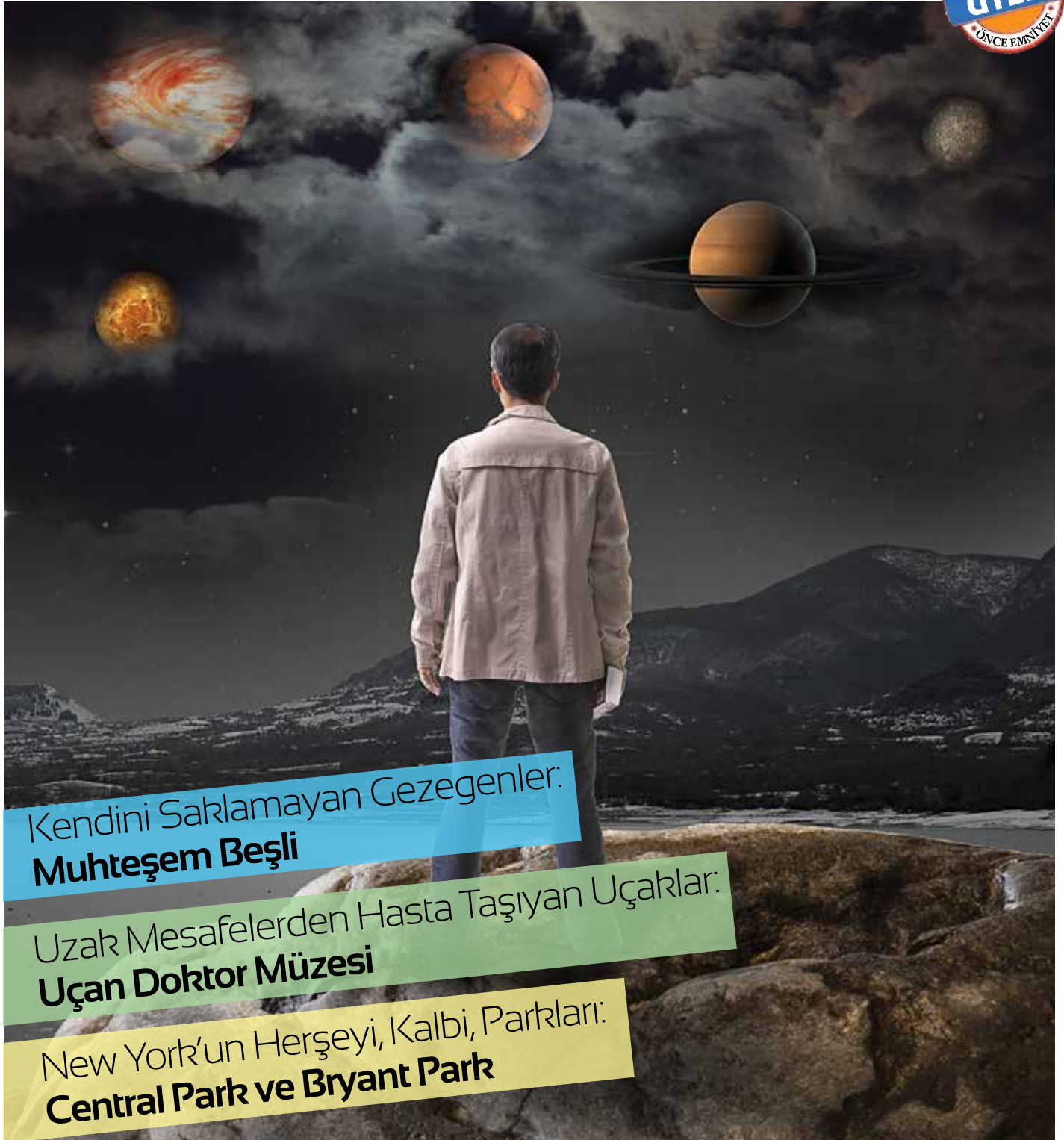




Kendini Saklamayan Gezegenler:
Muhteşem Beşli

Uzak Mesafelerden Hasta Taşıyan Uçaklar:
Uçan Doktor Müzesi

New York'un Herşeyi, Kalbi, Parkları:
Central Park ve Bryant Park

*ilk günkü heyecanla
23 yıldır birlikteyiz*





Ümit Sayıl

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

DEĞERLİ OKURLAR, SAYGIDEĞER MESLEKTAŞLARIM,

THY Habom A.Ş. UTED'in 28. Yönetim Kurulu'ndan beri gündemden inmiyor. İlk günlerde inşaat başladı başlayacak diye başlayıp erteleme ile devam edip, daha sonra ise bitmek üzere diye devam eden süreç, "dar gövde bakım hangarı açıldı, geniş gövde bakım hangarı bitti bitiyor" gibi konuşmalar, yıllardır gerek medyada gerekse sektörde alakalı kişiler tarafından sürekli değişik sebeplerle gündemde kaldı. Özellikle asparagas haberlerle bu konu sürekli sektörü meşgul etti.

Peki bugüne kadar konuştuk da değişen bir şeyler oldu mu? Tabi ki hayır. Her şey planlayanların planladığı gibi gitmeye devam etti. Kendimize baktığımızda hurafeler çıkartırken neler kazandık? Sadece sinir bozukluğu, moralsizlik gibi bir sürü unsur... Konuşacağımıza birlikte olup önümüze konanları birlikte tartışabilseydik inanıyorum ki biraz daha değişik kazanımlarımız olabilirdi. Bakın daha gelişmiş ülkelerde birlik, beraberlik ve medeni konuşmalarla neler elde ediliyor.

Gençlerimize teknolojinin en son ürünleri ile çalıştıkları bir ortamda düşüncelerini de bu bağlamda yukarıda belirttiğim gibi yurtdışında yaşamış örnekleri göz önüne alıp gelecekte nasıl bir yol izlemeleri konusunda fikir edinmeleri gerektiğini her fırsatta iletiyorum. THY Habom A.Ş.'nin bu ay içerisinde kapanma-devrolma süreci ve THY Teknik A.Ş.'de yeni bir başlangıcın; meslektaşlarımız ve havacılık bakım sektörü için birlikteliğin, yol göstericiliğin, ortak aklın bir başlangıcı olmasını diliyorum.

Bahse konu süreçte siz değerli meslektaşlarımız için bulunduğumuz her ortamda ve katıldığımız her toplantıda yaşanan olumsuzlukları ve çözüm önerilerini paylaştık. Bunları gerek sosyal medya, gerekse UTED Dergi aracılığı ile sizlerle paylaşmaya özen gösterdik. Yaşanan olumsuzlukların tekrar olmamasını ve uçak bakım sektöründe kalifiye personelin öneminin artık anlaşılmasını ve gereken değeri verilmesini temenni ediyorum.

Son olarak, 25-28 Eylül 2014 tarihlerinde Atatürk Havalimanı, Genel Havacılık Apronu'nda gerçekleştirilecek olan IO. Airex – İstanbul Airshow'da havacı dostları ve üyeleri görmekten büyük mutluluk duyacağım.

Sağlık ve mutluluk dilerim. Saygılarımla.

DEAR READERS, COLLEAGUES

THY Habom Inc. has almost always been on the agenda since the 28th UTED Board of Management. During the first days the process started as if the building has almost started, then it went on with the delay and continued like it is about to finish, rumors like "narrow-body overhaul hangar is opened, wide-body maintenance hangar is about to be completed" were had always been on the agenda for years because of various reasons conveyed both by the media and people from the industry. Especially with the made-up news, the subject has always kept the industry busy.

Has anything changed with only speaking so far? Of course no... Everything went on as the planners have planned. Considering ourselves, what have we gained when we produced superstitions? Many things like nervous breakdowns and downheartedness. If only we could have discussed things put in front of us together rather than talking, I believe that we could have gained different things. See what things are gained in developed countries with unity, cooperation and civilized talks.

In every opportunity I find, I convey that the youth should form an opinion about what kind of a way they should follow in the future considering the real foreign examples I stated above, concordantly in an environment that youth work with the latest products of the technology. I wish THY Habom Inc.'s closing-devolvement process and a new start in THY Technique Inc.; become the beginning of togetherness, guiding, common sense.

During the process in question, we always shared negotiations experienced and solution suggestions everywhere we are and in every meeting we joined for you, our precious colleagues. We cared to share these with you both from social media and via UTED Magazine. I hope we do not experience the negotiations again and from now on the importance of qualified personnel is understood in the aircraft maintenance industry and their value is appreciated.

Finally, I will really be delighted to see aviator fellows and members at the IOth Airex – İstanbul Airshow to be held between 25 and 28 September 2014 at Atatürk Airport, General Aviation Apron.

I wish health and happiness. Best regards.

İçindekiler

**GÜCÜNÜ
GÜNEŞTEN ALAN
PEHLİVAN**

**İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN
CEO'SU GÖKHAN BUĞDAY:
"BU SENEKİ HEDEFİMİZ
24 MİLYON YOLCU"**



14

06

Ajanda

08

Haberler

30

Havacılık:
Dirty Dozen 12

18

36

Teknik:
European Technical
Standard Order
(ETSO) nedir?

42

Sıra Dışı
Uçaklar

24

44

Teknik:
Havacılık Tarihine Dair...

46

Spor:
Suyun altında keşfedecek
çok şey var:
SCUBA 2

UTED

İstanbul Cad. Üstoğlu 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

NEW YORK'UN HERŞEYİ,
KALBİ, PARKLARI:
**CENTRAL PARK VE
BRYANT PARK**

UZAK
MESAFELERDEN
HASTA TAŞIYAN
UÇAKLAR:
**UÇAN DOKTOR
MÜZESİ**

KENDİNİ
SAKLAMAYAN
GEZEĞENLER:
MUHTEŞEM BEŞLİ



33

38

48

Teknik:
Yüksek Frekans (HF)
Komünikasyonu

50

Sağlık:
Pozitif düşünceler
kalbi koruyor

52

Kültür:
Tanrıların gözyaşları: ELMASLAR

56

Doğa:
Amatörler de tırmanabilir!

60

Çocuklar İçin

62

Gurme

64

Sinema

65

Müzik

66

Bulmaca



UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED DERGİSİNİN
GEÇMİŞ SAYILARINA
WEB SİTEMİZDEN
ULAŞABİLİRSİNİZ.



YAPIM

Umar İletişim Hizmetleri Ltd. Şti.

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

BASKI

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

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

Yayın Türü: Aylık, süreli, yaygın



EKONOMANIA, İKİ DİLDE OYNANACAK

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

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



KRİSTAL ELMA YARATICILIK FESTİVALİ'NDE ENDÜSTRİLER BULUŞUYOR

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

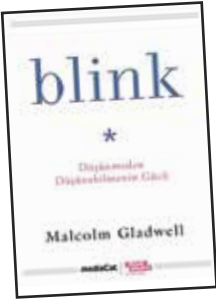


ÇUBUKLU PİJAMALIĞIM ÇOCUKLAR İÇİN TASARIM ATÖLYESİ

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

LADY GAGA İSTANBUL'A GELİYOR!

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



DÜŞÜNMEYEN DÜŞÜNEBİLMENİN GÜCÜ: BLINK

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

KİTAP

ENİS BATUR, İMGE'Yİ SORGULUYOR

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





UZUN ÇİMLER KUŞ ÇARPMALARINI DURDURACAK

Pistlerdeki kuşlar uçuş güvenliği açısından büyük risk oluşturduğundan dünyadaki birçok havaalanının kuşları kaçırmak için aldığı önlemler var. Bunlardan bazıları pek ribarca olmayabilir ancak Dayton Uluslararası Havaalanı soruna artık biraz daha yumuşak bir yaklaşım sergiliyor. Kazlar ya da aynı boyuttaki kuşların uzak durması için yetkililer Dayton'un operasyonel olmayan yaklaşık 150 dönümlük alanını uzun çimlerle kaplıyorlar. Bazı yırtıcı hayvanlar için iyi bir gizlenme yeri sunduğundan kazlar ve aynı boydaki kuşlar bu uzun çimlerden pek hoşlanmamış görünüyorlar. Ticari uçaklara da en çok zararı bu kuşlar verdiği için Dayton'da uzun çimlerin direkt olarak uçakların iniş ve kalkış yaptığı bölgelere dikilmesi planlandı. Amerika'da her sene 10.000'den fazla kuş çarpması vakası yaşanıyor. Çoğunlukla verilen hasar çok fazla olmasa da bu olaylar hava seyahat sektörünü yılda 950 milyon dolarlık bir zarara sokuyor. Buna bir örnek vermek gerekirse, 2009 senesinde bir kaz sürüsüne denk gelen Amerika Havayolları'nın 1549 sefer sayılı uçağı, motora kaçan kazlar nedeniyle Hudson Nehri'ne zorunlu iniş yapmak zorunda kalmıştı.

TALL GRASS TO STOP BIRD STRIKES

Many of the world's airports have concentrated bird deterrent programmes in place since bird strikes can represent a major risk to air travel safety. Some of them may not be kind, but the one implemented at the very historic Dayton International Airport takes a softer approach now. Officials are converting a maximum 300 acres of Dayton's non-operational zones into tall meadow grass patches of the type avoided by geese and similar-sized birds. Because it offers potential predators somewhere to hide, geese and other heavier types of birds don't seem to like tall grass too much. It's also these larger birds that most damage commercial aircraft so it's planned that the tall meadow grass will cover areas directly under aircraft taking off from or landing at Dayton. Overall bird strike events in the U.S. currently exceed 10,000 each year. Although the damage often isn't too extensive, such events cost the air travel industry \$950m per annum. For instance, in 2009, the US Airways-operated Flight 1549 was forced to land on water (the Hudson River) after encountering a flight of geese which were sucked into its engines.

TUSAŞ, "DEFENSE NEWS TOP 100" LİSTESİNDE

// "Defense News" dergisinin her yıl yayımladığı, İlk 100 Dünya Savunma ve Havacılık Firması Listesi geçtiğimiz günlerde açıklandı. ASELSAN'ın ardından bu yıl ilk kez TUSAŞ'ın da girişiyle Türk Savunma ve Havacılık Sanayimizden iki üyemiz bu listede yer almış oldular. ASELSAN 4 basamak yükselerek 80. sıradan 76.'lığa yükselirken, TUSAŞ da 83. sırada yer alarak ülkemizin adını bu platformda da yücelttiler.

TUSAŞ IN "DEFENSE NEWS TOP 100" LIST

Yearly Top 100 World Defense and Aviation Companies List have recently been announced by "Defense News" magazine. Following ASELSAN, this year TUSAŞ entered the list for the first time as well and two members of our Turkish Defense and Aerospace Industry have taken their places in the list. As ASELSAN ranked 76th climbing up 4 places from 80th place, TUSAŞ ranked 83rd and they dignified our country's name in this platform as well.





2. İSTANBUL HAVACILIK EĞİTİM FUARI (IFTE) DÜZENLENİYOR

Geleceklerinden endişe eden lise ve üniversite öğrencileri, bu yıl 17-18 Ekim'de İstanbul WOW Convention Center'de ikincisi düzenlenecek olan UTED'in de katılım göstereceği IFTE'de sektörde önemli yere sahip eğitim kuruluşları ile birebir görüşme ve yurt içi/yurt dışındaki alternatiflerle karşılaştırmaya yapabileceği imkanı bulacak.

Sadece Pilot ve Kabin Memuru değil Uçak Bakım Teknisyeni, Yer Hizmetleri Memuru, Hava Trafik Kontrolörü (ATC), Uçuş Planlama Uzmanı (Dispatch) olmak isteyenler de bu fuarda düşünülmüş. Fuara sadece uçuş okulları değil, TIP eğitim organizasyonları, havacılık akademileri, üniversiteler, broker şirketlerinin yanı sıra yedek parça tedarikçileri, bakım-onarım şirketleri, piston motorlu uçak üreticileri, simülasyon 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. Geçtiğimiz yıl konferanslar ve söyleşilerle ziyaretçilerden tam not alan IFTE'nin bu yıl açılış konuşmasını Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan, Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal Erşi, Ana Sponsor Türk Hava Yolları Genel Müdürü Temel Kotil ve Türk Hava Kurumu Üniversitesi Rektörü Ünsal Ban yapacak. IATA ve EASA gibi resmi kurumların da aralarında bulunduğu profesyonellerin ziyaretçilere alanlarında bilgiler verecekleri konferanslar düzenlenecek. Konferansın en büyük sürpriz konuşmacıları ise milli gururumuz Solo Türk ve Türk Yıldızları ekibi...

IFTE'de ziyaretçilerin keyifli zaman geçirebilmeleri için çeşitli etkinliklerin yanı sıra, aralarında simülasyon uçuşu, tek motorlu eğitim uçağında demo uçuş, maket uçak gibi hediyelerin olduğu çekilişler de düzenlenecek.



2nd ISTANBUL FLIGHT TRAINING EXHIBITION (IFTE) TO BE HELD

High School and University students worried about their future will find the opportunity to interview one on one with educational institutions claiming important place in the industry and to compare them with domestic and foreign alternatives during IFTE, in which UTED will participate as well, to be held on 17 and 18 October for the second time in WOW Convention Center Istanbul.

Not only Pilot and Cabin Attendant positions but Aircraft Maintenance Mechanic, Ground Crew, Air Traffic Controller (ATC), Flight Planning Expert (Dispatch) positions are also considered in this exhibition for the ones who are interested in. Not only flying schools participated in the exhibition but also Medical education organizations, aviation academies, universities, broker companies along with all service providers like spare part suppliers, maintenance and repair companies, piston engine aircraft manufacturers, simulator manufacturing companies, flight equipment providers and aviation media organizations and they will be participating this year as well. Last year the exhibition, in which 40 companies from Europe, America and the Middle East and 40 companies from Turkey participated, was visited by more than 10 thousand people. This year IFTE's, which got the full marks from the visitors with conferences and interviews, opening speech will be made by Transport, Maritime Affairs and Communications Minister Lütfi Elvan, Director General of the Directorate General of Civil Aviation Bilal Erşi, General Manager of Main Sponsor Turkish Airlines Temel Kotil and Turkish Aeronautical Association University Rector Ünsal Ban. Conferences will be held during which professionals, among which are government agencies like IATA and EASA, will provide information in their fields for the visitors. The biggest surprise spokespeople of the conference are our national pride Solo Turk and Turkish Stars. Raffles, which offer prizes like simulator flight, demo flight in a single engined training aircraft and mode plane, will be organized along with various activities for the visitors to have fun during their time at IFTE.



MALAYSIA AIRLINES TO CHANGE ITS BRAND NAME

Malaysian Airlines is set for a brand name change after two major tragedies in the last six months. The airline said it is looking at a number of options to restructure the business including changing its name. New routes and expanding out-sourcing to increase profitability are among the other changes. Following the death of 298 passengers after flight MH17 was shot down over Ukraine on July 17 and the disappearance of flight MH370 on March 8, which was carrying 239 passengers and crew, the Malaysian flag carrier will also seek new investors to rebuild its business after these two major tragedies within six months.

The review process is being led by the Malaysian government which has a majority share in the business which employs 20,000 staff and carries 50,000 passengers a day. Meanwhile, Malaysia Airlines has called for a single global body to watch for threats and make a decision where civilian aircrafts are allowed to fly.

MALEZYA HAVAYOLLARI MARKA İSMİNİ DEĞİŞTİRECEK

Malezya Havayolları, son altı ayda yaşanan iki büyük trajedi sonrasında marka ismini değiştirmeye hazırlanıyor. Havayollarından yapılan açıklamada aralarında isim değişikliğinin de bulunduğu birkaç iş değişikliği seçeneğinin değerlendirildiği belirtildi. Karlılığı artırmak için yeni rotalar bulmak ve dış kaynak kullanımının genişletilmesi de diğer değişiklikler arasında. 17 Temmuz'da 298 yolcunun ölmesiyle sonuçlanan MH17 sefer sayılı uçağın Ukrayna semalarında vurulup düşürülmesinin ve 239 yolcu taşıyan MH370 sefer sayılı uçağın 8 Mart'ta kaybolmasının ardından Malezya havayolu şirketi işlerini yeniden toparlayabilmek için yeni yatırımcılar arama yoluna gidecek. Gözden geçirme sürecine işte büyük bir paya sahip olan Malezya hükümeti öncülük ediyor. Şirketin günde 50.000 yolcu kapasitesi ve 20.000 çalışanı var. Bu arada Malezya Havayolları, tehditleri kollaması ve sivil uçakların uçmalarına müsaade edilen yerlere karar vermesi için tek bir kurulun gerekliliğine işaret etti.

CORENDON HAVAYOLLARI BU YIL DA "CAPITAL 500" LİSTESİNDE

Corendon Havayolları, listede 2013 yılı verilerine göre 25 sıra atlayarak 405. sira yükseldi. Bu yükseliş için Corendon Havayolları Genel Müdür Yrd. Batuğhan Karaer; "2013 yılını ciro ve faaliyet karlılığı anlamında beklentilerimiz doğrultusunda hedeflerimize yakın seviyelerde kapattık. Kar marjı düşük bir sektörde olmamıza rağmen 6,5 milyon TL vergi öncesi kara ulaşılarak başarılı bir yıl geçirdik. Hali hazırda bulunan plan ve yatırımlarımızla Türkiye turizm ve havacılık sektöründeki etkin rolümüzü geliştirme ve sürdürülebilir istikrarlı büyüme amacı ile de yolumuza devam ediyoruz" dedi.



CORENDON AIRLINES IN "CAPITAL 500" LIST THIS YEAR AGAIN

Corendon Airlines is ranked 405th in the list, climbing 25 lines according to the data from 2013. Corendon Airlines Deputy General Manager Batuğhan Karaer made the following comment for this rise: "We ended 2013 in approximate levels to our goals in accordance with our turnover and operating profitability expectations. Despite the fact that we are in an industry with low profit margin, we made a pretax profit worth 6.5 million TL and passed a successful year. With our recent plans and investments, we are continuing our way with improving our active role and sustainable steady growth goals."

PILOTLARI VE KONTROLÖRLERİ GELİŞTİRECEK BEYİN İZLEME YÖNTEMLERİ

Amerika ve Avrupa'da 10 yıldır süren ve milyarlarca dolar bütçeli insan beyninin haritasını çıkarma ve beyni uyarma girişimleri bilgi teknolojilerini kökünden değiştirecek. Hali hazırda nöroteknolojideki gelişmelerin bir etresi var, bu görüntüleme yöntemleri pilotlara, hava trafik kontrolörlerine ve sistem operatörlerine performanslarını artırmak için uygulanıyor. Honeywell firması, kişinin bilişsel durumuna müdahalelerde bulunabilecek algoritmalar ve yazılımlar üzerinde duruyor. Buradaki esas amaç, iş yükü, dikkat ya da arzu edilen başka bir değişkenin tek değerli çıktısını veren beyin aktivitesinin modelini oluşturmak. Firmanın araştırması, askerlerin ya da pilotların iş yükünü tespit edebilmek için hissel teknolojiler geliştiren Darpa'nın Artırılmış Bilişsellik programı altında başladı.



BRAIN MONITORING TO IMPROVE PILOTS AND CONTROLLERS

Billion-dollar, decade-long initiatives in the U.S. and Europe to map and simulate the entire human brain will change information technology fundamentally. Developments in neurotechnology already have an impact, since methods of monitoring the brain are applied to pilots, air traffic controllers and system operators in order to improve their performance. Honeywell focuses on developing algorithms and software that can make inferences about the subject's cognitive state. The aim here is to build a model of brain activity that outputs a single-value estimate for workload, attention or other state of interest. Company's research began under Darpa's Augmented Cognition program, which focused on developing sensing technologies to determine when soldiers or pilots were so occupied that adding tasks would overwhelm them.



İZLANDA'DA VOLKAN ALARM SEVİYESİ TURUNCUYA ÇIKARILDI

İzlanda meteoroloji merkezi, Bardarbunga volkanındaki muhtemel bir patlamaya karşı havacılık sektörünü uyarmak için, maksimumu beş olan volkan patlama risk seviyesini dörde ya da turuncu seviyesine yükseltti. Volkan'da 16 Ağustos'tan beri sismik aktivite oluyordu. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün belirlediği prosedürlere uygun olan renk kodları, havacılık sektörünü volkanların durumunu hakkında bilgilendirmek için kullanılıyor.

VOLCANO ERUPTION RISK LEVEL RAISED TO ORANGE IN ICELAND

Iceland's meteorological office has raised its risk level to orange, which is the fourth level on a five-grade scale for aviation industry in case of an eruption at Bardarbunga volcano. There has been intense seismic activity at the volcano since August 16. The color codes, which are in accordance with recommended International Civil Aviation Organization procedures, are intended to inform the aviation sector about a volcano's status.

CESSNA'DAN TURBO SKYHAWK JT-A

Textron Havacılık, Wisconsin, Oshkosh'ta düzenlenen AirVenture'nin açılışında Cessna 172 Skyhawk'ı duyurdu. Yeni dört kişilik Turbo Skyhawk JT-A'nın menzilineki belirgin artış, uçağın 1.012 nm uzaklığa uçabilmesine olanak sağlıyor. Ayrıca hızındaki artış sayesinde de uçak, 131 knot hızına ulaşabiliyor. Uçak, 155 beygirlik bir Continental CD-155 dizel motordan gücünü alıyor. Textron Havacılık, Turbo Skyhawk JT-A'yı önümüzdeki sene 435,000 dolar fiyatla müşterilerine sunmayı hedefliyor.

TURBO SKYHAWK JT-A FROM CESSNA

Textron Aviation announced at the opening day of AirVenture in Oshkosh, Wisconsin, the Cessna 172 Skyhawk. The new Turbo Skyhawk JT-A will have a significant boost in range, allowing the four-seat airplane to travel as far as 1,012 nm. It gets a speed boost, which allows cruising as fast as 131 knots. It will be powered by a 155-horsepower Continental CD-155 diesel engine. Textron Aviation hopes to have the Turbo Skyhawk JT-A ready for customers starting next year for a price tag of \$435,000.





NTSB SORUŞTURMA PROSEDÜRLERİNİ DEĞİŞTİRECEK

Ulusal Ulaşım Güvenliği Kurulu (NTSB), soruşturma prosedürlerini ilgilendiren 831. Bölüm'ün bazı kısımlarını, kanunları daha kolay ulaşılabilir ve danışılabilir şekilde organize ederek, usule özgü alt kısımlara ayırmak ve değiştirmek için Önerilen Kural Tanımlama Tebliği'nin (NPRM) yorumlarını bekliyor. Buna ek olarak, NTSB, soruşturmaya dahil olan tarafların zamanlı ve güvenli geliştirmeler yapma amacıyla bilgi paylaşımı yapmalarına izin verilmesi teklifini sundu. Revize edilmiş kanun, soruşturma bilgilerinin belirli koşullar altında, ön NTSB onayı gerekmeksizin, paylaşılmasına izin verecek. Teklife sunulan değişiklikler, tüm gerekçeleriyle, NPRM'de bulunabilir. Yorumlar için son tarih 14 Ekim'dir.

NTSB TO CHANGE INVESTIGATION PROCEDURES

The National Transportation Safety Board (NTSB) is seeking comments on last week's NPRM to change portions of Part 831, which governs its investigation procedures, by organizing them into mode-specific subparts to make the rules easier to access and consult. In addition, the NTSB proposed allowing parties involved in investigations to share information for the purposes of making timely safety improvements. The revised rule would allow investigative information to be shared under specific conditions without prior NTSB approval. The proposed changes, along with each rationale, are available in the NPRM. Comments are due by October 14.

EMBRAER LEGACY 500 ÖDÜLLENDİRİLDİ

Kontrollü uçuş Embraer Legacy 500 tip belgesi, Brezilyalı havacılık otoriteleri tarafından ödüllendirildi. Uçuş test programına 1800 saat uçuşu ve buna ek olarak 20000 saat yer testine tabi tutulmuş uçak elektronik, elektrik, hidrolik ve çevresel sistemleri bulunan 4 adet prototip hava taşıtı katıldı. Orta büyüklükteki jette Rockwell Collins Pro Line Fusion elektronik sistemleri ve Honeywell HTF7500E turbofan motorları bulunuyordu, toplam maliyeti ise 20 milyon dolardı. İlk Legacy 500'ün müşteri teslimatının önümüzdeki ay içerisinde yapılması bekleniyor.



EMBRAER LEGACY 500 AWARDED

The type certificate for the fly-by-wire Embraer Legacy 500 is awarded by Brazilian aviation authorities. The flight test program involved four prototype aircraft, which completed more than 1,800 flight hours, in addition to over 20,000 hours of ground testing of avionics, electrical, hydraulic and environmental systems. The midsize jet features Rockwell Collins Pro Line Fusion avionics and Honeywell HTF7500E turbofan engines, costing \$20 million. Delivery of the first customer Legacy 500 is expected to be scheduled for next month.

10. 'İSTANBUL AIRSHOW' DÜZENLENİYOR

Avrupa'dan Çin'e kadar, Orta Doğu'nun da dahil olduğu bölgedeki en önemli havacılık platformu olan Airex, Ana Sponsor Türk Hava Yolları'nın tavsiye ve teşvikleri ile, 2014 yılından başlayarak 'İstanbul Airshow' adıyla organize edilecek. 1996 yılından bu yana her iki yılda bir düzenlenen 'İstanbul Airshow', Sivil Havacılık ve Havalimanları Fuarı ve Havacılık Endüstrisi Tedarik Zinciri Platformu, Atatürk Havalimanı, Genel Havacılık Apronu'nda, 25 - 28 Eylül 2014 tarihleri arasında 10. kez düzenlenecek.



10th 'İSTANBUL AIRSHOW' HELD

Airex, which is the most important aviation platform in the region from Europe to China, including Middle-East, with Main Sponsor Turkish Airlines' recommendations and incentives, will be organized under 'Istanbul Airshow' name starting from 2014. Having been held biennially since 1996 'Istanbul Airshow', Civil Aviation and Airports Exhibition and Aviation Industry Supply Chain Platform will be held for the 10th time at Atatürk Airport, General Aviation Apron between 25 and 28 September 2014.

www.onurair.com.tr



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



Onurair



GÜCÜNÜ GÜNEŞTEN ALAN PEHLİVAN



Trakya Üniversitesi Tasarım ve Proje Topluluğu "Pehlivan Solar Team" üyeleri tarafından tasarlanan ve üretilen güneş enerjisi ile çalışan elektrikli araba "Pehlivan" ilk kez katıldığı 10. Alternatif Enerjili Araçlar Yarışları'nın Formula G kategorisinde üçüncü oldu.

TÜBİTAK Alternatif Enerjili Araç Yarışları 11-17 Ağustos 2014 tarihleri arasında, 62 takımdan oluşan yaklaşık 1.800 öğrencinin katılımıyla İzmit Körfez Yarış Pisti'nde gerçekleştirildi. Bu yarışlar, alternatif enerjilere dikkat çekmek ve üniversite öğrencilerinin fikirlerini üretime geçirilebilmek amacıyla Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) Bilim ve Toplum Daire Başkanlığı tarafından 2005 yılından beri düzenleniyor.

Trakya Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Yener Yörük'ün önerisi ile Tasarım ve Proje Topluluğu "Pehlivan Solar Team" üyelerinin tasarladığı ve ürettiği güneş enerjisi ile çalışan elektrikli araba "Pehlivan" ilk kez katıldığı TÜBİTAK tarafından düzenlenen 10. Alternatif Enerjili Araçlar Yarışları'nın güneş enerjili araçlar Formula G kategorisinde üçüncü oldu. İzmit Körfez Pisti'nde gerçekleştirilen yarışmada, UTED'in desteklediği Pehlivan Solar Team üyeleri yarışlar sırasında sergilediği ekip ruhu, yardımseverlik ve centilmenlik göz önüne alınarak ayrıca "Kurul Özel Ödülü"ne de layık görüldü.

Yarışlara Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Fikri Işık, Kocaeli Valisi Ercan Topaca, Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkan Vekili Zekeriya Özak, TÜBİTAK Başkanı Yücel Altunbaşak, TÜBİTAK Başkan Yardımcıları Prof. Dr. Abdullah Çavuşoğlu, Prof. Dr. Erol Arcaçlıoğlu, Genel Sekreter Arif Koyuncu ve üst düzey yöneticiler katıldı.

YİRMİ KİŞİLİK EKİP

2013 kasım ayında Trakya Üniversitesi'nden konuyla ilgili olan herkese açık bir çağrı yayınlandı ve düzenlenen toplantılar sonucunda Mühendislik Fakültesi öğrencileri Ali Deroğlu, Barış Karol, İbrahim Ayhan Bağcı, Şafak Doğru, Samet Çil, Oğuz Işık, Erkan İskar, Recep Kara, Burak Kocaalili, Ahmet Malçok, Sezer Binat, Hafize Yılmaz, Cem Yücel, Mehtap Dinç, Ercan Ersoy, Oğuz Can Yılmaz ve "Pehlivan Solar Team" in Topluluk ve Proje Danışmanlığını gerçekleştiren Mühendislik Fakültesi Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Nilhan Ürkmez Taşkın, Yrd. Doç. Dr. Vedat Taşkın, Araştırma Görevlisi Gökhan Günay ve Fen Fakültesi'nden Uzman Fahrettin Dolacı, Pehlivan Solar Team'in kadrosunu oluşturdular.



GÜVENİLİR VE KALİTELİ BİR ARAÇ

Araca Edirne'ye yakışan ve onu simgeleyen bir isim olduğu için "Pehlivan" ismi verildi. Tüm hazırlıkları tamamlanan "Pehlivan"ın üretimi 2014 yılının haziran ayında başladı. Projenin iki buçuk aylık üretim sürecinde araç tasarımı, şase, karbon gövde, yürür aksam, elektronik veri toplama ve enerji yönetim sistemi gibi bileşenler üniversite bünyesinde üretildi. Elektrik motoru, batarya ve güneş panelleri gibi bileşenler de hazır ürün olarak kullanıldı. Takip eden test sürecinde TÜBİTAK'ın kuralları çerçevesinde tutulmaya gösterilen özen; güvenilir ve kaliteli bir araç yaratılmasını sağladı. Pehlivan Solar Team'de kule gözetmenleri, pit, araç veri toplama ve haberleşme ekibi

vardı. Yarışa planlı bir şekilde hazırlanılıp teknik kurallara uyum sağlanmış olması da test sürüşü yapma imkanı sundu. Araç, pit ekibi tarafından titizlikle incelenip her civatası ve kabloşuna kadar kontrol edildikten sonra piste çıkarıldı. Piste iner inmez ilgi odağı olan "Pehlivan", teknik incelemeden tek seferde geçerek rakiplerini şaşırtmayı başardı. Sonuç olarak bu disiplinli ve özverili çalışma, ekibe, katıldığı ilk sene Türkiye 3.'lüğü ve Kurul Özel Ödülü'nü getirdi. Pehlivan Solar Team Takım Kaptanı Ali Deroğlu ise çalışmaya başladıkları ilk dönemde takvimin gerisine düşmelerine rağmen kendilerine olan inanç ve güven sayesinde bu noktaya ulaştıklarını söyledi. Takımın sponsorluğunu Edirne Valiliği,





Edirne Belediyesi, Edirne Ticaret Borsası, Trakya Birlik, Edirne Ticaret ve Sanayi Odası, Yerliyurt Marin, Floteks, Dowaksa, Modavizyon, ETUS, KOTA Dış Ticaret, Ulusoy Torna ve Bulut İnşaat üstlendi. Takım, "Pehlivan" ile farklı bir heyecan yaratacaklarının müjdesini de verdi.

HEDEF: WORLD SOLAR CHALLENGE

8 aylık bir çalışmanın ardından piste çıkan Pehlivan'ın, motor, güneş panelleri ve pilleri haricinde bütün parçalarının tasarım, üretim ve montajı Pehlivan Solar Team tarafından gerçekleştirildi. Takım, gelecek yıllarda Avustralya'da düzenlenecek olan dünyanın en önemli güneş arabası yarışı olan World Solar Challenge'a katılma hedefleri olduğunu söyledi.

GÜNEŞ ENERJİLİ ARAÇLARLA SON KEZ

Formula G kategorisinde 21, Hidromobil kategorisinde 10 ve Elektromobil

kategorisinde 25 araç yarışa katıldı. Bu yıl Elektromobil - Batarya Elektrik Enerjili Araç Yarışı da yapıldı. Endüstriyel yönden uygulanabilirliği konusunda yeterince yenilik getirmeyen Formula G - Güneş Enerjili Araç Yarışları kategorisinin ise bu yıl 10. kez ve son defa düzenlenmesine ve 2015 yılı yarışları itibarıyla kaldırılmasına karar verildi.

Pehlivan Solar Team'in yakaladıkları bu sinerji ve çalışma disiplini ile katılacakları her yarışmadan ödülleriyle dönmesi kaçınılmaz gibi görünüyor.



Trakya Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Nilhan Ürkmez Taşkın:

"Çocuklar kasım ayında yarışmaya katılmak istediklerini söylediler. 90 kişi başladık ve 20 kişiyle tamamladık. Kasım ayından beri çalışıyoruz. Her şeyi kendileri yaptılar ve çok gece sabahladılar. Yarışmayı tamamlayabilmeyi başarı olarak kabul ediyordum. İlk kez katıldıkları bu yarışta 3. oldular. Çok mutluyuz."



Trakya Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü öğrencisi ve aracın pilotu Oğuzcan Yılmaz:

"Ben sadece aracı kullandım, emeğin büyük bölümü gece gündüz çalışan arkadaşlarımdır. Çok uzun bir süreçten geçtik. Son dakikaya kadar kimin yarışacağı belli değildi ama beni uygun gördüler. Bu duyguyu yaşadığım için çok mutluyum."



Pehlivan Solar Team Takım Kaptanı Ali Deroğlu:

"Sekiz ay önce çalışmaya başladık. Bu süreçte sürekli çalıştık ve toplantılar yaptık. Yerel firmalardan çok büyük destek aldık. Yaklaşık 2 ayda yaptığımız yoğun çalışmayla ortaya bir araç çıkardık. Check-listler oluşturduk. Herkes çok özverili davrandı. Ekibimizle büyük bir başarıya imza atık. Buradan değerli rektörümüz Yener Yörük'e de çok teşekkür ediyoruz."



Hosgeldiniz / Welcome



İstanbul Sabiha Gökçen CEO'su Gökhan Buğday:

"Bu seneki hedefimiz 24 milyon yolcu"

İstanbul Sabiha Gökçen CEO Gökhan Buğday:

"Our target for this year is 24 million passengers"



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

İstanbul Sabiha Gökçen CEO'su Gökhan Buğday, 8 kat büyüme yakaladıklarını ifade ederek geldikleri noktada 24 milyon yolcuya ulaşacaklarını söyledi. Buğday ile Sabiha Gökçen Havalimanı içinde bulunan ofisinde bir röportaj gerçekleştirdik.

İstanbul Sabiha Gökçen CEO Gökhan Buğday said they will reach 24 million passenger level stating they achieved 8 times more growth. We made an interview with Buğday in his office at Sabiha Gökçen Airport.



Bize kısaca özgeçmişinizden ve havacılığa ilginizin nasıl başladığından bahsedermisiniz?
Gökyüzünde uçan uçakları görüp, 'Ah o uçakta ben de olsaydım' arzusu ile çocukluğumuzda başlayan bu hikaye daha sonra 1984 yılında THY ile tanışmamla devam etti. 1991 yılında İtalya'ya daha sonrasında ise Amerika'ya geçtim. 1999 yılının sonunda ise THY ile Antalya'ya geldim. 2003 yılında THY'den emekli olup HAVAŞ'a geçtim. Uzunca bir süre HAVAŞ'ta Genel Müdür Yardımcılığı yaptıktan sonra 2008 yılında Sabiha Gökçen'deki bu proje karşıma geldi. Güzel bir proje olduğu ve ortaklardan bu konuda davet aldığım, hem de hakikaten beğendiğim ve geleceği olan bir proje olduğu için bunun bir parçası olmayı çok arzu ettim. 2008'den beridir de bu proje için çalışıyorum.

Sabiha Gökçen'in genişleme ve büyüme planlarından bahsedermisiniz?

Sabiha Gökçen'in ikinci pisti uzun süredir gündemde ve artık işin sonuna gelindi. Önümüzdeki günlerde seçilen firmaların ikinci pist için gönderdiği teklifler değerlendirilmeye alınacak. Bunu Savunma Sanayi Müsteşarlığımız ve Devlet Hava Meydanları ortaklaşa yürütüyor. İkinci pist hususu, bizim için ve özellikle Türkiye Havacılık Sektörü ve Bölgesel Havacılık Sektörü için önemli bir nokta. 3. havalimanı yapılıncaya kadarki süreçte Türkiye'nin büyümesini sürdürebilecek tek şey Sabiha Gökçen'in ikinci pisti. Gerekli planlamalar bugünkü master plana göre götürülebilirse; 80-90 milyona çıkabilecek bir kapasiteye sahip olacağız. Master plan ve kapasite çalışmalarını İngiliz ARUP firması yaptı. Havalimanımız, Türkiye'de ilk master planı olan havalimanı olarak gündeme geldi.

Yerli ve uluslararası yolcu sayılarının hangi seviyelerde olduğunu söyler misiniz?

Şu anda günlük ortalama 84-85 bin yolcu ağırlıyoruz. Bunun yüzde 40'ı dış hat yolcusu, yüzde 60'ı iç hat yolcusu... Bazen bu oranlar, güne ve uçak sayısına göre çok ufak değişiklikler gösterebiliyor. Yıllık dağılımı da hemen hemen

Could you please tell us about your background and how your interest in aviation began?

This story, which began with a simple 'Wish I were in that plane too' will in my childhood, later continued with my meeting with Turkish Airlines in 1984. In 1991 first I went to Italy then the U.S.A. At the end of 1999, I came to Antalya with Turkish Airlines. I retired from Turkish Airlines in 2003 and started working for HAVAŞ. For a long time, I served as Deputy General Manager at HAVAŞ, and then this project at Sabiha Gökçen was brought to me in 2008. Since it was a good project and I was invited by the partners, and also I liked the project and I thought it has a future, I really wanted to be a part of it. I have been working for this project since 2008.

Could you tell us about Sabiha Gökçen's expanding and growth plans?

Sabiha Gökçen's second airstrip has been in the agenda for a very long time and now it is about to end. In the forthcoming days the offers sent by the elected companies will be considered. Our Undersecretariat for Defense Industries and General Directorate of State Airports run this jointly. Second airstrip is a very important point both for us and especially Turkish Aerospace Industries and Regional Aerospace Industry. Until 3rd airport is completed, the only thing that can maintain Turkey's growth is Sabiha Gökçen's second airstrip. In case the needed planning can be run in accordance with today's master plan; we will possess a capacity of maximum 80-90 million. English company ARUP made the master plan and capacity studies. Our airport was brought to the agenda as it is the only airport possessing a master plan in Turkey.

In which level are domestic and international passenger numbers?

Right now, we are hosting an average of 84-85 thousand passengers a day. 40 percent of it is international, 60 percent is domestic passengers. These percentages may vary according to the

//////
Sadece Sabiha Gökçen'in ikinci pisti, 3. havalimanı yapılıncaya kadarki süreçte Türkiye'nin büyümesini sürdürebilir.

Only Sabiha Gökçen's second airstrip can support Turkey's growth until the 3rd airport is completed.

Sabiha Gökçen'in hizmet kalitesi yurtdışındaki havalimanlarında sunulanlarla aynı hatta çoğu yerde daha iyi.

Service quality provided in Sabiha Gökçen is almost the same in international airports, moreover it is better than some airports.



böyle... Bu seneki hedefimiz, 9 milyonu dış hat, 15 milyonu iç hat olmak üzere 24 milyon yolcu... Önümüzdeki süreçte de artış yüzdesi yükselmeye devam edecek. Bunun nedeni iç hatlarda neredeyse tüm destinasyonlara uçuyor olmamız. Bundan sonraki büyüme dış hatlarda yüzdesel olarak gerçekleşecek.

Sabiha Gökçen'i hizmet kalitesi olarak uluslararası limanlarla kıyasladığınızda neler söyleyeceksiniz?
Sabiha Gökçen'deki hizmet kalitesi ve verilen hizmet, yurtdışındaki havalimanlarında sunulanlarla hemen hemen aynı hatta çoğu yerde onlardan daha iyiyiz. Bu, yoğunlukla da doğru orantılı. Yurtdışındaki bir havalimanına gittiğinizde de yoğunluk nedeniyle giriş ve çıkışlarda aynı sorunları yaşıyorsunuz. Ancak, Ankara ve İzmir'de terminalin ana girişindeki X Ray kontrollerinin kaldırılmasıyla ilgili bir pilot çalışma başladı. Bu pilot uygulamanın sonucunda da aynı uygulamayı diğer havalimanlarında da hayata geçiriyor olacağız.

HABOM'un Sabiha Gökçen'deki tesisinin geliştiğini biliyoruz. Burası Türk havacılığında sizce nasıl bir rol oynayacak?

Öncelikle istihdam sağlayacak. Bakım için yurtdışından buraya daha fazla uçak gelecek. Bu da döviz girişi sağlayacak. Ayrıca, yurtdışına giden yerli uçaklarımız varsa, bu kez onların Türkiye'de

day and number of planes. Yearly distribution is almost like this. Our target for this year is 24 million passengers, being 9 million international and 15 million domestic. During the forthcoming period percentage will continue to increase. Because we almost fly to every destination in domestic lines. Growth after this will be in international lines in percent.

What would you like to say when you compare Sabiha Gökçen with international airports in terms of quality of service?

Service quality and the service provided in Sabiha Gökçen is almost the same in international airports, moreover we are better than some airports. This is directly proportional with how busy the airport is. When you arrive at a foreign airport, you suffer from the same problems caused by the crowd in the entrance and exit. However, a pilot study is being conducted concerning the removal of X Ray controls at the main entrances of Ankara and İzmir terminals. As a result of this study, we will be applying the same solution to other entrances.

We are aware that HABOM's facility in Sabiha Gökçen progresses. What will the future role of this place be in Turkish aviation?

Firstly, it will provide employment. More foreign planes will come here for overhaul. This will



kalmasını sağlayacak. Neresinden bakarsanız bakın Türkiye'ye fayda sağlayacak, THY'ye yakışan büyük bir proje bu.

Sizin gelişinizle birlikte Sabiha Gökçen'e gelen şirket sayısının arttığını biliyoruz. Havalimanına gelecek yeni şirketler var mı?

6-7 şirketle, özellikle de büyüklerle, yılda en az 3-4 kez etkinliklerde ve fuarlarda buluşarak görüşüyoruz. Qatar'ın gelişi bizi çok mutlu etti. Qatar ekim ayında daily'e geçiyor. Önümüzdeki yıl her gün iki sefer (daily double) çıkma durumu olabilir. Tüm geçmiş verileri havayollarıyla paylaşarak pazarımızı onlara tanıtıyoruz. Burada ilk başta 3 milyon yolcu seviyesindeydik ve şu anda 24 milyon yolcuya doğru ilerliyoruz. Yaklaşık 8 kat büyüdük. Hem ortaklarımızla hem de çalışan arkadaşlarımızla birlikte iyi bir ekip çalışması oldu. Uyumlu çalışarak bu başarıya ulaştık.

İstanbul'da gelişen ulaşım projeleri Sabiha Gökçen'i nasıl etkiliyor? Sabiha Gökçen halen şehre uzak mı?

Bu algıda bir değişiklik gözlüyor musunuz?

İlk başladığımızda algı Sabiha Gökçen'in şehre uzak olduğu yönündeydi. O dönem bu algıyı nasıl kıracağımızı çok düşündük. Sabiha Gökçen'in şehre uzaklığının 45 km olduğunu ancak ulaşım otobandan sağlandığı için hiç trafik ışığına rastlanmadığına dikkat çekmeye çalıştık. Sonunda da insanlar uçuşları öğrenmeye başladı ve uzaklık algısı kayboldu. Bu noktadan sonra da yakınlık algısı başladı ve sonuç olarak herkes havalimanımızı sahiplendi.

Üçüncü havalimanı hakkındaki görüşleriniz neler?

Daha önce girişimin geç bile kaldığını söylemişsiniz.

3. havalimanı yapımında geç kaldık çünkü kapasitemizin dolmuş olması havacılıkta büyümemizin önünde bir engel teşkil ediyor. Bu sene İstanbul'un yolcu seviyesi 82-84 milyona gelecek. Öngörülen oranda büyüttüğünüzde 3 sene

provide foreign currency inflow. Besides, in case we have Turkish airplanes going abroad for overhaul, this time they will stay in Turkey. No matter how you slice it, this big project will gain favor for Turkey, and it suits Turkish Airlines.

Since you have come in charge, we know that the number of companies started working with Sabiha Gökçen increased. Are there any new companies to come?

We are meeting with 6-7 companies, especially with the big ones, 3 or 4 times a year during exhibitions or events. Qatar's working with us made us happy. Qatar will be working daily in October. It may increase its flights with daily double flights. We are introducing our market to other airlines sharing our past data. At first we were only hosting 3 million passengers and now we are moving to 24 million passengers. We grew almost 8 times. We made a good team work both with our partners and workers. We achieved this success working in harmony.

How do the improving transportation projects in Istanbul effect Sabiha Gökçen? Is Sabiha Gökçen still far from the city? Do you observe a change in this perception?

When we first began, the perception was that Sabiha Gökçen is far from the city. During that period, we thought very much on how to break this perception. We tried to draw attention the absence of traffic lights on the 45 km highway, which makes it easier to reach the airport. In the end people started to learn about the flights and the perception of distance disappeared. After this point perception of closeness came into play and everyone claimed our airport.

What are your opinions about 3rd airport?

Previously, you had mentioned it was even late.

We are late to build the 3rd airport because our full capacity is an obstacle before our growth in aviation. The passenger level of Istanbul will



İstanbul'da gelişen ulaşım projeleri sayesinde uzaklık algısı kayboldu, yolcular Sabiha Gökçen'i sahiplendiler.

Thanks to developing transportation projects in Istanbul the perception of farness disappeared and passengers claimed Sabiha Gökçen.



inde 110 milyon seviyesine çıkılıyor. Hal böyle olunca, üç sene sonra 80-85 milyona açıldığınız zaman, 3. havalimanının büyük yolcu sayısı olacak. Dolayısıyla geç kaldığımızı rahatlıkla söyleyebilirim.

Yeni havalimanının yapılması Sabiha Gökçen'i nasıl etkiler?

3. havalimanı, Atatürk Havalimanı'ndan daha uzakta ve daha kuzeyde. Böyle bakılınca, orası bittiğinde Sabiha Gökçen ile ilgili, 3. köprü, hızlı tren, metro vb. tüm ulaşım hizmetleri de tamamlanmış olacak. Sonuç olarak, daha fazla 'şehir havalimanı' konseptine bürünecek. Bize olumsuz bir etkisi olacağını düşünmüyorum. 3. havalimanı açılıp biriken talebi ilk karşıladığında, bizde bir yavaşlamaya neden olacak. Belki o sene yüzde 25 büyüyeceğiz ama sonraki yıllar doyuma ulaşıldığı için yüzde 10 seviyelerine düşecek ve böyle devam edecek.

Uçak teknisyenlerine ya da dergimizin okuyucularına vermek istediğiniz bir mesaj ya da son olarak eklemek istediğiniz bir şey var mı?

Uzun yıllardır büyük gayretlerle derginizin basımının sürdürüldüğünü biliyorum. Benim THY'de çalıştığım dönemde başlamıştı ve hala gelişerek güzel bir şekilde devam ediyor. İçeriğinde havacılıkla ve teknikle ilgili çok farklı şeyler buluyorum. Uzman arkadaşların çoğu gönüllü olarak katkı sağlıyorlar. Baktığınızda bu dergi, gönüllerden çıkan bir dergi. Başlangıcından bugüne buna destek veren tüm ekibe gönülden selamlar.

Son olarak, havacılığın büyüdüğünü ve güzel bir sektör olduğunu belirtmek isterim. Bunun bir parçası olmak da bana büyük mutluluk veriyor. Bizim için yapılabilecek en güzel şey bu sektöre daha fazla hizmet etmek ve büyümeyi daha iyi ve kaliteli yerlere taşımak.

increase to 82-84 million this year. In case you grow it in the forecasted ratio 110 million level is reached in 3 years. Under these circumstances, when you reach 80-85 million, 3rd airport will possess a huge number of passengers. For that, I can say we are late.

How will the new airport affect Sabiha Gökçen?
3rd airport is further than Atatürk Airport and in far North. Considering this, when it is completed, all the transportation needs of Sabiha Gökçen like fast train, metro, 3rd bridge etc. will have been fulfilled. As a result, it will be in a more 'city airport' concept. I don't think it is going to have a negative effect on us. When the 3rd airport is opened and satisfied the demand, it will cause us to slow a bit. Maybe that year we will achieve a growth rate of 25 percent but the following years it will fall down to 10 percent levels, since it is satisfied and it will continue like this.

Do you have a message for aircraft mechanics or our readers or anything to add?

I am aware that your magazine has been being published for long years with great effort. It had started during the times when I had been working for Turkish Airlines and it is continuing well. I find many different things about aviation and technical stuff in it. Many of the experts contribute voluntarily. When you consider, this is a magazine coming out of the hearts. I greet everyone who supports this magazine from the very beginning.

And finally, I would like to mention that aviation is a good and growing industry. We should be happy with this. Being a part of this makes me happy very much. For us, serving more to this industry and carrying the growth to better and more quality places is the best thing to do.

1: Sabiha Gökçen'den neredeyse tüm destinasyonlara uçuş olması büyümede önemli bir faktör.

2: Flights available for almost all destinations have an important role in growth.



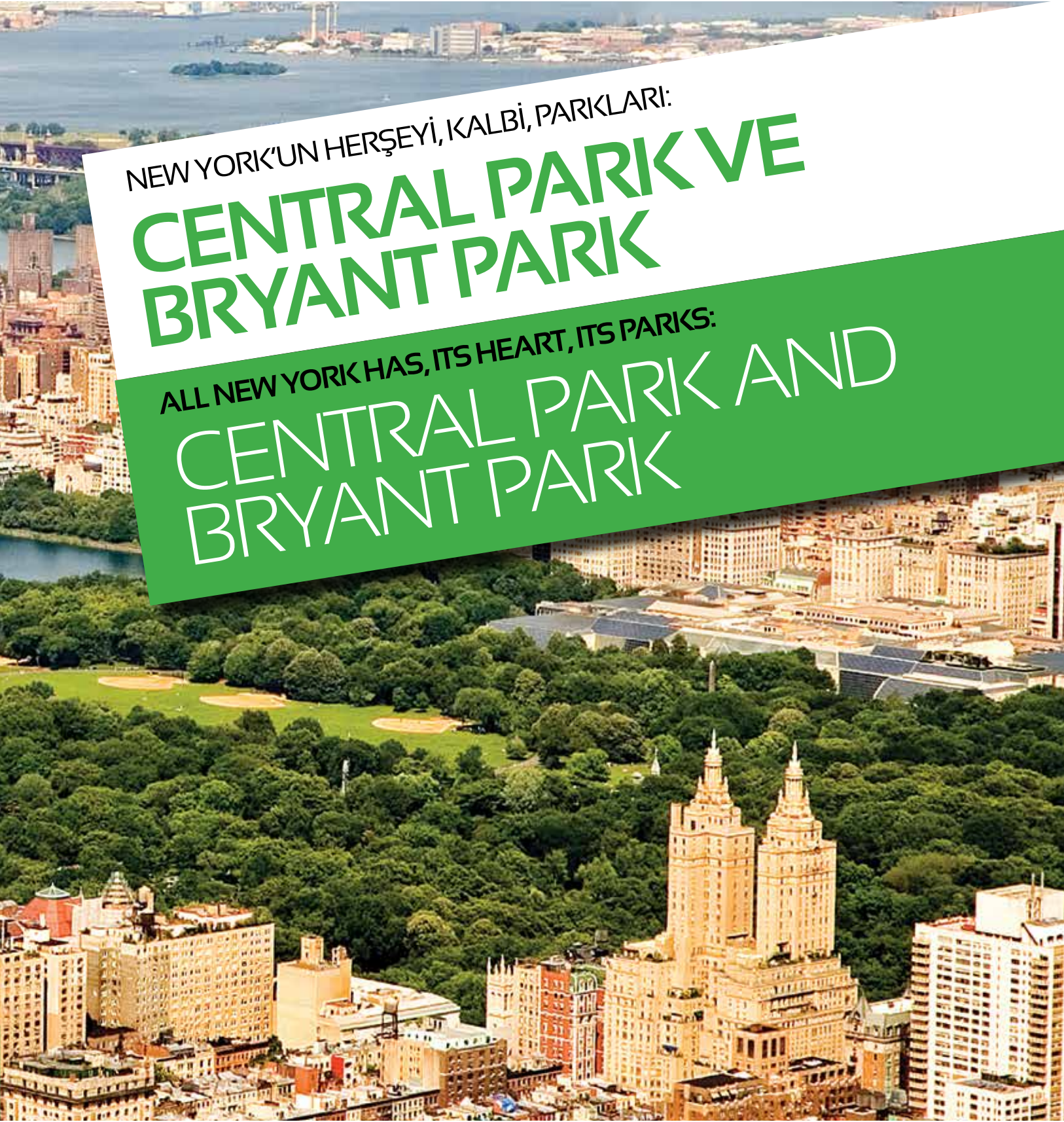
 **Handan DİKER**
Yeditepe Üniversitesi Öğretim Üyesi
Yeditepe University Instructor
handandiker@gmail.com

NEW YORK'UN HERŞEYİ, KALBİ, PARKLARI:

CENTRAL PARK VE BRYANT PARK

ALL NEW YORK HAS, ITS HEART, ITS PARKS:

CENTRAL PARK AND BRYANT PARK



1

New York'ta büyüklü küçüklü birçok park var mahalle aralarında, çocukların oyun alanı olarak kullanılan, havuzlu, ağaçlıklı ya da etkinliklerin yapıldığı... Ama bunların içinde en ünlüsü hepimizin bildiği birçok filme mekân olmuş olan Central Park. Ancak Bryant Park beni daha çok etkiledi.

1: Bow Köprüsü'nü de kapsayan panoramik Central Park görüntüsü
Panaromic Central Park view including Bow Bridge

Bir büyük kent düşünün, o kadar büyük ki yaşam onun içinde eriyip giderken siz soluk almak ve vermek için zorlanıyorsunuz. İşte bu büyük kentlerin başında dünyada New York bence birinci sırada yer alıyor. İşte bir ölçüde de olsa nefes alıp soluklanabilmek, kır yaşamını kentte sürdürebilmek için en önemli yer parklar... New York'ta birçok park var mahalle aralarında, çocukların oyun alanı olarak kullanılan, havuzlu, ağaçlıklı ya da etkinliklerin yapıldığı büyüklü ve küçüklü parklar. Ama bunların içinde en ünlüsü hepimizin bildiği birçok filme mekân olmuş olan Central Park. Park'ın yapım tarihi 1850. Açılışı ise 1853. Park New York kentinin tam ortasında yer alıyor. Ben burayı âdeta bir vahaya benzettim. Her yıl 25 milyon kişinin ziyaret ettiği park çok büyük ve görkemli. Parkı gören apartman dairelerinin fiyatları ve kiralari çok yüksek. Zaten genellikle film yıldızlarının oturduğu daireler hep Central Park manzaralı.

130 HAYVAN TÜRÜ YAŞIYOR

Park'ın eni 800 m uzunluğu ise 4 km. İçinde 120 farklı bitki türü, 26 binden fazla ağaç ve 130 hayvan türü bulunuyor. Bu kadar hayvanın içinde ayrıca parkın bünyesinde yer alan bir de hayvanat bahçesi bulunuyor. Burada ise penguenler, kuşlar, yunuslar ve bir de sıcaktan bunalmış kutup ayısını görebiliyorsunuz. Açıkçası, hayvanat bahçesi beklentilerimi

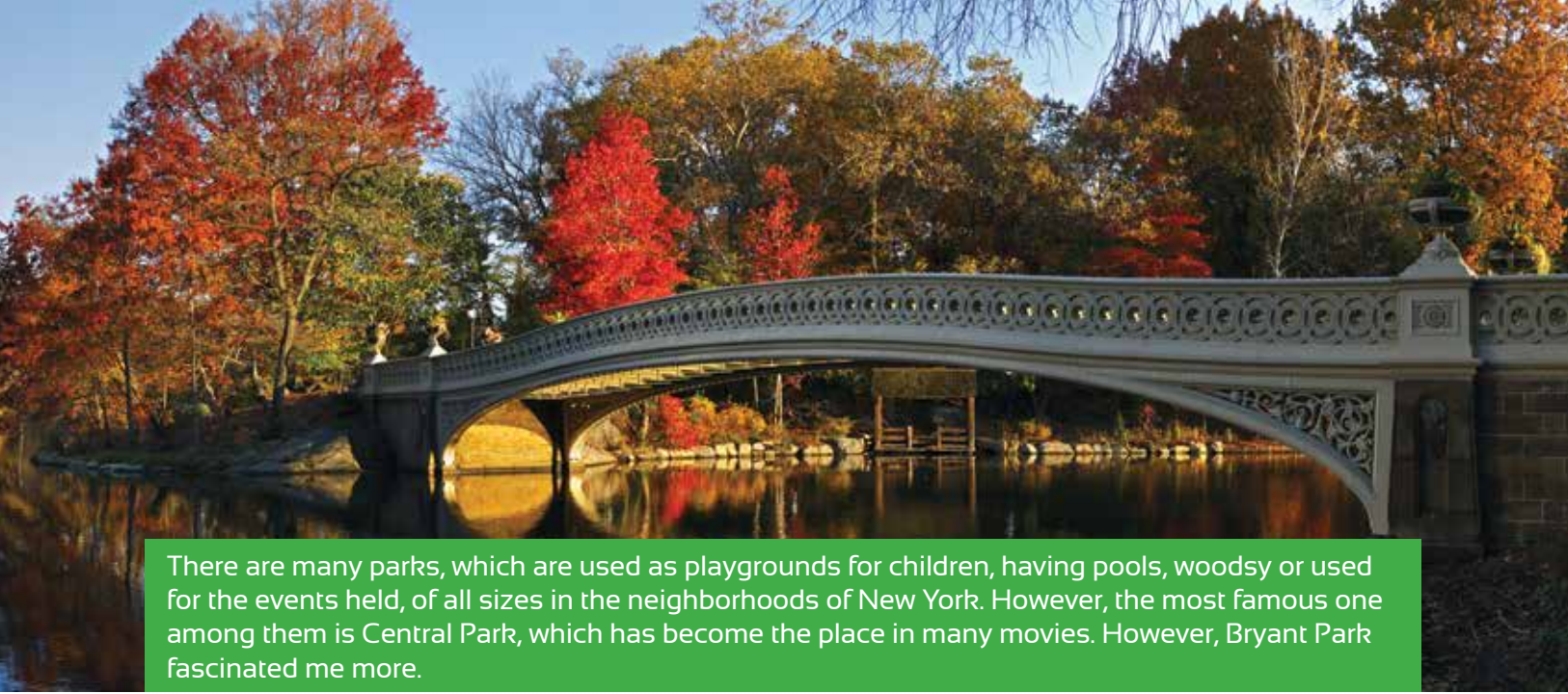
Imagine a big city; it is so big that you are having difficulty in inhaling and exhaling as life goes up in flames in it. I think New York comes first among these big cities in the world. Parks are the most important places to take a breather, to live the country life in city even a bit. There are many parks, which are used as playgrounds for children, having pools, woodsy or used for the events held, of all sizes in the neighborhoods of New York. However, as we all know, the most famous one among them is Central Park, which has become the place in many movies. It has been built in 1850. Its opening year is 1853. The park resides at the heart of New York City. I think this place is simply like an oasis. Being visited by 25 million people every year, the park is very big and magnificent.

130 ANIMAL SPECIES LIVE

The rent prices and the prices of the apartments, which have the park view, are extremely high. The apartments, in which usually movie stars live, all have Central Park view. Park is 800 m wide and 4 km long. There are 120 different plant species, trees more than 26 thousand, and 130 animal species in it. Apart from the animals big in number, there is also a zoo which exists within the park. Here, you can see penguins, birds, dolphins and a polar bear which is exhausted from the heat. Frankly,

3





There are many parks, which are used as playgrounds for children, having pools, woodsy or used for the events held, of all sizes in the neighborhoods of New York. However, the most famous one among them is Central Park, which has become the place in many movies. However, Bryant Park fascinated me more.

karşılamadı. Parkın içinde bir göl, yürüyüş parkuru, konser alanları ve kış aylarında hizmet veren bir de buz pisti yer alıyor. Central parkı gezmek için çeşitli seçenekler mevcut. İsterseniz faytonla ya da bisikletle de gezebilirsiniz. Ben yürümeyi tercih ettim. Parkın en dingin yeri göl çevresi. İsterseniz gölde sandal ile saat başı 12 dolar gibi bir ücret karşılığı gezebilirsiniz.

Belvedere Kalesi parkın en ünlü yeri. Hem meteoroloji merkezi, hem de kuş gözleme merkezi olarak kullanılıyor. 1865'te tamamlanan kaleden en güzel park manzarasını görebiliyorsunuz. Ayrıca parkta bir de tiyatro var. 1962 yılında kurulan Delacorte Tiyatrosu her yıl Shakespeare Festivali'ne ev sahipliği yapıyor.

Central Park'ın bir diğer nostaljik olarak adlandırabileceğimiz köşesi de 'Strawberry Fields' adını taşıyor. Beatles grubunun ünlü üyesi John Lennon anısına onun 'Strawberry Fields Forever' şarkısından esinlenilerek adeta burada bir John Lennon köşesi düzenlenmiş. 'Shakespeare Garden' parkın bir diğer kısmının adı. Burası sadece Shakespeare'in şiirlerinde ismi geçen bitkiler ekilerek düzenlenmiş bir kısım.

BRYANT PARK

Central Park bence New York'un kalbi, ruhu rıscası her şeyi. Ama beni New York'ta Central

the zoo did not satisfy my expectations. There is a lake, a walking track, concert areas and an ice rink which serves during winter. There are several options to knock around Central Park. You can take a trip by carriage or bike. I preferred to walk. Lakeside is the quietest place in the park. In case you want, you can take a boat trip around the lake for 12 dollar per hour.

Belvedere Castle is the most popular place in the park. It serves both as meteorology center and bird watching center. From the castle, which has been completed in 1865, you can get the best view of the park. Besides, there is also a theatre in the park. Founded in 1962, Delacorte Theatre is hosting Shakespeare Festival every year. Another corner of Central Park, which we can consider as nostalgic, is called 'Strawberry Fields'. In memory of Beatles' famous member John Lennon, it is like a corner for him, this place has been arranged by the inspiration of his song 'Strawberry Fields Forever'.

BRYANT PARK

'Shakespeare Garden' is the name of another part of the park. This part has been set up only planting flowers whose names are used in Shakespeare's poems.

In my opinion, Central Park is New York's heart, soul; briefly, it's everything. However I



2: Handan Diker
Bryant Park'ta
Handan Diker in
Bryant Park

3: Central Park'taki
Bethesda Çeşmesi
Bethesda Fountain in
Central Park

4



4: Bryant Park'tan görünen
Empire State binası
*Empire State view from
Bryant Park*

5: Orman'daki tepelerden
yükselen Belvedere Kalesi
*Belvedere Castle rising
from the hills in the
forest*

5



6



Park'tan daha çok etkileyen bir başka parktan söz etmek isterim. O da Bryant Park. Bryant Park, Manhattan'da 39.000 metrekarelik bir alanda bulunan parkın adı. Midtown'da bulunan park, Empire State manzarası ile ünlü. 5. ve 6. cadde ile 40 ve 42. sokaklar arasında New York halk kütüphanesinin hemen yanında yer alıyor. Benim park ile tanıştığım ilk akşam parkta nostaljik siyah beyaz bir film gösteriliyordu, o kadar etkilenmişim ki adeta New York'ta çocukluğumun bahçe sinemalarına dönmüştüm bir an. Ama New York'taydım. Sonradan öğrendim ki, yaz akşamlarında parkta belirli günlerde film gösterimi yapılmıyordu. Asıl ilginç olan bir diğer ayrıntı da parkta açık alanda wi-fi hizmeti ve okuma odaları ile restoran ve kafelerin yer alması. Hem

would like to talk about a park, which impressed me more than Central Park, in New York. That is Bryant Park. Bryant Park, is the name of the park found on a 39.000 meter square land in Manhattan. Based in Midtown, the park is famous for its Empire State view. It is between 5th and 6th road and 40th and 42nd streets, right immediately next to New York Public Library. The first night I met the park, a nostalgic black/white movie was being screened; I was so fascinated that for a moment it was like in New York I had returned back to garden cinemas of my childhood. However, I was in New York. Later, I learnt that movie screenings were taking place during summer nights in a few particular days. Another interesting detail is that there is wi-fi service in the park along with reading rooms and



Hem meteoroloji merkezi, hem de kuş gözleme merkezi olarak kullanılan Belvedere Kalesi, Central Park'ın en ünlü yeri. Bazı geceler gökkuşağı renkleri ile süslenen Empire State binasını da en güzel izleyebileceğiniz yer ise Bryant Park.

Serving both as meteorology center and bird watching center, Belvedere Castle is the most popular place in Central Park. As for Bryant Park, it is the most beautiful place to view Empire State Building beautified by the colors of rainbow during night time.

özgürce internete girebileceğiniz, isterseniz ünlü nostaljik klasik filmleri izleyebileceğiniz Bryant Park çok etkiledi beni. Oldukça mütevazı kendi halinde bir duruşu olan her türlü konforu içinde barındıran bir yerdi burası. Bazı geceler gökkuşağı renkleri ile süslenen Empire State binasını da bence en güzel izleyebileceğiniz yer Bryant Park. İlginç olan bir yanı da parkın gece kapanması. Saat 11'de bekçi düdük çalarak sizi uyarıyor ve park kapanıyor. Ping pong masaları ve okuma odaları ile de bir başka yönü var buranın. Bence New York'ta mutlaka Central Park'ı göreceksiniz ama ne yapın edin yolunuzu Bryant Park'a da düşürün, klasik yeşil demir sandalyelerine oturun ve kahvenizi yudumlayın. Bu parkta yapacak o kadar çok şey var ki siz bile inanamayacaksınız.

restaurants and cafés. Bryant Park, in which you can freely access the internet and watch famous classical movies, fascinated me very much. This is a pretty humble and quiet place containing any kind of comfort within. During a few nights, I think Bryant Park is the most beautiful place to view Empire State Building beautified by the colors of rainbow. Another interesting thing about the park is that it is closed at night. The keeper warns you blowing whistle at 23:00 and the park closes. This place has another aspect with ping pong tables and reading rooms. In my opinion, you will definitely see Central Park in New York, however, by hook or by crook, drop by Bryant Park as well, sit on its classical green iron chairs and enjoy you coffee. There are so many things to do in this park that even you will not believe it.

6: Bryant Park'ta hoşça vakit geçiren insanlar
People enjoying their time in Bryant Park

Stress

Üçüncü Bölüm



dirty
dozen-12



Stresle başa çıkabilmek bir savaştır. Savunma ve doğru zamanda saldırıya geçmek, savaşı kazanan taraf olmadaki önemli unsurlardır.

Hoşumuza gitmeyen her şey biz farkına varsak da varmasak da bilinçaltımızda zehirli bir sarmaşık gibidir. Yaşadığımız olaylar bu sarmaşığın dallanıp budaklanarak bizi zehirlemesine sebep olacak ya da alacağımız önlemlerle sarmaşığı kurutmamızı sağlayacaktır.

Stresle başa çıkabilmek bir savaştır. Savunma ve doğru zamanda saldırıya geçmek, savaşı kazanan taraf olmadaki önemli unsurlardır. Stresin ilk aşamasında olay yaşanmış ve beynimiz bize 'savaş' ya da 'kaç' komutunu vermiştir. Yaşanan pek çok olay karşısında savaşmak ya da bırakıp gitmek mümkün değildir. Olaylar karşısında ya direnç gösterip mücadeleye girilir ya da yokmuş gibi davranılır. Her ikisi de bilinçaltımızda kayıt edilir. Bir süre sonra mücadele etmekten ya da sinmekten dolayı pek çok şeyden bıkkınlık, tükenmişlik baş gösterir ki artık bir şeyleri değiştirme zamanı gelmiştir. Yaşanan bu aşamalar kişilerde farklı etkiye neden olur. Bunlar, aşırı yemek tüketmek, iştahsızlık, dengesiz beslenme, sigara, alkol kullanımı olarak sayılabilir. Daha sonraki aşamalarda ise konsantrasyon eksikliği, sosyalleşmede sorunlar, hafızada aşırı zayıflık, her şeyi ciddiye alma ve espri anlayışından uzak kalma görülür. Artık başka insanlara karşı düşmanca hareketler ya da başkalarının bize düşmanca davrandığını düşünerek kendimizi tüketiriz.

İŞYERİNDE STRESLE NASIL BAŞA ÇIKILIR?

Yöneticilerin eğitimi, insan yönetimindeki başarılı tutumları önemlidir. Vardiyalı çalışma düzeninde, havacılık gibi yoğun işlerde personel stresten mümkün olduğu kadar uzak tutulmalı. Yoksa insanların canları riske atılır. Doğru İnsan Kaynakları Yönetimi ve Planlamasına, rol dağılımındaki dengeye, aidiyet duygusuna, örgütte dengenin iyi sağlanmasına dikkat edilmelidir. Yöneticilerin disiplin sağlamak isterken aşırı otorite kurması personeli bıktırır. Tam tersi yönetici rolündeki eksiklik de motivasyonu olumsuz etkiler. Bu ikisi arasındaki dengeyi kurabilmesi için yöneticilere zaman zaman bu tür konularda uzman kişiler tarafından eğitim verilmelidir. Çalışanların şirketlerini sahiplenmeleri ve birbirlerini bir bütün gibi görmeleri sağlanmalıdır. Günümüzde Newton fiziği mantığının işletme çalışanları üzerinde uygulanmasının işletmeye uzun vadede başarı değil başarısızlık getirdiği keşfedildi. Ayrıca çalışanlara da yöneticilerinin gözüyle olaylara bakabilme ile ilgili eğitimler bu işin uzmanları tarafından verilmelidir.

PEKİ KİŞİSEL STRESİMİZ İÇİN NELER YAPMALIYIZ?

Kişisel streslerimizi yenecek olan bizleriz. Önce 'Ben kimim?' ve 'Neler beni rahatsız ediyor?' sorularını cevaplayarak başlayabiliriz. Yani, kişilik yapımız nasıl? Aceleci mi yoksa çok rahat mı? Sabırsız mı yoksa vurdumduymaz mı? Aynı anda pek çok işi yapmaya çalışan ve bitiremeyen mi yoksa başladığı bir işi sonuna kadar devam edip tamamlayabilen mi? Bu tür bir analiz sonrası kendimize şunu sormalıyız: Önceliğimiz ne? Bu sorunun cevabı olarak size şunu söyleyebilirim; her şeyin önceliği önce bizzat. Hepimiz... Bazı şeyleri sonuçlandırırken birilerini görmemezlikten gelip, birilerini kırıyorsanız

hayatın gerçekte bir gün biteceği kavramını unutmuşsunuzdur. Ayrıca başkalarını suçlama kavramını içimizden söküp attığımızda ari insan olabilmek yolunda ilk adımı atmış olabiliriz.

BESLENMEMİZ ÖNEMLİ BİR UNSURDUR

Stres kimimizde aşırı yeme ve tatlı tüketimine ya da kimimizde iştahsızlığa sebep olabilir. Yiyeceklerimiz kimyamızı oluşturur. Nasıl bir beslenme şeklimiz varsa kimliğimiz de odur. Bu nedenle dengeli, az ve sık yemek yiyip bol su tüketerek kimliğimizi yenilememiz gerekir.

SPOR

Herkes spor spor diyor ama çoğunluk bir canavarmış gibi spordan kaçıyor. Bir şeyi alışkanlık edinmek istiyorsanız, 21 gün hiç ara vermeden o şeyi yapın ve bunu 3 defa daha uygulayın. Yani 63 gün sonra o şeyin alışkanlık edinileceği tespit edilmiştir. Vaktim yok kelimesi en basit kandırmacıdır. Hiçbir şey yapamıyorsanız her gün yürüyüş yapabilirsiniz. Eğer stresin sebep olacağı hastalıklara karşı önlem almak istiyorsanız, bir gün bir köşede hastalıklarınızı insanlara anlatan sıkıcı birine dönmek istemiyorsanız bir yerlerden başlamalısınız.

MUTLAKA HOBİNİZ OLSUN

Etrafına ve kendisine zarar vermeyen insanların hobileri vardır. Hobi bir zaman kaybı değildir. Kendimiz için dünyaya geldik ve bunun bilincinde yaşamalıyız. Ne yaparsak sadece kendimizin için yaparız. İç sesinizi susturun. Aslında dünyanın en zor şeyidir. Dikkat edin ne iş yaparsanız yapın uyku dışında her zaman içinde bir ses, bir hareket vardır. Eğer bunu her gün bir süre susturmayı başarılırsanız o zaman stres sizin köleniz olmaya başlayacaktır. Henüz stresi tedavi eden bir ilaç yok. Bizler stresi tanıyıp onu nasıl kontrol edeceğimizi bulabilecek kadar zekiyiz. Özellikle bu yüzyılda her istediğimiz bilgiyi rahat elde edebiliyorsak neden stresin etkisinde kalan zavallılar olalım? Stresle başa çıkabilen yetenekler olabilmemiz dileğiyle...





Uzak Mesafelerden Hasta Taşıyan Uçaklar: **Uçan Doktor Müzesi**





1: Müzedeki uçaklardan bazılarında hasta nakli sırasında yapılan müdahalenin canlandırması sergileniyor

2: Uçan Doktor hizmetinin fikir babası ve kurucusu Flynn'in büstü

3: Hastalardan gelen talepler bu telsizler sayesinde uçaklara bildiriliyordu

Büyük coğrafyalarda sağlık hizmetlerini ulaştırmak için hava yolunu tercih etmek birçok avantaj sağlıyor. Avustralya'da 1930'lara gelinmeden bu ihtiyaç yüzünden ortaya çıkmış Uçan Doktor ismiyle anılan bir hizmet var. Alice Springs'te bulunan Uçan Doktor Müzesi, sizi o dönemin atmosferinde bir yolculuğa çıkaracak.

FLYNN'İN DÜŞÜ

Presbiteriyen Kilisesi görevlisi din adamı John Flynn, uzak mesafelerde yaşayan kişilerin tedaviye ulaşmak için çektiği güçlüklerle şahit oldu ve bu kişiler için işleri kolaylaştırmayı kendisine bir vizyon olarak belirledi. 15 Mayıs 1928 tarihinde Flynn'in bu düşü gerçekleşti ve

daha sonradan ismi Uçan Doktor Hizmeti olarak değiştirilecek olan Avustralya İç Misyon Hava Tıp Hizmeti kuruldu. Takip eden birkaç senede tüm ülkede yaygınlaştı. Victoria, Yeni Güney Galler, Güney Avustralya ve Kuzey Bölümü, Goldfields Batı Avustralya, Batı Avustralya'nın geri kalanı, Queensland ve son olarak Tazmany'a'da da kurulan Uçan Doktor Hizmeti, 2013 yılı sonuna gelindiğinde toplamda yaklaşık 27 milyon kilometre yol kat etti. Şu anda bu, dünyanın en büyük, en kapsamlı aerodinamik organizasyonlarından birisi ve Avustralya'da 21 üsten sağlanıyor. Buradaki amaç, acil ve birinci basamak sağlık hizmetlerini Avustralya'nın kırsal ve uzak bölgelerinde yaşayanlara ulaştırmak.

4



5



6



Uçan Doktor Müzesi'nde, o dönem hasta naklinde kullanılan uçakları ve tıbbi ekipmanları yakından inceleme imkanı sunuluyor.

TIBBİ EKİPMANLAR DA SERGİLENİYOR

Zamanında küçük bir havayolu şirketi olan Qantas'tan kiralanan 'de Havilland DH.50' model bir uçakla başlayan yolculukta bir hayli yol kat edildi ve gelinen noktada bu uçak, Alice Springs'te bulunan Uçan Doktor Müzesi'nde sergileniyor. Müze şu anda, bir zamanlar Uçan Doktor Radyoevi'nin olduğu yerde bulunuyor.

Müze ziyaretçileri, o dönem kullanılmış olan Pilatus PC12 model uçağı tırmanarak yakından görme şansına sahip olabiliyorlar ve aynı zamanda sergilenen tarihi radyolara ve tıbbi ekipmanlara da yakından bakma fırsatı buluyorlar.

HER ŞEY KİRALANAN BİR UÇAKLA BAŞLADI

Müzedeki bulunan 70 koltuklu tiyatrodaki ziyaretçiler, uçan doktorlar tarafından ziyaret edilip tedavi görmüş hastaların inanılmaz kurtuluş öykülerini dinliyorlar. Müze müdürü Andrew Rutter şu açıklamayı yapıyor: "Bu hizmet 1928 yılında bir din görevlisi olan John Flynn tarafından başlatıldı. Flynn, ülkenin neresinde yaşıyor olurlarsa olsunlar tüm Avustralyalılar için sağlık hizmeti sunma vizyonuna sahipti. Tüm hikaye kiralanan bir 'de Havilland DH50' ile başladı."

Her büyük yolculuk gibi Flynn'in yolculuğu da sadece küçük bir adımla başlamıştı, kat edilen mesafe ise inanılmaz...

4: Avustralya'da 1920'lerin sonunda verilmeye başlanan hava yoluyla sağlık hizmeti, günümüzde de kapsamlı bir biçimde devam ediyor.

5: Müzenin içerisinde hediyelik eşya da satılıyor

6: Müze bir zamanlar Uçan Doktor Radyoevi'nin olduğu yerde bulunuyor.

Yazı dizisi - 3



1

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

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

 **Mustafa Bucan ÇOLAK**
mcolak@thy.com
Teknik Eğitmen - THY Teknik A.Ş.

2



3



Önceki yazımızda sivil havacılık sektöründe kullanılacak parçaların ve ürünlerin üretim süreçleri ve o süreçlere ait onaylar, tasarım organizasyonu onayı, üretim organizasyonu onayı, tip sertifikası sahibi onayı ve European Technical Standard Order (ETSO) yetkili şirketlerden bahsetmiştik.

ETSO ÜRÜNLERİ ÖRNEKLERİ

Yazımızın 2. bölümünde, sivil havacılık sektöründe kullanılacak parçaların ve ürünlerin üretim süreçleri ve o süreçlere ait onaylar ile ilgili girişi tamamlamıştık. Tasarım organizasyonu onayı, üretim organizasyonu onayı, tip sertifikası sahibi onayı ve son olarak da European Technical Standard Order (ETSO) yetkili şirketlerden bahsederek konuyu sonuçlandırmıştık.

Konu başlığımız için bir önceki yazımda, "ETSO yetkisi, Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı-EASA tarafından önceden kabul edilmiş olan muayyen parçalardan birinin veya birkaçının üretilmesi şartıyla verilen sınırlı bir üretim yetkisi türüdür." Demıştık. Yasal düzenlemeler gereği; ETSO onayıyla üretim faaliyeti gösterecek organizasyonların alabilecekleri yetkinin sınırları, EASA'nın web sayfasında yayımlanmaktadır. Bahsedilen parçalar için bazı örnekler şöyle sıralanabilir;

- * Economy and Convertible Class Seat –
- * Ekonomi sınıfı ve dönüştürülebilir koltuk
- * Flight Management System – Uçuş yönetim sistemi
- * Radio Altimeter – Radyo Altimetre
- * Cockpit Voice and Flight Data Recorder – Kabin ses kayıt ve Uçuş Bilgi kayıt Cihazları (Karakutu)
- * Aircraft Tire – Uçak Lastiği
- * Oxygen Mask Assembly, Continuous Flow, Passenger – Yolcu Oksijen Maskesi
- * Safety Belts – Emniyet Kemerleri*
- * http://easa.europa.eu/system/files/dfu/etsoa_2.pdf

Gördüğünüz gibi ETSO yetkisi alınarak üretilen ürünler, uçağın kabin içi ve yolcu bölümlerindeki parçalar olabileceği gibi kritik elektronik kumanda ve kayıt sistemi bileşenleri de olabilir. EASA tarafından bu konuda herhangi bir sınırlama veya kısıtlama uygulanmamaktadır.

ETSO YETKİSİ ÜRETİMİ İÇİN SAHİP OLUNMASI GEREKEN YETERLİLİKLER VE SORUMLULUKLAR

Yetki ne olursa olsun üretilen parçanın uçağa takılacağı ve hava aracında

kullanılacağı için ETSO yetkisi edinmek isteyen şirketlerin belli bir kalite seviyesine sahip olmaları mecburidir.

Bahsedilen yeterlilikler ve sorumluluklar dendiğinde istenen şartlar;

- * Yetki talep eden organizasyon istenen parçanın üretim süreçlerine bütünüyle sahip olmalıdır
- * Yetki talep eden organizasyon üretim süreçlerini, faaliyetler kalite sisteminin yeterliliğini, operasyon şartlarını ve gerekli olan standartlara uygun test sonuçları alındığını EASA'ya onaylatmak mecburiyetindedir.
- * Yetki talep eden organizasyon, üretilen ürüne ait sürekli uçuşa elverişlilik (bakım, onarım ve revizyon) talimatları ve el kitaplarını hazırlamak zorundadır
- * Ayrıca ilgili parçayı üretilip, onaylatmış organizasyon gelecekte uygulanacak modifikasyonlar ve değişiklikleri tasarlamakla mesuldür. Şeklinde sıralanabilir.

Bu arada bahsi elzem olan bir husus da şudur ki, bu noktaya kadar konunun hep resmi, hukuki düzenlemeler ve otoriteler yönündeki şartlarına değindik. Ticari olarak şunu bilmekte her zaman fayda vardır ki, bütün ETSO ürünlerinin, uçak üreticisi veya Tip Sertifika Sahibi üretici tarafından kabul görmesi gereklidir. Dolayısıyla bu sektördeki firmaların bir reklam ve pazarlama stratejisine ve bütçesine sahip olması gerekiyor.

Bir sonraki ve yazı dizimizin son bölümünde, ETSO kapsamında üretilmek istenen bir örnek ürün için gerekli olan şartlardan alıntılar yapacağız. Kullanacağımız modelleme sayesinde onay ve imalat sürecini yönetmenin gereklilikleri hakkında meraklıları aydınlatacağız. Bir sonraki UTED Dergi sayısında görüşmek üzere.



4

- 1: Üretilen parçaların ilgili hava aracında kullanılıp kullanılmamasının kararını, o hava aracının üreticisi olan tip sertifikası sahibi şirket verir.
- 2: ETSO kapsamında üretilen parçalar arasında sıkça değiştirilen uçak lastikleri de yer alır. Uçak lastikleri inişlerde uçağın yere ilk temas ettiği anda muazzam bir basınçla maruz kalmaktadır.
- 3: Renkleri parlak kırmızı olsa da "Kara Kutu" olarak bilinen kokpit ses kayıt cihazı ve dijital veri kayıt cihazları. Uçak kazalarında müfettişlere kaza öncesindeki uçağın binlerce parametresini veren kayıt cihazlarıdır. ETSO kapsamında üretilen parçalardandır.
- 4: Turkish Seat Industry - TSI - tarafından üretilen ve THY Filosundaki bazı uçaklarda kullanılan uçak koltukları. TSI ilgili koltukların üretimini EASA'dan aldığı "EASA.210.10047473" seri numaralı ETSO yetkisi altında hayata geçirmiştir."

Kendini saklamayan gezegenler: **MUHTEŞEM BEŞLİ**

//////
NASA'nın "Fab Five" olarak tanımladığı, farklı renklerde ve farklı boylarda olan bu beş gezegeni belirli periyotlarda hiç bir yardımcı alet kullanmadan izlemek mümkün.



1 : Beşli, 22 Mart 2004 tarihinde, bir saatliğine de olsa, birlikte görülmüştü.

Gökyüzü ve yıldızlar hepimizin küçük yaşlardan beri merakını cezbeder. Kimilerimiz hep onları yakından görmek ister ve en azından bir teleskop yardımıyla izlemeye çabalar. Ancak, gerçekten bakmayı bilenler için güneş sisteminde çıplak gözle izlenebilecek beş gezegen var. İnsanlar eski çağlardan beri bu beş gezegeni izlemişler. Belki yüksek teknoloji ve yaşamın giderek artan karmaşası yanında bu alışkanlığımızı unuttuk. Hatta belki daha eğitim çağlarımızın ilk yıllarında aldığımız bu bilgiyi, geçmişin tozlu raflarında bırakmayı tercih ettik. Ama hala izlemek isteyenler varsa, işte çıplak gözle izleyebileceğiniz

Merkür, Venüs, Mars, Satürn ve Jüpiter... Güneş'e yakın olduğu için parlaklık nedeniyle izlemesi güç olan Merkür, uydusu olmayan bir gezegen... Yılda sadece üç kez çıplak gözle görülebiliyor ve gözlem için en uygun zamanlar ya tam Güneş batarken ya da tam doğarken. Tam Güneş tutulmalarında ise Güneş'e çok yakın konumda bulunan gezegen, kısa süreliğine de olsa çok daha rahat bir şekilde izlenebiliyor.

Merkür'den sonra çıplak gözle gözlemleyebileceğimiz bir diğer gezegen Venüs... Güzellik tanrıçasının ismini taşıyan gezegen, aynı Merkür gibi Güneş'e yakın konumda ve bu nedenle

AY

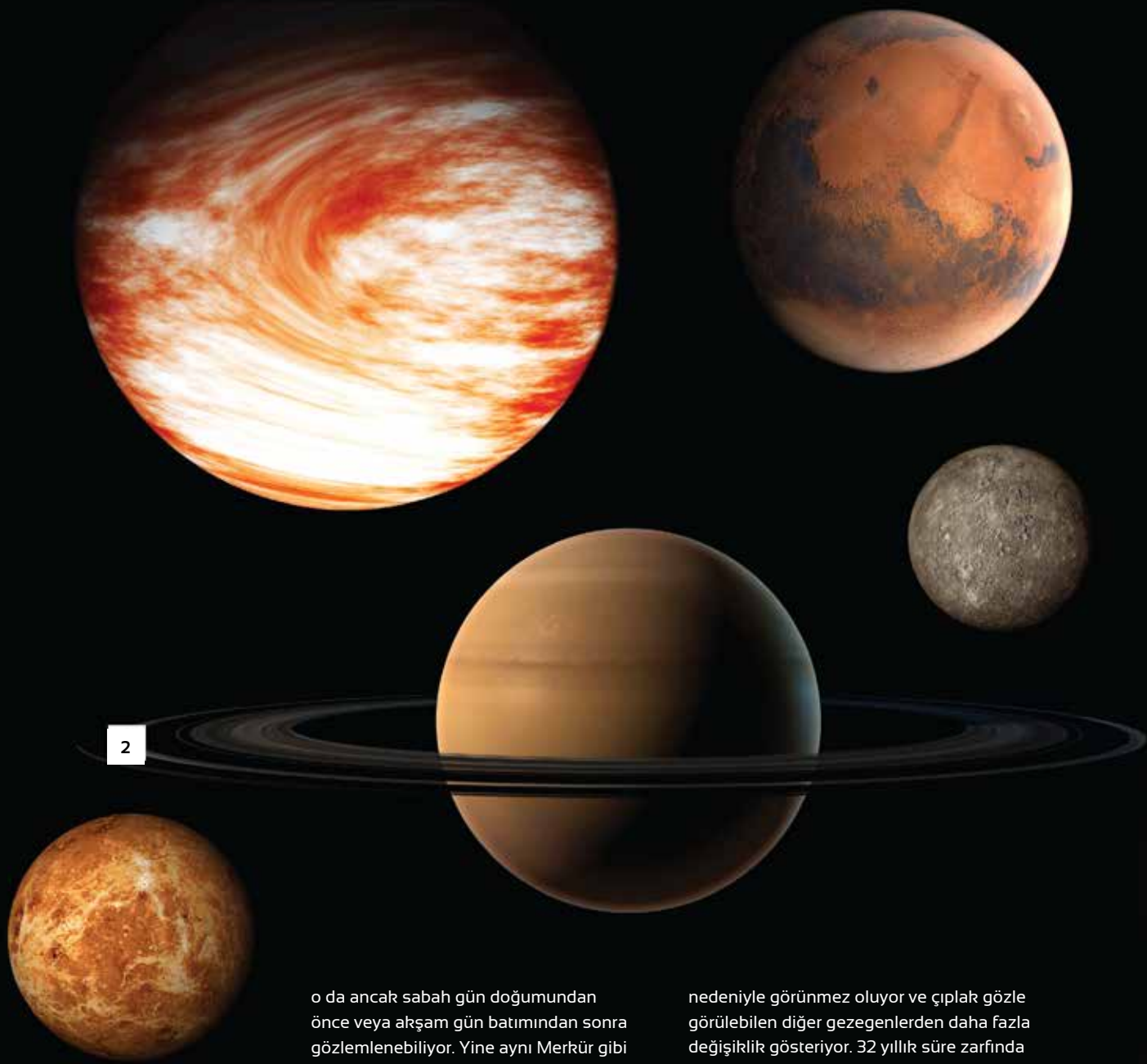


• VENÜS

• MERKÜR •

• SATÜRN

MARS • JÜPİTER



Muhteşem Beşli
büyüklüklerine göre
şöyle sıralanıyor:
Jüpiter, Satürn, Mars,
Venüs ve Merkür...

o da ancak sabah gün doğumundan önce veya akşam gün batımından sonra gözlemlenebiliyor. Yine aynı Merkür gibi Venüs de tam Güneş tutulmalarında çok kısa süre için bile olsa, gün ortasında dahi çıplak gözle görülebiliyor.

Teleskopla ilk kez 1609 senesinde Galileo Galilei tarafından izlenen Mars da bir diğer gezegen. Bakıldığında sarı, turuncu ya da kırmızı tonlarında görünen gezegenin parlaklığı konumuna göre değişkenlik gösteriyor. Bazı konumlarda Güneş'in ışığı

nedeniyle görünmez oluyor ve çıplak gözle görülebilen diğer gezegenlerden daha fazla değişiklik gösteriyor. 32 yıllık süre zarfında sadece iki kez izlemek için en uygun konuma gelen gezegen, bundan sonra 22 Mayıs 2016'da en parlak haliyle dünyaya en yakın konumda olacak. Mars'ı görmek isterseniz, bu tarihte gökyüzüne daha fazla dikkatle bakmanız gerekecek.

Rahatlıkla görülebildiği için eski çağlardan beri insanoğlunun dikkatini çeken Satürn, büyük ölçüde Hidrojen ve Helyum'dan



oluşuyor. Gezegen, sabit yıldızlar arasında çok yavaş ilerlediği için aynı takım yıldız içinde iki seneden uzun bir süre geçiriyor. Sarımsı renkte olan gezegen, yılın büyük bir bölümünde gözlemlenebiliyor ancak Satürn'ün halkalarını da görmek istiyorsanız bir teleskopa ihtiyacınız olacak.

Jüpiter'e gelince, bir yahut iki aylık bir dönem haricinde yılın geri kalan kısmında rahatlıkla izlenebiliyor. Güneş sisteminin en büyük gezegeni olan Jüpiter'in kütlesi sistemdeki diğer gezegenlerden fazla... Bu dev gezegeni

mutlaka görmek isteyeceksiniz. Ayrıca internette bu gezegenlerin gökyüzündeki konumlarını çok detaylı bir biçimde veren programlar var. Gezegenleri gökyüzünde aramadan önce bu programların birinden faydalanabilirsiniz. Kim bilir belki de çok yakın bir gelecekte bu gezegenlere gitmek, evden işe gitmek kadar kolay olacak.

O zaman gelene kadar, teleskopunuz olmadan da görebileceğiniz gezegenleri izlemek için daha fazla vakit kaybetmeyin. Keyifli seyirler...

2 : Satürn'ün halkalarını görmek isteyenlerin teleskopa ihtiyacı olacak .

3 : Güneş batımına yakın saatlerde kendini gösteren Merkür gezegeni.



77,000 litre kimyasal yangın söndürücü taşıma kapasitesine sahip olan Super Tanker, tek seferde bir futbol sahası genişliğinde ve 5000 m uzunluğunda bir alanda etkili bir operasyon yapabilir.

EVERGREEN SUPER TANKER

Super Tanker, Evergreen firması tarafından özellikle orman yangınlarında kullanılmak üzere Boeing 747-100 uçağının tekrar tasarlanması sonucu ortaya çıkan ve 2009 yılında hizmete giren dünyanın en büyük ve etkili yangın söndürme uçağıdır.

Özel olarak geliştirilen bu model, tam olarak 77,000 litre kimyasal yangın söndürücü taşıma kapasitesine sahiptir. Tek seferde bir futbol sahası genişliğinde ve 5000 m uzunluğunda bir alanda etkili bir operasyon yapabilen Super Tanker, tam anlamıyla sınıfının birincisi ve en büyüğüdür. Böylesine sıra dışı bir işlem için yine sıra dışı bir uçak olan Boeing B747, kullanılmış ve yapılan modifikasyon ile güçlendirmelerin ardından yolcu ve kargo taşıyan diğer modellerin aksine çok daha yavaş ve alçaktan uçabiliyor. Bu durum ona her türlü yangına müdahale edebilecek inanılmaz bir manevra kabiliyeti kazandırıyor. İniş kalkışını normal bir pist haricinde yarı stabilize toprak ve çim pistlerden de yapabilen Super Tanker, çok yönlü bir yangın söndürme uçağı... 3 mürettebat ile görev yapan Super Tanker 8000 km menzile sahip.

Corendon A I R L I N E S

*35 Ülkeden 128 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde*

BOEING 737 OPERATOR



BUREAU
VERITAS
ISO 10002:2004



TÜVRheinland®
ISO 9001:2008

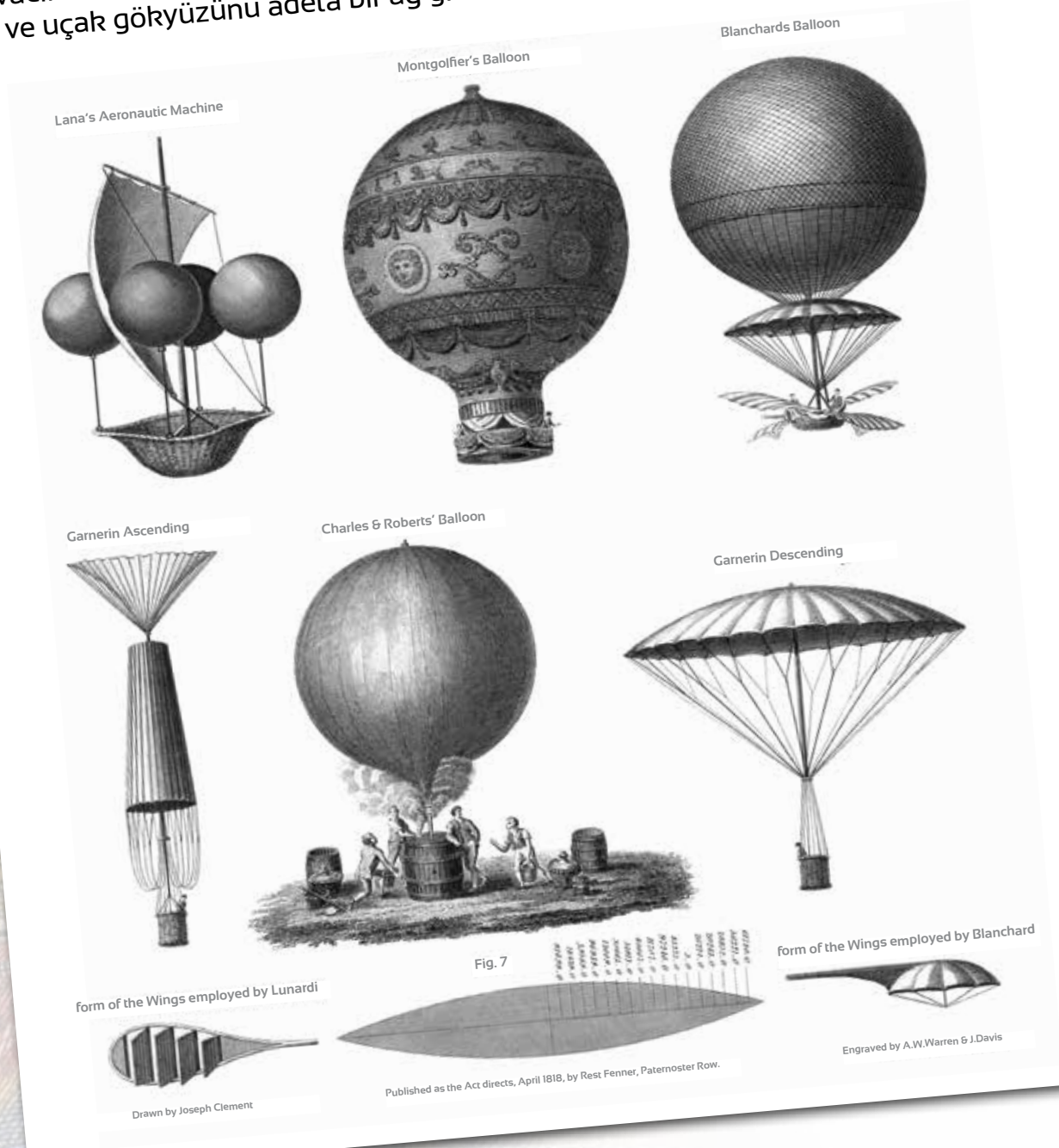
IOSA

IATA OPERATIONAL SAFETY AUDIT

corendonairlines.com

Havacılık Tarihine Dair...

Havacılıkta tarihten günümüze kat edilen yol o kadar ileri boyutlara ulaştı ki, sayısız yol ve uçak gökyüzünü adeta bir ağ gibi kapladı.



Gonca Güler

Hava Trafik Kontrolörü

TATCA Yönetim Kurulu Üyesi



Amerikalı Archie William League, telsiz haberleşmesinin başladığı 1930'lu yıllarda tarihin ilk kontrolörlerinden birisi olmuştur.

Günümüzde havacılığın hızla büyüyen sektörlerin başını çekmesinin altındaki etken, şüphesiz teknolojik açıdan yaşanan gelişmelerdir. Tarihten günümüze kat edilen yol o kadar ileri boyutlara ulaştı ki, sayısız yolun ve uçakların gökyüzünü adeta bir ağ gibi kaplamasına sebep oldu. Hava ulaşımına her geçen gün artan talep, hava seyrüsefer cihazlarındaki gelişme, mühendislik ürünleri ve çevre politikalarının yenilenmesi, uçak ve sistemlerdeki en son teknolojinin kullanımı, kalifiye eleman yetiştirme programlarının oluşturulması, alt yapı çalışmaları ve sıralanabilecek daha birçok faktörün bir araya gelmesiyle oluşan ortak emek, şüphesiz sektördeki ivmenin ana gücü...

Peki bu günlere nasıl geldik kısaca bir bakalım;

1783 (Fransa) Joseph-Michel ve Jacques-Etienne Montgolfier geliştirdikleri sıcak hava balonuyla ilk uçuşu gerçekleştirdi.

1783 (Fransa) Jacques Charles, Anne-Jean Robert ve Nicholas-Louis Robert geliştirdikleri "hidrojen balonuyla ilk uçuşu" yaptılar.

1797 (Fransa) Andre-Jacques Garner geliştirdiği paraşütle sıcak hava balonundan atlayışını gerçekleştirdi. 1852 (Fransa) Henri Giffard geliştirdiği buhar motorlu ilk hava aracıyla uçuş yaptı.

1896 (ABD) Samuel Pierpont Langley geliştirdiği buhar motorlu insansız uçağını uçurdu.

1901 (Fransa) Alberto Santos- Dumont Eiffel Kulesi'nin etrafında zeplinle uçtu.

1903 (ABD) Orville ve Wilbur Wright kardeşler geliştirdikleri pervaneli ve motorlu uçakla "insanlı ilk uçuşu" yaptılar.

Fransa ile ABD, havacılık konusundaki çalışmalarıyla yarışmaya sonraki yıllarda da devam etti. Wright kardeşlere cevap gecikmedi ve yine Fransa'dan, Louis Bleriot'tan geldi. Bleriot, Manş'ı 37 dakikada geçerek deniz aşırı yani uluslararası uçuşları başlatmış oldu. İlk uçağın 1903 yılında havalandırmasının ardından havacılığın uluslararası kuralları da yavaş yavaş oluşmaya başladı. Ulaşım aracına artan ilgi, teknoloji yarışı, rekabetin oluşması derken gökyüzünde uçakların sayısı hızla artmaya başladı ve bir kontrol mekanizması ihtiyacı ile "Hava Trafik Kontrolörlüğü"nün ilk adımı atılmış oldu. Uluslararası hava seyrüsefer komisyonu ilk hava trafik genel kurallarını 1919 tarihinde yayımladıktan sonra uçuş standartlarının ilk temel hali oluşturuldu.

Telsiz haberleşmesi henüz olmadığı için bayrak ve flama yöntemi ile kule hizmeti verilmeye başlandı. Flagman diye anılan Amerikalı Archie League, telsiz haberleşmesi 1930'lu yıllarda başladığında ise tarihin ilk kontrolörlerinden birisi olmuştur. 1950'li yıllarda ilk radar servisli yaklaşma hizmetleri, 1960'larda navigasyon sistemleri, 1980'lerde bilgisayar destekli ilk radar ve gelişmiş radar entegrasyonları, 90'lı yılların ortasında ise bugün de kullanılan saha kontrol radar sistemleri kullanılmaya başlandı. Sektördeki bu hızlı gelişmenin en önemli araçları olan radar ve hava seyrüsefer cihazları ile gelecek sayıda yeniden görüşmek üzere.



Suyun altında keşfedecek çok şey var: **SCUBA 2**



Bu yazımızda scuba (donanımlı) dalış yaparken ihtiyaç duyulan malzemeler nelerdir, ne işe yararlar gibi soruları cevaplandıralım.

 **Soydan Cengiz**
Dalış Eğitmeni

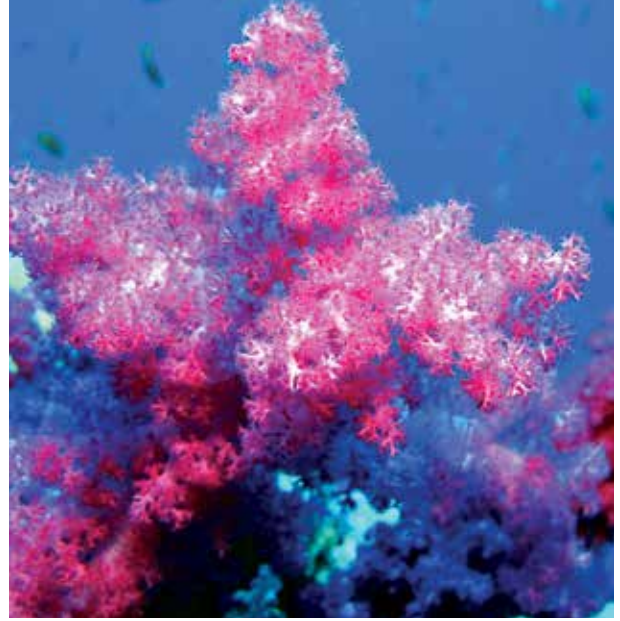
 **Salim Ocak**
Dalış Eğitmeni

Öncelikle, dalış malzemesi denince ilk akla gelen, temel dalış malzemeleri yani, A-B-C malzemeleridir. Bunlar; maske, palet ve şnorkel olarak sıralanabilir. Maske su altında görmemizi sağlıyor. Peki neden gözlük değil de maske? Çünkü maske, burnu da kapsayan bir yapıya sahiptir. Burun cebi dediğimiz bu kısma sahip olmasının iki önemli avantajı vardır. Bunlardan ilki ve en önemlisi, su altında maske içine girebilecek suyun tahliyesini, burnumuzdan vereceğimiz hava ile sağlamasıdır. İkinci avantajı ise derinlere indikçe maske içi basıncı dengelemesidir. Ayrıca, dalış camiası içerisinde maskeye gözlük denmemesi gibi bir hassasiyet de

mevcuttur. Maskenin yüzümüze uygun olması ve geniş görüş alanı imkanı sunması gerekir.

Gelelim paletlere... Herkesin de bildiği gibi paletler su altında hareket etmemizi sağlamak için kullanılır. Scuba dalışında mümkün olduğunca az hareket etme ve böylece az enerji harcama, dolayısıyla mevcut tüpümüzdeki hava sarfiyatının da en aza inmesi önemlidir. Bu nedenle palet vuruşlarımız da mümkün olduğunca yavaş ve düzenli olmalıdır. Palet seçerken ayağımıza uygun olmalı, çok sıkı ya da çok bol olmamalıdır.

Şnorkel ise maskemiz ile su altını gözlemlerken nefes almamızı sağlayan soluma borusudur. Şnorkel sayesinde



rafamızı sudan çıkarmadan güzel bir dalış yapabiliriz.

Scuba dalışında ise A-B-C malzemelere ek olarak başka ihtiyaç duyduğumuz malzemeler de olacaktır. Bunlar dalış kıyafeti, ağırlık sistemi, BCD dediğimiz denge yeleği, tüp ve regülatördür. Gelelim bunların detaylarına...

Dalış kıyafeti giyilmesinin sebebi ısı yalıtımın sağlanmasıdır. Su çok iyi bir iletken olduğundan vücut ısını çok hızlı bir şekilde kaybetmemize sebep olur. Dalış kıyafetleri 2 çeşittir: Islak kıyafet ve kuru kıyafet. Bunlar dalışın amaçlarına göre ve yapıldığı su sıcaklığına göre değişir. Türkiye sularında genelde ıslak kıyafet tercih ederiz. Islak kıyafet denme sebebi, su geçirime özelliğinden dolayıdır. Fakat neopren denen bir malzemenin yapıldığından, ısı yalıtım sağlar. Kuru kıyafet ise daha çok 10 derece ve altındaki sularda ya da vücuda teması istenmeyen sularda tercih edilir. Genelde düşünüldüğü gibi su altındaki canlılardan bizi koruması gibi bir amaç yoktur.

Ağırlık sistemi kullanılmasının sebebi de, giydiğimiz dalış kıyafetlerinin yapısı gereği batmayan özellikte olmalarıdır. Dalabilmek için bu malzemelerin yüzerlik kabiliyetlerinin nötrlenmesi gerekir, dolayısıyla ağırlık sistemi almalıyız. BCD (Buoyancy Control Device) yani denge yeleği ise adından da anlaşılacağı üzere su altındaki dengemizi sağlamak amacıyla

kullanılır. Amaç, su altında nötr olabilmektir. Yani hareketsiz olduğumuz bir anda bizim su yüzeyine çıkmamızı veya su altına doğru batmamızı engelleyecek bir dengeye sahip olmamızı sağlar. Eğer dengemizi iyi bir şekilde ayarlayabilirsek su altındaki konforumuz artacaktır.

SUYUN ALTINDA NEFES ALMAK

Tüp, su altında normal hayatı fonksiyonlarımızı yerine getirebilmek için ihtiyaç duyduğumuz havayı muhafaza eder. Tüpün içerisinde oksijen değil, hava vardır. Normal soluduğumuz atmosfer havasından tek farkı neminden arındırılmış olmasıdır. Böylece metal malzemenin yapılmış olan tüpte korozyon ve bunun sebep olduğu sorunlar önlenmiş olur. Regülatör ise tüp içerisinde bulunan, yüksek basınçlı ve solunamayacak olan havanın basıncının düzenlenmesini ve bu şekilde su altında hangi derinlikte olursak olalım sorunsuz bir şekilde hava solumamızı sağlayan en önemli dalış malzemesidir.

Bir önceki yazımda da belirttiğim gibi dalış yaparken herhangi bir dalış malzemesi alma zorunluluğu yoktur. Genelde tüm dalış okulları malzeme imkanını tarafımıza sunar. Dalış malzemesinin tarafınıza ait olması dalış konforumuzu artırır.

Hayatınızda yeni bir soluk için, şimdiden keyifli dalışlar diliyoruz.



Sualtı canlılarının dalgıçlar üzerinde olumlu ve olumsuz etkileri olduğu biliniyor. Dalgıçların korktukları deniz canlılarıyla karşılaşmaları olumsuz bir etkidir ancak yine de çoğu, renkli deniz altı yaşamının bulunduğu yerlerde dalmaya devam ederler, bu da işin olumlu etkisi...



YÜKSEK FREKANS (HF) KOMÜNİKASYONU



Mehmet Ertek

HF (High Freq) haberleşme sistemi uzun mesafe ses haberleşmelerini sağlar. Bu sistem uçaklar arası ve uçak – yer istasyonu arasındaki haberleşmeyi gerçekleştirmektedir.

HF sistem aynı zamanda uçak-yer istasyonu arasındaki veri haberleşmesini sağlar. HF sistemi 2 mhz – 29,999 mhz aralığındaki havacılık frekans aralığında işlem yapar. Sistem, haberleşme sinyalini yansıtmak için yeryüzü ve ionosfer tabakasını kullanır. (1)

Yansıyan dalgalar arasındaki mesafe gün içinde işlem yapılan saate, radyo frekansına ve uçağın bulunduğu yüksekliğe göre değişir. HF haberleşme radyo kanalı frekans seçim ve kontrol sinyallerini sesi almak ve göndermek için kullanır. HF radyo kanalı RF (radyo frekans) taşıyıcı sinyalini uçuş dâhili telefon sisteminden gelen ses sinyaliyle modüle eder.

Alıcı modunda HF radyo sistemi RF taşıyıcı sinyalini demodüle eder. HF transceiver sesi uçuş dâhili telefon sistemine gönderir. Alıcı modunda HF transceiver bütün haberleşme verilerini ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System) yönetim birimine gönderir. HF transceiver ACARS yönetim biriminden bütün verileri ACARS yer istasyonuna iletir. (2)

HF SİNYAL YAYILIMI

HF haberleşme sisteminin bileşenleri

HF haberleşme sistemi iki radyo kanalıdan oluşur. Aşağıda HF haberleşme sistemi elemanları görülmektedir. bu elemanlar şunlardır:

- Radyo haberleşme paneli (RCP)
- HF transceiver
- HF anten kuplajlayıcı
- Ortak ya da paylaşımlı HF anten

Radyo Haberleşme Paneli (RCP) HF transceiver ayarını ve radyo kanal seçimini yapmak için seçilmiş frekans bilgisini ve kontrol sinyallerini sağlar. RCP kullanılarak genlik modülasyonlu (am) işlem ya da üst yan band (usb) işlemi seçilebilir. HF alışını güçlendirmek için RF duyarlılık kontrolü kullanılır. RCP'ler HF haberleşme radyo kanallarından herhangi birinin seçilmesi ve frekans kontrolü için kullanılabilir. RCP, veri modunu seçmek için de kullanılır.

HF transceiver bilgi gönderir ve alır. Transceiver iletim devreleri uçuş dâhili ses sistemini kullanarak RF taşıyıcı sinyalini modüle eder. Bu ses bilgisi diğer uçaklar ve yer istasyonlarına gider. Alıcı devreler ses sinyalini ayırmak için alınan RF taşıyıcı sinyalini demodüle eder. Alınan ses sinyali uçuş ekibi ya da uçak sistemleri tarafından kullanılır.

HF anten kuplajlayıcı, anten empedansını HF frekans aralığı üzerindeki transceiver çıkışına uygunlaştırır. İletim modunda anten kuplajlayıcı modülasyonlu RF sinyalini transceiverden alır ve bu sinyali antene gönderir. Alıcı modunda ise anten kuplajlayıcı modülasyonlu rRF-sinyalini antenden alır ve transceivera gönderir. HF anten ses ile modüle edilmiş RF sinyalleri alır ve gönderir. (3)

HF HABERLEŞME SİSTEMİNİN ÇALIŞMASI

Kontrol paneli seçilen frekans bilgisini ve kontrol sinyallerini transceivera gönderir. Ses kontrol panelinin REU'ya gönderdiği sinyaller; HF radyo seçim sinyali, alınan sesin kontrolü ve bas konuş'tur (PTT). İletim sırasında ses ve PTT sinyalleri REU üzerinden HF transceivera gider.

Transceiver ses sinyalini kendi ürettiği RF taşıyıcı sinyalini modüle etmek için kullanır. Transceiver modülasyonlu RF sinyalini anten kuplajlayıcı üzerinden antene gönderir. Böylece sinyal diğer uçaklara

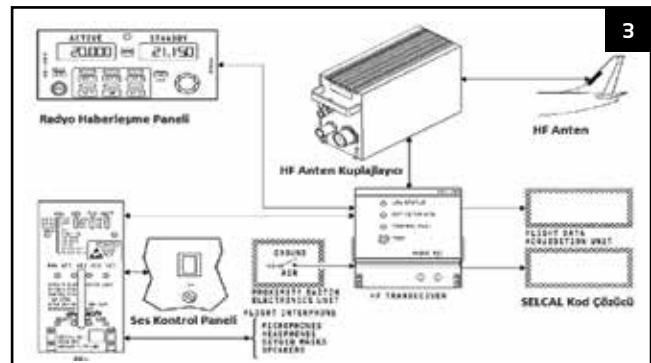
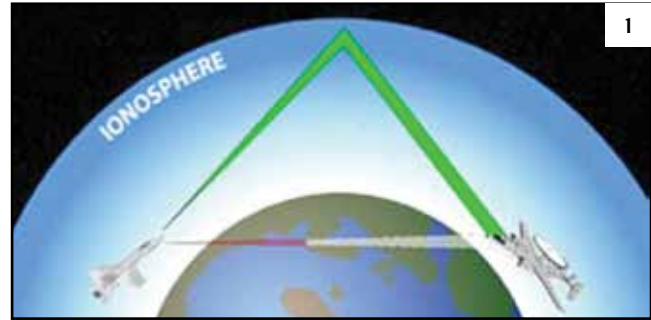
ve yer istasyonlarına iletilir.

Aynı zamanda iletim sırasında transceiverden bir PTT sinyali FDAU'ya gelir. FDAU, bu PTT sinyalini iletim işlemini kayıt etmek için anahtar olay işareti olarak kullanır.

Veri iletimi modunda ACARS yönetim biriminden gelen veri sinyalleri transceiver'ın ürettiği RF taşıyıcı sinyalini modüle etmek için kullanılır. Veri iletim frekansları HF transceiver tarafından kontrol edilir. Transceiver bir HF frekansı seçmek için zaman ve konum bilgilerini kullanır.

Veri modunda transceiver otomatik iletim yapabilir. Alıcı modunda anten modülasyonlu bir RF sinyali alır ve bunu anten kuplajlayıcı üzerinden transceivera gönderir. Transceiver aldığı sinyali demodüle ederek ses sinyalini RF taşıyıcı sinyalden ayırır. HF transceiverden alınan ses reu üzerinden uçuş dâhili telefon hoparlörüne ya da headsetlere gider.

Veri alımı modunda transceiver RF taşıyıcıdan veriyi demodüle eder. Bu veri HF transceiverdan ACARS yönetim birimine gönderilir. Selcal dekoder birimi HF transceiverdan sesi alır. Selcal bu ses sinyalini yer istasyonundan gelen SELCAL aramalarını görüntülemek için kullanır. HF transceiver aynı zamanda bir hava/yer ayırımı sinyali alır. Bu ayırım sinyalini transceiver iç hata hafızasında uçuş bacaklarını hesaplamak için kullanır.



POZİTİF DÜŞÜNCELER KALBİ KORUYOR





Yapılan bir araştırmaya göre sakinliği muhafaza etmek kalp ve damar sorunlarını azaltıyor. Sinirlendiğinizde fizyolojiniz değişir ve kan basıncınız artar. Yoğun stresten doğan öfke ile tetiklenen ciddi sağlık sorunları, insanları canından bile edebiliyor.

Modern yaşam tarzının insanlar üzerindeki olumsuz etkileri bir dizi hastalığa davetiye çıkartıyor. Özellikle de yoğun stresten doğan öfke ile tetiklenen ciddi sağlık sorunları insanları kimi zaman canından bile edebiliyor. İçimizden en sakin ve kontrollü olanlarımız bile bir anlık stres sonucu kendisini bir öfke girdabında bulabiliyor.

Bu yoğun duygu durumu da kalp krizi, felç ve beyin kanaması için büyük bir risk faktörü oluşturuyor. Sinirlendiğinizde fizyolojiniz değişir, nabzınız yükselir ve nefes alış verişiniz sıklaşır, bu da kan damarlarınızın sıklaşmasına neden olur ve sonuç olarak kan basıncınız artar. Ayrıca kanın daha çabuk pıhtılaşmasına da yol açar. Eğer çabuk sinirleniyorsanız, en azından diğer riskleri, kolesterolünüzü kontrol ederek, sigara içmeyerek, düzenli spor yaparak, azaltıp bir nebze de olsa kendinizi koruyabilirsiniz. Bu şekilde yine öfkelenmeniz bile kalp krizi, felç ve beyin kanaması gibi olasılıkları azaltmış olursunuz.

Yapılan bir araştırmaya göreyse sakinliğinizi muhafaza etmek kalp ve damar sorunlarını azaltıyor. Negatif düşüncelerin kalbinize zarar verme potansiyeli varsa eğer, pozitif düşüncelerin de kalbinizi koruduğu söylenebilir. Buna örnek vermek gerekirse, yüksek koroner arter rahatsızlığı riski altında olan 1.500 kişinin katıldığı bir araştırmanın sonuçları, neşeli, sakin ve hayatından memnun olanların kalp krizi gibi koroner problemleri yaşama riskinin %30 daha az olduğunu söylüyor.

ÖFKELİ ANLAR TETİKLİYOR

Uzmanlar, genelde kalp krizi veya beyin kanamasından önce öfkeli anların yaşandığına dikkat çekerek, öfkeli tepki gösterilen anı takip eden 2 saatin tehlikeli zaman dilimi olduğunu ifade ediyor. Yine de bu konuda belirsizliğini koruyan bir çok şey var. Böyle anlarda stres düzeyinin azaltılmasının ne denli etkili olabileceği, araştırılması gereken bir konu... Ancak kalp krizi geçmişi bulunan ve risk grubunda yer alan kişilerin tehlikeye açık olduğu biliniyor. Hatta yapılan bir dizi çalışmadan derlenen verilerin sonuçlarına göre de öfkeye kapılan bir kişinin kalp krizi geçirme riski 5 kat artıyor, yine aynı sonuçlar beyin kanaması riskinin 3 kat arttığını söylüyor.

Sonuç olarak, bu tip sıkıntılardan korunmak için öfkenizi kontrol etmeniz ve kolayca sinirlenmemeniz gerektiği gerçeği ortaya çıkıyor. Pekiyi bunu nasıl başarabiliriz? Genelde hep önerilen derin nefes alma ve pozitif düşünme öfkemizi dindirebilir. Yoga ya da benzeri aktiviteler de öfke kontrolüne yardımcı oluyor. Uzmanlar ayrıca haftada iki kez 45 dakikalık sürelerle yoga yapanların kalp aritmisini riskini azalttığını söylüyorlar.

Özetlemek gerekirse, ruh halimizin beden sağlığımızı etkilediği yapılan tüm çalışma sonuçlarıyla sabit. Dolayısıyla, gündelik yaşantınızda öfkenizi kontrol etmek ve yoğun stresli ortamlardan kendinizi sakınmak, kalp krizi, felç ve beyin kanaması gibi riskleri azaltıyor. Hayatınızı bu çok önemli noktalara dikkat ederek sürdürürseniz, bu risklere karşı korunmanız daha da kolay olur.



Tanrıların gözyaşları:

Elmaslar



Elmas, tarihte her dönem kendisini takan kişiye fazladan bir şeyler vermiş, kimi zaman doğaüstü bir güç, kimi zaman bir yetenek, kimi zaman ise sadece aşk...



Kadınların belki de en çok sevdiği şeylerdir mücevherler... Elmas ise mücevherlerin içinde en göz alıcıdır. Işıltılı görünümü ve maddi değeriyle insanlık tarihinin sahnesinde her zaman kendisine yer bulmuştur. Günümüzde varlık, refah, sosyal statü ve aşk ile ilişkilendirilse de eski zamanlarda ve farklı kültürlerde sihir, iyileştirme, koruma ve zehirleme gibi amaçlarla da kullanılmıştır. Elmas her çağda değişik ideallere hitap etmiş, elmasa hep farklı anlamlar yüklenmiş... Antik döneme dönecek olursak; Romalılar, elmasın kötülükleri kovduğuna inanıyor ve onu tılsım niyetine kullanıyorlarmış. Eski Mısır'da ise elmas yüzüğü, aynı günümüzde olduğu gibi, Vena Amoris'in (Aşk Damarı) geçtiği sol elin dördüncü parmağına, yani yüzük parmağına, takıyorlarmış. Yine de dünyada bu saf taşa yapılmış bilinen en eski referans, Sanskritçe bir el yazması... Bu yazma, dördüncü yüzyılın sonunda Kautilya tarafından kaleme alınmış olan Arthashastra... Roma edebiyatında elmasa ancak birinci yüzyılda, Hindistan ve Borneo'da bulunan alüvyonlu elmaslardan bahsedilirken rastlıyoruz.



Eski Mısır'da da, aynı günümüzdeki gibi, elmas evlilik yüzüğü sol elin dördüncü parmağına takılıyormuş,



1: Roma İmparatoru Constantine de zırhında elmas kullanırmış.

2: Eski Mısır dönemine ait bir papirüs. Bu dönemde de elmas, aşkı ve bağlılığı ifade ediyormuş.

3: Elmasın ağırlığı Karat cinsinden ifade edilir. Kesimlerine göre de fiyatlandırılırlar.

EROS'UN OKLARI ELMASTAN

İnsanlık tarihinde ciddi öneme sahip olan Eski Mısır ve Roma halkları, elmasın tanrıların gözyaşları ya da gökten düşen yıldızların parçaları olduğuna inanarak yaşadılar. Hemen hemen herkesin bir şekilde tanıştığı aşk tanrısı Eros'un oklarının da elmastan olduğu bir başka söylenti... Söylentiye göre elmasın sihrine eşdeğer hiçbir şey yokmuş. En çok tanınan düşünür Sokrates'in öğrencilerinden Eflatun da elmaslardan canlı varlıklar gibi bahsediyor ve ruhları olduğunu söylüyor.

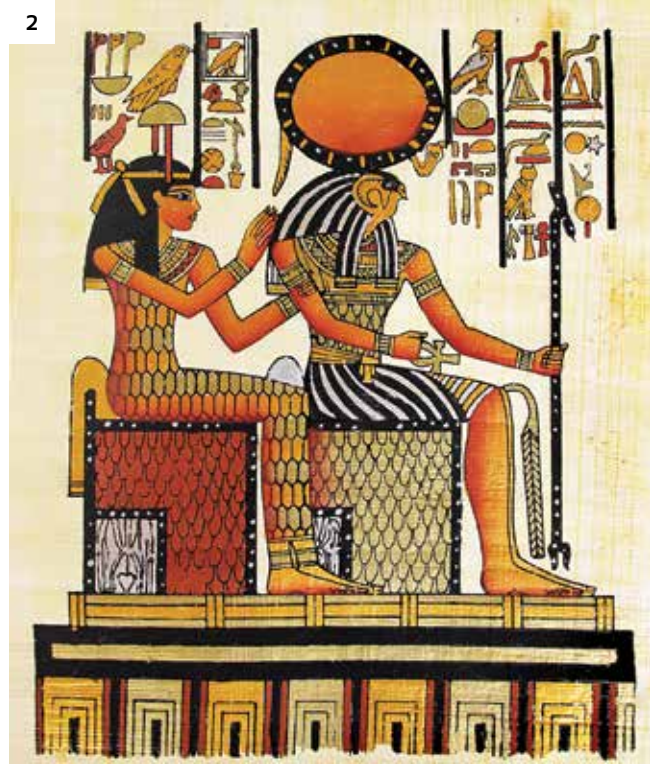
SUÇLU MU, SUÇSUZ MU?

Bu kadar kıymet verilip, üzerine efsaneler yazılan elmas, hayatımızın neredeyse

her karesinde... Elmas bir dönem adalet sisteminde de yerini bulmuş. Yahudi keşişler birini yargılarken masum ya da suçlu olduğuna elmasa bakarak karar veriyorlarmış.

Suçlu olduğu iddia edilen kişinin önüne tutulan elmas kararırsa kişi suçlu, parıldarsa da suçsuz sayılıyormuş.

Savaşlarda üzerine elmas işlenmiş ağır deri göğüslükler takan krallar, tanrıların gücüne sahip olduklarını düşünüyorlarmış ve bu gelenek 14. yüzyıla kadar devam etmiş. İster istemez, zamanın ve inanışların da değişmesiyle, bu yüzyıldan sonra Avrupa'da yavaş yavaş simge ve takı olarak elmas kullanımı yaygınlaşmaya



başlamış. Hiçbir ayırım olmaksızın herkes elmas takabiliyormuş ama yine de olağandışı büyüklükte ve asil elmasların sahipliği hep kraliyet ailesinde ve özellikle de zengin ailelerde olmuş. Rus Çariçesi İkinci Catherine'ın tacında tam 4936 adet elmas bulunması, öneminin ve kattığı ihtişamın ne boyutta olduğunu göstermeye yetiyor ve hatta artıyor bile.

SIHİRLİ GÜÇLER

Ortaçağa ve Rönesans dönemine gelirsek; üzerine değerli taş takılan her yüzük mücevherden sayılmıyormuş ama yüzüğü takan kişiye sihirli güçler bahşedildiği inancı hayli popülermiş. Elmasın koruyucu gücünden

faydalanmak isteyenler onu altınla birleştirilip sol taraflarına takarak karabasanlardan, şeytanlardan ve canavarlardan korunuyorlarmış ve hatta bir evin ya da bahçenin köşelerine elmas yerleştirerek evi yıldırımdan veya fırtınadan koruyorlarmış.

İLHAM KAYNAĞI

Elmaslar her kültürde farklı bir yere sahip olsalar da, genelde görülen o ki, insanlara ilham vermişler ve çeşitli amaçlarla kullanılmışlar. Öyle ki, birçok şarkının sözlerinde bile yer almışlar. İnsanlık tarihinden bile eski bu saf mineral bakalım gelecekte başka nerelerde kullanılacak...

Dünyaya tepeden bakmaya hazır mısınız?

Amatörler de tırmanabilir!

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

Dünyanın zirvelerine çıkmak sandığınız kadar zor değil. Tabii doğru zamanlama, doğru rehberlik, doğru rota ve biraz destek sayesinde...



Dağcılık gerçekten de çok "sıkı" bir spor. Disiplin gerektiriyor, tecrübe ve bilgi birikimi gerektiriyor, hem tırmanış hem de egzersiz için zaman gerektiriyor, iyi bir ekip ve hatırı sayılır ekipmanlar gerektiriyor. Ancak konuya bir sporcu değil de bir doğa dostu olarak yaklaşıyorsanız, derdiniz doğayı "içinize çekmek" ve yeni yerler keşfetmekse çok daha mütevazı adımlar atabilirsiniz. Üstelik bunun için çok doğru bir mevsimdeyiz. Pek çok adı büyük kendi büyük dağın amatörler için yaz rotası var. Amatörlere yardımcı olan ekiplerin de desteğiyle tıpkı büyük dağcılar gibi Ağrı'ya, Everest'e tırmanabilirsiniz. Zirve görmeniz şart değil.

Eh, bu tırmanışlarda dağcılık tarihine de geçemezsiniz.

Ama yerkürenin kabuğunun güzel kamburlarında sörf yapmak, kendi adımlarınızla mesafeler, yükseklikler devirmek yeterince tatmin edici... Hele bir de yürüyüşe yaz çiçeklerinin kokusu eşlik ediyorsa...

DAĞLAR GÖZÜNÜZÜ KORKUTMASIN

Uluslararası doktorlarımızdan Birgün Sönmez, açık kalp ameliyatı yaptığı hastalarıyla, ki çoğunun yaşı da epey ileridir, defalarca dağlara çıktı, hatta Everest'e tırmandı... Yani işin sırrı biraz da yaşam enerjisinde!

Mesela Türkiye'ye en yukarıdan, Ağrı Dağı'ndan bakmaya niyetlendiniz diyelim.

İşe temel yüksek irtifa tırmanışı, krampon ve kazma kullanımı gibi bilgilerle başlamalısınız. Bu konuda size yardımcı olacak kurumlar, tırmanış organizasyonları da yapıyor. Tırmanış, sabahın erken saatlerinde başlıyor.

Malzemeler kontrol edildikten sonra Eli Köyü'nün üzerine, yani 2.200 metreye araçla çıkılıyor. Ana malzemeler burada katırlara yükleniyor. Size sadece yürüyüş sırasında ihtiyaç duyacağınız malzemeyi koyduğunuz sırt çantanız kalıyor. Dört saat yürüyorsunuz, her saat başında 10 dakika mola vererek...

Öğle yemeğiniz, tur operatörleri tarafından dağıtılıyor. Merkez kamp, 3.200 metrede. Havanın ne kadar temiz ve farklı olduğuna inanamayacaksınız.

Akşam yemeğine kadar etrafı gezebilir ya da dinlenerek vakit geçirebilirsiniz. İkinci günde dağcılığın altın sırlarından birini keşfedeceksiniz. 4.200 metreye kadar çıkıp 3.200 metredeki kampınıza geri ineceksiniz. Bunu aklimitizasyon için yapıyorsunuz. Vücudunuz yavaş yavaş yüksek irtifaya alışıyor. İkinci gün yaklaşık altı saat yürüyorsunuz. Yorulduunuz ama gece gökyüzü o kadar güzel ki bütün yorgunluğunuzu alıyor.

ERKENDEN YOLA DEVAM

Üçüncü gün malzemeyi toplayıp yeniden 4.200 metreye çıkıyorsunuz. Yemeğiniz çantanızda, dört saat yürüyeceksiniz. Ağrı Dağı Kampı'nda akşam son bir toplantı var. Hava durumu nasıl? Zirve yapmak mümkün mü? Bu arada rehberlerinizden ip ve krampon hakkında çok şey öğrendiniz. Bu saatte kahvenin tadına doyum olmuyor ama fazla kaçırmayın. Sabah, aslına bakarsanız gün daha ısımadan yola koyulacaksınız. Sabah 2'de kalkıyoruz. Malzemeleri akşamdan kontrol ettiniz zaten. Rehberleriniz "yer ekibiyle" yani aşağısıyla iletişim kurup son bilgileri paylaştı. Şansımıza hava iyi, zirve için bir gün daha 4.200 metrede beklememize gerek yok. Bir kilometreden az bir yolumuz var. Komik, değil mi? Düz yol olsa yarım saat sürmeyecek. Bakın güneş doğuyor, altınızda Ağrı Dağı'nın deve gölgesi.

BUZULLARA MERHABA

Yol giderek zorlu hale geliyor. Ve işte 4.950 metredeyiz. Önümüzde dağın buzulu uzanıyor. Kramponlarımızı bağlayalım. Bu beyaz platoyu geçtik mi zirvedeyiz. 5137 metre! Kuzeydoğuya bakın, Ermenistan ve Nahçıvan'ı göreceksiniz, Doğunuz İran. Diğer yönlerde Türkiye var. Bakın buradan Van Gölü bile görünüyor. Şimdi kutlama zamanı. Üşüdüğünüz mü? 4.200 metredeki kampta sizi sıcak çorba bekliyor. Yine aynı gün 3.200



Aman Dikkat!

Sağlam kişilerin yapabileceği bir spor olduğundan, bu spora başlayacak olanların tam teşekküllü sağlık kurullarından rapor almaları gerekir, yoksa 2000-4000 m mesafelerden sonra "dağ hastalığı" na (dağ tutması) yakalanmaları muhtemeldir. Bu rahatsızlık kandaki oksijen basıncının azalması sonucu ortaya çıkar. Orta kulakta ve barsakta bulunan havanın genişlemesi sonucu kulak ağrıları, solunum sıklıkları ortaya çıkar. Bu durumlar ortaya çıkınca tırmanmaktan vazgeçilmelidir.

metreye inecek, günün kalanını dinlenerek geçireceksiniz. Buna gerçekten ihtiyacınız olacak. Dördüncü gün zirve yapabildiğimiz için biraz zamanımız kaldı. İshak Paşa Sarayı'nı ve Nuh'un Gemisi'nin bulunduğu rivayet edilen yeri görebiliriz.

Altıncı gün veda vakti. Evet, biraz destekle Türkiye'nin en yüksek noktasına çıktınız. Bunu siz yaptınız. Doğu Beyazıt'ta, aslında biraz da özlediğiniz "medeniyet dünyasında" konforlu bir oda sizi bekliyor. Yaz ayları, doğa tutkunlarına sadece Türkiye'de değil, dünyanın dört bir yanında harika zirveler ve rotalar vaat ediyor.

DÜNYANIN ZİRVELERİ

Nepalilerin Sagarmatha, Tibetlilerin Qomolangma adını verdiği Everest, 8,848 metre zirvesiyle dünyanın tepesi. Burada tırmanış tam bir turistik aktiviteye dönmüş. Standart rota Nepal'den. Çok riskli olduğu söylenemez. Özellikle de şişelenmiş oksijen kullanıldığında...

Diğer bir rota ise Tibet üzerinden. Burada şerpalarla, yani size tırmanışta yardımcı olan yerel halkla tanışacaksınız.

Onlar için Everest, yer yer neredeyse düz yol. Hemen yakındaki K-2, Everest'ten daha alçak. Ama bu Himalaya rüyası, pek çoğuna göre dünyanın en zor dağı. Gerçekten profesyonel değilseniz uzak durmakta yarar var. Fuji Dağı, Japonya'nın simgelerinden. O kadar güzel bir silüeti var ki! Temmuz ve Ağustos ayları resmi tırmanış sezonu. 3.776 metrelik zirvesiyle çok davetkar. Kilimanjaro, Afrika'nın en yüksek noktası. Belki de onu Ernest Hemingway'in romanıyla sevdiniz. 5.895 metrelik zirveye giden iki yol var. Machame rotası harika manzaralar sunuyor ama biraz daha profesyonellik gerektiriyor.

Maranqu rotası genellikle 5 gün sürüyor. Tam bir rehberlik desteği ile zirve görmemeniz imkânsız gibi. Washignton Dağı, Mammoth Dağı da tırmanma ve doğa meraklıları için güzel hedefler .

Sadece ünlü dağlar değil, yerel zirveler bile zevkli. Bunu bir kere tattığınızda daha da yukarı çıkmak, daha da zorlu rotalar seçmek istiyorsunuz. Çünkü başarmak kadar denemek ve yolda olmak da heyecan verici.



Mutlaka yanınızda olması gereken malzemeler

Rüzgar geçirilmeyen elbise, yün iç çamaşır, özel ayakkabı, kalın çorap, başlık, kar gözlüğü, buz baltası, üzengi, delikli çivi, tırmanma ipi, pusula, izci çakısı, piton, buz tırnağı, çekiz, halka, uyku tulumu, burgu, takoz, barometre ve çok yükseklerde çıkıldığında kullanmak üzere oksijen tüpü.

PEGASUS

ANA SPONSORLUĞUNDA

PWA·WINDSURF DÜNYA KUPASI

#RÜZGARAŞKINA

ALAÇATI - TÜRKİYE

26-31 AĞUSTOS



ALAÇATI
WORLD CUP
PWA



flypgs.com
ucuz biletin adresi

PEGASUS

Çocuk oyunları *çocuk oyuncakı değil*



Çocuklarla hayal gücüne dayalı oyunlar oynamak onların yaratıcılığına katkı sağlıyor ancak yetenekler, ebeveynler tarafından desteklenmeyince kayboluyor.

Çocuklar söz konusu olunca akla ilk gelen şeylerden birisi oyun oynamaktır. Henüz sokakla tanışma evresine gelmemiş çocukların oyun arkadaşlığını üstlenmek genelde ebeveynlere düşen bir görev... Kimi zaman ebeveynler, çeşitli nedenlerle, bu görevlerini yapmayarak çocuğu kendi başına bırakabiliyorlar. Her ne kadar her çocuk oyun bulma konusunda yetenekli de olsa, uzmanlara göre çocukların bu yeteneği ebeveynler tarafından desteklenmeyince kayboluyor.

ÖZGÜVEN OLUŞUMUNDA ETİKİLİ

Ebeveynler aslında çocuklarıyla oyunlar oynarlarken kimi problemleri de çözüyor olduklarının bilincinde olsalardı, oyun oynamaya daha da özen gösterirlerdi. Örneğin araştırmalar, ebeveynleriyle hayal gücüne dayalı oyunlar oynayan çocukların büyüyünce daha yaratıcı olduklarını ve çok fazla davranış problemi yaşamadıklarını söylüyor. Oyunların ayrıca, çocuklarda özgüven oluşmasında önemli bir etken olduğu da biliniyor. Dolayısıyla, çocuğunuzla oyun oynarken bilinçli olmakta ve uzmanların tavsiyelerine uymakta fayda var. Öncelikle, çocukla oynarken onunla bir rekabet ilişkisine girmekten kaçınmak gerekiyor. Çünkü oyunun esas amacı, çocuğun kendini bağımsız ve yetkin hissetme duygusuna katkıda bulunmak. Sadece oyun oynarken kontrolü çocuğa vermek ve kuralları kendisinin koymasına müsaade etmek güvenlidir. Oyuna direkt olarak katılmak ve onu takdir etmek iyi bir davranış olacaktır.

ONUNLA İNATLAŞMAYIN

Oyun oynarken uyulması gereken başka bir kural ise çocuğu yargılamamak veya onunla inatlaşmamak. Bunun nedeni çocuğun oynarken kendini deniyor olması. Onun da anlayabileceği bir biçimde, fikirlerini ve davranışlarını övmek daha faydalı olacaktır. Ona yaptığı bir işte cesaret aşılacak, büyüme sürecinde önemli katkı sağlayacaktır. Aynı şekilde çocuk bir problemi çözmeye çabalarken, problemi onun için çözmektense birlikte çözmeyi teklif etmeniz daha çok işe yarayacaktır. Bu, onun da başarı hissini yaşamasına imkan tanıyacaktır. Buraya kadar aşağı yukarı nasıl oyun oynanacağı ile ilgili bilgiler edindik. Pekiye çocukla hangi oyunları oynamalı? Burada esas önemli olan, oyun oynarken onun yaşına ve zekasına uygun oyunlar ve oyuncaklardan faydalanmak. Bunun

aksi yapıldığında çocukta özgüven zedelenmesi yaşanabilir. Bunun olmaması için çocuğun içinde bulunduğu gelişim evresini ve bu süreçteki ihtiyaçlarını bilmek size ve çocuğa önemli bir avantaj sağlayacaktır.

Oyunun temelleri bebek 6 aylık olduktan sonraki süreçte atılır. Bu ilk dönemde yumuşak oyuncaklar, çingiraklar ve renkli ve ses çıkaran oyuncaklar almak uygun olacaktır. Süreçte evdeki her türlü eşyadan oyuncak üretilebilir. Dokunma ve hissetme duyularını geliştirmeye yönelik oyunlar yardımcı olacaktır. Ona plastik oyuncaklar ya da yırtılabileceği kağıt paçaları verebilirsiniz. Ayrıca oyun olarak da onu kucağınıza alıp gezdirebilir, hoplatabilir ya da birlikte dans edebilirsiniz. Bunların olumlu ebeveyn bebek ilişkisine büyük katkısı vardır. Bebeğin daha çok hareketlendiği ikinci senede ise topla oynama, eşyaları taşıma yahut itme ve zıplama gibi oyunları tercih etmek olumlu olacaktır. Bunun yanında kağıt – kalem verilerek resim yapmasını sağlamak el göz koordinasyonuna katkı sağlayacaktır, oyun hamuru ya da benzeri şeyler de verilebilir. Ek olarak, birlikte kitap okumak dil gelişimine de katkı sağlayacaktır. Okurken, hayvan taklitleriyle olaya renk katmak ya da yüksek sesle okumak, ilgilerinin süresinin artmasını sağlar.

ROL OYUNU OYNAYIN

Dil becerisinin fark edilir biçimde geliştiği ikinci yılın sonunda çocuk, kısa cümleler kurmaya başlar. Bu noktada düşünme becerisini de kazanan çocuğun oyunlarında roller açığa çıkmaya başlar. Henüz sosyalleşmemiş olan çocukla bu evrede rol oyunu oynamanız keyifli olacağı gibi öğreticidir de. Bu tip oyunlar sayesinde çocuk, sosyal rolleri deneyimleyerek öğrenecektir. Bu süreçte onun hayal gücünün gelişimine katkıda bulunacak oyunlar oynamak uygun olacaktır. Örneğin, bir şapka takıp kovboy kılığına girmesi gibi...

Üç yaşından sonra artık yaşlarıyla iletişime geçip, onlarla farklı oyunlar oynamaya başlar. Bu dönemde çocuğa arkadaşlarıyla oynaması konusunda destek verilmeli ancak mutlaka takip edilmeli. Bisiklete binmek, parka gitmek ve bu ortamlarda yeni arkadaşlıklar kurmasını sağlamak onun hoşuna gidebilecek etkinlikler olacaktır.

Bu kritik üç seneyi onunla iletişim halinde geçirdikten ve uzman tavsiyelerini uyguladıktan sonra çocuğunuz için hayata uyum sağlamak artık daha da kolay...



Değişik bir kahvaltı isteyenler için...

Kahvaltı menüsünde farklı şeyler arayanlara özel tatlar.



Zaman zaman yapmayı ihmal ettiğimiz kahvaltı, metabolizmayı hızlandırarak gün boyunca iyi çalışmasını sağlıyor. Güne zinde ve enerjik başlamak için olmazsa olmaz bir öğün... Ülkemizin kahvaltı kültürü ve mutfağı ise dünyada sayılı olanlardan... Ancak bazen bunun dışına çıkıp farklı alternatifleri de değerlendirmek isteyebiliriz. İşte arada sırada böyle hissedenler için hazırladığımız alternatif kahvaltı önerileri...



SAÇAKLI POĞAÇA

Malzemeler:

1 adet yumurta
 ½ su bardağı yoğurt
 1 su bardağı ılık süt
 ½ yemek kaşığı kuru maya
 ½ tatlı kaşığı tuz
 4 su bardağı un
 ½ su bardağı sıvıyağ
 1 yemek kaşığı toz şeker
 Labne peyniri
 Beyaz peynir
 Maydanoz
 Kaşar peyniri
 Yumurta sarısı

Hazırlanışı:

Derin bir kapta ılık süt, yoğurt ve sıvı yağı koyduktan sonra içine yumurtayı kırın. Tuz, kuru maya ve toz şekeri de üzerine ilave edin. Daha sonra da unu azar azar ekleyip yumuşak bir hamur elde edene kadar yoğurun.

Hamuru yoğurduktan sonra üzerini bir örtü ile kapatın ve kabarmasını bekleyin. Sonra hamurdan ceviz büyüklüğünde parçalar alarak yuvarlayın.

Parçaları yağlı kağıt serilmiş fırın tepsisine yerleştirin. Aynı şekilde bunları da tepside kabarana dek bekletin. Yumurta sarısını üzerine sürüp, daha evvelden 200 derece ısıtılmış fırında üzeri kızarana kadar pişirin.

Pişen hamurları fırından aldıktan sonra soğumaya bırakın. Soğuduktan sonra enine keserek arasına isteğinize göre kaşar peyniri, beyaz peynir ya da labne peyniri koyduktan sonra ister ince kıyılmış maydanoza, ister pul bibere isterse de dereotuna batırıp afiyetle yiyebilirsiniz.



EKMEK ÜSTÜ ELMA MARMELADI VE ÇEDAR PEYNİRİ

Malzemeler:

Ufak baget ekmeğinin yarısı
 2 kaşık elma marmeladı
 İnce dilimlenmiş yarım elma
 Yaklaşık 50 gr dilimlenmiş çedar peyniri

Hazırlanışı:

Tavayı ısıtın. 1,2 dakika boyunca bageti hafifçe kızarana kadar tavada bekletin.

Ekmeği eşit olarak ikiye böldükten sonra üzerine elma marmeladını, elmayı ve çedarı dizin. Bu şekilde çedar eriyene kadar, yaklaşık 2-3 dakika, kızartın. Afiyet olsun.

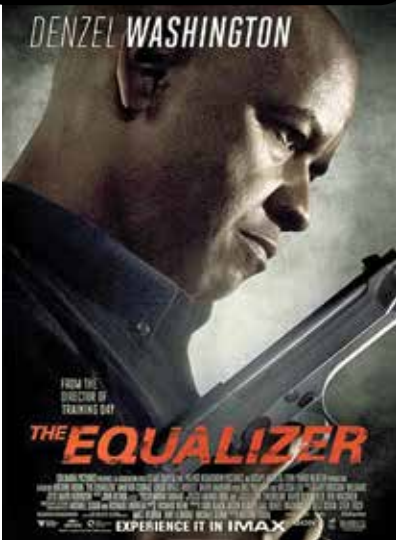
Eylül'de adrenalin dolu filmler sizleri bekliyor

Bu ay yine heyecan ve macera tam gaz... Ninja Kaplumbağalar ile başlayacak olan ateş, Statham'ın Wild Card'ı ve Washington'ın Adalet'i ile sürecek...

ADALET (The Equalizer)

Sonbahar döneminin potansiyel gişe filmlerinden biri olması beklenen Adalet filminde ünlü aktör Denzel Washington bizleri karanlık geçmişini derinlere gömerek adalet için kolları sıvayan eski bir polisin hikayesine davet ediyor. Denzel Washington'ın içinde bulunup da aksiyonun az olduğu bir film pek olmadığı gibi bu filmde de aksiyon ve hız hiç azalmıyor. 80'lerin ünlü televizyon dizisinden uyarlanan yapımda Denzel Washington'a Hollywood'un son yıllarda yükselişte olan genç yıldızı Chloe Grace Moretz eşlik ediyor.

Vizyon Tarihi: 24 Eylül



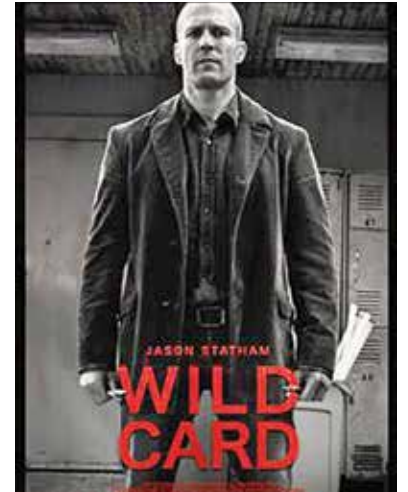
NINJA KAPLUMBAĞALAR 3D (Teenage Mutant Ninja Turtles)

Kült çizgi film Ninja Kaplumbağalar'ın beşinci beyazperde uyarlaması 5 Eylül'de bizlerle buluşuyor. Ünlü yönetmen Jonathan Liebesman'ın yeni bir bakış açısı getirdiği filmde yapımcılığı Michael Bay üstleniyor. Filmin kadrosunda güzeller güzeli Megan Fox, William Fichtner ve Will Arnett gibi ünlü isimler bulunuyor.

Vizyon Tarihi: 5 Eylül

WILD CARD

Aksiyon filmlerinin enerjisi bitmek tükenmek bilmeyen ve filmde filme koşturan yıldız oyuncusu Jason Statham başrollü bir filmle daha karşı karşıyayız. Neredeyse üç aya bir film sığdıran Jason Statham, bu kez aynı zamanda yapımcı olarak karşımıza çıkıyor. Filmin konusuna gelecek olursak; eski bir kumarbaz olan Nick Wild bu alışkanlığından vazgeçip güvenlik görevlisi ve koruma olarak hayatına yeniden başlamıştır. Tek prensibi ise silah kullanmamaktır. Fakat yakın arkadaşı azılı bir çete tarafından ölesiye dövülünce prensiplerini yeniden düşünüp intikam almaya karar verecektir.



Vizyon Tarihi: 5 Eylül

Happy Hour

Downtempo lounge for pleasure



Günün en keyifli saatlerine eşlik edecek 18 şarkıyı bir araya getirmesini umduğum "Happy Hour" albümünü şahsen hiç beğenmedim. İçinde sevmediğim, sevmediğim şarkılar var.

GÜNÜN EN KEYİFLİ SAATİ İÇİN...

// "Happy Hour" albümü, günün en keyifli saatlerine eşlik edecek 18 şarkıyı bir araya getiriyor. Demek isterdim!! Fakat bu albümü hiç beğenmedim. Her albümü severek yazacağınız diye bir şey de yok. İçinde sevmediğim, sevmediğim şarkılar var. Ben şahsen satın almazdım. Biz yine de içerikte neler var bakalım. Merak edenler olacaktır.

Lounge severlerin favorilerinin yer aldığı albümün açılışı, son yılların en popüler isimlerinden Caro Emerald "Paris" şarkısı ile yapılıyor. Belle & Sebastian grubunun sevilen solisti Isobel Campbell'in proje çalışması "The Gentle Waves"ın sevilen şarkısı "Falling From Grace" albümün en özel sürprizlerinden. Baby Blue'nun seslendirdiği ve son ayların en sevilen radyo şarkılarından "Bump" da albümün dikkat çekenlerinden. Tüm zamanların en sevilen şarkılarından "Casablanca", "Alta Gracia", "It Takes Two To Tango" ve "Memories of Yesterday" de ilk kez bu albümde bir araya geliyor. 80'li yılların sevilen gruplarından Modern Talking'in solisti Thomas Anders, grubun en ünlü şarkılarından "You're My Heart, You're My Soul"a getirdiği akustik yorumla albümde yer alıyor.

Albümdeki diğer şarkılardan bazıları: Porque / Pochill, Moliendo Cafe / Martin Zarzar, Je L'aime / Vaya Con Dios, Los Bilbilicos / Rebekah, Can't Take My Eyes Off You / Eldissa vb.

Şarkıları sevip de günün yorgunluğunu unutmak isteyenlere "Happy Hour"... Keyifli müzik dolu günler dilerim.



Eyüp Numan Sunar



Bulmaca



TAVAN ARASINDA LAMBA

SORU: Zemin kattaki üç tuştan biri tavan arasındaki lambayı aydınlatıyor. Sizin göreviniz, bu lambayı hangi tuşun açtığını bulmak, ama ışığı kontrol etmek için tavan arasına yalnızca bir kez çıkabilirsiniz. Hangi tuşun doğru olduğunu bulabilir misiniz?

RAKAMLAR

SORU: Boş karelere 1'den 25'e kadar rakamları öyle yazın ki; yan yana, alt alta ve köşeden köşeye toplamaları hep 65 olsun.

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 Eylül'e kadar doğru cevabı gönderen okurlarımız arasında yapılacak çekilişle belirlenecektir.

Geçen ayın puzzle kazanan talihlileri:

Serhat Aytağ, Didem Seyhan, Mahir Deniz



SİZE GÖRE KUŞ 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**

