için de türlü hilelere başvurarak Troyalılar ile Akhalar arasında Troya Savaşı'nı çıkartmıştır ki, bu konuyu Dergi'nin Eylül, Ekim ve Kasım 2002 sayılarında etraflica hikaye etmiş-
tik.

Eski Yunanistan'da, bütün kötülüklerin kaynağı olarak gösterilen bir ilk kadın mitosunun oluşumunda büyük bir ihtimal ile

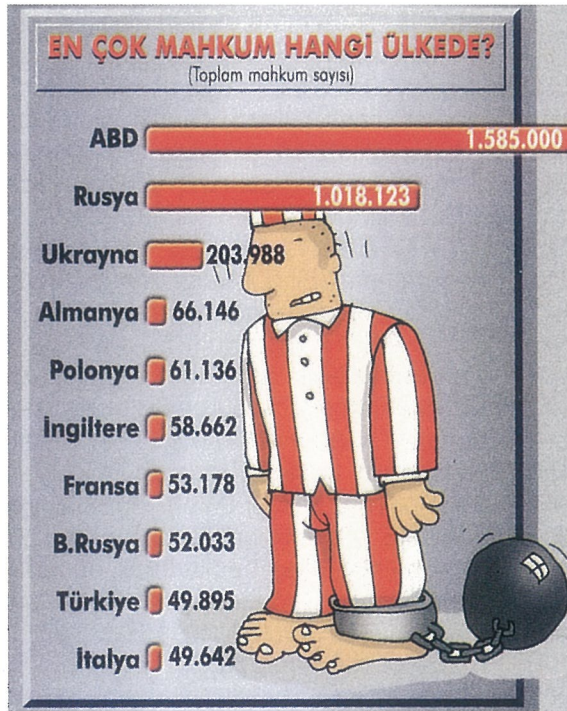
ortadoğulu halkların dinlerinin, özellikle de museviliğin etkisi vardır. Musevi inancına göre; Tevrat'ın Tekvin bölümünde, Hz. Adem'in kaburga kemiğinden yaratılan Hz. Havva'dan önce, yaratılışın altıncı gününde, topraktan Hz. Adem ile birlikte bir de kadın yaratıldığı yazılıdır. Musevilerin bir diğer kutsal kitabı olan Talmud'a göre, adı Lilith olan bu kadın, kendini Hz. Adem ile eşit görüp onun sözünü dinlemediği için Tanrı tarafından kötü bir cine çevrilmiştir. Nispeten daha eski kültür geleneklerine sahip olan Asurluların da Lilitu adıyla anılan bir fırtına şeytanının varlığına inan-
dıkları dikkate alındığında bu konudaki inanış-
ların köklerini belki de Mezopotamya'da ara-
mak gerekir.

Görüldüğü gibi Hesiodos'a göre, bazı iyi yanları da olsa, kadın yine de dünyada yaşanan bütün kötülüklerin sebebidir. Ancak, bu coğrafyada ondan sonra gelen düşünürler kadına karşı daha anlayışlı olmuşlar ve Pandora'yı böyle anlatan pek başka kimse de çık-
mamıştır.

* Yazının içinde yer verilen şiirler, Sabahattin Eyuboğlu ve Azra Erhat tarafından yazılan " Hesiodos, Eseri ve Kaynakları " isimli kitaptan alın-
mıştır.



Prometheus'un karde-
şi Epimetheus ile ev-
lendirilen Pandora'nın ilk
icraatı, kendisine verilen
ve sakın açma diye tem-
bih edilen, içi uğursuz-
luklar ve kötülüklerle
dolu kutuyu dayanama-
yıp açması olmuş. Kutu-
dan fırlayan her türlü
melanet bir anda dünya-
yı sarmış, yaptığı feci ha-
tayı geç de olsa anlayan
Pandora, son anda kutu-
yu kapatmış ve sadece
umut kutunun içinde
kalmış.



ACMS SİSTEMLERİ

Osman GAYGISIZ
Avionik Teknisyeni

Flight Recorder yazımızın bir önceki bölümünde gelen talepler doğrultusunda konumuzu biraz daha genelleştirip, KARA KUTU'yu aracımıza adapte ederek anlatmaya çalışmıştık. Ve yine aynı yazıda bu tür sanal bir uygulama ile aracın kaza ('ACCIDENT') sırasındaki durumu hakkında bazı parametre kayıt edildiğini varsayarak kaza anı hakkında bilgi sahibi olmaya çalışmış ve kayıt edilen parametreler ışığında (örneğin arkadan çarpmalı bir kaza anında aracın son hızını 'HIZ', fren yapılıp yapılmadığını 'FREN BASINÇ', fren yapıldı ise fren lambalarının sağlamlık kontrolünü, fren lambalarının akım değerini gösteren 'FREN LAMBASI' parametresi ile) kazayı değerlendirmiştik.

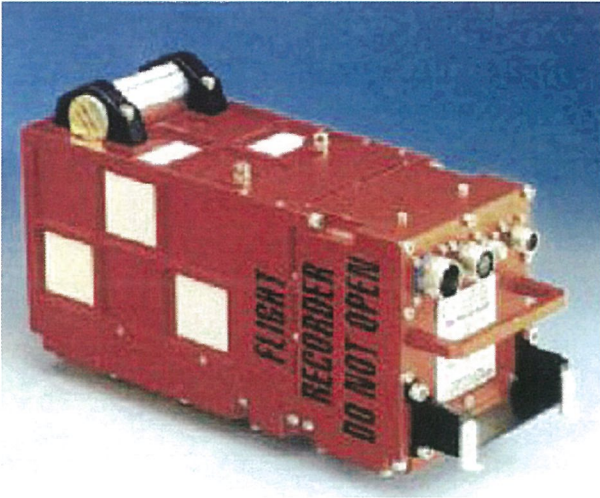
Şimdi bu yazımızda aracımızda meydana gelen 'INCIDENT' yani olay yada aracımızdaki arızalar hakkında bilgi alabileceğimiz bir senaryo hazırlayalım. Bu senaryo hazırlamamızdaki amaç ise, son yıllarda DFDR sistemine eklenen bir işlevi sizlere aktarmaya çalışmak. Bu yeni işlev DFDR sistemini, sadece kaza (ACCIDENT) anında değerli kılmamakta ayrıca olay (INCIDENT) durumlarında da anlamlı (değerlendirilebilir) bilgiler sunmaktadır ki, bu durum kazadan daha sıklıkla gerçekleşmekte ve DFDR sisteminin bu yeni işlevi daha fazla kullanılmaktadır, bu sistem ayrıca uçak sistemlerinin sağlık durumlarını da izlemimize olanak sağlamaktadır. Bu yeni sistem DFDR sistemine tümleşik inşa edilmiş olan ACMS'dir (Aircraft Condition Monitoring System) ACMS sistemi flight recorder da kayıt edilen parametreleri kayıt edilmeden önce birer kopya alır ve bu parametreyi kendi hafızasında saklar (QAR Quick Access Recorder, SAR Smart Access Recorder).



Saklanan bu parametreler 40 Mb veya daha fazla hafızalı kolay sökülebilen bir karta kayıt edilir. Sistem aynı şu an kullanmakta olduğumuz kartlı digital fotoğraf makinaları gibi çalışmaktadır. Çıkarılabilir (flash card-PCMCIA) kartlı sistem sayesinde izlenmesi planlanan sistem ile ilgili parametreler bu kartan okunabilir ve değerlendirilir. Uygulama DFDR'ın uçaktan okunmak üzere sökülmesinin önüne geçerek removal/installation amliyetlerinin de azalmasına vesile olur veya bu kartların varlığıyla; bazı DFDR'larda olduğu gibi (ki B-737-6/7/8/9'deki sistemler) yaklaşık 1 saat süren DFDR download işlemlerinin de önüne geçebiliriz. ACMS sistemi DFDR sistemin kayıt ettiği tüm parametrelere (değerlere) ulaşmamızı sağlar. Hazırlamaya çalıştığımız senaryoya dönerek aracımızdaki bazı önemli sistemleri izlemeyi deneyelim. Araç için önemi tartışılmayan yağlama sistemi için bir kaç parametre yazalım :

P YAĞ: Motor yağ pompası çıkışı yağ basıncı

T1 YAĞ: Motor yağ pompa çıkış sıcaklığı



lerin düzenli olarak izlenmesini istersek eğer, burada küçük bir problemle karşılaşırız. Bu problem; ilgili parametrelere ulaşmak istediğimiz her denemede flight recorder'ın tekrar tekrar uçaktan sökülmesi gereğidir. Bu sıkıntının aşılması noktasında yardımımıza "ACMS" sistemi yetişir. DFDR sistemine kayıt edilen tüm parametre aynı zamanda ACMS sistemine ulaşarak yukarıda bahsi geçen "kolay sökülebilir memory kartlar" sayesinde bu bilgilere rahatca ulaşabilir ve gözleyebiliriz. Eğer sistem için anlatılan bu parametreler uzun zaman gözlenirse aracın normal değerleri ve normal olmayan değerleri zamanla kolayca anlaşılabilir.örneğin "P YAG" parametresinin zamana bağlı bir grafiği çizilirse ve bu grafik her gün tekrarlanırsa sistemde meydana gelen herhangi bir değişiklik (anormallik) yakalanabilir. İşte DFDR sisteminin şuanda enfazla kullanılan (yada kullanılması planlanan) işlevide bu (ACMS) işlevidir. "A C M S" kısaltmasının içindeki "C" CONDITION kelimesi de tam bu anlama gelmektedir. DFDR sistemi ise hala "kara kutu" olarak anılmaya devam etmektedir. Ama DFDR sistemi bu -ACMS- yönüyle belki de biraz daha GRİ'leşebilir ne dersiniz?

T2 YAĞ: Motor yağının karterdeki sıcaklığı

ZAMAN: Aracımızda bulunan zaman saati

DATE: aynı zaman saatinin tarih bilgisi (henüz bazı araçlarda bulunmuyor bulunsada sadece motor hafızasında saklanıyor panellerde görmemiz mümkün değil).

Bu değerlerin her saniye aracımızda bulunan DFDR'a kayıt edilmesini ve bu parametre-

BİR HAVACILIK MÜZESİ

Amerika Birleşik Devletlerinin Florida Eyaleti Kissinmee bölgesindeki bu havacılık müzesi sadece bir uçak sergisinden başka boyutta bir müzedir. "A Flying And Working Museum- Bir Uçuş Ve Çalışma Müzesi" sloganıyla çalışan bu müzede hem uçakları görebilir, hem de havacılık üzerine çalışmalar yapabilirsiniz. Bu müzede 21 türü ile uçabileceğiniz toplam; 40

uçak türü bulabilirsiniz. İşin ilginç tarafı bu 40 tür uçağın içinde 9 tanesinin prototip ve proje

aşamasında olmasıdır. Müze haftanın tüm günleri açık. Sergi bölümü Hafta içi ve cumartesi 09:00 den ak



şam 18:00'e kadar , Pazar günleri ise sabah 09:00'dan 17:00 'ye kadar halka açık. Eğitim bölümü ise 7/24 sistemi ile çalışır, yani haftanın 7 günü 24 saat devrededir. Kısaca bu bölümün kapısı hiç kapanmıyor. Kissinmee devlet havaalanının içinde hizmet eden müzede jet uçaklarından monoplane uçaklara kadar her tür uçak bulabilirsiniz. Müzedeki restorasyon okullarında 5 günlük teknik eğitim verilebiliyor. Bu eğitimler bir iş başı eğitim şeklinde ve atölye ile uçak üzerinde oluyor. Motor,yakıt,hidrolik,elektrik,kaynak gibi konular dahil bir çok ana dalda OJT (On Job Training) eğitimi veriliyor. Müzede uçan kale B-17 , B25 Bombardıman uçaklarını,F4 Phantom'ları ve Rus MIG 21'lerini görebilirsiniz. Daha fazla bilgi için www.warbirdmuseum.com adresini tıklamanız gerekiyor.



"Americas Premier Restoration Facility"

KIŞIN GETİRDİKLERİ

A.AKIN DİLER Kaptan Pilot
THY Uçuş İşletme Başkanı

Ekim 1994'de Roselawn IN yakınında buzlanmadan dolayı Commuter Airline ATR 72 uçağı düştü. Uçak, 10.000 feet irtifada buzlanma koşullarında, yaklaşık 30 dakika beklemeyi flapları açık olarak yapmıştı. CVR kayıtlarına göre uçakta buzlanmanın olduğu ve anti-ice sistemlerinin kullanıldığı tesbit edildi. Bekleme paterni içinde 8000 feet irtifaya alçalma izni verildiğinde flap overspeed ikazı alındı, flaplar yukarıya alındı ve FDR kayıtlarına göre AO-A'nın arttığı görüldü. AOA 6 dereceye eriştiğinde AP disengaged oldu ve aynı anda sağa yatış başladı. Yatış düzeltilemedi, burun aşağıya alarak uçak yere çakıldı."

Bu kaza araştırmaları, aşırı soğumuş su damlacıklarının kısa sürede "mixed ice" oluşmasına sebep olduğunu ortaya çıkardı.

Pist Kullanımı

Slush kar standing water gibi maddelerin pist üzerinde bulunması kalkış mesafesini uzatır. Slush su veya wet snow tanımı kullanılabilir. Wet snow'un yoğunluğu suya nazaran daha azdır. Dynamic hydroplaning ve tekerlek dönüşünün azalması yüksek süratlerde daha fazla olmaktadır. FAA'nin yaptığı araştırmalar slush'ın sebep olduğu geri sürüklemenin hesaplanan hydroplaning süratini %70 artırdığını göstermiştir. Suyla kaplı satırlarda hareket eden lastiklerde hydroplaning tazyik lastik

ve zemin arasında oluşmaktadır.

Kalkışta flap kullanılması V1 ve VR süratlerini arttırmakta bu da slush geri sürüklemesinin flap ve iniş takım kapaklarında hasarlanmaya yol açmaktadır. Yüksek Vr süratleri de kar veya slush'ın iniş takımları yuvasına dolmasına neden olmakta ve iniş takımlarının donma ihtimalini artırmaktadır.

Kar

Eski alışkanlıklar; kartopu yapılabiliyorsa (wet snow belirtilmekte) ve kalınlığı 1/2 inç'ten fazla ise kalkış yapılamaz şeklindedir. 1 ve 2 inç kar, akselerasyonu azaltacak büyüklükte geri sürükleme oluşturabilir. Slush'un motorlar tarafından emilmesi de bir diğer düşünülmesi gereken konudur. Hava sıcaklığı 5 derece C'tan daha soğuk ise ve pist üzerinde biriken kar slush veya su varsa ignition ve ısıtıcılar kalkış rulesinde kullanılmalıdır. Motor emişi için 70-95 kt süratler kritik olarak görülmektedir.

Buzlanma

Buzlanma düşük suhunet ve nem koşullarında oluşmaktadır.+5 derece C ile -25 derece C arası buzlanma için elverişli koşullardır. Uçak gövde buzlanmasında 4 örnek verilebilir; clear, rime, mixed ve frost. Clear ice ve rime ice sıklıkla karıştırılan kavramlardır.

Clear ice

İçinde en az miktarda hava kabar-



cıkları olan şeffaf, düzgün görünümde cumulus tipi bulutlar içinde bulunan, 0 derece ile -10 derece C arasında oluşan freezing rain sonrası karşılaşılabilen ve kışın sıcak cephe önündeki yağışın alt tabakalarındaki soğuk hava ile temasında meydana gelen gibi başlıklarla anlatılabilir.

Rime ice

Aşırı soğuk su damlacıklarının ani donması sonucu oluşan ve içinde hareket halinde hava bulunan yuvarlak beyaz/süt renginde stratüs bulutları içinde OAT-10 derece ile -20 derece C arasında olduğunda oluşan gibi başlıklarla anlatılabilir.

Buzlanma belirtileri

Belirtiler uçak çeşitlerine göre farklılık gösterebilir. Donma suhunetlerinin yakınında veya altındaki suhunetlerde görülebilir nem, ön camlarda, sileceklerde, motor hava alığı girişlerinde ve leading edge'lerde buzlanmanın başlaması ilk belirtiler olarak sayılabilir.

Vibrasyon ve uçak kullanma karakteristiklerinde meydana gelen değişiklikler de buzlanmanın ilk işaretleri olarak düşünülebilir. Şiddetli buzlanma, buzun kalınlığı ve birikim sürati ile meydana gelir. Hava filelerinin geçtiği satırların arkalarında meydana gelen buzlanmalar en olumsuz şartları oluştururlar. ATR 72 olayında da benzer durumların sebep olduğu düşünülmüştür.

Kış şartlarında uçuş hareket kuralları

- İhtiyaç hissedilen balanced filed lenght'ten %40 daha uzun pist kullan,
- Emniyet performansı artırıcı önlemler al,
- Ignation ve anti-ice sistemleri kullan,
- VR süratine 10 kts. ilave et, (kaldırma yüzdesini artırır)
- İniş takımlarını gecikmeli yukarı al,
- Flap kullanımı kaldırmayı artırır. Uygun kal-

kış flabı kullan,

- Normal tırmanış süratinin üstünde sürat kullan, (Buzlanmanın kanat altında oluşumunu sağlar)

8 De-icing işleminden sonra ve kalkıştan önce buzlanma tekrar başlarsa kalkış yapma,

- Buzlanma şartlarında 10 Kts sürat ilavesi bekleme planlaması yap,
- Beklemede buzlanma şartları varsa flap açma,
- Beklemede sürat muhafazası için gaz açma ihtiyacı hissediliyorsa buzlanma başlamış olabilir. İrtifa değiştir,
- Modarate icing şartlarındda inişte approach süratine 10 kts ilave et, oturuşa kadar takat azaltma.
- Aşırı buzlanma ile karşılaşınca AP'u disengaged et, manual uçuş yap,
- Contaminated pistlere inişte, landing distance'ı kontrol et.

Kalkış öncesi ve sonrası planlamalar

- kalkış öncesi hava tahminlerini PIREPS, kalkış iniş ve yedek meydan buzlanma seviyelerini öğren, planlanan route'taki muhtemel buzlanma bölgelerini kontrol et,

• OAT'ı devamlı kontrol et. Kar tabakalarının altında clear ice bulunabilir, unutmama, de-icing'ten sonra kontrol yap/yaptır,

- Buzlanmadan kaçın, görülebilir nemli bölgelere girişten önce anti-ice sistemlerini kullan. Alçalmada drag yaratan sistemleri kullan (speed brake veya spoilerler) bu sistemler kullanılınca motor yüksek takanın korur.

• İmkanlar nisbetinde kanat buzlanma sistemlerinin çalıştığını gözle kontrol et. Çalışmıyorsa manual isteklerini ivedilikle yerine getir. Flaplar açık durumda yaklaşımda buzlanma ile karşılaşılırsa, flapları yukarı almadan önce üst satırlarının buzlanmadığından emin ol,

• Görevin doğru ve emniyette yapılabilmesi için yer personeli ile de-icing sıvı tipi karışım oranı, holdover zaman ve de-icinge başlama zamanı konusunda diyalog kur.

Teknoloji, uçuş hareket deneyimleri ile desteklenmedikçe bir şey ifade etmez. Teknoloji, deneyimler, daha fazla bilgi ve gelişmiş de-icing techizatı kış hareketini daha emniyetli yapacaktır.



EL EMEĞİ İLE AYAKKABI İMALATI

Erhan İnanç

Bu güne kadar Nostalji yazılarımla 40 yıllık havacılık meslek yaşamımdan bazı kesitleri sundum. Sizleri bazen güldürdüm, bazen de düşündürdüm sanıyorum. Siz okuyanlarımla havacılıktan biraz uzaklaştırıp dinlendirmek için bir sürpriz yaparak değişik bir mesleği, "el emeği ile kundura üretimi" ni anlatmak istiyorum.

El emeği –hand made- üretimlerin teknolojiye teslim batı ülkelerinde yüksek bir ücretle alıcı bulunduğunu biliyoruz. Babam rahmetli (Tekirdağlı kunduracı Hasan Usta)'nın İstanbul Çarşıkapı'da Çorlulu Ali Paşa Medresesi içerisinde dükkanı vardı. İlkokul'dan ortaokul son sınıfa kadar yaz tatillerinde ve yarım gün okul olduğu yıllar yarım gün babama çıraklık yaptım. Kalfa olabileceğim olgunluğa eriştiğimde ise kendime başka meslek seçmiştim ve meslek okuluna devam ederken fiilen kunduracılıktan ayrılmıştım artık.

Burada sizlere anlatacağım el emeği ile kundura üretim yöntemi 60 lı yılların sonlarından itibaren kullanılmıyor. Sözü kısası %100 el emeği üretim kundura artık mevcut değil. Belki bazı küçük şehirlerde veya kasabalarda bulunuyor olabilir. Giydığımız o güzelim pahalı kunduralar makinelerde ve yapıştırma olarak üretiliyorlar çağdaş teknolojiye uygun olarak.

Havacılık mesleğinde olduğu gibi her meslekte özel terimleri vardır. Bu terimler genelde o mesleğin mensupları tarafından bilinir ve kullanılır.

Bu terimleri bilmeden el emeği ile ayakkabının nasıl üretildiğini anlatmak da, anlamak da

zordur,
hatta
im -



k a n -
sızdır. Bu
nedenle önce
kunduracının kul-
landığı malzeme ve
takımların terimlerini tanıtmak istiyorum sizlere.

KULLANILAN MALZEMELER

SAYA :

Ayakkabının üst deri kısmı. Ayakkabının modeline ve ölçüsüne göre özel yapılmış mukavva kalıpların yardımı ile kesilmiş deri parçalarını modeline uygun dikerek kalıba çekilecek şekilde üretilmiş malzemeye saya, deri parçalarını saya dikiş makinesinde dikerek bu duruma getiren kişiye de sayacı denir.

VARDOLA:

Ayakkabının taban köşesi üzerindeki üst kattır. Dışardan bakıldığında ayakkabı tabanının tamamını kapladığı sanılan bu parça esa-

sında ayakkabıyı çepeçevre saran dar kösele şerit şeklindedir. Vardola, astar köselesi ile sayayı yani 3 parçayı birbirine bağlar.

Vardolanın taban astarı köselesi ile sayaya bağlanma metodu ikiye ayrılır.

Eğer bu işlem çivi ile yapılıyorsa çivili ayakkabı, dikiş ile yapılıyorsa dikişli ayakkabı denir. Çivili ayakkabının ağaç kalıbının alt yüzeyini, çakılan çivinin ucunun dönerek perçin gibi şişmesini sağlayan yani, dayama görevi yapan bir saç ile kaplı olmalıdır. Eğer kalıbın altında sac yoksa ayakkabı dikişli olacak demektir.

Taban köselesi de vardolaya, taban köselesinde falçata ucu ile açılmış haramaki kanalından elde veya kazuma makinesi ile dikilir.

KÖSELE :

Ayakkabının tabanında ve bazen topuğunda da kullanılan kalın ve dayanıklı hayvan derisidir. Kullanılmadan önce uzunca bir süre su içinde ıslatılarak tavllanır. Sonra ölçüsüne göre kesilir ve kunduracı dizinin üzerine koyduğu ütü demiri üzerinde çekiç ile döverek kıvama getirir. Normal kösele 3-5 mm kalınlığında ve toprak rengindedir.

Bazı yazlık ayakkabılarda, özellikle sayası beyaz deriden olanlarda veya açık sandalet tipi ayakkabılarda kullanılan beyaz köseleyle şaplı kösele denir. Taban içinde, fort ve bombe olarak kullanılan 1-2 mm kılınlığında olan köseleyle de vaketa denir.

ÜTÜ DEMİRİ :

O zamanlar terzilerde ve evlerde içine kor halinde mangal kömürü konan ütüler kullanılırdı. Terzilerin kullandığı ütüler evlerde kullanılanlardan daha büyük ve ağır olurdu. Bu ütülerin tamamı dökme demirden olup taban kısmı 2-3 cm kalınlığında idi. İşte kunduracının dizi üzerine koyup örs olarak kullandığı ütü demiri bu ütülerin taban kısmıdır ve bugünkü ütülerin tabanı formundadır. Şimdi bu eski ütülerin bazı nostalji sevenler tarafından çiçek sakısı olarak kullanıldığını biliyoruz.

DERİ:

Ayakkabının üst kısmında kullanılan ve koyun derisinden yapılan kısım. En dayanıklı olanına vidala denir. Her renkte olabilir. Sürekli parlak kalan ve ömür boyu boya istemeyen

rugan ise genelde siyah renkte olurdu. Sonraları başka renklerde üretilir oldu.

Keçi derisinden yapılanı genellikle terlikçiler tarafından tercih edilir ve sahtiyan denir. Ismarlama yapılan bazı ayakkabıların yürürken gıcirtılı ses çıkarması talep edilirdi. Moda olduğu zamanlarda giyen kişi tarafından gururla taşınır ve gıcirtı sesini çevredeki herkesin duymasına özen gösterilirdi. Bunu sağlamak için üretim sırasında taban iç köselesi ile dış kat köselenin arasına gaz yağı ile ıslatılmış ve parlak yüzeyleri birbirine bakan 2 parça keçi derisi yani sahtiyan konur. Yürüme sırasında bu 2 deriden üstte kalanı sabit dururken altta kalanı ayak hareketi ile biraz hareket ederek sürtünme sonucu gıcirtı sesi yapar.

HARAMAKİ:

Vardolayı dikmek için üzerine limaki denen üşgen eyenin sap kısmı kıvrılıp sivriltilmiş ucu yardımcı ile açılan kanala verilen ad. Ayrıca, taban köselesini saya çevresindeki şerit köseleyle (vardolaya) bağlamak için taban köselesi üzerinde falçata ucu ile açılan kapaklı yarığa da aynı ad verilir. Bu kapaklı yarık dikiş işi bittikten sonra çiriş ile yapıştırılarak kapatılır, dikiş görülmez ve ayakkabı kullanılırken dikiş iplikleri yere temas etmediği için de aşınmaz/kesilmez.

FORT:

Ayakkabının sayasında deri ile iç astarının arsına konan ve ayakkabının arka tarafının sert durmasını sağlayan, falçata ile traşlanarak inceltilmiş kösele.

BOMBE :

Ayakkabının sayasında deri ile iç astarı arasına konan ve ayakkabının burun kısmının sert durmasını sağlayan, falçata ile traşlanarak inceltilmiş kösele.

USKUFYE:

Süet deri olan ayakkabının üretim sırasında sayasının lekelenmesini önleyen beyaz, kâsâp kağıdına benzer özel bir kağıt. Çok az ıslatılarak saya ile beraber kalıba çekilir ve ayakkabı imalatı sona erince vardolanın hemen üzerinden falçatanın ucu ile dikkatli bir şekilde kesilerek alınır.

Çivi, ip, boya, gibi harcı-alem malzemeleri özel olarak anlatmaya gerek yok sanırım.

YAĞMUR-DONANYAĞMUR-KAR-DOLU

A.Akın Diler

Kpt. Pilot

THY Uçuş İşletme Bşk.

Yağmur

Yağmur, yere sıvı halde düşen yağış olarak isimlendirilir. Bulut içindeki su, damlacıklar veya buz kristalleri şeklinde bulunur. Yerçekiminin etkisiyle yeterli büyüklüğe eriştiklerinde buluttan ayrılırlar. Buz kristalleri yere erişinceye kadar eriyerek sıvı hale geçerler. Bazı durumlarda su damlacıkları ve buz kristalleri buluttan ayrılırlar, ancak yere düşmeden buharlaşırlar. Bu durumda bulutun altında asılı duran siyah bir görünüm oluşturur ve *virga* ismini alır. Bulut altında kalın tabaka halinde kuru hava veya kalın olmayan aşırı kuru hava bulunması virgayı oluşturur. Virga yere ulaşmaz ve yağış olarak sınıflandırılmaz.

Yağışın sınıflandırılması

Yere erişmiş yağış değişik usullerle tarif edilebilir. USA'da yağmur tanesinin büyüklüğü ve görüşü etkilemesi sınıflandırılır. Yağmur tanesi 0.065 mm.'den daha ufak çapta olduğunda *drizzle*, görüşe bağlı olarak da *light*, *moderate* ve *heavy drizzle* olarak isimlendirilir. Diğer ülkelerde yağış üreten bulutlara göre yağmur veya sağanak ismini alır.

Stratus ve altostratus bulutlarda oluşan yağışlar yağmur diye isimlendirilir. Geniş sahaları kapsar ve uzun süreli olurlar. Sağanak yağışlar *cumuliform* bulutlarda oluşur, mevsii ve kısa sürelidir. Thunderstrom ile birleşen yağışlar çok şiddetlidirler.

Donan Yağmur

Kış şartlarında bulutların seviyesinde ısı sıfır derecenin altında ise, bulutlardaki su damlaları aşırı soğumuş olarak buluttan ayrılırlar.

Hava tabakası veya yer yüzeyi ısısı 0 derece C (32 derece F) olduğunda bu damlacıklar donarlar. Yağışın bu şekilde donması donan



yağmur olarak isimlendirilir. USA'de bu durum *sleet* adını alır. Avustralya ve İngiltere'de *sleet*, *melted snow* için kullanılır.

Zemin Şartları

Aşırı soğumuş büyük damlalar, donmakta olan satıha/zemine çarpınca dağılırlar ve bölgeyi 'glaze' diye isimlendirilen buz ile kaplarlar. Bu tip buzlanma araba kullanma ve yürüme için tehlike oluşturur. Aynı koşullarda oluşan sağanak yağışlara da 'ice storm' denir.

Aşırı soğumuş ufak damlalar donmakta olan satıha/zemine çarpınca hemen donarlar ve aemenin granül şeklinde 'rime' denilen buz ile kaplarlar, Bu satıhlar *glaze* kadar kaygan değildir.

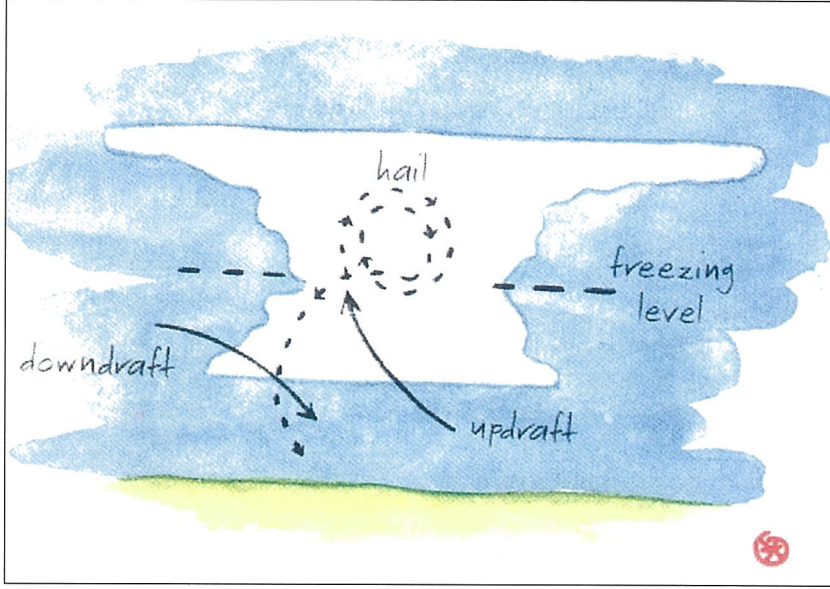
Glaze oluşumundan sonra birkaç saat yerde

kalabilir. Günlerce kaldığına az rastlanır. 1969 kışında USA-Connecticut'ta ağaçlarda 6 hafta kaldığı görülmüştür.

Kar

Avrupa ve Kuzey Amerika'da bilinen yağış şeklidir. Ekvator'un 3 derece güneyinde olmasına rağmen Mount Kilimanjaro-Tanzanya'nın tepesinde devamlı kar bulunur.

Kar ısıнын 0 derece C(32 dereceF) ve altında olduğu şartlarda bulut içindeki su buharının donması sonucu oluşan buz kristalleridir. Bu kristaller sonra kar tanelerine dönüşür ve yeterli ağırlığa erişince buluttan ayrılırlar.



ufak ve toz taneleri şeklinde yüzeyde yer alır. Isı donma seviyesine yakın ise büyük ve nemli olur ve sathi kolayca yapışır

Dolu

Yağış şekillerinin en tahrip edici olanıdır ve thunderstromlar tarafından oluşturulur. Dolu, *cumulanimbus* bulutları içinde bulunan aşırı soğumuş su damlacıklarının bulut içinde üst tabakalara taşınması sonucu meydana gelir. Değişik suhunet ve nem koşullarında dolaşan bu damlacıklar üzerinde buz oluşur.

Pek çok dolu, bezelye büyüklüğündedir. Zaman zaman golf topu, bazen de portakal büyüklüğünde olan dolulara rastlanmıştır. Dolunun büyüklüğü bulut içinde kalma zamanına bağlı olarak değişir. Dolu bulut içinde yeterli büyüklüğe kavuştuğunda, yukarı hareket sağlayan kuvvetin azalmasında buluttan ayrılır. Bahar ve yaz dönemine ait thunderstromlarda daha çok görülür.

Anormal Dolu Olayları

Kuzey Hindistan'da 1988 yılında golf topu büyüklüğündeki dolunun 250 kişinin, Bangladesh'te 1986 yılında 1 kg ağırlığındaki dolunun 92 kişinin ölümüne neden olduğu bilinmektedir.



Be extra cautious when flying around mountains

approach charts

1- QUIRT IAF'siile tanımlanabilir.

- a- IJAC ILS 'den 17.3 mil
- b- B- JAC VOR'ı 004 radyalı ve DNW VOR'ı 267 radyalı,
- c- JAC VOR'ı 004 raddyalı ve IJAC ILS'den 17.3 mil.
- d- b ve c

2- Procedure turn inbound ve outbound dönüşleri QUIRT noktasına göre, JWAC 004 radyalı veya localizer kullanılarak yapılır.

- a- Doğru
- b- Yanlış

3-Bu yaklaşımda procedure turn.....dir.

- a- Mecburi,
- b- B- İsteğe bağlı,
- c- DNW WOR 'dan gelişte istenmez,
- d- Radan vektörü varsa istenmez.

4- Procedure turn NM içinde tanımlanmalıdır.

- a- SAKER'der 11
- b- IJAC ILS DME 'den 17.3,
- c- QUIRT noktasından 10,
- d- JAC VOR'dan 27.3

5- DUNIOR VOR 'dan 246 radyalı sağlar.

- a- SAKER noktasına ilave yol,
- b- SAKER noktasının tanımlanmasını,
- c- En düşük direk yaklaşma miniması,
- d- Direk yaklaşma metodu.

6- En yüksek maniaları, insan yapılarını ve arazi konturlarını gösteren yükseklikler arazi ve yapılara karşı korunma sağlar.

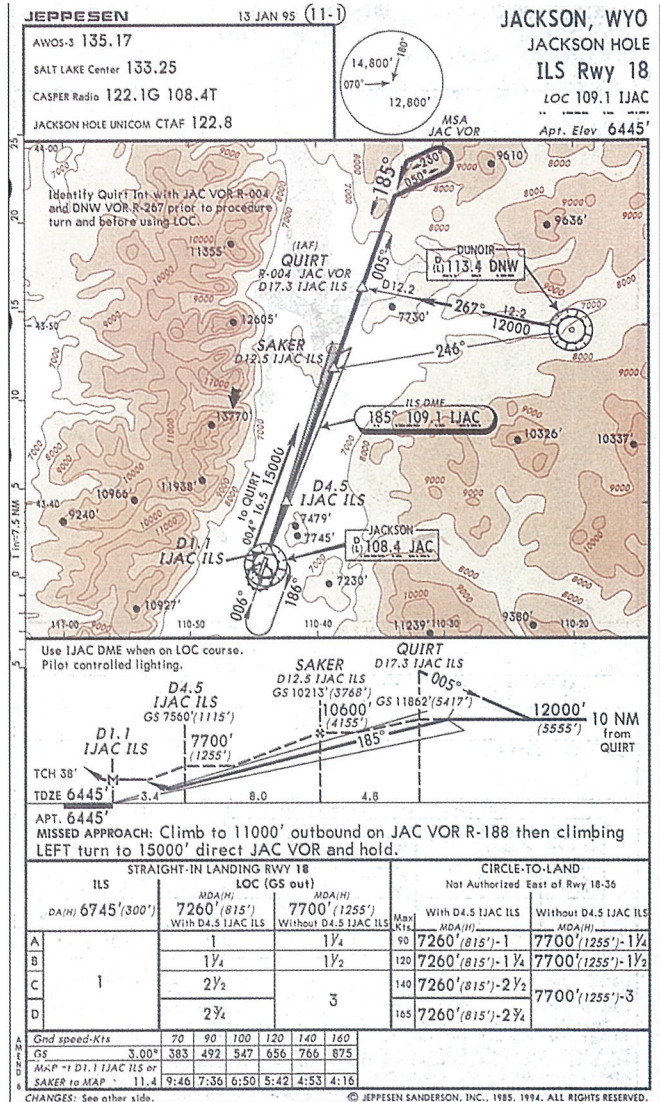
- a- Doğru
- b- Yanlış

7-IJAC ILS 4,5 DME'de HAT değerleri.....ft.dir.

- a- 300 ve 815,
- b- 815 ve 1255,
- c- 815 ve 1255 (lokal altimetre bağlanmış),
- d- Aynı.

8- IJAC DME 'si ve LOC (GS out) durumunda straight-in landing ve circling approach-es.....

- a- Tavsiye edilmez,
- b- DH yükseltilerek tavsiye edilir,
- c- JAC VOR'dan DME alınarak tavsiye edilir.



d- MDA yükseltilerek tavsiye edilir.

9- Category C uçak ve 140 kts ile türlü yaklaşma.....

- a- Gece yapılmaz,
- b- Gece veya gündüz 18/36 pisti doğrultusunda yapılır.
- c- Pist sonu 1,5 mil mesafe içinde yapılır,
- d- Gece veya gündüz 18/36 pisti batısında, pist sonu 1,7 mil mesafe içinde yapılır.

10- Missed approach uygulamasında, 170 radyalda JAC VOR'na yaklaşımda bekleme paternine giriş ve bacak uzunluğu.....dır.

- a- Teordrop, 1 dakika,
- b- Paralel, 1 dakika 30 saniye,
- c- Direk, 1 dakika 30 saniye,
- d- B veya c olabilir.

BİR HAVACILIK BAŞUCU KİTABI



Havacılık üzerine Türkçe yazılmış en güzel kitaplardan birisi de "Türk Havacılık Tarihi'dir. Amerika'lı havacı Stuart Kline tarafından kaleme alınan eser, Havaş'ın sponsorluğunda Aralık 2002 tarihinde yayınlandı. 1963 doğumlu Stuart Kline 1989 yılında Los Angeles Kaliforniya'dan İstanbul'a turist olarak geldi. Çevirmenlik, araştırmacılık ve yazarlığı seçen Kline, ilki Hazerfen Havaalanında , ikincisi ise Collection Club'te olmak üzere iki defa fotoğraf sergisi açtı. "Türk Havacılık Tarihi"ni anlatan bu fotoğraflar 1910-1970 yılları arasında çekilmiş olup Kline'in kitabında

yayınlanmaktadır.

560 sayfalık bu eserin sahibi Stuart Kline, dergimize de zaman zaman yazılarıyla destek olmaktadır

approach charts cevapları

- 1- (b) Plan view'da, QUINT noktasının tanımının kullanılmalamayacağı not olarak yazılmıştır.
- 2- (b) QUINT noktası JAC VOR ile tanımlanır ve procedure turn, localizer'den referans alınarak uçulur.
- 3- (a) Arrival routelerde "NoPT" bilgisi ve radar olmadıgından bu yaklaşımda procedure turn yapılması zorunludur.
- 4- (c) Procedure turn QUINT noktasından 10NM içinde tamamlanır. (JEC ILS'ten 27.3NM'de eşdeğer mesafedir).
- 5- (b) DNW 246 radyalı ince hat ve ufak ok başlığı ile SAKER noktasının tanımlanmasını sağlar.
- 6- (b) Yüksek araziler ve insan yapısı manialar çarpma için risk teşkil ederler. Chart'ta işaretleilmiş kısımların dışında bazı yüksekliler bulunabilir. Pilotlar chart'larda bulunan basili minimum ittifalara özen göstermelidirler.
- 7- (a) HAT değerleri, DA veya MDA'yı takip eden parantez içine yazılmıştır.
- 8- (d) Straight-in landing ile circling approach'ta LOC (GS OUT) ve DME'siz durumunda MDA 449 feet artırılarak icra edilir.
- 9- (d) Circle-to-land gündüz ve gece 18/36 pisti doğusundan yapılamaz. Ayrica AIM'ye göre, C kategorisi uçaklar pist sonu 1.7 NM içinde manevralarını tamamlamak zorundadırlar
- 10- (c) Bu durumda direk metod ile beklemeye girilir. 14.000 feet MSL üzerinde bekleme bacak uzunluğu 1 dakika 30 saniye olarak uygulanır.

magazin

SICAK BIÇAK :

LAZER

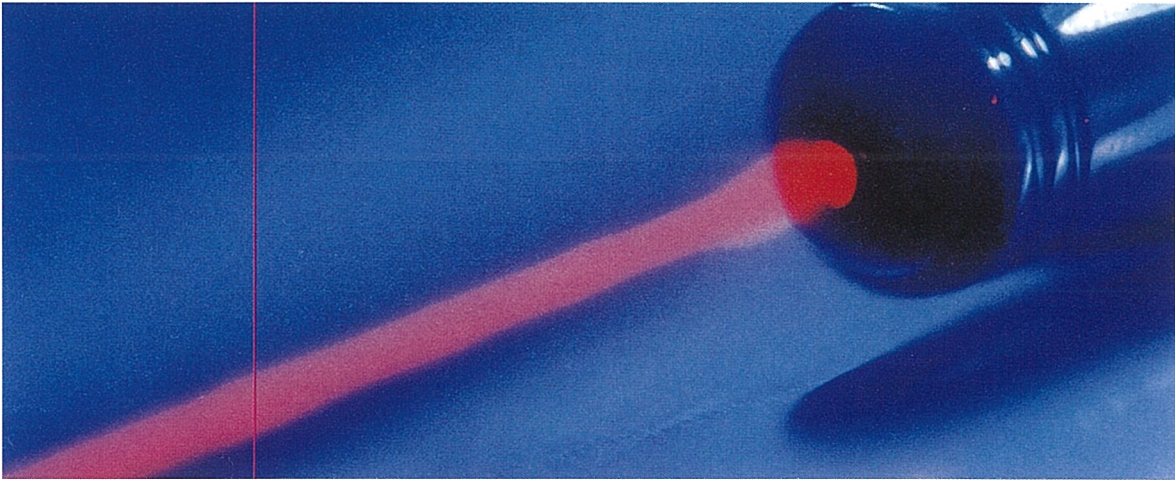
Lazerin tıpta kullanım alanları günden güne artıyor."Yakıp,buharlaştırarak" etki gösteren bu mucizevi ışıkla; güzelleşmeden, cilt gençleştirmeye, beyin tümöründen, horlamaya, varisten, akne lekelerine kadar bir çok rahatsızlıkta mükemmel sonuçlar elde ediliyor.

Lazer... Bir kuşak için bilim kurgu gizemini, bir kuşak için diskotek ışıklarını çağrıştıran "ışık". Ancak günümüzde lazer, özellikle kadınların ilgisini çekiyor. Çünkü genç görünmenin ,cildi gençleştirmenin yolunu lazer aydınlatıyor!

Lazer sözcüğü (LASER; Light Amplication by the Stimulated Emission of Radiation) "uyarılmış radyasyon yayılımı ile güçlendirilmiş ışık"ın baş harflerinden oluşuyor. Kısaca lazer, güçlü görünür ışık huzmeleri oluşturmak üzere atom ya da moleküllerdeki enerjiyi kullanan aygıtın adı. Peki, lazer ışığının bildiğimiz ışıktan farkı ne ? Farkı gücünde. Normal ışık,rasgele bir şekilde foton yayılımı ile olur ve fotonlar aynı enerjiyi taşımadıklarından monokromatik ya da tek renkli olamazlar. Oy-



sa lazer, belirli bir sıra içinde foton yayılımını sağlar, fotonların enerjisi aşağı yukarı aynı ol-



duğundan, bildiğimiz ışıktan çok daha güçlüdür ve tek renkli ışık olarak görünür. Teorik olarak lazer ışığının gücünün sınırı olmadığı söylenir.

Milimetrik odaklanma:

Lazer tıpta çok önemli bir rol oynuyor. Yalnızca estetik alanında değil, hastalıkların tedavisinde, özellikle ameliyatlarda cerrahlar ve



hastalar için kolaylıklar sağlıyor. Lazer ışığının bir özelliği de milimi milimine istenildiği yere odaklanması. Bu, tam da bir cerrahın en çok istediği bir şey: İstenildiği yere, istenildiği derinliğe kadar odaklanabilen ve etkisiyle hastalıklı dokuda gereken işlemi yapabilecek bir araç.

Lazer ışığı, buharlaştırarak, yakarak iş görüyor. Örnek; lazer ışınıyla hastalıklı doku, bir siğil yok edilebiliyor. Beyin ve karaciğer tümörü ameliyatlarında, çevre dokuya en az düzeyde hasar verecek şekilde kullanılabiliyor. Yine ameliyatlarda kanamanın önlenmesi için damarlar lazer sayesinde 'mühürleniyor'. Lenf damarlarına lazer uygulaması ile ödem gideri-

lebiliyor, kanserli hücrelerin lenf damarları yoluyla yayılması önleniyor. Sonra göz ameliyatları... Görüşün düzeltilmesinde, sözgelimi miyop ve astigmat tedavisi yada katarakt ameliyatlarından sonraki bulanık görmeler de ...

Lazerle gençleşme:

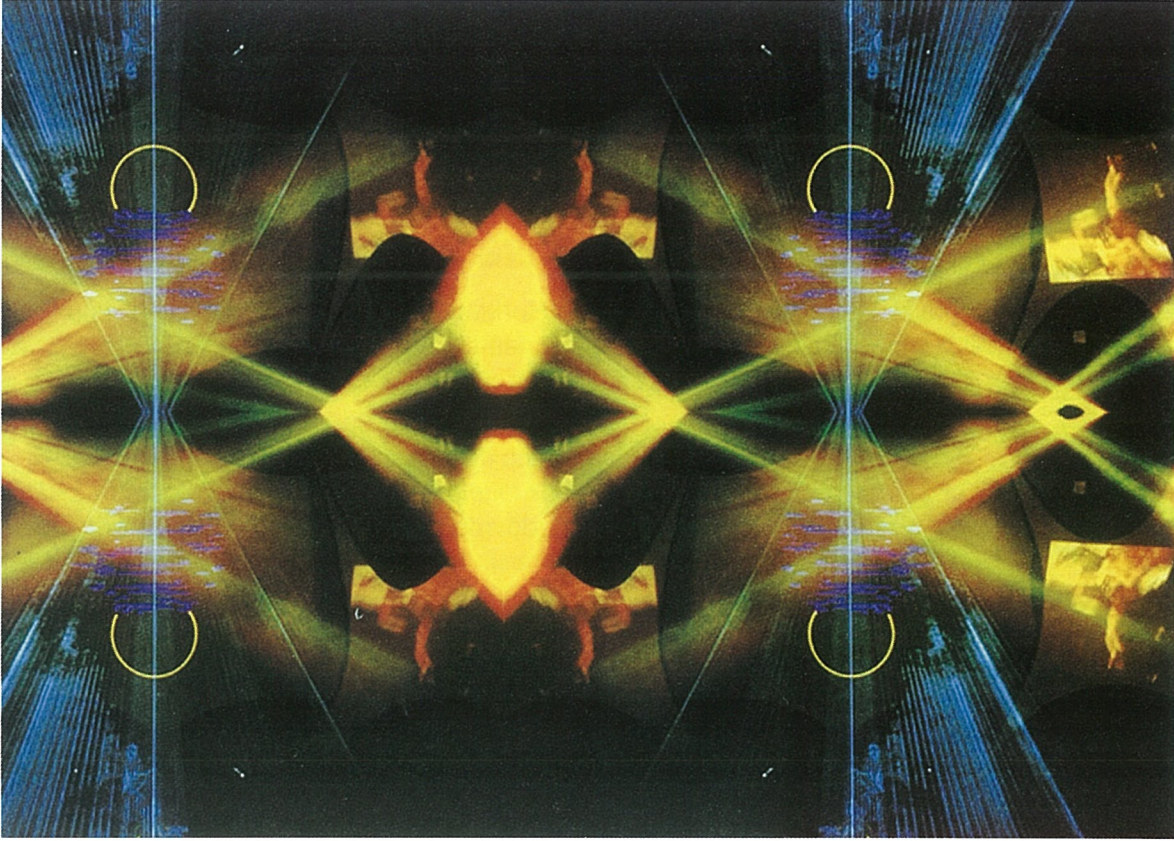
Horlama tedavisinde de lazerin yeri var. Horlamayı önlemek için küçük dil üzerinde yapılan operasyonda da lazer kullanılabiliyor.

Lazer yaygın ününü kozmetik alanında, en başta da kırışıkların giderilmesinde yaptı. Yaşlılık lekeleri, istenmeyen tüyler, doğum lekelere, dövmelemin silinmesi, diş eti kontürü düzeltilmesi, akne izi giderilmesi, varis ve nasır tedavisi ve saç nakli de lazerin mucizesinin görüldüğü anlardan.

Lazerin bu denli farklı alan ve durumda uygulanması zaman içinde gelişti. Çünkü her uygulama lazer ışığının farklı dalga boyu ile bağlantılı. Etkide derinlik, bu farklılıklar sayesinde kazanıldı. Bu da yeni lazer türlerinin geliştirilmesiyle sağlandı. Şu anda tıpta 100'ün üzerinde dalga boyu kullanılıyor.

1990'lı yıllarda mucizevi kırışık giderici olarak tanınmaya başlayan lazerden önce kadınlar yakıcı kimyasallarla yüzlerine "peeling"uy-





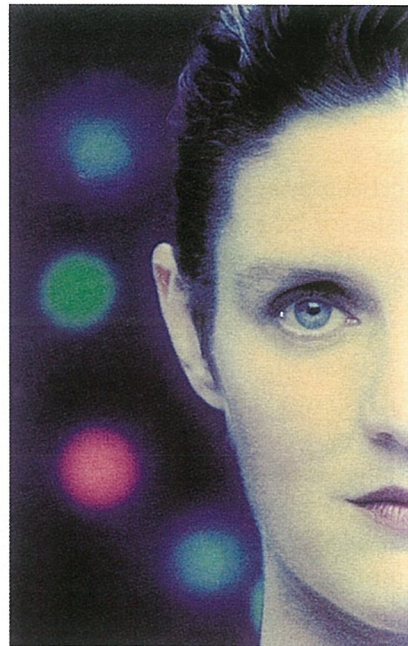
gulamakta yada zımparalamaktaydı. Çünkü pürüzsüz bir cilt elde etmenin yolu üst tabakayı tahriş ederek kaldırmak ve alttan yeni dokunun gelmesini sağlamaktır. Bu soyma, yani "peeling" tekniği aslında çok eskilere dayanıyor. Bu alanda ilk kullanılan lazer türü, 1964 yılında geliştirilen, sürekli ışın gönderen karbondioksit lazeriydi. Siğiller üzerinde çok başarılıydı. Cilde "yeni yüzey kazandırmak" için kimi doktorlara göre uygun değildiye de, ısrarla uygulayıp iyi sonuç alanlar oldu. Yine de felaketle sonuçlanan vakaların sayısı hiç de az değildi.

Şaşırtıcı mükemmellik !

90'lı yılların sonlarında ise karbondioksit lazerinin kısa aralıklarla ışın veren türü geliştirildi. Işın, deri üzerinde çok kısa süreler kaldığı için çevre doku hasar görmüyordu. Bu lazer türünü ilk kez kırışıklıklar üzerinde deneyen Richard Fitzpatrick, sonuçların mükemmelliği karşısında şaşkınlığa uğradığını söylüyor.

Lazerle kırışıklık silmede beklenmedik bir

sonuç da ortaya çıktı: Alt tabakadaki kollajen, işlem sonunda büzüldüğü için "lifting", yani germe etkisi de gözleniyordu. (üç milimetrelik bir lazer ışını, tek bir geçişte derinin en üst tabakasını buharlaştırıyor. Doku kalıntıları alındıktan sonra pembe alt deri ortaya çıkıyor. Lazer ışını ikinci kez uygulandığında bu tabakada ki kollajen büzülüyor ve deri pürüzsüzleşiyor.) Lazerle iyileşme tahriş edici kimyasallara göre daha acısız, daha hızlı ve kolay oluyordu. Ancak iyileşme bir iki



haftayı bulabiliyor ve acı hissedilebiliyordu. Karbondioksit lazerinden sonra geliştirilen YAĞ lazerinin ise karbondioksit lazerine göre daha acısız olması ve daha kısa sürede iyileşme gibi avantajları var. Ancak karbondioksit lazeri kadar "lifting" etkisi görülüyor.

Ciltteki renk farklılıklarına dikkat !

Lazer uygulamasında yapılacak işlemin hastaya, cilt tipine ve amaca göre belirlenmesi gerektiğini söyleyen Oymak, karbondioksit lazerinde ciltte istenmeyen beyazlığın görülebildiğini vurguluyor: "Uygulanan alanda be-

yazlaşmalar yüzünden yüz cildinden renk farklılıkları ortaya çıkabiliyor. Hasta güneşte bronzlaşmak istediğinde bu farklılıklar iyice belirginleşiyor. Ama bu etki YAG lazerinde görülüyor. Prensip olarak, lazerin termal etkisi arttıkça artıyor; iş yumuşadıkça problemlerde azalıyor. Sözgelimi "cooltouch" yönteminde tıraşlama yapılmaksızın kollajenin büzülmesi sağlanıyor. Bu bir anlamda lifting etkisi sağlıyor. Derin kırışıklıklarda, mesela göz çevresindeki kaz ayağı çizgilerinde yumuşama elde ediliyor, ama ince kırışıklıkları gidermiyor. Ama şunu da unutmamak gerekir, yüz germe konusunda lazerle, ameliyat kadar başarılı sonuç alınamaz. SEALIFE

GERİP AMA GERÇEK

- ✓ Kirpiller suda batmaz.
- ✓ Yunuslar gözleri açık uyurlar.
- ✓ Yetişkin bir ayı bir at kadar hızlı koşabilir.



- ✓ Rögar kapakları ne yana döndürülürse döndürülsün delikten içeriye düşmez.

Bu yüzden kare, oval değil, daire şeklinde yapılırlar. Sadece bu şekil düşmeye karşı uygundur.

- ✓ Bir uçağın uçuş aşamasına gelinceye kadar kullanılan evrakların ağırlığı o uçağın neredeyse kendi ağırlığına eşittir. Bu yüzden havacılıkta "Uçak Kendi Ağırlığı Kadar

Ağırlıkla Uçar" denilir.

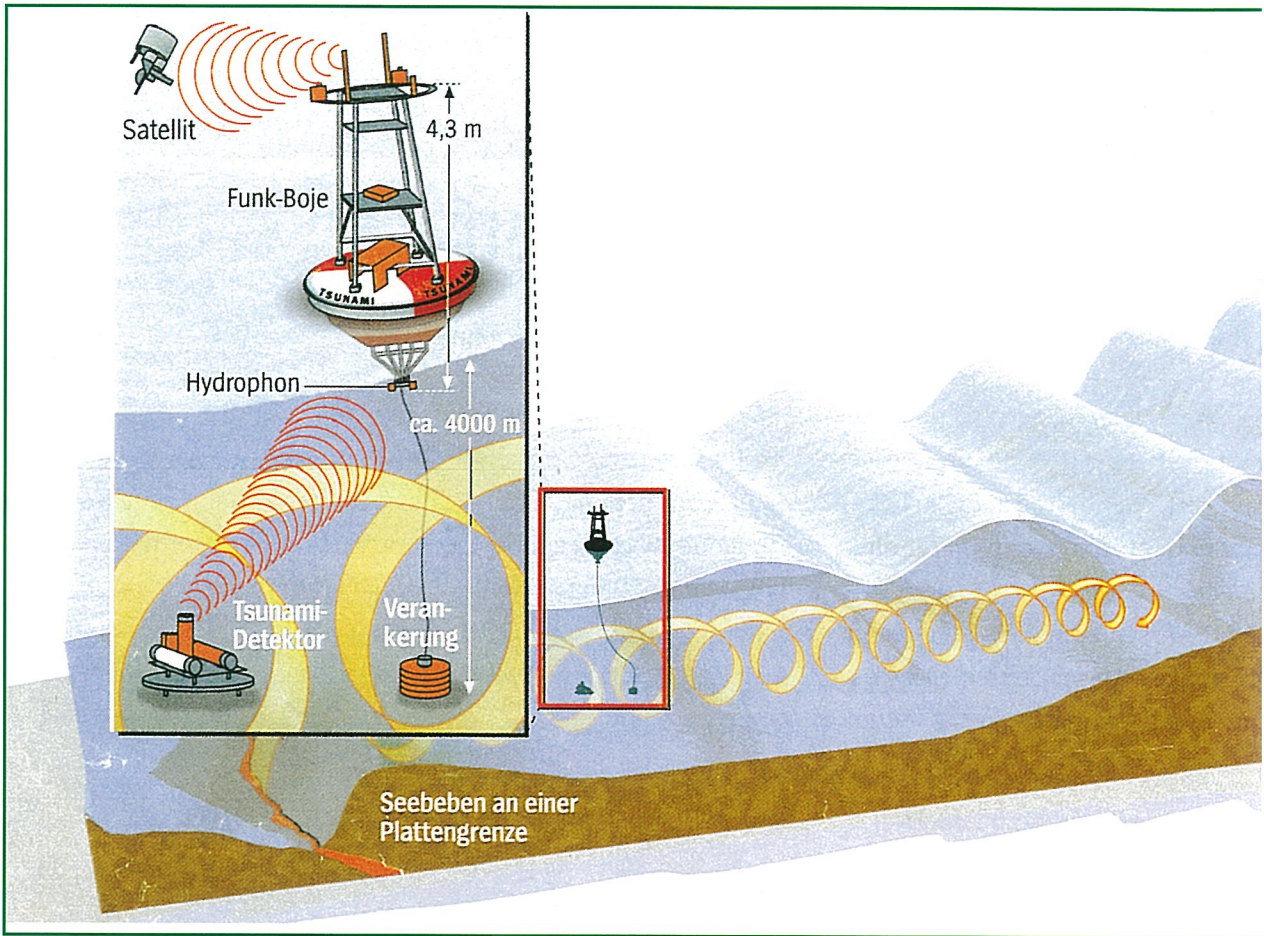


çeviri

TSUNAMI NEDİR ?

Almanca'dan çeviri : Bülent BALCI
(Almanya)

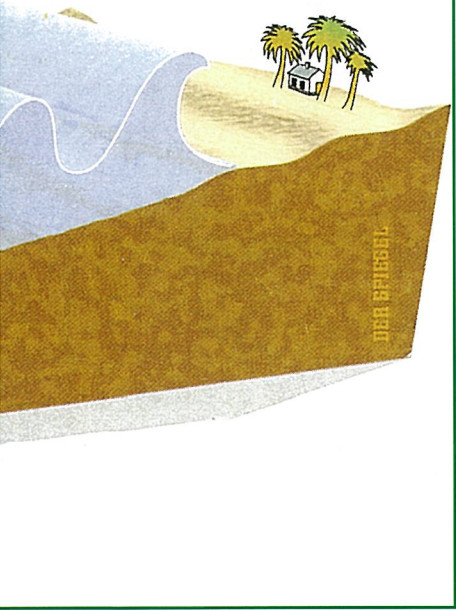
Düzenleme: Kemal KANAT



Tsunamiler deniz veya okyanuslarda oluşan depremlerle oluşurlar. Deprem sonrası ortaya çıkan dalgalar ardarda ve yüksek olarak en yakın karaya çarparak hasar oluşturur ve çevreyi sular altında bırakırlar. Birkaç sene

Tsunamiler deniz veya okyanuslarda oluşan depremlerle oluşurlar. Deprem sonrası ortaya çıkan dalgalar ardarda ve yüksek olarak en yakın karaya çarparak hasar oluşturur ve çevreyi sular altında bırakırlar.

önce Papua Yeni Gine açıklarında meydana gelen bir deprem sonrası tsunami oluşmuş, boyları 10 metreye varan dalgalar çevre adalarda yaşayan yüzlerce insanın ölümüne neden olmuş-



tu. Tsunami sonrası adadaki görüntü korkunçtu. Her yer yıkılmış evler, sökülmüş ağaçlar ve yerlerde şişmiş cesetlerle doluydu. Denizde 20 km. derinden gelen deprem sonrası oluşan bu tsunamileri önceden kestirmek mümkün müydü?

dü?

Merkezi Amerika Birleşik Devletlerindeki Seattle'de bulunan "National Oceanic and Atmospheric Administration- Ulusal Okyanus ve Atmosferik Araştırma Merkezi" yıllardır bu konu ile ilgili olarak çalışıyor. Bu programın lideri olan Frank Gonzalez Tsunamilerin erken uyarı ile önceden anlaşılması için geliştirilen bir sistemin ve programın başında bulunuyor. Sistem deniz ve okyanusa bırakılan şamandra tipli sensörler vasıtasıyla işliyor. Tsunami dedektörleri suya bırakılınca yanlarındaki şamandralı sensörler uydulardan sinyal alıyor ve sistem şamandranın etkisini izleme metodu ile hazırda bekliyor. Tektonik sistemleri hissetmek için şamandrada dipten 4000 metre yükseklikte bir ip ile sabitlenmiş olarak bekliyor.

Tsunami sırasında oluşan su altı dalgaları ve etkileri kıyıya doğru ilerlerken dalga etkisi daha hızla ve sıklıkla oluşur. Bu akıntı etkilerini hissedenden dedektör sinyalleri sensöre bildirir. Sensör ise uyduya sinyal vererek Tsunaminin oluştuğunu uydu yardımı ile merkeze bildirir. Tsunamileri tespit etmek için Amerika'da 3 tane üs bulunuyor. Pasifik, Alaska ve Oregon bu üç merkezin bulunduğu bölgeler. Tsunami olasılığı bu bölgelerde daha yoğun olduğundan üs olarak buraları özellikle seçilmiş. Gonzalez, böylece Kuzey Pasifiği ve Alaska'yı de-

netleyip güvencede olabileceklerini belirtiyor. 1990 yılından beri 4000 metre su altından alınan verileri denetleyen Gonzalez bu birimin başında çalışarak bir çok gelişme kaydetmiş. 1999 yılındaki körfez depreminden sonra gözler İstanbul'a yönelmiş. Avrupalı jeologlar ve sismograflar Ege ve Akdenizdeki depremler için yapılacak olan İstanbul konferansı öncesi beklenen İstanbul depremi hakkında bir çok konferanslar düzenlemişler. Bu konferanslara çok sık katılan bir bilim adamı da İtalya'nın Bologna Üniversitesinden Jeofizik profesörü Stefano Tinti'dir. Bu İtalyan bilim adamı İstanbul'da ve Marmara denizinde 900 metrelik derinliklerden alınan sensörlerle Mayıs 2001'de bir rapor hazırlamış.

1999 Depreminden daha büyüğünü bekleyen İstanbul'u acaba bir Tsunami bekliyor mu? Yüzyıllar önce bir İstanbul depremi sonrası surları aşan dalgalardan bahseder tarihçiler. Kimi bilim adamlarına göre deniz ve okyanuslarda oluşan Tsunami Marmara gibi küçük bir iç-denizde olamaz. Bu konuda bilim adamları ikiye ayrılıyor. Profesör Stefano ise İstanbul'da Tsunami için evet de demiyor, hayır da. Profesör, Marmara denizinin 900 metreden derin olduğunu ve bunun Tsunami cihazının takılması için yeterli olduğunu söylüyor. Belki de derinlik Tsunami için de yeterlidir. Kimbilir?

UTED ANLAŞMALI YERLER

UTED ÜYELERİNİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI TESİSLER

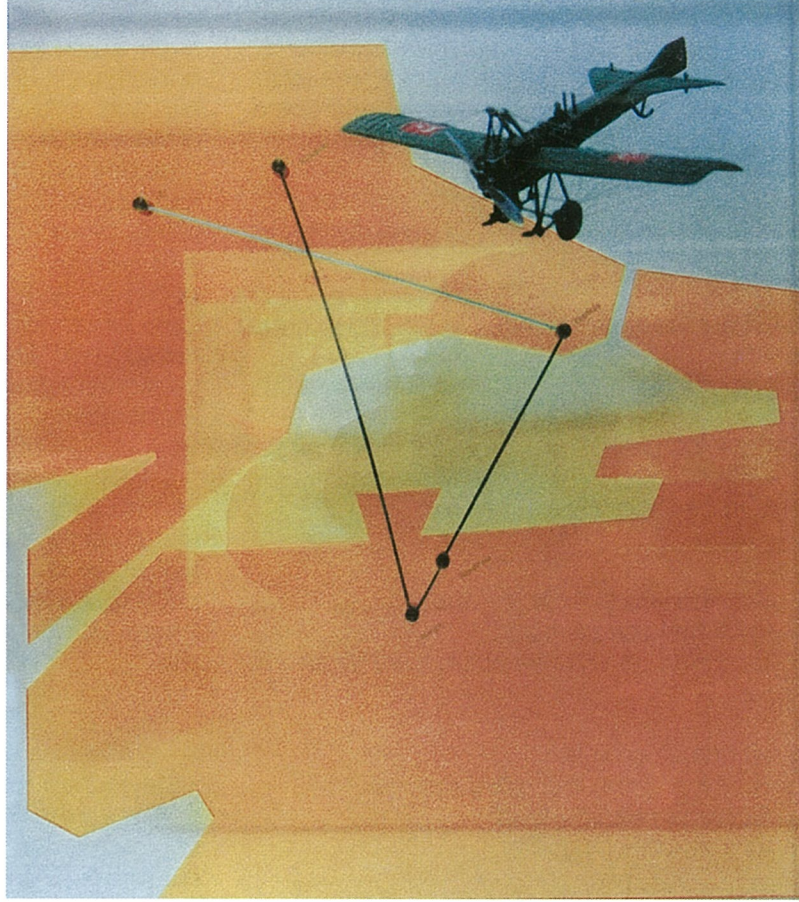
Anchor Restaurant	%10	0212 560 12 40
Sports International		0212 560 12 70
Ataköy Marina-Sahil yolu		
Giritli Balık Restaurant	%10	0212 533 18 66-77
Hani Balık Lokantası	%10	0212 425 91 86
İstanbul Cd. No:30 Menekşe		0212 598 74 16
Şehzade Mehmet Sofrası		
Büyükşehir Belediye Karşısı	%15	0212 526 26 68-69
Şehzade avlusu/ Fatih		
Birleşik Fenerbahçeliler Vakfı		
Bar&Restaurant Club Kapris	%15	0216 330 16 16
Zühtüpaşa Mh. Şefikbey Sk.		0216 330 52 53
No:4 Kadıköy (Stad yanı)		
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri	Ünitelere göre farklı fiyat	0212 559 01 82 -83
Yeşilyurt Spor Klubü	Ünitelere göre farklı fiyat	0212 663 15 38
Akademi Spor Merkezi		0212 583 25 22
İncirli Cd. No:11 Bakırköy	%20	0212 543 70 70
Med Point		
Özel Poliklinik	%30-%35	0212 325 99 99
Sümbül Sk. No:2 Levent		
JFK Hospital		
Talatpaşa Blv.Begonya Sk	%10	0212 441 41 42
No: 7/9 Bahçelievler		
Gelişim Hastanesi		
Mahmutbey Cd. No:369	%15	0212 656 86 00
Bahçelievler		
Hotel Marin Princess		
Marin Princess Kumburgaz	%10	0212 885 90 00
Sağlık Merkezi ve Havuz		
May Optik		
Fişekhane Cd. No:32/A	%35	0212 660 88 51
Bakırköy		
Galleria Bowling	%40	0212 661 03 22
Sahil Yolu/Ataköy		0212 661 03 23
Learn&Speak Dil Okulu		
İstanbul Cd. No:39	%15	0212 660 91 73
Yeditepe Dersanesi		
Bakırköy		
Ram Bilgi İşlem		
Gülbahar Mh. Karanfil Sk.	%10	0212 211 90 15
No:8/2 Mecidiyeköy		
Angel's Güzellik ve	%20	0212 543 88 11
Estetik Merkezi / Bakırköy		

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

MARMARA DENİZİNİN İLK KEZ GEÇİLİŞİ

(29 Ekim 1913)

Balkan Savaşı sona erince, Edirne ve Kırklareli'nde bulunan uçak müfrezeleri Yeşilköy'e dönmeye başladı. Yzb. SALİM (ilk uçan) ve Rasit Kur. Yzb. KEMAL ile birlikte 29 Ekim 1913'te YEŞİLKÖY'e dönmek üzere KIRKLARELİ'nden havalandılar. Hava kapalı ve alçak bulutlu olduğundan, 15 lik bir pusula sapmasıyla Marmara Denizini aşarak MANYAS yakınlarına indi. Yakın bir köyde geceledikten sonra BANDIRMA'ya geçen Salim ve Kemal Beyler, oradan da 102 km. Uzaklıktaki YEŞİLKÖY'e uçarak, ilkinde bilmeden geçtikleri MARMARA DENİZİNİ bir gün arayla bu kez bilerek geçme başarısını gösterdiler.



Boeing 7E7, Dünyanın En Büyük Binasında Üretilecek

Boeing, yeni modeli 7E7'yi, 13.3 milyon metreküp hacmiyle Guinness Rekorlar Kitabı'nda "dünyanın en büyük binası" olarak yer alan Everett tesislerinde üreteceğini açıkladı. Daha önce 747 ve 777 gibi büyük modellerin de üretildiği tesislerde, 2004 yılında da 7E7'nin üretimine başlanacak.

Boeing 7E7 Programı Başkan Yardımcısı Mike Bair, uçağın ana parçalarının bir kısmının, Boeing'in Amerika, Avustralya ve Kanada'daki fabrikalarında ve Japonya ile İtalya'daki iş ortakları Fuji, Kawasaki, Mitsubishi, Vought ve Alenia tarafından üretileceğini açıkladı.

Boeing 7E7'nin dünyanın dört bir tarafında üretilen parçaları, son montaj için havayoluyla Everett tesislerine getirilecek.



Yaşam

Yolcu-havayolu diyalogları..

>
>-İyi günler danışma...
>-İyi günler bugün nereden bilet alabiliriz?
>-Sadece Taksim ve havalimanı açık bugün.
>-Anladım. Taksim'deki havalimanının telefonu alabilir miyim?

>-Semiha Yankı Havalimanı'nın telefonunu alabilir miyim? (Sabiha Gökçen demek istiyor).

>-İyi günler hanımefendi. Denizli'ye uçuşunuz var mı?
>-Evet beyefendi yarın sabah 07,45'de uçuyoruz?
>-Öyle mi, peki Denizli'de havalimanı var mı?

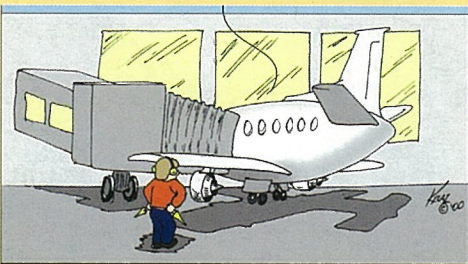
-Hayır beyefendi suya iniyoruz...

>-Diyarbakır'a yer var mı acaba?
>-Maalesef yok efendim...
>-O zaman beni yedek kulübesine yazar mısınız?

>-İyi günler iç hatlar...
>-Bant kaydı mısınız, yoksa gerçek mi?
>-Gerçeğim hanımefendi
>-İyi o zaman, iyi günler.

>-İstanbul'a son uçak kaçta?
>-Nereden?
>-Buradan!...
>-Nereden arıyorsunuz?
>-Şehir içinden!...
>-Nereden?
>-Erzurum'dan..

>
>-Boeing 737 den (yerde park halinde) kok-



pitten orta pencere açık uyarısı alınır, kabin amirine bakması için komut verilir. Amir ortaya geldiğinde yolcular arasında bi tartışma, bi kargaşa olduğunu görür. Bi bakar ki, orta emergency penceresi açık. Sorar, nedir problem diye. Cam kenarındaki yolcu fütursuzca cevap verir: "Uçak çok havasızdı, ben de pencereyi açtım kalkarken kapaticam!..."

>

>-Yine aynı model uçakta orta pencere açık uyarısı alınır, amir gider, gerçekten pencere açıktır. Ordaki sorun nedir diye sorar . Adam "Burda çekiniz yazıyodu, çektim açıldı" der...

>
>Stewardları, hostesleri kendi özel uşağı sananlar vardır. Saçma sapan istekler yapıp insanı daraltırlar: "Ben 2 yastık, bi battaniye istiyorum. Bi de uçak kalkmadan bi tane buzlu viski ve yanında fındık alayım, eşim için de bir blodymary buzlu ve tuzlu, karabiberli olsun. Çocuklara da portakal suyu ve oyuncak istiyorum!... .. (Zamanım kalırsa getireceğim beyfendi)

>
>Trabzon'dan bir yolcu havaalanını arar ve sorar:
>-İyi akşamlar hanfendi Trabzon-İstanbul arası ne kadar sürüyo' acaba?
>-(Görevli, adamı beklemeye almak için) Bi saniye efendim...
> -Tamam teşekkürler, iyi akşamlar (telefonu kapatır)

>-Gazete?
>-Bi Hürriyet, bi Sabah, bi Milliyet...





>-Efendim, bir tane seçseniz arkada oturan yolculara da kalsın!...
>-Hımmmmmmmm! Bi Hürriyet, bi Sabah o zaman...

>Telefonla rezervasyon yapan görevli yolcunun adını tam yazabilmek için;
>-Yolcunun adını kodlar mısınız lütfen? (Yolcu bunun üzerine cep telefonunun tuşlarıyla adını kodlamaya başlıyor)

>-Ne kadar kalacaksınız Almanya'da?
>-Neden soruyorsunuz?
>-Ona göre bilet keseceğim onun için...
>-E olsun, ben uçakta kalmıycam ki otelde kalıcam!...

>Hac seferlerinden birinde süper yaşlı amcalardan biri tepsisindeki kolonyalı mendili sakız diye ağzına atıp çiğnemişti yüzündeki büzüşmüş ifadesiyle karısına dönüp;
-La Münevver acı lan bu!...

>-Çocuğumla ben uçucam. Oğluma çocuk fiyatı istiyorum. Ne kadardı?
>-Çocuğunuzun 12 yaşını aşmaması gerekiyor, kaç yaşındaydı?
>32 yaşında!...

>-Telefona ingilizce hat geldiğini ekrandan gören personel: "Reservation, may I help you?"
-Aaa ben yanlış basmıştım. Şimdi ingilizce bastım diye ingilizce mi konuşmam gerekecek?

>-Çocuğun adını alabilir miyim?
>- Mustafa İbrahim Süheyl İsabeyoğlu... Babası böyle uzun bi isim vermiş. Sanki arap şeyhi ufacak çocuk... Dayısıyım, çok üzülüyorum da çocuğa, afedersin yani han'fendi!...

>-İyi günler, ben Almanya'ya gidecektim...
>-Olur hanımefendi nereye peki Almanya'da?
>-Havalanına

>-Meraba, ben yarın akşam için bi uçak almıştım!...
>-(Hayırlı olsun.)

>-Hiç yer yok maalesef!...
>-Ama ben askerim?
>-Hiç yer yok maalesef!...
>-Hiç mi yok?
>-Hiç yer yok maalesef!...
>-Ben yere otursam?...

>-Bizans class'a rezervasyon istiyorum?
> ????

>Bazen de, check-in sırasında çocuklar emergency exit'e oturtulduğu zaman, uçuş öncesi kabin memuru zor durumda kalır:
>-Han'fendi yolcularımız yerleştikten sonra sizin yerinizi değiştireceğiz maalesef.
>-Niye ki o?
>-Uçuş güvenliği açısından çıkış kapılarına çocuk oturtamıyoruz efendim. -
>Niye, biz güvenilir diil miyiz?

Adana uçağında yolcu karşılayan host, kol-tuğunu bulamayan yolcuya sorar;

>-Hangi numarada oturuyorsunuz beyfendi? -
>Sanayi mahallesi, 14...

NOT: Amacımız kimseyi incitmek değil.

Ancak, yukarıdaki konuşmalar da yaşanan gerçekleri yansıtmaları bakımından ilginç. Kimi uçak bileti peşinde koşan, kimi uçakta şaşırarak yanlış şeyler yapan yolcularımız ve havayolları ilgilileri ile rezervasyon memurlarının yaşadığı biraz komik, biraz acı gerçekler. Biraz gülümsemek ve bizim insanımızı, tanımak için yayınladık...



Tatil

İLGİNÇ BİR TATİL YERİ:

TAJ EXOTICA RESORT & SPA

Maldiv Adaları'nda altın kumlarla kaplı en büyük lagunlardan birinin ortasında yer alan Taj Exotica Resort & SPA, yaşam boyunca özlem duyulacak bir ayrıcalık sunuyor: Doğayla baş başa bir tatil...

Tropikal bitkiler ve palmye ağaçları ile kaplı, gözlerden uzak olan bu adaya Male adasından sürat motoru ile sadece 15 dakikalık bir yolculukla ulaşılabilir.

Otelin büyük bölümü denizin üzerinde. Çatıları palmye yapraklarıyla kaplı 64 bungalov villa, keyif yapmak için bire bir. Bunların ara-



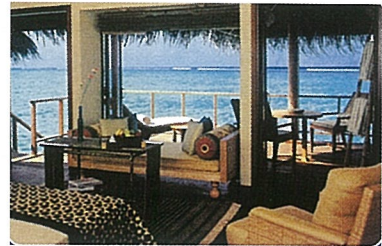
sında özel, büyük atlama havuzlu "Sahil Villaları" ve kıyıda konumlandırılmış, özel güneşlenme iskelesi olan "Lagun Villaları" nefes kesiyor. Üstelik, endişe ve gerginlikten uzak kalabilecek Taj Spa, Mandara'ya çok yakın.

Ayrıca, uluslararası şeflerin hazırladığı tüm dünya mutfaklarından seçilmiş muhteşem lezzetler de Taj Exotica Resort & SPA'da müşterilerini bekliyor.

PADI onaylı Delphis Dive dalış ve su sporları merkezi ise, tatilde heyecan ve macera isteyenlere pek çok olanak sunuyor.

Fiyatları da kendisi gibi özel olan bu tesiste sahil villalarının geceliği 500, Lagun villalarının geceliği ise 600 Dolar.

Daha fazla bilgi için www.taj-hotels.com/maldives adresini tıklamalısınız.



Kendimizi sınavalım

A340-200/300 ATA 32

A- Please fill in the blank with the correct words that given below.

torque link changeover valve
de-pressurize shortening mechanism
green hydraulic Free Fall Extension
CLG lock spring runway loading

1- Aat the top of the MLG decreases the length of the MLG leg during retraction. To do this it pulls the sliding tube up into the main fitting.

2- An upper and lower , connected at the center with a pin, keep the main fitting and the sliding tube aligned.

3- If the free fall extension system is used to extend the MLG, the force in the pulls the lock stay to a locked down position.

4- If a hydraulic leakage occurs around the top seal, the lower seal can become the in use seal. To do this, the..... is manually operated. It is necessary to..... the shock absorber to align the valve with the hole in the access panel.

5- The system must be pressurized the ground doors-opening handle can be moved to closed position.

6- Theis designed to decrease theand not to absorb landing loads although it may absorb some loads. It absorbs loads that occur during taxi and take-off.

7- Thesystem is electrically controlled and mechanically operated.

B- Decide the sentences that given below true or false.

1- The CLG stays retracted when the free fall extension system is used, (T / F)

2- When the free fall extension system operates the NWS is isolated, (T / F)

3- The Normal Braking system has two modes of operation, manual and automatic, and gives automatic anti-skid protection in each mode. (T / F)

4- The BSCU controls the servo valves in the system to supply the anti-skid function (T / F)

5- Parking brake accumulators have sufficient capacity to hold the brakes on for a minimum time of six hours (T / F)

6- When the parking brake selector switch is operated(in the cockpit) it sends an electrical signal to an electrohydraulic control valve to let the available hydraulic supply pressure go to the brakes.(T/F)

ANSWERS
A- 1- shortening mechanism
A- 2- torque link
B- 2- T
A- 3- lock spring
B- 3- T
A- 4- changeover
B- 4- T
A- 5- green hydraulic
B- 5- F
A- 6- CLG, runway loadings
B- 6- T
A- 7- Free Fall Extension
valve, de-pressurize

Teknolojide yenilikler

MODERN MUTFAKLAR İÇİN:

Bu mutfak bilgisayarı geleceğin mutfakları için bir başlangıç olsa da, standart evler için devrim niteliği taşıyor. İtalyan Merloni şirketi tarafından üretilen bu bilgisayar, mutfaktan çıkamayanlar için düşünülmüş. Yapılacak işleri not eden ve zamanı gelince hatırlatan bu bilgisayar, önemli günleri de unutmuyor. Takvim, alarm gibi standart işlemlerin yanısıra yemek tariflerini; tatlısından çorbasına kadar size ölçekleriyle birlikte sunuyor. Günlük yemek listesini kalori hesapları ile birlikte veren bu bilgisayar, gıdalarınızın seçiminde ve diyetlerinizde de size yardımcı oluyor. Mutfakta elinizin ıslak olma ihtimaline karşılık ekranı su geçirmez olan ve klavye ile mouse'un kullanılmadığı bu bilgisayar deneme aşamasında olduğundan henüz fiyatı belli değil. Ayrıntılar için www.merloni.com adresine tıklamalısınız.



MİNİ DENİZALTI:

Bu minyatür denizaltı su altında gezinti için tasarlanmıştır. Batarya ile çalışan ve saatte 5 kilometre hız ile mavi sularda gezinti yapabilecek bu cep denizaltısı 35 metre derinliğe inebiliyor. Casusları kışkındıracak bu minik denizaltı tatil köylerinin ve dalgıç okullarının gözdesi olacak. Detay için www.pro-idee.com adresine bağlanmalısınız. Fiyatı ise oldukça pahalı: 3.499 dolar.

SANAL KLAVYE:

Avuçiçi bilgisayarlarda ve veri yüklenebilen databanklarda klavye olmaksızın yazı yazmak, cep telefonunda mesaj yazmak kadar zordur. Bilgisayar ve notebooklardaki gibi



yazı yazmak için klavyeyi yanınızda taşıyamayacağınıza göre en güzel çözüm taşınabilir klavyedir. Bu sanal klavye "her zaman her yerde" sloganı ile satışa sunulmak üzere. Lazer teknolojisi ile çalışan sistemde mouse da unutulmamış. Siemens tarafından üretilen ve piyasaya sürülmek üzere olan bu sanal klavyenin fiyatı henüz belli değil. www.cebiter.de adresinden bilgi alabileceğiniz. Bu klavyenin hedef kitlesi avuç içi bilgisayar kullanıcıları olacak.



GEÇEN SAYIDA YAYIMLANAN TEKNİK BULMACA YANITLARI

Answers of C;

- 1-T
- 2-T
- 3-F
- 4-T
- 5-T
- 6-F
- T-T
- 8-T
- 9-T
- 10-T

Answers of D;

- 1-green, blue, yellow
- 2-independent, simultaneously
- 3-green
- 4-except
- 5-green
- 6-closed
- 7-functional, obey
- 8-lubricate
- 9-bleed, air/gas
- 10-blanking cap, prevent.

SON DAKİKA... SON DAKİKA...

Concorde ile son buluşma...

Concorde'ların son uçuşu için Londra Heathrow Havalimanı Concorde hangarlarında düzenlenen etkinliğe dünyanın her yerinden 600 VIP konuk katıldı. Davetliler son uçuşunu tamamlayarak hangara çekilen Concorde ile birlikte hatıra fotoğrafı çektirdiler.

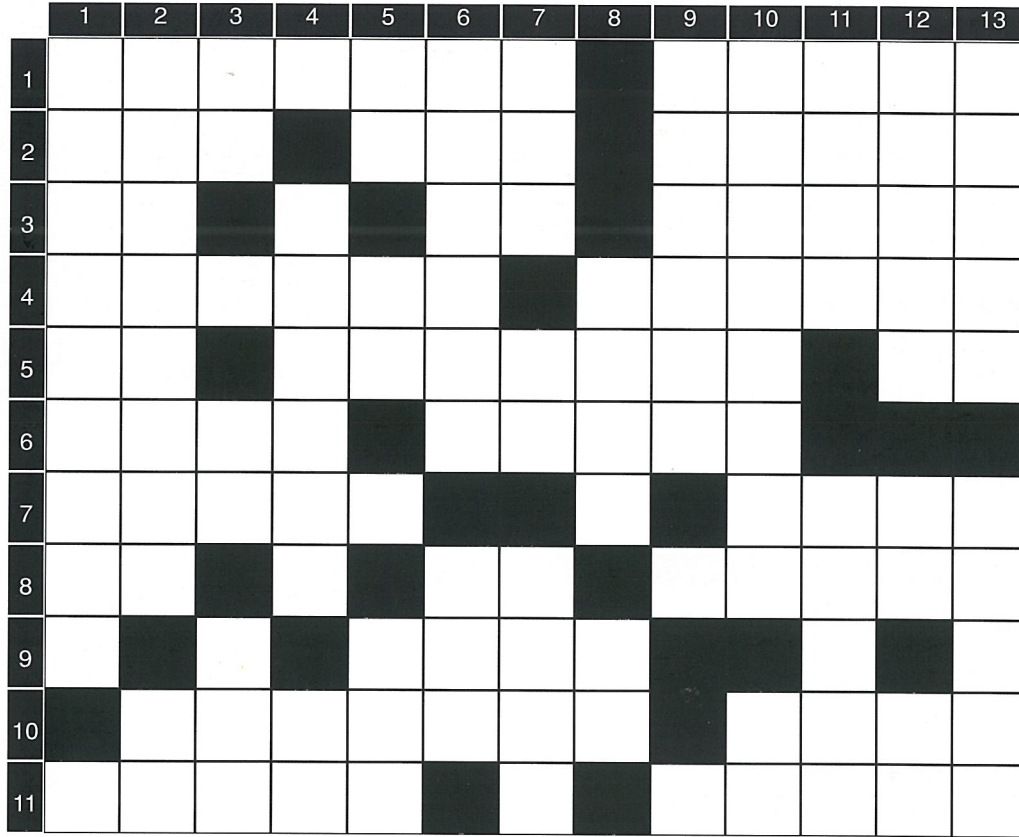


Davette bir konuşma yapan British Airways CEO'su Rod Eddington sinevizyon gösterisi eşliğinde Concorde'un tarihini anlattı. Konuklar konuşma sonrasında Concorde'un Londra Heathrow Havalimanı'na son kez inişini hem gökyüzünde hem de BBC'nin canlı yayınında aynı anda izledi. Concorde'un hangara çekilmesinin ardından Concorde Kaptan Pilotu Mike Bannister davetlilere bir konuşma yaparak bu özel günde kendilerini yalnız bırakmadıkları için teşekkür etti. Davet, opera sanatçısı Susan Daniel'in söylediği arylar eşliğinde devam etti.

Son seferinden dönen Concorde'un 600 VIP davetlinin bulunduğu hangara çekilmesiyle, konuklar Concorde önünde bol bol fotoğraf çektirerek bu tarihi anı ölümsüzleştirdiler.

Bulmaca

Erdal Alpay



SOLDAN SAĞA

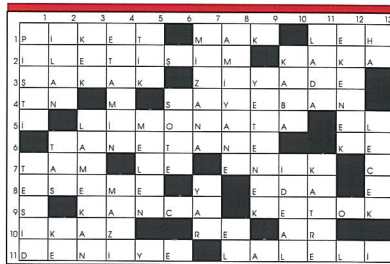
- 1- Bal kabağından çingirak-Sahip olunan mal ve paranın kırkta birinin sadaka olarak dağıtılması
- 2- Yaprakların düz ve parlak bölümü-Hatıra-Geminin zinciri toplayıp demiri kaldırmaya hazır olması.
- 3- Bir olumsuzluk eki-Arazi ölçü birimi-yıkık,harap
- 4- Öge,unsur-İtalya da bir şehir
- 5- Tersi yabancı hayvan yakalama ve vurma işi-Bir hekimlik kolu – çok karşıtı
- 6- Bayındır duruma getirme-Salepgillerin örnek bitkisi
- 7- Arkadaş,yakın dost.Zaman Birimi
- 8- Beyaz.- Erbiyum elementinin kısaltılması.-Bazı Türk topluluklarında kullanılan soyluluk sanı
- 9- Eski dilde benzeri görülmeyen şaşırtıcı
- 10- Eski dilde işe girişme-Tersi harfiyat
- 11- Mekkeye giden yollarda hacıların ihrama girdikleri noktalar.-Bayramdan önceki gün.

YUKARIDAN AŞAĞIYA

- 1- Yürek gücü moral
- 2- Avuçlamak.avuçla toplamak-Bir nota
- 3- Mısırdaki bir tanrı-Argon elementinin kısaltılması-Tersi tanrıya göre insan

ÜTED • ARALIK 2003 • 50

- 4- Yoksullara yemek dağıtılan hayır kurumu-Bir haber ajansı
- 5- Bir harfin kaba okunuşu-Takımın gözde oyuncusu-Üst karşıtı
- 6- Tropikal bir meyve-Güzel kadın kraliçe
- 7- Bir amaca ulaşmak için özel ve gizli yöntem-Bir harfin okunuşu-Tersi ücret,karşılık
- 8- Tersi Acınacak ,acıklı-Berilyumun kısaltılması
- 9- Eski dilde küçük tekke
- 10- Sara hastalığı-Ezgi,türkü
- 11- Bir malın belli bir para karşılığı verilmesi-Yeryüzü parçası
- 12- Altay platosunda deniz tanrısı –Bir hava şirketinin ikili kodu.-Mazur görme
- 13- Tuğla ve taşla örülmüş yarım silindir biçiminde tavan örtüsü-Yarım küre biçimindeki kubbenin üst bölümü.



Bu ayın bulmacasını doğru çözen okurumuz, ENDER mağazalarından 50.000.000.TL'lık hediye çeki kazanacaktır

fly air

gökyüzündeki adresiniz...

Herkes Uçuyor...



69.500.000.-TL'den

(tek yön) başlayan fiyatlarla

İstanbul - Trabzon - İstanbul

&

Ankara - Trabzon - Ankara

İSTANBUL - TRABZON

Gün	Parkur	Uçuş No.	Kalkış	Varış
Pazartesi	IST - TZX	FLM061	17:15	19:00
Salı	IST - TZX	FLM061	19:15	21:00
Çarşamba	IST - TZX	FLM061	19:15	21:00
Cuma	IST - TZX	FLM061	15:30	17:15
Pazar	IST - TZX	FLM061	18:00	19:45

TRABZON - İSTANBUL

Gün	Parkur	Uçuş No.	Kalkış	Varış
Salı	TZX - IST	FLM062	07:00	08:45
Çarşamba	TZX - IST	FLM062	07:00	08:45
Perşembe	TZX - IST	FLM062	07:00	08:45
Cuma	TZX - IST	FLM062	21:45	23:30
Pazar	TZX - IST	FLM062	20:50	22:35

ANKARA - TRABZON

Gün	Parkur	Uçuş No.	Kalkış	Varış
Pazartesi	ESB - TZX	FLM063	21:45	22:45
Cuma	ESB - TZX	FLM063	19:45	20:45

TRABZON - ANKARA

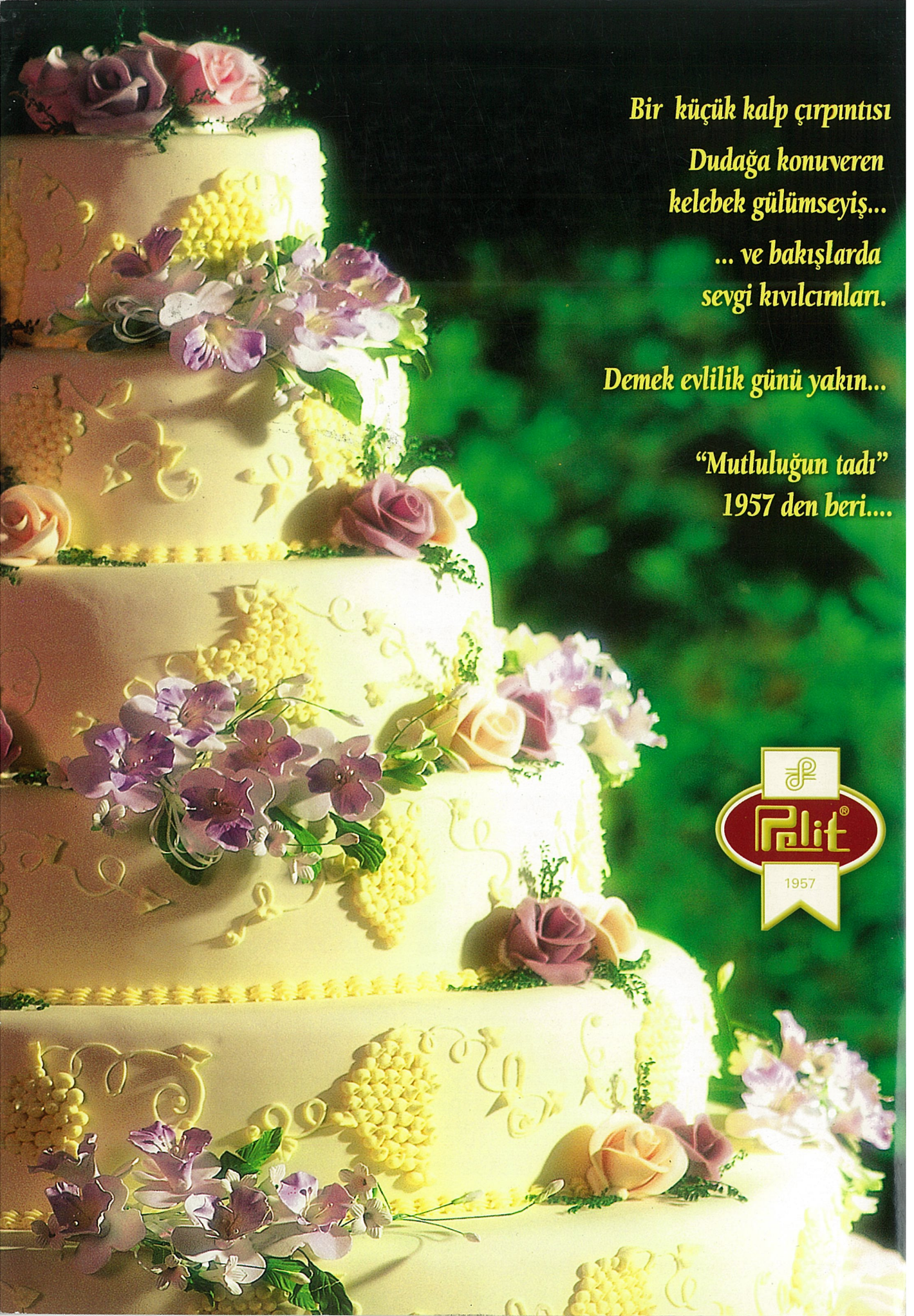
Gün	Parkur	Uçuş No.	Kalkış	Varış
Pazartesi	TZX - ESB	FLM064	19:45	20:45
Cuma	TZX - ESB	FLM064	18:00	19:00

REZERVASYON

44 44 359

rezervasyon@flyair.com.tr

www.flyair.com.tr



Bir küçük kalp çırpıntısı

*Dudağa konuveren
kelebek gülümseyiş...*

*... ve bakışlarda
sevgi kıvılcımları.*

Demek evlilik günü yakın...

*"Mutluluğun tadı"
1957 den beri....*

