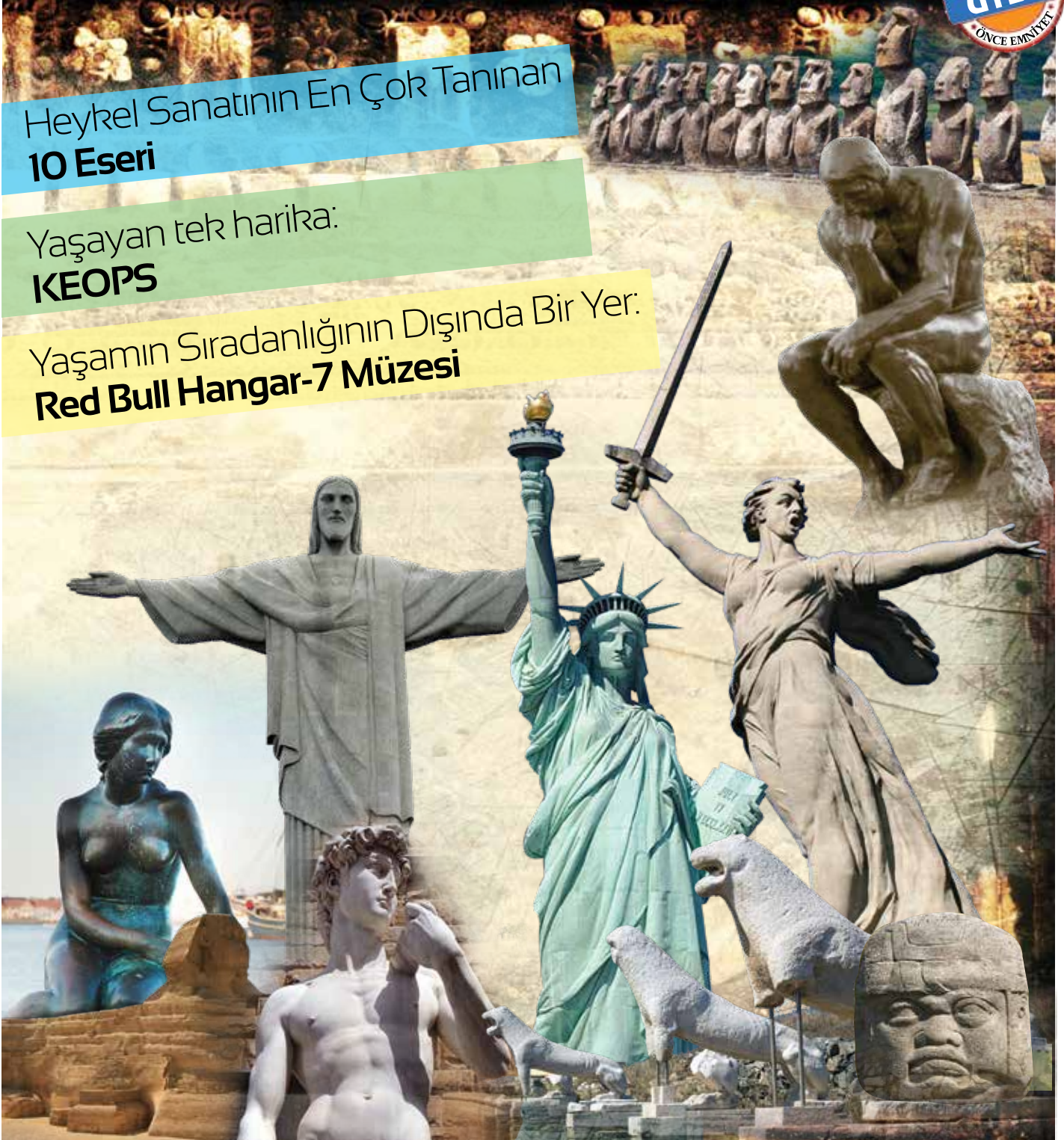


Heykel Sanatının En Çok Tanınan
10 Eseri

Yaşayan tek harika:
KEOPS

Yaşamın Sıradanlığının Dışında Bir Yer:
Red Bull Hangar-7 Müzesi





Art of TAV

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



Ümit Sayıl

Uçak Teknisyenleri

Derneği Başkanı

Aircraft Technicians

Association President

umitsayil@uted.org

DEĞERLİ OKURLAR, SAYGIDEĞER MESLEKTAŞLARIM,

Havacılığın lokomotifi durumundaki THY Teknik A.Ş.'nin Habom A.Ş. ile birleşmesi, sivil havacılık bakım sektörümüzü en çok meşgul eden konulardan biridir. Bir yandan Hava-İş Sendikasının yetki için hukuk savaşı devam ede dursun, birleşme süreci uzadıkça söylentiler, dedikodular da çoğalıyor. Bazen düşünüyorum da; en iyi reklam araçlarından biri de bu olsa gerek. Çünkü hiç bir harcama yapmadan süreç uzadıkça konuya yakın olanlar siz güç harcamadan hakkınızda sonsuz şekilde fikirler üretip, isminizi devamlı olarak kullanmaktalar. Sizce bu reklam değildir de nedir?

Habom A.Ş., THY Teknik A.Ş. derken sendikamızdan da biraz bahsetmek isterim. Herkesin bildiği gibi işveren tek tarafı olarak çalışma saatlerinin daha etkin kullanılması adı altında bir çalışma yapmıştı. Sendikamızdan bir süre ses çıkmamıştı ve akabinde sendikamız işverenle toplantı yapmış ve sonucunu bir mail ile duyurmuştu. (Fakat o maili bir kaç farklı açıdan okumuş anlam verememiştik. Sonuç yoktu, itiraz mı etmişlerdi, yoksa biz onaylıyoruz anlamı mı çıkıyordu belli değildi.) Tabi ki işveren yeni sisteme uygun olarak resmi duyuru yapmış ve hazırlıklar başlamışken sendikamız tekrardan işverenle görüşerek işverene konu bayram sonu bitiminde eski şekli ile uygulanmaya devam edecektir şeklinde mail atmıştır. Ama işveren bir kaç saat sonrasında konunun çözülmediğini sendikamızın mesajının geçersiz olduğu duyurusunu yapmıştır.

Sendikamızın bu tarz mailler ile prestiji sarsılmakta, güven kaybı oluşmakta ve yeni üye kazanma yolunda gençlerin akıllarında soru işaretleri bırakılmaktadır. Hızlı adımlar, burada olduğu gibi, sendikamızın prestijini sarmakta olup güvenilirlik konusunda şüpheler oluşturmaktadır. Şunu da söylemek isterim ki; çalışanlarımız işyerinde eğitim sekreterinden çok başkanlarını görmek istiyorlar. Geçmişteki sendikal dönem başlangıcından sonuna kadar görmeye alışık olduğumuz geçmiş yönetimin, yeni seçilen yönetiminde aynı yanlışı yapmayacağı düşüncesindeyim.

Buradaki amacım kimseyi eleştirmek değil, geçmişteki yanlışlıkların tekrar edilmemesi yönünde tecrübelerimi aktarmaktır.

Hepinizin Kurban ve Cumhuriyet bayramını şimdiden kutlarım.

DEAR READERS, COLLEAGUES

Merging of Turkish Technic Inc., which is the locomotive of aviation, with Habom Inc. is one of the subjects which keeps our civil aviation maintenance industry busy. On the one hand as Hava-İş Union's legal war goes on, rumors and hearsays increase as the merging process delays. Sometimes I think that this could be one of the best publicity medium because, you don't even have to pay for advertising and make an effort. People who are interested in the subject generate limitless ideas about you and use your name all the time. What do you think this is, if this is not advertising?

Speaking of Habom Inc. and Turkish Technic Inc., I would like mention our union a little as well. As everyone is aware, the employer had conducted a unilateral study in order to use the work hours more efficient. Our union had not reacted for a while and soon after our union had held a meeting with the employer and announced its result via an e-mail. (However, I had read that e-mail from different points of views but couldn't have made sense of it. There was no result, it was hard to understand whether they had objected or approved.) Of course, the employer made the announcement in accordance with the new system and as the preparations started; our union discussed with the employer again and sent an e-mail to the employer saying the object will continue to be applied at the end of feast of sacrifice as it used to be. However, after a few hours the employer made an announcement saying the problem could not have been solved and the message of the union is not valid.

Our union's prestige is lowered by this kind of mails resulting in loss of credibility and question marks are put in youth on the way to gain new members. Fast paces, just like in here, are damaging our union's prestige and cause doubt about reliability. I have to mention that our workers want to see their chairman more at the workplace, rather than education secretary. I think that the past administration, which we were used to see from the beginning of the union period till its end, will not make the same mistake in the newly elected administration.

My purpose here is not to criticize anyone, but to share my experience in order to stop repeating the same mistakes.

I wish you all happy feast of sacrifice and Republic Day in advance.

İçindekiler

HONEYWELL AEROSPACE MÜŞTERİ
İŞ YÖNETİCİSİ SERDAR ÇETİNGÜL:
"SAVUNMA YATIRIMLARI, İLERİDE ÇOK
DAHA ÖNEMLİ BİR ROLE SAHİP OLACAK"

YAŞAYAN TEK HARİKA:
KEOPS



16

06

Ajanda

08

Haberler

28

Havacılık:

Dirty Dozen 13

22

30

Müze: Red Bull
Hangar-7 Müzesi

36

Teknik:
European Technical
Standard Order
(ETSO) nedir?

38

42

Sıra Dışı
Uçaklar

44

Teknik:
Hava Seyrüseferi'nde
Radar ve Yardımcı Cihazları

UTED

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

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

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

İmtiyaz Sahibi Uçak Teknisyenleri Derneği Adına / Ümit Sayıl

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

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

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

Katkıda Bulunanlar / Kıvanç Bayezit

HEYKEL SANATININ
EN ÇOK TANINAN
10 ESERİ

HAYAL GÜCÜNÜN
COŞTUĞU YER:
ST. LOUIS
ŞEHİR MÜZESİ!

YAĞMUR
ORMANLARININ
İLGİNÇ SAKİNLERİ



52

56

46

Spor:

Suyun altında keşfedecek
çok şey var: SCUBA 3

50

Sağlık:

Havayollarında Sağlığın
İlk Adımı: HİJYEN

62

Gurme: Soslar

64

Sinema

48

Teknik:

Ticari Hava
Taşımacılığı Kuralları

60

Çocuklar İçin:

Çocuğunuzla oynayarak
paylaşmayı öğretin

65

Müzik

66

Bulmaca



UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED DERGİSİNİN
GEÇMİŞ SAYILARINA
WEB SİTEMİZDEN
ULAŞABİLİRSİNİZ.



YAPIM

Umar İletişim Hizmetleri Ltd. Şti.

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

BASKI

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

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

Yayın Türü: Aylık, süreli, yaygın



ERTUĞRUL ATEŞTEN “MİTOLOJİK YANSIMALAR”

Galeri/Miz, yeni sanat sezonunu çağdaş sanatın usta isimlerinden Ertuğrul Ateş’in kişisel sergisi “Mitolojik Yansımalar” ile açıyor. 27 Eylül’de açılan sergi Galerî/Miz’in yeni adresinde izleyicisiyle buluştu ve sergiyi 20 Ekim’e kadar ziyaret etmek mümkün.

Resimlerinde kullandığı kurdele imgesi ile özdeşleşmiş olan Ertuğrul Ateş, yeni sergisinde çocukluğunu geçirdiği toprakların kültüründen ilham alarak yarattığı eserlere yer veriyor. Mitolojik öğelerin kendindeki yansımalarını tuvale aktaran sanatçı, Ana Tanrıça Eurynome’den Toprak Ana Gaia’ya, Sümer ve Mezopotamya mitolojilerinin Ana Tanrıçası İnanna’dan Dante’nin İlahi Komedya’sındaki kutsal kayıkçı Charon’a kadar mitolojik figürlere eserlerinde yer veriyor.



FORD TRUCKS 3. ULUSAL FOTOĞRAF YARIŞMASI’NA KAYIT İÇİN SON GÜN 10 EKİM!

“Kamyoncunun Hayatı/Yollar Sizin Gözünüzle Daha Çekilir Olsun” fotoğraf yarışması Ford Trucks Sanat Atölyesi tarafından, foto muhabiri ve belgesel yapımcısı Coşkun Aral danışmanlığında bu yıl üçüncü defa düzenleniyor. Tüm amatör ve profesyonel yarışmacılara açık olan yarışmaya başvurular 10 Ekim 2014’e kadar devam ediyor. Yarışmaya, www.fordtruckssanatatolyesi.com internet sitesi üzerinden katılım gerçekleştirilebiliyor.

Kazananlar, profesyonel fotoğrafçı ve akademisyenlerden oluşan seçici kurulun yaptığı değerlendirmelerin ardından 22 Ekim 2014 tarihinde www.ford.com.tr ve www.fordtruckssanatatolyesi.com adreslerinden duyurulacak. Birinci seçilen eser 5.000 TL, ikinci 3.000 TL, üçüncü ise 2.000 TL ödül kazanacak. Mansiyon, Jüri Özel Ödülü ve Ford Trucks Özel Ödülü’ne layık bulunan eserlerin sahipleri ise 1.000’er TL ile ödüllendirilecek. Performans Ödülü’nün kazananı 500 TL ödül kazanırken yarışmada satın alınan fotoğraflara da 300 TL telif ödenecek.

“BASİT BİR EV KAZASI” YAPMAYA VAR MISINIZ?

Murat İpek’in yazıp yönettiği, Günay Karacaoğlu’nun oyunculuğunu üstlendiği “Basit Bir Ev Kazası” 10 Ekim’de Kozyatağı Kültür Merkezi’nde sahneleniyor. Oyun, bir kadının evliliği, hayalleri, hayattan beklentileri ve hayal kırıklıkları ele alınarak yazılmış. Müziklerini Çiğdem Erken’in ve dekorunu Barış Dinçel’in yaptığı oyunun yapımı Aysa Prodüksiyon Tiyatrosu tarafından gerçekleştiriliyor.

İki perde ve 110 dakika süren “Basit Bir Ev Kazası”, 2008–2009 Muhsin Ertuğrul – Sadri Alışık ve Afife Jale Tiyatro Ödülleri Komedi Dalında En İyi Kadın Oyuncu Ödülü’ne layık görüldü.



OTURAN BOĞA ÇOCUKLARLA BULUŞUYOR

Yazarlığını ve yönetmenliğini Kemal Kocatürk’ün üstlendiği oyunun müziğini, beste yarışmalarında birçok birinciliği bulunan Mertol Şalt, koreografisini ise Devlet Opera Balesi’nin deneyimli ismi Salima Sökmén hazırladı. Dekor tasarımını Sırrı Topraktepe’nin, kostüm tasarımını Yeşim Türkgeldi’nin ve ışık tasarımını Metin Çelebi’nin yaptığı oyunda; Nilgün Atılgan, Efe Akyalçın, Ozan Sevin, Elif Küçükroyuncu, Erkin Keshin ve Yeliz Tozan başlıca rolleri paylaşıyorlar.

Şiddet karşıtı, müzikli danslı çocuk oyunu Oturan Boğa, 11 Ekim’de Caddebostan Kültür Merkezi’nde sahneleniyor.



BONNIE TYLER EKİM SONU İSTANBUL’DA!

“Total Eclipse of the Heart” şarkısı ile bizim için derin izler bırakan, Ajda Pekkan’ın yeniden yorumlayarak ‘O Benim Dünyam’ dediği ‘Holding Out for a Hero’yu seslendiren ve daha birçok unutulmaz esere imza atan Bonnie Tyler, 27 Ekim’de Cemal Reşit Rey Konser Salonu’nda hayranlarına bir konser verecek. Yepyeni bir albümle ve yepyeni şarkılarla geri dönen sanatçı, ‘Rocks and Honey’ albümü ve dünya turnesi ile fırtına gibi esmeye devam ediyor.





2nd TATCA AVIATION FESTIVAL HELD

This year, between 13 and 14 September 2014, 2nd edition of TATCA (Turkey Air Traffic Controllers Association) Aviation Festival was realized. The activity began with the opening speech of Selim Ergun Lak, TATCA Chairman and the shows organized by Dev Ajans spiced up the festival. During two days of the festival, virtual aviation activities, parachute and helicopter shows, aviation-themed ground shows and model aircraft shows took place. Spotters (professional air photographers) from all around Turkey found the opportunity to in the area reserved for them.

After acrobatic pilots, Ali İsmet Öztürk, Maurizio Perissinotto, Oğuzhan Yararcan and members of Hawks of Romania gave autograph to the audience, Dahi Zeynel Bakıcı, Selçuk Mayor said: "There was a high level of participation in the Festival. Especially the existence of both foreign and domestic visitors from far distances made us really happy. This activity's being held in Selçuk is very important. Selçuk, having very much tourism values, is a district having a past of 8 thousand 500 years."

2. TATCA HAVACILIK FESTİVALİ YAPILDI

Selçuk Efes Havalimanı'nda, 13- 14 Eylül 2014 tarihlerinde TATCA(Türkiye Hava Trafik Kontrolörleri Derneği) Havacılık Festivali'nin bu yıl ikincisi gerçekleştirildi. TATCA Genel Başkanı Selim Ergun Lak'ın açılış konuşmasıyla başlayan etkinliğe Dev Ajans'ın organize ettiği gösteriler renk kattı. İki gün boyunca festivalde, sanal havacılık etkinlikleri, paraşüt gösterileri, helikopter gösterileri, havacılık temalı yer etkinlikleri ve model uçak gösterileri yapıldı. Türkiye'nin çeşitli bölgelerinden gelen spotterlar (profesyonel hava fotoğrafçıları), kendileri için hazırlanmış özel alanda çekim yapma imkanı buldu.

Akrobasi pilotları, Ali İsmet Öztürk, Maurizio Perissinotto, Oğuzhan Yararcan, Hawks of Romania üyelerinin vatandaşlara imza vermesinin ardından konuşan Selçuk Belediye Başkanı Dahi Zeynel Bakıcı, "Katılımın yüksek olduğu bir festival yaşadık. Özellikle uzaktan gelen yerli ve yabancı misafirlerin varlığı büyük bir mutluluk verdi. Bu etkinliğin Selçuk'ta yapılması önemli, turizm değerleri çok fazla olan Selçuk, 8 bin 500 yıllık tarihi geçmişe sahip bir ilçe" dedi.

QATAR HAVAYOLLARI İLK A350-900'ÜNÜ TANITTI

Airbus'ın Toulouse'deki montaj tesislerinden gelecek olan Qatar Havayolları'na ait ilk A350-900'ün teslimat tarihi yaklaşıyor. Qatar Havayolları bu sene içinde teslim almayı beklediği ilk Airbus A350-900'ün fotoğraflarını paylaştı. Uçağın Fransa'nın Toulouse şehrindeki üretim tesislerinde yeni boyandığı açıklandı. Havayolu şirketi geniş gövdeli uçaklardan 80 adet sipariş etti: 43 adet A350-900 ve 37 adet A350-1000.

QATAR AIRWAYS INTRODUCES ITS FIRST A350-900

First Qatar Airways A350-900's delivery from Airbus' assembly plant in Toulouse is getting on. Qatar Airways shared photos of the first Airbus A350-900 it expects to receive this year. It is explained that it is freshly painted at the manufacturer's assembly plant in Toulouse, France. The airline company has ordered 80 of the new widebodies: 43 A350-900s and 37 -1000s.





IFTE 2014 KAPILARINI AÇIYOR

Bu yıl ikinci kez düzenlenen IFTE’de havacılık eğitimi veren birçok ulusal ve uluslararası kurum, bir araya geliyor. 17-18 Ekim’de düzenlenecek fuarda, potansiyel öğrencilere sektörde önemli yere sahip eğitim kuruluşları ile birebir görüşme ve yurt içi/yurt dışındaki alternatiflerle karşılaştırma yapabilme imkanı sunulacak. Fuarı sadece uçuş okulları değil, TIP eğitim organizasyonları, havacılık akademileri, üniversiteler, broker şirketlerinin yanı sıra yedek parça tedarikçileri, bakım-onarım şirketleri, piston motorlu uçak üreticileri, simülatör üretim şirketleri, uçuş ekipman sağlayıcıları, havacılık basın yayın kuruluşları gibi tüm hizmet sağlayıcılar da katıldı ve bu yıl da yerlerini alacaklar. Geçtiğimiz yıl Avrupa, Amerika ve Orta Doğu’dan 40 Türkiye’den ise 63 firmanın katıldığı fuarı, 10 binden fazla kişi ziyaret etti.

IFTE 2014 OPENING ITS DOORS

Being held for the second time this year IFTE brings together many national and international institutions providing aviation education. During the fair to be held on 17 and 18 October, potential students will have the chance to see important institutions in the industry one on one, have the opportunity to compare domestic and foreign alternatives. Last year not only flight schools but Type Rating education organizations, aviation academies, universities, broker companies along with spare part suppliers, maintenance companies, piston-engined plane manufacturers, simulator companies, flight equipment providers and aviation press foundations participated in the fair as well and they will take their place this year too. Last year 40 companies from Europe, U.S.A. and Middle East, 63 companies from Turkey participated in the fair.



MARS PREPARATION AT NASA

O Orion space craft, which will realize a flight, led by an astronaut to Mars the Red Planet, is planned to make a test flight in December. The preparations at NASA are going on at full speed. Within this context, it is reported that the development team has been working 24/7 for a very long time for Orion’s construction.

Orion is being built to send humans farther than ever before, including to an asteroid and Mars. Although the spacecraft will be uncrewed during its December flight test, the crew module will be used to transport astronauts safely to and from space on future missions. Many of Orion’s critical safety systems will be evaluated during December’s mission, designated Exploration Flight Test-I, when the spacecraft travels about 3,600 miles into space.

NASA’DA MARS HAZIRLIĞI

Kızıl Gezegen Mars’a astronotlu uçuş gerçekleştirecek olan Orion uzay aracının aralık ayında test uçuşu yapması planlanıyor. ABD’nin Ulusal Uzay ve Havacılık Dairesi’nde (NASA) hazırlıklar tüm hızıyla devam ediyor. Bu kapsamda geliştirme ekibinin uzun zamandan beri 7 gün 24 saat Orion’un yapımında çalıştığı ifade ediliyor.

Orion insanları hiç gitmedikleri kadar uzağa göndermek için yapılıyor, bu mesafeler arasında bir asteroid ve de Mars var. Aralık’ta gerçekleştirilecek olan test uçuşunun insansız olacak olmasına rağmen mürettebat modülü astronotları gelecek görevlerde güvenle taşımak için kullanılacak. Orion’un hayati önem taşıyan güvenlik sistemleri aralık ayındaki görev esnasında test edilecek. Bu test görevinin ismi Keşif Uçuşu Test-I olarak geçiyor, uzay aracı bu esnada uzaya doğru 3,600 mil yol kat etmiş olacak.



AN-140 TAHRAN'DA DÜŞTÜ

İranlı bir taşıma firması olan Taban Air'e ait Antonov An-140 model uçak, Tahran'ın Mehrabad Uluslararası Havaalanı'nda kalktıktan hemen sonra düştü. Kazada uçaktaki 48 kişiden 40'ı yaşamını yitirdi. İran Cumhurbaşkanı Hassan Rouhani, tüm An-140 operatörlerine turbopropelleri kapsamlı bir soruşturma için yere indirmeleri talimatını verdi. Ayrıca mürettebatın uçuş kayıtlarına ulaştığı da teyit edildi ve yetkililerin de II komiteyi kazayı araştırmak için görevlendirildiği bildirildi.

AN-140 CRASHES IN TEHRAN

An Antonov An-140 operated by Iranian carrier Taban Air crashed almost immediately following takeoff from Tehran's Mehrabad International Airport, killing 40 of the 48 people on board. Iranian president Hassan Rouhani ordered all An-140 operators in Iran to ground the turboprops pending a full investigation. It is also confirmed that search crews have found the airplane's flight recorders. It is also reported that authorities had tasked II committees with investigating the crash.



AIR FRANCE PİLOTLARINA GREV ÇAĞRISI

Air France'ın pilotları bir hafta sürecek greve gitmeye hazırlanıyor. Grev yüzünden tarifeli seferlerin yaklaşık yarısının iptal edilme riski olduğu bildirildi. Grevin havayolu şirketini günde 15 milyon euro zarara sokması bekleniyor. Pilotların üye olduğu üç sendika, şirketin düşük maliyetli havayolu şirketleri ile rekabet etme planı yüzünden mağdur olacakları gerekçesiyle greve gitmek istiyor. Air France, kısa ve orta mesafeli uçuşlarda düşük maliyetli şirketlere rekabet etmek amacıyla, yine havayolu grubu bünyesinde faaliyet gösteren Transavia şirketine ağırlık vermek istiyor. Bunun da Air France pilotlarında bu şirketin koşullarıyla çalışmak zorunda bırakılması endişesine sebep olduğu belirtiliyor.

STRIKE CALL FOR AIR FRANCE PILOTS

Air France pilots are preparing to go on a one-week strike. It is conveyed that almost half of the scheduled flights have a risk of being cancelled due to the strike. The strike is expected to cause a loss worth 15 million euro a day for the airline. Three unions, of which the pilots are members, want to go on strike because of airway's plan to compete with low-priced airway companies thus the pilots can be aggrieved by this. Air France wants to put weight on Transavia, which again operates within the body of Air France, in order to compete with low-priced companies in short and medium distance flights. This is reported to cause a concern among the Air France pilots that they may be forced to work under this company's standards.

www.onurair.com.tr



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



Onurair

AIRVENTURE OSHKOSH'TA UÇUŞ DÜNYASI KUTLAMASI

Bu sene 27 Temmuz'dan 3 Ağustos'a kadar süren EAA AirVenture Oshkosh etkinliğinde Amerikan ordusu jet akrobasi takımı Air Force Thunderbirds ilk kez gösteri yaptı. Etkinlikte başka gösteriler ve ilk kez duyurulan uçak modelleri de yer aldı. Thunderbirds'ün Oshkosh'taki bu ilk gösterisi katılımcı sayısının geçen yıla oranla yüzde 20 artmasını sağladı. Bu artışta başka bir etken daha vardı, o da Oshkosh'a uçuş dünyasını kutlamaya gelen insanların tazelenen iyimserliğiydi. Ayrıca AirVenture 2014'ün her günü, geçtiğimiz yıllık etkinliğin hemen ardından yaşama veda eden EAA kurucusu Paul Poberezny'i anma etkinliği olarak da değerlendirildi. AirVenture'da yeni üretilen ilk HondaJet-N420EX de görücüye çıktı. AirVenture'daki Boeing meydanında yapılan bir kutlamanın ardından HondaJet günü, yüksek ve alçak hızlı geçişleri de içeren bir gösteri uçuşuyla kapattı. Uçağın ilk siparişlerinin gelecek senenin başından itibaren teslim edilmesi bekleniyor. Hafta Bir-Haftalık bir harikanın inşa edilmesiyle başlamıştı. Bu, gönüllüler tarafından yapımı yedi günde tamamlanan bir Zenith marka CH-750 Cruzeiro uçaktı. 3 Ağustos'ta gösteride kendi gücüyle gezinmeye başladı ve ilk uçuşunu da 5 Ağustos'ta gerçekleştirdi.



WORLD OF FLIGHT CELEBRATION AT AIRVENTURE OSHKOSH

This year's EAA AirVenture Oshkosh show, held July 27 through August 3, witnessed the first-ever appearance of a U.S. military jet aerobatic team, the Air Force Thunderbirds. Other exciting attractions took place as well and new plane models made debuts. Thunderbirds' first performances at Oshkosh helped the attendance saw 20-percent attendance increases from similar days last year. There was another factor, too; a renewed sense of optimism that was reflected in people coming to Oshkosh to celebrate the world of flight. Every day of AirVenture 2014 was also considered as a celebration of EAA founder Paul Poberezny, who died shortly after last year's show. The first production HondaJet-N420EX made its public debut at AirVenture. Following a celebratory event at AirVenture's Boeing Square, the HondaJet concluded the day with a flight demonstration during the afternoon airshow that included high- and low-speed passes. First deliveries of the jet are expected to start early next year. The week also started with the kick-off of construction of the One-Week Wonder, a Zenith CH-750 Cruzeiro built by volunteers in seven days. It taxied under its own power by the end of the airshow on August 3 and made its first flight on August 5.



HAVA-İŞ, THY TEKNİK İLE GÖRÜŞTÜ

Hava-İş Sendikası'nın THY Teknik A.Ş. yetkilileri ile yaptığı toplantıda personelin çalışma şartları masaya yatırıldı. Toplantı sonrası üyelerini bilgilendirmek amacıyla yayınladığı açıklamada sendikanın varidya değişikliği ile ilgili görüşlerine yer verildi. "Ayda 1 yapılan Cumartesi nöbetinin 2'ye çıkarılmasının işçilerin moral ve motivasyonunu bozacağı" ise öne çıkan görüşler arasında.

HAVA-İŞ IN TALKS WITH TURKISH TECHNIC

During the meeting between Hava-İş Union and Turkish Technic authorities, the working conditions of workers were discussed in detail. Views of the union concerning shift change took place in the explanation published in order to inform its members after the meeting. The "Twice a month Saturday shift, which is normally made once a month, will distract morale and motivation of the workers" view is coming to the fore among the other views.



'BELUGA'NIN 20 SENESİ KUTLANDI

Beluga kargo uçağı, Airbus'ın parçalarını Airbus'ın Avrupa üretim tesisleri arasında taşımasının 20. senesini kutluyor. Beş Beluga'dan oluşan filo, bir hayli eskimiş Super Guppy taşıyıcılarının yerini Airbus'ın Toulouse'daki ve Hamburg'daki son montaj hatlarına parça götürmek için aldı. Günümüzde, 11 nokta arasında Airbus programları için hayati önemi bulunan parçaları taşımak için her hafta 60'tan fazla uçuş gerçekleştiriliyor. Beluga en fazla 47 metrik ton taşıyabiliyor.

Airbus, 2011 senesinde Fly 10 000 projesini başlattı. Almanya'nın Hamburg ve Bremen şehirlerinde ve Fransa'nın Saint-Nazaire bölgesinde açılan entegre yükleme tesisleriyle birlikte uçuş mürettebat sayıları ve uçuş saatleri artırıldı ve yükleme prosedürleri geliştirildi. İngiltere'de Broughton ve İspanya'da Getafe de yakında bu prosedüre dahil olacak. Fly 10 000 projesi 2017 senesinde Beluga filosunun etkinliklerini ikiye katlayacak.

20 YEARS OF THE 'BELUGA' CELEBRATED

Beluga cargo aircraft is celebrating twenty years of transporting Airbus component parts between Airbus' European manufacturing sites. The fleet of five Beluga aircraft replaced the aging Super Guppy transporters in order to supply the Airbus final assembly lines in Toulouse and Hamburg. Today, more than sixty flights are performed each week between eleven sites, carrying crucial parts for all of the Airbus programs. The Beluga can carry a maximum payload of 47 metric tones.

Airbus launched the Fly 10 000 project in 2011. Flight crew numbers and flight hours have grown and loading procedures have been further optimized, with the opening of new integrated loading facilities in Hamburg and Bremen in Germany and Saint-Nazaire in France. Broughton, UK and Getafe, Spain will follow soon. Fly 10,000 should allow the Beluga fleet to double its activities by 2017.



LUFTHANSA PILOTS GO ON STRIKE

140 flights were cancelled since German Airway Company Lufthansa pilots went on strike at Munich airport. Pilots, who are members of Vereinigung Cockpit (VC) union, went on strike for 8 hours. Lufthansa explained that 140 flights were cancelled due to the strike and almost 15 thousand passengers were affected by the strike. Pilots, who could not get any results from collective bargaining, have organized work stoppage 4 times since April. Germany's flagship carrier had called on the pilots to return to the negotiation table. It was said that the strike announcement was disproportionate and that it would present a revised offer. While it would be no new offer, it would provide more details of an early retirement package, Lufthansa said. As a result, Lufthansa shares fell 1.3 percent, making them the second-biggest loser on the blue-chip index Dax.

LUFTHANSA PILOTLARINDAN GREV

Alman havayolu şirketi Lufthansa'nın pilotlarının Münih Havalimanı'nda yaptığı grev nedeniyle 140 uçağın seferi iptal edildi. Vereinigung Cockpit (VC) sendikasına bağlı pilotlar 8 saat boyunca grev yaptılar. Lufthansa şirketi, grev nedeniyle 140 uçuşun iptal edildiğini, grevden yaklaşık 15 bin yolcunun etkilendiğini bildirdi. Lufthansa yönetimiyle toplu sözleşme görüşmelerinden sonuç alamayan pilotlar, nisanın bu yana 4 kez iş bırakma eylemi düzenledi. Almanya'nın önde gelen havayolu şirketi pilotları pazarlık masasına geri çağırdı ve grev çağrısının oransız olduğunu açıkladı. Pilotlara yeniden düzenlenmiş bir teklifin yapılması bekleniyor. Öte yandan yeni bir teklifin verilmeyeceği kaydedilirken bunun yerine bir erken emeklilik paketi sunulacağı Lufthansa'dan gelen haberler arasında. Sonuç itibarıyla Lufthansa'nın hisseleri yüzde 1,3 değer kaybına uğradı, bu da şirketi Almanya borsasında en çok kaybettiren ikinci hisse konumuna getirdi.



'ACT' KAZASININ KESİN NEDENİ AÇIKLANDI

2010 yılında Afganistan'daki Bagram Havaalanı'na iniş sırasında sol iniş takımı katlanan ACT Cargo'ya ait uçağın kaza nedeni belirlendi. Taliban tarafından vurulduğu yönünde söylentiler çıkartılan uçağın düşmesine bakım hatasının neden olduğu raporla tescillendi.

Fransız Kaza Kırım Dairesi (BEA) tarafından yürütülen çalışmalar sonucunda oluşturulan kazaya ilişkin kapsamlı raporda kazaya sol ana iniş takımlarındaki metal yorgunluğu (korozyon) ve çatlakların neden olduğu kesin olarak belirlendi. Uçağın THY Teknik tarafından 2008 ve 2009 tarihlerinde bakımlarının yapıldığı ancak iniş takımlarının bakım için sökülmesinden sonra uygun şekilde taşınmadığı ve söküm işlemlerinde prosedürlerin uygulanmadığı tespit edildi. Teknisyenlerin inceleme sırasında büyüteç kullanmadıklarına da vurgu yapılırken fatura böylelikle uçağın bakımını yapan THY Teknik A.Ş.'ye çıktı.

CERTAIN REASON OF 'ACT' ACCIDENT EXPLAINED

The certain accident reason of plane belonging to ACT Cargo, of which left hand main landing gear collapsed during landing at Bagram Airport in Afghanistan in 2010, was determined. The plane, which is rumored to have been hit by Taliban, is registered to have fallen because of a maintenance mistake for certain. According to the comprehensive accident report arranged as a result of the studies conducted by BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile), the accident is caused by the corrosion in the landing gear and cracks for certain. It is confirmed that the plane's maintenance was fulfilled in 2008 and 2009 by Turkish Technic, however it is also confirmed that the landing gear was not properly carried after they were demounted and the procedures were not implemented in demounting. The fact that the technicians did not use magnifier during investigation was emphasized, as a result, Turkish Technic, which is responsible for plane's maintenance, was found guilty.



TSK, ÜÇÜNCÜ 'BARİŞ KARTALI'NI TESLİM ALDI

Türkiye'nin savunma kabiliyetlerini daha da geliştirecek olan üçüncü Barış Kartalı Havadan Erken Uyarı ve Kontrol (AEW&C) uçağı, belirlenen takvime uygun şekilde 4 Eylül 2014'te Türk Silahlı Kuvvetleri'ne teslim edildi. Teslimat filonun ana kumanda merkezi olan Konya Hava Üssü'nde gerçekleşti. Boeing, program kapsamındaki dördüncü uçağı ise 2015 yılında teslim etmeyi planlıyor. Barış Kartalı Programı, dört uçağın yanı sıra, görev mürettebat eğitimi, görev desteği ve sistem bakımına yönelik yer destek birimlerini de içeriyor. AEW&C uçağı, ileri hava gözetimi ve muharebe yönetimi yeteneklerinin yanı sıra, hava ve denizdeki hedefleri eşzamanlı olarak izleyebiliyor

TURKISH ARMED FORCES (TSK), RECEIVED 3RD 'PEACE EAGLE'

The third Peace Eagle Airborne Early Warning and Control (AEW&C) aircraft, which improve Turkey's defense abilities further, was delivered to Turkish Armed Forces on 4 September 2014 as scheduled. Delivery took place in Konya Air Base, which is the main control center of the fleet. Boeing is planning to deliver the 4th aircraft within the program in 2015. Peace Eagle Program comprises mission crew training, mission support and system maintenance along with four planes. The AEW&C plane can trace the targets in the air and in the sea concurrently along with its advanced air supervision and combat management abilities.

Corendon AIRLINES

*35 Ülkeden 128 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde*

BOEING 737 OPERATOR



Honeywell



Honeywell Aerospace Müşteri İş Yöneticisi Serdar Çetingül:

“Savunma yatırımları, ileride çok daha önemli bir role sahip olacak”

Honeywell Aerospace Customer Business Manager Serdar Çetingül:

“Defense investments’ role is going to become more important”



////////////////////////////////////

Türkiye savunma sanayisinin büyümesinin devamlılığında yerel üretimin önemine vurgu yapan Honeywell Aerospace Müşteri İş Yöneticisi Serdar Çetingül, savunma yatırımlarının ekonomide çok daha önemli bir role sahip olacağını söylüyor. Çetingül, konuyla ilgili sorularımızı yanıtladı.

Emphasizing on the importance of local manufacturing in continuity of Turkish defense industry’s growth Honeywell Aerospace Customer Business Manager Serdar Çetingül claims that defense investments are going to play a more important role in economy. Çetingül answered our questions concerning the topic.



Sizi kısaca tanıyabilir miyiz?
Müşteri İş yöneticisi olarak Honeywell'de 18 aydır bulunuyorum. Pozisyonum gereği Türkiye Uzay Savunma işini yönetmekle görevliyim. Honeywell'den hemen önce neredeyse 19 sene boyunca Türkiye'deki çeşitli Savunma Firmalarında tasarım mühendisliğinden İş Geliştirme ve Satış'a kadar farklı görevlerde bulundum. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Elektrik-Elektronik Bölümü'nden BS ve MS derecelerim var ve aynı yükseköğretim kurumundan bir MBA derecem var.

Honeywell'in Türkiye'deki havacılık yatırımlarından bahsedebilir misiniz?

Honeywell Aerospace olarak işimizin her alanında Türkiye'de çok aktif bir şekilde varız. Ürün portföyümüz, ön tarafta kokpitten arkada destek güç ünitelerine kadar tüm teknolojileri kapsıyor ve biz bu sistemleri, hafif özel uçaklardan business jetlerine, ticari jet uçaklarına, askeri uçaklara ve helikopterlere kadar, neredeyse gökyüzünde uçan her hava taşıtı için yapabiliyoruz. Türkiye'nin ticari ve askeri havacılık sektörü çok hızlı bir biçimde büyüyor, bu da heyecan verici bir zaman.

Can you please tell us more about yourself?

I have been at Honeywell for 18 months as a Customer Business Manager. In this position I am responsible for managing the Aerospace Defense business in Turkey. Directly before Honeywell I spent almost 19 years at various Defense Companies in Turkey from design engineering to Business Development & Sales. I have BS and MS degree from Middle East Technical University Electrical-Electronics and an MBA degree from same university.

Can you please mention about the aviation investments of Honeywell in Turkey?

Honeywell Aerospace is very active in Turkey across all parts of our business. Our product portfolio spans technologies right across the aircraft from cockpits in the front to auxiliary power units in the rear, and we can make these systems for virtually every aircraft in the sky, from light private planes, to business jets, to commercial jetliners to military aircraft and helicopters. Turkey's commercial and military aviation industry is growing rapidly, making it an exciting time to be present in the country.

Honeywell'in gökyüzünde uçan neredeyse her hava taşıtı için ürünü mevcut. Türkiye'de bu alanda yatırımı olan başka firmalar da var.

Honeywell offers a wide range of products for almost any aircraft. There are other companies investing in this industry in Turkey as well.



“Türkiye’deki konumumuz yerli yapım platformların gelişimine destek sağlamak için uygun.”

“Our place in Turkey is proper for supporting Turkish-made platforms’ development.”

Ancak Türkiye’ye şu anda sadece Honeywell Aerospace yatırım yapmıyor. Honeywell’in burada diğer işleri de var ve kuruldukları 1992 yılından bu yana istikrarlı bir şekilde büyüyor. Günümüzde Türkiye merkezimizde Uzay, Hassas Maddeler ve Teknolojiler (PMT) ve Otomasyon ve Kontrol Çözümleri (ACS) işlerimizde 150’den fazla kişi çalışıyor.

Firmanızın Türkiye savunma sanayisine yönelik yatırımlarıyla ilgili neler söylemek istersiniz?
Türkiye Hükümeti ülkenin savunma kapasitesini organik olarak büyötmeye önem veriyor ve biz de Türk Havacılık ve Uzay Sanayi (TAI) ve TUSAŞ Motor Sanayi (TEI) gibi yerel ortaklara sadece yüksek kapasiteli değil aynı zamanda ihraç edilebilir Türk yapımı platformların geliştirilmesinde bilgi ve desteği sağlamak üzere çok uygun bir konumda bulunuyoruz. Bunun örneklerinden birisi T-129 atak helikopteri.

Bu yatırımların ekonomimize ne gibi yansımaları olur?

Türkiye’nin savunma yatırımı, Gayri Safi Yurtiçi Hasılası’nın yaklaşık %2-2,5’ünü oluşturuyor ve Türkiye, dünyanın en çok askeri harcama yapan 20 ülkesi arasında bulunuyor. Bu sektör

It is not just Honeywell Aerospace that is investing in Turkey right now however. Honeywell’s other businesses are here too and have been growing steadily since 1992 when they were established. Today our Turkey headquarters employ over 150 people working across our Aerospace, Precision Materials and Technologies (PMT) and Automation and Control Solutions (ACS) businesses.

What do you want to say about your company investments in Turkey mainly in the defense industry?

With the Government’s commitment to organically grow the country’s defense capabilities we are well placed to provide the knowledge and support to local partners, such as Turkish Aerospace Industries (TAI) and Tusas Engine Industries (TEI), in their development of Turkish-made platforms that not only extremely capable but that are also highly exportable. One example of this is on the T-129 attack helicopter.

What would be the reflections of these investments to our economy?

Turkey’s defense investment represents around



büyümeye ve istihdam pazarının yanı sıra yükseköğretim sektörünü etkilemeye devam ettikçe Türkiye'nin ekonomisindeki rolü çok daha önemli bir hale gelecek. Son zamanlarda bir araştırma kurumundan yayımlanan bir rapora göre Türkiye, 2016 yılı itibarıyla 2 milyar dolarlık savunma teçhizatı ihraç ediyor olacak ancak, 21. yy. harp sahasında dünya standartlarında savunma silahları geliştirmek için yerel üretim ve denizaşırı teknik uzmanlık, bu büyüme ekseninin devamı için hayati önem taşıyor.

Honeywell'in Türkiye için uzun vadeli bir planı var mı? Varsa bunu bizimle paylaşır mısınız?

Honeywell bu dönem Türkiye için koyduğu hedeflere ulaşabildi mi? Firmanın gelecek hedeflerinden de bahseder misiniz?
Şu anda Türkiye'deki işlerimizin performansından memnun olduğumuzu söyleyebilirim ve kısa ve uzun vadeli hedeflerimiz işimizde bu büyümeyi ve yatırımı devam ettirecek. Mühendislik portföyümüz çok geniş olduğundan, Hükümetin ulusal savunmayı teknolojik mükemmeliyetle güçlendirme bağlılığı olan Türkiye gibi ülkelerde başarılı olmamız için birçok fırsat var. Uzun alanda da yeni ve hali hazırda bulunan platformlara teknoloji sunmak adına yerel firmalarla ortaklık kurmak için yeni fırsatlara bakmak istiyoruz aynı zamanda

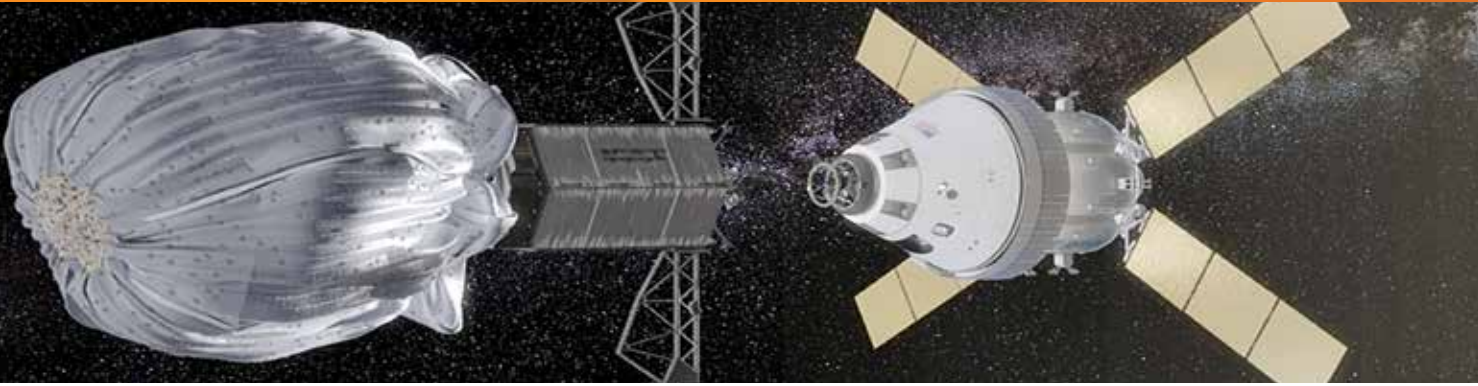
two and a half per cent of its GDP and is in the top 20 of the world's largest military spenders. As this industry continues to grow and stimulate the employment market and higher education sectors, its role within Turkey's economy is only going to become more and more important. According to a recent report by one analyst house Turkey could be exporting as much as \$2 billion in defense equipment by 2016, but crucial to the continuation of this growth trajectory is ensuring the country has the right mix of local manufacturing and overseas technical expertise to develop world class defense products for a 21st century battlefield.

Is there a long-term plan of Honeywell in Turkey? If yes, can you share it with us? Has Honeywell achieved its goals for Turkey for this term and can you mention your company's future goals?

I can say that we are pleased with the performance of our business in Turkey right now and our short and long-term goals are to continue this growth and investment across our business. Because our engineering portfolio is so broad, there are many opportunities for us to succeed in countries like Turkey, where there is a commitment from Government to evolve industry through technological excellence. In

Honeywell, tüm alt ve elektronik sistemleri yanında yazılımı da tamamen yerli olan T-129 ATAK'ın geliştirilmesi için çalışıyor.

Honeywell works for developing T-129 ATAK of which software is completely Turkish-made along with all sub and electronic systems.



Honeywell, uzay alanında teknolojilerini sunmak için yerel firmalarla görüşmelere devam ediyor.

Honeywell keeps on making interviews with local companies in order to offer technologies for space industry.

yeteneklerimizi ve uzmanlığımızı aktarma geleneğimizi sürdürerek kendi kabiliyetlerini güçlendirmelerinde yardımcı olmak istiyoruz.

Honeywell'in şu anki uzay ve havacılık müşterilerinden bahseder misiniz? Firmanızın yeni müşteri bulma potansiyelini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Yerel üretimle T-129 helikopter motorumuzu yapan TEI ile birlikte bu helikopterin geliştirilmesinde yoğun işbirliği içinde olduğumuz TAL, bizim için yakın ve önemli bir müşteri. Hali hazırda Türk ordusunun hizmetinde bulunan çok geniş uçak teknolojimiz var, bunlara F-16 ve C-130 aviyonik sistemler, T53 motorumuzun da içinde bulunduğu UH-60 ve UH-1'in ve ayrıca CH-47 Chinooks'un mekanik sistemleri dahil, bunların her birisi kendini kanıtlamış ve güçlü iki T55 turboshaft ile birlikte geliyor. Ticari alanda ise büyük havayolu firmaları ve hizmet sağlayıcılarla parça sağlamak ve satış sonrası tüm uçak gövdesine parça desteği vermek için çalışıyoruz, bunların arasında THY ve THY Teknik, Pegasus, AtlasJet ve MNGJet'in de bulunduğu firmalar var.

UTED okurları için bir mesajınız var mı? Son olarak eklemek istediğiniz bir şey var mı?

100. yıldönümü olduğundan, bu sene Honeywell Aerospace için çok özel bir sene. 1914 senesinde dünyanın ilk otomatik pilotunun tanıtımı Lawrence Sperry tarafından yapıldı, bu Honeywell'in sayısız eski firmasının yaptığı yeniliklerin yüz yıllık geçmişinin ilk adımıydı. Şu anda hem ticari hem de askeri hava taşıtlarında standart haline gelmiş teknolojilerin birçoğunu ilk biz ürettik. Bu mirası bugün Türkiye'ye getiriyor olabilmek çok heyecan verici ve öyle inanıyorum ki ülkenin önder mühendislik firmalarıyla birlikte, biz bu ülkede savunma ve havacılık sektörüne uzun vadede olumlu değişiklikler getirmek için mühemmel bir konumda bulunuyoruz.

aerospace we want to seek new opportunities to partner with domestic companies to deliver technologies for new and existing platforms and also continue our tradition of transferring the skills and expertise to help them strengthen their own capabilities.

Who are your company space and aviation customers now? How would you evaluate your company potential in recruiting new customers?

TAL is a close and important customer for us, with whom we collaborate heavily on the development of the T-129 helicopter alongside TEI which actually manufactures our engine for that platform locally. We have a vast range of technologies on aircraft already in service with Turkey's military including avionics systems for the F-16 and C-130, mechanicals on the UH-60 and UH-1 including our T53 engine, and also on the CH-47 Chinooks, which each come complete with two of our proven and powerful T55 turboshaft engines. In the commercial space we work with major airlines and service providers including Turkish Airlines and Turkish Technic, Pegasus, AtlasJet and MNGJet to deliver components and component aftermarket support right across the airframe.

Do you have a message for UTED readers? Is there any other thing you want to add?

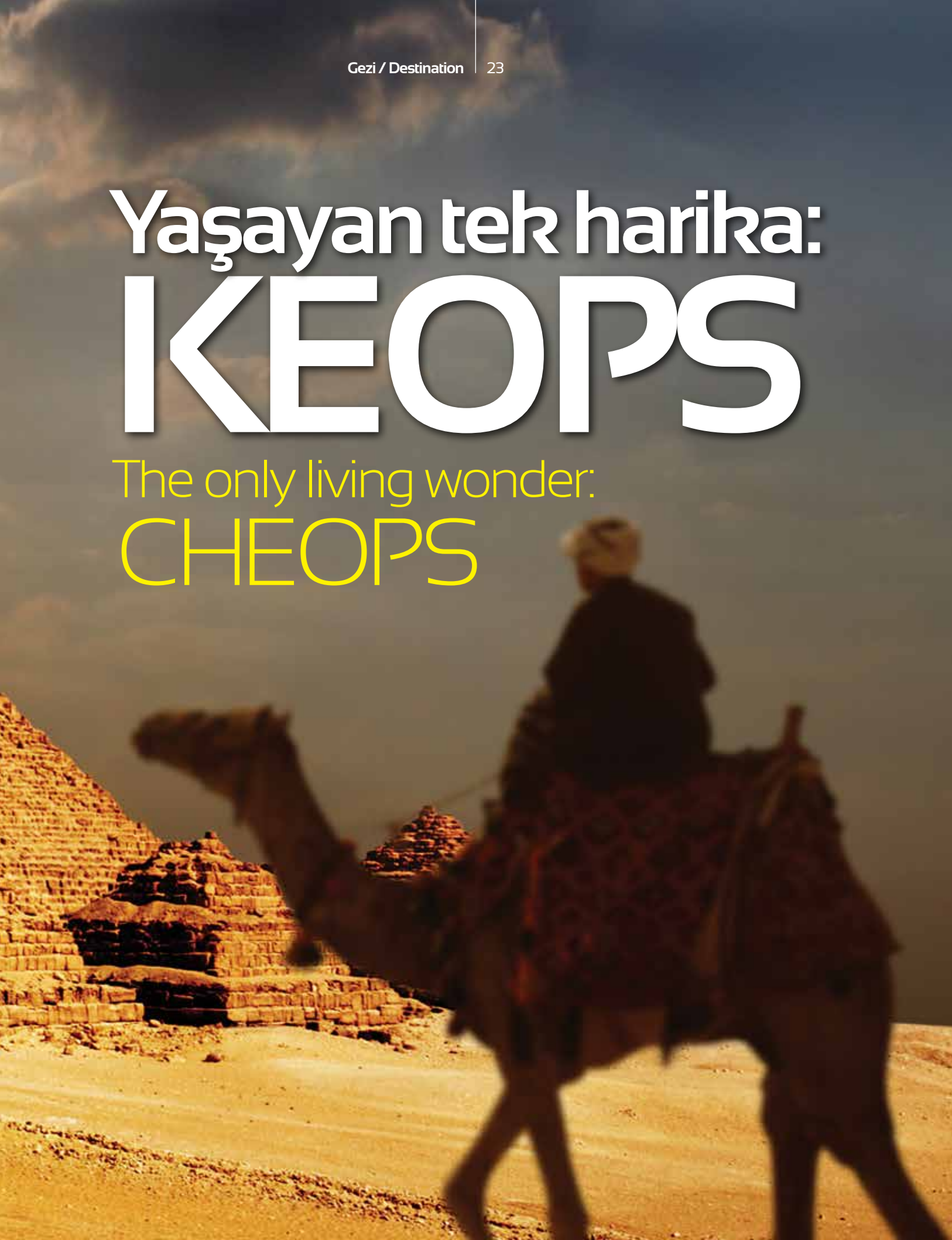
This is a special year for Honeywell Aerospace as we celebrate our 100 year anniversary. In 1914 the world's first autopilot was demonstrated by Lawrence Sperry, marking the first milestone of a 100 year history of aircraft innovation by Honeywell its numerous legacy companies. As well as the first autopilot we are credited with developing many industry firsts that are now commonplace on both commercial and military aircraft. To be able to bring this heritage to Turkey today is very exciting and I believe that, alongside the country's leading engineering companies, we are perfectly placed to make a positive difference to the long term future of defense and aviation in this country.

'İnsanlar zamandan korkar,
zamansa piramitlerden'
'Men fear time, but time fears
the pyramids'



Yaşayan tek harika: KEOPS

The only living wonder:
CHEOPS



1



Dünyanın 7 harikasından günümüze kadar tek ayakta kalabilmiş olan Keops (Khufu) Piramidi, dünyayı durduğu yerden 4500 senedir izliyor.

Bu, 'İnsanlar zamandan korkar, zamansa piramitlerden' atasözünün bir ispatı gibi... Mısır'da bulunan yaklaşık 100 piramidin içinde en büyüğü olan bu piramit, günümüz teknolojisinin bile hala çözemediği birçok bilinmeyenle popülerliğini korumaya devam ediyor. Giza platosunun bu en eski piramidinin mimarlığını Khufu'nun veziri Hemienü yapmış. Piramidin yapımında her birinin ortalama ağırlığı 2.5 ton olan 2.3 milyon taş blok kullanılmış, ayrıca inşasında 40 bin işçinin 20 sene boyunca çalıştığı söyleniyor. Fakat bu zorlu çalışma döneminin ardından piramidin sırlarını bildikleri için işçilerin hayatlarına son verilmiş.

Cheops (Khufu) Pyramid, which is the only one still standing today among the Seven Wonders of the World, has been watching the world from its very spot for 45 centuries. This is like a proof of 'Men fear time, but time fears the pyramids' proverb. This pyramid, the biggest one among the other 100 pyramids in Egypt, is still popular with its unknowns which can not be solved even with today's technology. Khufu's vizier Hemienü was the architect of this oldest pyramid on the Giza Plateau. 2.3 million blocks, each of which weighs 2.5 tons on average, were used during the construction besides, it is said that 40 thousand workers worked for 20 years till its completion. However after this long and hard work period, the workers have been killed since they knew the secrets of the pyramid.

The atmosphere of the Egyptian Civilization is felt more in this region, where there are pyramids. When you take a look at the plateau from far away, the most significant thing on the plateau is the Pyramid of Cheops, even though it is a bit beaten-

2



Mısır medeniyetinin atmosferi piramitlerin bulunduğu bu bölgede daha da çok hissediliyor. Platoya uzaktan bakıldığında en çok dikkat çeken, her ne kadar 4500 senede bir miktar yıpranmış da olsa, Keops Piramidi... İnsanlık tarihine mal olmuş bu devasa yapıyı yakından görmek sizi o zamanlara götürecektir. Platonun atmosferine kapılıp ziyaretinize büyük bir merakla başlayacaksınız. Çevredeki diğer piramitler rahatlıkla gezilebilirken Keops söz konusu olduğunda işler değişiyor. Giriş bileti almak için mutlaka sabah erkenden gişede olmalısınız çünkü her gün sınırlı sayıda ziyaretçi kabul ediliyor. Sabah 50, akşamüstü 50 olmak üzere günde toplam 100 ziyaretçi içeriye alınıyor.

Piramide giriş, bundan 1100 yıl önce hırsızlar tarafından açıldığı söylenen kabaca yontulmuş bir dehlizden yapılıyor. Girdikten sonra karşınıza bir yol çıkıyor. Aşağıya doğru inen bu yolu çok dikkatli ve dar bir yol takip ediyorsunuz. Öyle ki, eğilerek yürümek zorunda kalıyorsunuz ve çıkış da aynı yerden olduğu için karşıdan gelenlerle yolu paylaşmanız gerekiyor. Etraf, ziyaretçiler için ışıldaklarla idareten aydınlatma sağlanmasına rağmen, bir hayli karanlık. Eğer klostrofobiniz varsa bu dar ve loş yola girmemeniz tavsiye

up in 45 centuries. Seeing this gigantic construction up close will take you back to those times. You will be carried away by plateau's atmosphere and begin your visit with a huge curiosity. As it is possible to visit the other pyramids in the region easily, when it comes to Cheops, things really change. You must be at the tickets very early in the morning because only a limited number of visitors are allowed each day. Being 50 in the morning and 50 in the afternoon, a total of 100 visitors are admitted a day.

Entrance to the pyramid is provided through a rough-hewn passage which is said to have been opened by the thieves 11 centuries ago. After you enter, there is a road. This descending road is followed by a very steep and narrow road. Such a pitch that, you must bend and walk; since the exit is from the same road, you must share to road with oncoming people... Despite there is a little light for the visitors, it is pretty dark. If you are claustrophobic, it is advised for you not to enter this narrow and dim road. However, if you grit your teeth you will reach the Grand Gallery at the end of the road.

1: Giza Piramitleri, Keops, Kefren ve Mikerinos'tan oluşuyor. Keops piramitlerine dar dehlizlerinden dolayı günde iki kez giriş izni veriliyor.

Giza Pyramids comprise Cheops, Chephren, and Mycerinus. Cheops admittances are allowed only twice a day due to its narrow passages.

2: Giza Platosu'ndaki Büyük Giza Sfenksi dünyanın en büyük tek parça heykelidir.

Great Sphinx of Giza on Giza Plateau is the largest monolith statue in the world.



Kral Odası'nda sizi köşesi kırık, içi boş bir lahit karşılıyor.

An empty sarcophagus with a broken corner welcomes you in the King's Chamber.



3



3: Piramide 1100 yıl önce hırsızlar tarafından açıldığı düşünülen bir dehlizden giriş yapılıyor.

The entrance to the pyramid is provided through a passage which is thought to have been opened by thieves 11 centuries ago.

ediliyor. Ama biraz dişinizi sıkarsanız yolun sonunda Büyük Galeri'ye ulaşıyorsunuz.

DEVASA TAŞLAR

Galeri'den aşağı yukarı 50 m kadar dümdüz ilerlediğinizde Kral Odası'na çıkılıyor. Gözleriniz tavan kısmında bulunan taşlara muhakkak takılacaktır çünkü o kadar büyükler ki, yerlerinden asla kımıldamayacak gibi duruyorlar. Bu noktaya kadar duvarlarda hiyeroglifler görmeyi bekliyordusanız biraz hayal kırıklığına uğramış olabilirsiniz çünkü maalesef hiç yok. Sonunda kırmızı granitle kaplı odaya ulaştığınızda, aynı renk bloktan oyulmuş, bir köşesi tahrip olmuş içi boş lahit sizi karşılıyor. Tüm piramitte görebileceğiniz tek hiyeroglif benzeri işaret de burada bulunuyor. Kimin ne zaman ve ne amaçla yaptığı bilinmiyor ama bunun bir hiyeroglif olmadığı su götürmeyen bir gerçek. Odanın tavanında bulunan kanalın önüne günümüzde vantilatör yerleştirilmiş. Ancak bu kanalın havalandırma amacı olmadığı, daha çok yıldızların konumuyla bir ilişkisi olduğu söyleniyor.



4

GIGANTIC STONES

When you move straight forward from the gallery 50 m, you will reach King's Chamber. The gigantic tones on the roof will definitely catch your eye because they are such big that, they seem unmovable. If you were expecting to see hieroglyphs, you might have been disappointed because unfortunately there are none. When you reach the room covered with red granite, an empty sarcophagus, of which corner is broken, carved from the same stone welcomes you. The only thing that looks alike a hieroglyph in the pyramid is found here. It is unknown who did it, when, for what purpose however it is a crystal-clear fact that it is not a hieroglyph. Today there is a ventilator before the canal on the roof of the room. However it is told that this canal has got nothing to do with air condition rather it is associated with the position of the stars. Our last stop is Queen's Chamber... Although it is called as so, there are



Giza Piramitleri ziyaretçilerini şaşırtıyor ve büyülüyor. Mısır Medeniyeti'nin atmosferi bu bölgede daha da çok hissediliyor.

Giza Pyramids surprise and fascinate their visitors. The atmosphere of the Egyptian Civilization is felt more in this region.

Gezimizin son durağı Kraliçe Odası... Her ne kadar bu isimle anılsa da Khufu'nun eşleriyle bir ilgisi olduğuna dair kanıt yok çünkü hepsinin kendi piramidi bulunuyor. Tamamlanmadığı her halinden belli olan odanın mistik bir havası var. Burada, piramidi dışarıdan gördüğünüzde uyanan hisleriniz daha da yoğunlaşacak. İnsanın zaman ve piramitler karşısındaki önemsizliği ve sonsuzluğun bilinmezliği çok güçlü bir şekilde sizi saracak.

Büyük Piramit sırlarını muhafaza etmeye devam ediyor. Eğer buraya ilk gidişiniz olacaksa, sırlara bir açıklama aramaktansa kendinizi bu muhteşem yapının heybetine bırakmanızı tavsiye ederiz. Piramitten çıkıp güneş ışığına ve oksijene kavuşunca benliğinizi büyük bir rahatlama kaplayacak. Kendinizi başka bir gezegene gidip dönmüş gibi hissedeceksiniz. Keops kim bilir daha kaç kişiye bu hisleri yaşatacak ve kaç bin yıl daha bizi izlemeye devam edecek?

no evidences showing it has a relation with Khufu's wives since they all have their own pyramids. The chamber, which seems obviously unfinished, has a mystical atmosphere. Here, your feelings will arouse more than when you saw the pyramid from outside. Insignificance of men against time and pyramids and obscurity of infinity will surround you very strongly.

The Great Pyramid keeps on preserving its secrets. In case it is going to be your first visit, we suggest you leave yourself to solemnity of this spectacular construction rather than searching for explanations for its secrets. As you exit the pyramid and reach sunlight and oxygen, a great relief will surround your self. You will feel like you went to another planet and came back. Who knows Cheops will make how many people feel the same way and for how many thousand years more it will keep watching us?

4: Keops'un içinde görüntü almak uzun bir süredir yasak ama dışarıdan görüntü almak mümkün.

Taking photos inside Cheops has been forbidden for a long time but outside is allowed.

Hafıza ve Kurumsal Hafıza-1



Şebnem Bayezit

Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitmeni



Öğrendiği yeni şeyleri hatırlayan, hiç unutmayan insanlar hafızası ne kadar kuvvetli diye çevrelerinde parmakla gösterilir. Hafıza, hatırlama ve beyin yıllardır bilim adamlarının üzerinde çalıştığı konulardır. Bazı insanlar pek çok şeyi kolay hatırlayabilirken bazıları ise çok basit şeyleri bile hatırlamada zorluk çeker.

Kimi zaman çok iyi bildiğimiz birisinin ismini ya da evde kaldırdığımız bir eşyanın yerini hatırlayamamak, bir süre sonra o şeyi hatırlayabilmek pek çok insanın yaşadığı bir olaydır. Ara sıra bazı şeyleri hatırlayamamak o an insanın birden fazla şeyi aynı anda yapmaya çalışmasından, uykusuzluk, yorgunluk, susuzluk, demir ya da B12 vitamini eksikliğinden kaynaklı olabilir. Bu olumsuz etkiler yokken, iyi bir hafızaya sahip miyiz? Asıl önemli olan budur. Yeni öğrenilen şeylerin çok çabuk unutulması ya da bizler için önemli olan yeni bilgilerin yaşam boyunca hatırlanması insan yaşam kalitesini, kariyerini hatta geleceğini yakından etkiler. Yaşımız ilerledikçe unutmanın artması ve yeni şeyleri öğrenme güçlüğü pek çok insanın korktuğu bir şeydir.

Öğrenmenin nasıl gerçekleştiği, hafıza, beyin işlevleri başlı başına detaylı konulardır. Ancak hafızanın işleyişi hakkında bilgimizin olması için çok kısa öğrenmeden de bahsetmek istiyorum. Öğrenme; kişiden kişiye farklıdır. Bunun nedeni de kişinin yaşama bakışı, geçmişte öğrendiklerinin yeni öğreneceklerine etkisi, zihinsel becerileri, ihtiyaçları vb olarak sıralanır. Beyinde öğrenme başladığı anda hipokampus bilgileri alır, ayırır, tasnifler ve bazılarını uzun süreli hafızaya atar. Hipokampusleri sonradan ameliyatla çıkartılan bireyler üzerinde yapılan deneylerde, hipokampusleri olana kadar öğrendiklerini hatırladıkları ancak ameliyat sonrası öğrendikleri hiçbir şeyi hayatları boyunca hiç hatırlayamadıkları gözlemlenmiştir.

Hafıza bizler için neden önemli? Demans ya da amnezi rahatsızlıkları ki bunların bir kısmı geçirilen beyin hastalıklarının neticesinde ortaya çıkar hafıza kaybı hastalıklarının genel adıdır. Son yıllarda en çok duyduğumuz hafıza hastalığı Alzheimer'dır. Pek çoğumuz birebir hastalığın etkilerini yaşayanları yakından görmüş ya da uzaktan şahitlik etmiş olabiliriz. Hastalık bir süre sonra kişiyi bir başkasına bağımlı hale getirir. Pek çok hafıza kaybı hastalığı ya da hafıza kaybına sebep olan kaza vakaları vardır.

"Memento ya da Akıl Defteri" seyrettiğim favori filmlerdendir. Film kahramanı yeni öğrendiği hiçbir şeyi hatırlamamaktadır. Daha sonra kendisini yönlendirmesi için o an önemli olduğunu düşündüğü şeyleri, çektiği fotoğraflara not alarak ve vücuduna dövme yaptırarak hayatını yönlendirmekte ve hedefine ulaşmaya çalışmaktadır. Film hayal ürünü olsa da hastalık tamamen gerçektir. Film kahramanı fotoğraflarını çektiği kişilerle ilgili kararlara o an onda bıraktığı duygunun neticesinde bir anlam yüklemektedir. Ya o an ki duygusu yanlışsa?

Hayatımızda ilk yaşadığımız olaylar, tanıdığımız kişiler hakkındaki ilk fikirlerimiz her zaman doğru olmaz. Zaman içinde başka yaşadığımız olaylarla, öğrendiğimiz yeni bilgilerle muhakeme ederek ilk fikrimizi değiştirebiliriz. Bu nedenle öğrendiğimiz bilgilerin kısa süreli hafızada tutulması ve sonrasında elenerek gerekli olanların uzun süreli hafızaya aktarılması bizler için önemlidir.

MUHAKEME YAPABİLMENİN ÖNEMİ

Her şeyi ezberlemek mükemmel olsaydı papağanlar dünyayı yönetirdi. Bir dile ait binlerce kelime bilip konuşamamak ya da olaylar hakkında muhakeme yapamamak oldukça ürkütücüdür. Muhakeme yeteneği insanı diğer canlılardan ayırt edebilen özelliktir.

Kısaca yeni bilgi öğrenmede önceden öğrendiklerimizin etkisi de vardır. Bazen bunlar olumsuz olabilir ama o da biraz bizim yeteneğimizle ilgilidir. Burada Kurumsal Hafıza'ya değinmeden önce hafızanın önemini biraz hatırlatmak istedim. Yeni bir bilgi öğrenildiğinde beyin nöronları eskileriyle bağlantı kurar ya da yaşam tecrübelerimiz sayesinde hayali bile olsa bir şeylerle bağlantı kurarsa o şeyi uzun süreli hafızaya daha kolay yerleştirir ve daha kolay hatırlar. Bu bilimsel bir araştırmamızın sonucudur. Bunun sonucunda olumlu şeyler olabileceği gibi olumsuz şeyler de olabilir. Uzun süreli hafızaya bilgi yüklenmediğinde ya da daha önce yüklenmiş bilgileri bir sebepten dolayı çağıramadığımızda ise sorun başlar. Artık bir başkasına bağımlı olmaya başlarız. Bu esaretin ilk sesleridir.

Peki insan için hafıza bu kadar önemliyse ve ciddi bir sorun olan hafıza kaybı insan yaşantısının kalitesini düşürüyorsa kurumsal hafıza kurumlar için önemli değil midir? Bir sonraki ay Kurumsal Hafıza'nın öneminden bahsedeceğim.

Sağlıklı ve kuvvetli hafızalar dilerim...





////////////////////////////////////
Mimarisiyle insanın başını döndüren bu müzede Uçan Boğalar göz doldururken sergilenen kendine özgü, yenilikçi ve yaratıcı eserler size çok farklı bir deneyim yaşatacak.

Yaşamın Sıradanlığının Dışında Bir Yer: **Red Bull Hangar-7 Müzesi**





Müzedede Red Bull'un 11 adet F1 aracı sergileniyor. Her bir aracın belirli yarışlarda kaydettiği başarılar mevcut.

Buraya gelirken aklınızda sıradan bir müze ziyareti fikri varsa emin olun yanıldığınızı anlamanız çok uzun sürmeyecek. Hangar-7'de eski uçakların yanında değişik bir yaşam deneyimi de sunuluyor. Avusturya'nın Salzburg Havaalanı'ndaki bu sıra dışı müze, sanatı, damak tadını, teknolojiyi ve eğlenceyi bir arada ve yüksek kaliteyle sunuyor. Ayrıca bu nadir yapı birçok etkinliğe de ev sahipliği yaptı ve yapmaya da devam ediyor.

Red Bull'un kurucusu Dietrich Mateschitz'in sahibi olduğu Red Bull Hangar-7, dünyanın en muhteşem havacılık müzelerinden birisi...

Yapımında 12 bin ton çelik ve 380 ton cam kullanılmış olan ana binada Red Bull'un Flying Bulls – Uçan Boğalar isimli akrobasi uçağı filosu bulunuyor. Filoda nadir bulunan bir Cessna C337, gökyüzünün Harley Davidson'ı olarak da anılan bir Boeing PT-17 ve üç adet saatte 1000 km hıza ulaşabilen Alpha jet var. Müzedede ayrıca Formül 1 arabaları, motosikletler ve nadir bitkiler de bulunuyor.

YENİ KANATLAR

Gökyüzünün efsaneleri... Uçan Boğaları bu sözlerle tarif etmek yanlış olmaz. Aslına bakılırsa bu söz, hem filo hem de mürettebat için geçerli... İşini tutkuyla yapan pilotlar



Hangar-7'nin inşasında görev alan herkes bugün bu müze ile ilgili hayallerinin gerçekleştiğinde hemfikir.



ve teknisyenler olağanüstü yetenekleri ve adanmışlıklarıyla bu tarihi makinelere yeni kanatlar kazandırdılar. Bunu da 20 yıldan uzun bir süredir gerçekleştiriyorlar. Başlangıcı 1980'lere uzanan Uçan Boğalar, Tyrolean Hava Yolları pilotu olan ve zamanın modern jetlerini kullanan efsane pilot Sigi Anderer ile başladı. Tarihi hava taşıtlarına özel bir ilgisi vardı. Kuzey Amerika yapımı bir T-28B, Anderer'in koleksiyonunun ilk parçası olacaktı. Bunu ardından birçok hava taşıtı takip etti; bir Grumman G-44 Widgeon ve Innsbruck'te sakladığı efsanevi Chance Vought F4U-4 "Corsair". Ateş yakılmıştı ve yayılmaya başlıyordu. Hevesli olan başkaları da katılmaya başlamıştı. Tarihi Uçan Boğalar filosunu birlikte kurdular. Daha sonra filo o kadar büyüdü ki yer problemi ortaya çıktı.

90'lı yılların sonuna gelindiğinde Salzburg'a taşınıp burada yeni bir hangar kurma fikri ortaya atıldı. Bu da Hangar-7'nin akıllarda ilk temelini atılmasını sağladı. Bu birliğe dahil olan pilotları, teknisyenleri ve onların sahip olduğu makineleri tek bir çatı altında toplamının zamanı gelmişti. Sonuç olarak

1999 yılında Uçan Boğalar firması kurulmuştu. Pilotların uçuş estetiğiyle birlikte Uçan Boğalar, efsanevi hava taşıtlarını restore etmede ve geliştirmede muhteşem bir hüner sergiliyordu. Kendi alanlarında gerçek birer sanatçı oldukları sık sık düzenledikleri hava gösterilerinde ortaya çıkıyordu.

EN YAKINDAN DENEYİM

Tarihi hava taşıtları ve en son teknoloji kulağa tezat geliyor olabilir ama bu Hangar-7 için asla geçerli değil. Uçakları, helikopterleri ya da en son model Formula 1 arabalarını denemek isteyenler çekincelerini bir kenara bırakıp bu deneyimi yaşamalılar çünkü Hangar-7'de ziyaretçiler sergilenen her şeye iPad Infopoints'i kullanarak dokunabilirler.

Estetik bir tasarıma sahip olan sütunlara entegre edilmiş Apple iPadler kullanılarak bu sıra dışı eserlerle ilgili merak edilen tüm bilgilere ulaşılabilir. Sadece küçük basit bir dokunuş bunun için yeterli... Ziyaretçilerin sergilenen bu eserlerle ilgili bilgi alması ve o ilginç dünyaya yolculuk yapması özellikle çok popüler... Mitchell B-25 bir uçağın içinde göğe

Hangar-7 3700 m2'lik bir alanda yer alırken üst yapısı 4100 m2'lik bir alan teşkil ediyor.

//////
Burası sadece modern bir hava taşıtı hangarı değil,
resinlikle bundan daha fazlası...



Hangar-7'nin yapımında 12 bin ton çelik ve 380 ton cam kullanılmış. Yapıda bulunan 1,754 cam panonun hiç biri birbirinin aynısı değil.

yükselmek ya da bir BO 105 ile taklalar atmak yapabileceklerinizden sadece birkaçı... iPod Touch Müze Rehberi, ziyaretçilere sunulan bir başka ilginç imkan... Resepsiyondan edinilebilen bu rehber, müzenin kutsal hollerinde size sesli rehberlik hizmeti veriyor. Bunun yanı sıra tüm uçaklarla ve helikopterlerle ilgili detaylı bilgi de sağlıyor. Ayrıca, müzedeki sanat sergileri, mimari ve yiyecek içecek tesislerine dair bilgiler de sunuluyor. Buradaki bir hava taşıtı için teknolojinin en ilerisinde olmak çok fazla önem taşıyor. Bunun yerine ziyaretçilerin havacılık tutkusunu ilk elden deneyimlemesi sağlanıyor. Aynı pilotlar gibi, tümünü kendiniz hissetmelisiniz.

SIRA DIŞI BİR YAPI

Milenyuma girilmeden planlanmaya başlanan Hangar-7, tamamlanıp 2003 yılında ilk kez kapılarını açtığı anda sadece Salzburg Havaalanı sıra dışı bir yapı kazanmış olmadı, aynı zamanda şehre de ayrı bir hava geldi. Bu haliyle aslında sadece modern bir hava taşıtı hangarı değil, daha fazlası olduğunu göstermiş oldu. Yenilikçi mimarisi teknoloji,

sanat ve eğlenceyi bir arada bulundururken, ziyaretçilere en kaliteli yemekler servis ediliyor.

Burası insanlara boş vakitlerinde sıradanlığın dışına çıkıp yeni şeyler görme, tatma ve deneme imkanı tanıyor. Müze yeni ve modern formatıyla zamanında hüküm süren muhafazakarlığı da birlikte sürdürmeyi başarıyor. Yapımına öncülük edenlerin tümü, günümüzde hayallerinin tamamıyla gerçekleştiğini söylüyorlar. Ta en başından beri Hangar-7'nin ardındaki beyinler havacılığı, sanat ve kaliteli gastronomi ile bir araya getirmeyi düşünmüşlerdi. Günümüzde ise bunların hepsi sürekli gelişim felsefesiyle hayata geçmiş durumda.

BİR GALERİDEN FAZLASI

Hangar-7 Restoranı Ikarus'un ününü global seviyeye taşımayı başaran Martin Klein ve onun misafir şefleri ve Hangar-7'ye üsluk yapan tarihi Flying Bulls-Uçan Boğalar uçağının baş pilotları Siegfried Schwarz ve Raimund Riedmann da bu felsefeyi sürdürüyorlar. Burada sanatçılar ve ziyaretçiler



eşit muamele görüyorlar. Sanatseverler için bir buluşma yeri olmasına rağmen "sanat galerisi" tanımlaması bu sergi alanını tarif etmeye yetmiyor. Burası daha çok sanatçıların ve sanatseverlerin bir araya gelip fikir alışverişinde bulundukları ve ilham aldıkları bir yer. Sadece Salzburg'dan değil, dünyanın her yerinden gelen ziyaretçileri bu konsepti benimsediler.

Havaalanlarında genelde bu tarz seçkin eserler bulunmaz. Ancak bu, Salzburg'daki Hangar-7 için geçerli bir söylem değil. Burada sanat, rahatsız edecek bir şekilde sunulmuyor.

Daha çok çevreye şık ve üstü kapalı bir biçimde uydurulmuş. Sadece bu bile kendine has bir ortamı sağlamaya yetiyor aslında. Sergilenen eserler, havaya ve güneşin konumuna göre değişen ışıktaki apaçık görülebiliyor.

YENİLİKÇİ VE ÖZGÜN ESERLER

Ayrıca 6 sene süren ve 2011 yılında sona eren HangART-7 Etkinlikleri'nde de gelecek vaat eden genç sanatçıların eserlerini Hangar-7'nin kendine has ortamında sergileme

fırsatı yakaladılar. Burada seneler boyunca benzer daha birçok etkinlik hayat buldu. Ancak ne olursa olsun bu etkinliklerin de aynı kriterlere sahip olması bekleniyordu: "Yenilikçi ve özgün olmak." Buna bir örnek vermek gerekirse, ünlü yönetmen Francis Ford Coppola'nın eşi Eleanor Coppola, "Circle of Memory" isimli fotoğraf sergisini burada gerçekleştirmişti. Buradaki sanat eserlerinin yelpazesi çok geniş... Ancak buna rağmen kalite kriterleri çok sert ve net. Burada sergilenen eserlerin ziyaretçilere mutlaka bir deneyim yaşatması gerekli.



Felix Baumgartner, bu karbon fiber kanatla 31 Temmuz 2003'te Manş Denizi'ni geçmeyi başardı. Şu anda Hangar-7'de bir maketi sergileniyor.

Yazı dizisi - 4



////////////////////////////////////
Sivil uçak üretiminde
küçük dev adım:

European Technical Standard Order (ETSO) nedir?



Mustafa Bucan Çolak
mcolak@thy.com
Teknik Eğitimci - THY Teknik A.Ş.





"ETSO Nedir?" başlıklı yazı dizimizin dördüncü ve son bölümünü okuyacaksınız.

Yazı dizisini hazırlarken temel amacım, uçak ve parçalarının üretim süreçleri hakkında pek bilgi sahibi olmayan insanlara en azından bir kapı aralığı oluşturabilmektir. ETSO, parça üretimi konusunda son derece sık başvurulan bir yöntem olmasından mütevellit bahsedilmesi önemli bir konu olduğuna kanaat etmiştim.

Yazı dizimin ilk 3 bölümü ETSO'nun ne olduğu nasıl bir onay sürecini ürettiği ve hangi tip parçaların bu onay kapsamına girdiği konularını içermekteydi. Son bölüme ise bir uygulama ekleyerek yazı dizimi nihayete erdirmeyi uygun gördüm. Bir üretim sürecinin modellemesini yapacağımız bu kısımda, ticari, reklam ve pazarlama ile ilgili kısımları es geçerek sadece yetki ve üretim süreçlerine değineceğiz.

HADİ YAPALIM

Firmamızın yöneticileri veya patronu bir uçak parçası üretimine karar verdi. Karar gereği "ETSO-C62e" kapsamına giren "AIRCRAFT TYRES" yani uçak lastiği imal edilecek.

Firmamızın üretim kapasitesini uçak lastiği üretimi için uygun hale getirdikten sonra üretim için gerekli şartların bulunduğu standarttaki şartları karşılamak için çalışmalara başlamamız gerekiyor. Bu şartlardan bazı örnekler vereyim;

Öncelikle lastik sertifikasyonu için gerekli olan testlerin 50 civarında olduğunu belirtiyim. Bu sayacaklarım çok derin bir hesaplama ve mühendislik çalışması içermeyen test örnekleridir.

- Lastiğin malzemesin 24 saat kesintisiz bir zaman içinde -40 ila +71.1 derece

arasında kesinlikle yapısal özelliğini yitirmemelidir yani aynı sertlikte ve dayanıklılıkta olmalıdır.

- Ayrıca uçak lastiğinin iniş sırasında maruz kaldığı sıcaklık göz önüne alındığı için lastiğin 148,9 dereceye kadar yapısal bütünlüğünü koruması gerekmektedir.
- Lastiklerin test edilmesi aşamasında iniş sırasındaki kinetik enerjinin %56'sını absorbe edebilmesi gerekmektedir.
- Lastiklerin şişirildikten sonra 12 saat içinde basıncının %5'inden fazlasını kaçırmadığından emin olunmalıdır.

Bütün üretim testlerini geçen lastiklerimizden test sonuçlarını bir dosya haline getirdik. Test sonuçları dosyasını da ekleyerek EASA'ya "ETSO C62e" yetkisi için başvuru yaptık. Başvuru formları EASA'nın kendi sitesinde bulunuyor.

Başvuru sonrasında EASA tarafından yapılan incelemede altyapımız ve ürünlerimizin kalitesi yeterli bulundu ve 1 yıllık "ETSO C62e" yetkimizi aldık. Artık bu andan itibaren ETSO onaylı bir üretici olarak seri uçak lastiği imalatına geçebiliriz. Şunu da eklemeliyim ki; bütün bu onay süreci tek bir tip lastiğe hitap eder. Ebadı ve yapısı farklı bir lastik üretmek istiyorsak aynı onay sürecini tekrar etmemiz gerekiyor. Yani açıklamak gerekirse bir Airbus A320 lastiği üretme onayı olan bir şirketz... Boeing 777 lastiği üretmek istiyorsak yeni tip lastikler için yeni bir test raporu hazırlayıp ETSO onayı almamız gerekiyor.

Umarım yazı bilgilendirici ve yararlı olmuştur. UTEG Dergi'nin gelecek sayılarında farklı konularda buluşmak üzere.



İlk 3 bölümde ETSO'nun ne olduğu nasıl bir onay sürecini ürettiği ve hangi tip parçaların bu onay kapsamına girdiği konularını anlattık. Bu son bölümde ise uçak lastiği yetki ve üretim süreçlerine değindik.

HEYKEL SANATININ EN ÇOK TANINAN 10 ESERİ

Heykel sanatının ilk defa kim tarafından, ne zaman ortaya çıkarıldığı tam olarak bilinmese de zaman içinde heykellerin ne amaçla kullanıldığı arkeolojik buluntular sayesinde bilinebiliyor. Zamanında çoğu kez inanç amacıyla yapıldığı anlaşılan heykeller, kimi zaman kahramanları ya da kahramanlık olaylarını, kimi zaman da sanatta, bilimde ya da sporda başarılı olmuş kimseleri tasvir etmek için yapılmış. Yapılan kazılarda bulunan hayvan ve insan figürlerine benzeyen çok daha farklı heykeller de var. Neredeyse insanlık tarihi kadar eski bu sanat dalında yetenekli birçok heykeltıraşın eserleri günümüzde de var olmaya devam ediyor. Fakat bazı heykeller o kadar meşhur ki neredeyse tüm dünya tarafından tanınıyor. İşte sizler için izini sürdüğümüz, dünya üzerinde en çok bilinen on heykel...



Aslanlar Terası

Yunanistan'ın Mikonos şehrine yakın bir mesafede bulunan Delos adası, muhafız aslanlar tarafından korunuyor. Aslında adanın sembolü olan bu aslanlar, "Aslanlar Terası" ismiyle anılan bu bölgede en çok dikkat çeken ve mutlaka fotoğraflanan heykeller. M.Ö. 7. yy.'da yapıldıkları düşünülüyor. İlk yapıldıklarında 16 adet olan aslanlarsa geriye sadece 4 tanesi kalmış ki, bunlardan da sadece 1 tanesi orijinal. Günümüzde aslanları eski haline getirmek için çalışmalar devam ediyor. (1)

Küçük Deniz Kızı Heykeli

Danimarka'nın başkenti Kopenhag'ın simgesi olan 'Küçük Deniz Kızı Heykeli', Langelinie Limanı'ndaki bir taşın üzerinde oturmuş bir deniz kızını tasvir ediyor. Temelleri 1909 yılında atılan bu heykel, sadece 1 m 25 cm uzunluğunda ve ağırlığı da 175 kg. Dünyanın her tarafından ziyaretçiler onu görmek için adeta akın ediyorlar. Zaman zaman saldırıya uğrasa da, siyasi mesajlar vermek için kullanılsa da kendisini ziyaret edecekleri sabırla bekliyor. (2)

Anavatan Çağırıyor Anıtı

1967 senesinde Stalingrad Cephesi'ni anmak için yapılan 'Anavatan Çağırıyor Anıtı' kılıcın ucundan itibaren yere kadar 84 m yüksekliği ve 7 bin 900 tonluk ağırlığıyla Rusya'nın eskiden ismi Stalingrad olan Volgograd şehrinde duruyor. Anıt, ileri doğru emin adımlarla ilerlerken oğullarını da peşinden çağıran bir kadını tasvir ediyor. (3)

4

Düşünen Adam Heykeli

Auguste Rodin tarafından yapılmış olan 'Düşünen Adam Heykeli' belki de ülkemizde en çok tanınanlardan. Bakırköy Ruh ve Sinir Hastalıkları Hastanesi'nin bahçesinde bir başkası tarafından yapılmış kopyası duruyor, ilginç de bir öyküsü var aslında. Heykelin orijinaline gelince, Rodin'in bu heykeli son haline getirmesi yaklaşık 26 sene sürmüş. Felsefi düşünceyi anlatan bir simge olarak kabul ediliyor. Bakırköy'deki kopyası da, kendisi de hala düşünüyorlar. (4)

Dev Olmec Kafaları

Olmecler Meksika'nın güneyinde yaşamış eski bir uygarlık... Onlardan geriye sadece bu dev kafa heykelleri kalabilmiş. Kafalarında miğferli olarak tasvir edilmiş bu heykellerden 17 adet bulunmuş. Boyları ise 1,47 m'den 3,4 m'ye kadar değişiyor. Heykellerin suretlerinin Afrika'ya benzemesi nedeniyle çıkan tartışmalar bugün bile sürüyor. (5)

Davut Heykeli

Michelangelo, yapımı üç yıl süren 'Davut Heykeli'ni 1504 yılında tamamladı. Bir başyapıt olarak kabul edilen heykel, Davut'un Golyat'a saldırmaya karar verdiği anı tasvir ediyor. 5,17 m boyundaki heykel İtalya'nın Floransa şehrinin bir simgesi... Heykelle ilgili bir ilginç nokta da mükemmel insan oranının betimlenmiş olması. Heykel 1873'ten beri Floransa'daki Accademia Galerisi'nde ziyaretçilerini bekliyor. (6)

6

5

7

Moailer

Rapa Nui insanları tarafından kayalar oyularak yapılmış bu tek parça heykellerin en dikkat çeken özelliği heykelin 8'de 3'ünün baş kısmını oluşturmaları. 887 adet oldukları bilinen bu heykellerin yapımı ve nakli gerçekten kayda değer bir başarı. Heykellerin en uzunun ismi Paro ve yaklaşık 10 m uzunluğunda, ağırlığı da 82 ton civarında. Hasat kutlamalarında kullanılan bu heykellerin etrafına ilk ürünler yığılırdı. Geçmiş dönemde yapılan savaşlar nedeniyle huzur bulamayan Paskalya Adası'nda geriye kalan 15 'Moai', artık huzur içinde gelen turistleri selamlıyor. (7)

Büyük Giza Sfenksi

Kireçtaşından yapılmış olan 'Büyük Giza Sfenksi' vücudu aslan, başı insan olan bir figür. Giza Platosu'nda bulunuyor ve dünyanın en büyük tek parça heykeli olma özelliğine sahip. 73,5 m uzunluğu, 19,3 m genişliği ve 20,22 m yüksekliğiyle adeta platonun tek hakimi gibi duruyor. Tarihte bilinen en eski anıt olan Mısır'daki Sfenksin eski Mısırlılar tarafından yapıldığı düşünülüyor. Platonun sıcaklığı her ne kadar bölgedeki insanları etkilese de, o hiç kılmıdamadan durmaya devam ediyor. (8)

Kurtarıcı İsa Heykeli

Dünyanın en büyük 5. İsa heykeli olarak kabul edilen Rio de Janeiro'daki 'Kurtarıcı İsa Heykeli', en büyük Art Deco heykel olarak da biliniyor. 30 m boyu ve toplam 28 m açık kol uzunluğuyla Corcovado Dağı üzerinde yer alıyor. Rio De Janeiro kentinin simgesi haline gelen heykel, tüm Brezilya'nın da en ünlü heykeli. 1931 yılında tamamlanan ve yapımı 5 sene süren heykel, Fransız heykeltıraş Paul Landowski tarafından yapılmış. Durduğu yerden o da zamana tanıklık etmeyi sürdürüyor. (9)

Özgürlük Heykeli

'Özgürlük Heykeli' tüm dünyada neredeyse herkes tarafından bilinir. Amerika'nın New York Kenti'nde bulunan heykel hem ülkenin simgesi hem de bir gözlem kulesidir. Fransa tarafından Amerika'nın kuruluşunun 100. yılını kutlamak için hediye edilen heykel, sağ elinde bir meşale sol elindeyse bir hitabe tutan kadın tasviridir. Başındaki tacın 7 sivri ucu ise 7 denizi simgeliyor. Kaidesi ile birlikte 93 m'yi bulan boyuyla heykel, özgürlüğün bir sembolü olarak Özgürlük Adası'ndan yeni gelen göçmenleri selamlıyor. (10)

8

9

10

HAVA TAŞIMACILIĞININ DEVİ: Super Transporter

A300-600ST Super Transporter, Ticaret Birliği'nin Airbus'ın Batı Avrupa'daki ortaklarının tesislerine uçak kanadı ve gövdesi gibi fazla büyük malzemeleri taşımak için kullandığı Airbus'ın Super Guppy modelinin yerine geçmesi için üretilen bir model...



Beluga ya da Super Flipper isimleriyle de anılan uçağın geliştirilmesine 1991'in Ağustos'unda başlandı. Sıkı bir geliştirme programının ardından ilk ürün 1994'ün Haziran'ında alındı ve ilk uçuşu da aynı yılın 13 Eylül'ünde gerçekleştirildi. Uçak ardından 400 saatlik bir test programına alındı. 1995'in ortalarında sonlanan test uçuşlarının ardından eylül ayında sertifika almaya hak kazandı ve Airbus tarafından 1996'nın Ocak ayında hizmete başladı. Siparişi verilen dört tanesi ise 1998 yılının ortalarında tamamlanarak teslim edildi. Sonuç olarak 1997'nin Ekim'inde Super Guppy de emekliye ayrılmış oldu. Uçakların beşincisi ise 2001 yılında teslim edildi. A300-600ST, A300-600 yolcu uçağını temel alıyor. Ortak noktaları kanatlar, daha alçak iskelet, ana şasi ve kokpit... Öte yandan aralarındaki farklar ise apaçık ortada... Şişkin bir ana gövde, yeni daha alçak iskelet, kanatçıklı genişletilmiş yeni kanatlar ve yukarı doğru açılır ana kargo kapısı. Aynı biçimde tasarlanmış A3XX bileşenlerini taşımak için üretilmesi planlanan A340ST Mega Transporter'in ise sırada olduğu söyleniyor. A300-600ST'nin programının yönetimi SATIC'in

(Uluslararası Uçak Taşıma Firması) sorumluluğunda yürütülüyor. İşin büyük bir kısmı da Airbus ortakları tarafından gerçekleştiriliyor. Onların yanı sıra diğer Avrupalı firmalar da işin içinde.

EN YÜKSEK HACİMLİSİ

Günümüzde uçan sivil ya da askeri kargo uçakları arasında en yüksek hacme sahip olan Airbus Beluga, kendine has bir yüksek hacimli taşıma deneyimi sunuyor. 20 yıldan uzun bir süredir güvenilir bir hizmet sunan uçak, Airbus uçaklarının bütün parçalarını Avrupa'daki tesislere ve son montaj için de Fransa'nın Toulouse ya da Almanya'nın Hamburg şehrine taşıyor. 5 adet Beluga'dan oluşan bir filo Airbus'ın tek koridorlu A320 ve geniş gövdeli A330 ailesinin ve yeni nesil A350 XWB ticari jet uçaklarını parçalarını taşıyor. Belugalar Airbus'ın üretim ve montaj hattı için çok önemli bir rol oynuyor. Uçaklar Airbus'ın kendi iç nakliye ihtiyaçlarını karşılamının yanı sıra kiralık olarak da hizmet veriyorlar. Bu hizmette yüksek müşteri memnuniyetini de garanti ediyorlar. 20 yıldan uzun süredir verdikleri sorunsuz hizmet ise onlar için iyi bir referans.



Hava Seyrüseferi'nde Radar ve Yardımcı Cihazları

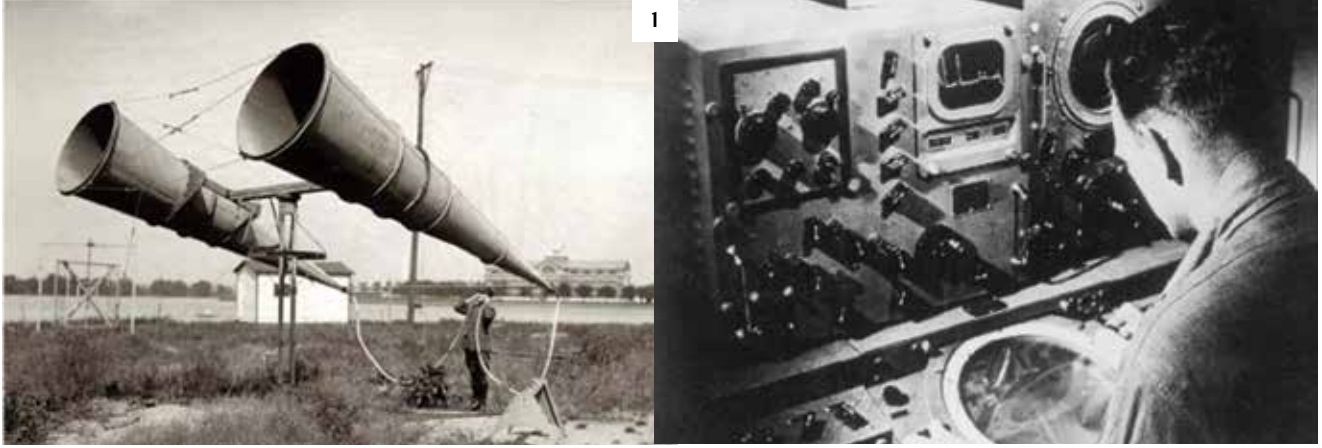
Havayoluyla bir noktadan başka bir noktaya seyrederken yardımcı birçok teknolojiye faydalanılıyor.



 **Gonca Güler**

Hava Trafik Kontrolörü

TATCA Yönetim Kurulu Üyesi



Bir noktadan başka bir noktaya seyahat etmenin adıdır seyrüsefer. Radyo seyrüseferinden ise; radyo dalgaları ile bir yerden başka bir yere gitmek için kullanılan sistemler anlaşılmalıdır. Bu sistemlerden ilki RADAR'a (Radio Detection And Ranging) gelince... Radarın fonksiyonu akroniminde gizli: Mikrodalgalarla hedefin mesafesini, istikametini ve açısını belirlemek. Radar; hava trafik kontrolörünün vazgeçilmez radyo seyrüsefer yardımcısı olup, çalışma prensibi; bir ses dalgasının engele çarparak yansması ve başladığı noktaya ulaşmasına benzer. Vericiden gönderilen dalganın cisimden yansıyıp geri dönüş süresinin ölçülüp verici ile cisim arasındaki uzaklığın saptanması esasına dayanır.

Uçak üzerinde ve yerde olmak üzere farklı amaçlara hizmet eden çeşitli radar sistemleri mevcuttur. Meteoroloji radarları, füze takip radarları, gemileri teşhis eden askeri amaçlı kullanılan radarlar gibi...

İlk olarak 1886 yılında Alman fizikçi Heinrich Rudolf Hertz'in elektromanyetik dalgaları keşfedip Maxwell kuramını kanıtlaması, 1904 Alman yüksek frekans teknisyeni Christian Hülsmeyer'in ise telemobiloskopu icat etmesiyle radarın temeli atılmış oldu. Bu alet, metal bir nesneden çarparak dönen elektromanyetik dalgaların süresini ölçüyor ve böylece menzil hesaplanabiliyordu. 2. Dünya Savaşı sırasında silah sistemlerinin gelişmesi radar teknolojisinde gelişmelere yol açtı ve özellikle buna bağlı olarak hava savunma sistemleri kurulmaya başlandı.

Radardan sonra hava trafik kontrol hizmeti için büyük önem arz eden radyo seyrüsefer yardımcı cihazlarından bazılarını şöyle sıralayabiliriz;

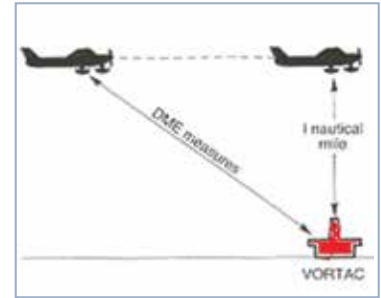
VOR (VHF Omni Range) istasyonu 1'er derece aralıklarla kendi etrafında 360 adet radyal adı verilen doğrusal hat üretir. VHF bandında her yönde yayın yapan verici, kullanıcıya manyetik kuzeye göre yönünü, seçilen radyale göre pozisyonunu bildirir.

DME (Distance Measuring Equipment), pilota yer istasyonu ile uçak arasındaki uzaklığı veren ve UHF bandında yayın yapan bir sistemdir. Genelde VOR ile birlikte kullanılır ve pilot aynı anda hem yön hem de uzaklık bilgisini elde etmiş olur.

NDB (Non Directional Beacon); yön belirlemeye yarayan cihazlardır. Çok hassas olmayan bu cihaz temel olarak, bir orta dalga verici olarak görev yapar ve 288khz – 525khz frekans bandında hizmet verir.

Havacılıkta farklı bir öneme sahip olan ILS (Instrument Landing System) ise, bir aletli iniş sistemi olup, uçağın piste elektronik cihazlarla emniyetli olarak iniş yapmasını sağlar. Pist merkez hattını göstermek için ufki düzlem meydana getiren Localizer, iniş noktasına 'doğru' bir açıyla (bu açının optimumu 3°'dir) yaklaşması için dikey düzlem meydana getiren alçalış ya da süzülüş açısı olarak adlandırılan Glide Path, yaklaşma hattı boyunca dizilen, dikey yayın yapan ve pist başına olan mesafeyi gösteren Markerlar, ILS'i oluşturan cihazlardır.

Diğer seyrüsefer yardımcı cihazları ile bir sonraki sayıda görüşmek üzere...



1: Akustik radar, 1. Dünya Savaşı'nın ortalarından 2. Dünya Savaşı'nın başlarına kadar hava taşıtlarının pasif tespiti için kullanıldı. Sistem, motorların seslerini algılıyordu. 2. Dünya Savaşı öncesi, çok daha etkin olan RADAR'ın tanıtımıyla birlikte artık kullanılmamaya başlandı.

2: Bir yön belirleme cihazı olan NDB (Non Directional Beacon), temel olarak bir orta dalga verici olarak görev yapıyor.

Suyun altında keşfedecek çok şey var: **SCUBA 3**

Bir önceki yazımızda dalış malzemelerini tanıdık, şimdi ise Türkiye’de nerelerde dalış yapılabilir sorusuna cevap arıyoruz.

 **Soydan Cengiz**
Dalış Eğitmeni

 **Salim Ocak**
Dalış Eğitmeni

Türkiye dalış turizmi açısından zengin bir coğrafyaya sahiptir ve son yıllarda dalış turizmi oldukça fazla gelişmiştir. Dalış niyeti olmadan çıkılan tatillerde bile en az bir discovery dalış yapan insan sayısı oldukça fazladır. Fakat burada olumsuz bir duruma da değinmemiz gerekmektedir. İstanbul gibi etrafı denizlerle çevrelenmiş bir şehirde keyifli dalışlar yapılacak berrak suların olmaması açıkçası acı vericidir. Deniz kirliliğinden bahsetmişken bu konuda bilinç oluşması için var gücüyle çalışan Turmepa Deniz Temiz Derneği’ni de unutmamak gerekir. Sürekli kıyı temizliği, sualtı temizliği etkinlikleri ile insanlarda bir bilinç uyandırmaya, farkındalık yaratmaya çalışmaktadırlar.

Şimdi ülkemizdeki dalış noktalarına kısaca bakalım...

İstanbul: İstanbul’da özellikle adaların çevresinde dalış yapılabilir. Bölgede

eğitim dalışları yapılmaktadır. Ayrıca sualtı fotoğrafçılığı açısından zengin bir bölgedir. **Kocaeli:** Derince’de deprem batıklarına tecrübeli dalcılar dalış yapabilmekteler. Suyun çok da berrak ve dalış için çok da uygun bir bölge olduğu söylenemese de gidip görmekte fayda var. Kıyı dalışları ve bot ile dalışlar yapılmaktadır.

Sakarya: Sakarya’da da dalış yapılacak noktalar vardır. Bölgedeki en bilinen dalış noktası U20 modeli bir Alman denizaltı batığının bulunduğu noktadır. Batık dalışı sevenler için uygun bir dalış noktasıdır. Suyun genelde bulanık olması bölgenin özelliğindendir.

Çanakkale - Saros: Bölge özellikle İstanbullu dalcıların en çok gittiği bölgelerdendir. Akıntının, batığın ve canlının bol olduğu bir bölgedir. Bölge içerisinde İbrice, Kabatepe, Gökçeada, Bozcaada, Kömür limanı gibi birbirinden güzel dalış noktaları yer almaktadır.



Ayvalık: Oldukça güzel olan bu dalış noktasında 60'tan fazla dalış yapılacak nokta yer almaktadır. Sualtı canlılığı oldukça fazladır ve kırmızı mercanları burada görebilirsiniz. Bölgenin en büyük handikapı, sezonda dalış teknelerinin çok kalabalık olmasıdır.

İzmir: Bölgede birbirinden güzel bir çok dalış noktası vardır. Seferihisar, Çeşme, Foça ve Karaburun bu dalış noktalarındandır.

Muğla: Bodrum, Fethiye, Datça ve Marmaris en önemli dalış noktalarındandır. Özellikle Bodrum'daki büyük reef ve küçük reef canlılık bakımından en güzel dalış noktalarımızın başında yer almaktadırlar. Ayrıca bölgede batık dalışı da yapılabilmektedir.

Antalya: Kaş, Kalkan, Kemer ve Adrasan bölgedeki dalış noktalarının başında gelmektedirler. Bölgenin turkuaz mavisi denizi görenleri kendine aşık etmektedir. Sezonda dalış kıyafeti giymeden bile dalış yapabilecek kadar su sıcaklığı yükseliş göstermektedir. Bölgede batık dalışları da yapılabilmektedir. Caretta caretta ve orfozlar bölgede görebileceğiniz canlıların başında gelmektedir.

Mersin: Mersin'de birbirinden farklı ve güzel dalış noktaları bulunmaktadır. Boğsak bunların başında gelmektedir. Çevre illerden de bölgeye dalış için bir çok dalıcı ve dalıcı adayı gelmektedir.

Hatay: Samandağ ve Keldağ bölgede en

çok bilinen dalış noktalarıdır. Deniz atı, vatoz, lion fish, deniz tavşanları bölgede görebileceğiniz canlılardır. Ayrıca ülkemizde göl dalışları da yapılabilmektedir ki bunların başında Van gölü gelmektedir.

Memleketimiz bu kadar zenginliğe sahip olsa da ne yazık ki sualtına yeteri kadar özen göstermiyoruz. Dalış turizmi ile uğraşan ve ekmeğini bu işten kazanan dalış merkezlerinin daha bilinçli olmaları gerekirken, her gün bilinçsizce denizleri kirletmekte ve sualtındaki canlılığı yok etmektedirler. Basına da yansıyan tüple avlanma cinayeti bunların başında gelmektedir. Ayrıca yemek atıklarının denize atılması, bilinçsizce sualtı canlılığına zarar verecek şekilde çapa atılması bu bilinçsizliği göstermektedir. Son zamanlarda sualtı canlılığı büyük tehlike altındadır ve bunun birincil nedeni ekmeğini bu işten kazanan dalış merkezi sahiplerinin bilinçsizce, yarınları düşünmeden yaptıkları dalış etkinlikleridir. Diğer en büyük neden ise ihtiyaçtan fazla yapılan, sadece övünme nedeni olacak bilinçsiz zıpkın avcılığıdır. Dalışa yeni başlayacak arkadaşlara önerim şu olacaktır. Sualtı canlılığı ve doğal dokusu bizim zenginliğimizdir. Bugün ve yarın oralarda zevkle dalmak istiyorsak, buralara sahip çıkmalı, korumalıyız.

Hayatınızda yeni bir soluk için, şimdiden keyifli dalışlar diliyoruz.



Yurdumuzda bir hayli ilginç dalış noktaları var. Sularımızda bulunan önemli batıklar ve sualtı mağaraları keşfedilmeyi bekliyor. Ancak sualtı zenginliğimizi korumayı ve bilinçli dalış yapmayı unutmamak gerekir.



Ticari Hava Taşımacılığı Kuralları

Ülkemiz Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) ile Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenlik Teşkilatı'na (Eurocontrol) üye durumdadır.

JAA, üye devletlerin Sivil Havacılık Genel Müdürlüklerinin katılımıyla oluşturulmuş ve en yüksek karar alma organı konumundaki JAA Board tarafından yönetilmektedir. Ayrıca, teknik konularda karar almak üzere üye devletlerden birer yönetici uzman personelin katılımıyla oluşturulmuş bulunan JAA Komite, JAA Board'a bağlı olarak çalışmaktadır. JAA Komite'ye bağlı olarak Regülasyon, Bakım, Hava Aracı Sertifikasyonu, Operasyon ve Personel Lisanslandırma konularında oluşturulmuş teknik komiteler ile bu komitelere bağlı olarak çalışmalarını yürüten çeşitli çalışma grupları bulunmaktadır.

1994 yılı sonlarında başlatılan çalışmalar sonucu Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüzün 26 Mart 1996 tarihinde imzalayarak aday üyesi olduğu JAA anlaşması, 11 Ağustos 1997 tarih ve 97/9808 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylanmış ve 2 Eylül 1997 tarihli Resmi Gazete'nin mükerrer sayısında yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 5 Mayıs 1996 tarihinden itibaren ülkemiz gerek JAA Board gerekse JAA Komite'de temsil edilmeye başlanmıştır. JAA aday üyeliği sonrasında yoğun ve özverili çalışmalara devam edilmiş, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile havacılık sektörümüzün ilgili personelinin eğitimleri JAA'dan uzmanlar getirilerek tamamlamaya çalışılmış ve JAA standartlarının ülkemizde uygulanması çalışmalarına hız verilmiştir. Daha sonra JAA tarafından yapılan denetleme sonucunda düzenlenen rapor, JAA Komitede kabul edilerek JAA Board gündemine alınmış ve 04 Nisan 2001 tarihinde Brüksel'de JAA Board toplantısında yapılan oylama sonucunda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz JAA'ya tam üye olarak kabul edilmiştir. Üyelik için imzalanan "Düzenleme Dokümanı"nda belirtilen en önemli yükümlülük, JAA kuralları olan SHY-66 Kuralları ile bunların uygulama prosedürlerinin ulusal kurallara aynen kabul edilmesi, uygulamaya konulması ve JAA karar alma mekanizmasında yer alan çeşitli komite ve çalışma gruplarının üye teşkilatlar

tarafından yetişmiş uzman personel ile desteklenmesidir. Bazı SHY-66 Kuralları ülkemize adapte edilip uygulamaya konulmuştur. Bu çalışmalara halen devam edilmektedir. Burada yaşanan en önemli sorun, Türkçe tercümelerin orijinal metindeki gerekleri tam olarak yansıtamamasıdır. Bu sadece ülkemizde yaşanan bir sorun değildir. Örneğin, İsveç, SHY-66 Kurallarını İngilizce olarak kabul edebilmek için özel bir kanun çıkararak bu sorunu çözmüştür. Çünkü sürekli değişim gösteren SHY-66 Kurallarının revizyonlarının tercüme edilerek devreye sokulması hiç kolay değildir.

HAVA YOLU İŞLETME SERTİFİKALARI

Her türlü hava aracını kullanarak (Azami kalkış ağırlığı 5700 kg'dan az olanlara "küçük", 5700 kg'dan fazla olanlara "büyük" hava aracı denir.) ücret karşılığında yolcu, yük ve posta taşıyan, bunun için Türkiye hava sahası içinde veya Türkiye ile yabancı ülkeler arasında, tarifeli ve tarifersiz seferler yapmak üzere kurulan kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilere ait işletmelere ticari hava taşımacılığı yapan işletmeler denir. Ticari Hava Taşımacılığı yapan işletmeler ülkelerindeki yetkili otoritelerden, (Türkiye'de Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) işletme ruhsatı alır. İşletme ruhsatı alınması aşağıdaki aşamalardan oluşur:

- Başvuru öncesi aşaması
- Resmi başvuru aşaması
- Ön izin aşaması
- Doküman uyum aşaması
- Asıl ruhsat aşaması
- Denetleme aşaması
- Değerlendirme aşaması
- İşletme ruhsatı verilmesi aşaması

Sözü edilen bu aşamaların detayları, yetkili otoritelerin (Türkiye'de Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) çıkardığı ve 16/6/1984 tarihli ve 18433 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A), 14/6/1984 tarihli ve 18431 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Sivil Havacılık Teknik Denetleme Yönetmeliği (SHY-21), 19/8/2004 tarihli ve 25558 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği (SHY-M) içeriklerinde mevcut olup günümüz şartlarında sürekli yenilenmektedir.



Ticari Hava Taşımacılığı yapan işletmeler ülkelerindeki yetkili otoritelerden işletme ruhsatı alır. Türkiye'de bu ruhsatı Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü veriyor.

Havayollarında Sağlığın İlk Adımı: **HİJYEN**



Dünya Sağlık Örgütü'nün yanı sıra ülkelerin de havacılıkta yaptığı hijyen düzenlemeleri daha güvenli bir uçuş sağlıyor. Uçakların iç temizliği yapılıyor ancak hijyen sağlanması için uyulması gereken bazı kurallar mevcut.

Günlük yaşantımızda sıklıkla özen gösterdiğimiz kişisel hijyen kurallarına maalesef girmek zorunda kaldığımız ortamlarda yeteri kadar uyulmayabiliyor.

Böyle olunca ortamda mikrop ve bakteri üreme riskiyle birlikte diğer tehlikeler de ortaya çıkabiliyor. Aynı şekilde ülkemizde de gittikçe yaygınlaşan ve artan hava yolculuğu ve taşımacılığı da bu tarz tehlikelere açık... Giderek daha da yoğunlaşan hem yurtiçi hem de yurtdışı seferlerin yanı sıra hava kargo seferlerinde de hijyen kurallarına mutlaka uyulmalı. Neyse ki, herkesin dikkate almak durumunda olduğu Dünya Sağlık Örgütü'nün düzenlemeleri ile birlikte dünyanın her ülkesinin büyük önem taşıyan hijyen alanında kendine has kuralları mevcut.

YİYECEKLERE DİKKAT!

Bazı genel geçer kurallardan bahsetmek gerekirse; öncelikli olarak havaalanlarında ve uçaklarda bulunan yiyeceklerin ve suyun hijyen kontrolü devamlı surette sağlanıyor olmalı. Her etapta kontrol altında tutulması gereken yiyeceklerin bulaşıcı maddelerden ve zehirli atıklardan uzak olduğundan emin olunmalı ki tüketen kişi bundan olumsuz olarak etkilenmesin. Kişiler havayolu şirketlerini tercih ederken genelde sunulan yiyeceğin kalitesini de göz önünde bulundururlar. Dolayısıyla, yiyecekler temiz, güvenli, kaliteli, ve lezzetli olmalı. Dahası, uçaktaki yiyecekler serin bir ortamda ve kapalı kutular içinde muhafaza edilmeli.

SU, TAŞIYICI OLABİLİR

Suya gelecek olursak; su yoluyla bulaşan hastalıkların bir çoğu hala mevcut, örneğin kolera, basili ve diğerleri. Havayolu şirketlerinin bir çoğu da bu hastalıkların sıklıkla görüldüğü bölgeler ya da düşük sağlık önemi bulunan yerler arasında seferler yapıyor. Kimi zaman uçaklarda yeterince su bulunmadığından, bu tarz bölgelerden su ikmal yapmak durumunda kalabiliyorlar. Eğer gerekli önlemler alınmadıysa, herhangi bir bulaşıcı virüsün bu su aracılığıyla uçakta yayılma ihtimali ortaya çıkıyor. Bunun önüne geçmek için uçakta taşınan su miktarı

konusunda tedbirler alınmalı. Bu miktar, genelde uçaktaki yolcu sayısına ve uçuşun uzunluğuna göre belirlenebiliyor.

TUVALETLERDE SÜREKLİ HİJYEN SAĞLANMALI

Tuvalet temizliği ise belki de buradaki en hassas nokta... Uçaklarda ve havaalanlarında bulunan tuvaletlerdeki hijyene ayrı ayrı dikkat etmek gerekir. Yolcular, yer ekibi ve havaalanında o esnada bulunan kimseler herhangi bir hastalığın taşıyıcısı olabilirler. Dolayısıyla hem havaalanlarında hem de uçaklarda tuvaletlerin temizliği çok titiz bir şekilde yapılmalı. Her ikisinde de atıkların toplanması ve atılması, devamlı surette hijyenin sağlanması ise çok önemli...

Öte yandan bir uçaktaki tuvaletlerin kapasitesi, yolculuk süresince oluşabilecek tüm atıkları depolayabilecek büyüklükte olmalı. Ayrıca tuvaletlerde kullanılan temizlik malzemeleri de patojenik organizmaları 15 dakika içinde yok edebiliyor olmalı. Sürekli kalabalığın bulunduğu bu noktalar için sağlık yöneticilerinin yanı sıra havaalanı yetkililerinin de gerekli önlemlerin alınmasını sağlaması gerekir.

HİJYENİK ORTAM ŞART

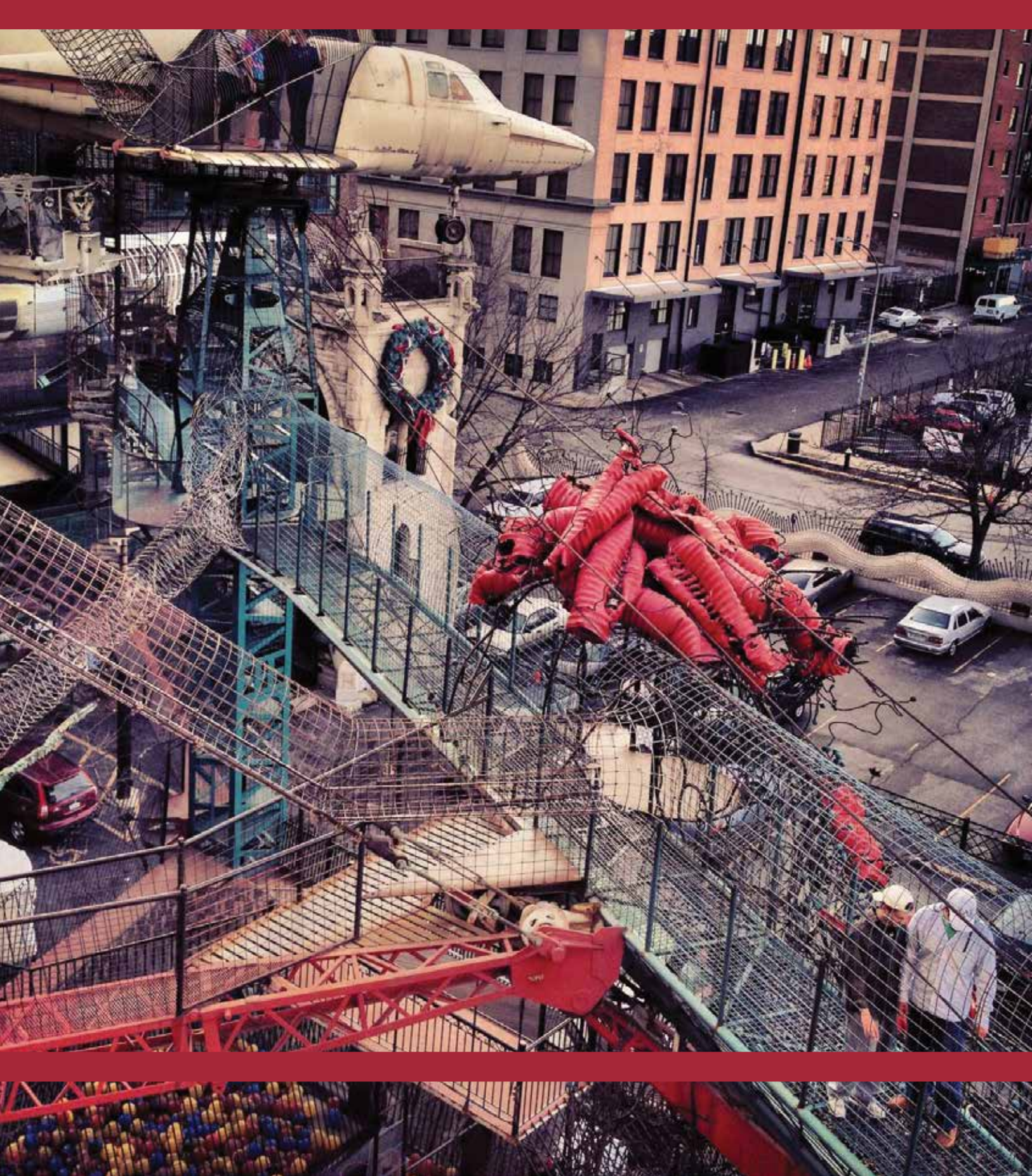
Toparlamak gerekirse, uçağın içinde kargo kısmı da dahil olmak üzere yolcular için hijyenik bir ortam sağlamak gerekir. Eğer yolculardan birisi bulaşıcı bir hastalık taşıyor ve bu biliniyorsa, yolcu muhakkak gözetim altında tutulmalı ve hastalığın yayılmaması için gerekli önlemler alınmalı. Yiyeceklerin hazırlandığı yerler, tüm yolcuların ortak kullandığı alanlar ve de tuvaletler sürekli hijyenik olmalı. Buradaki asıl amaç bir hastalığın taşınmasını ya da yayılmasını önlemek...

Hijyenik koşullar sağlandığı sürece bu gibi sorunların yaşanma ihtimali daha da azalıyor.

Son olarak, havayollarında ve uçaklarda hijyen hususu tüm dünyada her zaman göz önünde bulundurulmalı, aksi takdirde boyutu tahmin edilemeyecek derecede büyük sorunlar yaşanabilir.



Uçağın içinde yolcular için hijyenik bir ortam sağlamak çok önemli. Yiyecekler, bulaşıcı maddelerden ve zehirli atıklardan uzak olmalı. Ayrıca, havaalanlarındaki tuvaletlerde de hijyene önem verilmeli.



Bu müzede her şey serbest! Şehir Müzesi'nde sergilenen eserler sürekli yeniden şekillendirilip daha ilginç ve yepyeni bir şey haline sokuluyor. Ölmekte olan bir şehri yeniden canlandırdığı için Şehir Müzesi her anlamda takdiri hak ediyor.



HAYAL GÜCÜNÜN COŞTUĞU YER: **ST. LOUIS ŞEHİR MÜZESİ!**

Chicago'da St. Louis'in merkezinde bulunan 'Şehir Müzesi' bizim alışageldiğimiz müze tanımından bir hayli uzakta... Burada ziyaretçilere müzede bulunan yapılara tırmanma, onların üstünden atlama, kayma ve zıplama izni veriliyor. Burada çocukken yaptığınız her şeyi yapmak serbest... Kulağa çılgınca gelen bu fikirlerin hepsini şehirden toplanan tarihi nesnelerden oluşturulmuş Şehir Müzesi'nde gerçekleştirmek mümkün. Bu noktada aklı şu soru gelebilir; "Eğer burası bir müzeyse ve amaç şehrin geçmişini muhafaza etmekse neden bu tarihi nesneler hoyratça kullanılıyor?"

Cevap basit: Bu müzede neredeyse hiçbir müzenin yapmayacağı/yapamayacağı bir şey yapılıyor. Burada tüm "eserler" yeniden şekillendiriliyor, daha ilginç ve yepyeni bir haline sokulup yeniden kullanıma sunuluyor. Burada hem çocuklar hem de yetişkinler yukarılara tırmanıp, karanlık tünellerden koşarak geçmeye bayılıyorlar. Ancak bazıları buradaki eğlenceyi para tuzağı olarak da değerlendirebiliyor.

Eskiden bir ayakkabı fabrikasının bulunduğu 56 bin m2'lik alan üzerinde kurulu olan müze, çocuklar, gençler, yetişkinler, kısacası herkes için bir oyun alanı, eğlence evi, sürreal bir

St. Louis Şehir Müzesi'nde çocukken yaptığınız her şey serbest... İstedığınız her yere tırmanabilir ve etrafta özgürce koşturabilirsiniz.



pavyon, aynı zamanda da mimari bir harika... Sağdan soldan bulunmuş nadir objeler kullanılarak kurulmuş bu müzenin kurucusu hem bir heykeltıraş hem de bir girişimci olan Bob Cassilly. 1997 yılında açılan müzeye, açıldığı ilk gün, çocuk ve gençler kadar yetişkinlerin de yoğun ilgisi olmuş.

HERKESE HİTAP EDİYOR

Ölmekte olan bir şehri yeniden canlandırdığı için Şehir Müzesi her anlamda takdiri hak ediyor. Cassilly'nin kendisiyle aynı vizyonu paylaşan 20 sanatkarla birlikte kurduğu bu fantastik müze, bekarlara, çiftlere, ailelere, doktora sahiplerine, emeklilere, kısacası herkese hitap etmeyi başarmış. Müze, şehrin artıklarından inşa edildiği için şehirdeki herhangi bir kurumdan daha derin köklere sahip olmuş.

Şehrin neredeyse tüm geçmişini burada bulabilirsiniz. Müzeyi meydana getiren parçaların tümü St. Louis bölgesine ait. Müze üç kısımdan oluşuyor; bir asma kat, çatı ve bir

oyun alanı... Peki neler mi var? Eski bacalar, köprü enkazları, inşaat vinçleri, kiremitler ve hatta iki hurda uçak... Çatı kısmı kesinlikle ilginizi çekecek ama ne yazık ki sadece yaz dönemi boyunca açık. '10 katlı kaydırak' diye anılan kısım, burası henüz bir ayaklabı fabrikasıyken ayaklabıları farklı katlara göndermek için kullanılıyormuş. Ancak şimdilerde çocuklar ve yetişkinler oradan aşağı kayarak günlerini gün ediyorlar. Ana holdeki merdivenler de St. Louis hastanesinden alınmış. Mimari holde bulunan süsün de mimar Louis Sullivan tarafından tasarlandığı söyleniyor. Bu liste daha da uzayabilir çünkü Şehir Müzesi'nde bulunan diğer sayısız parçanın her birinin bir hikayesi var.

Buraya kadar anlatılanlardan Şehir Müzesi'nde sizi nelerin beklediğini az çok tahmin etmişsinizdir. Fakat orada çocukluğunuzun çılgın günlerinin sizi sarıp sarmalamak için gün saydığını ancak oraya gittiğinizde anlayabilirsiniz. Buradaki "Müze" kelimesi sizi sakın aldatmasın. Evet burası gerçekten



bir müze ancak bu müze bir labirentin içine gizlenmiş ve dev bir oyun alanı kılığına girmiş... Zaten civarlarına yaklaştığınızda göklere yükselen çocuk sesleri, size ilk girişte bir ipucu verecektir.

HER YOL FARKLI

Müze içindeki yollar asla birbirine benzemiyor. Bu yollarda ilerlerken içindeki çocuğu çok rahat bulabileceksiniz. Müze içindeki tüm duvarlara çıkabilirsiniz, yuvarlanabilirsiniz, hoplayıp zıplayabilirsiniz, eğer bir yetişkinseniz bu bulunmaz bir fırsat. Dahası, keşfedilmeyi bekleyen gizli kaydıraklar, kestirme yollar ve tırmanılacak duvarlar var. İçerideki alanlar ışıltılı ve büyüklük olarak biraz farklı ama yine de aynı macera hissini sunuyor. Ayrıca, müzede her şey sizi durup merak etmeye sevk ediyor. Dev böcekler ve fabrika malzemeleri kullanılarak dekore edilmiş binada hiçbir duvar normal görünmüyor. Özetlemek gerekirse, müzenin her katı diğer müzelerde göremeyeceğiniz çok özel ve farklı

şeyler sunuyor. İkinci katta bir ayakkabı bağı fabrikası ve akvaryum, üçüncü katta bir sanat odası, sırık, küçük bir tren yolu ve daha niceleri var. Sadece yazın açık olan çatıda bir otobüs, dev bir peygamber devesi ve daha birçok şey var. Dışarı açılan kapıdan çıktığınızda bir uçağa tırmanıyorsunuz. Bunlar gerçekten her gün rastlayamayacağınız şeyler...

Cassilly burayı kendi dehasını kullanarak tamamen çöplerden inşa etmiş. Bunu da sürdürmek için elinden geleni yapmaya devam ediyor. Dünyanın dört bir yanından gelen ziyaretçilerin sıklıkla "Daha önce böyle muhteşem bir şey görmemiştim!" dediklerini duyacaksınız. Gelecekte bir gün burası ortadan kalksa bile, açık olduğu her gün göklere yükselen sevinç çığlıklarını ve kahkahaları yankılanmaya devam ediyor olacak. Şehir Müzesi'nden ilham alarak yaratıcılığı şekillenmiş çocukların ileride neler yapabileceğini bir düşünün.... Kesinlikle bilet parasına değecek bir deneyim...

Bu binada hiçbir şey normal görünmüyor, burada her şey çok özel ve çok farklı...



YAĞMUR ORMANLARININ İLGİNÇ SAKİNLERİ

Vahşi yaşamın hüküm sürdüğü yağmur ormanlarında birbirinden ilginç hayvanlar yaşıyor.



avi gezegenimizi birçok canlı türüyle paylaşıyoruz. Her canlı, bulunduğu habitatta hayatta kalma mücadelesi veriyor. Her habitatta da canlılar bir şekilde birbirlerine komşuluk ediyorlar ve etkileşim içine giriyorlar.

Ancak modern insanın henüz giremediği, balta girmemiş diye tabir edilen bölgelerde vahşi yaşam tüm ahengi ve renkleriyle akıp gidiyor. Kendine has uyumuyla görenleri kendine hayran bırakan bu ekosistemler, en çok belgeselcilerin, bilim insanlarının ve de kaşiflerin ilgisini çekiyor.

Yağmur ormanlarında bu tip ekosistemlere sıklıkla rastlıyoruz. Buralarda her gün görülemeyecek cinsten hayvanlar yaşamlarını sürdürmeye devam ediyorlar. İşte size bu sıra dışı hayvanlardan birkaç örnek...

Bir akşam vakti ormanda yeşil yaprakların arasında bir çift parlak göz etrafı süzüyor. Bu gözlerin sahibi, boyu yaklaşık 7 cm olan kırmızı gözlü ağaç kurbağası... Sırtı yeşilin farklı tonlarında ve karnı beyaz... Ayakları ise turuncu renkte ve gövdesinin yan taraflarında sarı-mavi şeritler bulunuyor. Yumurtalarını bırakabilmek için su kaynaklarına yakın yerlerde yaşıyor ve zamanının çoğunu ağaçlarda geçiriyor. Etçil olan bu kurbağa türü genellikle böceklerle besleniyor. Kamuflej yöntemiyle gizlenerek düşmanlarından korunuyor ve zehirli değil. Boyuna göre büyük gözleri olan kurbağamız ani bir sıçrayışla ormanın derinliklerinde gözden kayboluyor.

KANATLARINDAN IŞIK YANSIYOR

Günün aydınlanmasıyla birlikte bir çift mavi kanadın ışıltısı göze çarpıyor. Büyüleyici bir görünümü olan ve flaş patlıyor gibi ışık yansıtan bu kanatların sahibi bir Mavi Morfo Kelebeği. Bu parlak ışık, kelebeği kendisine saldıran kuşlara ve diğer düşmanlara karşı koruyor. Kanatlarının altı genelde kahverengi olan ve üst yüzü metalik maviye çalan bu kelekelerin erkekleri uçarken çoğunlukla ırmakları takip ediyor. Bu takibin sebebi aslında dişi arayışı... Erkeği ve dişisi farklı renkte olan türün yumurtaları kubbe biçiminde ve yumurtalardan çıkan tırtıllar başka bir yaşam serüveninin ardından hayatta kalmayı başarırlarsa, Mavi Morfo Kelebeği'ne dönüşmeye hak kazanacaklar.

Tek sıra halinde ayaklanmış yürüyen yeşil yapraklar tüm dikkatleri üzerine topluyor. Aslında bunlar, ağaçlardan kestikleri yaprakları yuvalarına taşıyan Yaprak Kesen Karıncalar... Yuvalarına istifledikleri yaprakları çiğneyip tükürerek kendi besin maddeleri olan bir çeşit





Yağmur ormanlarındaki
ender görülen hayvanları
ve doğayı korumak
adına birçok faaliyet
yürütülüyor.

mantarı üretiliyorlar. Bu karınca türünün işçilerinin ve askerlerinin boyları 2 ila 3 cm arasında değişiyor. Yaklaşık 20 sene ömrü olan karıncalar büyük koloniler halinde yaşıyorlar ve kendi aralarında ses titreşimleriyle iletişim sağlıyorlar.

KOLONİNİN GELECEĞİ İÇİN

Öte yandan, sinsi bir düşmanları var. Bir sinek türü yumurta bırakmak için onların kafasını seçmiş. Yumurtadan çıkan larvalar karıncanın kafasından beslenerek hayatta kalıyor ve bu süreç sonunda karınca yaşamını yitiriyor. Dolayısıyla çok fazla yumurta bırakmak ve üremek bu karıncalar için hayati bir önem taşıyor. Bu işi kolonin lideri kanatlı karıncalar üstlenmiş. Boyu 5 cm'ye ulaşan kanatlı kraliçe ve erkek karıncalar bir 'evlilik' uçuşu gerçekleştirdikten sonra üreyorlar. Kraliçe karınca bu tören esnasında birden fazla erkekle çiftleşerek bir koloni kurmaya yetecek kadar, yaklaşık 300 milyon adet, sperm topluyor. Süreç sonunda kraliçe karınca kolonisinin sürekliliğini sağlamak için yumurtaları yuvanın merkezine bırakıyor ve yaprak kesmeye devam edecek yeni üyelerin koloniye katılmasını bekliyor.

OKAPİLER KORUMA ALTINDA

Burada yaprakların başka bir müdavimi daha var. İsmi Okapi.. Onu daha ilk görüşte aklınıza muhtemelen şu üç canlı gelecek; at, zebra ve zürafa. Zürafagiller familyasından olan bu ilginç hayvanın postu çikolata rengine... Bacakları ve yüzü zebra desenliken, dili koyu mavi renkte...

Bir yağmur ormanı sakini olması nedeniyle yaprağın yanı sıra meyve, ot ve mantarla besleniyor. Yetişkin olanları genelde 160 cm boyunda, 200 cm uzunluğunda ve yaklaşık 220 kg ağırlığında... Kuyrukları 40 cm civarında oluyor, bacakları da uzun.

Erkeklerinin başında iki küçük boynuz var, dişilerinde ise boynuz yok. Aşırı çekingen olmaları sebebiyle çiftleşmeleri bir hayli zor oluyor ve çok uzun bir süreç alıyor. Bu nedenle Okapiler 2013 yılından beri nesli tükenme tehlikesiyle karşı karşıya olan türler listesinde. Eğer türleri devam etmezse onları bir daha ancak eski belgesel kayıtlarında görmek mümkün olacak.

DOĞAL YAŞAMIN SÜREKLİLİĞİ

Yağmur ormanlarında bunlar gibi daha birçok çeşit hayvan yaşıyor. Doğal yaşamı koruma konusunda girişimlerde bulunan insanlık, tehlikede olan türleri koruma altına almak dahil başka bir sürü faaliyete imza atıyor. Umuyoruz ki bu faaliyetler işe yarar ve bu canlılar bizimle birlikte mavi gezegenimizde daha uzun yıllar boyunca yaşamaya devam ederler.

PEGASUS

ANA SPONSORLUĞUNDA

PWA·WINDSURF DÜNYA KUPASI

#RÜZGARAŞKINA

ALAÇATI - TÜRKİYE

26-31 AĞUSTOS



ALAÇATI
WORLD CUP
PWA



flypgs.com
ucuz biletin adresi

PEGASUS

Çocuğunuzla oynayarak paylaşmayı öğretin





Paylaşım duygusu biraz sabır ve empatiyle aşılanabilir. Çocuk yakın bağ kurup, güven duyarsa sorun çıkartmadan paylaşır. Paylaşmak aslında doğuştan gelen bir duygudur, sadece onu pekiştirmek gerekir.

Çocukluğunuzu, sahip olduğunuz birçok şeyi yaşatılardan sakındığınız o günleri bugün anımsadığınızda muhtemelen ki yüzünüzde bir tebessüm belirliyordur. Küçük yaşlarda bir çocuk için belki de en zor şey en sevdiği oyuncak ya da eşyasını bir başkasıyla paylaşmaktır. Bu önemli duyguyu çocuğunuza tam da o dönemlerinde aşılamak pek de kolay görünmüyor olabilir. Ancak uzmanlar bu hassas alışkanlığın biraz sabır ve empatiyle aşılanabileceğini söylüyorlar.

Paylaşmak aslında bebeklikten beri bilinen ve sevilen bir duygudur. Örneğin, elindeki bir nesneyi bir başkasına verip sonra da geri almak bebeklerin çok sık yaptıkları bir oyundur. Biraz büyüdüklerinde bu, tabak içinde duran yiyeceklerden alıp yakınındakilere ıkrım etme şekline dönüşür. Biraz daha büyüdüklerinde ise tüm ailenin içinde olduğu oyunları oynamaktan keyif duyarlar. Böyle bir ortamda çocuklar kendileri güvende ve rahat hissettikleri için sahip oldukları şeyleri çevresindekilerle daha rahat bir şekilde paylaşırlar.

BAĞ YOKSA PAYLAŞIM DA YOK

Öte yandan çocuk, paylaşmamakta diretiyorsa bunun bir ya da iki sebebi vardır. Ya karşısındakiyle bir bağ kuramamıştır ya da korktuğu veya kendini yalnız hissettiği bir anısı canlanmıştır. Dolayısıyla bir bağ kuramadığından paylaşmayı reddeder. Yakın bir bağdan uzak kalan çocuk, paylaşma konusunda aşırı hassaslaşır, güvenliğinden de emin olamaz. Böyle olunca en ufak bir kırgınlıkta hemen ağlamaya başlar ya da öfke nöbeti geçirir.

Kısacası, çocuğun rahatlıkla paylaşabilmesi için güçlü bir bağ hissetmesi gerektiği ortada... Böyle bir ortamda çocuk küçük hayal kırıklıklarına katlanabilir. Dolayısıyla paylaşımın huzur ve sevgiye bağlı olduğu söylenebilir. Ebeveynler, sıcak bir yuva, yiyecek ve güven olduğunda ortada hiçbir sorun kalmıyor. Ancak bunlara birkaç ekleme daha yapmak gerekebilir. Her gün birinin onunla yakından ilgilenmesi, duygusal bir bağ, zekasına saygı, oyun için zaman, sıklıkla gülebileceği bir ortam, huzur ve güven sağlayacak sınırların da oyuna dahil olması işleri daha da kolaylaştırıyor.

Aslında doğuştan gelen bu duyguyu pekiştirmek için uzmanların bazı önerileri var. Öncelikle, bir oyun oynarken sırasını beklemeyi öğretmek işe başlanılabilir. Diğer taraftan çocuğunuzun gerçekten paylaşmak istemeyeceği eşyaları ya da oyuncakları olabilir. Bunun için sakın ona ceza vermeyin. Saygı gösterip diğer çocuklarla oynarken bunları oyuna dahil etmemesini söyleyebilirsiniz. Çocukları ebeveynlerini taklit ederek birçok davranışı öğrendikleri için sizi de bir şeyleri paylaşırken görmesini sağlayın. Son olarak, paylaşmayı eğlenceli bir hale getirin, onunla birlikte daha çok paylaşmaya sevk eden oyunları oynayın, arkadaşlarıyla da bu oyunları oynamasını sağlayın.

Yaşama tutunabilmek biraz da paylaşmaya bağlı... Paylaşmayı çocuklarınıza daha bebekken aşılamaya başlarsanız, paylaşımcılığın faydalarını daha çabuk görmelerini sağlarsınız. Paylaşım insanın güvenme duygusunu güçlendirir, yalnız kalmamasını sağlar ve insanı değerli kılar.

Yemeklerinizin lezzet tamamlayıcıları: **SOSLAR**

Sos kullanırken dengeyi korumak gerek çünkü lezzetleri yemeğin lezzetinin önüne geçmemeli.

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





ISPANAKLI SOS

Malzemeler:

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

Hazırlanışı:

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



YOĞURTLU DİP SOS

Malzemeler:

- 1 su bardağı yoğurt
- Yarım paket labne peyniri (100 gr)
- 1 dal yeşil soğan
- 1 diş sarımsak
- 1 tatlı kaşığı kekik
- 1 tatlı kaşığı kuru nane
- Tuz

Hazırlanışı:

Yoğurt ve labne peynirini karıştırma kabına koyun. Taze soğanı ince ince kıyın ve sarımsağı iyice ezin. Kuru baharatları, sarımsak ve soğanı yoğurt karışımına ilave edin ve iyice karıştırın. İsterseniz hemen servis yapabilirsiniz ama 10-15 dakika baharatların lezzetini vermesi için bekledikten sonra da servis edebilirsiniz. Afiyet olsun.



PEYNİRLİ SOS

Malzemeler:

- 1 su bardağı süt
- Yarım su bardağı krema
- Yarım su bardağı rende beyaz peynir
- Yarım su bardağı ince kıyılmış yeşil soğan
- Yarım su bardağı ince kıyılmış dereotu
- 1 çay kaşığı karabiber
- 1 çay kaşığı tuz

Hazırlanışı:

Tüm malzemeleri karıştırıp ufak bir tencerede pişirin. Kaynamaya başlarken altını söndürün ve el blenderıyla çırpın. Pürüzsüz bir sos haline gelen karışımı süzülen makarnayla karıştırıp servis yapın. Afiyet olsun.

Ekim ayında komedi, macera ve dram bir arada!

Bu ayın kendi türlerinde bir hayli iddialı yeni filmleri, oyuncu kadrolarıyla da göz dolduruyor.

PEK YAKINDA

Yönetmenliğini, senaryosunu ve başrol oyunculuğunu Cem Yılmaz'ın üstlendiği ve merakla beklediğimiz pek yakında filmi Cem Yılmaz'ın filmlerinde görmeye alıştığımız kemik oyuncu kadrosu ve Mazhar Alanson imzalı film müzikleri ile sinemada komediye hasret kaldığımız bugünlerde bizi kahkaha tufanına davet ediyor. Filmin konusuna gelecek olursak korsan DVD satan ve ufak çaplı kanunsuz işler yaparak hayatını geçindirmeye çalışan Zafer, karısıyla boşanmanın eşiğine gelince hayatını düzgün yollardan kazanmaya karar verir ve figüranlık günlerine geri döner. Eski ekibini yeniden toplayıp 1970'lerden beri çekilememiş bir proje olan Şahikalar-Kötülüğün Sonu adlı filmi çekmek için hazırlıklara başlar. Ekibin yetenekleri bu film için biraz yetersiz kalır ve bu noktada ekibi ve bizi, komik ve bir o kadar da duygusal bir macera beklemektedir.

Vizyon Tarihi: 02 Ekim 2014



İNCİR REÇELİ 2

2011 yılında vizyona giren ilk filmi ile seyirciyi derinden etkilemiş, hem müzikleri hem de konusu ile hafızalarda yerini çok sağlam şekilde almış olan İncir Reçeli, ikinci filmi ile yine aşk ve hüznü dolu hikayenin devamını anlatmak için yola çıktı. İlk filmde olduğu gibi başrolde yine Halil Sezai Paracıoğlu'nu izleyeceğimiz filmde Metin'i (Halil Sezai), Duygu ile yaşadığı aşkın ardından gelen yoğun yalnızlık dönemini içinde izleyeceğiz.

Vizyon Tarihi: 17 Ekim 2014

ÖLÜMCÜL OYUN (Good People)

Marcus Sakey'in aynı adlı kitabından uyarlanan filmin başrolünde son yılların sinema sektöründe gerek yönettiği, gerekse başrol oynadığı filmlerle en yoğun isimlerinden olan James Franco'yu izleyeceğiz. Konusuna gelecek olursak; alt katlarında oturan kiracıyı ölü olarak bulduktan sonra adamın parasını borçlarını ödemek için kullanan çiftin başlarının adım adım belaya girmesi anlatılıyor.



Vizyon Tarihi: 10 Ekim 2014



İnsanın canını kahve isteten kapak görseline sahip bu albümün açılışı, Mozart'ın 40. Senfonisi'nin en popüler melodisine yazılan ve müzikseverlere sunulan "Mi Caro Mozart" ile yapılıyor. Şarkılar, 2 CD'de müzikseverlerle buluşuyor.

Kahve keyfinize eşlik edecek özel şarkılar "CAFE WORLD 2" ALBÜMÜNDE...

Bu albümün ilki çıktığında kahve satan yerler bu albümü müşterilerine dağıtsa, satış patlaması yaşanır" diye yazmıştım. İnsanın canını kahve isteten bu kadar güzel kapak görseliyle akla başka ne gelir? Devam niteliğindeki 'Cafe World 2' albümü, kahve keyfine eşlik edecek en sevilen şarkıları üstelik 2 CD'de müzik severlere ulaştırıyor.

Et Si Tu N'existais Pas, The Winner Takes it All, La Boheme, Lagrimas Negras, Windmills of Your Mind, Caravan, La Cancion de Orfeo (Manha De Carnaval), Stars, Ochi Chornye, I love Paris, La Mer, Porque Te Vas, Gottingen, It Had Better Be Tonight, Tu Vuo Fa L'Americano gibi dünyanın dört bir köşesinden derlenmiş ve çok sevilen 25 şarkı yer alıyor.

"Cafe World 2" albümünün açılışı, ünlü klasik müzik bestecisi Mozart'ın sevilen eseri 40. Senfoni'nin en popüler melodisine yazılan İtalyanca sözlerle müzikseverlere sunulan "Mi Caro Mozart" ile yapılıyor. Albümde sevilen şarkıların yanı sıra La Valse D'amelie, Les Parapluies De Cherbourg ve Un Homme et Une Femme gibi enstrümantal eserler de yer alıyor. Bu arada Kahve keyfine eşlik edecek şarkılar diyoruz ama bu albümü dinlerken sakın kahveyi fazla kaçırmayın. Müzik dolu günler dilerim.



Eyüp Numan Sunar



Bulmaca

ÜÇ ÇOCUKLU GARSON

SORU: Lokantaya giden adam garsonun ikisi ikiz üç çocuğu olduğunu öğrenir. Yaşlarını sorar. Garson çocukların yaşlarının çarpımının 72 olduğunu söyler.

Adam, "Bu yetersiz" der. "O zaman lokantanın kapı numarasına bak çocukların yaşlarının toplamını göreceksin" der garson. Bakar gelir adam. Adam "Bu da yetersiz" der ve biraz daha ipucu vermesini ister garsondan.

"En küçük çocuğum dondurmaya bayılır" der garson.

Adam çocukların yaşlarını anlamıştır bu sefer. Siz de anladınız mı çocukların kaç yaşında olduklarını?



	2	1	
8			
			0

RAKAMLAR

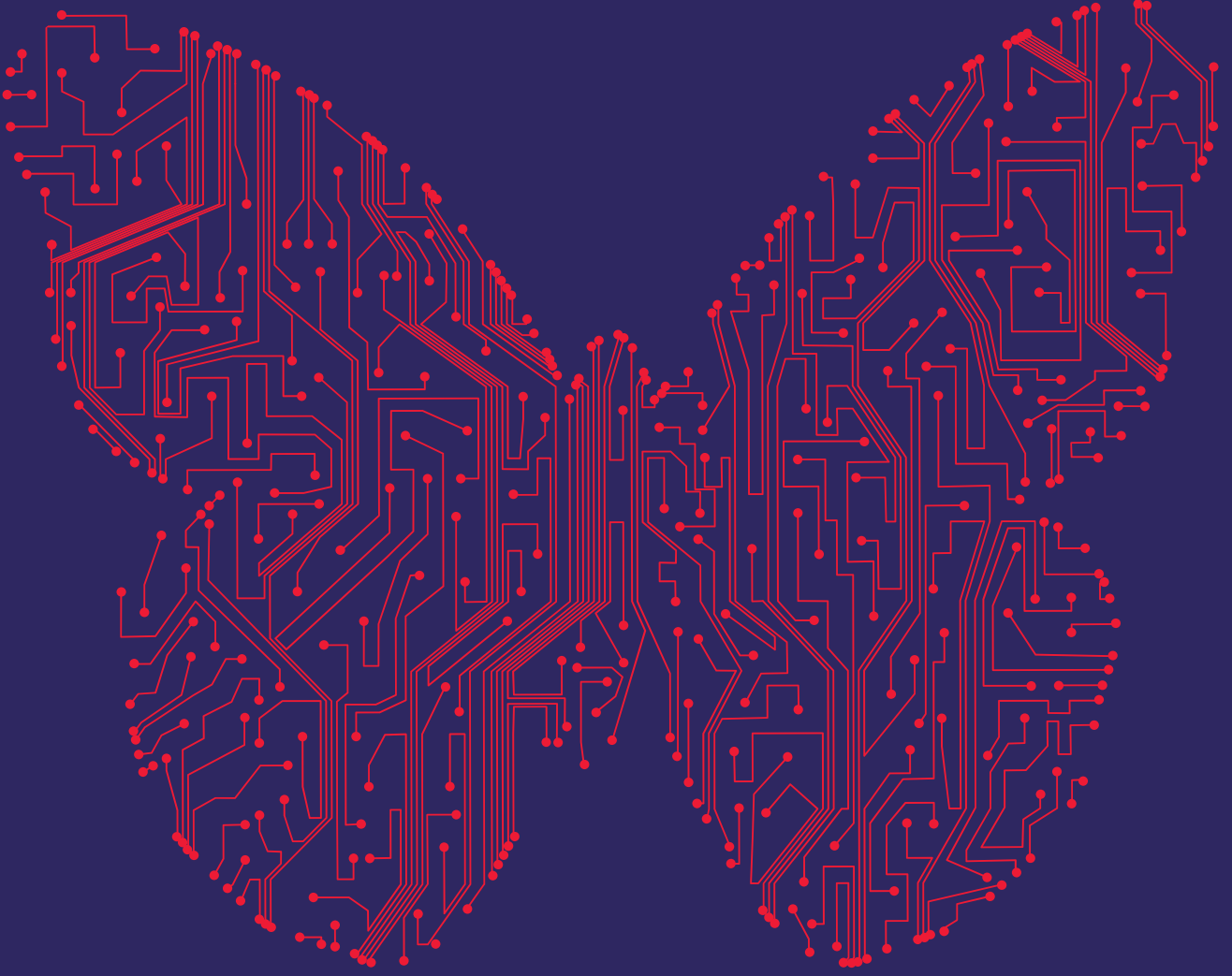
SORU: 0'dan 15'e kadar olan tüm rakamları soldaki karelere yerleştirin. sağdan sola, yukardan aşağıya ve köşeden köşeye tüm küçük karelerdeki ve koyu çizgiyle ayrılmış 4 kare içindeki rakamların toplamı her zaman 30 olsun. 4 rakamı biz sizin için yerleştirdik.

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

Talihliler, 20 Ekim'e kadar doğru cevabı gönderen okurlarımız arasında yapılacak çekilişle belirlenecektir.

Geçen ayın puzzle kazanan talihlileri:

Ayşen Burçak Marangoz, Rıza Gürsel Türk ve Burcu Bal



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

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

Üst üste 4. kez Avrupa'nın en iyi havayolu seçildik. Bu gurur Türkiye'nin.

Dünyanın en saygın sivil havacılık değerlendirme programı Skytrax, milyonlarca yolcuya "Avrupa'nın en iyi havayolu hangisi" diye sordu.

Cevap bu sene de değişmedi.

Türk Hava Yolları 4 senedir Avrupa'nın en iyi havayolu. Türkiye'nin dünyadaki gururu. Yolcularımıza sonsuz teşekkürler. Çalışanlarımıza gönülden tebrikler.

DÜNYA DAHA BÜYÜK.
K E Ş F E T.

**TURKISH
AIRLINES**

