

UTED MAGAZINE



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGISI • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 10 • SAYI-ISSUE: 115 • HAZİRAN • JUNE 2001



BAŞKA KANAL ARAMAYIN. . .

DÜNYA RADYO

En genç ulusal radyo, adı gibi
Dünya'nın radyosu. Türkiye'de
14 şehirde. Türksat ve Eutelsat uydularıyla
Avrupa, Asya ve Kuzey Afrika'ya kadar
94 ülkede. İnternet adresinden ise
tüm dünyada.

TURKSAT 1-C 11110 Mhz
EUTELSAT 11603 Mhz



Insanlar doğar, büyür ve ölürler. Tabiatın bu vazgeçilmez döngüsüne karşı olabilmek mümkün değildir. İnsan hayatının, genelde büyüme aşamasının en önemli bölümünü çalışma hayatı oluşturur. Özellikle ülkemizde 16' lı yaşlarda başlayan çalışma hayatı, erken emeklilik dediğimiz 40'lı yaşlarda sona eriveriyor.

Düşünün bir kere; 43 ve 44'lü yaşlarda emekliliğin yaşandığı ülkemizde, **asgari ücret gibi bir maaşla** hayatının geri kalan süresini geçirebilmek ne derece doğrudur. Ve de bunu uygulayan o zamanın hükümeti ne derece doğru karar vermiştir. Bunlar ayrı ayrı tartışılacak konular bence; bir yanda, mesleki tecrübesinin en üst olduğu, veriminin en üst noktada olduğu bir konumda emekli edilmenin tersliği, diğer yanda ülkemizin genel sorunu işsizliğin had safhada yaşanıyor olması. Bu iki olgu, gerçekten birbiri ile o kadar ters düşüyor ki, her iki taraftan da bakıldığında, büyük bir sorunun içinde olduğumuz ve çözümler üretilmesi için, durumun tartışılması gereği kendini dayatıyor..

Bizim mesleğimize askerlik görevini tamamladıktan sonra gelen, meslek hayatına başlayan bir teknisyen, en az 10 senelik bir eğitim ve de tecrübeden sonra sisteme faydalı hale gelmekte, yukarıda belirtilen nedenlerle erken emekli edilme durumunda kaldığından, çalıştığı şirket de kendisinden 10 ya da maksimum 15 sene randıman alabilmektedir. Yetiştirilme maliyetlerinin en yüksek olduğu ve aynı zamanda tecrübenin en dorukta olması gereken havacılık sektörünün bu meslek dalında, bu kadar kısa sürede o insandan faydalanmayı bırakmak zorunda kalmak, yetmişmiş deneyimli elaman israfıdır ve gerçekten üzücü ve de düşündürücüdür.

Diğer taraftan, sivil havacılık sektörünün büyüme trendine paralel olarak yetiştirilmesi gerekirken, sektörün ihtiyacı düşünülmeden okullarından mezun edilen ve iş bulmada güçlük çeken yeni nesil meslektaşlarımızın durumu, hangi taraftan bakarsak bakalım, gerçekten içler acısıdır....

Bu problemler yetmiyormuş gibi, özelleştirilme aşamasında olan şirketimizde; kadrolaşma senelerdir yapılmadığı halde, sanki eleman fazlalığı varmış gibi emekliliğe zorlanan ve edilen zarardan sorumlu gösterilmek istenen personel olayı madalyonun diğer bir

lu senaryolar, gerçekten çalışma hayatımızın yeni moda akımı.

Emekliliği dolupta çalışan personel, emekliliğine az kalmışlar, sözleşmeliler, part time adı altında full time çalışarak yeni bir sistem yaratan personel, huzursuz çalışma ortamından mutlaka uzaklaşmalı ve **normal çalışma hayatının içine dönmelidir.**

Bu da yöneticilerimizin yapacağı bildirilerle olabilir. Aksi takdirde; **üst yönetim böyle diyor, ya da böyle demiş, gibi aldatıcı fısıltı gazeteleri, gerçekten huzursuzluğu artırmakta ve verimi büyük ölçüde düşürmektedir.**

Gerek emekliliği dolmuş, gerek sözleşmeli, gerekse part time pozisyonlarında çalışan arkadaşlarımızın, işlerini doğru yaptığı ve verimli çalıştığı hükümetçe "emekliliği dolmuş herkesi çıkarın" gibi bence olamayacak bir karar çıkması dışında, iş hayatlarını tehdit edecek bir korkularının olmaması gerektiğine inanmaktayım.

Temininde gerçekten zorluk çekilen, mesleki bilginin ve tecrübenin çok önemli olduğu uçak teknisyenliği mesleğinde, düz işçi mantığı çerçevesinde düşünülerek tüm emekliliği dolmuş teknik personeli çıkarın diyebilececek ne bir yönetici, ne de bir siyasi yoktur. Ve de olmaz

Devlet Bakanımız Sayın Kemal Derviş'in dediği gibi; israfa yolaçacak uygulamalardan vazgeçilmelidir. Çünkü en büyük israf; deneyimi ve tecrübesi için binlerce USD harcanmış personeli, meslek hayatlarının en verimli zamanında birileri istiyor diye emekli etmektir.

DEĞERLİ ARKADAŞLARIM...

Senelerdir, şirketimize hizmet eden, milli havayolumuzun başarılarında gerçekten etkili olmuş, karında, kışında, sıcakta, soğukta beraber çalıştığımız ve başarılı olduğumuz arkadaşlarımıza sizler adına der-



**Sefa Inan / Başkan
UTED President**



YEAR/YIL: 10•ISSUE/ SAYI: 114 •MAYIS-MAY• 2001

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AYLIK YAYIN ORGANI
AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION PUBLICATION

UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

•
EDİTÖR

&
REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
KEMAL KANAT

•
GENEL KOORDİNATÖR
SERMET DEMİRCİOĞLU

•
YAZI KURULU:

Dr. Oya Torum, Kpt. Akın Diler, Erhan İnanc,
Hidayet Kapkaç.

•
KATKIDA BULUNANLAR:

Tayyar Uçkun, Zülal Günel, Turan Balcı

•
YÖNETİM YERİ:

İstanbul Caddesi, Üstüoğlu Apt. No: 24 Kat:5

Daire:8 Bakırköy/İstanbul

Telefon: (0212) 542 13 00 / 543 29 74

Fax: (0212) 542 1371

Lokal Tel: (0212) 571 39 23

E.mail : uted@uted.org

Web Site: www.uted.org

Webmaster: Korhan Kutval

YAPIM:

(Dizgi, tasarım-uygulama, mizampaj,
çeviri ve diğer editöryal hizmetler)

ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.

Genel Koordinasyon:

İlhan Özdemir

Redaksiyon, düzelti : Onur Özdemir

Dizgi,mizampaj : Neşe Kum

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

Fax: (0212) 243 31 63

E.Mail: taviation@turk.net

- **Haberler** 6-11
- **"Conditional Maintenance"** 12-15
- **B-737 Uçaklarda Engine Control Arızaları** 16-18
- **Onaylanmış Havacılık Rekortları** 19-21
- **Değişim ve İnsan Kaynakları Kavramındaki Süreci** 22-24
- **THY Gen.Müd.Tek.Yrd. Cemil Kayahan ile Röportaj** 25
- **Teknik Kısaltmalar** 29
- **Baz İstasyonları** 30-31
- **Lufthansa Teknik** 32-34



Bangkok 36-39

- Spor: Rafting 40-41
- Sağlık 42-43
- Kültür-Sanat 45
- Teknolojide Yenilikler 46
- Soru-Yanıt 47
- Anlaşmalı Yerler 48
- Güzel Sözler 49
- Bulmaca 50



HABERLER

6-11

Uçuş Noktası: Bangkok





Emirates, sağlıklı uzun yolculukların önünü açtı

Emirates Havayolları, uzun süreli yolculuklarda hareket-sizliğe bağlı olarak ortaya çıkan ve halk arasında “*ekonomi sınıfı sendromu*” olarak bilinen “Derin Damar Trobozu” (Deep Vein Trombosis) rahatsızlığına karşı çözüm sunan ilk havayolu şirketi ol-

Mars’a yeni bir uzay aracı gönderildi

Kısa adı NASA olan Amerikan Uzay ve Havacılık Dairesi

kızıl gezegen diye bilinen Mars’a yeni bir uzay aracı gönderdi. Cape Canaveral uzay üssünden gönderilen uzay aracı Odysses,

du. Emirates, etkisi klinik deneylerle kanıtlanmış “Airogym” adlı aleti uzun uçuşlarında tüm yolcularının hizmetine sunarak sivil havayolu taşımacılığında bir ilki daha gerçekleştirdi.

Emekli bir İngiliz pilot tarafından geliştirilen ve bacak-

uçak yolcularının korkulu rüyası olmaktan çıkıyor. Londra’daki Middlesex Üniversitesi Hastanesi’nde görevli dünyaca ünlü damar hastalıkları uzmanı John Scurr, dahiyane bir buluş olarak nitelendirdiği “Airogym”in vücuttaki kan akışını %25-50 oranında düzenlediğini belirtiyor. Yolcu sağlığı ve mutluluğunun kendileri için öncelik taşıdığını vurgulayan Emirates Sağlık Hizmetleri Müdürü Alasdair Beaton da “Airogym”le uçuşta egzersiz yapmanın kolay ve eğlenceli hale geldiğini söylüyor.

Bugüne kadar kabin içindeki görsel-işitsel araçlarla ve dergisiyle uçuş sağlığı konusunda yolcularını her zaman bilgilendiren Emirates, “Airogym”i sunarak bu konudaki duyarlılığını bir kez daha kanıtlamış oldu.



tehlikesi ile karşılaşp karşılaşmayacakları içinde bilgi toplayacak. Adını bir Yunan efsanesinden olan Odysses daha önce Mars’a



Boeing, Yılın ilk Çeyreğindeki Kârını %96 Artırdı

Amerikan havacılık ve uzay şirketi Boeing, üretim tesislerinin bulunduğu Seattle'da 28 Şubat'ta meydana gelen büyük depreme rağmen, 2001 yılının ilk çeyreğinde, önceki yıla oranla gelirlerinde %34, kârında %196 artış sağladığını açıkladı. Boeing, aynı dönemde yaklaşık 13.3 milyar dolarlık satış yaparken, 1.2 milyar dolarlık kâr elde etti. Şirke-

tin, yıl sonunda 57 milyar, 2002'de ise 62 milyar dolardan fazla satışa ulaşmayı hedeflediği bildirildi.

Yılın ilk 3 ayında gelirlerini %63 oranında artırarak 8.3 milyar dolarlık satış kaydeden Boeing Ticari Uçaklar Grubu (BCAG), 122 uçak teslimatı gerçekleştirdi, 120 yeni sipariş aldı. 2001'in sonuna kadar 530 uçaklık teslimat ve 35 milyar dolarlık satış hedefleyen BCAG, birinci çeyrekte, dünyanın en uzun menzilli ticari uçağı "Sonic Cruiser"ı da kamuoyuna tanıttı.



Çek Hava Yolları'nda Genel Müdür Değişikliği!

Dünya çapındaki 78 yıllık tecrübesi ile 10 yıldır Türkiye'de hizmet vermekte olduğu yolcularını birer dost olarak gören, kalitenin ve güler yüzün insan hayatındaki önemini değer verdiğini söyleyen Çek Hava Yolları, yeni müdürü Stefan Havala ile bu geleneğini sürdürmek istiyor.

SkyTeam Alliance üyesi olan havayolu, Stefan Havala önderliğinde, hizmetlerini Türk yolcularına da sunmak amacıyla tüm bilgi, beceri ve imkanlarıyla çalışmayı planlıyor.



DÜNYANIN EN UZUN UÇAĞI: AIRBUS A340-600

Geçtiğimiz ay Fransa'nın Toulouse kentinde yapılan bir törenle tanıtılan Airbus A340 ailesinin son uçağı A340-600, 2002 yılı ortalarında ilk kullanıcılarına teslim edilerek hizmete girecek. "Daha uzun, daha hızlı, daha uzağa, daha

gini de taşıyor. Airbus A340 ailesinin gövdesi uzatılmış ve motorları güçlendirilmiş modelleri olan A340-500 ve A340-600'ün üretim süreci 1997 yılında başladı. Test ve sertifikasyon programlarını başarıyla geçen A330/340 havayolları ile yakın işbirliği içinde tasarlandı.

A-340-600'ün

menzilli olan uçaklar Rolls-Royce Trent 500 motorlarıyla uçuyor. 74 metrelik boyu ile dünyanın en uzun uçağı olan A340-600 ve 500, rakiplerine göre daha az işletme maliyeti ve daha fazla gelir potansiyeli sunmayı amaçlıyor. Serinin en büyük uçağı olan 13.900 km menzilli A340-600, standart 3 sınıflı düzenlemede 380 yolcu kapasitesine sahip. Dünyanın en uzun menzilli uçağı olan A340-600'ün daha küçük modeli olan A340-500 ise, standart 3 sınıflı düzenlemede 313 yolcu taşıyabiliyor. Toplam 11 müşteriden 127 adet kesin sipariş alan A340-500/600, 2000 yılı %59 oranında



İtalyan Fransız Ortaklığı

İtalya'nın ulusal havayolu şirketi olan İtalyan Havayolları (Alitalia) ile Fransız otomobil üreticisi Renault firması bir ortaklık anlaşması yaptı. Müzik, yemek, kültür ve estetik alanında ortak özellikler sergileyen Fransız ve İtalyanlar başka konularda da ortak olduklarını gösterdiler. Alitalia'nın uçaklarının üzerine Renault'un Scénic modelinin resimini işleyerek bu otomobilin her yerde reklamının yapılması her iki tarafada gelir getirecek. Scénic



çin ortak tema olarak işlenmiş.

Tombul Kuğu Göklere Dönüyor

uzay teknolojisi ve filozofi hem Alitalia uçakları hemde Renault Scénicler

kent Kiev istikametine deneme uçuşu yapacak. 20 milyon dolar (26 trilyon lira) harcanarak yenilenen An225 tipi kargo uçağı 84 metre uzunluğunda. 850 kilometre hız yapan uçak 250 tona kadar yük taşıyor. Uzay mekiklerini de taşıyabiliyor! SSCB uzay programı çerçevesinde inşa edil-



İncirli Cad. No: 82/18
Bakırköy-İstanbul
Tel: (0212) 570 51 30
Tel: (0212) 543 11 11 (PBX)

ULUSAL DAĞITIM
TAŞIMACILIK SANAYİ TİCARET.
LTD. ŞTİ.

Esentepe Cad. Kuşçular Sok.
No: 8/1 Mecidiyeköy-İstanbul
Tel: (0212) 211 91 21

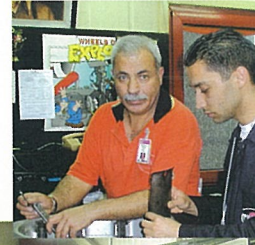


We provide **Light Maintenance** low in
cost with high safety and reliability

PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

Low Cost
High Safety and Reliability
Quality
Services
Experienced
Man power



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





Atlas International Havayolları Uçuşa Hazırlanıyor

Uçuşlarına, 1 Haziran 2001'de başlayacak olan şirketin şu anda en büyük müşterisi Öger Tur olacak. Şirket önümüzdeki yıldan itibaren ise kapasitesinin üçte birini ise diğer müşterilerine açacak.

Şirket yetkilileri tarafından yapılan açıklamada, uluslararası standartlarda, her alanda kalite, güven, emniyet ve üstün hizmet anlayışı ile şirketin faaliyetlerine başlayacağı ifade edilirken personel seçiminde de aynı titizliğin gösterileceği vurgulandı. Yetkililer şirketin uçucu personel seçimini ise German Areospace Center (DPL) tarafından yapılacağını belirttiler.

Sektöre diğer havayollarına rakip olmaktan öte turizme destek amaçlı girdiklerini belirten Öger Tur yetkilileri, filoyu ikisi Boeing 757-200, biri de Boeing 737-400 toplam 3 uçaktan oluşturmayı planlıyor. Alman LTU Havayolları'ndan alınan deri koltuklu Boeing 757-200'ler Antalya merkezli uçacak. Air Berlin'den alınan 737-400 ise İstanbul merkezli operasyon yapacak. Boeing 737'nin uçuş ekibi Türk pilotlardan oluşurken, 757'de ise eğitim süresinde Türk pilotlarla birlikte 7 Alman kaptan pilot görev yapacak. Türk çağrı kodlarına sahip uçaklarda yaz sezonu sonrasında Alman kaptan pilotlar yerlerini Türk meslektaşlarına bırakacak. Atlas International uçakları Mayıs ayında gelmiştir.



İlk Uzay Turisti Dünyaya Döndü

İlk uzay turisti. Denis Tito 40 yıllık rüyasını gerçekleştirerek uzaya gitti. Soyuz uzay aracıyla uzaya fırlatılan Denis Tito iki kozmonotla birlikte uluslararası uzay üssüne kenetlenmesi sonrası uzay aracından üsse geçerek buradaki Rus ekibiyle karşılaştı. "Evimize misafir geldi" diyen Rus komutan Usachew, Tito'yu karşıladı. Gezinin harika olduğunu söyleyen Tito "uzayı seviyorum" diye mesaj gönderdi. 60 yaşındaki California'lı işadamı Denis Tito bu yolculuk için 20 milyon dolar ödedi. Yolculuk sonrası Rusya'daki bir üsse inen Tito "40 yıllık rüyamı gerçekleştirdim" dedi.

**Bu ayki bulmacamızı doğru olarak çözenler arasında yapılacak çekilişte bir okurumuz
Raksotek'ten 1 adet müzik CD'si kazanacaktır.**

Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali, TAV Konferans salonunda Ulaştırma Bakanı Sayın Enis Öksüz'ünde katıldığı Sivil Havacılık 2001 Sempozyumu 23-24 Mayıs 2001 tarihlerinde gerçekleştirildi. Ulaş-

dığı sempozyumda hava taşımacılığı, JAA üyeliği, uçuş emniyeti, havaalanları ve yer hizmetleri, hava taksi, genel havacılık, insan kaynakları, eğitim ve kalite sistemi gibi konular konuşuldu ve çözüm arandı. Tüm ha-

balık bir basın grubunun katıldığı organizasyona derneğimiz de davetliydi. İki temsilci ile katıldığımız sempozyum da tüm havacılar biraraya geldi ve havacılıkla ilgili önemli kararlar alındı.



Airbus Industrie Kuzey Avrupa'da Talep Artışı Bekliyor

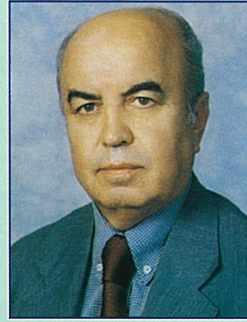
Airbus'ın global pazar tahminine göre; Finlandiya ve Baltık Devletlerinin; 20 yıl içinde 8 milyar dolar tutarında, toplam 128 yeni uçağa ihtiyacı olacak. İskandinav Havayolları, 2019'a kadar toplam 26.7 milyar dolara tutarında, 426 adet uçak alımı yapacak.

Fin ve Baltık Devletleri'nde 26 adet, İskandinav'larda 127 adet çift koridorlu ve 210-250 yolcu kapasiteli uçak ihtiyacını, Airbus A330-200'ler karşılayacak nitelikte. A330-200, elektronik donanımlı uçuş sistemine sahip uçak ailesinin üyesi olarak yüksek nitelikli kokpit, sürüş özelliği ve kalkış sistemlerine sahip.

Uzun menzilli uçak pazarında; Fin ve Baltık Devletleri'nin 13 adet ve İskandinavya'nın 27 adet 300-400 kapasiteli uçak ihtiyacına ca-

Hayat Kısa Sanat Uzunudur

Türk Hava Yolları'ndan emekli olarak "ayrılanlar" kervanına Sayın Yurdaer İhsan Aksoy'da katıldı. THY'ye katıldığı 1969



yılından bu yana şirkete emeği geçen Sayın Aksoy, 32 yılda Etüd Uzmanlığı'ndan Uçak Bakım Başkanlığı'na kadar bir çok görevde bulundu. Son görevi olan Gn. Md. Teknik Yrd. Danışmanlığı sonrasında emekli olan Sayın Aksoy, dergimize de yıllarca emek verdi. Kendisinin bir koltukta çok karpuz taşıyanlardan olduğunu hepimiz çok iyi biliyoruz. Uzay gözlemi, arkeoloji, teleskop ve fotoğrafçılık O'nun özelliklerinden sadece bir kağıdır. Evinde tarihi eser bulundurma yetkisine sahip sayılı kişilerden olan Sayın Yuarder Aksoy'unengin bilgisi hepimizi çok zaman hayrete düşürmüştür. Bu yazının başlığı olan cümleyi de bir Latince yazıdan çeviren ve insanlara bir mesaj veren Sayın Aksoy'u unutmayacağımızı vurgulamak istiyoruz..

Kendisine, yeni şirketi Prima Havacılıkta başarılar dilerken, yazı kurulunda olduğunu ve bilgilerini dergimize aracılığı ile pay-

dürlerini. Günay de ekledi. Şartlı Bakım Prosedürleri, planlı olarak ortaya çıkmayan arızalı uçuşları ve iniş durumlarını içerir. Bu prosedürler, bütün modelleri içeren ve standart olarak devamlı güncelleştirilen bakım prosedürlerini içerdiği gibi, bakımlarda da kesin olarak daha yüksek bir güvenilirlik sağlar. Boeing, herhangi bir tehlikeli iniş sonrası oluşabilecek hasar ve buna bağlı bakım prosedürleri için hem B-737 model uçaklarının, hemde diğer model uçakların (Boeing serileri) A.M.M'lerini Şartlı Bakım prosedürleri ile güncellemekte ve böylece uçak işleticilerine çok büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Ayrıca oluşabilecek hasarlar doğrultusunda ve istek olması halinde de işleticilere destek olunmaktadır.

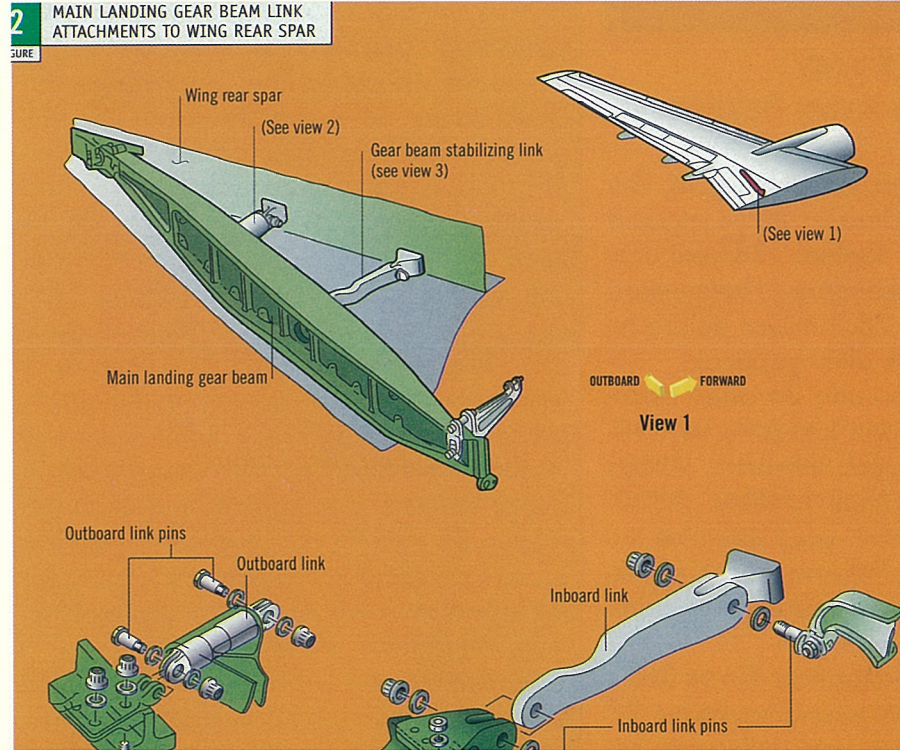
B-737'ler için yenilenen bakım prosedürleri, normal olmayan inişleri, sert inişleri, yanal sert inişleri, pist dışı inişleri (off-runway) veya kuyruk çarpmalı inişleri içermektedir. Yenilenen bakım prosedürleri, havayollarının servis deneyimlerine bağlı olarak, aşağıdaki normal olmayan durumlara

(AMM) with conditional maintenance inspection procedures. These procedures address unscheduled maintenance situations that result from non-normal flight and landing conditions. The procedures are continually being updated to standardize inspection procedures across all models and to provide more explicit inspection content. Currently, quantitative vertical acceleration thresholds are being added to all Boeing-designed airplane conditional inspections to assist operators in deciding whether to initiate hard landing inspections. Similar information is being added to the AMMs for Douglas-designed airplanes. Boeing also is adding qualitative data to the 737 AMM conditional inspection maintenance procedure based on operators requests and service experience. Although specific to 737-100/-200/-300/-400/-500, the rationale and some of the data may be applied to other Boeing airplane models.

Boeing is updating its conditional maintenance

procedures for 737 non-normal landings, such as a hard landing, a high-drag-icad or side-load landing, an off-runway excursion, or a tail strike. The changes are based largely on airline service experience (see "Non-Normal Landing Service Experience" on p.20) and are part of an ongoing effort by Boeing to update recommended unscheduled inspections after non-normal events for all its models. The changes involve.

1. Determination of non-normal landings.



	8 samples per sec	16 samples per sec
737 (all)	2.1	2.2
747 (all)	1.7	1.8
757 (all)	1.8	1.9
767-200/-300	1.8	1.9
767-400	1.9	2.0
777	1.9	2.1

Note: Similar data for Douglas-designed models, such as the MD-11 and 717, will be released in the aircraft maintenance manuals in early 2001.

rı gidermek için kullanılır. Bunlar, 1- Normal olmayan, tehlikeli inişlerin sağlanması, 2- Detaylı inceleme prosedürleri'ni içerir.

1. Normal Olmayan Sert İnişlerin Saptanması: Uçuş Ekibinin Muhakemesi

Boeing ticari uçakları maximum ağırlığı dalış açısı 10 ft/s. olarak dizayn edilmiştir ve 6ft/s. dalış açısı ve yukarısı maximum dalış açısı olarak kabul edilir. İniş esnasında bu değerlere yaklaşılmış veya aşılmışsa, bu sert ve tehlikeli iniş kabul edilerek iniş takımları ve bağlantı elemanlarında bir incelemenin yapılmasını zorunlu kılar. Her ne kadar bu değer ölçülemesede, uçuş ekibi kendi muhakemesini kullanmak zorundadır. Bunun haricinde uçuştan sonra herhangi bir incelemenin gerekli olup olmadığı flight data recorder'lar incelenerek karar verilebilir. Servis deneyimleri, uçuş ekibinin çoğunlukla yaklaşık dalış açısı 4 ft/s. yi geçmesi durumunda olaylara rapor edildiğini göstermektedir. Ayrıca geçmiş deneyimler, uçuş ekibinin raporlarının diğer parametrelerden daha güvenli olduğunu göstermektedir.

Bakım Kitaplarının Revizyonu: Boeing, 2001 yılı itibariyle B-737 tipi uçaklarının AMM (Aircraft Maintenance Manual)'lerinin bölüm 05-51'lerini tablo 1'deki verilerle yenilenmektedir. Buna diğer tip uçakları ve Douglas dizaynı uçaklarında dahil edilecektir. Bu değerler, uçak zorunlu bir tehlikeli iniş yaptıktan sonra gerekli incelemelerin yapılmasının zorunlu olup olmadığının belirlenmesinde yardımcı olacaktır. Pilot iniş sonrası sert ve tehlikeli bir iniş yaptığını beyan ederse ve bu durum FDR'de (Flight Data Recorder) teyit edilirse gerekli olan incelemeler AMM'e göre yapılacaktır.

maximum design landing weight. A leard landing inspection is recommended if these values are approached or are exceeded. Because the sink rate is not directly measured, however, the flight crew must rely on its own judgment or peak vertical center-of-gravity (CG) acceleration from the flight data recorder (FDR) after the flight to determine whether an inspection is warranted.

Service experience indicates that most flight crews report a hard landing when the sink rate exceeds approximately 4ft/s. Past experience also indicates that the flight crew's determination of a hard landing is the most reliable criterion because of the difficulty in interpreting recorded acceleration values at the CG of the airplane.

AMM changes, Boeing is modifying the 737 AMM, section 05-51, and will revise the AMMs for other Boeing-designed airplane models, to include these vertical acceleration values (table 1). For Douglas-designed airplanes, similar values are being generated and will be available in the AMMs in early 2001. The values are intended as thresholds that can be used to help determine whether a hard landing inspection is necessary. If the flight crew concludes that it has experienced a hard landing, the AMM conditional inspections should be performed even if the acceleration readings do not exceed the values added to the AMM. The vertical acceleration values are to be used by operators, in addition to or in lieu of flight crew judgment to initiate conditional maintenance inspections.

2 More Explicit Inspection Procedures

In addition to vertical acceleration thresholds being added to the AMMs, the conditional maintenance inspections are being updated in the 737 AMM to provide more explicit inspection procedures. The conditional inspections are constantly being updated and geared toward ensuring continued serviceability and structural integrity of the airplane.

Changes to the 737 AMM, Section 05-51, invol

lük ve iniş takımlarının inceleme sonrası uçağın servise verilebilmesi için gerekli olan incelemeleri de içerir.

B-737 AMM'lerinin bölüm 05-51 değişiklikleri sert inişleri kapsadığı kadar tek yanlı inişleri ve pist dışı inişlerini de içerir. Bu değişiklikler operatörlerin iki fazlı gerekli bakım inceleme prosedürlerini yapmalarına olanak tanır. Yapılan değişikliklerle faz-1 incelemeleri, mümkün olduğunca kolay ulaşım ve parçalara ayrılarak inceleme yeteneğini verir.

İki fazlı inceleme, çeşitli yapısal komponentlerin çok dikkatli incelenmesi ile başlar, özellikle hasarlı veya kırık, kopuk parçaların bulunabilmesine yönelik çalışmaları kapsar. Eğer faz 1 sonucunda herhangi bir hasarlı parça bulunursa daha sonra faz II incelenmesi başlar.

Bazı durumlarda faz I veya faz II incelemeleri durumunda ortaya çıkan yakıt veya hidrolik kaçaqları yapısal hasarları için operatörler Boeing'ten kendi bulgularını görmelerini talep edebilir. Ayrıca ilgili komponentlerin garantisinin devam ettirilmesi için operatörler Boeing'ten FDR'lerin tekrar detaylı olarak incelenmesini de talep edebilir.

Normal Olmayan İnişler İçin AMM Değişiklikleri:

B-737 (100-200-300-400-500) tipi uçakların periyodik olmayan bakım prosedür değişiklikleri, hem faz 1, hemde faz II yapısal incelemelerini kapsayacaktır. Buradaki en önemli değişiklikler burun ve ana iniş takımları ile yapısal bağlantıları kapsamaktadır. Bu değişiklikler şunlardır;

Ana iniş takımlarının faz 1 incelemesi süresince, operatörler shock strut kaçaqlarını ve ana iniş takımı bağlantı noktalarını hasar yönünden kontrol etmelidirler.

Amaç burada, değişimden önce komponentlerin hasar yönünden incelenmesidir. Operatörler ayrıca ana iniş takımlarının kanat arka sparındaki bağlantı kirişleri ile öndeki krank shaft'ını ve arka bağlantı vidalarını (fig 2-3) kontrol etmelidirler. Bunu yapabilmek için ilgili bağlantı vidaları sökmek gerekmektedir.

The first phase of inspections includes a visual inspection of various structural components, especially those most vulnerable to damage, to determine whether further inspections are warranted. A second phase of inspections is conducted if any damage is found during phase I.

In some instances, operators may request that Boeing review their findings if structural damage or fuel or hydraulic leakage is detected during phase I or phase II inspections. Boeing also may be asked to review flight recorder data. (See "Analyzing QAR Data" on p. 23.) The reviews may indicate that further inspections are warranted.

AMM changes for non-normal landings:

Changes to the unscheduled maintenance procedures in the 737-100/-200/-300/-400/-500 AMM will involve both phase I and II structural inspections. The most significant changes will involve inspection of the main and nose landing gear and supporting structure.

These changes are as follows: During the phase I inspections of the main landing gear, operators should check for shock strut leakage and examine the inside of the fuse pins of the drag and the outboard end of the main landing gear beam for distortion. This involves checking for visible damage to the specific component without removing it.

Operators also should examine the main landing gear beam to the inboard rear spar stabilizing link for damage to the link or the crank shafting of the forward and aft attach bolts (fig. 2 and 3). This is accomplished by loosening the nut on the stabilizing link bolt and turning the bolt to determine whether it is deformed or crank-shafted.

During phase II inspections of the main and

3
FIGURE

FRACTURED LINK ATTACH PINS





çıkarmalıdır. Bu servis işlemi AMM'e göre yapılmalıdır. Operatörler ayrıca sert bir iniş sonrası shock strut'ın yağ seviyesini eksik bulmuşsa, bu iniş ta-

kımının iç silindirini değiştirmelidir. Ayrıca bu iç silindirin yapısı hasar ve çatlak yönündende kontrol edilmelidir.

İnişte Pistten Çıkmalar İçin AMM Değişiklikleri:

İnişleri düz bir parkurda sert bir iniş sonrası meydana geldiği gibi, düz olmayan yüzeylerde pist dışına çıkarılarak yumuşak çamurlu yüzeylere sağlanma şeklinde de olabilir. İleri ki durumlarda uçak engebeli bir arazide kırma uğrayabileceği gibi, yumuşak bir zeminde aniden durabilir. Bu durumlar dikkate alınarak off-runway inişleri için B-737 AMM'lerinde bazı değişikliklere ve yeni revizyonlara ihtiyaç duyulmuştur. İniş takımlarının çökmesiyle meydana gelen gövde üstü inişlerde, AMM'lerde de belirtildiği kadarıyla iki fazlı inceleme prosedürleriyle bütün fuse pin'ler incelenmelidir. Buna bağlı olarak bağlantı noktalarında aşırı yapısal hasar bulunursa iniş takımlarının değişimine gidilmesi doğru olacaktır. Tabii olarak bu bulgulara ulaşmak için hasarların çok yakından incelenmesi gerekecektir.

Çamurlu ve ıslak bir toprağa iniş sonrasında (fig 5), lastikler ve brake unitler mutlaka değiştirilmelidir. Çünkü çamur ve pislikler lastik bearing'lerinde kirlilik oluşturabilirler. Ayrıca wheel speed transducer değiştirilmeli ve iniş takımı yıkanarak çok iyi temizlenmelidir. Ayrıca shock strut

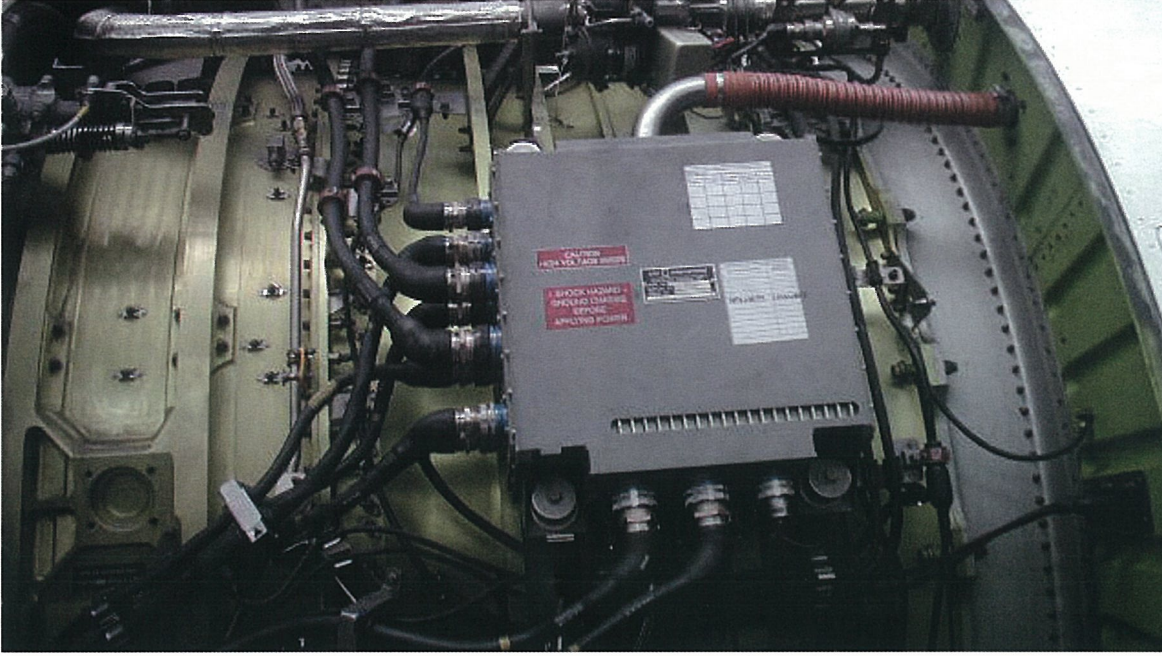
service with the AMM. Operators also should remove the landing gear inner cylinders if shock strut servicing was found to be incorrect or if both a hard and a high-drag-load or side-load landing occurred at the same time. The barrel of the inner cylinders and axles also should be dimensionally checked for distortion or bending and examined for cracking.

AMM changes for off-runway excursions. Off-runway excursions occur either on hard, even surfaces that do not create higher-than-normal loads or on uneven surfaces with depressions and obstructions that also may include soft and muddy conditions. The latter situation can create high vertical, high drag, and side loads when the gear goes over rough terrain or when the airplane stops suddenly in soft terrain.

Maintenance procedures for off-runway excursions are being added to the AMM for the 737-300/-400/-500 and revised for the 737-100/-200 AMM as follows.

Travel onto surfaces with depressions or obstructions will generally require close inspection of all fuse pins during the two-phased inspection process outlined in the AMM. The gear then may be removed for closer inspection depending on flight crew judgment. FDR/QAR data review, consultation between the operator and technical experts, or the discovery of any structural anomalies. In addition to fuse pin deformations, axle and truck deformations may be discovered during close inspection of the gear.

When an airplane goes into soft or wet turf or the gear picks up debris (fig. 5) in addition to high-drag load conditional inspections, the wheel and tire assemblies should be replaced because water or dirt may have contaminated the wheel bearings. Also, the wheel speed transducers should be removed and inspected; brakes should be washed, examined for obvious damage and operationally checked; and the entire gear should be cleaned of debris, especially under the axle sleeves, and relubricated. In one instance an axle was attributed to moisture and mud under the axle sleeve following an off-runway excursion. Ac-



B-737 Next Generation Uçaklarda ENGINE CONTROL Arızaları

Next generation BOEING 737'lerde sıklıkla karşılaşılan önemli arızalardan bir tanesi ENGINE CONTROL lambasının yanmasıdır. Bu arıza giderilmedikçe uçak sefere verilemez.

Kokpitte başüstü paneldeki amber renkli bu lambanın yanması motorun beyni niteliğindeki EEC'nin (Electronic Engine Controller) uçağın sefere verilmesini engelleyecek önemde bir motor arızasını tespit etmesi demektir.

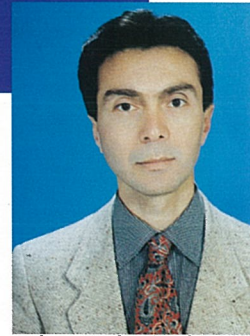
yal gönderir. Bu lambanın yanabilmesi için şu şartların birarada olması gerekir;

- Uçak yerde olmalı ve uçağın hızı 30 saniyeden fazla bir süreyle 30 knot'dan az olmalı, yada sürat artış içerisindeyse (Örneğin Takeoff için koşarken) 80 knot'ın altında olmalı.
- Motorun N2 hızı %50'den fazla olmalı.
- Uçağın uçuşunu engelleyecek önemde bir motor arızası meydana gelmeli.

Motorun çalışmasını Full Aut-

leşiminden oluşan tek bir computer'dir. Yani tek bir unit içindeki iki ayrı kanaldan her biri tek başına motoru idare edebilecek özelliktedir.

Bu kanallardan her ikisi birden faal durumdaysa bir tanesi aktif kanal, diğeri ise standby kanal konumundadır. Bu durum **dual channel operation** (çift kanal modu) olarak isimlendirilir. Kanallardan bir tanesi çalışmaz



Hidayet Kapkaç/Uçak Teknisy



modunda çalışan EEC'nin her iki kanalı birden motor parametrelerinden gelen tüm bilgileri alır ve kanallar arasında iletişim vardır (Cross Talk). Eğer EEC'ye elektrik gücü sağlayan alternator (Motorun dişli kutusu üzerinde) kanallardan birine elektrik sağlayamazsa EEC tek kanal moduna geçer. Bu durumda alternatorun beslemeye devam ettiği kanal aktif kanal olur. Bundan başka EEC'nin iki kanalı birbirleri arasındaki iletişimi kaybederlerse yine tek kanal moduna geçilir.

Bu açıklamaların ışığında ENGINE CONTROL lambasını yakan arızaları şöyle gruplandırabiliriz;

- EEC'nin "A" veya "B" kanalında tespit edildiğinde *ENGINE CONTROL* lambasını yakan arızalar.

- EEC'nin her iki kanalında meydana geldiğinde yada EEC tek kanal modunda çalışırken tespit edildiğinde *ENGINE*

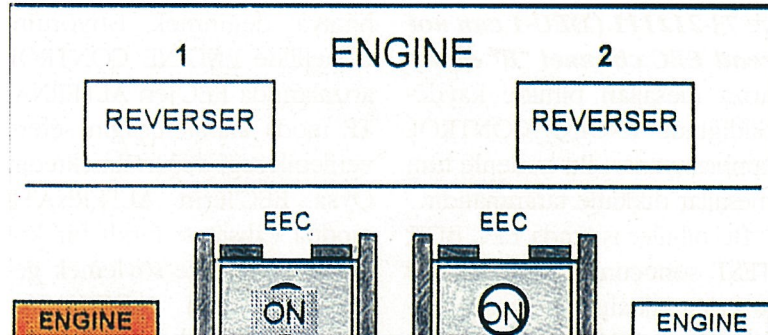
tek kanal modunda çalışırken tespit edildiğinde *ENGINE CONTROL* lambasını yakan birinin aynı arızalar.

- Her iki kanalda birden tespit edilen ikiden fazla EGT (**Exhaust Gas Temperature**) sinyal arızası veya EEC tek kanal modunda çalışırken meydana gelen tek bir EGT sinyal arızası. (EEC'ye 4 adet EGT sinyali gelir)

- EEC tek kanal modunda çalışırken her iki Thrust Reverser (Aynı motorun iç ve dış yarımları) sinyalinin limit dışı olması.

gidermek için çalışırken öncelikle lambanın motor durduğunda yanıp yanmadığına bakmak gerekir. (Hatırlanacağı gibi lambanın yanmasının şartlarından birtanesi de motor N2 devrinin %50'nin üzerinde olması idi) Eğer motor çalışmadığı halde lamba yanıyor bu durum normalde EEC'den aldığı arıza sinyali ile *ENGINE CONTROL* lambasını yakmak için toprak sağlayan DEU'lar ile lamba arasında bir kısa devre olduğunu gösterir. Yani gerçek bir arıza olmadığı halde kısa devre nedeniyle lamba toprağını bulur ve yanar.

Eğer motor durduğunda lamba yanmıyorsa; FMSDU (**Flight Management System Display Unit**)'ler üzerinden EEC BITE TEST yapılır. Bu testin sonunda *ENGINE CONTROL* seviyesinde bir arıza olup olmadığına bakılır. Ayrıca DEU'ların EEC kanallarından gelen bilgileri okuyamadığını belirten arızalar *LONG TIME* seviyesinde bile olsa eğer aynı DEU tarafından





EEC'nin hem "A" hemde "B" kanalı için kaydedilmiş ise yine ENGINE CONTROL lambasının yanmasına neden olur. Dolayısıyla LONG TIME olarak kaydedilmiş ve önemsizmiş gibi görünen bu durum uçağı NO DISPATCH (uçamaz) duruma düşürür. Bu duruma bir örnek vermek gerekirse; LONG TIME seviyesinde kaydedilmiş olan;

73-11191 (DEU-1 can not read EEC channel "A" data) ve **73-212111 (DEU-1 can not read EEC channel "B" data)** arıza mesajları birlikte kaydedildiğinde ENGINE CONTROL lambası yanar. Bu nedenle tüm mesajlar dikkatle taranmalıdır.

Bu bilgiler ışığında EEC BITE TEST sonucunda herhangi bir arıza mesajı alınırsa arıza gider-

System) BITE TEST yapılır. Bu test sonucunda 31-68210, 31-68220, 31-68240, 31-68250 numaralı arıza mesajları olup olmadığına bakılır. Bu mesajlar varsa yine FIM'e göre gereği yapılır. Bu testte de herhangi bir mesaj alınmazsa DEU'lar ile ENGINE CONTROL lambasının 2 numaralı pini arasında ölçüm ve kontroller yapılarak kısa devre aranır.

Burada sıklıkla yapılan bir hataya değinmek istiyorum. Genellikle ENGINE CONTROL arızalarında EEC'leri ALTERNATE moda alarak uçağın sefere verilebileceği düşünülmektedir. Oysa EEC'lerin ALTERNATE modda çalışması farklı bir konudur ve basitçe söylemek gerekirse EEC'nin ADIRU (Air Data Interface Reference Unit)

nedenle ENGINE CONTROL lambasının yanması durumunda EEC'leri ALTERNATE moda alarak uçağın MEL (Minimum Equipment List)'e göre sefere verilebileceğini düşünmek zaman ve işgücü kaybına neden olur. Zamanın kısıtlı olduğu durumlarda ve uçağı ana üsse getirmek amacıyla motor durduktan sonra yeniden motor çalıştırarak ENGINE CONTROL lambasının yanmaması halinde uçağın sefere verilmesi düşünülebilir.

Çeşitli teknik kaynaklardan faydalanarak ve kendi tecrübemi de ekleyerek hazırlamaya çalıştığım bu yazının uçak teknisyeni arkadaşlarıma yararlı olacağını umuyorum ve bu tip yazılardan sadece bilgilenmek

Kim hangi uçakla en yükseğe çıktı? En yüksek sürat kim yaptı? Bu rekorlar ne zaman ve nerede, hangi hava aracı ile gerçekleştirildi?

Genel Rekorlar

Sınıf A (Serbest Balon)

Hava Kalkış (İsviçre)

İsviçreli Bertland Piccard ve İngiliz Brian Jones, Cameron R-650 sıcak hava/helyum balonu Breitling Orbiter 3 ile 1-21 Mart 1999 tarihleri arasında İsviçre/ Chateau d'Oex'ten kalkıp, inmeden dünyayı dolaşmışlar, Mısır/Dakhla'ya indiklerinde 477 saat 47 dakika havada kalmışlardı.

Mesafe (İsviçre)

Yukarıda baloncular, aynı balonla dünya çevresinde 22.037.9 deniz milli (40.814.0 km) katetmişlerdi.

İrtifa (ABD)



Sürat ve İrtifa rekorları: SR-71

Albay M.D. Ross ve Yarbay V.A. Prather, Lee Lewis Memorial isimli Winzen araştırma balonu ile 4 Mayıs 1961 günü USS Antiteam gemisinden Meksiko Körfezi üzerinde 34.668 metreye (113.740 ft) tırmandılar.

Sınıf C (Uçaklar)

Düz hatta mesafe (ABD) ve seyrişerferde mesafe (ABD)

Dick Rutan ve Jeana Yeager, Voyager uçağı ile 14-23 Aralık 1986'da, dünyayı dolaşarak Edwards/Kaliforniya üstünden kalkıp tekrar aynı üsse inişte 21.712.816 denizmili (40.212.139 km) mesafe.

Yükseklik (Rusya)

Alexander Fedotov Mig-25

Yüzbaşı Robert C. Helt ve Binbaşı Larry A. Elliot (ABD Hv. K. leri) Lockheed yapımı SR-71A uçağı ile 28 Temmuz 1976'da Beale/Kaliforniya üstünden 25.929,031 metreye (85.069 ft) tırmandılar.

Ana araçtan atılan uçakla yükseklik (ABD)

Birbaşı R. White (ABD Hv. K. leri), North American yapımı X-15A uçağı ile 17 Temmuz 1962'de 95.935,99 m. (314.750 ft.)

Düz hatta sürat (ABD)

Yüzbaşı Eldon W. Joersz ve Binbaşı George T. Morgan Jr. (ABD Hv. K. leri) 28 Temmuz 1976'da Lockheed SR-71A uçağı ile 1.905.81 knots (3.529.56 km/saat, 2.193.17

ferde Beale hava üssü kalkış-
iniş esnasında 1.818,154 knots
(3.367,221 km/saat, 2.092,294
mph)

**Dünya Hava Aracı
Sınıfı Rekorları
Sınıf C, Grup 1 (Piston
motorlu kara uçakları)**

Düz hatta mesafe ve seyri-
seferde mesafe (Sınıf C (uçak-
lar) bölümüne bakınız)

Yükseklik (İtalya)

Mario Pezzi, Caproni Ca-161
uçacağı ile 22 Ekim 1938'de
17.083 metre (56.046 ft.)

Düz hatta sürat (ABD)

Lyle Shelton, 21 Ağustos
1989'da modifiye edilmiş
Grumman F8F Bearcat uçacağı



F-104 Starfighter

ile 3 km,'lik hatta Las Vegas,
New Mexico'da 459.10 kts.
(850.25 km/saat, 528.33 mph)

**Sınıf C, Grup 2 (Türbin
motorlu kara uçakları)**

Düz hatta mesafe (ABD)

Yarbay E.L. Allison ve mü-
rettebatı HC-130H Hercules

uçacağı ile 20 Şubat 1972'de
7.587,99 deniz milli (14.052,95
km, 6.278,03 mil)

*Dairesel Seyrüseferde
mesafe (ABD)*

Albay Philip R Hite ve mü-
rettebatı Lockheed RP-3D Ori-
on uçacağı ile, 4 Kasım 1972'de
5.455.46 denizmili (10.103.51
km, 6.278.03 mil.)

Yükseklik (ABD)

Einar Enevoldson, Egrett
uçacağı ile 1 Eylül 1988'de, Ma-
jors Field/Teksa's'ta 16.329 m.
(53.373 ft.)

Düz hatta sürat (ABD)

Alb. Donald H. Lilienthal ve
mürettebatı Lockheed P-3C
Orion uçacağı ile, 27 Ocak
1971'de 435.26 knots (806.10
km/s., 500.89 mph)

*Dairesel seyriüseferde sürat
(Rusya)*

Ivan Sukhomlin ve mürette-
batı Tupolev Tu-114 uçacağı ile
9 Nisan 1960'ta, 25.000 kg.
ağırlıkla 5.000 km. Seyriüsefer-
de 473.66 kts (877.212 km/s,
545.07 mph)

Sınıf C, Grup 3 (Jet)



ABD yapımı P-3 Orion, sınıfında mesafe ve sürat rekoru sahibi





3 Dünya rekorunu elinde bulunduran K. H. Wallis Autogyro'su ile



Piston motorlu uçaklarda irtifa rekoru; İtalyan Caproni Ca161 uçağı.

USAF, Boeing B-52H Stratofortress uçağı ile 10-11 Ocak 1962'de, Okinawa/ABD'den Madrid/İspanya'ya 10.890,27 denizmili (20.168,78 km., 12.532,3 mil)

Dairesel seyrüseferde mesafe (Rusya)

Vladimir Terski ve mürettebatı Antonov An-124 ile 6-7 Mayıs 1987'de 10.880,625 denizmili (20.159,921 km., 12.521,201 mil)

3 km.'lik pasajda sürat (ABD)

Darryl Greenmayer modifiye edilmiş Red Baron F-104 RB Starfighter uçağı ile, 24 Ekim 1977'de Mud Lake/Nevada'da 858.77 knots (1.590,45 km/saat, 988.26 mph)

kova yakınlarında 1.609,88 kt. (2.981,5 km/saat, 1.852,62 mph)

Dünya etrafında sürat (Fransa)

Michel Dupont ve Claude Hetru, Concorde uçağı ile, 16 Ağustos 1995'te 704.68 kt (1.305,93 km/saat, 811,46 mph)

Sınıf C. 2.(Bütün Gruplar) *Deniz Uçakları*

Düz hatta mesafe (İngiltere)

Alb. D.C.T. Bennet ve Yb. I. Harvey, Short-Mayo Mercury uçağı ile 6-8 Ekim 1938'de Dundee/İskoçya'dan orange River/Afrika'ya 5.211,66 denizmili (9.652 km., 5.997,5 mil)

Yükseklik (Rusya)

1901'de 492.44 kt (912 km/saat, 566,69 mph)

Sınıf E. 1 (Helikopterler)

Düz hatta mesafe (ABD)

R.G. Ferry, Hughes YOH-6A helikopteri ile, 6 ve 7 Nisan 1966'da Culver City/California'dan Ormond Beach/Florida'ya 1.923,08 denizmili (3.561,55 km., 2.213 mil)

Yükseklik (Fransa)

Jean Boulet, Aerospatiale SA 315B Lama helikopteri ile 21 Haziran 1972'de Istres/Fransa'da 12.442 metre (40.820 ft)

Düz hatta sürat (İngiltere)

Trevor Egginton ve Derek Clews Westland Lyux ile 11 Ağustos 1986'da 216.45 kt (400.87 km/saat, 249.09 mph)

Sınıf E.3 (Autogyro'lar)

Yükseklik (Yüksüz)

William B Clem III, ev yapımı Rotorflight Dynamics Dominator ile 17 Nisan 1998'da Wauchula/Florida'da 7.456 metre (24.462 ft)

Düz hatta mesafe, seyrüseferde mesafe ve düz hatta sürat (İngiltere)

Yarbay K.H. Wallis (bu dalda 3 rekor sahibi)

WA-116/F ile 28 Eylül 1975'te 472,79 denizmili mesafeye,

WA-116 F/S ile 5 Ağustos 1988'de 541,44 denizmilli mesafeye,

Kaynakları Kavramındaki Süreci

Zülal GÜNAL

**"Beylerden bilgili olanlardır ki,
iyi yasalar koymuşlardır.
Bilgili, akıllı bey,
Bilgili kişileri kendisine yakın tutar".
Kutadgu BİLİG**

Bu dizelerdeki içerik ilginizi çekti mi bilmem ama bence çok derin bir felsefeyi saklıyor. Sizlerle bugün Personel Müdürlüğü ve İnsan Kaynakları kavramları arasındaki ince farkı ve gelişmeyi paylaşmak istiyorum;

Kutadgu Bilig'in yukarıdaki dizelerinde bile bu kavramlara rastlamak mümkün. Gerçekten Personel Müdürlüğü kavramındaki tüm esaslar Bilgi çizgisinde çok iyi yasalarla kurulmuştur ve bu yasalara günümüzde AKIL yolu ile İnsan Kaynakları kavramı eklenmiştir.

Şekil 1'de görüldüğü gibi artık işi yapan olarak görülen çalışanlarımız fikirlerini ve yeteneklerini dile getirebilmek için merdivenlerin üst basamağına adım atabiliyorlar ve artık yöneticiler çalışanları İNSAN kavramı içerisinde değerlendiriyor; kişinin akıl ve yeteneğini gösterebilen bir çalışan olduğunu kabullenmiş durumdadır. Hadi gelin bu iki kavram arasında bir tura çıkalım:

Sizce kırk yıllık "Personel" kavramı nasıl oldu da "İnsan Kaynakları" kavramına yerini bırakmaya başladı? Cevap çok basit! Dünya hemen hemen her konuda değişiyor; teknolojik patlama yaşıyoruz. Artık insanın teknolojiden önemli olduğunu hissedebiliyoruz. Yöneticiler artık çalışanın şirkete sağladığı katkısı daha iyi görebiliyor ve takdir edebiliyor.

Şekil 2'de görülebileceği gibi artık teknolojik, açık ve şeffaf bir dünyada yaşıyoruz ve büyüyoruz. Ayrıca bilindiği üzere "yöneticilik" kavramı da bilgi toplumunda değişim sürecine katıldı ve kapsamı daha da genişledi. Eskiden insanın en önemli tatmini ekonomik, toplumsal ve psikolojik motiflerle sağlanıyorken, 1980'li yıllardan günümüze, insan yeteneği ve motivasyonu ile gelen bir varlık halinde iş hayatında yerini aldı.

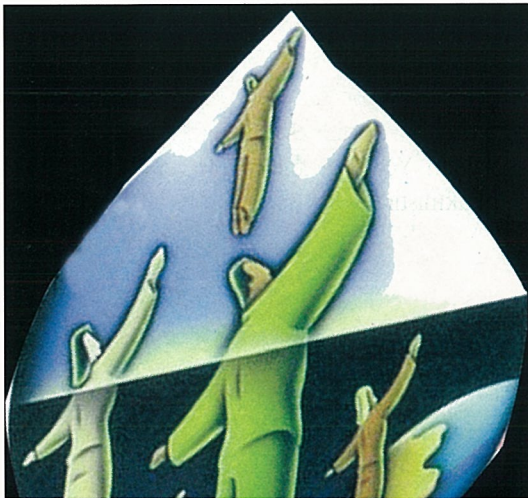
beyinlerini hem de yüreklerini kazan-

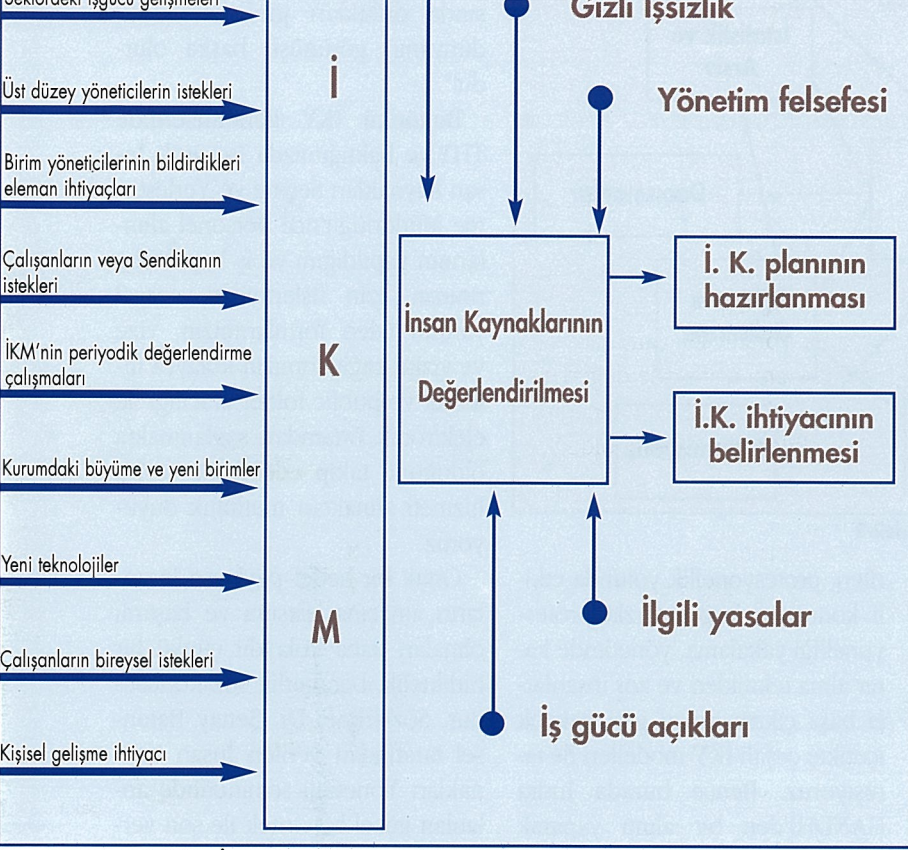


Şekil 1

mak" gerektiğine inanıyorlar. Dolayısı ile herşeyin paylaşıldığı bir çizgide "Olumlu Örgüt İklimi" yaratma çabasındalar. Bu iklimin yapılandırılmasındaki en önemli araç "İnsan Kaynakları Yönetim Sistemi" olarak karşımıza çıkıyor. Şimdi gelin bu değişim sürecinin ayrıntılarını inceleyelim:

Eskiden işe alınma kavramının içerisinde; işi yapmaya yeterli kişi sayısını temin etmek ve bunu mülakatlar vasıtası ile yapmak sözkonusu iken; bugün kalite, nitelik, becerilerin ölçümü, testler, mülakatlar, panel simülasyon teknikleri büyük farkla öne geçmiş du-





Şekil 3- İnsan kaynaklarının değerlendirilmesi.

ortamında eğitimler verilirken; bugün yılda kişi başına 40 saat yada 5-6 günlük, kişisel gelişim planı olan, alternatif ve teknolojik eğitimler hedeflenmekte.

Geçmişte, Personel Yönetimi kavramında, ilerleme kıdem bazlı değerlendirilirken; bugün performans değerlendirme önem kazanmış durumda.

Dün, sadece maaş ve yan ödenekler ücret kavramının kapsamındayken; bugün maaş pirim ve ayrıca ödül programları uygulanmakta.

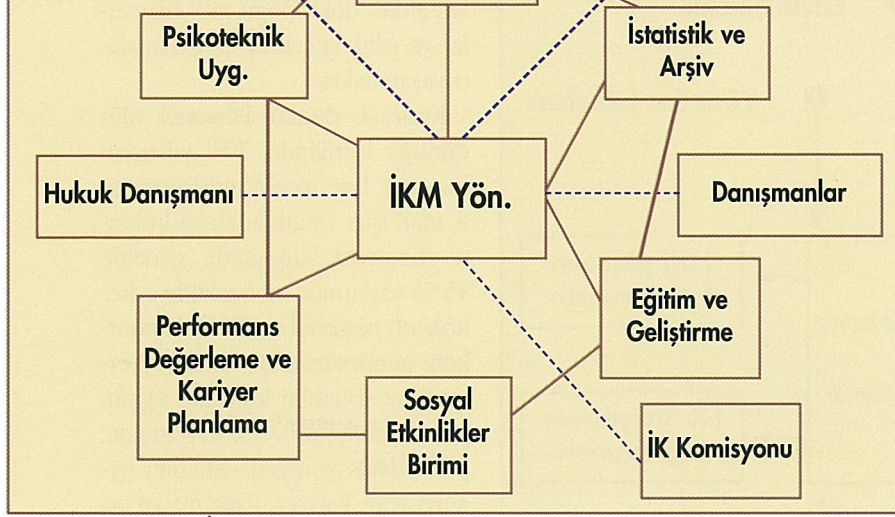
Müdürün odasına bile rahatlıkla girilebiliyor; önerilerde bulunabiliyor ve hatta mail çekebiliyorsunuz. Bilgi paylaşımı toplantılarında gizlilikten uzak ve daha şeffaf bir yönetimle karşılaşıyorsunuz.

Yine dün de kalan, iş yapmak için gerekli becerilere daha önem veren ve herkesin aynı saatte işe gidip gelmesi kapsamında değerlendirilen iş yaşam programları, günümüzde yerini çocuk bakımından, yaşlı bakım kurumları bulunmasına ve daha esnek saatlerde

işletim dokümanı gibi hizmetler ve yıllık check-up uygulamaları yaşanmakta.

Kısacası; çünkü Personel Müdürlüğü içeriğinde, 70'li yıllardan bu yana, bordro işlerinde tecrübeli, idari işler ve güvenlik kadrolarını yönetecek kapasitede, genelde 45-55 yaşlarında ve özellikle asker kökenli personel müdürleri aranırken; günümüzde işe alma ve yerleştirme sistemini kuracak, eğitim planı hazırlayabilecek kapasitede, performans yönetim sistemini uygulayacak, kariyer planlama ve organizasyonel yedekleme çalışmalarını yürütebilecek, şirket kültürünün benimsenmesine katkıda bulunabilecek ve değişimi yaratmakta öncü olacak, iletişime hazır ve sürekli öğrenme ilkesine dayanan yöneticiler "İnsan Kaynakları Müdürü" olarak aranıyor.

Personelin temin edilmesi ve personelin şirketle hukuki işlerini düzenlenmesini sağlayan Personel Müdürlüğü kavramı; artık kurum içindeki çalışanların etkin ve verimli çalışmalarını ve aynı zamanda motivasyonu yüksek ve mutlu olmalarını benimseyen İnsan Kaynakları Yönetim anlayışına yerini bırakmıştır. Dolayısı ile Lider Yönetici döngüsü önem kazanmış ve eskiden işi doğru yapan yöneticilerle ilintili personel müdürlüğü kavramı bugün doğru iş yapan İnsan Kaynakları Yönetimine bayrağı teslim etmiştir. Böylece artık misyonu, hedefleri, geribildirimi, desteği, ödülleri olan bir liderlik



Şekil 4- İKM'nin organizasyon yapısı modeli-2

ise Yenilikçilik ve Risk alma olarak karşımıza çıkmaktadır.

Şekil 4'de inceleyebileceğiniz üzere, bu değişim sürecine bağlantılı olarak, bugün İnsan Kaynakları Planlaması önem kazanmış ve DOĞRU insanın, DOĞRU tanımlanmış işleri yerine getirmesi için DOĞRU zamanda temin edilmesi ile karşımıza çıkmakta ve hisleri, duyguları, fikirleri, yetenekleri, önerileri olan İNSAN kelimesi başı çekmektedir. Eskiden işi yapacak insan işe alınır, bulunur ve yerleştirilir ve onun kurumla ilgili bağları personel müdürü tarafından takip edilirdi. Bu konuda, dünyanın bugünden farkı ve değişim süreci ise YETENEK'tir. Dolayısı ile bugünkü yönetim anlayışı profesyonelliğe doğru hamle yapmış, bilgiye ve öğrenmeye dayalı bir yönetimdir. Geçmişte klasik eğitim konuları dile getirilip; kurslar verilirken, günümüzde yöneticilik-

rileri, profesyonellik yolunda etkili konuşma, kişisel tarzla profesyonelliği yakalama, yönetimde karar alma teknikleri ve zor insanlarla başa çıkma sanatı gibi pek çok içerikte çeşitli İKY modelleri ile tanışıyoruz. Bence burada İndra GANDHI'den bir alıntı yaparak sizlerin konuya yaklaşımınızı hızlandırmak da hoş olacak sanırım: "Babam iki tür insan bulunduğunu söylerdi. İş yapanlar ve yapılan işten kendine kredi çıkartanlar. O, benden birinci grupta yer almam için çalışmamı isterdi. Zira bu grupta diğerinden daha az rekabet vardı."

Sonuç olarak; insanın değişim ve dönüşüm anahtarı olduğunu görüyoruz. (Şekil 4) Personel yönetiminin, personelin idari işlerin organizasyonunu içerdiğini, oysa İKY'nin aynı kapsamda iş verimi, mutluluk ve motivasyon kavramlarıyla bu anlayışa fark attığını ka-

şında oldukları gibi kalsalardı, dünyanın görünüşü başka olurdu!"

Bugünkü İKY ilerlemelerinde THY'ye baktığımızda ise artık İnsan kaynakları Seçme ve Yerleştirme Müdürlüğü'nce personel alımlarının yapıldığını ve iş başvurularımızın, izin fişlerimizin, sosyal yardım talep formlarımızın, vize ve vizite kağıtlarımızın kolayca internet ve public folder aracılığı ile elektronik ortamdan sağlanmakta olduğunu takip edebiliyor ve bu hizmeti almaktan mutluluk duyuyoruz.

Ortak bir hedef paylaşan insanların amacına ulaşımı ve başarılı olmaları daha kolaydır çünkü bir birliktelik, beraberlik söz konusudur. Sözlerime, Dr. Şenay Baransel tarafından verilen İnsan Kaynakları Yönetimi seminerinde anlatılan güzel bir örnek ile son vermek istiyorum:

Bir gün bir çocuk babasına benimle oyna diye ısrar ediyormuş ancak babanın hiç boş vakti yokmuş ve çocuğunu daha fazla betletmemek için gazetesinin bir sayfasında bulunan büyükçe dünya haritasını parçalara ayırmış ve çocuğuna hadi gel bu yapbozu yap demiş. Çocuk çabucak tamamlamış yapbozu ve babasına bildirmiş. Adam çok şaşırılmış! Çocuğuna nasıl çabucak bu haritayı yaptığını sorunca aldığı cevap şu olmuş:

"Babacığım çok kolay oldu çünkü dünya haritasının arkasında İNSAN Resmi vardı!!!"

Genel Müdür Teknik Yardımcısı Sayın Cemil Kayahan, derneğimizin internet sayfası www.uted.org'da ayın konuyu olarak; çalışma hayatımız, THY Teknik,Toplu sözleşmemiz ve diğer konulardaki sorularınızı yanıtlıyacaktır.

UTED: Sayın Kayahan, bu göreve başlayalı ne kadar oldu?

Cemil Kayaban: 3 yıl 9 aydır bu görevdeyim.

UTED: Kaç yıldır THY'de görev yapıyorsunuz?

Cemil Kayaban: 23 Nisan'da 31 yılı tamamladım.

UTED: Üstlendiğiniz görevi özetler misiniz?

Cemil Kayaban: THY filosuna ait uçaklar, G-IV ve Bell 430 helikopteri ile anlaşmalı olduğumuz hava yolları uçaklarının gövde, motor ve komponentlerine Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, FAA, JAA ve imalatçı firma talimatlarına uygun olarak bakım, revizyon ve tamir yapmaktır.

UTED: İşinizin en iyi tarafı nedir?

Cemil Kayaban: En son teknolojik yenilikleri takip edebilmek ve THY bakım ünitelerinde de uygulayabilmek.

UTED: İşinizde en kötü diyebileceğiniz olay ne idi?

Cemil Kayaban: Uçak kazaları.

UTED: Şu anki en önemli projeniz?

Cemil Kayaban: İran Air'e satılan 6 adet A310-200 uçaklarının hedeflenen tarihlerde teslimi.

UTED: Kendinizi geliştirebiliyor musunuz?

Cemil Kayaban: İstedğim ölçüde olmasa da, evet.

UTED: "5" yıl sonra nerede olmayı planlıyorsunuz?

Cemil Kayaban: 5 yıl sonunda, yazlık evimin bahçesinde sebze yetiştirmeyi ve balık tutmayı planlıyorum.

UTED: Gördüğünüz en faydalı kurs?

Cemil Kayaban: "Önce İnsan" (Putting People First) isimli seminerdi.

UTED: Çocukken ne olmayı planlıyordunuz?

Cemil Kayaban: Mühendis veya deniz subayı.

UTED: İlk işiniz?

Cemil Kayaban: T.C. Karayolları Bakım Mühendisi.

UTED: En önem verdiğiniz deneyiminiz nedir? Neden?

Cemil Kayaban: THY'de ilk kez jet motorları (JT8D motorları) revizyon projesiydi. Çünkü, Türkiye'de ve THY'da ilk kez jet uçakları motorlarının revizyonu ger-

UTED: Sizce "keşke yapmasaydım" dediğiniz en kötü kararınız?

Cemil Kayaban: DC-10 uçaklarına ait CF6-6D motorlarının uçak üzerinde test edilmesini kabul etmemiz... Çünkü, uçak üzerindeki motor testlerinden dolayı çok uzun süreli tehirler yaşadık.

UTED: 5 yıl içinde havacılık söktöründe ne gibi değişiklikler olacak?

Cemil Kayaban: Dünyada büyük şirket evlilikleri yaşanacak. THY de bunlardan birinde yer alacak. Türkiye'de daha çok ve daha istikrarlı sivil havacılık şirketleri oluşacak.

UTED: Kişilerin, havacılık alanında kendilerini geliştirmesi için neler tavsiye edersiniz?

Cemil Kayaban: Bilgisayarla yakın dostluk, iyi İngilizce bilmek, mesleği ile ilgili çok okumak.

UTED: imkanınız olsa başka hangi işte ve kiminle çalışmak isterdiniz?

Cemil Kayaban: Yakın mesai arkadaşlarımla, küçük bir hangarda, Türkiye'deki özel sektöre ait küçük uçaklara bakım desteği vermek.

UTED: İşinizi eve götürür müsünüz?

Cemil Kayaban: Hayır (İşten gelen telefonlar hariç).

UTED: Bir özdeyiş veya vecizeniz var mı?

Cemil Kayaban: "İyilik yap as tavana, gün gelir düşer kafana"...

UTED: Yönetim tarızını 3 kelime ile tanımlayabilir misiniz?

Cemil Kayaban: "Yönlendirici", "takipçi", "değerlendirici" olmak.

UTED: Meslekdaşlarınızca nasıl hatırlanmak istersiniz?

Cemil Kayaban: Gerçekte olduğum gibi.

Ö Z G E Ç M İ Ş

Doğum Tarihi: 01.01.1944-Ankara

Eğitim: 22.07.1967 İTÜ

Müh. Fakültesi

İTÜ Müh. Fak. Master Programı

Yabancı Dil: İngilizce

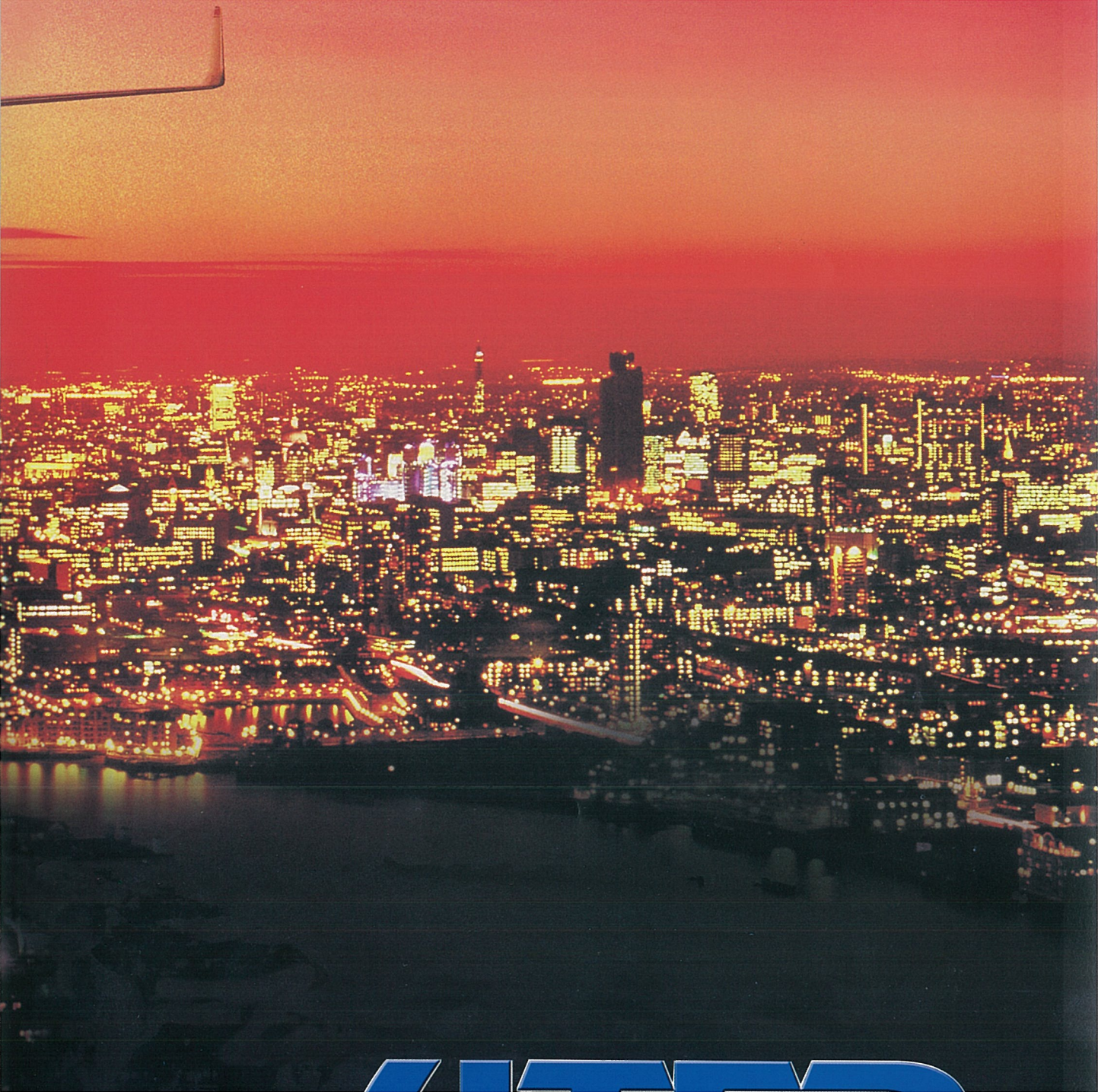
THY A.O'na Giriş Tarihi: 20.04.1970

ETÜD Uzmanı

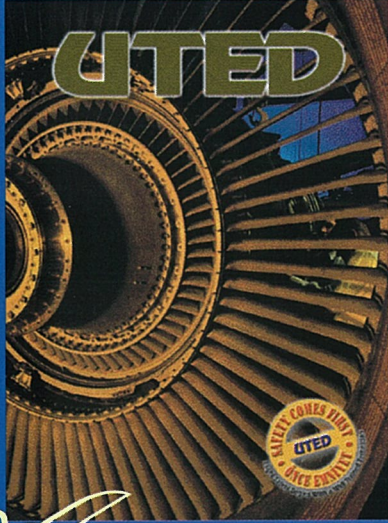
08.07.1971 Atel ve Müh.







415



**Uçak Teknisyenleri Derneğinin aylık yayın organı
UTED Dergi'ye her ay düzenli olarak sahip olmak
ister misiniz?**

**Yanıtınız evet ise; aşağıdaki formu doldurup yıllık
abone ücreti olan 15.000.000.- TL'yi aşağıdaki
belirtilen banka hesap numaralarından birine
yatırarak dekontunuzu ve abonelik bilgilerini içeren
formu, faks, posta ya da internet aracılığı ile
dernek merkezimize ulaştırınız.**

**Ya da dernek merkezimize doğrudan başvurarak
abonelik işlemlerinizi yaptırabilirsiniz.**

DERGİNİZ DÜZENLİ OLARAK ADRESİNİZE ULAŞACAKTIR.

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

Türkiye İş Bankası
Çarşı Bakırköy Şubesi/İstanbul
1006-01233989 No.lu Hesap

Yapı Kredi Bankası
Yeşilköy Şubesi/İstanbul
121-304-002080 No.lu Hesap

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ
İstanbul Caddesi, Üstüğü Apt. No:24 Kat:5 Daire:8 Bakırköy-İSTANBUL
Tel: 0212 542 1300- 543 29 74 Fax: 0212 542 13 71
E.mail: uted@uted.org WEB SITE: www.uted.org

UTED DERGİ ABONE FORMU

ADINIZ:

SOYADINIZ:

ADRES:

.....

.....

.....

.....

POSTA KODU:

KISALTMALAR

A/C:

Aircraft

AD:

Uçak

Airworthiness Directive

AEA:

Uçabilirlik Talimatı

Association of European Airlines

ALF:

Avrupa Havayolları Birliği

AFT Looking Forward

AMLB:

Arkadan Öne Bakış

Aircraft Maintenance Log Book

AOC:

Uçak Bakım Sicil Kayıt Defteri

Air Operator Certificate (JAR-OPS)

AOL:

Onaylı Bakım Merkezi İşletme Sertifikası

All Operator Letter

APIS:

Tüm Operatör (İşletmeci) Mektupları

Approved Production Inspection System

APU:

Onaylanmış Üretim Kontrol Sistemi

Auxiliary Power Unit

ATA:

Air Transport Association Of America

Amerikan Havaçılık Teşkilatı Birliği

ATB:

Air Turn Back

Havadan Dönüş

CAA:

Civil Aviation Authority

Sivil Havaçılık Teşkilatı

CADC:

Central Air Data Computer

Merkezi Hava Veri Bilgisayarı (Pito-Statik Sis.)

CBR:

Cycle Between Removal

Söküm Arası Saykıl

CDL:

Configuration Deviation List

Konfigürasyon Sapma Listesi

CDP:

Compressor Discharge Pressure

Kompressör Deşarj Basıncı

CDU:

Center Drive UNit

Merkezi Çalıştırıcı Ünitesi

CMM(M):

Component Maintenance Manual (Manufacturer)

Komponent Bakım Elkitabı

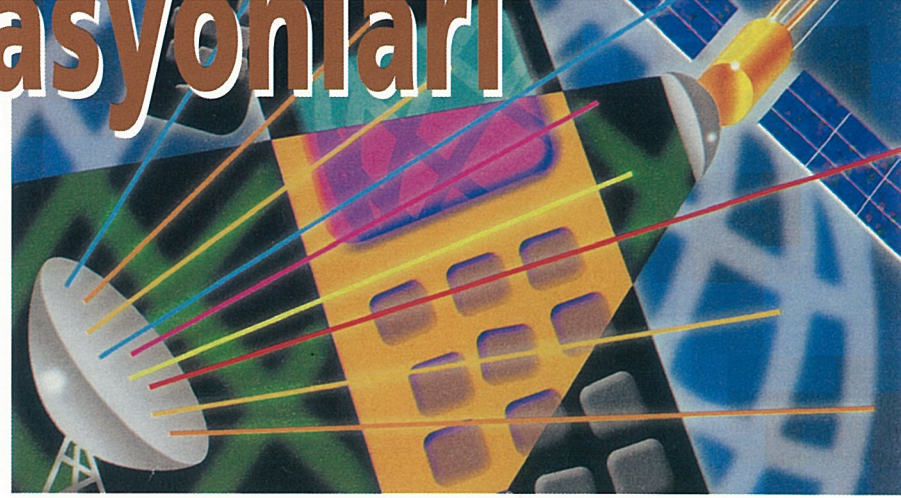
CMI:

Consumable Material List

Baz İstasyonları

Bir yanda çevreciler, tüketici dernekleri ve duyarlı vatandaşlar, diğer yanda ise Turkcell, Ericsson, Telsim gibi kuruluşlarla yine onları destekleyen kişiler olmak üzere bu konuda insanlar ikiye ayrılmış. Bunlardan birinci grubun baz istasyonlarının zararları konusunda ısrar ediyor. İkinci grubun ise zararlarının olmadığını iddia ediyor. Peki hangi taraf haklı? Gerçek nedir?

Çevreciler: Basında sık sık rastladığımız haberlerden olan “baz istasyonlarının zararları” konusunda Tüketici Hakları Derneği (TÜDER) ile Tüketiciyi Koruma Derneği (TÜKODER) ortaklaşa bir toplantı düzenleyerek “çek elini çatımdan” sloganıyla bir kampanya başlattılar. Bu kampanya ile teknik adı “cep telefonu aktarıcısı” olan ama halk arasında “baz istasyonu” olarak adlandırılan yansıtıcıların zararlarını anlattılar. Dernek temsilcileri şöyle seslendiler; “Baz istasyonlarının zararlarının 4 kilometrelik bir alanı kapladığı araştırmalarla kanıtlandı. İnsanlardan çok uzakta olması gereken bu yansıtıcılar elimizi uzattı-

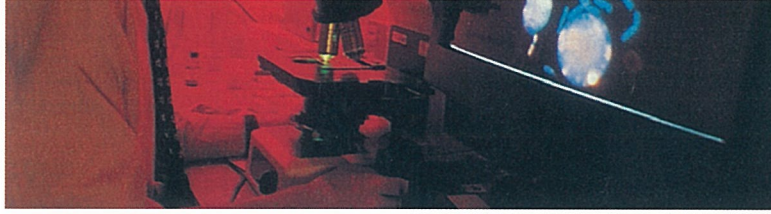


ğımızda dokunabileceğimiz bir yükseklikte.” Benzin istasyonlarına, alışveriş merkezlerine ve hatta okullara dahi kurulan bu antenler oldukça tehlikelidir. GSM şirketlerinin verdiği yüksek paraya aldanıp, hem kendinizin, hemde çocuklarınızın geleceğini tehlikeye atmayın” dediler.

Cepciler: Turkcell yetkilileri ise aktarıcıların hastalıklara neden olmasının ispatlanmış bir şey olmadığını belirtiyorlar. “Tüm dünyada nasıl kuruluyorsa Türkiye’de de Ericson tarafından aynı şekilde kurulduğunu” iddia ediyorlar. Ayrıca “hastalıklara aktarıcıların neden olduğu iddiası ispatlanmış bir şey değil. Bu bir risk olsaydı tüm dünya kullanır mıydı? “Bir çok ülke Türkiye’den fazla istasyona sahip” diyen yetkililer kendilerince savunmalarını yapıyorlar. Buna karşın tüketici dernekleri ile uzmanlar Avrupa’da aktarıcıların

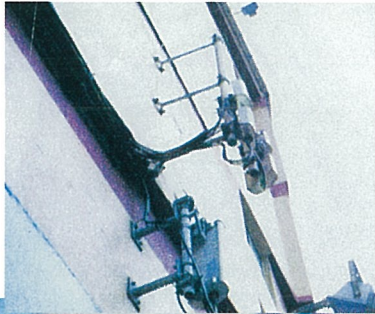
hır dışı bölgelere kurulu olduğunu belirtiyorlar.

Zararları: Tübitak tıp danışmanı ve iç hastalıkları uzmanı Doçent Doktor Selçuk Aslan’ın hazırladığı rapor baz istasyonunun zararlarından şöyle bahsediyor; “Cep telefonları ve baz istasyonları mikrodalgalar yayarlar. Mikrodalgalar elektromanyetik dalgalardır. MD’ler dokularda iki temel etki yapar: 1- Termal etki (dokuların ısınması) 2- Kimyasal etki (doku hücrelerinin yapısının bozulması). Hücrelerde büyük moleküllerin yani proteinlerin deforme oluşu hücre zararlarının birbirine yapışması, hücre zarlarında deliklerin açılması, sinir zarlarının bozulması insanda değişik etkiler yapar. Uykusuzluk, sinirlilik, unutkanlık, depresyon, baş ağrısı ve dönmesi, gibi etkiler ile Alzheimer hastalığı (bunama) ile Parkinson (titreme) gibi tehlikeli beyin hastalıkları



rin hücreye girişini hızlandırır. Üçüncüsü ise; varolan ama gizli kalmış kanserin gidişini hızlandırır.

Dünyada Önlemler: Avrupa'da kanserli hastaların cep telefonu kullanmaları doktorlar tarafından yasaklanmış ve bu BBC televizyonu tarafından duyurulmuş. Amerika'da çevre koruma ajansı EPA mikrodalgaları kanser yapıcı olarak ilan etmiş, Polonya'da cep telefonlarının kanser yaptığı laboratuvarlarda kanıtlanmıştır. Fransa'da 1975'ten 1995'e kadar beyin tümörlerinin giderek arttığını ve bunun cep telefonlarına bağlı olduğunu bildirilmiştir. Amerika'da yeni bir



yasayla okul ve evlerin üzerine dikilmesi yasaklanan baz istasyonlarının dikileceği yerleri belirleme yetkisi eyalet veya kent konseylerine verilmiştir. Türkiye'de yargıtay 05.05.1999'da anten veya aktarıcı dikilmesi için apartman sakinlerinin oybirliğini şart koşmuştur.

Tehlike: Bugün tıp mikroskopik incelemeyle bir kanserin radyasyondan oluşup oluşmadığını kesin olarak belirleyebiliyor. Böylece cep telefon firmalarının "ne malum cep telefonunda kanser olduğu?" savunması da geçersiz kalıyor. Cep telefonları v e yansıtıcıların işitme kaybına, kulak çınlamasına, cinsel hayatta kısırlık, sperm azalması, gebelikte sakat doğumlara ve düşüklere neden olduğu bilim adamlarınca doğrulanıyor. Teknik olarak ise bilimadamları şu açıklamaları getiriyor; Tepenizde bir aktarıcı değilse, bir radyo vericisi var gibidir. Şirketler bu antenleri 100 wattlık bir ampulle

lun frekansı 50, aktarıcının ise 1 milyar kadardır. Antenlerdeki mikrodalga düzeyi 0,65 mw/san-timetrekaredir. Yani New York'ta kabul edilen tehlike üst sınırının 13 katıdır. Şirketler mikrodalga şiddetinin mesafesinin karesiyle ters orantılı olarak azaldığını söyler. Azalan elektromanyetik alan şiddetidir. Kanser yapıcı etki, mesafeyle azalmaz. Buna en güzel örnek güneşin ultraviyole ışınlarıdır. Bu ışınlar milyonlarca kilometre öteden geldileri halde cilt kanseri yapabilmektedir. Cep telefonu ve dam aktarıcıları özellikle çocuklar için çok tehlikelidir. Mikrodalgalar çocuğun küçük vücudunda rezonans (titreşim) yapar. Bu şekilde zararlı etkileri daha da artar. Mikrodalgalar ani beşik ölümlerine de neden olabilir. Aktarıcılar damda vınlama yapar, rüzgarda uğuldar, yıldırım çeker ve depremde de ek tehlike yaratır.

Neden?: Batıda aktarıcılı binaların fiyatları %30 düşüyor. Çünkü bilinçlenmiş halk kanserden ve hastalıklardan korkuyor. Zararsız olduğunu söyleyen firmalar, dikmek için neden yüksek miktarda (genellikle 10.000 Dolar) paralar ödüyorlar? Neden şirket yöneticileri kendi binalarına ve evlerinin çatılarına diktirmiyorlar? Baz istasyonlarının şehir içinde kullanılmasının tehlikelerini anlatan TÜBİTAK raporuna göre aktarıcılar şehir dışında

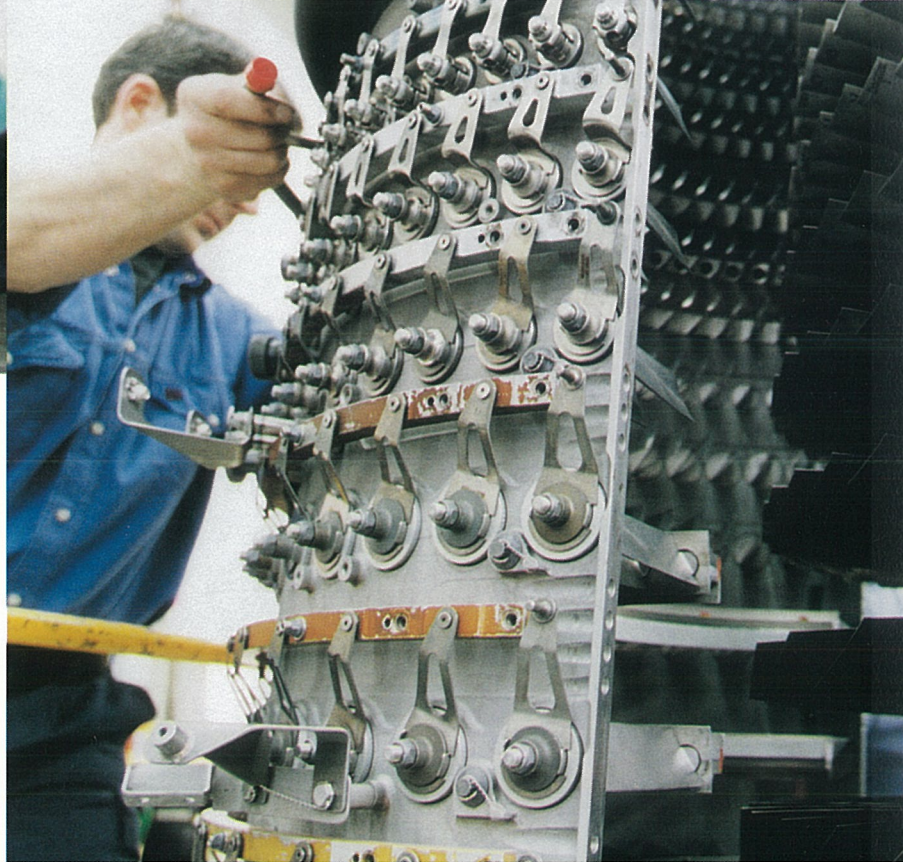
Aşkın Havayolu Şirketine Hizmet Sunuyor

2000 yılında hızla artan satışları ve kariyeri Lufthansa Technik AG, (LHT) ayrıca, uçak teknik servis sağlayıcısı olma önderliğini de sağlamlaştırdı. Bu konudaki rapor Yönetim Kurulu Başkanı August Wilhelm Henningsen tarafından, 9 Mayıs 2001'de Hamburg'da yapılan basın toplantısında basın aracılığıyla kamuoyunun bilgisine sunuldu. Henningsen, uçak onarımı alanındaki kaliteli ürünleri, uluslararası satış ofislerinin ve imalat faaliyetlerinin artışı ve ileri derece yenilikleriyle, şirketin onarım ve tadilat sanayiinde artan rekabete ayak uydurmak için sıkı bir şekilde hazırlandığını belirtti.





lan müşteri sayısı 2000 yılında toplam 319'a çıktı. Asya Pazarında Lufthansa Technik Philippines (LTP) Manila'da onarım ve tadilat hizmetleri vermeye başladı. Ayrıca Güney Çin'de Shenzhen kentinde yüksek dereceli uçak parçaları hizmeti sunmak için bir şirket kuruluyor. Diğer yandan iş jeti piyasasında, Amerika Birleşik Devletlerinde, Biz Jet International, Lufthansa Technik'i iş uçakları hizmet sektöründe önemli bir duruma getirmiş bulunuyor. Yıl sonunda Budapeşte'de bir uçak bakım



Alınan yüksek miktarda siparişlerin ışığında, Lufthansa Technik, Almanya'da bulunan merkezine, önemli ölçüde ilave personel ataması yaparak, stajyerlerinin sayısını da yıllık 600'ün üstüne çıkardı.

2000 yılında, Lufthansa Group'dan ayrı bir şirket olarak Hamburg'da faaliyet göstermeye başlayan LHT şirketi, satışlarını yüzde 24 oranında artırarak 2.3 milyar Euro'ya yükseltti.

Gerçekleşen işlerinin neredey-



üssü açılacak. Ayrıca, LTH Brüksel'de de onarım hizmetleri sunacak.

Lufthansa Teknik özellikle şahıs ve iş uçakları donatımı konusunda deneyim kazanmış durumda. 2000 yılı Ekim ayında Lufthansa Teknik, 30 adet Boeing İş jetini donatmak üzere bir sözleşme imzalamış bulunuyor. Basın Toplantısında LHT, gelişim organizasyonu sayesinde tüm dünyanın artan talebini karşılamaya hazır olduğunu da duyurdu.

Uçak motorlarına ve parçalarına yapılan tadilatlar, televizyon ve internet bağlantısı gibi ileri teknoloji ürünleri, danışmanlık hizmetleri ve üstün başarılı tadilat işlemleri ile LHT, uçak bakım ve onarım sanayiindeki iddialı yerini vurgulayarak, slo-

F-4 Phantom



Amerikan Deniz Duvvetleri (NAVY) için üretilen F-4 Phantom (hayalet) başarılı bulununca tüm servislerde hizmet etmeye başladı. Dünyanın ilk çok fonksiyonlu uçağı olan F-4 daha sonra hava, deniz ve kara kuvvetlerinin vazgeçilmez uçağı oldu. İlk uçuşu olan 1958 yılından sonra 1996'ya kadar Amerikan pilotlarına hizmet etti. 38 yıl hizmette kalarak uzun uçuş hayatı ile bir rekora imza atan Phantom'lardan toplam 5 bin 57 adet üretildi. Dünyada bir çok ülkenin kullandığı F-4'lerin F-4E, F-4G gibi 20 varyasyonu (türü) bulunmaktadır. Üretimi 1979 yılında durdurulan Phantomlar toplam 17 milyon milden

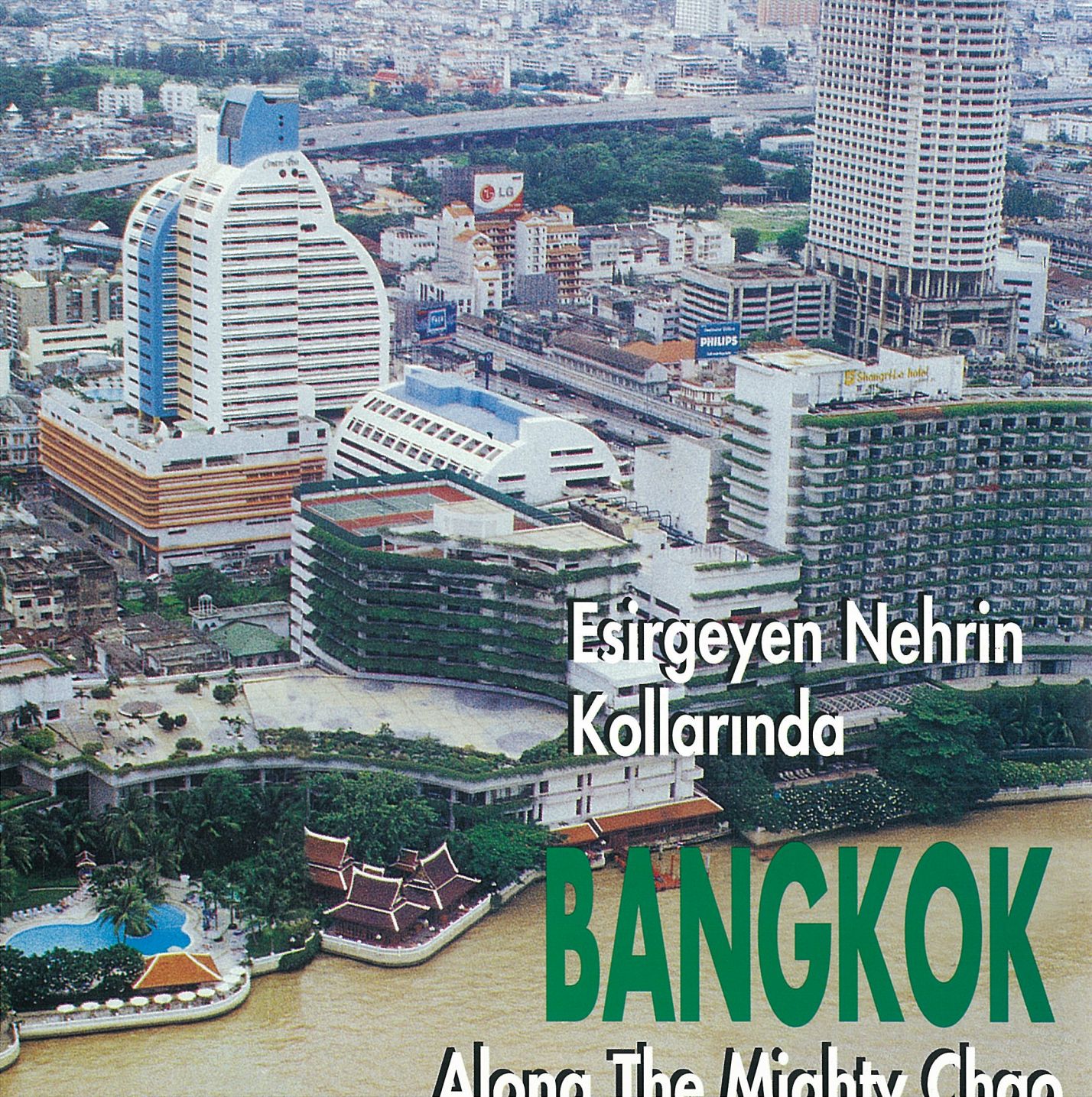
Teknik Özellikleri

Üretici:	McDonnell Douglas
İlk Uçuş Tarihi:	27 Mayıs 1958
Mürettebat:	2 Pilot
Motoru:	2 adet General Electric J79-GE-17A
Maximum Hızı:	2 mach
Maximum Menzil:	2.080 km.
Maximum Tavan:	18.182 m.
Boy:	19.1 m.
Yükseklik:	5.0 m.
Kanat Genişliği:	11.8 m
Max Ağırlık:	27 800 kg



Fotoğraflar: Uğur Özkan TAM Arşivi

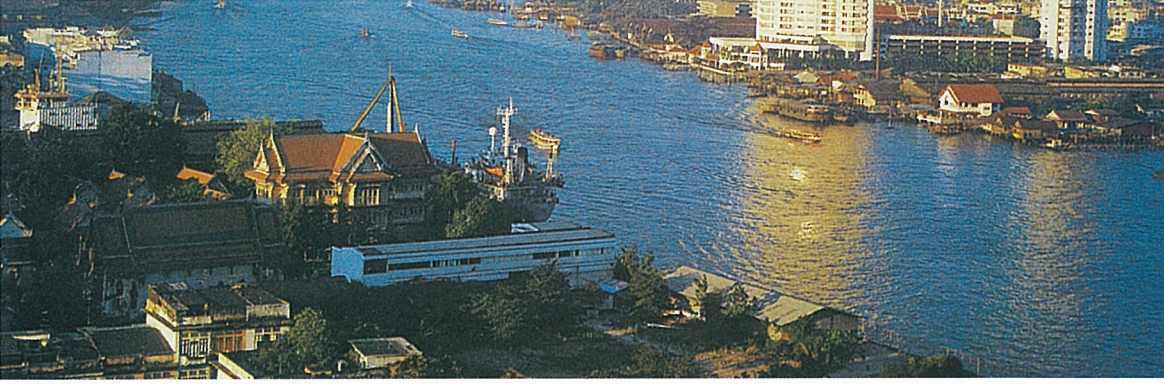
fazla uçuş yapmıştır. 1979 yılından sonra Mitsubishi şirketi tarafından Japonya'da 138 adet F-4 daha üretilerek uçağın üretimi tamamen bitirilmiştir. Bir dönem havacılığın en iyi uçağı olan Phantom'lar halen başta Türkiye olmak üzere Mısır, Avustralya, Almanya, İngiltere, İran, İsrail, Yunanistan, İspanya, Japon-



Esirgeyen Nehrin
Kollarında

BANGKOK

Along The Mighty Chao



Kudretli Chao Phraya... Tayland'ın nehirler kralı. Geçtiği topraklarda çağlar boyu uygarlıklar yeşerten, mucizevi bir su yolu. Asya'nın en büyük nehirlerinden olduğu doğru. Ama, onu mucizevi yapan neden çok farklı. Güneydoğu Asya'nın en uzun nehri değil; Tibet yaylalarından doğan Mekong ve Birmanya kültürüne beşiklik eden Irrawaddy nehirleri ondan daha uzun. Adı, kutsallığı çok eski tarihlere dayanan Ganj'la da yarışamaz elbet. Chao Phraya'yı özel kılan, gece gündüz havasından, suyundan eksik olmayan o benzersiz canlılık... Gizemli Doğu'da hiçbir nehir bu derece ilginç olaylarla yüklü değil. Nehir, aynı zamanda Tayland'ın da hayat kaynağı, hatta ruhu.

Tayland kültürü ile ekonomisinin en büyük şekillendiricisi, zengin tarım ürünlerinin yaratıcısı yine o. Ticaret yolları oluşturan, zenginleştirdiği kentleri birbirine bağlayıp esirgerken, rakiplerin yolunu kesen yine Chao Phraya. Ama nedendir bilinmez, kıyılarında kurulu büyük bir kente, Bangkok'a gelenler onun hakkında pek bir şey bilmez. Aslında bunun nedeni açık; reklamı yapılmıyor ki! Seyahat kitapları tapınak ve kanal turlarından, müzelerden, restoranlardan, alışverişten ve gece yaşamından bahsediyor.

O da Bangkok'tu. Yıllar sonra Bangkok'a geldiğimde gördüklerim düşlerimle benzeşiyordu. Ama, öyle sıradan bir turist olamazdım ben.

The mighty Chao Phraya River is not the longest river in Southeast Asia, the Mekong and the Irrawaddy are longer. Nor is it the holiest, the Ganges sees to that; but you can bet your bottom dollar no river in the East is packed with more drama and excitement than the Chao Phraya, Thailand's River of Kings.

The River of Kings is truly a magnificent waterway, undoubtedly one of the great rivers of Asia; and as for Thailand, it is the nation's life and soul. The river has been the principal shaper of Thai heritage, culture, and economics; it has moulded the nation into what it is today and is the life source for its rich agriculture. It has served as a highway for commerce, linked its cities, and barred its rivals.

Most visitors who arrive in Bangkok know little about the river, and, of course, they are completely unaware of what the river has to offer. This is understandable. The river gets little publicity. Travel brochures and guide books emphasise temple and klong (canal) tours, museums, restaurants, shopping areas, and night life. But then, strange as it might sound, even many Thais and permanent residents who live in Bangkok are not fully aware of the river.

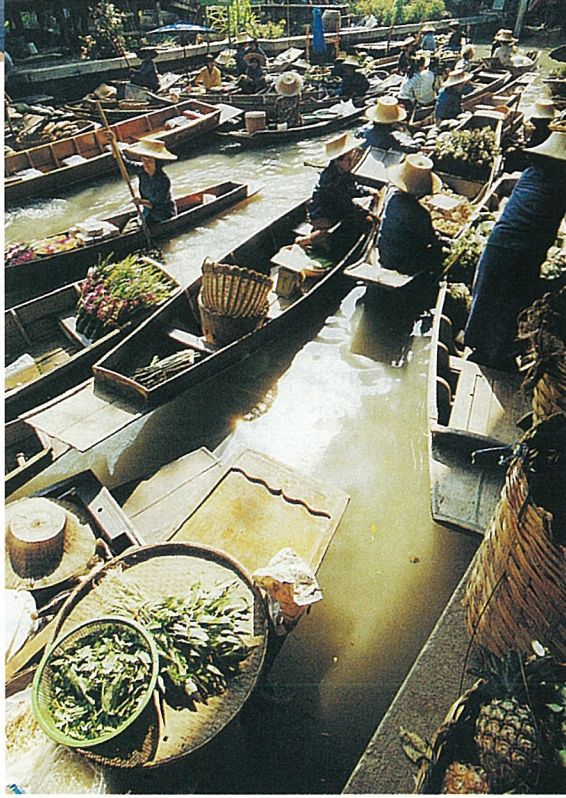
Eventually I did come to Bangkok, and I liked what I found. But I did more than just pay a visit. I outfitted a 71-foot sailing schooner on a small klong down at the mouth, and I spent the better



nını, huyunu suyunu iyice belledim. Bir sandala atlayıp bütün kanallarını gezdim. Her sabah güneşin nehir- den doğuşunu gördüm; gün batımını da. Ve nehir insanlarını tanıdım; kayıkçıları, balıkçıları, römorkör kaptanlarını, yük iskelesinde çalışanları...

Sabah akşam okula gidip dönen çocukları taşıyan feribotun yolunu gözledim heyecanla. Teknemin bütün donanımı tamamlanınca ünlü Oriental Otel'in önünde demirledim. Aynı Conrad gibi.

Yüz yıl önce Otega adlı gemiye tayin edilince o da aynı şeyi yapmıştı. Ne kadar gururluydum. Bir rüya gerçekleşmişti. Ama, ne yazık ki her güzel şey gibi o da bitti. Artık teknem yok. Şiddetli bir kasırgada kaybettim onu. Tabii, bu Chao Phraya'ya duyduğum sevginin bittiği anlamına gelmiyor. Asla terk etmedim onu. Her fırsatta nehirdeki gemilerden birine binip gezi-



the canals. I witnessed the sun rise over the river every morning, and I watched it set. But more important, perhaps, I got to know the people of the river, the boatmen, the fishermen, the tugboat captains, the wharf laborers. I watched school children ferry back and forth in the morning and evening.

When the outfitting of my schooner was completed I sailed her to the front of the Oriental Hotel and there dropped anchor, as Conrad had done when he took command of the bark Otega a hundred years before.

What a proud feeling that was, and what a dream fulfilled. Sadly, I lost my schooner in a terrible typhoon a few years ago, but my memories of it have not faded. The Chao Phraya makes certain of that. I continue to take advantage of the river every chance I get. I travel by express boat whenever possible. I enjoy riding the hotel ferry boats, or when I



genişleyen Tayland'ın tarihine de tanık olmak mümkün: Kuzeydeki Yom Irmağı civarında kurulan Sukhothai (1238-1350), sonra Ayutthaya krallıkları (1350-1767), Thonburi (1767-82) ve Bangkok kentleri (1782-...) hepsi Chao Phraya üstünde kurulmuş. Ben bunları düşünürken, yolcular nehrin sunduklarına ilgisizdi. İçimden haykırmak geldi: "Bakın, işte kale! Ayutthaya'nın düşüşünden sonra, Kral Taksin'in yeni başkentini kurduğu yer." O zamanlarda, yani iki yüz yıl kadar önce, nehir üstünde küçük bir kontrol noktası olan Bangkok, bir kale ve ona adını veren zeytinliklerden ibaretmiş. Günümüzde burada yaklaşık on milyon insan yaşıyor. Bu Londra ya da Paris gibi iki metropolün nüfusundan bile fazla. Su festivalleri, tekne yarışları ve Saltanat Kayıklarının Geçidi gibi renkli etkinliklere kucak açan nehirde kentte gezilmesi gereken yerleri de görmek mümkün: Büyük Saray, Wat Arun Manastırı, Ulusal Müze, Avrupalıların inşa ettiği ilk kiliseler ve Müslümanların yaptığı ilk camilerin akisleri suda kayıp gidiyor... Conrad, Bangkok'a ilk geldiğinde şunları yazmıştı: "Nehrin her iki kıyısına da alabildiğine yayılmış bu Şark başkenti, hiçbir zaman beyazların hakimiyeti altında olmadı. Uzakta, alçak, kahverengi çatı sırtları güruhunun üstünde, taştan yapılma devasa kral sarayları ve tapınaklar görünüyordu. Muhteşem ve bakımsızdılar. Dik ve acımasız güneşin altında adeta eriyorlardı."

only forward over leagues of water but also travelling back through passages of time. Thailand's very history as a nation began on this mighty river.

Over the centuries, kingdom succeeded kingdom, moving steadily southward: the Sukhothai kingdom (1238-1350) on the Yom tributary to the north, then Ayutthaya (1350-1767), and finally the Thai state which made its capital first at Thonburi in 1767 and then at Bangkok in 1782. All were on the Chao Phraya. I found myself wanting to shout out-"Look, over there, that fort! That's where King Taksin set up his new capital after the fall of Ayutthaya." Indeed two hundred years ago Bangkok was only a checkpoint on the river with a fort and a few olive trees, from which it got its name. But the city has grown to a sprawling ten million people today, larger than London and Paris. Major historical sites which can be seen from the river - the Grand Palace, Wat Arun, the National Museum, the first European churches and the earliest Moslem mosques. The river is also a venue for two water festivals, many colourful boat races, and the magnificent Royal Barge Procession. What better description can we have of the Chao Phraya River than Joseph Conrad's upon his first arrival in Bangkok: "There it was, spread largely on both banks, the Oriental capital which has yet suffered no white conqueror. Here and there in the distance, above the crowded mob of low, brown roof ridges, towards great piles of monastery, king's palaces, temples, gorgeous and dilapidated, crumbling un-



Rafting

Her ne kadar yeni diye bilinsede rafting insanların eskiden beri vahşi doğaya karşı verdikleri mücadeleye içinde varolmuştur.

Genellikle sıradışı insanların yaptığı bir spordur ve bir karşı koyma, direnme, doğaya meydan okuma sporudur. Çılgınca akan bir nehirde yapılan mücadele ile atılan stresin boyutunu ölçecek bir birim yoktur. Rafting tek kişi





yapılanı tercih edilmişse bu bir ritm ve ekip çalışması gerektirir. Belkide bu iki nedenden dolayı bu sporu yapanların büyük bölümü büro çalışanı ve stres altındaki yöneticilerdir. Raftingi stres atmak ve doğaya meydan okumak haricinde spor amacıyla yapanlarda bulunmaktadır. Kayalara çarpmak, akıntıya kapılmak yada bir girdaba yakalanmak olası tehlikelerdendir. Yurdumuzda bir çok bölgede yapılan bu spor dalına maalesef ülkemizin insanlarından çok yabancı turistler ilgi göstermektedirler. Bu yüzden fiyatlarda normal olarak karşınıza dolar yada mark olarak çıkmaktadır. Başınızı korumak için bir başlığın haricinde suda batma-



ken renginin canlı olmasını tercih etmeniz bir aksilik halinde lemleri yaşamak istemiyorsanız önceden doktorunuza

SIGARA



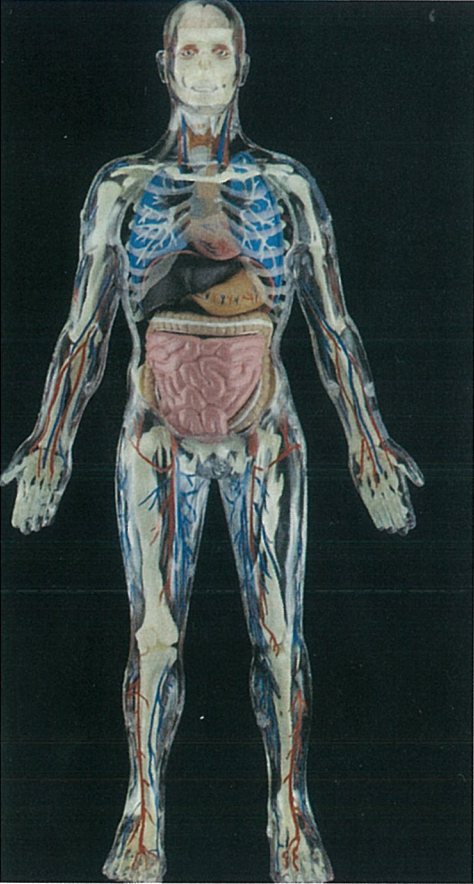
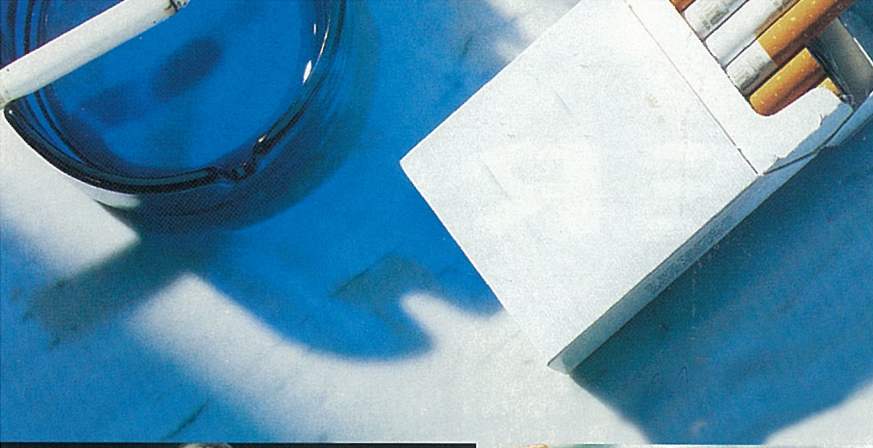
Her yıl dünyada 2,5 milyon kişi sigara yüzünden hayatını kaybetmektedir. Bu her 13 saniyede bir kişinin sigaraya bağlı bir hastalıktan dolayı ölmesi demektir. Bu ölümlerin başlıca sebebi akciğer kanseridir ve onu kalp hastalıkları ile diğer kanser türleri izlemektedir.

Sigara içen bir insan ilk dumandan itibaren etkilen-

Sigara içen bir insan ilk dumandan itibaren etkilenmeye başlar. Çekilen ilk nefeste nabız yükselir, tiryaki daha hızlı nefes almaya başlar, kan dolaşımı yavaşlar. Karbonmonoksit, hidrojen siyanid, amonyak gibi ölümcül olanlar dahil 3700 maddeden oluşan bu duman her nefeste kanınıza karışır.

vaşlar. Karbonmonoksit, hidrojen siyanid, amonyak gibi ölümcül olanlar dahil 3700 maddeden oluşan bu duman her nefeste kanınıza karışır. Bunun sonucunda astım, ciğerde yanma,

kiler içmeyenlere oranla daha sık nezle, grip ve soğuk algınlığına yakalanmaktadır. İnsan vücudunda sigaradan etkilenmeyen bir bölüm yoktur. Dişeti hastalıklarının oluşumuna, diş çürümelerine ve



beyne giden oksijenin azalmasına da neden olurken, felce kadar giden bir süreci



yanid broşların çeperini yakar ve kronik öksürük bu şekilde ortaya çıkar. Dumandaki karbonmonoksit en ölümcül zehirleyici madde olup (kısaca egzoz gazı) kandaki oksijeni yok ederek damarlarda kolestrol depolar ve kalp krizi riskini artırır. Kan dolaşımı bozukluklarına bağlı olarak felç, kangren ve iktidarsızlık sigara içenlerde çok görülen problemlerdir. Sindirim sistemi bile bu olumsuz oluşumdan payını alır. Sigara tüketimine bağlı

kine sahiptirler. Sigaranın içerdiği kanserojen maddeler idrarla dışarı atılabilse bile içici mesane kanserine yakalanma şansına sahip olur. Sigara yüzünden oluşan yüksek kan basıncı ise böbreklere büyük zarar verir.

Yapılan araştırmalar gösteriyor ki emeklilik yaşına gelmeden ölenlerin sayısı sigara içmeyenlerde %18 iken içenler de bu sayı %40. Yine içici kadınlarda rahim kanseri riski yüksek olup, hamilelerde sakat ve ölü doğum oranı çok yüksektir. Tüm bu olumsuz etkilere karşın sigarayı bıraktığımız anda vücut kendi kendini tamir etmeye başlar. 10 yıl sonra vücut neredeyse hiç içmemiş gibi olur. Bu sigarayı bırakmak için en güzel nedendir.

Sigarada bulunan nikotin kuvvetli bir farmakolojik maddedir. Yine sigarada bulunan Nitrosaminlerde çok güçlü kanserojen maddeler içerir. Sigara dumanının da uçucu olmayan ama göze büyük zararı dokunan akrolein hücre zehirlenmesine yol açmaktadır.

Sigara dumanına maruz bırakılan köpeklerin ciddi hastalıklara özellikle bronşite yakalandığı ve bu hastalıkların kansere dönüştüğü gözlemlendi. Ayrıca farelerin sırtına

UTED DERGİ

Dünya ve ülkemizdeki havacılık olaylarını, gelişmeleri yakından izleyen dergimiz UTED; aylık yayınına havacılık konusunda Türkiye'nin en deneyimli yazı kuruluyla hiç kesintisiz 10 yıldır sürdürüyor.

UTED DERGİ, tüm havayolu kuruluşları ve persone-line, VIP, CIP salonlarına, tüm devlet kademelerine, basına, havacılıkla ilgili akademik kuruluşlara ve aboneleri ile tüm teknik personele dağıtılmakta ve ayrıca dergimizin her sayısı internette web sayfamızda yayınlanmaktadır.

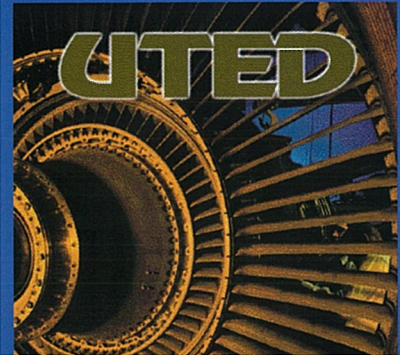
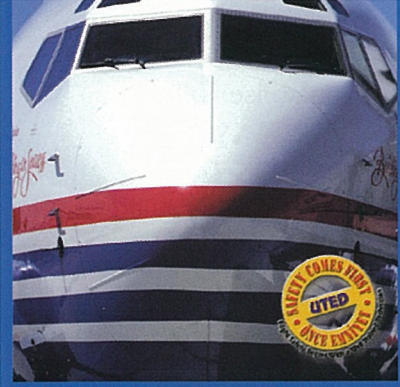
Bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığı ile sunabilirsiniz. Reklamınız aynı zamanda web sitemizde de yayınlanarak sanal ortamda da ziyaretçilerine seslenebilecektir.

BU FIRSATI DEĞERLENDİRİN...

SİZE HERZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

İstanbul Caddesi Üsteözü Apt. No:24 kat:5 Daire:8



VİZYONDAKİ FİLMLER

9,5 Hafta

Aşkın Büyüsü

Billy Elliot

Bizim Dansımız

Çokolata

Çılgın Çocuklar

Dansöz

Darısı Başıma

Düşlerin Efendisi

Filler ve Çimen

Gizli Gerçek

Gladyatör



Güzel Dedektif

Hemşo

Herkes Kendi Evinde

Kaplan ve Ejderha

Kapıdaki Düşman

Kasım'da Aşk Başkadır

Komser Şekspir (-)

Kutsanmış Çocuk

Lumumba

Mumya Geri Dönüyor

Ölümsüz Maskesi (Bruiser)



En Çok Satan

Yerli Albümler

1 Haluk Levent

Kral Çıplak

2 Yeşim Salkım

Vefa Borcu

3 Edip Akbayram

Selam Olsun

4 Davut Güloğlu

Nurcanım

5 İbrahim Erkal

Su Gibi

EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

1 Love Zone/ Universal

2 Jennifer Lopez / J.Lo

3 JOY Fm Slow Hits 3

4 Craig David/ Born To Do It

5 Bond/Born

Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMLERİ

1- The Patriot

2- Gladiator

3- The Mummy

4- American Beauty

5- Cem Yılmaz

Millennium

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİLMLERİ

1- Matrix

2- The Perfect Storm

3- Gladiator

4- Amadeus

5- The Story Of

Us

Kaynak: Raksotek



EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ



1- Anılar ve Düşünceler-3/Erdal İnönü

2- Harry Potter ve Efsanevi Hayat / J.K. Rowling

6- Aslında Özgürsün/ Duygu Asena

7- Kizlar / Selma Kamuran





100 CD'LİK MÜZİK KOLEKSİYONU



300 gram ağırlığındaki bu MP3 player 80 saatlik bir müzik ziyafeti veriyor. Yaklaşık 100 CD kapasitesindeki müziği 4.6 GM.lik hafızasına kaydeden cihaz en hafif ve en kapsamlı Mp3 olarak biliniyor. Ekranında parçaları alfabetik yada sizin istediğiniz sıraya göre listeleyp, özel

efektler ilave edebiliyorsunuz. 4 saatte sarj olan pilleri ile 10 saat kesintisiz müzik dinleyebilirsiniz. Parçaları internette ya da CD'lerden istediğiniz gibi çekebilir, yenileri çıktıkça tekrar tekrar silip, kaydedebilirsiniz. 100 CD'yi üstüste koyduğunuzda ne kadar yaptığını hiç düşündünüz mü? Bu kadar müziği hafızasına sığdırabilen ve kaliteli bir ses veren bu mükemmel ürün şimdiye kadar üretilmiş olanların en kapsamlısı ve en büyük hafızaya sahip olanı. Bu yüzden fiyatı biraz pahalı. Piller, şarj cihazı ve kulaklık dahil 749.95 Dolar.

HER PENCERE BİR KAÇIŞ YOLU

Bu sloganla satılan bu yangın merdiveni Amerika ve İngiltere'de satış rekorları kırıyor. Yangın ve deprem gibi afetlerde yatağın altından çıkararak kancalarını pencere kenarına takıyorsunuz. Aşağıya salıverdiğiniz basamaklardan inmek son derece basit. Bu ip merdiveni kullanmak için özel bir eğitim gerekmiyor. Kullanılması kolay ve çabuk olan bu merdivenleri bir çanta gibi taşıyabiliyorsunuz. Yatak altına ya da dolap altında durduğundan fazla bir yerde işgal etmiyor. Amerika'da dünyanın en hafif merdiveni olarak işlem gören bu ip merdivenlerin ağırlık testi 500 kg. ile yapılmış.



2. Kattan kullanılabildiği (3,2 kg) 59.99 Dolar, 3. Kattan kullanılabildiği ise (4,6 kg) 79.99 Dolar satılıyor.



PORTATİF HAVA TEMİZLEYİCİ

Alerjisi olanlar, termik santral veya fabrika yakınında yaşayanlar, özellikle kışın kirli havada dolaşanlar için nefes almak, kirli havayı solumak çok büyük problemdir. Kirli hava hayatı yaşanmaz hale getirir. İnsanın en az dayanabildiği şey olan havasızlık yüzünden daha sağlıklı yerle taşınmak zorunda kalanlar muhakkak oldukça çoktur.

Bu portatif hava temizleyici çektiği havayı temizleyip yüzünüze, ağzınıza, burnunuza, hatta gözlerinize doğru üflüyor. Bir filtre cihazından daha çok iyonosfer sistemi olarak düşünülmüş olan hava temizleyici sürekli size temiz hava

Soru: Gökyüzünde oluşan ışık oyunları diye bilinen "Aurora" nasıl oluşur?

Yanıt: Bu tamamen bir doğa olayıdır. İskandinav ülkelerinde güneşin doğuşunu izlemek özel bir olaydır. Aurora'yı gece boyunca özellikle sabaha yakın yakalamak için özel turlar düzenlenmektedir. Yanlış bilinen bir konu ise bunların sadece kuzeyde olduğudur. Kuzeyde sık görülmekle birlikte güney yarım kürede de bu ışık oyunlarına rastlanmaktadır. Aurora'nın oluşma nedeni güneşteki patlamalardır. 1867 doğumlu Norveç'li astrofizikçi Kristian Birkeland Aurora'ları bilimsel olarak açıklayan ilk bilimadamıdır. Bu doğa olayını laboratuvar koşullarında gerçekleştiren Birkeland 100 yıldan fazla zaman önce laboratuvarında bir elektromıknatıslı metal küreyi (dünya) elektron bombardımanına (güneş fırtınası) tutması ile bu deneyi kanıtladı. O'nun bir asır önce yaptığı deneyler ve hesaplamalar bugün bile hala geçerliliğini korumaktadır. Bu yüzden atmosferin üst tabakalarında oluşan elektrik akımlarına "Birkeland akımları" adı verilmiştir.

Güneşin içindeki ısı dış kabuğundaki ısıdan daha fazladır. 11 yıllık dönemlerle güneşin ısı dalgalanmalar gösterir. Güneşin ürettiği enerjinin en maximum



düzeye ulaştığı dönemlerde güneşin etrafındaki güneş atmosferinin ısı yüzey ısısından daha yüksek düzeye erişir.

Güneşteki hidrojen atomlarının bu yüksek ısıda parçalanması sonucu oluşan gaz uzaya fırlayarak yayılır. Dünya atmosferinin en dış katmanı olan iyonosferde bu gazlar sonucu oluşan aurora'ların yeryüzüne yakın hava olayları üzerinde doğ-

rudan etkisi yoktur. İnsana uzanınca dokunacakmış gibi gelen aurora'lar aslında çok ama çok uzaktadır. İnsanlar nasıl olduklarını bilmeselerde gökyüzündeki aniden oluşagelen ve kilometrelerce uzayan aurora'lardan hem korkarlar, hem de ilgisiz kalamazlar. Rüzgarda savrulan renkli ipek kumaşları andıran ışıklı yolların dansı tam anlamıyla görsel bir zevktir.



TESİS ADI	İNDİRİM FİYATI	ADRES/TELEFON
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri (Varan Tesisleri)	Bar, Sauna, Kafeterya Kuaför (Bay/Bayan) Ünitelere göre farklı fiyat	Rio De Jenario Cad. 3. Kısım Karakol Karşısı Ataköy/İstanbul Tel: (0212) 559 01 82/83
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri	Basket, Voleybol, Tenis, Yüzme Ünitelere göre farklı fiyat	" "
Deniz Mefruşat	%20	Bağdat Cad. No: 258 Caddebostan/Göztepe Tel: (0216) 385 86 85
Acıbadem Hastaneleri	%10	Tüm şubeleri
English Fast	%40	Tüm şubeler
Citadel Hotel	Single Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Double Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Akşam Yemeği (Limitli yerli içki dahil) 12.000.000	Kennedy Cad. Sahil Yolu No: 32 Ahırkapı/İstanbul Tel: (0212) 516 23 13
Akdemir Dekorasyon	D. Duvara Halı ve PVC Yer Kaplama, Mikro Jalu, Z, Dikey Perde, Star Perde, PVC Doğrama	Tel: (0212) 572 30 78 (0212) 572 17 41
Galleria Bowling	Oyunda %20 Yiyecek-içecek %15	Galleria Ataköy Tel: (0212) 661 03 22
Atlım Sigorta Yetkili Acente	THY Personeline özel indirim (Kasko'da %25) Ayrıca Ev, Sağlık, Deprem, Trafik sigortaları	Tel: (0212) 542 41 12 (0212) 542 65 24 Fax: (0212) 542 65 24
TNB-Toshiba Note Book Computer	UTED üyelerine özel indirim	Büyükderece Cad. Lale İşhanı Merdivenköy

Kötülüğü adaletle, iyiliği de iyilikle karşıla.

Bir liranın değerini merak ederseniz, birisinden ödünç almaya çalışın.

Başkalarını tanımak akıllılık, insanın kendi kendisini tanması daha büyük akıllılıktır.

LAO-TSE

Çinli filozof

(İÖ 6. yüzyıl)

Yaşam, yalnız geriye doğru anlaşılabilir; fakat ileriye doğru yaşanmaktadır.

Soren KIERKEGAARD

Danimarkalı filozof

(1813-1855)

Ruhundaki barış tacı, saltanat tacıyla kıyaslanmayacak kadar güzel ve değerlidir.

EPİKÜROS

Eski Yunan filozofu

(İÖ 341-İÖ 270)

Ne kadar küçük olursa olsun hiç bir iyilik boşa gitmez.

Başkalarına yaptığımız kötülükle, başkalarının bize yaptığı kötülük aynı terazide tartılmaz.

Yarışı kazananlar, daima yavaş ve sürekli gidenlerdir.

EZOP (AİSOP)

Eski Yunan fıkra, masal yaratıcısı

(İÖ 6. yüzyıl)

Hayatta bir tek mutluluk vardır, insanın sevmesi ve sevilmesi.

Hangi acı, sevmenin verdiği acıdan daha asil, daha değerlidir?

George SAND

KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI CYPRUS TURKISH AIRLINES



Bürolar/Offices



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

