

UTED



AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 9 • SAYI-ISSUE: 103 • HAZİRAN-JUNE 2000



UTED ON-LINE
www.uted.com

BUSINESS JET
LEARJET 60



UEFA Cup Champion GS

yerimiz ayrıldı...



70 insan, 70 kültür, 70 dil, 70 renk,
Alfa Hava yolları'nın "Ulusların Uçuşu"
(Flug der Nationen) projesiyle,
23 Ocak 1999'un ilk saatlerinde bir araya
geldi.

Cöklede baş, dostluk ve sevgi uçuşuyla,
70 dünya vatandaşı, aynı anda,
geleneksel Türk misafirperverliğini yaydı.

Farklı uluslardan insanları kucaklayan
bu uçuşumuzla, Guinness Rekordlar
Kitabı'nda da yerimiz ayrıldı.

alfahavayolları



Fatih Caddesi No:21 Göneşi • İstanbul 34540 Tel: (90212) 630 33 48 Fax: (90212) 657 58 63 - 70

SHGM; PAN, PAN, PAN !!!^(*)

Ülkemizin, Avrupa Birliği'ne girebilmesi için geri sayım sürerken, tüm kurum ve kuruluşlarda Avrupa ile entegrasyona yönelik çalışmalar büyük bir hız kazanmış durumdadır.

Avrupa'nın bir parçası olan ülkemiz, kendisini bir çok dalda kabul ettirirken; havacılık gibi çok önemli bir sektörün denetim mekanizmasını temsil eden bir kurum, gün geçtikçe zorlanmaktadır. Havacılık sektörü, Avrupa ile beraberliğimizin en önemli faktörlerinden biridir ve bu sektör 10 milyon US \$'lık bir potansiyeli olan turizm sektörüne doğrudan bağlı olarak çalışmaktadır.

İlerleyen teknoloji ile birlikte, sivil havacılık sektörü de yeni yeni kurallarla başbaşa kalmakta; TAA, JAR gibi kurallara uyum sağlama ya çalışmaktadır.

Sivil havacılıktaki bu yeni uygulamalar; özellikle havayolu taşıma şirketlerini zorladığı gibi, sektörümüze eleman yetiştiren seçkin öğrenim kurumlarımızı da kavram ve yetki kargaşasına sokmaktadır. Yeni öğretim kurumların, neye göre öğrenim yapacağını bilemediği gibi, 4 lise 2 yüksekokuldan oluşan Sivil havacılık öğretimi kurumlarımız, müfredatının nasıl belirleneceği, JAR'a göre hangi kategoride öğrenim yapacağı belirli değildir.

Diploma ile lisans verme yetkileri birleştirilene karışmış: **"diploma veren mi lisans vermez? yoksa, lisans sadece TASK eğitiminden sonra ilgili havayolu tarafından SHGM'ye yönlendirilerek mi alınmalı?"** sorunu hala çözülmemiştir.

SHDT-35 mi, JAR-66 mi, Lisans 1 mi, Lisans 2 mi, Onwing mi, Offwing mi? karışıklığı da şu anda sektörde hüküm sürmekte olup, havayolu şirketleri de kime, neye göre ve nasıl yetki vereceğinin tartışması içindedir.

Onwing üstünde durulan çalışmaların, offwing teknisyenlere nasıl yansıtacağı, offwing'in ne zaman ele alınacağı, hala belirsizliğini korumaktadır. (Bu sorunu ele aldığımız

UTED Dergi sayı:78'deki **"Lisans Karmaşası"** adlı yazımız anımsanacaktır...)

Yazının başlığı olan; **"Pan, Pan, Pan"** sözcüklerinin, abartma olarak görülmemiş olduğunu düşünerek, sorunların çözümünü için kısa bazı konulara değinmek istiyorum.

Yukarıdaki tüm yazdığım sorunların çözümünü getirmesi gereken kurumumuz; Ulaştırma Bakanlığı SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) dür.

Tüm sivil havacılık şirketlerinin bu sektöre eleman yetiştiren tüm okulların müfredatlarını, şirketlerin ve çalışan elemanların yetki ve sorumluluklarının yansısı, lisans problemlerini de çözecek tek kurumumuz şu anda zor durumdadır.

Öncelikle 1. Havacılık Şurasında alınan kararları uygulaması gereken bu kurumun, deneyimli bilgili uzman kişilerce de kadrosunun güçlenmesi gerekir.

Devlet memuru statüsünde kadrolaşan bu kurum sektördeki ücret dengelerini yakalayamadığı sürece ne eleman bulabilecek, ne de elemanını elinde tutabilecektir ve sektörün önünde olması gerekirken, arkasında olmayı sürdürecektir.

Sorunun çözümü SHGM'de olduğundan, SHGM'nin sorunu da, bence ücret denge ve yetersizliğinden kaynaklanmaktadır.

Personel in ekonomik sorunları çözüldüğünde, gerek teknik, gerekse işletme dallarında yetismiş bilgili, deneyimli, bir çok insan bu kurumumuzda çalışabilecek yukarıdaki ivedi çözüme ulaşması gereken sorunları çözecek, hatta çözüme ile kalmayıp bu kuralların uygulanmasını denetleyecek sektörü Avrupa normlarına oturtulabilecektir.

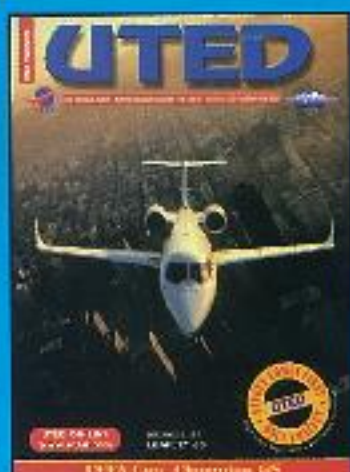
Saygılarımla...

(*) Pan, Pan, Pan! Üretim ve tüketime ilişkin süreçler hızla değişti, 2000'de...



**Sefa İnan / Başkan
UTED President**

İçindekiler / Contents



+1.647.234.5582 (USA) - 001-617-234-5582 (INTERNATIONAL)

[illegible]

LİTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR.

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ
S.İ. NİNNİ

GENEL KOORDINATÖR
TİPİ: AKADEMİK

REKLAM, HALKLA İLİŞKİLER
KESNÖ, KESNÖ

YAZI KURUMU:

Dr. Gye Inung, G.I. Min Dier, E-hon Inong,
Hickend Kunkak.

KATKODA BILLYANILAR

Özkan İ. Ateşoğlu, Tunc Kötür,
İsmail Tuğrul

YÖNETİM YERİ

Ivanbu Coddas, (Eğilgi: Ar. Kim) 24 Kırda
 Daire 9 Sakarby/İstanbul
 Telefon: (0212) 542 13 00 / 542 25 74
 Faks: (0212) 542 1341
 Local Tel: (0212) 542 35 93
 E-mail: ure@ibk.kim
 Web Site: www.utcd.com
 Webmaster: Korhan Kural

CAPITULO 1

Dizgi: İstisnayıyla mizempi, per
ve dgar adlıyozal hmeteri.
AŞİ - WYNELUK TANTIN LTD.
Gönel Karmışoğlu: İlan Gaharı
Rokelızı, cizek / Öm Gaharı
Dizgi Neşe Kum
Kutulu(2)12)26) 52 40 / 251 52 44
İns (2)12)242 51 48
E-Mail: karkar@bluewin.ch

RENK, AYRIMI VE FİLM ÇIKIŞLARI:
Sarı, Yeşil, Kırmızı, 0212 522 87 79

BASKI VE ÇİLT :

Dr. William J. A. S. 17312 6233 138 01 M

CHERİMEYER'İN MİLLÎYATLAR VE FOTOĞRAF LARIN
TARAFINDAN DA BİR KESİT KÖRNEK GÖSTERİLMİŞ
KÖRNEKLERİ KULLANILAN

• Gündem	3
• İçindekiler	4-5
• Haberler	6-11
• Tamir Atölyelerinin Denetlenmesi	12-14
• COMET	15-17
• Airex Fuarı	18-19
• Uçuş Talimatı	20-21
• Görüş	22-24
• Havacılık Önderleri	29
• Uçuş Noktası	30-33
• Alfabenin Menşei'lerine Dair	34-36
• En Hızlılar, En Yavaşlar	37-39
• Beyin Jimlastiği	41
• Kadınlar Zordur	42
• Soru-Yanıt	44

- **Kültür Sanat** 45
- **Teknolojide**
- **Yenilikler** 47
- **Anlaşmalı Tesisler** 48
- **Güzel Sözler** 49
- **Bulmaca** 50





Dünyanın en büyük uçak kiralama şirketinden 50 Airbus siparişi

Dünyanın en büyük yeni uçak kiralama şirketi olan International Leasing Finance Corporation, ILFC, 50 Airbus Industrie uçağı satın almak için kontrat imzaladı. ILFC'nin piya-

sa talebi doğrultusunda yaptığı toplam sipariş sayısı 391'i buldu. Şirketin Airbus'a verdiği bu sipariş 40 adet A320 ailesi uçağı, 7 adet A330-200 ve 3 adet A340-300 dahil.

Bu yeni önemli sipariş, Airbus Industrie'nin geniş gövdelilerinin, uzun menzilli A330 ikizinin ve dört motorlu, yüksek kapasiteli, ultra uzun menzilli A340'larının pazar talebinin yanı sıra, dünyanın en büyük uçak kiralama şirketinin, sınıfının lideri olan Airbus Industrie'nin tek karidorlu ailesine duyduğu güvenin de altını çiziyor. ILFC'nin yeni ismarladığı uçaklarının teslimatının 2001 yılından 2008'e kadar yapılması gerekiyor. ILFC, örnekleri kendi aileleri içindeki talebe göre ayarlama esnekliğini korudu.



Olympic Airlines

Yunanistan, Atina merkezli Olympic Airlines Boeing 717-200 uçağının Avrupa'daki ilk kullanıcısı olarak ün yapmıştı. Olympic ikinci Boeing 717-200 uçağını da teslim aldı.

Delta'dan Sadeleştirme

Delta havayolları gelecek 7 ile 9 yıl arasında 16 adet MD-90 ve 8 adet MD-11 uçağını yeni başlattığı sadeleştirme planına göre emekliye ayıracak. Değişimin ilk çeyreğin-



deki sadeleştirmenin maliyeti 320 milyon USD.

Lufthansa

Lufthansa 1.3 milyar DM (700 milyon dolar)'lık karı ile 1999 yılının en iyi havayolu seçildi.

Geçen yıl Avrupa'daki trafik krizi, Kosova gerginliği ve yükselen yakıt fiyatlarına rağmen bu kar Lufthansa için büyük bir başarı oldu.



Singapur Havayolları



Tek şehirli küçük bir ada devleti olan Singapur Havayolları'nın hızına yetişmek zor. Singapur Airlines 10 adet Boeing-777 siparişi daha vererek, üreticilerinin "en iyi müşterisi" olmaya devam ediyor.

Jal, Long-range B777-300'ün İlk Müşterisi

Kısa adı JAL olan Japan Airlines 31 Mart günü 7 adet uzun menzilli B777-300 uçağı



siparişi verdiğini açıkladı. Uçakların ilk teslimine Haziran 2004 yılında başlanacak. GE 90 tipi motorları bulunan uçaklar Tokyo-Roma ve Tokyo-New York gibi International route'larda kullanılacak.

Pilotsuz ve Kokpitsiz Uçak

Amerikan Hava Kuvvetleri, tehlikeli görevler için yeni bir casus uçağını kullanmaya hazırlanıyor. Soğuk savaş sırasında Ruslar tarafından düşürülen bir U-2 gözetleme uçağı ve pilotunun yakalanmasından ders almış olacak ki Amerika Birleşik Devletleri, pilotları riske sokmamak için pilotsuz uçak kullanmayı tercih ediyor.

25 milyon dolarlık "Global Hawk" [Global Şahin] uçağında kokpit ve pilot bulunmuyor. Akrabası olan diğer casus uçakları gibi çok yüksekte (65.000 feet) uçan global hawk, 35 saat non-stop havada kalabiliyor. Seri üretim öncesi prototip olarak denenen Global Hawk, testleri başarıyla geçti. California'daki Edwards hava üssünden Florida'daki Eglin hava üssüne planlanan koordinatlar da uçarak kendisi için yapılan harcamaların boşuna olmadığını gösterdi.





Airbus A3XX Uçağının alıcıları açıklanıyor: A3XX'in ilk Müşterisi Emirates Olacak

Emirates, A3XX'in ilk müşterisi olma kararını açıkladı. Dubai'de gerçekleştirilen basın toplantısında Emirates Genel Müdürü, Şeyh Ahmed bin Said el Mektum, Konsorsiyum'un Yönetim Kurulu Başkanı Noel Forgeard'a teslimatı 2006'da başlamak üzere; beşi kesin, on adet A3XX siparişi vereceklerini bildirdi. On siparişin ikisi kargo uçağı olacak. Böylelikle Emirates; resmi olarak proje için taahhütte bulunan ilk havayolu şirketi oldu.

Airbus Industrie, son dört yıldır A3XX projesi üzerine kurduğu büyük geliştirme projesinde Emirates'in de dahil olduğu 20 büyük havayolu, 50 havalanı ve yan sanayi de olmak üzere ilgili grupları da içeren çok geniş çapta çalışmalar yapıyor.

Safety Board kokpitlere kamera konulmasını İstiyor

Kısa adı NTSB olan National Transportation Safety Board, FAA'ya uçak kokpitlerine video kayıt cihazı konulması yönünde bir teklif



Dubai'de gerçekleştirilen basın toplantısında Emirates Genel Müdürü, Şeyh Ahmed bin Said el Mektum, Konsorsiyum'un Yönetim Kurulu Başkanı Noel Forgeard'a teslimatı 2006'da başlamak üzere beşi kesin, on adet A3XX siparişi vereceklerini bildirdi.

FOTOĞRAF: AIRBUS INDUSTRIE

sundu. NTSB taleplerinde cihazın minimum 2 saat kayıt kapasitesinin bulunması. Tüm kokpiti renkli olarak görüntülenmesi. Her kontrol sistemini ve kaptikte bulunanların hareketlerini takip etmesi gibi özelliklerin bulunmasını istemektedir.

NTSB ayrıca bu sistemin uçak elektrikliğine bağlı olmaksızın kendi bataryası ile minimum 10 dakika çalışmasında istemektedir. NTSB, ileriki tarihlerde kayıt sisteminin CRV ve FDR için sigortalarının uçuş esnasında devreden çıkmasına karşı da tedbirlerin alınmasını isteyeceği düşünülmektedir.

Kokpitlere kamera konulması fikrine pilotlar ve cemiyetlerinin şiddetle karşı çıkacağı tahmin edilmektedir. Bu çalışmalar sırasında bir uçak kazasını takiben basında yer alacak konuların neler olacağının belirlenmesini sağlayacak bir rehberin hazırlanarak havayollarına dağıtımı da planlanmaktadır.



Çizgi roman kahramanı Yüzbaşı Volkan Artık Amerikalı

Türkiye'de çizgi roman satışlarının düşmesi üzerine Alfa yayınları yüzbaşı Volkan çizgi romanının telif haklarını bir İtalyan yayınevine sattı. Bilindiği gibi bir pilot olan Yüzbaşı Volkan çizgi romanlar arasında havacı ve Türk olan tek çizgi roman kahramanı.

İtalyanlar ise isminin değişmesini şart koştular. Yüzbaşı Volkan bundan sonra yurtdışında "Capitano Volcan" olarak tanınacak. İtalyanlar en çok satışı Amerika'da yapmayı planlıyor.

Almanya'da ise Türklerin yoğun bir nüfusa sahip olmalarından dolayı çizgi roman eski adıyla yani; Yüzbaşı Volkan olarak devam edecek. Bir Türk olan Yüzbaşı Volkan artık Amerikalıların emrinde, büyük bir ihtimalla de Saddam'a karşı savaşacak. Meraklıları için ilk sayı 1 Haziranda piyasada olacak.



PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

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



**Low Cost
High Safety
and Reliability
Quality
Services
Experienced
Man Power**

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

Atatürk Airport, İç hatlar VIP üstü,
İstanbul Türkiye

Tel : + 90 212 663 7010

Fax : + 90 212 663 7013

e mail : prima@escortnet.com



Çek havayolları filosunu genişletti

Dünyanın en eski beşinci havayolu olan

Çek Havayolları, filosunu ve seferlerini artırarak uçuşlarına yeni noktalar ekledi. Kısa adı CSA olan Çek Havayolları, Bangkok'tan Stockholm'e kadar geniş bir uçuş yelpazesine sahip.

İstanbul Havacılık Şenliği

Havacılık kulüpleri, uçuş okulları, tüm amatör ve profesyonel havacılar güzel bir pazar günü Hazerfen Havalanında buluşuyor... Çeşitli yarışma ve gösterilerin yapılacağı bu şenlikte, sizleri havacılarla buluşturmak, sizleri göğe yaklaştırmak, yeni bir yaşamla tanıştırmak istiyoruz..

25 Haziran 2000 Pazar günü, saat 11"den itibaren Hezarfen'de buluşalım.

THY UÇUŞ İŞLETMENİN MUHTEŞEM GECESİ

23 Mayıs 2000 tarihinde Uçuş İşletme Başkanlığı tarafından, İstanbul Holiday-Inn Otelinde güzel bir resepsiyonun ardından muhteşem bir gece düzenlendi. Oldukça kalabalık ve nezih bir ortamda, kaptanlığa terfi eden pilotlar için verilen resepsiyon ve düzenlenen geceye; THY üst yönetimi ve kaptanların yoğun ilgisi dikkat çekti. Nûkhet Duru ve Emel Müftüoğlu gibi sanatçıların katılımı ve verdikleri konserle gece, gerek organizasyon, gerekse kalitesi ile muhteşemdi. Bu tür gecelerin sürekliliğini dilerken yeni kaptan olan arkadaşlarımıza, bu önemli meslek yaşamlarında başarılarının devamını dileriz.

UTED

İSTANBUL HAVACILIK ŞENLİĞİ

25 HAZİRAN 2000 PAZAR



HEZARFEN ÇEK HAVAYOLLARI

Erciyes Üniversitesi

Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu'nun düzenlediği III. Havacılık sempozyumu 10-12 Mayıs 2000'de Kayseri'de yapıldı.

UTED olarak ta katıldığımız bu sempozyumda havacılığın sorunları ve çözümüne ilişkin önerilerin yanı sıra, dünyada ve ülkemizdeki teknolojik gelişmeler, çok hafif hava araçları, helikopterler, uçak kazaları teknik incelemeleri gibi, konuların yanı sıra akademik konulara da yer verilen sempozyumda, THY Genel Müdürü Sayın Yusuf Bolayır, İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fak. Dekanı Sayın Yurtdanur Talunay, Sayın Tuğgeneral Bora Çağlar, {E} Hv. Yük. Müh. Tuğgeneral Sayın Fazıl Aydınmakina kendi konularında konuşmalar yapmışlardır.

Bilimsel içeriği yüksek bu sempozyumun organizasyonunu da yüklenen Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu Müdürü Prof. Veysel Atli'ya teşekkür ederken;

Bu tür sempozyumların devamını diler UTED olarak tüm sempozyumlarda her zaman olduğu gibi yer alacağımızı ve bizlere düşen tüm desteği sağlayacağımızı ayrıca belirtmek isteriz.

UTED YÖNETİM KURULU



KAYSERİ III. HAVACILIK SEMPOZYUMU

10 - 12 MAYIS 2000



ERCIYES ÜNİVERSİTESİ
SİVİL HAVACILIK MESLEK YÜKSEKOKULU
KAYSERİ

Tel : 0352 437 57 44 Fax : 0352 437 57 44
E-mail : iceriler@erciyes.edu.tr

KAPAK: LEARJET 60

Learjet, dünyanın ilk iş adamı jet uçağıdır. Learjet 31 A, Learjet 45, Learjet 60 olmak üzere 3 tipi bulunuyor.

Learjet 31A; 1500 NM menzilli olup MTOW ile ilk seviye 45000 feet, maximum tavan 51000 feet'dir.

Learjet 45; 2200 NM menzil, MTOW ile ilk seviye 41000 feet olup maximum tavan 51000 feet'dir.

Learjet 60; 2500 NM menzilli olup MTOW ile ilk seviye 41000 feet, maximum tavan 51000 feet'dir.

Learjet işjetlerinin dünyada en çok tercih edilen uçak olmasının nedeni ise; herbirinin kendi sınıfında en performanslı, işletme ve bakım maliyetleri bakımından en düşük olmasındandır.

KONTINENTAL AVIATION LTD

REPRESENTATIVE BOMBARDIER LEARJET

TEL: 0212 274 35 42 / FAX: 0212 272 9571

BULMACA ÖDÜLÜ!

Bu ayki bulmacamızı çözen 4 okurumuza, MARTI Kitabevi'nden birer adet roman hediye ediyoruz. Top-Ten'deki romanlarımızdan olan dört roman; Firavunun Gözü, Sherlock Holmes: Bütün Hikayeleri, Vampir Vittorio, Şeytanın Sağ Eli'dir.

Marti Kitabevi'ne teşekkür ederiz.

UTED DERGİ

Tamir Atölyelerinin Denetlenmesi

Kpt. Akn Diler/THY

Havayolu tamir atölyelerinin faaliyetleri, onaysız parçalar ve uçak bağları elemanlarının kalitesi Federal talimatlarda ve Karar Hukukunda değişiklik yapılan ana konuları oluşturmaktadır. Bu değişiklikler uçuş emniyetinin artırılmasına yardımcı olmuş, tüm havayolları ve tamir atölyeleri tarafından uygulanmasına başlanmıştır.

Tamir Atölyelerinin Denetlenmesi

İlk değişiklik, FAA'nın havayolları üzerindeki gözetimini artırıcı, bakım ve eğitimi ile ilgili, denetleme politikasına ait bir revizyonu içermektedir. Bu değişiklik işleri ci uygulamalarının FAA tarafından incelenmesi sonrası yapılmıştır. Sonuç olarak "Flight Standards Handbook Bulletin for Airworthiness (IIBAW) 96 05 (B) (Amended)" 15 Ağustos 1996 tarihinden geçerli olmak üzere yayımlanmıştır. Bülten "Airline Operations Specifications to Make Arrangements With Other Organizations To Perform Substantial Maintenance" başlığını taşımaktadır. Bültendeki revizyonlar FAA Order 8300.10, Airworthiness Inspector's Handbook içinde de yer almıştır. Bu doküman faaliyetleri tanımlamakta ve denetleyicilere rehber ol-



maktadır. FAA denetleyicilerinin havayolu ve tamir atölyelerinin faaliyetlerini gözetim yetkisi bulunmaktadır.

Bültenin 96 05 (B) (Amended), FAA ve işleticilerin bakım faaliyetlerini kontrol altında tutabilmeleri için ihtiyaçlarının karşılanması sonucu FAA denetlemesi politika sında değişiklik yapmıştır. Geliştirme denetleme politikası üç sahada üzerinde toplanmaktadır:

- Uçaklara bakım hizmeti veren üçüncü şahıslar (Contractor) tarafından havayolunun hareket ihtiyaçlarının belirlenmesi,
- Çalışma müsaadesi verilmenden önce üçüncü şahıslar için ön şartlar,
- Havayolları ile çalışması devam eden üçüncü şahısla-

rının değerlendirilmesi.

Denetleme Politikasının İhtiyaçları

- Havayolları, bakım ve eğitim konularında kurallara uyumunu göstermelidirler.

Bakım

Havayolları büyük bakım ve tamir yapılan atölye faaliyetlerinin kurallara uyumunu göstermelidirler. FAA büyük bakımı aşağıdaki şekile tanımlamaktadır:

- C ve üstündeki bakım faaliyetleri,
- Motor indirimi veya motor ayırımı,
- Gövde motor ve pervaneler üzerindeki ana tamir veya değiştirmeler.

FAA, bu çalışmalarda kullanılan usulleri ve çalışmaların havayolunun onaylı bakım

programına ait olduğunu gözden geçirecektir. Ayrıca, üçüncü şahıslar tarafından yürütülen çalışmaların, havayolunun onaylı bakım programına ve kurallara uygunluğu da gözden geçirilecektir.

Eğitim

FAA, havayolu tarafından kiralanan her bir eğitim amanesine uygulanan eğitimi takip edecektir. Ayrıca üçüncü şahıslar tarafından verilen eğitimlerin havayolunun onaylı eğitim programına uygunluğunu gözden geçirecektir. Bunlardan başka, kontrol uçuslarına katılan personelin niteliklerinin kurallara uyumlu oluşunun havayolu tarafından gözetim altında tutulması da takip edilecektir.

• Havayollarına büyük bakım ve eğitim hizmeti veren üçüncü şahıslar, havayollarının hareket faaliyetlerine ait özellikleri belirleyeceklerdir. Yeni bir üçüncü şahıs kullanımda bu işlem yenilenecek ve FAA tarafından tasdik edilecektir.

• Yeni üçüncü şahısların FAA onayı alınmasından önce çalışmaları havayolları tarafından gözetim altında tutulacaktır. Bu gözetim, üçüncü şahıs çalışmalarının havayolunun onaylı bakım programına uygun olarak yürütülebileceğini göstermelidir.

• Tamir atölyeleri ve eğitim merkezlerini kontrol eden FAA denetleyicilerinin yaptıkları gözetimlerin kapsamı genişletilmiştir. Bu yeni düzenleme tamir atölye faaliyetlerinin daha yakın ve da-

FAA'nin kural ihtiyaçları üzerine yaptığı ikinci değişiklik tamir atölyelerinin SUP (suspected unapprove parts) uygulamaları konusuna olmuştur. FAA Or.der 8120.10A.SUP programı bu parçaları, "bakımı yapılmış, yeniden yapılmış, modifiye edilmiş, büyük bakım görmüş veya yeniden kullanma onayı verilmiş ancak kriterlere uygun olmayan iade parçalar" olarak belirtmektedir.

ha dikkatli takibini sağlamaktadır. Örnek;

• FAA denetleyicileri tamir atölye faaliyetlerini kurallara uyumlu olarak yönetilen çalışmalarını izleyeceklerdir.

• FAA denetleyicileri, bakım ve tamir çalışmalarının sözleşmeli atölyeler tarafından havayolu bakım programına göre yerine getirildiğinin havayolu tarafından takip edileceğini doğrulayacaklardır.

Onaysız Parçalar

FAA'nin kural ihtiyaçları üzerine yaptığı ikinci değişiklik; tamir atölyelerinin SUP (Suspected Unapprove Parts) uygulamaları konusunda olmuştur. FAA order 8120.10A.SUP programı; bu parçaları, *"bakımı yapılmış, yeniden yapılmış, modifiye edilmiş, büyük bakım görmüş veya yeniden kullanma onayı verilmiş ancak kriterlere uygun olmayan iade parçalar"* olarak belirtmektedir.

Son kural değişikliği, havayolları ve air agency'lerin de-
neme ve güdü kontrol sis-

temlerinin FAA SUP çalışma grubu tarafından incelenmesi sonucu hazırlanan tekliflere göre yapılmıştır. İnceleme, onaysız parçaların envantere veya uçak yapımına girmesine engel olmak için uygun tedbirlerin alınması düşüncesi ile yapılmıştır.

Değişiklik 28 Ekim 1996 tarihinde HBAW 90-08 dokümanı ile yürürlüğe girmiştir. Aviation Safety Inspectors (ASI) Guidance for Detecting Unapproved Parts to Accomplish PERS (Program Tracking Reporting System) Codes 3622/5622 for Air Carriers and 3668/5668 for Air Agencies.

Bütün revizyonları FAA order 8300.10 Airworthiness Inspector's Handbook içinde de yer alacaktır.

Havayolu ve air agency'lerin envanterinde bulunan parçaların değerlendirilmesinde aşağıdaki kontrolün yapılmasına ihtiyaç vardır.

• Üretilmiş olan parçalarda FAA onay işlemlerinin kullanıldığının tespiti,

- Geçerli bakım release ve service verme usullerinin kontrolü,

- Değişim zamanları, denetimi aralan veya airplane Airworthiness limitations bölümünde belirlenmiş usulleri bulunan parçaların parça ve seri numaraların devamlı kayıtlarınası,

- Tanıtım damgalı onaylı üretimi, gönderme, paketlenme belgeleri ve production approval holders (PAH) documentlerinin güzden geçirilmesi,

- FAA Form 8130-3 (Airworthiness approval tag),

- Joint Airworthiness Authorities (JAA) Form one,

- FAR 45.15'e uygun imalat onay damgası (PMA)

- Geçerli gönderme yetkisi,

- FAR 21.603 ve 21.3007'e uygun FAA TSO damgası,

- Standart parçaların endüstri veya U.S özelliklerine uygunluğunun tespiti,

Değerlendirme işlemlerinin veya bir agency sistem veya planlarının, ayrılıp bir araya toplama, değerlendirme veya sökülme parçanın durumunun belirlenmemesi gibi konulara ait usulleri ihtiva etmesi de belirlenecektir. Onaysız parçalar derhal rapor edilmelidir. (FAA advisory circular 21-29B bu parçaların tespiti ve rapor edilmesi ile ilgilidir.) Uçaklar üzerinde bulunan onaysız parçaların sökülümü, minimum equipment list (MEL) veya onaylı configuration deviation list (CDL) esas alınarak yapılabilir.

Yukarıdaki ihtiyaçlara ilave olarak havayolları aşağıda

belirlenen konuları yerine getirmelidir.

- Kendi kullananları için üretilen parçalarda dizayn bilgilerinin uygulandığı konfirmo edilmelidir.

- Kullanılmış parçalar uygun usullerle muhafaza edil-

Onaysız parçalar derhal rapor edilmelidir. (FAA advisory circular 21-29B bu parçaların tespiti ve rapor edilmesi ile ilgilidir.) Uçaklar üzerinde bulunan onaysız parçaların sökülümü, minimum equipment list (MEL) veya onaylı configuration deviation list (CDL) esas alınarak yapılabilir.

melidir.

- Kullanım zamanı olan parçaların kalan kullanımı zamanları kayıtlanmalıdır.

Bağlantı Elemanları

Üçüncü kural değişikliği, bağlantı elemanları kanunu olarak bilinen Kamu Hukuku 101-592 pasajında yapılmış. (Değişiklik 104-113) ve 26 Mayıs 1998'de yürürlüğe girmiştir.

Kanun düzenlemeleri U.S National Institute of Standards and Technology (NIST) tarafından yapılmış ve Eylül 1996'da Department of Com-

merce'ye gönderilmiştir. Kanun aşağıda özellikleri verilen tüm bağlantı elemanları, somun civata ve pul/rondele'lara uygulanır.

- 5 mm (one quarter) ve daha büyük çapta,

- Standart ve özel ihtiyaçlara göre serileştirme işlemi görmüş parçalar,

- Dahili ve harici yivli bulunan, bağlantı elemanlarının satışında kanunun yürürlüğe girişi öncesi ve sonrası bazı istekler bulunmaktadır.

- 26 Mayıs 1998 tarihinden sonra bağlantı elemanlarının satışında imalatçılar gönderme belgesine görev verilmiş (NIST tarafından) laboratuvar tarafından hazırlanmış test raporu ve sertifikasyon tamını bulunduracaklardır. Bu malzeme tekrar satılırsa yeni alıcı bu belgelere ulaşabilmelidir. Müşteriler bu ürünü bir başka müşteriye doğrudan veya aracı firma ile satmak istedikleri takdirde iki çeşitten fazla ürünü biraraya getiremezler. 26 Mayıs 1998'den sonra üretilen ürünler için kanun istekleri yerine getirilmelidir.

- Kanunun yürürlüğe girişinden önce imal edilen bağlantı elemanları yukarıdaki istekler yerine getirilmeden satılabilir. Bu ürünler kanunla belirlenen bağlantı elemanları olarak düşünölmözel.

Kanun, tamir atölye envan-terinde bulunan fazla bağlantı elemanlarının satışından dolayı atölye faaliyetlerini etkilemektedir. Tamir atölyeleri kanun isteklerini karşılamakta dikkatli olmalıdır.

COMET

İlk Sivil Jet Yolcu Uçağının Doğuşu (Ve Batışı)

Erhan İnanç
THY Uçak Tek Kont Müd.

Bundan 50 yıl önce İngiliz De Havilland D.H. 106 COMET adlı uçağı sivil yolcu uçaklarında JET çağını başlattı. Ancak, bir dizi kaza ve şanssızlıklar, bu parlak çıkışı kararttı.

II.Dünya Savaşı daha sona ermeden önce, uçak imalatçıları jet motorlarını askeri uçaklarda kullanmaya başlamışlardı. Bu motorun sivil yolcu uçaklarına takılması ile yolcuların özellikle uzun mesafeli uçuşlarda önemli zaman kazanacaklarını, bu alan da bir çığır açılacağını görmüşlerdi. İlk hazırlıklarda, İngiliz Havacılığının balası olarak tanınan Lord Brabazon of Tara tarafından "Bristol, Brabazon" isimli 4 Turboprop + 4 jet motorlu (toplam 8 motor), 150 ton ağırlığında ve 80 yolcu kapasiteli bir uçak imal edildi.

Rüyaların gerçekleşmesini sağlayan bu ilk uçak, tek adet yapıldı ve böyle kaldı. Bağcı içinde yaşadığımız Sivil Havacılık teknolojisinin ilk kilometre taşı sayılan jet motorlu COMET uçağı ise, 1948 yılında geliştirilmeye başlanarak ilk uçuşunu 27 Haziran 1949 günü yaptı.

Jet motorunu ilk düşünüp gerçekleştiren İngiliz Hava Kuvvetleri subaylarından Frank Whittle; olup anlatırken; "Önden havayı emip, güçlendirerek arkadan atan dev bir elektrik süpürgesi gibi" diye izah ediyordu. El-



bette iş bu kadar basit değildi. Yalnız düşüncenin gelişmesi tam 8 yıl aldı. Bundan sonra, 6 yıl daha geçtikten sonra ilk defa bir uçağı takılabilir jet motoru hazır olmuştur. Sonunda, II. Dünya Savaşında askeri uçaklarda jet motorları kullanılmaya başlanmıştı.

1940'lı yılların sonunda uçak imalatçıları, jet motorunu sivil uçaklarda jet-perovano kombinasyonu olan "turboprop" kullanmaya daha mantıklı buluyorlardı. Bunun ilk örnekleri İngiliz "Vickers Viscount" ve ABD "Lockheed Electra" uçaklarıdır.

Ancak, Sir Geoffrey De Havilland, firmasını sivil havacılığın önderi olarak kabul ediyor ve "eğer biz savaş sonrası da bir lider firma olacaksa, turbopropun ilerisine bir uçak yapmalı-

yız" diyor. İşte, bütün diğer uçak imalatçıları turboprop uçak yapılarak, De Havilland, jet motorlu yolcu uçağına yöneldi.

De Havilland, 1943'ün başlarına geriye dönük kanat dizaynı (swapt wing) dahil sayısız yenilikler getirmişti. Ancak, bu dizayn uçakta yeterli yük ve yolcu taşımaya imkan vermediği için dizayn sorumluları puro benzer bir gövde ile uzun kanatlara yöneldiler.

En büyük sorun jet motorunun yakacağı ve miktarı piston motorlu uçaklara göre en az 3 misli olan yakıtın uçakta nasıl depolanacağı idi. Bunun için uçağın 10.000 m'den daha yüksekte uçuşarak (basınç) az hava külesi içinde geri sınırlama daha az olacağı için daha az sarfedile-



ceği hesaplanıyordu.

Ancak, bu yükseklikteki oksijen miktarının insanları yaşaması için yeterli olmayacağı ve yolculara da devamlı oksijen maskesi takılmayacağına göre, kabinin basınçlandırılarak yeterli oksijen sağlanması çözüldü. Kabin basıncını taşıyacak olan gövde sacının kalınlığını gören bir gazeteci; "bu, sadece bir kâğıtsal kalınlığında bir alüminyum sac" demişti.

İngiliz Sivil Havacılık Dairesi, uçağın uçağı, en yüksek irtifadaki dış atmosfer basıncı ile, kabin içindeki basıncın farkı olan 8.5 psi'nin iki misli olan 17 psi'ye dayanmasını istiyordu. De Havilland'ın şef mühendisi bunu daha ileriye götürerek, test değerini 24 psi'ye çıkardı. İna. edilen kanata yerde, kanat ucu normal halde 1 metre aşağı, yukarı kaldırılarak yorulma testleri uygulandı. Bütün bunlar olırken dizaynda çalışan herkes tam gizlilik talimatına riayet ediyordu.

COMET'in (dizayn sırasındaki adı D.H. 106 idi, sonradan COMET olarak değiştirildi.) genel teknik hazırlıkları 1947 yılında tamamlanmıştı. Uçak, her biri 4500 pound'lık itme gücü olan 4

adet "De Havilland Ghibbi" motoruna sahip olacaktı ve motorlar gövdeye yakın ve kanat yapısı içine gömülü bulunacaktı. Bu dizayn ile hem kanadın kaldırma gücü azalmayacak ve hem de geri sürüklenme azaltılacaktı. Kesiti tam bir daire olan gövdede 36 kişilik first class yolcu taşınacaktı. Yolcu koltukları tek koridoru 2-2=4 kişi sıralı olacaktı. Cockpiti 4 personelliydi. Uçağın uçuş tavanı 40.000 feet ve yolcu kabini 8.000 feet irtifada kurulacak şekilde kabin basıncı olacaktı. Kalkış ağırlığı 100.000 pound, azami hızı 500 mph ve menzili 1.750 mil idi.

Talimatı edileceği gibi COMET inanılmaz yenilikler içeriyordu. Uçağın sıcak ve yüksek irtifalı meydanlardan kalkışını kolaylaştırmak için kanatlarına roket takılabiliyordu. Yine basınçlı yakıt fanalı, hidrolik güç ile çalışabilir uçuş kumanda ar. sivil uçaklarda devrim sayılabilecek olan yeniliklerdi. Bunlara ilave olarak gövde yapımında bazı yerlerde perçinleme buakıtip pahalı olan metal-metalde yapıya yönümü seçilmişti.

Burada sayılan bu yeniliklerin günümüzün modern yolcu uçaklarının tamzında hala kulland-

ığımız görüyoruz.

Doğal olarak, firmanın Yönetim Kurulu, Başkannın oğlu ve Baş Tecrübe Pilotu olan Geoffey, De Havilland'ı uçuran ilk test pilotu olacaktı. Ancak, 27 Eylül 1947 günü yüksek hız bir araştırma uçağı, olan D.H.108'i kullanırken düşerek öldü. Böylece xatibe ekibinde ikinci adam olan test pilotu John Cunningham, COMET'in ilk uçuşu gerefine nail oldu. İngiltere'de jet motorunun mucidi olarak tanınan Frank Whittle, geçirdiği bir hastalığın nezarat evresinde olduğu için ilk uçuşa yerde kalmıştı. Gülmüş gibi parlayan COMET'in zahmetsizce yeren kesil diğini ve tumanıya geçtiğini izlerken yanındakilere "Bu bana en iyi ilaç oldu" dedi. İlk uçuşu görmeye gelenlerin arasında olan İngiltere Kralı George-4, jet motorunu icat etmesinden ötürü Frank Whittle'a, SIR ünvanı verdi.

İçerdiği yenilikler ve rekabet nodenyle dizayn ve imalatın keskin bir gizlilik içinde yürütüldüğünü yukarıda söylemiştik. Sir Geoffrey, pazardan pay alması muhtemel diğer imalatçıların, özellikle ABD'deki imalatçıların uçağın imalat sırlarını ele geçirmelerinden hakk olarak kuşkulandığını ve kan önlemleri alıyordu.

27 Haziran 1949 günü basit, firmanın Hatfield'deki alanına COMET'in ilk havalanışını görmek üzere davet edilmişti. Firmanın halkla ilişkiler bölümü, gazetelere bilgi verilerken pilot John Cunningham uçağın uçuş öncesi taxi testlerini başan ile tamamladı.

Günün geç saatlerinde uçak havalanarak 35 dakikalık ilk uçuşunu gerçekleştirdi. Bu uçuşa ku-

süratini 10.000 feet tımanıldı ve tekrar kalış meydanına indi.

Test pilotu J. Cunningham uçuş sonrası uçak için "çok hızlı" tanımlaması yaptı. Ancak, bazı gazeteciler istisnâları her bilgiyi gizlilik nedeniyle alamadıkları için darılmışlar ve uçağın cömüsünü beklemekten alandarı ayırmışlardı. Bu nedenle olacak, bazı gazeteciler yıllarca De Havilland'a kin tutular.

Herseye rağmen COMET, devrim sayılacak tüm yenilikler ile süpriz bir şekilde test uçuşunu başarı ile yapmıştı. 21 Şubat 1950 günü de tara kabin basırlı olarak ilk uçuşun başarıyla tamamladı.

Bundan bir ay sonra, ilk müşteri olan British Overseas Airways Corp. (BOAC) yaptığı onaylama uçuşlarında (Beyrut, Cakarta, Johannesburg ve Singapur'a) 500 uçuş saatini toplarmıştı. 22 Ocak 1952'de COMET, sivil jet yolcu uçağı olarak sertifikasını aldı. Sonuçardarı memnuniyet olan BOAC 8 adet, British South American Airways (BSAA) uçaklarından 6 adet sipariş verildi. Bu iki İngiliz havayolunun dışında Air France, British Commonwealth Pacific, Japan Air Lines ve Royal Canadian Air Force'da sipariş vermek için De Havilland'ın kapısını çaldılar. Bu sırada, Kraliçe Elizabet ve diğer kraliyet mensupları Avrupa içinde dünyanın bu en hızlı jet yolcu uçağı ile uçuşmaya başlamışlardı bile.

New York'ta bir basın toplantısında BOAC'ın Başkanı Sir Miles Thomas beyecardı: "COMET'in Amerika'nın doğu sahillerine ve içlerine uçuş zamanı geldi. Bu gerçekleştikten sonra artık bir New York'ta Bermuda'ya



ya'zneye gidip kendi evinde kumlanabilir" demişdi. COMET'in ilk yolculuk seferini yapmasından sonra Pan American World Airways şirketi Amerikan Sivil Havacılık Dairesinden (FAA) Sertifikâ alınması şartı ile 3 adet COMET 3 uçağının siparişini verdi. Ancak FAA, yolcu kabin camlarının dikölçüğüne olması nedeniyle qeracave köşelerinde çatılma oluştu diyerek sertifikâ vermekten kaçınıyor, camların oval olmasını öneriyordardı.

COMET ilk yolculu ticari seferini BOAC olarak 2 Mayıs 1952 tarihinde Londra'dan Roma, Beyrut, Hattum, Entebbe ve Livingstone duraklı olarak Johannesburg'a yaptı. Mevcut diğer yolcu uçaklarıyla (Douglas DC-4, DC-6, DC-7 ve 3 dikey stabize Li Lockheed Constellation) 40 saatte yapılabilen bu yolculuğu COMET, 23,5 saatte tamamladı. İlk bir yıl içinde COMET'ler 170 milyon km havayolu katetmişler ve 28 bin yolcu taşımışlardı bile.

Günümüze ise THY İstanbul'dan Johannesburg'a A310 ile 9 saatte, ses hızının üzerinde uçan Concorde ise Londra veya Paris'ten New York'a 3,5 saatte uçuşuyor

Bundan hemen sonra COMET; Londra-Tokyo ve Londra Singapur arifeli seferlerine bağladı. Bu yeni jet yolcu uçağı piston motordlu uçaklara göre iki misli yakıt sarfediyor ve uçuş zamanını yarı yarıya azaltıyordu. Aynı zamanda piston motordlu olanlarına göre vibrasyonsuz, daha az gürültülü kabin ve kötü hava koşullarının gerçekleştiği tıfıfının üzerinde uçuş sağlıyordu. Bütün bunların dışında mevcut hız rekorlarını da kırmıştı. BOA ve BSAA ilk 14 uçaktan sonra imal edilecek olanlarda GHOST yerine ROLLIS ROYCE jet motorları takılmasını istediler. 1953 yılında kesin sipariş sayısı 100'ü geçmişti. Hesaplamalar, doluluk oranı %82 üzerinde olduğunda karlı geçildiğini gösteriyor ve doluluk oranı %88 olduğu için sarmış memnuniyet vericiydi.

Piston motordlu uçaklardan en popüler olanı DC 7 de 4 motordda 72 adet silindiri piston çalışıyor, her motor 3400 PS güç veriyordu. Yolcular doğal olarak bunların vibrasyon ve dayanılmaz gürültüsünü saatler boyunca taşımak zorundaylardı.

(Sürücü)

UTED 3'ncü KEZ AIREX FUARINDAYDI

MİNT Fuarcılık tarafından bu yıl üçüncüsü gerçekleştirilen AIREX , bu kez hem organizasyonu ile hem de yerli yabancı katılımcılarının nitelikleri ile dikkatleri üzerinde topladı.

Derneğimiz UTEĐ, bu önemli havacılık etkinliğinde; teknolojinin yanında insan faktörünün de önemli olduğunu objektif bir kanıtı olarak, tüm uçak teknisyenlerini temsilen katıldı ve havacılık camiasının vazgeçilmez kuruluşlarından olduğunu bir kez daha vurguladı.

Fuarı ziyaret edenlerin ve üyelerimizin yoğun ilgisini çeken standımıza; asker ve sivil üst düzey ziyaretler yapıldı. THY Genel Müdürü Yusuf Bolayır, THY Teknik Genel Müdür Yardımcısı Cemil Kayahan, THY İkranı Müdürü Oya Torun ve teknisyen arkadaşlarımızın yanı sıra kaulımcı firmaların temsilcileri de derneğimiz yetkilileri ile bire bir temas

kurarak derneğimizi onurlandırmışlardır.

Derneğimiz açısından oldukça yararlı olmasının yanı sıra, deneyimlerimizin artmasına ve UTEĐ'nin sektörde daha yakından tanınmasına neden olmuştur.

Bütün nitelikleri bakımından; diğer uluslararası havacılık fuarlarını aratma yanı AIREX aynı zamanda çok keyifli bir ortamda sürdü. İlk günün yağmur sürprizi biraz gölgelese de, diğer günler tüm standlarda memnuniyet hakimdi ve buna bir de firmaların iş yapma keyfi eklennince, bu fuar kolay unutulmayacak bir etkinlik oldu, son gün uçuş demolarının da artmasıyla tam bir havacılık şöleni havası esti.

Business Jet ailesi uçakların gövde gösterisi olan fuarda, Boeing, Cessna Citation, Raytheon, Bombardier'in Global Express'i, Dassault-Falcon ve Martin Air'in Cessna Caravan amfibik uçağı en çok ilgi toplayan uçaklar oldu. Bu-





Fuarı ziyaret edenlerin ve üyelerimizin yoğun ilgisini çeken standımıza; asker ve sivil üst düzey ziyaretler yapıldı.

FOTOĞRAFLAR: UTEB

run yanında Delta Havaacılık da bu kez varlığını en çok duyumsatan firmalardan biri oldu.

Bu güzel sergiyi daha iyilerinin izlemesi dileğimizle MINT Fuarı lığı ve emeği geçen tüm destekçilerini yeniden kutluyor ülkemiz adına bize böylesi bir fuar armağan ettikleri için teşekkür ediyoruz.

Uçuş Talimatı

Selahattin Gül-İstanbul Hava Yolları

Yıl 1919...
havacılık o
günkü şartlara göre
artık gelişmiş ve
yaygınlaşmıştır!
Artık bazı kurallar
konulması ve yeni
düzenlemelerin
oluşturulması ihtiyacı
vardır. Aksi halde
gökyüzünün Chicago
sokaklarından
farkı kalmayacaktır.

✦ Öyle düşünen gökyüzü-
zümün yeni sahipleri
uymak zorunda oldukları
ilk emirlerini yayımlarlar.

Bugün bizleri, her bir
maddesinin gülümseteceği,
uçak yerine "makine" isim-
ninin kullanıldığı ilk uçuş
talimatlarından birisini
zevkle okuyacağımızı düşü-



THE **1919**
U.S. ARMY
AIR SERVICE

FLYING REGULATIONS

1. DON'T TAKE THE MACHINE INTO THE AIR UNLESS YOU ARE SATISFIED IT WILL FLY.
2. NEVER LEAVE THE GROUND WITH THE MOTOR RUNNING.
3. DON'T TURN SHARPLY WHEN TAKING OFF OR TURNING SHOPS. HAVE SOMEONE LEFT THE TAIL AROUND.
4. IN TAKING OFF, LOOK AT THE GROUND AND THE AIR.
5. NEVER GET OUT OF A MACHINE WITH THE MOTOR RUNNING UNLESS THE PILOT RELIEVES YOU CAN REACH THE ENGINE CONTROLS.
6. PILOTS SHOULD BE CAREFUL HANDLES IN A READY POSITION TO WARE THE CONTROLS.
7. ROLLING ON THE STEPS, WINGS, OR TAIL OF A MACHINE IS PROHIBITED.
8. IN CASE THE ENGINE FAILS OR TAKES OFF PLANE STRAIGHT AHEAD REGARDLESS OF OBSTACLES.
9. NO MAN MUST TAKE FASTER THAN A MAN CAN WALK.
10. DO NOT TRUST ALTITUDE INSTRUMENTS.
11. LEARN TO GAUGE ALTITUDE, ESPECIALLY ON LANDING.
12. IF YOU SEE ANOTHER MACHINE NEAR YOU GET OUT OF ITS WAY.
13. NO TWO COCKETS SHOULD BE FLOWN TOGETHER IN THE SAME MACHINE.
14. NEVER RUN MOTOR SO THAT BLAST WILL BLOW ON OTHER MACHINES.
15. BEFORE YOU BEGIN A LANDING GLIDE SEE THAT NO MACHINES ARE UNDER YOU.
16. HOGGIE-HOPPING WILL NOT BE TOLERATED.
17. NO SPINS OR BACK OR TAIL SLIDES WILL BE INDULGED IN AS THEY UNNECESSARILY STRAIN THE MACHINE.
18. IF FLYING AGAINST THE WIND, AND YOU WISH TO TURN AND FLY WITH THE WIND, DON'T MAKE THE SHARP TURN NEAR THE GROUND. YOU MIGHT CRASH.
19. MOTORS HAVE BEEN KNOWN TO STOP DURING A LONG SLIDE. IF PILOT WISHES TO USE MOTOR FOR LANDING HE SHOULD OPEN THROTTLE.
20. DON'T ATTEMPT TO FORCE MACHINES ONTO THE GROUND WITH MORE THAN FLYING SPEED THE REGULAR IS BOUNCING AND BUCKING THE.
21. AT ALL TIMES WILL NOT WEAR GEAR WHILE FLYING.
22. DON'T USE AERONAUTICAL GAS IN CARS AND MOTORCYCLES.
23. YOU MUST NOT TAKE OFF OR LAND CLOSER THAN 50 FEET TO THE HANDS.
24. NEVER TAKE A MACHINE INTO THE AIR UNLESS YOU ARE FAMILIAR WITH THE CONTROLS AND INSTRUMENTS.
25. IF AN EMERGENCY OCCURS WHILE FLYING, LAND AS SOON AS POSSIBLE.
26. IT IS IMPROPER TO CARRY A GOOD PAIR OF Pliers IN A POSITION WHERE BOTH PILOT AND PASSENGER CAN REACH THEM IN CASE OF AN ACCIDENT.
27. JOY RIDES WILL NOT BE GIVEN TO CIVILIANS.



nerek ve mümkün oldu-
ğunca İngilizce metne sadık
kalarak aşağıda sunuyorum:

1. Uçabileceğinden emin
olmadıkça, makineyi uçur-
ma.

2. Motor kaçağı ile uçağı
yerde bırakma.



3. Taksi hareketi esnasında çok keskin dönüşler yapma. Kuyruğun, birisi tarafından kaldırılmasını sağla.

4. Kalkış esnasında yere ve havaya bak.

5. Pilot motor kontrollerini almaya kadar, motor çalışır vaziyette makineden ayrılma.

6. Pilotlar, uçuş gözlüklerini temizlemek için kolay ulaşılabilir bir yerde mendil taşınmalıdır.

7. Makinenin kanatları ve kuyruğu üzerine basmak yasaktır.

8. Kalkış esnasındaki motor anzasında arazideki engellere de dikkat ederek düz uçuşla iniş yapın.

9. Bir insanın yürüyüşünden daha hızlı taksi hareketi yapmayın.

10. İrtifa göstergelerine güvenmeyin.

11. İrtifa göstergelerini kullanmayı öğrenin, özellikle inişler için.

12. Çevrede diğer bir ma-

kine görürseniz, onun rota-
sından uzaklaşın.

13. Aynı makine ile iki öğrenci pilot birlikte uçamaz.

14. Diğer bir uçağa blast hava akımı gücü etkisi sağlamak için motoru çalıştırmayın.

15. İniş paternine başlamadan önce, altına uçan başka bir makinenin olacağına bakın.

16. Yere çok yakın uçuşa izin verilmez.

17. Makineye gereksiz gerilme kuvvetleri uygulamaya-
cağından, kayarak kuyruk ve sırt üstüne vrile (spin) girilmesi yasaktır.

18. Rüzgara karşı uçuluyorsa ve dönerek rüzgar istikametinde uçulması gerekiyorsa, yere yakın vaziyette dönüş yapmayın, yere çarpabilirsiniz.

19. Motor durdurularak yapılan süzülme hareketi sonunda, pilot eğer motoru tekrar çalıştırarak inmek istiyorsa, gaz kumandası (throttle) açılmalıdır.

20. Makineyi yerde kalkış hızından daha fazla bir süratle kullanmak, sıçramasına ve sekerek gitmesine neden olur.

21. Havacıların uçuş esnasında botlarına mahmuz takılı olmayacaktır.

(O günlerde muhtemelen bazı pilotlar, işyerine kendi atlarıyla gidiyorlardı)

22. Havacılık yakıtını, arabalarda ve motorsikletlerde kullanmayın.

23. Hangara 50 feet'den daha yakın olarak kalkış ve iniş yapmayın.

24. Kumandalara ve göstergelere aşina değilseniz makineyi uçmayın.

25. Eğer emercensi bir durum olursa en kısa zamanda inin.

26. Bir kaza esnasında kullanılmak üzere pilot ve yolcunun kolayca erişebileceği bir yerde, iyi durumda bir kerpeten taşınması tavsiye edilir.

27. Siviller, eğlendirilmek amacıyla uçurulmayacaktır.

Uçak Çöpleri

Dr. Oya Torum Y.Müh. Mimar

Uçaklarımızda yolcularımıza sunduğumuz yemeklerin üretimi, uçakta servisi ve uçaklarımızdan dönüşümünde oluşan "çöp" inanılmaz boyutlara ulaşmaktadır. Makale kapsamında; söz konusu çöplerin 2 ana kaynağıta, mutfakta üretimi sırasında ve uçaktaki oluşumunu ele alınacaktır.

Yemeklerin üretilmesi önemli bir çöp oluşum sürecidir. Örneğin, İstanbul'da İkrâm firmasında, günde 20-25.000 yolcu yemeği üretilirken ortalama 15 ton çöp açığa çıkmaktadır. Bir başka istatistiksel bilgiye göre ise; orta büyüklükte, günde 50 kişilik olan bir meydanla, İkrâm tesisinde günde 7-8 ton çöpün atılması söz konusu olmaktadır.

Mutfaklarda oluşan çöplerin ayrıştırılan kuşkusuz yemeklerin ürünüyle yakından ilgilidir. Bir başka önemli çöp üreme kriteri ise uçak içindeki sınıflardır. Ekonomi, business ya da first sınıf ayrımları çöp miktarını etkileyen faktörlerdir. Üretimin sınıflara göre farklılaşması, İkrâmın zenginleşmesi çöp yoğunluğunu artırır. Gelişmiş ülkelerde, ham maddenin hazır-



Uçaklarımızda yolcularımıza sunduğumuz yemeklerin üretimi, uçakta servisi ve uçaklarımızdan dönüşümünde oluşan "çöp" inanılmaz boyutlara ulaşmaktadır.



lanmış olarak temini nedeniyle, az gelişmiş ülkelere göre "çöp"lerin nicelikleri de farklılık göstermektedir. Gelişmiş ülkelerde daha fazla

hazır ürün ve porsiyonlanmış gıda kullanıldığından atık azalmaktadır. Gelişmiş ülkelere göre gelişmekte olan ülkelerde bu nedenle yemek üretimi sırasında daha fazla organik çöp oluşmaktadır.

• Organik çöpler de çok zararlı ve tehlikeli hatta öldürücü virüs, bakteri üreyebileceği gibi, sinek, böcek hatta fareler için ideal toplama ve çoğalma yerleridir. Öte yandan, uzun uçuşlar için hazırlanan yemeklerin çöplerinin daha fazla olacağı da doğaldır.

• İkrâm firmasında, üretimden çıkan gıda atığı, plastik malzeme, karton/ kağıt/ metal/tenekeler ve cam olmak üzere 5 ana çöp grubu söz konusudur. Bu atıklardan kağıt ve karton, metaller ve camlar ayrıştırılmaktadır.

Bir başka tipik sorun ise, yedek olarak hazırlanan yemeklerdir. Hava trafığında, yolcu figürlerinin tam olarak belirlenememesi ve uçuştan 10 dakika öncesine kadar değişkenlik göstermesi nedeniyle, daima yemek kaybı söz konusu olmaktadır. Bir başka deyişle daima yolcu

dan fazla yemek hazırlanmaktadır. Bu fazlalığın bir kısmı yolcu artışına cevap verebilmek üzere emniyet payı, diğer bir kısmı ise önceden tahmin edilemeyen "no show", "upgrade" gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır. Öte yandan uzun uçuşlarda daha çok çeşit yemek olduğundan daha çok çöp olmaktadır.

Uçuş sırasında boyut daha farklıdır. Uzun uçuşlarda, yemek ağırlığının %45-%50'si, kısa uçuşlarda yemek ağırlığının %40'a yakın bir kısmı çöpe dönüşmektedir. Kimi yolcu hiç yemek yememekte, kimi yolcu tepsideki herşeyi yemeyip bazı yiyecekleri bırakmaktadır. Yemeğin tamamı yense dahi tereyağ, reçel kapları, peçete, jelatin gibi atıklar kalmaktadır. Yemekler kutular içinde sunulmuş ise çöp hacmi yükselmektedir. Yemek seçeneklerinin bir miktar fazla yüklenmesinden ötürü hiç yenmeden kalan ancak hijyen kuralları gereği asla tekrar tüketilmesi mümkün olmayan yemekler de çöpe dönüşmektedir.

Ayrıca, kağıt, alüminyum foil, selefona, bardak, çatal/bıçak gibi çeşitli plastikler, karton kutular, paketlenme, malzemeleri, kağıtlar atıklar arasında yer almaktadır. Çay, kahve artıkları (puset, kağıt, kutu), uçuşta verilen battaniye, hediye, kulaklık gibi malzemelerin naylon paketleri, meyva suyu, cola kutuları, pet şişeler, cam içki şişeleri, içindeki kalınlarla çöp yığınlarını oluşturmaktadır.

Uçak üzerinde, yukarıda özellenen atıkların bazıları kabin ekibi tarafından çöp trolleylerine atılmakta, bir kısmı ise tepsiler üzerinde kalmaktadır.

Bu ayrımı kendi içinde büyük önem arz etmektedir. **Çünkü çöp trolleylerinin "ikram" ünitesi ya da ikram firmaları tarafından boşaltılması söz konusu değildir.** Çöp trolleylerinin içindeki çöpler daima, iç ve dış istasyonlarda **temizlik firmaları** tarafından alınmakta ve havalandırmanın, genel açık ya da kapalı çöp dökme alanına dökülmektedir. Yemek trolleyleri ve içki trolleyleri ise, işin gereği olarak ikram firmaları tarafından içindeki çöp nitelikli malzeme ile birlikte alınmaktadır.

Bu trolleylerde, yemek çöpünün yanında, küçük fakat hatırı sayılır oranda; kağıt alüminyum foil, çeşitli plastik malzeme v.b. bulunmaktadır.

Tepsilerin ve içindeki tekrar kullanılabilir (rotatable) tabak, fincan gibi malzemenin çöplerden ayrılacak (yıkama alanına) bulaşık bölümüne geçmesi, malzeme kayıplarının önlenmesi açısından önemli bir aşamadır.

İleri teknolojinin kullanıldığı ikram firmalarında, karmaşık otomasyon sistemleri kurulmuştur. Bu sistemlerde; **kirli malzeme, temiz su ve temizleyici kimyasallar girdileri** oluşturmakta, bağlı olarak temiz malzeme kirli su, yağlar, ayrıştırılmış ve/veya ayrıştırılmamış çöpler de çıkıları oluşturmaktadır. Bulaşıkhanenin sistematize edil-

mesi yani seferde kullanılan malzemenin tekrar kullanılabilir hale getirilmesi işçilik, zaman, mekan parametrelerini değişik boyutlara taşımaktadır. Gelişmiş sistemlerde de kullanılabilir malzemenin aynı genel olarak manuel olarak yani elle yapılmaktadır.

Çöplerin Taşınması

Uçaklara ve uçaklardan trolleye taşıma sistemi, kabin ekibinin tekrar kullanılabilir malzeme ile kullanılmış atılacak malzemeleri karıştırmalarına olanak veren bir sistemdir. Tüm ekipmanlar, yolcu ve ekip için uçağa getirilen herşey trolleylerin içindedir. Ve sefer tamamlandıktan sonra aynı şekilde, yenen yemeyen, içilen içilmeyen, aynı trolleylerin içine konarak geri dönecektir. Çünkü, kabin ekibinin malzemenin geri dönüşü ilgilendirmemektedir. Esasen, kabin ekibinin gökyüzünde, yerdeki hizmetten sorumlu ve sorumlu kişilerin beklentilerini yerine getirecek zamanları da yoktur. Her ne kadar SR, Delta ve LH gibi havayolları kabin ekibinden; çöplere dikkat etmelerini hatta uçuş sırasında ayrıştırmasını istiyorsa da çok kolay bir konu değildir.

Bu bağlamda; çöplerin uçak üzerinde, kabin ekibince kısmen ayrıştırılarak, sıkıştırılarak, paketlenildiği sistemleri (Trash Compactor) kullanan havayollarının sayısı artmaktadır.

Uçaktan dönen malzemelerin kirlendiği trolleylerin de temizliği, hijyen açısından çok önemlidir. Trolleylerin iç ve

Çöplerin toplandığı alanda, yine hava ile basınç farkı yaratılarak, siklon oluşturularak, hacmi ve ağırlığı değişik olan malzemelere değişik hareketler verilerek, ayrıştırılmakta ve kurutulmaktadır. Değişik kategorideki çöpler için tesis edilen çeşitli vakum hatları elektronik teknolojisi ile desteklenerek, çeşitli nitelikteki çöp oluşumunun akışı kontrol edilerek ayrıştırılmaktadır.

diş temizliği zaman, mekan, işçilik parametrelerinin fonksiyonudur. Yemek kalınlarını uzun bir süre barındırması olan trolleylerin yıkanması ve uçaktan yemek trolleyleri ile "İkramı firmasına" dönen çöpler için aşağıdaki sistemler kullanılmaktadır.

Çöplerin Kutulara Atılması:

En genel, en ucuz sistem dir. Özet olarak, tekerlekli çöp kutularının kullanımıdır. Çöp kutuları, bir çok firma tarafından üretilmektedir. Çekilerek, rampalardan veya hidrolik sistemle çöp arabalarına atılırlar. Emegün yoğun bir kullanımı söz konusudur. Manuel olarak çöplerin yenden dönüştürülmesi ve ayrılmasına olanak verir.

Konveyör kullanımı:

Çöplerin atılması ve ayrılması için kolay temizlenebilen, hareketli, 80-100 cm. genişliğinde kayan bantların sonunda bir çukur veya tekne yer alır. Bantların üzerine, tabak, tepsi vb. den işçiler tarafından atılan fakat ayrıştırılmayan çöpler, bantların sonunda toplanarak ya atılır veya ayrıştırılmaya tabi tutulur. Bantın uzunluğu, taşıma

kapasitesi metodun faydasını belirler.

Burgu ile çöpleri karıştırıp sıkıştırma:

Çöpler bir tüpün içine atılır. Tüp içindeki burgu çöpleri karıştırılıp parçalar. Ancak alüminyum kutular veya yanlışlıkla atılan çatal/kaşık makinaya zarar verir. Dikkatli ayrılmış çöpler için kullanımı uygundur. Ayrım ise elle yapılır.

Su ile temizleme:

1973-1980'lerde kullanılmaya başlanan sistemlerdendir. Ön yıkama düzenidir. Çatal/kaşık, tabak vb. elle tepsiden alınır, tabakların içindekiler tepsiye boşatılır. Tepsilerin üzerindeki çöpler debisi yüksek basınçlı su ile sürüklenir. Ancak, bu sırada tepsi üzerinde kalan, (disposable) "atılır" nitelikteki malzeme plastik bardak vb.nin yansıra dikkatten kaçan malzemede çöple birlikte atılır. Islanan çöpler ağırlaşır. Normal ağırlığının yaklaşık "5" katına çıkar. Suyun bir kısmı süzülerek kanalizasyona akar, diğer bir kısmı ısı ile çöplerin kurutulması sırasında buharlaşır ve kalıntı yakılır veya gömülür.

Vakumlu sistemler

En gelişmiş sistemdir. One-cayon alanının her tarafı vakum ile donatılır. Sistemde tepsiler konveyör üzerinden geçerken çöpler elle ayrılır. Çöpler vakumlu başlıklardan emilir. Vakum hatları mutfakın diğer hazırlama alanlarına da tesis edilmiş ise, bu alanlarda çıkan çöpler de emilir. Karton veya teneke kutuların katanıp akışınıp sisteme verilmesi gerekir.

Çöplerin toplandığı alanda, yine hava ile basınç farkı yaratılarak, siklon oluşturularak, hacmi ve ağırlığı değişik olan malzemelere değişik hareketler verilerek, ayrıştırılmakta ve kurutulmaktadır. Değişik kategorideki çöpler için tesis edilen çeşitli vakum hatları elektronik teknolojisi ile desteklenerek, çeşitli nitelikteki çöp oluşumunun akışı kontrol edilerek ayrıştırılmaktadır.

Karmaşık sistemlerin kullanımı kolay olmayıp üstelik de pahalıdır.

Çöp konusu, üzerinde çok uğlaşılan ve çalışılan konuların başında gelmektedir. Zira yenden değerlendirme, çevreyi kirlenme, kayıktan ziyan etmeme konusu her zaman gündemdedir.

Atık su/ atık yağlar/ organik atıklar

Çevreyi kirlenme yönüyle ele alınan temel sorunlardan biridir. Çöp sularının yağlarla birlikte kanalizasyona karışması son derece sakıncalıdır. Bu nedenle kimyasal arıtma veya biyolojik arıtma yapılmalıdır. Bazı sistemlerde organik çöplerin yakılması veya gömülmesi uygulamaları da yapılmaktadır.

Konunun Önemli YAŞANILABİLİR BİR ÇEVRE için giderek arttığından

Tarafımızdan sık sık ele alınacaktır.

İstanbul Havayolları

K-Q
TSE-ISO-EN
9002

"KALİTELİ"
hava yolu



TÜRKİYE

Tel : 0090 212 423 7000
Faks : 0090 212 423 3861

ALMANYA

Tel : 0049 6927 23111
Faks : 0049 6226 22441

İNGİLTERE

Tel : 0044 181 888 7555
Faks : 0044 181 386 4125

FRANSA

Tel : 00331 431 285 85
Faks : 00331 474 212 74

AVUSTURYA

Tel : 0043 1 599 66 30
Faks : 0043 1 599 66 35

web : www.ihy.com.tr e-mail : info@ihy.com.tr rezervasyon@ihy.com.tr





ÇİNİ DİYARI KÜTAHYA'NIN DOĞADAKİ EŞSİZ YORUMU KÜTAHYAM FRİG VADİSİ'NDE UNUTULMAZ ANLAR YAŞAMAK İSTEMEZ MİSİNİZ?

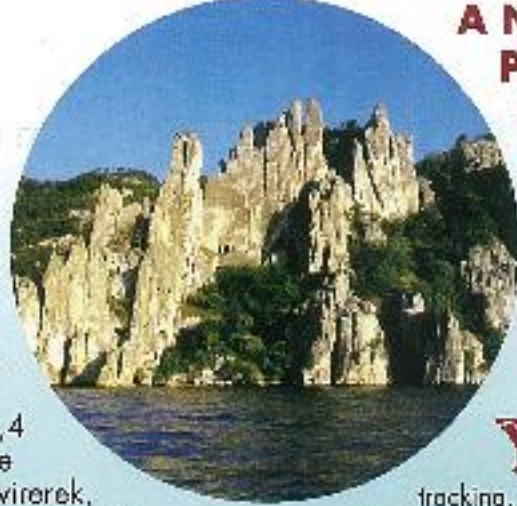
Bütün dünyayı gezebilirsiniz. Dağ, treking, deniz, güneş ve çadır... Bunları bir kaç defa belki de bir çoğunuz yaptınız.

Gene de gündelik hayatın rutininden ayrılmak, kısa bir soluk almak istiyorsunuz, fakat zamanınız yok... Güzel bir günde İstanbul'dan 3,4 saatlik bir yala çıkarak ve yönünüzü Kütahya'ya çevirerek, farklı ve de keyifli bir hafta sonuna uzanabilirsiniz...

Çinici Sıtkı Usta'nın "KÜTAHYAM FRİG VADİSİNDE" Sofça Köyü, Porsuk Barajının hemen kıyısında (CERAMIC HOUSE) çini satış noktasında size bu olanakları fazlasıyla sunuyoruz; Karşınızda, KRAL MIDAS'ın masallar ülkesi FRİG VADİSİ var.. Yöreyi kendiniz soruşturup ister balıkçılarla anlaşıp çabucak, sandalla geçirsinler sizi karşı kıyılara..

Henüz hava kararmadan çadırınızı hemen kurun. Vadinin rüzgarını bağrınıza doğru kucaklamak için kayalara doğru bir yürüyüşe geçin... Bir şarkı mırıldanarak belki de kendi kendinize gülebilirsiniz, hatta KRAL MIDAS'la konuşabilirsiniz...

Ay ışığı, güneş, güzel DOĞA sizleri bekliyor...



**A NIGHT AT THE
PHRYGIAN
VALLEY;
INSPIRATIONS
OF
UNDISCOVERED
KÜTAHYA IN
NATURE...**

You can travel around the world... Mountain climbing tracking, swimming in the sea, sun and nature with your tent... You have done most of them a few times and may be you are tired to go on holiday.

But you like to escape for a few hours out our routine life, you will take a breath, but you haven't got enough time. There is still a possibility. One friday afternoon you can take your car on to Kütahya, 3-4 hours on the way for a nice and different weekend.

We are at the ceramic house of Sıtkı Usta at the Sofça Village beside the porsuk damlake for Sıtkı's "My Kütahya and the Phrygian Valley".

On the opposite side of the lake is the Phrygian Valley of the king Midas Land of tales. May be you can have a chance to speak to find Midas...



ÇİNİCİ SITKI USTA
Atatürk Bulvar Merkez Apt. No:2
KÜTAHYA

Tel : 0274 216 30 98
Tel/Fax : 0274 216 28 32

Havacılık Önderleri

Turan Körez



BLERİOT XI

Bu yazımızda sizlere 1900 yıllarından bir örnek verip, havacılığın nereden, nereye geldiğini göreceğiz.

Ülke: Fransa

Tip: Tek motorlu

İlk Uçuşu: 23 Ocak 1909

İki kolluklu okul ve keşif uçağı 1908'de Louis Blériot tarafından Model XI tasarlandı ve uzun bir çalışmadan sonra havacılık tarihinde emin bir yer aldı. Louis Blériot ilk uçağına 23 PS (17 kW) motoru taktı. Daha sonra 25 PS (19 kW) motorla değiştirdi. 26 Haziran 1909'da Avrupa uçuş rekorunu 36 dakika 55 saniye de kırdı. (Havada kalarak.) Bir ay sonra Manş Denizini geçince meş-

hur oldu.

1913 sonunda Blériot uçağı

sayılarını fazlalaştırdı. Buna ek olarak İngiltere ve İtalya bu uçakların lisanslı imalatına başladı. Böylece Blériot XI keşif ve topçu keşif uçakları olarak kullanıldı.

1915'de Blériot'ların büyük bir kısmı görevden alınıp, uçuş okullarına verildi.

Kaynak: Flugzeuge, Riccardo Niccoli

Teknik Özellikleri

Kanat Uzunluğu: 10.25m

Gövde Uzunluğu: 8.45 m

Yükseklik: 2.5 m

Kanat Yüzölçümü: 23 m²

Boş Ağırlık: 349 kg

Max Kalkış

Ağırlığı: 625 kg

Son Geliştirilmiş Motor:

GNOME-7B-70PS (52kW)

Azami Hız: 106 km/h

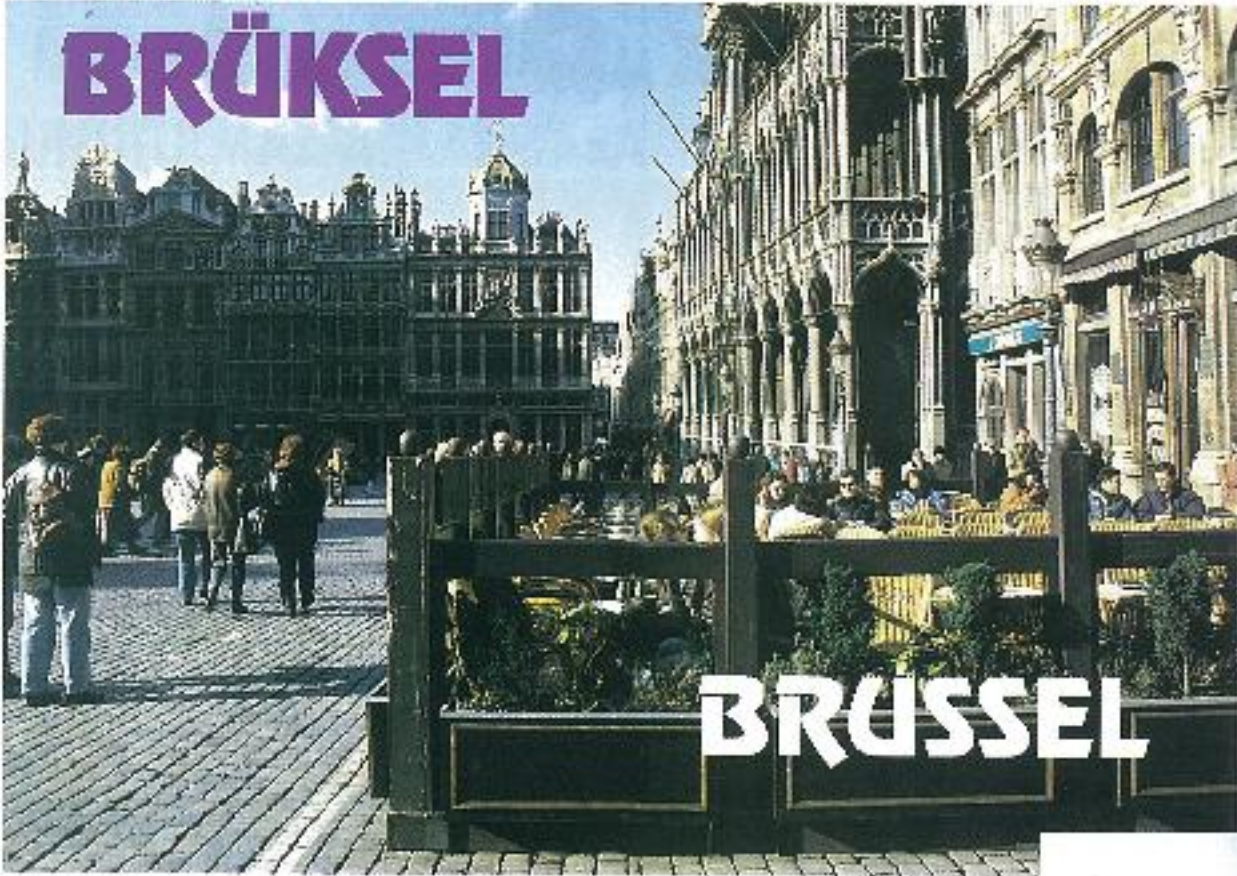
İrtifa (yükseklik): 200 m

Menzil: 3.30 saat

Personel: 2 kişi



BRÜKSEL



Büyük uluslararası kurumlar karargahları barındıran Brüksel, Avrupa'nın başkenti statüsü kadarıyla pek çok ilginç mimarisi olan, Avrupa'da en başta en çok lokanta düşen bir kent.

Yolun büyük bölümünü baharı nemler altında yaşayan Brüksel ile pek elverişli olmayan meteorolojije şartlar altında tanınacaksınız. Öyle merhabalaşacaksınız.

Ama ne gam! Asla ümit etmeyin. Kendinizi, Belçika Avrupalı ve hafif meşrep gençlerinden birisinin kolları arasına bırakın. Dışarıya vurun. Önce, Belçika'nın halkı olarak dünyanın en güzel belediye meydanı olarak tanınan Grand Place'a gidin. Hava biraz yağmurlu olsa bile, kalıcı kahvelerin tertesi altına kurulun. Yeryüzünde en çok yerli, bir çeşidin yaşadığı kentte, ziliplerin hâlâ Ortadoğu topraklarıyla uyulaştığı macasta köpeklerinden birinin ısmarlayın. Sonra da etrafı teuraşaya koyulun.

İlkin, 16. yüzyıl Gotik üslubu ve harika mimari ile Belediye Sarayı'nı göreceksiniz. Şansınız yaver gelirse takdirde de, kalın beygillerinin çokluğu esat faytonla nişanlı etesi tura alan yeni evlilere rastlayacaksınız. Aşama imişse, kuleden gelen saat başı çarların çok romantik ışık oyunlarına dizeleyeceksiniz. Biraz hıyuleneceksiniz.

Rahatsız öteki taraflara çevirdiğinizde ise, modern ta-

As home to numerous international organisations, Brussels claim to the title of capital city of Europe is indisputable.

If you chance to be flying to Brussels when you read this article, you will almost certainly leave terra firma in cloudy weather and find it drizzling as you leave the terminal.

Living most of the year under a blanket of chilly damp, Brussels is unlikely to welcome you with encouraging weather conditions. But do not let gloomy first appearances put you off. The weather is beside the point in Brussels, so just relax into the arms of Europe's most European and most frivolous cities.

Start by going to Grand Place, described (by the citizens of Brussels, but nonetheless quite rightly) as the loveliest public square in the world, even if the rain has not yet stopped completely, you can sit under the canopy of a pavement cafe and order beer still brewed by monks according to a medieval recipe. Then sit back and study your surroundings.

First your eye will be drawn to the superb 16th century Gothic Hotel de Ville (council house), and then if you





zihin gerçek anlamdaki ilk burjuva sitesinin lence binalarıyla karşılaşacaksınız. Eski zaman kasaplarının, terzi-
lerinin, marangozlarının, boyacılarının pek zevk sahibi
olduklarını düşüneceksiniz.

Belki de, bütün burjuva koniğine rağmen bütün cla-
sına mübcedlere açmış olan bu şehre, ayrı binalarda,
Victor Hugo'nun veya Karl Marx'ın sürgün yılları yaşadığı
duyacaksınız.

Ama belki de, Brabant Dükleri Evi üzerindeki on co-
kuz heykelin panaklarıyla hep ötekileri işaret ettiği-
ni, çünkü "yoklukların dönen Belediye Başkanı'na 'ka-
nın beni hanginizle aldın' sorusuna, him enclimen
üçlemini birbirlerini göstererek cevap verdiği rivayeti-
ni işleyeceksiniz.

Ah eski kadınlar!

Başla bir evayeti işitmek için ise, şehrin ebeci mas-

are lucky you may see a newly married couple driving
past in a horse-drawn carriage. As evening draws in,
you can listen to the nearby clock chiming the hour to
betrifling light effects. The magic of Brussels is begin-
ning to work.

On the opposite side of the square are the gutted halls of
modern history's first true bourgeois city. The butchers,
tailors, carpenters and dyers of those days certainly had
good taste. Perhaps you will hear that Victor Hugo or
Karl Marx lived in exile in the same buildings, in a city
which for all its bourgeois character, has always opened
its arms to refugees. Or you may listen to the story of the
monstrous statues on the facade of the Maison des Unes de
Brabant, each of the stone aldermen is pointing his fin-
ger accusingly at the others, in answer to the question
posed by a mayor of Brussels on his return from a long
absence: "Which of you committed adultery with my wi-
fe?"

To hear another story, you will have to make your way
to the statue of Manneken Pis, the city's celebrated mas-
cot. On your way you can watch the relief carving of a
woman on the right of the Hotel de Ville and make a
wish. Quite possibly you will wish for strength of mind to
abstain from the world's most delicious chocolates and
pralines, so that you do not go home severely overweight
and suffering from chronic indigestion. Alternatively,
you could pray for immunity from the attractions of the
lace shops, patronised by Europe's rich and famous.



Uçuş Noktası

kotu durumundaki Manneken Pis heykeli önüne kadar yürüyeceksiniz. Bu arada da, Belediye Sarayı'nın sağ tarafındaki kadın kabinasına dokunarak edak tutacaksınız. Manneken fazla kilo almamak ve mide fosaına uğramamak için, dünyanın en nefis çikolata ve pralinelerinden arak anırtmamak dileğinde bulunacaksınız. Ya da, bütün Avrupa aristokratlarının de alışveriş yaptığı dantéci dükkânlarının cazibesine kapılmamak amacıyla dua okuyacaksınız.

Aşağı yukarı "ışeyen yumurtcak" adanmış gelen Manneken Pis'in d'bine ulaştığınızda, bronz heykelin, yangın başlangıcının üzerine işeyerek, kendi faciadan koruyan çocuğu anısına da, heykeli çeşit çeşit giydirmek olacağını duyacaksınız.

Ama bana kalırsa, Belediye Sarayı çevresindeki ana mekanda kauraya uyumlu olsanız bile, artık bu çocuğu ciwanına pek oyalanmayın. Biraz daha yukarılara çıkan, Gashon Meydanı'na ulaştığınızda, eğer günlerden cumartesi ise, hiç aksatmadan seyyar antika dükkanlarına seyirtin. Zaten bütün çevreyi sarımsılaşmış olan ve Avrupa'nın en büyük antika merkezi olan bu meydanda, mağazaların etkisi el yakığı için, hiç olmazsa seyyar tezgahları balon, helki, nispeten ucuzundan bir Konstantiniye kartpostal veya Osmanlı armalı bir kösekl saat düşürebilirsiniz.

Bulanadınız mı? Beis yok. Valdirizi öğleden önceye, bilhassa da pazara denk getirin. Biraz aşağılarda, Esli Top Oyunu Meydanı'nda kurulan ve muazzam boyutta ki bit pazar na yitiriyün. Aslında hem Fransızca, hem de Bellemenke konuşulması gereken bu şehirde, bunların fazlasını da inanılmaz biçimde birbirlerine karıştı. Marolles mahallesi lehçesini dinleyin. Aynı lehçeye, tıpkı bir pazar esnaf ve müşterilerinde olduğu gibi, artık Türkçe, Arapça, Rumca, İspanyolca karıştığını da işitin.

Fakat siz siz olun, tekrardan Sablon Meydanı'na dönün. Artık gençliğin müdavimi olduğu ve manken kızlara playboy delikanlıları yarıştıran tenaslardan birisine oturun. Burada bira ısırtlayın. Fransızların şarubu kaçırmış beyaz şarap söyleyin.

Bu arada, aynı masalarda yedi düvelin yüz cili konuşulduğunu işiterek de, birçok uluslararası kurum barındıran Brüksel'in Avrupa başkenti sıfatını gerçekten hak ettiğine karar verin. Kuzayın kenti tenellüs edin.

Artık karnemiz mi acur? Doğrusu, tavsiye edecek yer bulamıyorum. Yoktuktan değil, varlıktan bulamıyorum. Avrupa'da kişi başına en çok lokantanın düştüğü bu şehirde, şuna veya buna gidin önerisini getiremiyorum. şüphesiz keserize Harun öğüsünde güvenmek ve bir ay öncesinden yer ayıtmak kaydıyla, ünlü gastronomi reh-



At any rate, when you reach the bronze statue of the little boy passing water, the immortal Manneken Pis, you will discover that it was erected in memory of the boy who saved the city from burning by putting out the first flames in so natural a fashion. You will also learn that local tradition is to dress up Manneken Pis in a variety of costumes.

Now leaving the statue behind, walk on to Place Gashon, where if it happens to be a Saturday you can browse happily among the antique stalls. This square and its surrounding side streets is Europe's largest antiques centre. If the price tags in the shop window's frighten you away, you can take refuge at the market stalls where you may even come across a bargain souvenir in the form of a 19th century postcard of Constantinople, or a pocket watch bearing an Ottoman coat of arms.

Not to worry. The next day is Sunday, when you can make your way downhill to the huge flea market in Place du Vieux Marche au Bal before noon. You probably expect to hear French and Flemish spoken in Brussels, but in the Marolles quarter you can listen to the local dialect, an inextricable mixture of the two. And what is more, its users have incorporated snatches of Turkish, Arabic, Greek and Spanish as well.

Now it is time to return to Place Sablon and take a seat on one of the terraces where the younger generation meet. Amidst the modes and playboys competing for each other's attention, order yourself a beer, or for a change try white wine with a dash of re currant syrup.

From other tables around rises a babel of languages, spoken by the army of bureaucrats employed at the numerous international organisations headquartered in Brussels. Breathing the cosmopolitan atmosphere you are forced to admit that the city's claim to the title of Europe's capital is indisputable.

Do you feel hungry by now? I hesitate to recommend anywhere to eat, not for lack of good restaurants in Brussels but, on the contrary, because the sheer numbers

heri Michelin'in pek basis biçimde dağıttığı yıldızlardan en fazlasını almış ve dünyada çok uacı mekanlar arasında bulunan Comme Chez Soi veya Villa Terranie türünder gahavetlerde kuru edebilirsiniz. Bir defa geldiğinizde gükredebilirsiniz.

Ama isterseniz, özellikle bir akşamı kaldı, Grand Place'in sol tarafından kalan ve Küçük Kasaplar Sokakı gibi adlar taşıyan geçitlerle dolayın.

Birbir çeyti bahçin, balakozun, pavyonun, işitilysin kaidemaları taşınış vitrinlerde sergilenen yüzerce lokanta arasında gezin. Bu anda, firsattan işkade, katarun en eski ve en muhteşem pasajında dolayın. Kalıçe Galerisinden Kral Galerisine geçerken de, Aux Armes de Bruxelles restoranı önünde Bach ıera eden kuan şapkasına bozukluk atın. Esterğin zirveye ulaşığı vitrinleri yakalayın. Kalitenin oprey yüksek olmasına rağmen buradaki lokantaların biraz turist işi m bulduğunuz Siz katlıyorum. O zaman, art deco sanatın başkenti olan bu şeahde, tır Bursa binasını başğığindeki Falstaff'ı öneçiyorun.

Pakat sizin tercihiniz mizari değil ila midyeyse, o zaman biç ducunayın, üzeride fritene yazan haricalem lokantalarından birine dâin. Eğer mevsimiyse, mufakkak, kezeriz sıyında haslatmış midye ismarlayın. Kazarla gelce otarulat bittmeye çağınayın. Patronkarnızı da yemeyin. Veya, birayla pısmış siğir yah nısı ya da üç parmak kalırlığında biftok söyleyin. Dünyanın en leziz patates kızartmalarından tekrar istemeyin. Patronun bunu zaten tazeleyeceğini unutmayın. Bazılarını anlatığı ve Belçikalıların rüyala patates kızartması gördüğünü iddia eden yalana da inanmayın.

Afiyet olsun

Yemek işlerinden sonra ne ni yaparaksınız? Otasına ben karışın

İsterseniz, masnı ni hep güdükünüz için, 1958 Dünya Fuarından kalma ve nükleer çekirdeği torus'liler Atomium'a kalar ucanabilirsiniz. çok büyük ölümle ile hayal kırıklığına uğlayabilirsiniz. Veya, Brüksellilerin Avukat adını verilecek ve hayat rümini değıştirilecek için pek baz etmedikleri AT menurlarının çağış ruh suz arabalilerinde dolaşabilirsiniz.

Akşaman o saatinde, sislerin içinde yalnız hayallerle rastlayabilirsiniz.

Buna ters tepki olarak da, insanların salata kalar birra buğusu ve şadı neçesiyle sarhoş ıldığa sayısız kafevelere d'şebilirsiniz.

Eski Breughel tablolarını yaşayabilirsiniz. sizin de bir tunc ismaraktan kaydyla, Brüksel'in tarihi herçeşreli ilan edilebilirsiniz. (sıvırlı)

make decision impossible. There are more restaurants per person in Brussels than in any other European city.

If money is no object, and you have had the foresight to book a table a month in advance, then you may dine on the culinary masterpieces produced by the chefs of Comme Chez soi or Villa Terranie. You will not regret it. These establishments are the proud possessors of the maximum number of stars distributed to singly by the Michelin guide.

A more economical alternative is to wander up the small alleysways with names like "Small Dutchers Street" to the left Grand Place and try your luck in one of the hundreds of restaurants whose windows overflow with a myriad varieties of fish and seafood. This is also the opportunity to explore the continent's best and most magnificent arcade. In passing from the Queen's Gallery to the King's Gallery, toss a coin into the bar of the girl playing back in front of Aux Armes de Bruxelles restaurant.

The aesthetics of the restaurant windows are unsurpassed. But you might complain that, wishing to cast no aspersion on their quality, these restaurants are too "touristy". I agree. In that case you could try Falstaff adjoining the Stock Exchange, or without a second thought plunge into one of the ubiquitous friterie restaurants. When in season do not miss mussels steamed in crayfish stock. And remember, there is no need to finish up the capdron of food which appears, however delicious. Or perhaps try the beef stew with beer, or tender two finger-thick steak. Whatever happens do not order a second helping of the world's most mouthwatering French fries. The waiter will bring them anyway. Do not believe it when they tell you that the Belgians see french fries in their dreams. Forget about such calumny and just enjoy chips with everything.

In dinner is over, and you want to know what to do next. Don't as me. If you like, visit Atomium, the model of a nuclear core built for the World Trade Fair in 1958. Having seen its picture so often you will probably be disappointed with the real thing. Or stroll around the soulless districts inhabited by b.c. officials, dubbed Asrocrats by the unsympathetic Belgians, who are annoyed by the way the rhythm of their lives has been put out of joint. At that hour of night you will meet none but ghosts in the mist. On the rebound you might throw yourself into one of the countless cafes whose patrons carouse amidst clouds of beer fumes until the early hours.

The scenes are straight out of early Breughel. Your companions will proclaim you an honorary citizen of Brussels if you order a round of drinks. (sıvırlı)



kupalaia sarap iğnele kızı sarı

Zen ilahiyatı Kadim ve ebedîye ne de la-
zıdır inandır. İnsanların leza eldiklerini
bilir insanlarda ebu kadim olan ilahia-
nın insanlarda ebu leza eldiklerini bilin.
Onlardan korkar. Kadim fedakarlıkların on-
ların içindeki alimlere gelmiş. Onları seve-
mez. Yalnız kadim sevir.

Kendini size ödünçünü gibi taci ettiğini, şunu da söyleneceğini ki, eğer seversenler, atarım olsun, zengin olmayı, yaşamayı kurt, buğün fıkırlama, siz olduğunuz sarıdan, taci etmeyeceğiz.

Aziz başkanı! Tasarlığe ihsadınız elmadu-ğundan yazarak, yaparaktı okduğunuz ve Yüceñlilain usulüne göre yazılar yazdığınızı görüyorum. Şu husus bana bir ilah elini bürmer emolsiniz; şifalı alfabeñi basıncı olursunuz. Allahınin muradı benice, şüphesiz alfabeñi ancak diarefini kolaylık için yarat etmiş. Sonraları müellelerin onı edebiyata kullanacakları aklına getirmişim. Farklı işleri terpedirmek için basıncı sınırlı bir yazı sistemi bulundu. Kendine parayacak şeyleri kompşularında bulursanız alınaktan geçirmeniz her şeyde birimlik addısında da çeşitlik. Dilin semilesi dilidir, boykeltirliğı. Mairdan ve Babiliden ahdim. Eğer bu hususda bu yazı sistemi bulsaydın alfabe kaid etmek için kendinizi çarınayacakmış. Fakat bugün kaidelerize Herifler adına takdirmiz ve ne olduklarını bildiğimize kavirlerin ve Muslilana fuzecolifliki ibrahimani karıştırmaz-

de. Bununla karşık, giüft ve yavaş yazılabilen yazı ile eleğündede, bu türün teneşlerini kaydetmekten ziyade, necekleme ve meşuklukları ümürleri ile söylemeye çalışıldı.

Müşah pazarcıların kullandıkları ilk bilgisayarlı şekilleri kasetliydiler ve sadeleştirildiği bir de dağıtıcı pazarcı yine aynı ve zor yazılabiliyordu. Çözüm sistemi köktü. Eki yeteneğle ne kadar sadeleştirilse yine bilgisayarlı yazıcı zor derece kargılık bir yazıydı.

Mislimizin gerek tanrı gerek kudsî-
cûs hiyerogliflerce ikiden temsil eden
ışıkta seleni temsil eden işaretleri
birbirine karşılaştırmışız. Ben, bir
daha harika papirisi, bir sayfa işaretleri
den gimi ilsimi akları ve bunların gimi
el harfli bir altıbe edim.

Bu hantada bərbud bir əs təhsil edən, sabuk və səliqə bir qazda birleştiliklə bəhə bəsləri ota cəmlə cəmləndirən ola bilməz. İki dənədən bir dəyərdir?

[illegible]

Azade teharvillerinin tuzlu, beğeniyen, fikir irtisakı mabine sırtı engeldir. İcadınız son derece güzel ve kıymetli olmakla beraber, mülekan kalıngar. Nispetanlığı, sıralı bantlerdefer. Zira sadık bader, sa düşkünceleriz. Yüceltiler buldutan. Yüncülerin buldüyacı her goyi mütakamalleştirmek to hiseleri vardır.

- Sadece harfler mi? Kötü bir alışkanlık sebebiyle bazı harfleri daima birbirine karıştıran. Belki bu alışkanlığına varışınızda Uygur Kadrosı bize yardım etmiştir.

- Benim kendisine bağlıyım. Başire
lemin kaptırmasını değil, bağışlar gib
görün, çünkü baktısı iradesi silah verire

İşleri için popüler kullandıkları bir velle kelimele resim idi. Beşyatın, falez ve namlıslı amlisine sarhoş dansın, eğlencenin ve diğer bütün izahatıcazı affediyoruz. Çünkü siz Yıllarınızda bütün diğer yazarların en keyiflisi olan yirmi iki harfi Fenike alfabesini verdiniz. Çünkü bu bütün alfabeler bu yirmi iki harften oluşmaktadır. Bu harflerin yapı edemeyebilecek bir işi görür.

Sizin ilahî kudsîyetden, Yüce ve İhsanî Câtî) yazılan plâmîşur, bütün Aşıkpaşazâde-
nâmlardan doğmuştur. Ermenice ve İt-
tence'den tutunuz, Asurice ve Arapça-
ya kadar bütün Samî yazılan sizin
altıbinlerden çıkmıştır. Benlik altıbesi Çi-
pöppa ve Habes altıbeşidir. Zend ve
Pahlavi dâhil olduğu bakı, bütün Orta
Asya altıbelerininin, İtala Güney Asya ve
Beyaragın yazılan doğumuy olan Hind
altıbesinin cahi habesidir.

Ne talid Ne bürhâ bagar! Şu sanile yer
güzürde Kadinos alfabesinden çıkınamıs
bir tek yazı yosur. Bu düğpade yazı ya-
zan her fer, esdi fenikeli düz ana modiyun-
dur. Hınnı düşünürce, vizi şun ve şereflidi-
ci en gülsak mevlâhude görüyorum, ve
alfabenin mucidi İsaal kadınvun bu gece
otacı bu sarıpk şereflendirmesinden
duydığını ninnemarışı asıl ilâce edece-
ğini bilmiyorum.

- Aziz hayr m, mironcağı günden tedil edim. İlahından memnundur. Akıl ziyatından yalnız kendine seni yapları bir nezaket gibi kabul etmeyeceğin. Hayallere karşı olduğundan beri ne sayı, ne alim tozu, ne fikriye sırtıma günden salsıyordum. Bay Stanley'yi her yününde anıktır usşağı misalini takibi ettiğinden beri, arada vanda, bezzimle dileğiden bazı araştırmalar bilgileri koruyarak sınırlarını gidereye çalışıyorum. Horoz ses, işitipörün. Allaha ısmaradık ve zengin olmaya çalışın. Bu dünyada yalnız keret ve kudrete binen yenerdedir.

Böyle dedi ve kayboldu. Sobanın ateşi sönmüştü. Geceyin serinliğini vücudunda dıymaya başlıyordun. Başım çok ağrıyordu.



En Hızlılar, En Yavaşlar



“Tavşan gibi hızlı, kaplumbağa gibi yavaş”... Hayatımızda çok sık kullandığımız bu benzetmeler zamanın para olduğu günümüz dünyasında sürati anlatan tanımlardan bazılarıdır. İnternetteki veri hızından tutunda kullandığımız arabaya kadar bir çok konuda süratin ölçülmesi ve kıyaslama teknikte yaygın olarak kullanılmakta ve bu konu gündem güne daha da derinlik kazanmaktadır. Kullanılan hız birimleri çok farklı olmakla beraber en çok bilineni “kilometre/saat”tir ve km/h olarak tanımlanır. Amerikan filmlerinden de çok iyi bildiğimiz gibi Amerika, İngiltere ve bazı ülkelerde ise “mil/saat” (mph) geçerlidir.

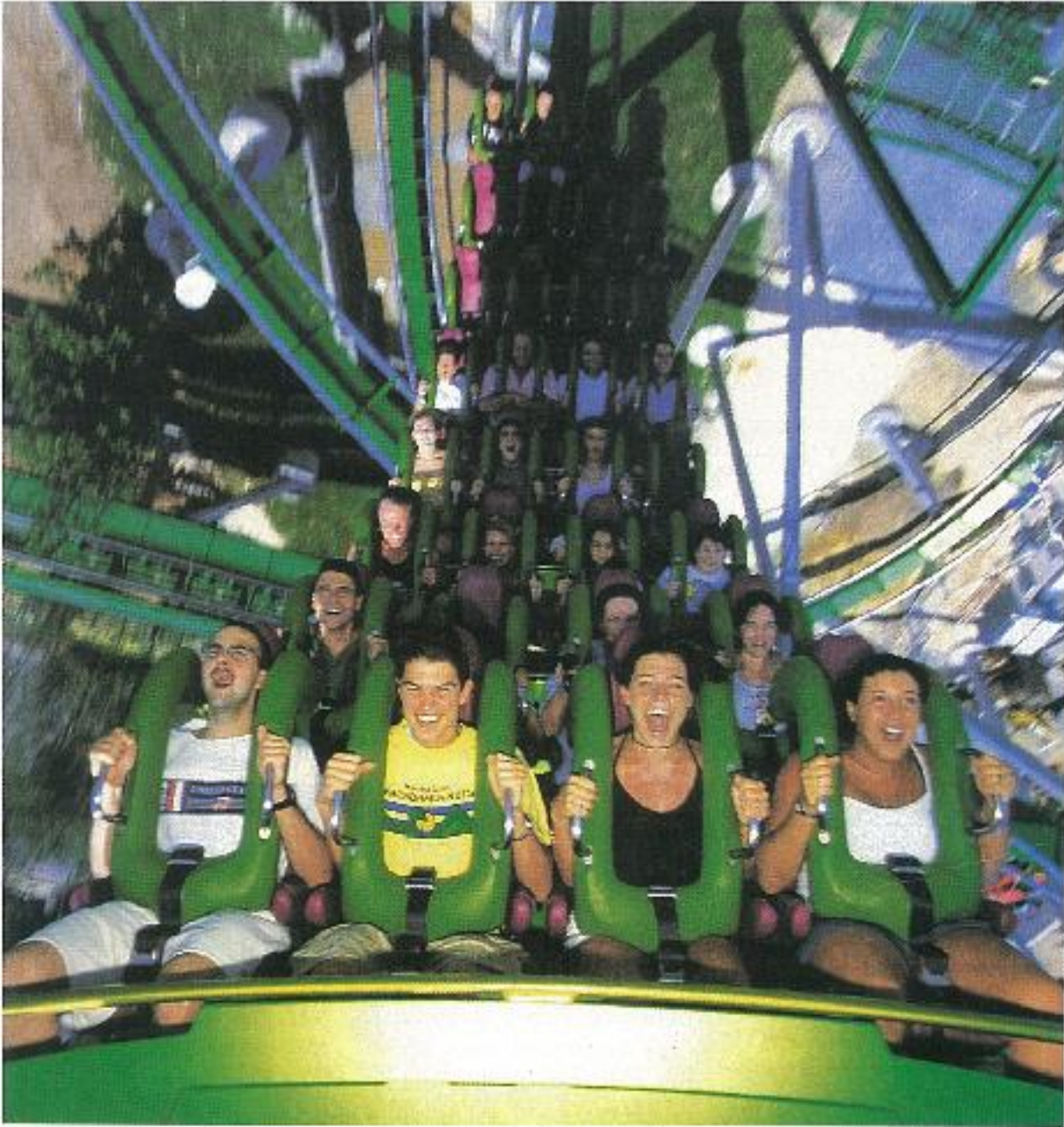
Dünyada bilinen ve gönderilebilen en süper hız ışık hızıdır ve saatte 1.079.280.000 kilometre sürate sahiptir. Işık öylesine hızlıdır ki camı delmeden geçer. Yani ışık hızında giden bir uçak bir camı delmeden içinden geçebilir. Bununla beraber ışık hızında yolculuk veya nakil, teknolo-

Dünyada bilinen ve gönderilebilen en süper hız ışık hızıdır ve saatte 1.079.280.000 kilometre sürate sahiptir. Işık öylesine hızlıdır ki camı delmeden geçer. Yani ışık hızında giden bir uçak bir camı delmeden içinden geçebilir. Bununla beraber ışık hızında yolculuk veya nakil teknoloji dünyasında henüz ulaşılabilmemiş bir seviye değildir. Ki eğer başarılabiliyorsa teknoloji dünyasında bir devrim olacağı kesindir.

ji dünyasında henüz ulaşılabilmemiş bir seviye değildir. Ki eğer başarılabiliyorsa teknoloji dünyasında bir devrim olacağı kesindir. Hız denilince akla gelen konulardan olan havacılık top ten'de ilk ona girmeyi başarmıştır. Bir çok askeri ve sivil uçak hız konusunda oldukça iyi değerlere sahiptir.

Hızlı koşan hayvanlardan olan devekuşu saatte 72 km. gibi bir hızla sahip olmasına rağmen, kara hayvanlarında en hızlı koşanı kuşkusuz saatteki 100 km. lik hızla bir kedigil olan çita'dır. Suda ise

en hızlı yüzücü saatteki 55 km. lik sürati ile “orca” diye bilinen katil balıdır. Hayvanlarında en hızlı olanı yine bir havacıdır. Bazı doğan veya şahin türlerinin avına saldırırken 45 derece açı ile daldığında sürati saatte 350 km. yi bulur ve bu vuruş sırasında avına pençe veya gaga ile darbe yapmasına dahi gerek yoktur. Çok hızlı koştuğu bilinen antilopların yapıldanüne karşılık süratleri saatte 56 kilometreyi geçmez. Bu yüzden şahinlerin 350 km.lik hızı küğümsenmeyecek bir hızdır.



Bitkilerde ise hız rekoru bambuya aittir. Bir bambu-

nın saatteki büyüme hızı 0,00003 km'dir. Yani bir bambu günde 91 cm. uzar. Gelelim insanlara; insanlarda hız rekoru Florence Griffith Joyner'e aittir. Bayan Joyner'in bayanlar 100 metre koşusu sırasında saatte 34,32 kilometrelik bir hızla koştuğu kanıtlanmıştır. Maratonda ise rekor, Ronaldo da Costa'nındır. Cota 20,08 kilometrelik bir hız ile maratona bi-

tirmiştir. Koşu haricinde insanların hızı farklı kategorilerde de karıştırılmıştır. Bir sekreter olan Margaret Hanna dakikada 149 kelime yazmaktadır. Bayan Hanna 600 kelimelik bir makaleyi yaklaşık 4 dakikada yazmaktadır. Uçaklarda SR-71A Blackbird uçağı 3,5 mach hızı salıptır. Bu yüzden bu uçağın hiç bir silahı yoktur. Yani bir SR-71A Blackbird uçağının ne bir ma-



kınalı tüfeği, nede bir füzesi bulunmaz. Çünkü kendinden daha yavaş giden mermi ve ya füzeler bu süper hızın oluşturduğu çekim kuvveti ile savrulurak uçağa çarpabilir ve hasar verebilir.

Bir deneme otomobili olan Trust SSC çölde yaptığı deneme ile 1,228 kilometrelik bir süratle ulaşmış olsada, günlük hayatta uygulanması olmayan bu otomobil, Richard Noble'nin usta şöforlüğü ile sürat listesinde sekizinciye çıkabilmiştir.

Bazen hayvanların bazen-

de insanların çeşitli alanlardaki süratine değil yetisilmek kaydetmek bile çok zor olabilir. Dünyanın en hızlı treni olan "TGV Atlantique Eurostar" treni saatte 300 kilometrelik bir hızla sahip olmasına rağmen listedeki yeri bir şahinin 350 kilometrelik süratinden alınılmıştır. Bu liste nasıl mı? İsterseniz bir göz atalım;

Sıra No Hız Sahibi Sürati (saatte)

- 1 Işık hızı 1.079.280.000 km/h
- 2 İnsansız uzay aracı

252.800 km/h

(Helios A ve B)

3 İnsanlı uzay aracı 39.897 km/h

(Apollo 10)

4 Askeri uçak (Deneme safhasında) 7.274 km/h

(X 15)

5 Askeri uçak (kullanımda) 3.567 km/h

(SR-71A Blackbird Lockheed)

6 Yolcu uçağı (servisten kalktı) 2.587 km/h

(Tupolev Tu-144)

7 Yolcu uçağı (serviste) 2.333 km/h

(Concorde)

8 Deneme otomobili TRUST SSC 1.228 km/h

9 Prototip tren (Maglev) 552 km/h

10 Motorsiklet (Sürücü, Elmer Tren) 520 km/h

11 Şahin, Atmaca 350 km/h

12 Tren (çalışmakta olan) 300 km/h

(TGV Atlantique Eurostar)

13 Yarış bisikleti (Fred Rempelberg) 269 km/h

14 Kayakçı (yokuş aşağı) Harry Egger 248 km/h

15 Çita 100 km/h

16 Orca (katil balina) 55 km/h

17 Kadınlar 100 metre (F.G. Joyner) 34.32 km/h

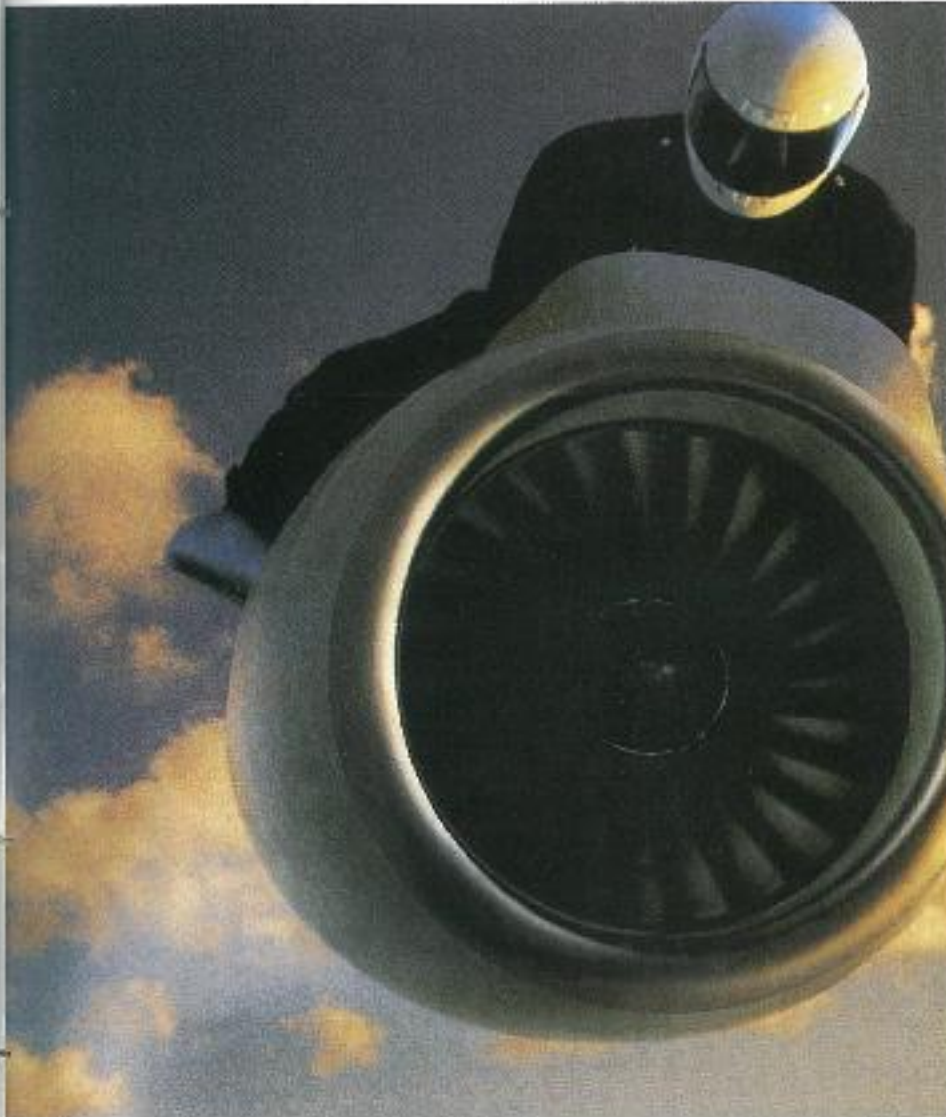
18 Maraton koşu (R. da Costa) 20.08 km/h

19 Salyangoz 0.025 km/h

20 Bambu 0.00003 km/h

Baş döndüren gelişmelerin yaşandığı hız dünyasında rakiplerinizden geri kalmamanız gerekse de otomobil kullanırken daha yavaş gitmenizi tavsiye ederiz

Hazırlayan: Kemal Kamaç





- **Boya,**
- **Kaporta**
- **Mekanik**
- **Yedek Parça**
- **24 saat acil servis**

ASKAR OTOMOTİV

Atatürk Oto Sanayi Sitesi 2. Kısım 5. Sokak

No: 102/103

Maslak-İstanbul

Telefon 0212 286 56 22

0212 286 56 23

GSM 0532 272 23 32

0532 272 23 44

ASKAR OTOMOTİV • BMW SERVİSİ



Bana güzel bir hayat
yaşatacağın için ve
babam olduğun için
çok gururluyum.
Babalar Gününüz
Kutlu Olsun!...

Beyin Jimnastiği

Bu sınav Einstein tarafından hazırlanmıştır. Bu testi, dünyadaki insanların %2'sinin geçmeyi başarabileceğini söylemiştir. Siz %2'ye girmek istermisiniz?

Kurallar

1. 5 farklı renkte 5 ev var.
2. Her evde 5 farklı ülkeden birer kişi oturuyor.
3. Bu evlerde yaşayan kişiler farklı marka içki içiyor, farklı marka sigara içiyor ve farklı cins hayvan besliyor.
4. Sigara, içki ve hayvanların hiçbiri aynı cins değil.

Verilen Bilgiler:

1. İngiliz kırmızı evde yaşıyor.
2. İsveçli köpek besliyor.
3. Danimarkalı çay içiyor.
4. Beyaz evin solunda yeşil ev var.
5. Yeşil evin sahibi kahve içiyor.
6. Kuş besleyen kişi "Pall Mall" marka sigara içiyor.
7. Sarı evin sahibi "Dunhill" marka sigara içiyor.
8. Tam merkezdeki evde yaşayan kişi süt içiyor.
9. Norveçli ilk evde oturuyor.
10. Kedi besleyen kişinin evinin yanındaki evde oturan kişi "Blend" marka sigara içiyor.
11. "Dunhill" marka sigara içen kişinin evinin yanındaki evde oturan kişi at besliyor.
12. "Blue Master" marka sigara içen kişi aynı zamanda bira içiyor.
13. Alman "Prince" marka sigara içiyor.
14. Mavi evin yanındaki evde oturan kişi Norveçli.
15. Su içen kişinin komşusu "Blend" marka sigara içiyor.

Soru: Bahçı kim besliyor?

KADINLAR ZORDUR

Öperseniz beyefendi
değilsinizdir,
Öpmezseniz adam
değilsiniz.
İltifat ederseniz yalan
der,
Etmezseniz bırakır
gider.
Her isteğine evel
derseniz karaktersiz
olursunuz,
Karşı çıkarsanız
anlayıssız.
Çok yanına giderseniz
usandım der,
az giderseniz küser.
İyi giyinirseniz çapkın der,
Dikkat etmezseniz
zevksizlikle suçlar.
Kıskanırsınız hayun kötü der,
Kıskanmazsanız sevmiyorsun der.
Siz bir dakika geç kalın, kıyamet kopar,
Kendisi bir saat geçikirse bunda ne var der.
Arkadaşınızla buluşursunuz, adı ihmal olur,
O buluşur "bizim kızlar" olur.
Siz başka kadına bakacak olsanız gözlerinizi oyulur,
Başka bir adam ona baktığında adı hayranlık olur.
Konuştuğunuz anda dinlemenizi ister,
dinlediğiniz anda "neden konuşmuyorsun?" der
Kısacası..
Sade ama çok karışık.
Çok güzelse nadiren sadıktır,
Çok sadıksa da nadiren güzel.....



HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED



Dünyada ve ülkemizdeki gelişmeleri yakından izleyen derginiz UTED, aylık yayını, havacılık konusunda Türkiye'nin en deneyimli yazı kuruluyla hiç kesintisiz sürdürüyor. UTED dergi; tüm havayolu kuruluşları ve personeline, VIP ve CIP salonlarına, tüm devlet kademelerine, basına, havacılıkla ilgili akademik kuruluşlara ve abonelerine dağıtılmaktadır. Ayrıca reklamlarınız web sitemizde de yayınlanarak sizlere internet üzerinden de ulaşılabilir. Sizde bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığıyla sunabilirsiniz.

SİZE HER ZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

İstanbul Caddesi, Üstüçü Apt. No: 24 Kat:5 Daire: 8

Bakırköy-İstanbul

Tel : (0212) 542 13 00-543 29 74

Fax: (0212) 542 13 71

E.mail: uted@turk.net

Internet: www.uted.com

BİR SORU BİR YANIT

Soru: WAP Nedir?

Yanıt: "Wireless Application Protocoles" kelimelerinin baş harflerinden oluşan "WAP" cep telefonu kullanıcılarının internetteki bilgi kaynaklarına ulaşmalarını sağlayan yeni bir teknolojik uygulamadır. Amacı cep telefonuna sadece konuşmak için değil, çeşitli konularda bilgi almak içinde kullanılmaktır. WAP yeni bir teknoloji olup, internet uygulamalarından esinlenerek yeni bilgi kaynakları yaratma amacını gütmektedir. Avrupada içlerinde Ericson, Nokia, Motorola gibi firmalarında bulunduğu bir platform "WAP" için kurulmuştur ve cep telefonlarının WAP sisteminde kullanılması için çalışmaktadır. Cep telefonu ve internetin entegre olması sonucu WAP üç konuda hizmet verebilecektir;

1- Cep telefonu abonesi kendisine gelen mesajları okuyup, cevaplayabilecek.

2- WAP kullanıcısı "LBS" adıyla bilinen (Location Based Services) sistemi cep telefonu ile kullanılabilecek.

3, Cep telefonu abonesi yine telefonu aracılığı ile e-ticaret yapabilecek.

"Location Based Services" sistemi abonelerine bulundukları yerle ilgili her türlü bilgisi ulaştıracak.

Örneğin bir iş için ilk defa Ankara'ya gittiniz. Cep telefonunuz ve şebeke sizin nerede olduğunuzu hemen tespit edip, oradaki büyük restoranların adres ve telefonları ile Ankara ve çevresindeki illerin karayollarındaki trafik durumu gibi bölgeyle ilgili her türlü veriyi size ulaştıracak.

WAP ve GPRS (General Packet

Radio Services) teknolojilerinin entegrasyonu ile

e-ticaret yapan

cep telefonu

aboneleri

her türlü malın en

ince ayrıntısına kadar

inerek siparişlerini verebile-

cekler.

2000 yılını ortalama doğru WAP ve GPRS sistemleri ortak uygulama yoluna gideceklerinden cep telefonu abonelerine çok çeşitli konularda hizmet vermek mümkün olacak. Bu hizmetler abonelerden gelecek talebe göre yönlenebileceği gibi iletilmesi halen güç ve zaman alan her türlü veri artık daha kolay ulaştırılacak. Entegrasyon sonrası oluşturulacak bir WAP portalı üzerinden bir cep telefonu abonesine yazı, ses, fotoğraf ilemek mümkün olacak.

Gelelim bu işin ücretine.." Alacağım veya göndereceğim mesajlar cep telefonu ile olacağından çok masraflı olmaz mı?" diye soracak olursanız.

Cevabımız; Hayır! olacaktır. Çünkü ücretlendirme bir veriyi aldığınız süre ile değil, verinin büyüklüğü ile orantılıdır. Örneğin 5 bit'lik bir veriyi 5 dakikada aldınız. Ödeyeceğiniz ücret 5 dakikalık telefon görüşme ücreti değil "5 bit'lik veri gönderim ücreti" olacaktır. WAP, cep telefonu şirketlerine bir portal üzerinden hizmet verecek ve bu iki teknoloji sayesinde hizmetler daha ucuz ve daha kaliteli olacak. Bu portal sayesinde cep telefonu abonelerine istedikleri ve aradıkları pek çok bilgiyi ulaştırmak mümkün olacak. Haber-

ler, hava durumu, sinema, taksi, maç sonucu bilgileri günlük olayların dışında daha spesifik konularında da cep telefonu aboneleri hizmet alabilecek. Örneğin bir uzay çalışması hakkında iddiaya girdiniz ve bir kütüphane veya bir bilgisayardan uzaktaınız. Cep telefonunuz yardımıyla WAP portalı üzerinden merak ettiğiniz uzay çalışması için NASA'nın internetteki sitesine girip istediğiniz bilgiye ulaşabileceksiniz. Bu WAP portalı sayesinde plajdayken bile borsa ve finans hizmetlerinden faydalanabilir, gece klübüne rezervasyon yapabilir hatta sinemalardaki oynayan filmleri bile öğrenebilirsiniz.





ZİRVEDE AMERİKAN FUTBOLU VAR

TÜRKİYE	Oynadığı	Haftalık	AMERİKA	Oynadığı	Haftalık
Top ten	Hafta	Hasılat (bin TL)	Top ten	Hafta	Hasılat (dolar)
1 Any Given Sunday	1	128.309.750	1 Gladiator	2	24.645.129
2 Erin Brockovich	4	89.465.300	2 Battlefield	1	11.548.898
3 Green Mile	8	55.682.350	3 U-571	4	5.738.765
4 Three Kings	3	39.734.250	4 Frequency	3	4.925.766
5 Fasulye	1	32.698.000	5 Fin Viva Rock Vegas	3	4.640.630
6 Boys Don't Cry	14	21.195.250	6 Center Stage	1	4.604.621
7 Kahpe Bizans	11	14.466.850	7 Where the Heart Is	3	4.001.707
8 Güle Güle	6	13.760.450	8 Screwed	1	3.342.085
9 The Beach	25	12.246.749	9 Love and Basketball	4	1.942.129
10 Train De Vie	14	8.563.850	10 Held Up	1	1.911.007

Kaynak: Warner Bros

En Çok Satan

Yerli Albümler

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| 1 Tecnuaz | Oyge |
| 2 Canlar Engelin | Elkhan |
| 3 Hakan Peker | İtali |
| 4 Sertdar Ortaç | 2000 |
| 5 Diğ. Sakar, Sakarları | Uç |
| 6 Enrak | Yakay |
| 7 Kırış | Bir Günü Aşk Bostan |
| 8 Deniz Seli | Ankara |
| 9 Beşde | Scoutlar |
| 10 Enel Sayar | Ab Ba Şarkılar |

EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1 Santana-
Supernatural | 7 Now 2 |
| 2 Marc Anthony | 8 Red Hot Chili
Pappers- |
| 3 Enrico | Californication |
| 4 Shakira | 9 Omega Vibes- |
| 5 NSYNC | Diaspora |
| 6 Britney Spice-Baby | 10 Pontera- |
| On More Time | Reinventing The Stel |

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİMLERİ

- 1 Mask Of Zorro
- 2 Godzilla
- 3 The China
Syndrome
- 4 Stepmom
- 5 Das Boot

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİMLERİ

- 1 Melekler Şehri
- 2 Şeytanın Avukatı
- 3 Blade
- 4 Budala Dedektif
- 5 Katil Doğanlar

Kaynak: Marti Kitabevi



EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ



- 1- Sherlock Holmes/Sir Arthur Conan Doyle-
Marti Kitabevi
- 2- Safiye Sultan/Ann Chamberlin-İnkilap
- 3- Sonsuzluğun Mesajı/Marito Morgan-Dharma
- 4- Atatürk/Andrew Mango-Sabah
- 5- Bir Gün Buluşacağız/M. Clark Epsilon

- 6- Şeytanın Sağ Eli/John Saul-Marti
Kitabevi
- 7- Bir Çift Yürek/Marla Morgan-Dharma
- 8- Savaşçı/Doğan Cüceloğlu-Sistem Yayıncılık
- 9- Karanlık Bir Dünyada Bilimin Mum Işığı/Carl
Sagan-Tübitak
- 10- Sorgulayan Denemeler/Bertrand Russell-
Tübitak

Kaynak: Marti Kitabevi-Bakırköy

UTED



Elinizde bulunan Uçak Teknisyenleri Derneği'nin aylık yayın organı olan UTEd Dergi'ye her ay düzenli olarak sahip olmak ister misiniz?

Yanıtınız evet ise; aşağıdaki formu doldurup, yıllık abone ücreti olan 10.000.000.-TL'yi aşağıda belirtilen banka hesap numaralarından birine yatırarak, dekontunu ve abone formunu, demek merkezimize faks, posta veya internet aracılığı ile ulaştırınız.

Va da, derneğimiz adresine başvurarak abone-lik işlemlerinizi yaptırabilirsiniz...

UTED Dergi her ay kesintisiz olarak adresinize ulaşacaktır.

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

İstanbul Cad. No: 24 Kat: 5 D:8

Bakırköy/İstanbul

Tel: (212) 542 13 00 / 543 29 74

Fax: (212) 542 13 71

E-mail: uted@turk.net

Web Site: www.uted.com

UTED DERGİ ABONE FORMU

Adınız Soyadınız:

Derginizin gönderilmesini istediğiniz adres:

.....

.....

.....

.....

Posta Kodu:

Telefon&Fax:

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

TÜRKİYE İŞ BANKASI
ÇARŞI BAKIRKÖY ŞUBESİ
İSTANBUL
1006-01233989 NO.LU HESAP

YAPI KREDİ BANKASI
YEŞİLKÖY ŞUBESİ
İSTANBUL
121-304-002080 NO.LU HESAP

Teknolojide Yenilikler

Metal, Voltaj ve Su Dedektörü

Duvarların arkasındaki kablo, metal ve boru gibi hatların kontrolünü yapan bu dedektör, matkap kullanmaya başlamadan önce kullanacağınız ilk alet olacak. Böylece sorunları daha çıkmadan çözmüş olacaksınız. 9 voltluk batarya ile çalışan bu aleti kullanarak kopuk kabloları bulabilirsiniz. Plastik, tuğla v.b. gibi bölmelerin içinden geçen kabloların voltajı ne olursa olsun hissedebilen bu alet, lokal su tesisatlarında kontrol edebiliyor. Ayrıca duvara çivi çakmadan önce aynı yerde bulunan başka bir çiviye hissedebiliyorki kadar ılı hisses. Fiyatı: 19,95 pound.



Yolculuklarda Cüzdan Taşımayın

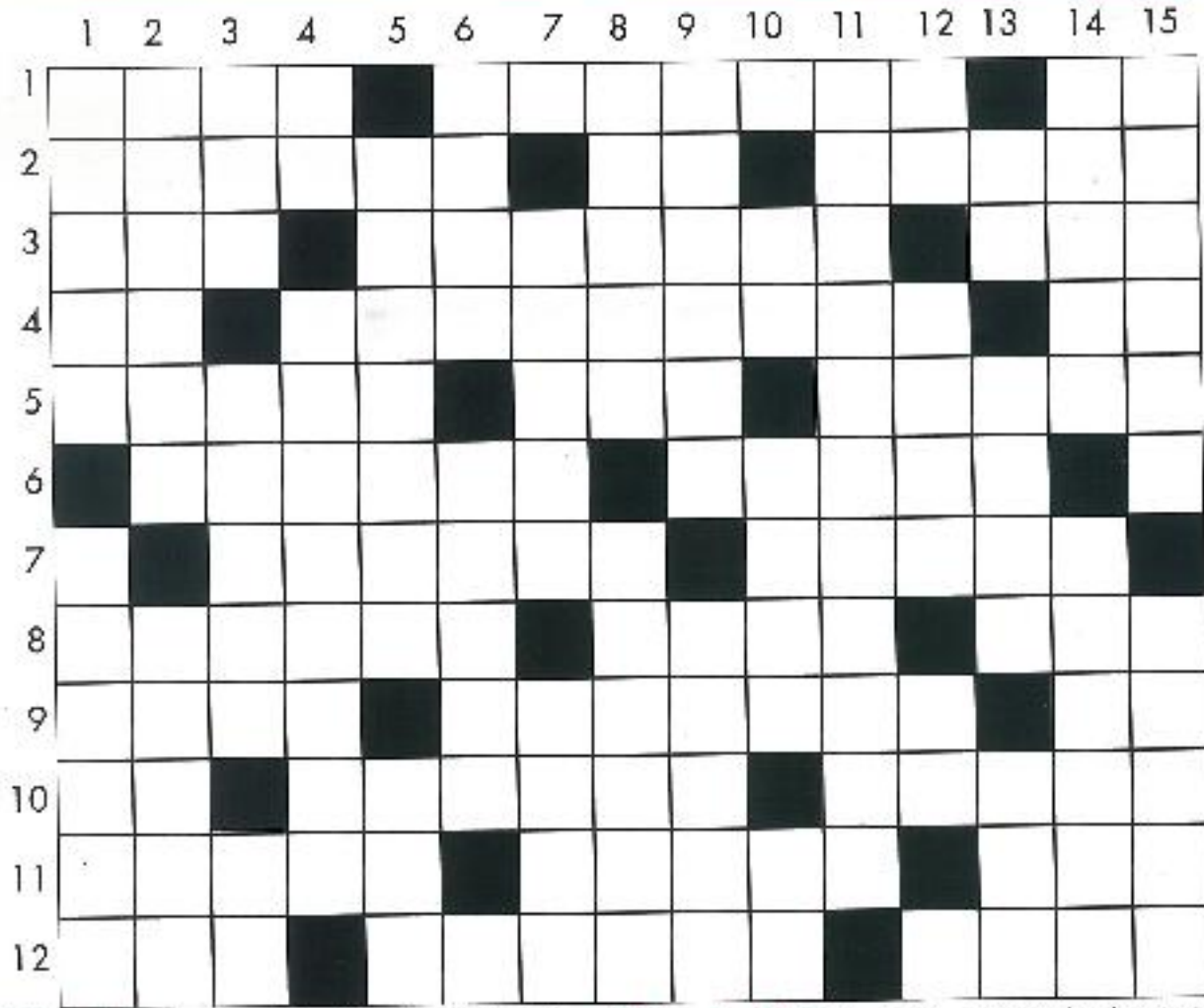


Yolculuklarda genellikle uzun süre oturduğumuzdan arka cebimizdeki cüzdan rahatsızlık verir. Bazen cüzdanın görünmemesi de güvenlik açısından sakıncalı olduğu durumlarda olabilir. Para ve kredi kartlarını güvenli içinde taşımamanın yeni bir yolu da bu gizli cüzdandır. Kulpunda kemerinize takarak pantolonunuzun içine gizleyeceğiniz cüzdanınızda para, kredi kartı ve değerli eşyalarınızı koyup, fermuarını kapatarak güvenli bir yolculuk yapabilirsiniz.

Döner Koltuk

Mini tekerlekli bayanlar, yada bel ağrısı çekenlerin otomobile binerken ve inerken zorluk çektikleri bilinir. Genellikle hastane çıkışında hastanın otomobile eve götürülmesi sırasında yaşanan bu zorluğa pratiklikle bir çözüm üretilmiş. 90 derece dönebilen bu minderin ağırlık altında tesleri yapılmış. Üzeri yumuşak bir malzeme ile kaplanmış olan bu minderi herhangi bir koltuğa koyarak döner koltuk haline getirebilirsiniz. Bu minderi ister evde, istersenizde otomobilinizde kullanabilirsiniz. Sürekli araba kullananlar içinde gerekli olan bu minderin kaplama malzemesini çıkarır, yıkayabilirsiniz. Fiyatı: 24,99 pound.





Soldan Sağa: 1- Geminin arkası kıç,- İstanbul'un eski adlarından birisi,- Bir konunun en iyisi, 2- Bursa'da kayak merkezi olan bir dağ,- [Tersi] Kısaça Edebiyat,- Rusya'da bir göl, 3- Bir peygamber,- Amonyak tuzu,- İddia, 4- Su,- Bir tür gezi teknesi,- Olumsuzluk veren örnek, 5- Doktor,- Kısaça "Türk Eğitim Vakfı",- Hücre çekirdeğinde bulunan ve kromatin taneleri taşıyan ağ biçimindeki ipliksi yapıya verilen ad, 6- Katman,- Düalist, 7- Uzun boylu, kulpsuz, küçük rakı sürahisi,- Ayla, hale, 8- Cihaz aygıt,- Bir gemi yada uçağın izlediği yol,- Ağabey, 9- Bir balık türü,- Büyük balıkçı kayığı,- Yabancı hayvan vurma yada yakalama işi, 10- Parola,- Uçabilen bir memeli,- İlk duruma gelme, 11- Bir makyaj malzemesi,- Baharatlı, tıncınlı, yumuşak ve yapışkan bir şekerleme,- Baş, kafa, 12- Kısaça "Elektronik, Radyo Atelyesi",- Asetik asitlin tuz yada esteri,- Anakara.

Yukarıdan Aşağı: 1- Çelik,- Mısır'ın başkenti, 2- Marmara bölgesinde bir göl,- Orta Asya'da bir bölge ve yayla adı, 3- Sanem, fetiş,- Vekil, nazır,- Sü, 4- İsim,- Kıboş lakaplı arabesk şarkıcısı, 5- İşletilen paranın faiz, katılmamış bölümü,- Karışık renkli, 6- Olenin arkasından yakılır,- Taş dizisi, 7- Çalın, süs,- Dokusunda metal parlaklığı olan deri, 8- Sürdürme, devam ettirme,- İslami inanışa göre ölümlerin toplanacağı yerin bir diğer adı, 9- Onama,- Kesilmiş ağacın yerde kalan kökü, 10- Türkü,- Hayali karate,- [Tersi] Tupolev uçaklarının kısa adı, 11- [Matmazel] Peyami Şafa'nın bir romanı, 12- Genişlik,- Fransa'da bir şehir,- Bir renk, 13- Nota'da duraklama işareti,- Lada'nın bir modeli,- Hararet, 14- Bir fındık reklamı sloganı,- Bir yerde oturma, 15- Ekvator kuşağındaki bitkilerle kaplı çayırılara verilen genel ad,- Bir geminin başka bir gemiden veya kıyıdan açılması..

Geçen Sayının Cevapları: Soldan Sağa: 1- Şekemnek,- Adana, 2- Esir,- Akaret,- Laz, 3- Ka,- Damar,- Lake, 4- Erkan,- Bıpare, İm, 5- PTT,- Kar,- Şik,- Ya, 7- İmar,- Si,- Sanrı, 8- Ra,- Em,- Patrik,- El, 9- Enis,- Bad,- Ay, 10- Aleniyet,- Aylak, 11- Anılat,- Cam,- Yas, 12- Yaman,- Demir,- Kin.

Yukarıdan Aşağıya: 1- Şekerpare,- Ay, 2- Esaret,- Onama, 3- Ki,- Kati,- İlim, 4- Erdal,- Mesela, 5- An,- Kam,- Nan, 6- Ram,- Mar,- Biz, 7- Ekabir,- Pay, 8- Narin,- Sadece, 9- Kr,- Çeşit,- Tam, 10- Ela,- Ra,- Mi, 11- Ataraksiya, 12- Kes,- Ak,- Yı, 13- Ale,- Ayn,- Ulak, 14- Na,- İbare,- Asi, 15- Azamâ,- İlk.



Göklerde

25

Yıl



KTHY Büroları:

Genel Müdürlük: 228-3901

Lefkoşa: 228-3045

Mağusa: 366-7799

Girne: 815- 2513

Ercan: 2314639

Londra: +44 1717 930 485

Frankfurt: +49 69 242 640



ÇOK ÖZEL

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

THY'NİN YENİ VIP SERVİSİ BU AMACI TAŞIYOR.

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

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



REZERVASYONLARINIZ İÇİN
UÇUŞ HARCAT KONTROL MERKEZİ TEL: (0212) 573 99 18 - 573 96 84 - 653 40 48 FAKS: (0212) 553 49 33
REZERVASYONLARINIZI THY BİLET SATIŞ BÜROLARI VE THY AJANTELERİNDEN DE YAPABİLİRSİNİZ.

TÜRK HAVA YOLLARI

