

UTED MAGAZINE

UTED



AVRUK HAVACILIK DERGISI / MONTHLY AVIATION MAGAZINE / 50TH ISSUE, 51. YASIN, NOVEMBER 98



UTED YÜKSEK HAVACILIK ŞURASINDA



UTED'İN GÖRKEMLİ GEÇELERİNDEN BİRİ DAHA:



" u ç u ş l a b i t m e y e n d o s t l u k "



AIRBUS A - 300

**Avrupa'dan Türkiye'ye
Türkiye'den Avrupa'ya
güvenli ve konforlu uçuş**

AIR ANATOLIA / ANADOLU HAVACILIK A.Ş.

Head Office: Florya Cad. Özgen Sok. No.6, 34810 Şenlikköy, Florya / İSTANBUL

Tel: +90 212 624 07 57 / 58 / 59 / 60 / 61 / 62 / 63 / 64 / 65 / 66 / 67 / 68 / 69 / 70 / 71 / 72 / 73 / 74 / 75 / 76 / 77 / 78 / 79 / 80 / 81 / 82 / 83 / 84 / 85 / 86 / 87 / 88 / 89 / 90 / 91 / 92 / 93 / 94 / 95 / 96 / 97 / 98 / 99 / 00

YÜKSEK HAVACILIK ŞÜRASI TOPLANIYOR

Daha önce, 'demokratik yaklaşım' adlı yazıda da belirttiğim üzere; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, son derece hızlı bir gelişme kaydediyor.

SHDT 35'in JAR66 kaideleri oturma kadar güncel hale getirilmesi, 2. sınıf teçhizat lisanslarının 2 sene bizzat mekanik olarak çalışan kişilerde tip kursu görüldükten sonra gövde-motor hareketlerinin açılması ve bu gelişmeyle bizlerin de fikirlerimizle destek olmamızı yanı sıra, en önemli gelişme: Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarlığının, **Yüksek Havacılık Şurasını** haker veren yazısı olmuştur.

24 Temmuz 1998 tarihinde Milli Güvenlik Kurulunda gündeme gelen bu konu, Sayın Cumhurbaşkanı'nın teklifi ile ivedilik kazanmış, UTED'in de şura öncesi alt komisyonlarda çalışma isteği sorulmuştur.

UTED olarak, Ulaştırma Bakanlığında alt komisyonlarda görev yapmış; sektörün sorunlarının çözümlerine yönelik öneriler üretmiş ve şura öncesi rapor halinde komisyon başkanlığına sunmuş bulunmaktayız.

2-3-4 Kasım 1998 tarihinde, **İstanbul Harbiye Askeri Müze**'de, Yüksek Havacılık Şurası toplanacak ve Şurada UTED 3 delegesi ile temsil edilecektir. Sunduğumuz rapor aşağıdadır.

Saygılarımızla...

UTED RAPORU

Türk sivil havacılığının en önemli sorunu; SHGM'nin gerek sayısal, gerekse kalifiye personel sıkıntısı çekmesidir.

SHGM'nin bu kadrosuyla sayıları gittikçe artan hava yolu şirketlerini kontrol edebilmesi ve yetkilendirebilmesi olanaksız; gibi görülmektedir.

Öncelikle SHGM'ni mullaka üzerli bir yapıya kavuşturulması, personel kaçıyını önleyici

maddi icelbirler alınması, kadrosu büyütülerek tüm Türkiye'deki havalimanlarında gerekli denetim ve kontrolleri sağlayacak yapıya kavuşturulması şarttır.

Ayrıca; Öğretim kurumlarının lisans vermesi

kesinlikle kabul edilmemeli, bizzat sivil havacılık yüksek okullarına bizzat bir öğrencinin bile, sektörde en azından bir sene bizzat çalışmış olması ve sivil havacılığa ait herhangi bir uçağın tipi sertifikası olmadan lisans imtihamına girmesi önlenmelidir. (On wing teknişyen için)

Uçak teknisyenlerinin imtihamları için herhangi bir kurum yetkilendirilmemeli, bizzat SHGM tarafından imtiham edilerek lisans verilmesi sağlanmalıdır.

SHGM'ni verdiği uçak lisansına sahip kişilere; mullaka uçak teknisyeni ünvanı verilmeli ve bu ünvanın tüm havacılık şirketleri tarafından benimsenmesi sağlanmalıdır. Öğretim kurumları, sektör ihtiyacına göre öğrenci yetiştirmek, ihtiyaç fazlası mezuna müssade edilmemelidir.

Uçak teknisyeni olan kişilerin, askerlik görevlerini yerine getirirken, mesleği unutmaymaları, lisans veya kayıpla uğramamaları için, illhaye daha çok kendi havaşlarında faydalı olabilecekleri göz önünde tutularak, havacılık ile ilgili birliklere yollanmaları sağlanmalıdır.

Uçak mühendisi ihtiyacı daha çok unalattığı firmalarla olduğundan, uçak bakım mühendisi yetiştirilmeli, ya da uçak mühendisliği fakültelerinde müfredat değişikliği yapılarak, uçak mühendislerinin uçak bakım mühendisi haline getirilmesi, sağlanmalıdır.

İtilindiği gibi; gelir vergisi kanunun 292. maddesi, gelir vergisinden muaf meslekleri tanımlamaktadır.

Bu kanun maddesinin içinde geçen maki-nist kelimesi, bu günkü teknisyen ile eşdeğeri olduğundan, uçak teknisyenlerinin iş tazminatlarının vergi dışı kalması sağlanmalıdır. Artz olunur.



Sefa İnan
Başkan / UTED President



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ
AYLIK YAYIN ORGANI
AIRCRAFT TECHNICIANS
ASSOCIATION PUBLICATION

UTED, AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

**SAHİBİ VE SORUMLU
YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:**
SEFA İNAN

GENEL KOORDİNATÖR :
EMRE AKKANAT

YAZI KURULU :
Dr. Oya Torun, Kpt. Arın Diler,
Kpt.Yılmaz Ülger, Erhan İnönü,
Hidayet Korkmaz, Kemal Kanar,

KATKIDA BULUNANLAR:
Salih Ülger
Tufan Özkan,
Ni Efer Bilmiş
N.Temuçin Gürel

YÖNETİM YERİ:
İstanbul Caddesi, Üstüçü Apt.
No: 24 Kat: 5 Daire: 8 Bakırköy
İstanbul
Telefon : (0212) 542 13 00
543 29 74
Fax: 542 13 71
Lokal Telefon: (0212) 571 39 23
UTED WEB SİTE:
<http://www.turk.net/uted>
UTED mail Adress
uted@turk.net

YAPIM:
(Dizgi, mizanpaj, tasarım ve diğer
editorial hizmetler)

**ARTI YAYINCILIK TANITIM
LTD.**

Düzeltili: Onur Özdemir
Dizgi: Neşe Kum
Telefon: (0212) 251 52 43 / 44
Fax: 243 31 63
E mail: arti.publishing@turk.net

BASKI VE CİLT :
REYO Matbaacılık Ltd.
Tel:(0212) 565 79 34

Gündem	3
İçindekiler	4
Haberler	5-8
ISO 9000 Standartları.....	9-10
<u>10 Kasım 1938</u>	
Aradan Atmış Yıl Geçti.....	12-13
Kargo Ağının Önemi.....	14-15
Sivil Havacılık Yüksek Şurası.....	16-17
İstanbul'da Ulaşım Sistemlerinin Entegrasyonu.....	18-19
Nostalji(Douglas A3D-2).....	25
Uçuş Noktaları: Prag.....	26-27
Uçuş Emniyetine Bakış.....	28-29
<u>Uçak Teknisyeni Disiplini</u>	
"Hata Neredeydi?".....	30-31
Arkeoloji (II).....	32-33
Küçük Bir Dilim Yeter!.....	34-35
Terminoloji.....	36
İletişim Usulleri	37-39
Not Defteri.....	40
Bulmaca.....	42

KLM'den ayrıcalıklı koltuk

KLM, uçağın doluluk durumuna göre; ekonomi sınıfında seyahat eden ayrıcalıklı yolcuların yanlarındaki koltuğu boş bırakıyor. Baş koltuğa yolcu, eşyalarını koyabildiği gibi, birlikte seyahat ettiği

bir başka yolcu da oturabiliyor.

Havayolu'nun "Ayrıcalıklı Koltuk" uygulamasından; KLM Flying Dutchman, Royal Wing, World Preks Gold ve Preferred üyelik kartı sahipleri ile, tam bilet fiyatı ödeyen ekonomi sınıf yolcuları yararlanabiliyor.



THY Küba pazarını araştırıyor

Turizm dünyasının gözdesi haline gelen Küba için, Türk Hava Yolları da pazar araştırması başlatıyor. İstanbul-Havana arasındaki uçuşlar için yolcu potansiyeli belirleme çalışmaları yapmak üzere bir heyet önümüzdeki günlerde Küba'ya gidiyor. Her yıl Türkiye'den çok sayıda kişinin Küba'ya gittiği, Türk Cumhuriyetlerinde de Küba için yoğun istek olduğunu belirleyen THY, pazar araştırmasından olumlu sonuç alırsa Küba seferlerini



başlatabilecek. THY filosunda bulunan A340 uçakları ile direkt olarak bu seferlerin yapılması mümkün. Ancak

BART'ın ziyareti

Kısa adı Bart olan Hava Yolları Kuruluşları Derneği başkanı ve üyeleri, Hürriyet'i ziyaret ettiler. Dernek Başkanı Naz Kühanca, THY'den Gülay Açı, MAEA'dan Naseeb Hassan, BA'den Tim Ramage, Delta'dan Ayşe Ülgen, Lufthansa'dan Ofer Kisch, Iran Air'den Mehdi Alvi ile Dernek Genel Koordinatörü Ali Kirgiz havayollarının Türkiye'deki sorunlarını anlattılar.

(Hürriyet)

yolcu bulmak amacıyla THY uçaklarının Avrupa'da bir noktaya iniş yapmasında söz konusu olabilecektir. (Hürriyet)

British Airways 'den Dev Sipariş

British Airways, yeni siparişleri olan toplam 188 adet A319, A320 ve A321 uçağını ile, ABD'nin dışında Airbus Industrie'nin uçaklarını kullanan en büyük havayolu oluyor. Uçakların fiyatı, katalog kapsamında, opsiyonları dahil yaklaşık 9 milyar doları buluyor. 59 uçaktan 39'u; A319 ve 20'si de A320, opsiyonları ve satın alım hakkıyla 129 A319, A320 ve A321. Bu British Airways'ın tek siparişte verdiği en yüksek uçak sayısı.

Yeni uçakların ilk 21'i Birmingham ve Manchester seferleri için kullanılacak. Diğer siparişler ve opsiyonlar, Gatwick ayırmasına kadar olan Avrupa seferleri için, Air Liberte ve Deutsche BA için kullanılacak, 59 adet A319 ve A320'nin sipariş teslimleri Eylül 1999'da başlayacak ve 2004 yılına kadar devam edecek. Opsiyonların sipariş teslimi ise; 2006 yılına kadar sürecek.

British Airways, bu uçakları da kullanılacak olan motorları, International Aero Engines'ten seçti. International Aero Engines; Rolls-Royce, Pratt & Whitney, MTU ve Japon Aero Engines Corporation'dan oluşan bir konsorsiyum.

British Airways Yönetim Kurulu Başkanı Robert Ayling: "Biz doğru uçağı, doğru zamanda ve doğru fiyatlarla sipariş ettik. Bu geleceğimiz için büyük bir yatırım; British Airways'a ticari başarı geti-



rebilecek bir seçim. En az Airbus'a ilk sipariş verişimizdeki kadar mutluyuz." dedi.

Her ile bir havaalanı

Sivil Havaçılık Genel Müdürlüğü'nün, Cumhuriyetin 75'inci kuruluş yıldönümü nedeniyle hazırladığı raporda bu konuya yer verilerek şöyle denildi: "Toplam 50 ilimizde çeşitli büyüklükte 16'sı dış hat için açık, 8'i özel statülü ve 12'si Türk Hava Kurumu'nun almak üzere

63 havaalanı hizmet veriyor.

Rapara göre; sektör şu anda havayolu olarak toplam 10 işletme, 132 uçağı ve 22 bin 776 koltuk kapasitesine sahip. THY'nin tekbaşına 67 uçağı ve 10 bin 203 koltuk kapasitesi bulunuyor. Özel sektörde ise İstanbul Hava Yolları önde gidiyor. İstanbul Hava Yolları'nın toplam 17 uçak ve 3 bin 17 koltuğu var. THY'nin yeni alacağı Boeing uçakları ve özel sektörün getireceği uçaklarla birlikte koltuk ka-

10 HAVAYOLU ŞİRKETİNİN 124 UÇAĞI VAR

Şirket	Uçak Sayısı	Koltuk Kapasitesi
THY	67	20.203
Tanıtım	14	5.217
Sun Express	5	781
Pegasus	6	1.460
Top Air	3	510
Qatar Air	16	652
Alfa	7	1.222
KITLY	5	871
MNG	2	
Air Anatolia	4	1.257
Turkair	124	2.351

Not: THY'nin 107 adet uçağı ve 20.203 koltuk kapasitesi, diğer 17 havayolu şirketi ise toplam 17 uçağı ve 3 bin 17 koltuk kapasitesine sahiptir.

10 YILDA 35 MİLYON YOLCU UÇTU

Yıl	Yolcu Trafik	Ortalama Trafik
1988	11.840.000	152.021
1989	11.843.000	171.334
1990	13.629.000	152.064
1991	13.619.000	171.844
1992	16.025.000	225.362
1993	21.954.000	235.362
1994	21.954.000	235.362
1995	21.954.000	235.362
1996	21.954.000	235.362
1997	21.954.000	235.362

Not: THY'nin 107 adet uçağı ve 20.203 koltuk kapasitesi, diğer 17 havayolu şirketi ise toplam 17 uçağı ve 3 bin 17 koltuk kapasitesine sahiptir.

positesi kısa sürede 30 binin üzerine çıkacak.

Özel sektörün uçak merakı

Havacılık tarihinde meydana gelen hızlı artışta, özel sektörün payı kamuyu neredeyse solladı. Bunda işadamları ve şirketlerin büyük rolü oldu. 1983 yılında sadece 2 işletme 32 uçakla faaliyet gösterirken ve bu uçakların 30 tanesi kamuya aitken, işletme sayısı 1997'de 115'e, uçak sayısı ise 550'ye yükseldi. Bu



uçakların 317 tanesi özel işletmelere ait.

Hava taksi yarışı

Havayolu olarak kullanımı dışında pek çok özel şirket

de hava taksi uygulaması için uçak sahibi oldu. Aralarında Bayındır Havacılık, Bon Air, Bilfer, Ceylan, Çukurova, DHMİ, Dardanel, Doğuş, Kalyon, Limak, Nergis, Rumeli, Sancak, Sönmez,

Tekfen gibi tanınmış grupların bulunduğu tam 166 şirket bu alanda hizmet veriyor. Toplam 368 uçağı bulunan bu şirketler, uçakları kendi işlerinde kullanırlarken, bazıları da hava taksi uygulaması veya kiralama yoluyla sektöre hizmet veriyor.

Sivil havacılık'ta yeni günler

Havacılık sektörü hızlı ilerlemesini sürdürürken, Sivil Havacılık Genel Mü-





iç hatlarda kurmayı planladığı özel şirketi de sektörü oldukça hareket getirecek. İç hat şirketinin ilk etapta yüzde 100 THY kontrolünde olması, daha sonra ihale ile en az yüzde 51'nin özel sektöre devri planlanıyor. Bunun için ismi en çok geçen şirket ise THY eski Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Atilla Çelebi'nin başında bulunduğu Park Express. (Sabah)

dürlüğü'nün de yeniden yapılandırılması gündeme geliyor. Milli Güvenlik Kurulu'nun iki ay önce yapılan toplantısında alınan Yüksek Havacılık Şurasının toplanması için çalışmalar tamamlanma aşamasına geldi. Kuruma, özerk bir yapı verilmesi, mali yönden geniş imkanların tanınacağı, personel istihdamında kolaylıkların sağlandığı bir kurum ol-

ma aşamasında.

Sektördeki en önemli hareketlilik THY'de yaşanıyor. Kuruluşun aldığı ve ay sonuna kadar bir kısmının gelmesi planlanan yeni nesil Boeing 737-800 uçaklarının yanı sıra,



YÜKSEK HAVACILIK ŞURASI TOPLANIYOR

Milli Güvenlik Kurulu'nun 24 Temmuz 1998'de yapmış olduğu olağan toplantı sonucu alınan tavsiye kararı doğrultusunda; Ulaştırma Bakanlığı'nın Koordinatörlüğünde Türk sivil havacılığının sorunlarının ve çözümlerinin tartışılacağı "Yüksek Havacılık Şurası", 2-3-4 Kasım 1998 tarihlerinde İstanbul'da, Harbiye Askeri Müzede toplanacak. Bakanlıkların, askeri ve sivil kurumların yanında, ülkemizin önde gelen turizm ve havacılık kuruluşları ile akademik çevrelerin katılacağı şuraya, derneğimiz UTED'de katılıyor. Derneğimiz, görüş ve önerilerini içeren bildiriler sunacak.

Ülkemiz sivil havacılığının, bu arada sektörün çözüm bekleyen sorunlarına bir yaklaşım olması bakımından büyük önemi olan toplantıyı, tüm havacılık çevreleri sevinçle karşıladı.

Yüksek Havacılık Şurası'na katılımın yoğun olması ve büyük ilgi görmesi bekleniyor.

ISO 9000 Standartları Nedir?

N. Temuçin GÜREL
Eğitim Kalite Uzmanı
THY A.O. Eğitim Başkanlığı

Günümüzde kalite kavramından bahsedilince, akla ilk gelen şey bir standarda uygun olmak gelmektedir. Gerçekten de bugün bir kuruluşun kaliteden sözedebilmesi için ilk yapması gereken şey, bir uluslararası standarda yerleşmesi ve buna uygun olarak çalışmasıdır. ISO 9000 standartları uluslararası alanda kabul görmüş ve yaygın olarak kullanılan; gerek üretim, gerek hizmet

oluşturmaktır. ISO, standart hazırlama işini, üyesi olan 121 ülkenin ilgili kurumu ve kişilerinin oluşturduğu teknik komitelerle yapmaktadır. Merkezi Cenevre'de bulunan ISO'nun hazırlanmış olduğu standartlarla, bugüne dek 90 ülkede yaklaşık 130.000 kuruluş belgelendirilmiştir. Türkiye'de **Kalite Güvence**'sine sahip kuruluş sayısı 1290 civarındadır. Bu rakamla Türkiye 37 Avrupa ülkesi arasını

da 11. sırada yer almaktadır (*Belge sayısı olarak*) Türkiye'den **TSE (Türk Standartları Enstitüsü)**

ISO'nun çalışmalarına katılmaktadır. TSE ayrıca belirli periyotlarda ISO'nun dönem başkanlığını da yapmıştır.

Bu yazıda ISO'nun hazırlanmış olduğu birçok standarttan, bugüne kadar uluslararası alanda en fazla kabul görmüş olan **9000 Serisi standartlarına** değinilecektir. Standartlar çeşitli ölçülere, hedefledikleri kitleye ve biçimlere göre 3 başlık altında sınıflandırılmaktadır. Bunun yanı sıra bir tablo ile özetlemek mümkündür.

Tabloya göre ISO 9000 Serisi standartlar, uygulama biçimine göre ihtiyatı, uygulama alanına göre ise uluslararası

STANDARTLAR

Yapısal Karakterlere Göre	Uygulama Biçimlerine Göre	Uygulama Alanlarına Göre
Standartlar	Standartlar	Standartlar
Malde	İhtiyat	Kemre
Malde	Malde	Endüstriyel
Malde	-	Ulusal
Malde	-	Belgesel
Malde	-	Ulusal

sektöründe her firmanın uygulayabileceği standartlardır.

Standardizasyon, belirli bir faaliyetle ilgili olarak, ekonomik fayda sağlamak üzere bütün ilgili tarafların yardımı ve işbirliği ile belirli kurallar koyma ve bu kuralları uygulama işlemidir. ISO'nun (*International Standardization of Organization*) yaptığı da bu şekilde standardizasyon çalışmalarını ile ortaya doküman, belge veya eserler koymak yani standartlar





dır. Fakat günümüzde iş dünyasında yaşanan kayıya rağmen bu standartları ihtiyacı olmaktan çıkıp, nerede ise mecburi hale gelmiştir.

ISO 9000 Standartlarını kısaca aşağıdaki gibi bir semâ ile özetleyebiliriz.

Tabloda görüldüğü gibi ISO 9000 standartlarında geçen kalite ile ilgili sözcük ve terimleri anlamak için başvurun yeni **Kalite Sözlüğü** dir (ISO 8402-TS9005). Kuruluş için hangi standardın uygun

KALİTE GÜVENÇE MODELLERİ VE KAPSAMLAR

Kalite Güvence Modeli
ISO 9001

ISO 9002
ISO 9003

Kapsamı
Tasarım/Geliştirme-Üretim-
Tesis-Servis
Üretim-Tesis-Servis
Son Muayene ve Deneyler

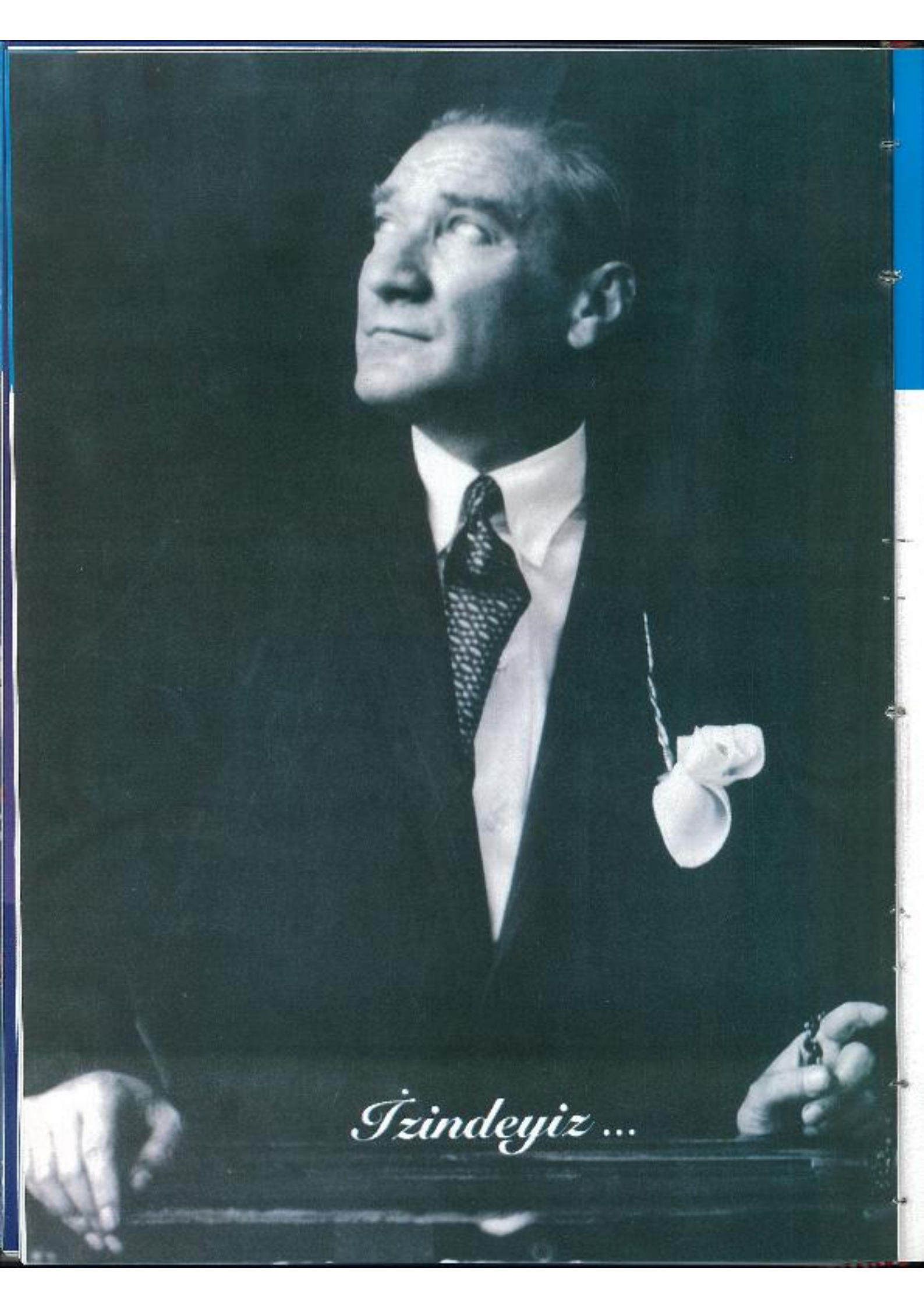
olacağına karar verile konusunda **Standartların Seçim ve Kullanım Kılavuzu** (ISO 9001-1) bir yol göstericidir. Kurulacak Kalite Güvence Sistemi için hangi adımların izleneceğini, Kalite Güvence

Modelleri ile bağlantı kurularak açıklandığı **Kalite Yönetimi ve Kalite Sistemi Elemanları** (ISO 9004-1) bir rehber niteliği taşımaktadır.

Yukarıdaki tabloda geçen **Kalite Güvence Modelleri** ise; yapısına göre seçeceği ve kuracağı üç ayrı sistemin gereklerini ortaya koymaktadır. Bu üç sistemin gereklerini ayrı ayrı aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür.

Bir havayolu kuruluşu da diğer kuruluşlar gibi karar almak ve topluma faydalı olmak durumundadır. Bu çizgiden hareketle havayolunun da sektörünün dışındaki kuruluşlarla kendini kıyaslayabileceği konular **İnsan Kaynakları Yönetimi, Eğitim, Pazarlama Faaliyetleri** v.b.) vardır. Bu konularda kıyaslanma yapabilmek ve rekabet edebilmek için, havayolunun, kendine özgü standartların yanı sıra, maliyet alanı ayırt etmeyen ortak standartlara da ihtiyacı vardır.





İzindeyiz ...

ARADAN 60 YIL GEÇTİ

(10 KASIM 1930-1998)

Salih Ülgen / Hıçak Teknikçisi

Mustafa Kemal Atatürk sağlığında ne derdi?

"Benim nâciz vücudum bir gün elbet toprak olacaktır. Fakat Türkiye Cumhuriyeti ilelebed pâyidar kalacaktır." Nitekim her şey gibi, Mustafa Kemal Atatürk de 10 Kasım 1938'de ölmüştür. Fakat Türk Milleti'nin kalbinde daima yaşıyor.

Atatürk, yaşarken, "çinden yetiştiği Türk Milleti için ne yapmış? Bu sorunun ayrıntılı yanıtı ciltlerce ciltlerce kitapları sığarmıştır. Daha da çok yazılacaktır. Bizim kısaca yanıt yine bir soru olabilir. Neler yapmamıştı? 10 Kasım 1938'den bu yana geçen 60 yıla ilgili düşüncelerimizin özeti'nin özeti'ni yapmaya çalışacağız.

Yalın fikir ve siyah akladıklar yanında, milletiyle elele vererek, yer yer düşman, işgaline uğratmış, paylaşılacak toprakları bu aziz vatanı, bağımsız, özgür ve egemen hale getirmek için **Kurtuluş Savaşı'na** girmiş ve zaferle sonuçlanmasını sağlanmışlar. Çünkü O, **"Özgürlük ve bağımsız benim karakterimdir"** diyerek, hangi düşüncelerle sahip olduğunu ifade etmişti. (**Hakimiyet-i Milliye Gazetesi-23 Nisan 1921**).

1923 yılında da, **"Ulusal egemenlik milletin namusudur, baystıyettir, şerefidir"** sözleriyle ulusal egemenliğe ne kadar çok önem verdiğini dile getirmişti. Daha sonraki gerekliliğine inandığı Cumhuriyetin din ettiğini hepimiz biliyoruz. Türkiye'nin yaşadığı karanlık günlerden kurtularak aydınlığa kavuşması, çağdaş uygarlık düzeyine erişebilmesi için arak ileri adımların

atılacağı düşünülmesi ve sırasıyla yaşatılması gerçeği leşmesi yolu açılmıştır. Ve bu günlerde de birlik ve beraberlik içinde devam etmektedir.

Bayrağımız, başlı başına, senelerdir övmeye değer ve yükseklerde dalgalanıyorsa, Atatürk'ün düşüncesi ve fikirleri de Türkiye'yi seven ve daima ileri gidenlere isteyen aydın kişileri ısıtıyor, yeni ufuklar açılmasına öncülük ediyor ve bundan sonra da edecektir. Bu bağlamda 10 Kasım'lar matem günleri değil, bu tür çalışmalarında **doping** etkisi yapmakta ve ilmi olmaktadır. Bu güçle, ülkemizde 60 yıl içinde azımsanmayacak yararlı ve güzel işler yapıldığını belirtmeden geçmek de caksızlık olur. Daha çok güzel işlere layık olan milletimiz ve ülkemizin çağdaş uygarlık düzeyine erişmesi şöyle dursun, o düzeyi geçmesi ve dünyada örnek bir ülke haline gelmesi için aradığımız çalışmalara hız verilmesi ön planda tutulması gerekir. Bu gerçektir.

Bizim kuşak ve bir önceki kuşak ne yazık ki, Atatürk'ü görmemiş ve o devri yaşamamıştır. Ama Atatürk, kendilerden sonraki kuşakların, herhale, bu durumunu değiştirmek, **"Beni görmek demek, mutlaka yüzünü görmek değildir. Benim fikirlerimi, benim duygularımı, anlıyorsanız ve hissediyorsanız bu yeterlidir"** demiştir. (**Cumhuriyet Gazetesi-11 Ağustos 1929**).

Bizler de Atatürk'ü ancak o devri yaşayan anneelerimizin, babalarımızın, dedelerimizin, büyük anneelerimizin ve yakın arkadaş

larımızın aktardığı anılardan, fotoğraflardan, kaptarlardan, belgesel sinema filmlerinden ve **Büyük Nutuk**'tan tanımaya ve anlamaya çalışıyoruz. Atatürk'ün ölümünden bu yana 60 yıl geçti. Ama O, milleti tarafından hiçbir zaman unutulmadı, unutulmayacak da...

60 yılda köprülerin altında çok su akaraktı. Bu arada ikinci Dünya Savaşı gibi bir felaket yaşandı. Dünya'da ki, esintileri hala yeryüzümüzün pek çok bölgesinde hissedilmeye devam ediyor. Büyük Savaş depremi'nin sansürları zaman zaman dünya haritasının çehresini değiştirmiştir.

Yurdumuzda 1946 yılında, arzulanan demokrasi hareketi başlamıştır. 1954'te değişen iktidarda birlikte Büyük Millet Meclisinde çıkan çirkin parti döneminde bu hareket hız kazanmıştır. Ama ne tali-sizlere ki, demokrasinin gelişmesi, uzun sayılabilecek aralıklarla meydana gelen askeri hareket/muhafızlar sonuna zaman zaman kesintiye uğratmıştır. Fakat olmaması, yeğlenen bu durumlar, Türk milletinin sağduyusu sayesinde uzun sürmemiş ve demokrasi, arzulanan rayına oturumaya başlamıştır. İşte, ben'siz geçen bu 60 yılı özeti'ni özetler böyle. Sen Anıtkabirde rahat rahat yat. Seni sevenler, ilke ve inkılaplarına bağlı olanlar, sana layık olabilmek için, dindik ayakta nöbeti sürdürmektedir.

Tüm ülkece ve millete nice aydınlık 10 Kasımlara...

Kaynakça "Atatürk Diyor ki"

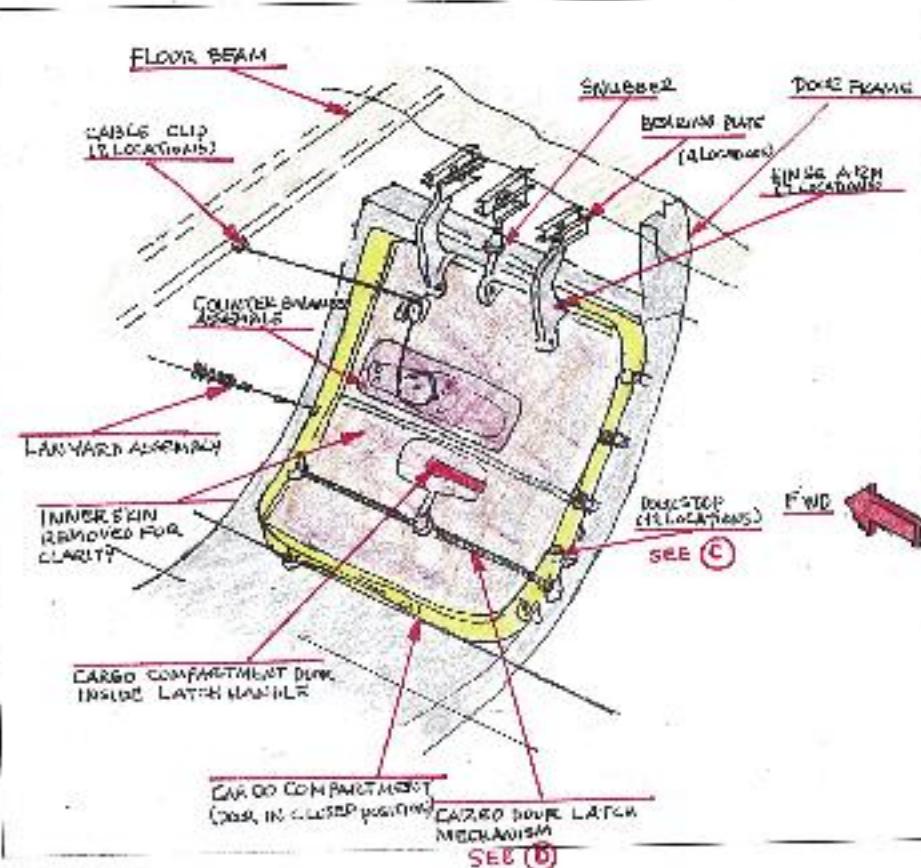
Mustafa Baydar, Varlık Yayınları 1981

Kargo Ağlarının Önemi

**Hidayet Kapkaç
Uçak Teknisyeni**

Bir havayolu şirketinde B747 tipi uçak kalkış için pistte koşarken AFT Cargo (Door Open) ikazı aldığı için kalkıştan vazgeçti. Gaz kolları geriye çekilip *Rejected Takeoff (RTO)* işlemini başlatıldıktan hemen sonra uçağın süratı 130 knt'a ulaştı. Uçak pist mesafesi içinde yavaşlayıp *taxi way'e* çıktı ve problemin ne olduğunu anlamak için durdu. Bu arada park freni ON yapıldı.

Dana sonra problemin



orada giderikeme yereğine karar verilece park yerine döndü.

Sağ iniş takımı iç ve dış lastiklerinin hareket rapaları artı ve lastikler yere tam oturmadan önce kırıko güdüklü ile yenileştirildi.

Arka kargo kapısı uçağı karşılayan teknisyenler tarafından açılmak istenildiğinde kapı kolu dışarıya gelmedi. Bunun üzerine kargo kapısına birkaç kişi birlikte yüklendiğinde kapı açıldı. Bu sırada kapı iç yü-

Arka kargo kapısı uçağı karşılayan teknisyenler tarafından açılmak istenildiğinde kapı kolu dışarıya gelmedi. Bunun üzerine kargo kapısına birkaç kişi birlikte yüklendiğinde kapı açıldı. Bu sırada kapısına iç yüzeyinden kargo içindeki kapı sahanlığına 2 adet bavulun düştüğü görüldü.

zeyiriden kargo içindeki kapı sahanlığına 2 adet bavulun düştüğü görüldü.

Uçak teknisyenleri, kargo kompartmanına girip kapıyı kapalı pozisyona iterek yapıtları kontrolde; kapının iç taraftaki kolunun aşağıya doğru, yani, kilitsiz durumda olduğunu gördüler.

Fren unitelerine soğutma işlemi uygulandı sonra uçağı kısa mesafede maximum frenleme ile durdurulması nederiyle, *Maintenance Manual*e göre **HIGH ENERGY STOP INSPECTION** uygulandı. Hasarlı görülen fren ünitelerinin tamamı ve daha önce hararet tapalan atmış olan sağ iç dış lastikler değiştirildi.

Afka kargo kapısı açma kapama ve indikasyon kontroları normal bulunduğı

için , indikasyon sistem ile ilgili bir çalışma yapılmadı .

Olay incelendiğinde;

Kargo kompartmanı içerisinde kargoların (bavul vs.) savrulmasını ve kapının çalışma sahasına girmesini engellemek amacıyla bulunan ağıların amaca uygun durumda olmadağı görülmüştür.

Bu nedenle ağıları geçerek savrulan 2 adet bavul kapının iç tarafında bulunar ve kapıyı içeriden açıp kapayabilme imkanı veren kolu çarparak kilitsiz konumu (aşağıya doğru) geçmesine neden olmuştur.

Kapı kasasındaki kanala geçen roller'lar geriye doğru gelmiş ve kargo kapısı ikaz sw üzerindeki baskı kalktığı için "kapı açık" ikazı vermiştir. (Sw normal görevini yapmıştır.)

Bu olaydan teknik personel olarak çıkarmamız gereken pay; kargo yükleme işleminin ve ağı düzenlenmesinin ne kadar önemli olduğudur.

Bu konu biraz bizim dışımızdaymış gibi görünsede uçağı gönderen teknisyen kargo kapısını kapatırken muhakkak kargo ağılarını göz atmalı ve bir aksaklık görürse yüklemeyi yapan personelden düzeltilmesini istemeli, gerekirse bizzat kendisi düzeltilmelidir.

Periyodik bakımlarladada ağıların kontrolu ve gerekli tamirat ilezlikle yapılmalıdır.

Ayrıca Recovery Takeoff (RTO) yapmış bir uçağın part frenine alınması yaada aşırı ısınmış frenler üzerinde yürütülmesi sakıncalıdır. Uçak meydan güvenliğini etkilemeyecek bir yerde durduğunda takozlar ile emniyete alınması ve yet personeli kendi güvenliğini de dikkate alarak fren unitelerine soğutma işlemi uygulanmalıdır.

Unutmayalım havacılıkta önemsiz iş yoktur.

Kargo kompartmanı içerisinde kargoların (bavul vs.) savrulmasını ve kapının çalışma sahasına girmesini engellemek amacıyla bulunan ağıların amaca uygun durumda olmadığı görülmüştür. Bu nedenle ağıları geçerek savrulan 2 adet bavul kapının iç tarafında bulunan ve kapıyı içeriden açıp kapayabilme imkanı veren kolu çarparak kilitsiz konumu (aşağıya doğru) geçmesine neden olmuştur. Kapı kasasındaki kanala geçen roller'lar geriye doğru gelmiş ve kargo kapısı ikaz sw üzerindeki baskı kalktığı için "kapı açık" ikazı vermiştir (Sw normal görevini yapmıştır.)

UTED

YÜKSEK HAVACILIK
ŞURASINDA DELEGET.C
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel MüdürlüğüSayı: B.11.0.886.0.13.02.02.719D-8778-13082
Konu: Yüksek Havacılık Şurası

27/08/1998 ANKARA

Uçak Teknisyenleri Derneği
İstanbul Cad. Üstöğüt Apt. No: 24 Kat:3 Daire:8
Bakırköy-İSTANBUL

Sayın Cumhuriyetçilerimiz, 24 Temmuz 1998 tarihinde yapılmış olan 80'inci Yüksek Kurul toplantısında, Yüksek Havacılık Şurasının yapılmaması hususundakilerden, Ülkemizdeki havacılığa ilgili sorunlara ilişkin görüşmeler hakkında yapılacak planlanan Yüksek Havacılık Şurasında, daha önce yaptığı toplantı ve panellerde ve son olarak Harbin apt. toplantısında yapılan Üstöğüt Apt. Havayolu Komitesi raporunda ve diğer gerekçelerden dolayı olarak tasit edilmiştir.

- Türk Havacılığını disiplinli edecek ve uluslararası normlara uygun bir şekilde yükseltmek amacıyla bir teşkilatlanmaya gidilmesi,
- Türk Hava Sahasının güvenli bir şekilde kullanılmasına,
- İşlenmeye personel eğitimi ve sertifikalandırılması, pilot yetiştirme kaynaklarının geliştirilmesi,
- Türk Hava Bakanlığı kullandığı uçakları yenilerini iletmeye ve uçak envanterini en iyi düzeyde tutulmasına,
- Hava Aracı İmalat ve Servisasyonu,
- "Kaza-Kırım Önleme" plan ve programlarına hazırlanması.

8) Havacılık Yürürlüğü ve İşletmeciliği için verileri, uyulması, gibi konuların görüşülmesi düşünülmektedir.
2-3-4 Kasım 1998 tarihlerinde yapılacak toplantıda, Yüksek Havacılık Şurasına katılacak olarak davet edilecek temsilciler.

- Hava Kuvvetleri Komutanları ve Generaler,
- Sivil Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü,
- Özel sektör kuruluşları,
- Üniversitelerin ilgili fakülteleri öğrenci heyetleri,
- İmalatçı kuruluş temsilcileri,
- Havacılık medyası ilgili ve dernekleri temsilcileri,
- Uçacak beklendiği.

Yüksek Havacılık Şurasında katılacak temsilciler ve Yüksek Havacılık Şurasında yerli ve ilgili kuruluşların ve en az Genel Müdür Yardımcısı düzeyinde olmaları hakkındaki kararın temsilcilerin en geç 13 Eylül 1998 tarihinde kabul edilmesini hususuna göre ilgili birimlere bildirilmiştir.

A. Ahmet Başbakan
Ulaştırma Bakanı

Dağıtım / Görevli

- Genelkurmay Başkanlığı
- Dışişleri Bakanlığı
- Millî Savunma Bakanlığı
- Millî Eğitim Bakanlığı
- Tarım ve Köylüleri Bakanlığı
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- Turizm Bakanlığı
- Orman Bakanlığı
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı
- Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı
- Savunma Sanayi Müsteşarlığı
- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
- Teletiz Genel Müdürlüğü
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
- İstanbul Teknik Üniversitesi
- Orta Doğu Teknik Üniversitesi
- Anadolu Üniversitesi
- Erciyes Üniversitesi
- THK
- THY A.O
- Töşhid
- Havak
- Türsab
- Talp
- UTED
- Atatürk
- Atatürk

TC
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

SAYI:B.11.0.SHG.00.12.00.00/HRP.951-18467

KONU: Yüksek Havacılık Şurası

17/09/1998 ANKARA

Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED)
İstanbul Cad. No.84/8
Bakırköy/İSTANBUL

Tg: 28.08.1998 tarih ve 8779 sayılı yazımız.

Milli Güvenlik Kurulu'nun 24.07.1998 tarihinde yapılan olağan toplantısı sonucu alınan tavsiye kararı ve say n Cumhurbaşkanımızın direktifleri doğrultusunda;

Bakanlığımız koordinatörlüğünde, Türk Sivil Havacılığının sorunlarının görüşüleceği ve çözüm önerilerinin tartışılacağı bir Yüksek Havacılık Şurası'nu toplanması çalışmalarına başlanılmıştır.

Söz konusu şura çalışmalarını yürütmek, koordine etmek ve sekreterya hizmetlerini vermek amacıyla bir "Yürütme Komitesi" oluşturulmuş ve komite 07.09.1998 ve 14.09.1998 tarihlerinde toplanarak aşağıda belirtilen konuların görüşüleceği alt komiteyonlar kurmasına karar vermiştir.

Yüksek Havacılık şurasında görüşülecek konular (ana başlıklar olarak);1- Türk Havaacılığında Yönetim ve Yapılandırma,

2- Türk Havaacılığında İnsan Kaynakları,

3- Türk Havaacılığında Uçuş Güvenliği

4- Türk Havaacılığı ve Uluslararası İlişkiler,

5- Türk Havaacılığında Planlama, Alt Yığılma ve Kullanım Konuları, (Arama, Kurtarma, Havasalan Yapımı, Uçak Alımı, Master Plan)

Alt komiteyon çalışmalarına en kısa zamanda başlanacağından, bu komiteyonlarda görev almak ve bildiri sunmak isteyenlerin, hangi komiteyonlarda bildiri sunacaklarının ve bildiri için 5.09.1998 tarihine kadar Yürütme Kurulu Sekreteryasına bildirimleri gerekmektedir. Yukarıda belirtilen ana başlıklar genel mülakatla olup, ilgililere bildiri verebilecekleri alanları tanımlamaktadır. Bildiriler bu alanlarda çeşitli değişik konu ve ayrıntıda olabilir. Alt Komiteyonlarda görev alacaklar her bir komiteyon için ileride belirlenecek tarihte, bildirimleri komiteyon içinde tartışmak üzere bir araya geleceklerdir. Bu tartışma sonuçları, şura süresince, komiteyon çalışma sonuçları olarak genel kurula arz edilecektir.

Bilgilerinize arz/rica ederim.

Sekreyya Yücel ÖZDEM

Bakan a.Müsteşar

DERNEGİMİZ UTED YÜKSEK HAVACILIK ŞURASINA AKTİF KATILIYOR

Ülkemiz sivil havacılığının sorunlarına çözüm önerilerinin tartışılacağı ve 2000'li yıllara doğru atacağı adımların belirleneceği Yüksek Havacılık Şurasında, derneğimiz UTED aktif görev alarak bu yüksek forumun çalışmalarına katkısını sağlayacaktır. Sektörün en önemli sorununun yetişmiş

eleman (kalifiye personel) olduğu saptanmasıyla uçak teknisyenliği, uçak bakım mühendisi yetiştirilmesi ve halen çalışmakta olan uçak teknisyenlerinin sorunları ve çözüm önerilerini kapsayan geniş bir rapor hazırlayarak Yüksek Havacılık Şurasına sunulacak.

İstanbul'da Ulaşım Sistemlerinin Entegrasyonu ve Havayolu Modeli

Dr. Oya Torum/Y.Mühendis Mimar- THYİkram Başkanı

Gelen ile gelecek ile dünya "kavir" İstanbul'u dönüştürüyor, bugünkü yarın ulaşım sorunlarını içindelebileceğidir.

İstanbul'a Genel Bakış:

Türkiye'de nüfusu 1945 yılında 18.8 milyon iken 1995 sayımında 63 milyona erişmiş, İstanbul ise, 1945'te 1.2 milyon nüfus sahipken, bugünlerde 10 milyona ulaşmıştır. Yarı ortalama 50 yıllık süreçte Türkiye nüfusu 3.5 kat artarken, İstanbul 7.7 kat fazla bir nüfus büyümüş ve karşı karşıya kalmıştır. Uzunlar 2045'te düşük bir artışla 30, yüksek artışla 50 milyona doğru gidişine işaret etmektedirler.⁽¹⁾

Birleşik Yükleme ve satış süreçleri için 50 yıl son derece kısa bir dönem sayılır. Ancak bu süreç içinde bu nüfusa karşılayacak olan yapı planlama gerektirilemezse, yaşanacak kaotik sorunluğunun gözüklerimize açıklamak imkânı olmayacaktır.

Öte yandan, kömür 1995'te hazırlanan hazırlan plan çalışmaları 2010 yılında İstanbul nüfusunun 12 milyon olarak hedeflenmiştir. Ancak göç ve doğum oranları değişik düzeylerde tutulmuş olamazlığı da parametre olarak gözönünde bulundurmak gerekmektedir. İstanbul için toplam alan 540.000 m'dir. 1995 nüfus sayımına göre her başına 82 kg düşmektedir. Yerleşme/iskan için 20-23 milyondakı bir yapılandırma uygun olduğu düşünülmektedir. Ancak planlar, ilkesiz yerleşme kar-



şası, anarşik yapılaşmaya neden olmaktadır. Nüfusunun 1/3'tü Anadolu, 2/3'ü Avrupa yakasında yaşıyor İstanbul sakinleri, çok yakın bir gelecekte bulundukları yerlerde mahsur kalacaklardır. Bu durumu önlemek için hava kirliliği bir yana, insan sağlığına ve işgilen potansiyeline odaklanarak değerlendirilmeli⁽²⁾ henüz düşünülmemiştir.

Yanlış Yapılaşma:

"Mikroelektir" ile tırlı İstanbul, girdelerle (2) nazi masine ne yazık ki seyirci laboratuvarı. Girdelerden bir yandan arazi dolayısı hoşuzken, Osmanlı camilerini yavaş yavaş, estetik dengeleri ailesi ederek, kültür birleştirebiliriz, yahan-



kültür ürünlerinin basit bir tırnak baskınamaz. Yeşil alanlar da dikkeyer gibi yataklarda besilmektedir (3). Mevcut alt yapıyı gökdelen nüfusun nasıl yatacağı ile sorunun gözden kaçan yönüdür.

Çağdaşlık, Ermenek kasaca kalifi yapımda, Fatih, Akşaray, Beyoğlu, Taksim, Nişantaşı eski kent bölgelerinde ulaşımın kaybolması araba seli görünümündedir.

Kaldırımlarda arabalar yayalara meydan okumaktadır. Kaldırımlar yükseltilecek, "araba ve park problemleri" "jenomik", ne omese olsun durumuna terk edilemeyecektir. Basit bir araba trafiğiyle, etmekte, şehir için kazanan ölçüle sonuçlanmamaktadır.

Disiplinler Arası Yaklaşım:

İstanbul'da ulaşım şehrin kolunu oluşturan, misal ve ulaşımın organasyonu, planlanma, tasarımı, üretimi, bakımı, geliştirilmesi, yerel yöneticiler, meslek kuruluşları kadar çok geniş rantaş kanlı ve disiplinlerarası bir yatacağı gerekliliğindedir. Bu, temelde bir koordinasyon sorunudur. Hava, kara, deniz yolları, raylı taşımacılık, şehir içi yollar hep birlikte edileceklerdir: su, elektrik, doğalgaz, katalizasyon, drenaj, telefon vb. gibi tüm alt yapıyı ile İZMİR Büyükşehir Belediyesi'ne uygulandığı gibi

Bir ARAMA konferansı (4) gerçekleştirildi master plan parametrelerini saptamak gerekliliğindedir.

Ulaşım Sistemleri Planlama Modeli:

Ulaşım sistemleri alınacakları yapılar için tüm parametrelerin doğru, eski yollar yönlendirme ve istasyonları, modların birleşimiyle ilişkisi, kapasiteleri saptanması, modların dağılımı, programlama, tasarlama, planlama, değişim, karar, uygun amaçları, durumun her anı aynı anda bir birleştirmedir.

Hava Ulaşım Sistemine Trafik Açısından Bakış:

Hava ulaşım sistemlerinin ilgili her detaya, karışıklık olarak kuraları bağlanmıştır. Diğer ulaşım modlarına, özellikle kara ulaşım sistemlerine gönderecek yapılar, hava araçları, hava araçlarının yerdeki durumunu trafik yönünden incelemektedir. Bildirimi temasını oluşturmaktadır.

1- Hava Araçlarının Ulaşım Yolları:

Hava ulaşımında uçakların da neye yollar, rotalar, hatlar, ne boyutlu olmak zorunda, neye koşulları ve hava sahaları haritalarda belirlenmiştir.

İçerilerden, havaalanları arasında yapılacak uçuşlarda, yerli makamlarca, belirlenerek yayınlanan hava uçuş yolları, kullananlara ve bu yollar üzerinde belirlenen asgari uçuş yüksekliklerine uymak zorundadırlar. Hava uçuş yolları dışında yapılacak uçuşlar için yerli makamlardan onay, devamlı veya gelecekte özel izin alınması zorunludur. Jettingi bir tehlike (emergency) durumunda, Kaptan Pilot ancak, durumu yerli kurullarınca bildirilerek yollar dışına çıkabilir. Hava yolu ulaşımında trafik, yerli makamlarla sınırlanmıştır.







UNITED



ALMANYA

DÜSSELDORF FRANKFURT
STUTTGART BERLİN KÖLN LEİPZİG
MÜNCHEN HANNOVER MÜNSTER
HAMBURG

İNGİLTERE

LONDRA MANCHESTER
BIRMINGHAM BRISTOL
NEW CASTLE

FRANSA

PARİS NANTES LYON
TOULOUSE BORDEAUX
BREST MULHOUSE
STRASBOURG



BELÇİKA

LÜKSEL

İTALYA

ROMA NİZA BOLOGNA
VERONA BERGAMO
MILANO

İSVİÇRE

ZÜRİH BASEL CENEVRE

İSPANYA

MADRID BARCELONA
VALENCIA SEVİLLA BİLBAO



*Yarın
Bizimle
Uçayın*

YURT İÇİNDE ŞİMDİ

İSTANBUL - DİYARBAKIR - İSTANBUL
İSTANBUL - ANTALYA - İSTANBUL



POLONYA

VARŞOVA KATOWICE
KRAKOV

LÜKSEMBURG

İSRAİL

TEL AVİV

HOLLANDA

AMSTERDAM EINDHOVEN

SLOVAKYA

BRATISLAVA

DANİMARKA

KÖPENHAG ALBORG
BİLLUND

RUSYA

MOSKOVA

BULGARİSTAN

SOFYA

FINLANDİYA

HELSINKİ



YURT İÇİ OFİSLERİ: (İSTANBUL Onur Ltd. (212) 233 38 00 Ümitköy (212) 296 45 22 Nazar
(212) 588 21 55 DİYARBAKIR (412) 224 24 02 ANKARA (312) 411 43 83 ANTALYA (242)
(242) 35 00 İZMİR (232) 463 82 82 - 463 01 43 ADANA (322) 454 61 84
YURT DIŞI OFİSLERİ: DÜSSELDORF (49-211) 421 67 37 - 563 61 90 STUTTGART (49-
714) 908 41 17 BERN (41) 40-300 712 57 40 FRANKFURT (49-69) 242 64 00 BELÇİKA (32-2)



ONUR AIR
TAŞIMACILIK A.Ş.

GENEL MÜDÜRLÜK:

DOUGLAS A3D-2 SKYWARRIOR

Country of origin:
U.S.A.

Type: Shipboard
Attack Bomber.

Power Plants: Two
10,50 lb.s.t. (12,500
lb. with water injection) Pratt and
Whitney J57-P-10 turbojets.



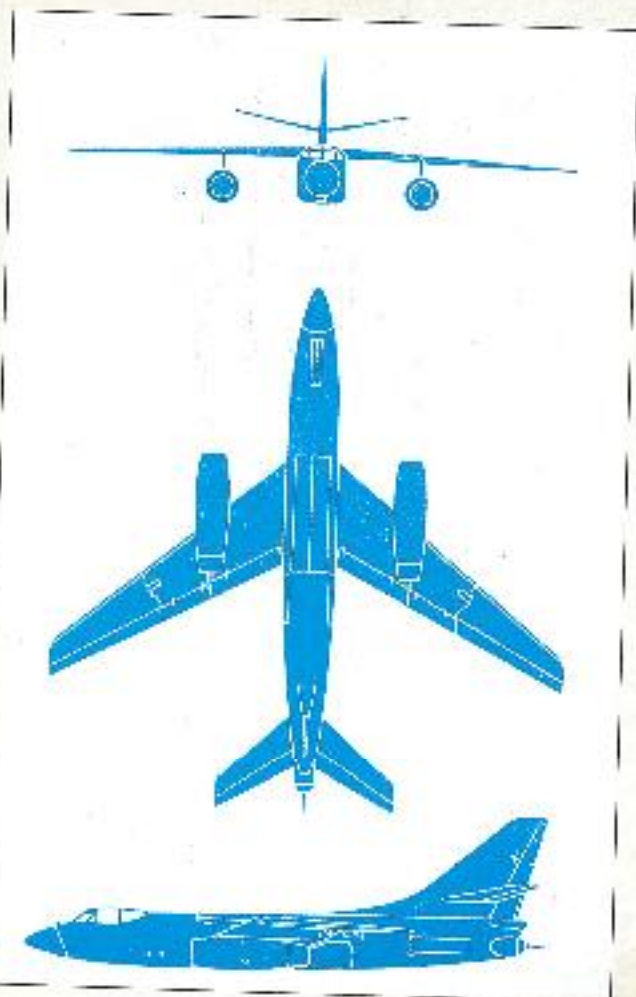
Performance: Maximum speed, 610 m.p.h. at sea level, 575 m.p.h. at 40,000 ft; maximum range, 2,300 mls.; service ceiling 41,000 ft.

Weights: Normal loaded, 70,000 lb.; maximum, 73,000 lb.

Armament: Two 20-mm. cannon in tail barrette and variety of ordinance loads in ventral bomb-bay.

Development: The A3D-2 is the current production version of the Skywarrior, and is also being built in A3D-2P photo-reconnaissance and A3D-2Q radar counter-measures versions. It differs from the initial production A3D-1 in having more powerful engines, the earlier model having 9,700 lb.s.t. (11,600 lb. with water injection) J57-P-6 turbojets. The first of two prototypes designated XA3D-1 flew on October 28, 1952 and the first YA3D-1 flew on October 28, 1952 and the first YA3D-1 flew on September 16, 1953.

Dimensions: Span, 72 ft. 6 in.; length, 73 ft. 6 in.; height, 22 ft. 9 in.; wing area, 680sq. ft.



Hazırlayan: Emre Akkanat

PRAG / PRAGUE

A Fairytale World Of History And Art



Payda ilk sabah...Hafif bulut, hatta çiğ bile düşebilir. Bir gün öncesinden hava mevsim kuralılarına uymazlığından şüphelenen, belki giünün geçiyle ve ille de ormanların ki hayvanla sevgiyle... Wenceslas meydanında, katedralin dışı kapı önellerinden Avrupa'nın en büyük katedrali...Belli bir katedralin ve günün geçiyle...sabah ille...sabah...duruyor...anla...Fransız...kırk...1900 yılında inşa edilmiş...Avrupa...katedrali...en büyük...Avrupa...Fransız...kırk...1900 yılında inşa edilmiş...Avrupa...katedrali...en büyük...

Akustik en müziksever gençler için bir klasik sanat ve Mozart, Beethoven, Schubert gibi bestecilere özelliği payıma. Piyano artık klasik müzik sanatının hepimizde pop müzik çalıyor MTV klasiği, kaseti çizip geliyor. Yine de bir klasik müzik tutkunu için Placido Domingo'nun 1987-88 sezonu, tarifi yapılarak, sanatçıları, kili seletin, piyano kumari ve operaya sahne olacağını bilirmek gerek.

Wakıfın Meşhurları "Kuşçışözer" Anıtları ile ilgili olarak büyük önem taşıyan Mustafa (Eski Şehir) gazetesinin, Türkiye'nin en büyük, en kaliteli, en modern ve en gelişmiş gazetesinin en güzel örnekleriyle dolu bir nüsha Eski Şehir, buradaki diğer gazeteler, bu izlenimi kuvvetlendirip, gazetesinin de bu nitelikleri taşıdığı 1998'de Eski Şehir Meydanı'na bir köşesine (Cuma köşesi) çay, dövizlerde genişletilmiş gelişmişliği için bir Çayköşesi, Dövizköşesi ait özellikler taşıyor. 1998'de bu

On my first morning Prague was slightly misty, even grey. Now in broad daylight I gazed in wonder at the spires which I recalled from the previous evening as vague shapes tearing the darkness. I breakfasted in the café of the Europe, one of the city's leading hotels, situated in Wenceslas Square, perhaps the somewhat dilapidated fin de siècle splendour of the Europe (built in 1906) might be old-fashioned, but guide books to Prague describe it as one of the most striking art nouveau buildings in the European continent.

Famous as one of the most music-loving cities in Europe, Prague has played host to such composers as Janáček, Dvořák and Smetana, and despite the pop music playing in all the record shops and the storm of MTV culture Prague remains a paradise for lovers of classical music. There is a huge choice of concerts and operas in the city's palaces, churches and other historic buildings.

Leaving Wenceslas Square to shopping enthusiasm, I spent most of that first day in the Stara

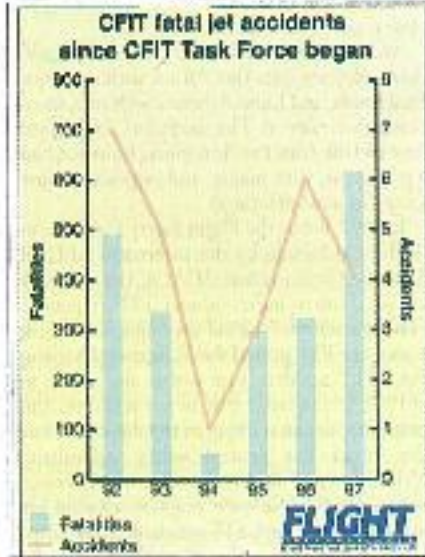
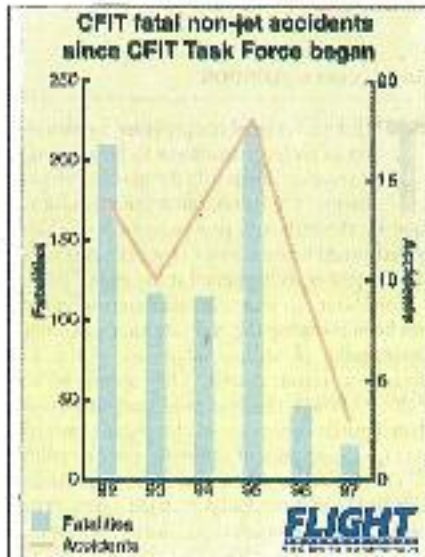
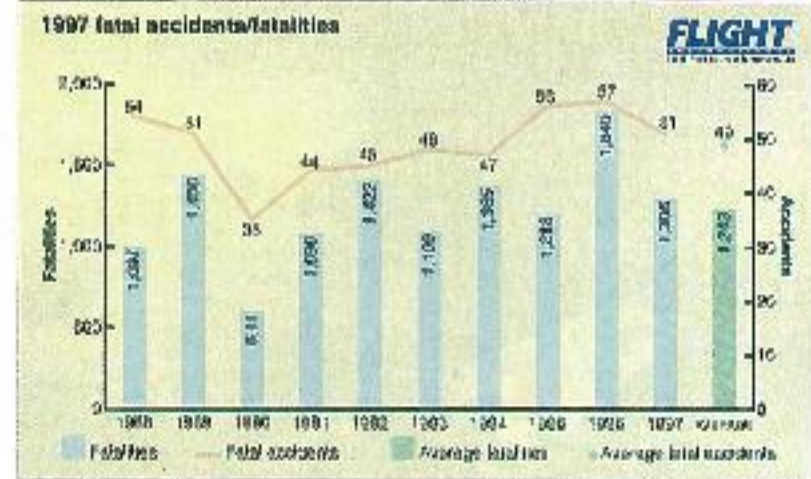
Uçuş Emniyetine Bakış-1997

Kpt. Tunciz TANER
THY A.O. Yer Emn. Kant. Pilotu

1997 yılı isan'ın hava ulaşımını tehlike altına eğilimlerinin bir teyidi oldu. Hava ulaşım endüstrisi son 10 yıldır yolcuların emniyetle ilgili endişelerinin giderek daha da önem kazandığını vurgulamaktaydı; çünkü şu anda haklı görünmektedir. Yıl boyunca meydana gelen ölümöl kazaların ortalaması on yıllık ortalamalara yakın olsa da, sadece Eylül'den beri, özellikle de Aralık'ta yaşanan dramatik kazalar medyadaki büyük bir kesimine hava yollarının emniyetinin bir facianın eşiğinde olduğunu düşündürdü.

Oysa medya yıl sonunda yıllık istatistiklerin emniyetin azaldığına ilişkin görüşleri desteklemeyi keşfetmişti. 97 içinde ölümöl kaza ve ölen kişi sayısı sırasıyla 51 ve 1307 iken son on yıllık dönemin ortalaması da çok az farkla 49 ve 1243'tür.

Bu arada endüstri de kendisinin en büyük korkusu na teyit etmiş oldu; CFIT (*controlled flight into terrain*) olaylarının diğer kategorilere



göre daha fazla yolcu ve ekip yaşamını yitirirken, 1997 yılı içinde, daha önce hiç olmadığı kadar da insan öldü. Bu

yanla birlikte emniyet yönünden "yıl" olanlarda gelişme bile görüldü. Avustralya Asya, Oradoğu, Kuzey Amerika ve Batı Avrupalı taşıyıcılarda (28 Aralık'ta United Airlines'a ait bir B747'nin dönülünce girmesiyle bir yolcunun ölümü dışında) kaza yaşanmadı. Buna Afrika ve bir kazayla Latin Amerika'lı taşıyıcıları da dahil edilecek ortaya çıkan sonuç sevindirici olmakla birlikte, Asya-Pasifik bölgesi taşıyıcıları kötü bir yıl geçirdi.

Non-Jet işleticileri 97 yılında sadece 3 kaza ve 23 ölüm CFIT kategorisinde övgüyü hakettiler. Bununla birlikte grafiklerden de görüldüğü gibi büyük jet uçakların ortalama CFIT kazası yılda 3 iken bölgesel business ve air-taxi işleticileri ne yazık ki kaza oranlarında herhangi bir iyileşme kaydedemediler



sine kaza sayısındaki artış ve havaalanlarının geliştirilmesi ihtiyacı-nitekim kazalara medyanın yaklaşımı da bu tehditlerin acilen çözülmesi gerektiğini göstermiştir. Örneğin 6 Aralık'taki Anunov 124 kazası askeri bir charter seferi olmasına rağmen medya, endüstrinin tamamını masaya yatırmıştır.

ler.

1992 yılında *Flight Safety Foundation (FSF)* önderliğinde ICAO'nun desteğiyle CPIT olaylarını azaltmak üzere çalışmalar başlatıldı. Kaza oranları bazında bir takım başarılar kazanıldıysa da hedef fazlasıyla iyimserdi. Küçük taşıyıcılar ve yolcusuna operasyon yapan işleticiler yıllar boyunca CPIT kazalarında çoğunluğu oluştururken, büyük taşıyıcılar da hala risk altındaydı. Nitekim 1997'de toplam 7 CPIT kazasından 4'ü jet motorlu büyük yolcu uçakları tarafından yapıldı.

Non-jet işleticileri 97 yılında sadece 3 kaza ve 23 ölümlü CPIT kategorisinde övgüyü hakettiler. Bununla birlikte grafiklerden de görüldüğü gibi büyük jet nehrinde ortalama CPIT kazası yılda 3 iken bölgesel business ve air taxi işleticilerde ne yazık ki kaza oranlarında herhangi bir iyileşme kaydedemediler.

1997'deki IATA genel toplantısında emniyet konusunun gündemin ilk sıralarına gelmesiyle, gelecekte yolcular için iki ana tehdidin varlığı ortaya çıkarıldı. Endüstrinin gelişme



1997'deki IATA genel toplantısında emniyet konusunun gündemin ilk sıralarına gelmesiyle, gelecekte yolcular için iki ana tehdidin varlığı ortaya çıkmıştır. Endüstrinin gelişmesine kaza sayısındaki artış ve havaalanlarının geliştirilmesi ihtiyacı-nitekim kazalara medyanın yaklaşımı da bu tehditlerin acilen çözülmesi gerektiğini göstermiştir.

Havayollarının giderek daha fazla sayıda insan tarafından kullanılması, toplantıların neçesi emniyetin ilişkin bilinç düzeylerini yükseltmeye yol açınca buca bağlı olarak medya tarafından geliştirilen "emniyetli seyahat" araştırmaları ortaya çıktı. Bunların çoğunlukla emniyet standartları arasındaki bölgesel ya da ulusal farklara değinilmekte. Özellikle soru olarak bu türden araştırmaların baskısıyla daha bilgili bir hale gelen toplum az emniyetli olan bölgeler üzerindeki etkisini artırarak emniyetle ilgili yarımlara indirilmesinde etkili olabilecektir.

BUĞRA İNTERNA İONAL İN 1998

HATA NEREDEYDİ?

UTED dergisinde yayınlamış olduğunuz yazınıza cevap olarak hatalar; Önce yalnızca motorların çalıştırılacağı, ikincisi o uçak üzerinde kurs görmemiş personelin görevlendirilmesi idi. Ayrıca operatörün by pass pimini ve burun I/T emniyet pimini alması ayrıca orada bulunan teknisyen arkadaşlara bilgi vermemesi, dolayısıyla bu olaya sebep olmuştur. Kısacası bu bir ekip işi olup ilgililerle iyi bir koordine sağlanması iletişimin çok iyi yapılması ve özellikle o uçağın tip kursunu görmesi uygun olur ve o uçak üzerinde ihtisas sahibi teknisyenlerin çalışması lazımdır.

Selâhattin DİL

UTED dergisinin 98/82 sayısında "Uçak Teknisyeni Disiplini" başlığı altında anlatılan olayda, hata neredeydi sorusuna karşı bulduğumuz cevaplar aşağıda belirtilmiştir:

Hata 1: Sorumlu-Lisanslı teknisyen uçakta yapacağı testleri Maintenance Manuallerde incelemiş fakat uçakta çalışacak diğer teknisyenlere bilgi vermemiştir.

Hata 2: NLG'ye takılan, modlu yer emniyet pimini takan teknisyen, çıkardığı pimi uçağın kokpitine koymayıp, yanında taşınmalı ve push-back için görevlendirilmiş track operatörüne, modlu NLG pimini yerinden çıkaracağı zaman kendisine bil-

gi vermesini ve uçak piminin takılması gerektiğini söylemeliydi. Ve böylece push-back operatörünün kendi pimini NLG'deki yuvasından çıkarır çıkarmaz, yerine yanında taşıdığı uçağa ait olan pimi takmalıydı.

Hata 3: Push-back operatörü modlu NLG yer emniyet pimini takıldığı yerden çıkaracağı zaman uçakta görevli teknisyene pimi çıkartacağını bildirmeliydi.

Ö. GÜNEL

Uçak Teknisyeni Disiplini

• Uçaktaki bir arızada birlikte çalışacak olan kişilerin yapılacak iş ile ilgili kısa da olsa bir briefing yapmaları gerekirdi.

Yapacağı iş ile ilgili eğitimi olmayan kullaklıktaki teknisyenin o iş için görevlendirilmemesi eğer muhakkak görevlendirilecekse yapması gerekenlerin kendisine anlatılması gerekirdi.

• Push back operatörü burun I/T pimini alırken kendisi için normal iş gibi gözüксе de pimi aldığını muhakkak teknisyene haber vermeliydi.

• Kokpitteki lisanslı teknisyenin kendisini yapılacak işin sorumlusu olarak görerek işbölümü yaptığı arkadaşlarının bilmeleri gereken herşeyi bildiğinden emin olmalıydı. Sonuç olarak; bu olay da çoğu olay gibi bir seri hatalar sonucu meydana gelmiştir.

Hidayet KAPKAÇ

Hata Neredeydi ?

UTED derginizi Eylül sayısında çıkan "Uçak teknisyeni disiplini" konulu yazıda, biz teknisyenlerden istenen "hata neredeydi" sorusuna verilecek cevap olarak benim değerlendirmem şu şekildeydi.

Yazı ilk okunduğunda kulaklıktaki yer teknisyeni suçlu, birazda trak operatörü suçlu gibi görünüyor. Esas suçlu olan ise I/G LEVER MODULE testi yapan lisanslı teknisyendedir.

Trak operatörünün hic suçu yok. Her zamanki rutin işini yapıyor. Kulaklıktaki yer teknisyeni de suçsuz sayılır. Çünkü ona söyleneni yapıyor. I/T emniyet pimlerinin takılı olduğunu görüyor, sonra lisanslı teknisyen tarafından başka bir işle, FOD GUARD'ının yerleştirilmesi ile görevlendiriliyor. Zaten bu sırada trak operatörü bunu I/T emniyet pimini söküyor. Ayrıca yer teknisyeni bunun I/T piminin takılı olmamasından dolayı olabilecek zarar-

ların ve olayların bilincinde değil.

Suçlu bulduğum, lisanslı teknisyenin suçu ise: I/T pimlerinin takılı olduğunu ver teknisyeninden istediği andaki zamanlama hatası. Pimlerin kontrolünü erken istiyor.

Oysa k'teste başladığı anda I/T kolunu yukarı almadan önce pimlerin takılı olduğunu görmesini yer teknisyeninden istese - ki öyle de olması gerekir- böyle bir sorun yaşanmazdı olurdu.

Mustafa
ÖZÜÖLMEZ
Uçak Arıza
Teknik
Kontrol/Vardiya
Şefi

Sn Erhan İnanc,
Uçak Teknik Kontrol Müdürü

Eylül 1998 UTED dergisinde yayınlanan "Uçak Teknisyeni Disiplini" başlıklı yazınızın, uçak teknisyenleri ve teknik kontrol teknisyenleri için oldukça önemli bir içeriğe sahip olduğunu özellikle belirtiriz. İlgili yazınızda "Hata Neredeydi" sorunuza gelince iş eğitimi almamış veya yetkisiz bir teknisyene yer ile cockpit arasında konuşma irriban sağlaması görevi verilmesi ile hata zinciri başlayıp; sorumlu lisanslı teknisyenin veya Teknik Kontrol teknisyeninin tek başına yapılacak testleri malice nerce manaci'den inceliyerek hazırlık yapması, fakat beraber çalışacağı diğer ekip arkadaşlarına yapılacak hiçbir ön görüşme yapmadan testlere başlaması, diğer arkadaşların ise yapacağı işlemin mahiyetini sorup öğrenmeden testlere başlaması ile devam ediyor. Ancak bu yetkili arkadaşlar testlere başlamadan önce yer emniyetlerinin alınmış olduğunu kontrol etmeli veya kontrol eden yetkili arkadaşın okeyini alması gerekir. Burodan çıkarılacak önemli ders, eğitimsiz (yetkisiz) iş ciddiyetini önemsemeyen teknisyenlerin yetkilendirilmesi neticesi olabileceklerin yetkililerce bilinmesi (tahmin edilmesi) gerektirir.

Uçak teknisyenliğinin bir ekip işi olduğunu ve titiz bir iş disiplini gerektirdiğini, önem ve ehemmiyet verilmediğinde nelerin olabileceğinin vurgulanışdır. Uçak teknisyenliğinin basit bir meslek olmadığı ve kesinlikle hata kabul etmeyeceğinin unutulmaması gerekir.

Teknik Uçak Kont. A Ekibi

ilk Avrupalı

Gecen Sayıdan Devam

Aynı yılın baharında, Boxgrove adlı bir alanda çalışan Brianyalı bilim adamı lan, Britanya'nın en eski Homo haburmasını açıkladılar. Yaklaşık 500 000 yıllık bir alt bacak kemiği. Kazıyı yürüten araştırmacılar aynı çağda Afrika'da yapılanlara benzer yüzlerce el bahası da buldular. Bacak kemiği, açık bir seki de, Britanya'nın Avrupa kıtasına bir kara köprüsü ile bağlanmış ol- duğu 478 000 ile 524 000 yıl önce arasında adaya geçen bir kişiye aitti.

Tondra'daki Doğru Tarihi Müzesi'nden Chris Stringer'a göre, Boxgrove ve is- sanları Homo heidelbergensis'ti ve Avrupa'ya da yaklaşık o dönemde göç etmişlerdi. İki parça balmı- deki kemikte, muhtemelen ohi Boxgrove insanı- nın leşini yiyen aç bir kurt tarafından binaların- bel- lirin kemirimi izleri var. Fazlasıyla kuru, kashi bir modelin insanın en azın- dan iki kat kemik dokusuna sahip Boxgrove in- sanının 100 kg civarında ola- cağını tahmin ediyor Stringer.

Ancak Britanyalı'lar bilinen en eski Avrupalı'ya keşletilmiş olma ünvanlarını pek uzun süre taşıyamadılar.

Kuzey İspanya'da, Burgos yakınında Sierra de Atapu- erca'da Gran Dolina adlı kazi alanına 1994 yazında arkeolog Rafael Carbonell ve paleoantropolog, Jose Maria Bermudez de castro ile birlikte girmişti.

Kazi grubunun 6. tabaka adını verdikleri yere vardık. Yerde, dizlerinin üzerine çömelmiş, bir içerde dört arkeolog, bir zamanlar prehistoik insanların yerleşim yeri olan mağara tabanına dikkatle kazıyorlardı. Arkeologlar, bir insanla- nın ya- şın tını olarak belilecek is- tiyorlar. Bir tarla faresi ise, bu iş



Boxgrove'dan ele geçen alt bacak kemiği ve kesici dişlerden ilham alan bu resim. Etop- ya'nın Bodo alanında ele geçen Homo heidelbergensis kafatasının özelliklerini de

için ellerindeki tek ipucu. Bu tarla fareleri, Boxgrove'da bu hıranlardan daha eski olarak nitelendirildiği için, ispanyol- lar kendi alanlarının daha eski olduğunu iddia ediyorlar. "Bu kamp, Neanderthaller oluşma- dan önce yaşamış insanlar ta- rafından kullanılmış" diyor Carbonell. Bu kazi alanındaki buluntular, alanı daha önceki 14 yıl boyunca kazanan ancak hiçbir fosile rastlamayan Aca-

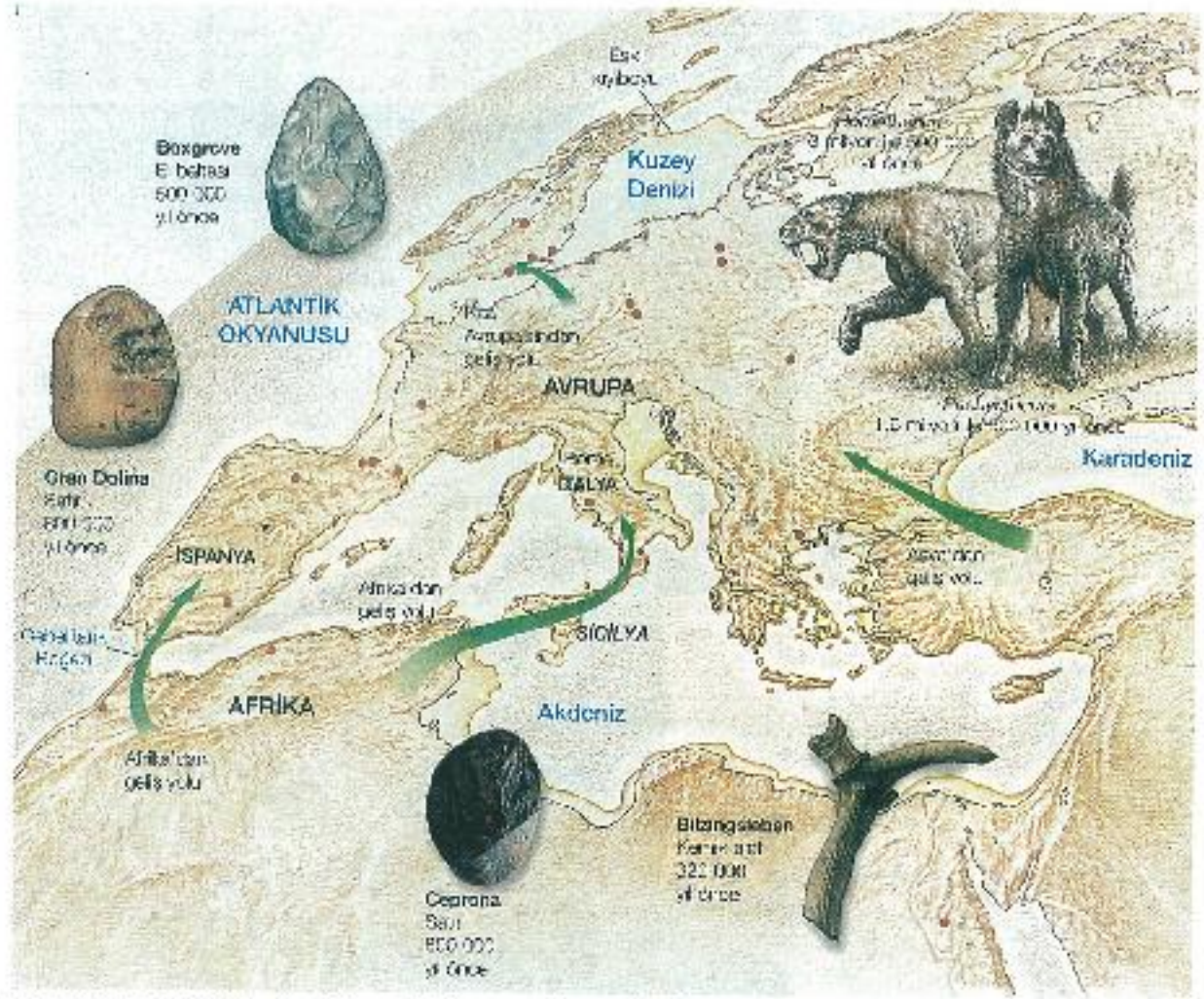
ro Martin Nawera tarafından keşfedilmiş. Gayet sıradan gö- rünen bir gün, toprağın üze- rinde dişe benzer bir şey dikkatini çekmiş. Meslektaşlarına seslenmiş. Kısa zamanı sonra elinde 7 ken insanlara ait 3 diş tutuyormuş. "Burada bunca zamanı çalışırken sonra, gözle- rime inanamadım" diyor, he- yecanı heyecanı. "İnsana ait olduklarını kesin olarak onaylatması için diş uzmanı- mız Bermudez de Castro'yu

hekle meydik. ancak hepimiz bizimle hisse- debiliyorduk. diş er in- celenirken hepimiz titri- yorduk."

Bermudez de Castro Martin'in keşfini onayla- dıktan sonra, vardıyi çığ- lık ve bağış sesleri du- duğunu. Bir sonraki se- zonda sonuna kadar, sı- radan bir parçayla büyük- lüğündeki kazi alanın- dan insan kemiklerin- den 100 kadar parça, 200 taş alet ve 300 kadar hayvan kemiği kütlesi- ni toprak altından çıkar- mışlar.

Fosiller araştırma grubu- nun balmın ettiğinden çok daha yaşlı çıkmuş. Bazi bilim adamları ise bunların yeri bir türü temsil ettiği inancında.

Jeologlar çokelleri inceledik- ten sonra, fosillerin üzerindeki katmanlarda, manyetik mineral- lein dünyanın manyetik ka- zey kutbu güncelmışesine yö- nelindiklerini fark etmişler. Dünyanın düzensiz olarak ter- sinen manyetik alanı, en son olarak 780 000 yıl önce de- ğiş- mişti. Bu yüzden Gran Dol- ina'daki fosiller bundan daha yaşlı olmalı; muhtemelen, bu keşiften birkaç ay önce çıkar-



Britanyalı paleontolog Alan Turner, Afrika'dan Avrupa'ya Cebelitarık ve Sicilya üzerinden geçişle ilgili önemli soru işaretleri bulunduğunu söylüyor. Deniz seviyesinin buzul döneminde düşmesine rağmen, bir deniz geçişi yine de gerekli ilk homo bireylerinin Avrupa'ya hangi yoldan geldikleri ise hâlâ bir bilinmeyen.

lan Ceprano insanının yaşına yakındır. Kazı alanının alt tabakalarından çıkan ilkel kuvars aletler daha da eskiyi, tahminen bir milyon yıl önceyi gösteriyor. Bî insanlar bu taş aletleri, en azından kullandıkları toprağa yayılmış olan geyik, at ve fil gibi hayvanları kesip, parçalamakta kullanıyorlardı. Ancak bilim adamları şu anda atalarının aletleri çok daha derin verici bir amaç için daha kullandıklarını düşünüyor. Kemikleri büyüme altında çocukluklarında, insan kemikleri üzerinde kesme izlerine rastlanmışlar. Güneş Afrika'dan Havatistan'a, oradan

da ABD'nin güneybatısına kadar uzanan yerlerden gelen benzer kamilar, yarıyılmış insan mirasının uzun süredir bir parçası olduğunu gösteriyor.

Bu arada, Avrupalı paleontologlardan oluşan başka gruplar, burada yaşamış olan insanların İspanya'da Gran Dolina insanlarından bile daha önce hayvan kesimine dair kamilar buldular.

Paleontolog Bienvenido Martinez Navarro bu anahtarı İspanya'nın Oldoway Boğazı olarak tanımlıyor. Önce kasabandaki matzede kendisi ve meslektaşı Paul Panagiotis, ki-

hi d'şli kaplanın kafatasınınını gösterdi. Diğer paleontologlar itiraz etse de, bulayı bir Afrika türü olan Megantereon whistleri olarak tanımlıyorlar. İddialarına göre bu kedinin İspanya'daki varlığı 1,2 milyon yıl önceye dayanıyor. Bu ise insanların Afrika dışına o tarihlerde çıktıklarını gösterebilir. "Bu etçil, avının sadece en az üç kısımlarını alır. Oldoway Boğazı gibi yerlerde sığınlar ve insanlar için büyük les ve kemik ilağı bırakmaz olmalı. İnsanlar Avrupa'ya kesinlikle bu kediyle birlikte gelmişlerdir" diyor Paleontolog.

Yaz ve fotoğraflar Bilim ve Teknik Dergisi'nden alınmıştır (TİT).

Küçük Bir Dilim Yeter!

Nilüfer Bilmis
Malzeme Plan. Uzm.
İkram Başkanlığı

(Amerikan banyosulları'nın uçuk mayuzini olan Ameri-canway dergisinin Mart '96 sa-yısında nasıldığını bir yazıyı sizlere aktarmak istiyorum.)

Bagel yada bagel, pita ya da panini olmak hiç kuşkusuz yiyeceklerin virtüözü.

Günmeier, "Bahet-te's Feast"teki bir manzaraya baka-rak Bank sahile-rinde mütevazı bir kar evinde ak-sam yemeğinde on yıl önce Paris'te sık bir restoranda tatlık ları aynı mahşerem bükürün tabağı "Calles en sargolhages" te karşılaştıklarında hayretler

içinde kadıkların hatırlayabi-liler. Çoğumuz tekrar yemek-ten mutluluk duyuyoruz, ha-ırlanmaya değer yemekleri ye-rden yemek isteriz. Londra'da bacası ögle

yemeginde servis edilen raze kalkan balığı ve Paris'te To-ur d'Argent'te akşam yemeği olarak sipariş verdiğim portakallı örneği düşünüyorum da, her iki'si de artistik kreasyonlardı. Fakat, en iyi hatırladığım, her seferinde tekr-ar tekrar denemek istediğim yiyecek çok basit; sadece olmak! Avrupa'ya, Türkiye'ye geri dönüyorum ve Lizuram'dayım; yük-sek kaldırımları ve eskiden kalma evler ile karışık altında bir çeh-ir. Parmaklarını is-mek için herhangi bir yer anarken ilk katıyo-ye güdim. İçerisi ah-

şınadık sıcak ilet ve kutsan-mış gibiydi ve odanın gerisinde önyük bir pizza fırınına henze-yen bu şey dikkatini çekti. Türkçesi "ekmek" olan bir sandviç ismledim. Fırında bi-riz giğ hamur aldı, oc-tasma derin bir yankı açtı, sand-

viç dolgu maddesini içine koydu ve hepsini fi-rında pişirdi. Dağınık isik bir şey olmasın bekliyordum. Ger-çekte, somun, fırında altın gibi kızarmış ve çitir çitir pişmiş olarak çıktı.

Sandviç dolgu maddesinin ne olduğunu hatırlamıyordum yumurta, et, peçet, peynir, sıcak olarak güze olabilecek her-bangi bir şey. İçindeki ne olursa olsun insanı etkisi altına alan harika bir tat.

Her bir sıcak, yabancı katkı maddeleri ile beklenmemiş tohumunun tüm ya nılığını or-taya koyan bu yiyeceklerin en basitinin en iyi olduğu hakkın-da söylenmiş herşeyi doğrult-uyordu: keskin ama mayhos de-ğil, sert pekişmiş ama yumu-şak, kalın ama hamur gibi de-ğil. Ve ekmeğin sabırsız her lokmada odun kokusunu his-settiren lındığıysa onunun ek- olarak nasıl da lezzetliydi ve ağızında dağılıyordu. Fırının tadının diğer anıların üzerine galip gelmesine hiç şaşmam





çünkü, her yolkurun bildiği gibi ekmeğin büyüü sizi her yerde yakalar. O hiç kuşkusuz yiyeceklerin vitüvü. Her şeyden önce ekmeğin böyle olmasının basit delil: açlığa en iyi şekilde cevap vermesi. Nizih restoranların ilk önce masaya ekmecek getirileceğini seherbi bu değil mi? Paris'te a bu laç günde bir öğünü ekmecek ve beraberindeki pratik bir şekilde yapımı. Müsteriye kötü ekmecek çıkarmak, kötü bir restoran işletmeceği ve kraker çı-

karmak da aynı şekilde.

Fakat ekmeğin ulusal tarihlerde ve kültürlerde yer alması, tın nedeni ya da ekmeğin tadı değildir. Ekmecek tüm o tın ayakta kalmasını sağlar. Pek çoğu günlük rizki için da eder. Bazen onun için kavg ederiz. Onun için kendinze ceki düzce veriniz. Kutsal in sanlar kendi ekmeceklerini suyun üzerine atarlar, günahkar olu lar duların ve yetimlerin ağız larından alırlar. Ve kazanan ol marın ağırlığını sim göze

almaz ki?

Ekmecek herki dünyada çok çaytılı ve elastik bir "para" dır ve biz onun hangi yarımın tere yağlı olduğunu bilmez için çok çalışıyoruz. Onu elimizle s la ca tutuyoruz, İngiltere'tun ku zeyince söylendiği gibi: "Ek mek tereyağı tırafla düme me". Bu hiç şüphesiz doğru, yalnızca ekmeğin her iki taraf ının yağlı olduğu durumların d ında.

Ekmeğin yerini alacak bir şey yok. Marie Antoinette'in arattığı söylentisindeki gibi, kesimide kek değil Ekmecek hayatta temel maddesi. İsa'nın bedeni, güvenliğün ve iyiliğin birinci anlamı. Onu nasıl olunuz bil miyorum. Fransızlar, gayet tabii çok uzun zaman önce tava e smeklerini, kızarttı ve basım ekmeceklerini geliştirmiş er. Be nizi için Fransız ekmeği pek çok şeyden daha lezzetlidir. Yıllarca St. Jean de la Blaqu ue'da odun ateğinde pişirilmiş ekmecek yedim. Ezizim'in bir gürlük büyü oramında tattığım lezzete benzeyen sa dece "encornes" isimli çir çir olamıydı. En iy ekmecek komu suna başka iddialar da var. Al man "Brötchen" emsalsiz, özel likle üstündeki haşhaş tohum larıyla. Marzo ve lavas sade olabiliş ama orlar da çok gü zel. Sudan'ın "kissera'sı ve Fei yopya'nın" Injera'sını denesek? Rörün bundan hepsi ekme ğün çok değerli er, fakat benim için en iyi stil sadece Tüki ye'nin doğusunda bulunabilir. Ama bu, arkadaşlarımla dünya nın başka herhangi bir yerinde ekmecek molası vermeme kesin lis engel değil.

Ted Simon

Declare:	Açıklamak
Decommission:	Faaliyetini durdurmak
Define:	Açıklamak
Delegate:	Kokpitte birine görev vermek
Delete:	İptal etmek
Deliver:	Teslim etmek
Demonstrate:	Uygulamalı göstermek
Depart:	Terk etmek, ayrılmak
Depict:	Göstermek
Dead reckon:	Uçuş ekibi olarak pas uçmak
Dead reckon:	Pusula ile seyrüsefer hesabı yapmak
Depend on:	Bağlı olmak
Decrease:	Azalmak
Depressurize:	Basıncı kaldırmak
Derive:	Türetmek
Descend:	Alçalmak
Designate:	Belirlemek
Desire:	Arzu etmek
Detect:	Radar ekranında izlemek
Deteriorate:	Bozulmak, kötüye gitmek
Design:	Tasarım yapmak
Define:	Tanımlamak
Determine:	Karalaştırmak, tesbit etmek
Develop:	Geliştirmek, inkisaf etmek
Deviate:	Sapmak, yoldan çıkmak
Differ:	Farklaşmak ayrılmak
Diffuse:	Dağıtmak
Deal with:	İlgili olmak, meşgul olmak.
Delay:	Geciktirmek
Deem:	Düşünmek, dikkate alma

İLETİŞİM USULLERİ HAYAT KURTARIR

Geçtiğimiz yıllarda, Seattle'da yapılan ve 52 ülkeden 91 hacayolunun katıldığı, ETOPS seminerinde, *Flight Safety Foundation* temsilcisi D.R. Wilson'ın Pilot ve kontrolör arasındaki konuşma etaidelerini içeren konuşması aşağıda sunulmuştur.

Şirket işleme dokümanlarında yazılan veya kişisel gayretlerle elde edilen, aşağıda belirtilen usuller, pilot ile kontrolör arasındaki iletişimi aksatacak/ koparacak hatalımleri göstermektedir. Bu usullerin kullanılması arzulanan iletişimin tesisini sağlar.

• Doğru Radyo Usulleri Kullanımı

Radyo kullanma usullerinizi analiz ederiz ve bunları "*Airman Information Manual*" bilgileri ile bütünleştiririz.

• Klerans Tekrarları

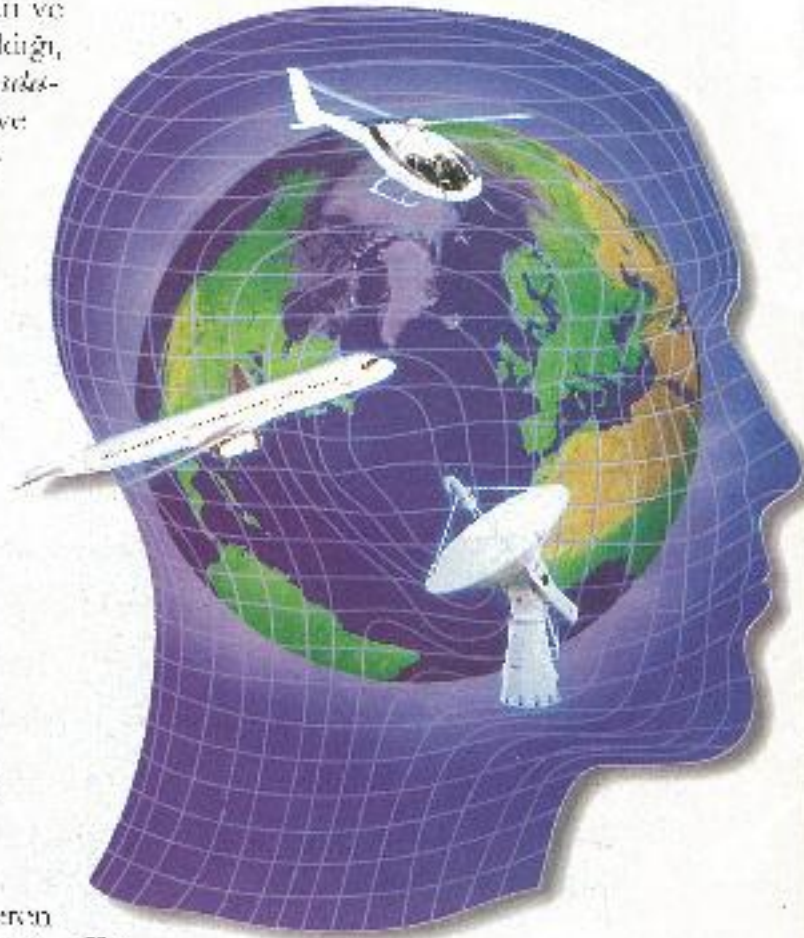
İrtifa, sürat ve istikamet bilgilerin içeren kleransları ve pozisyon talimatlarını (*pozisyonunuzu muhafaza edin-Piste girip bekle-yin v.s.*) tam olarak tekrar ediniz.

• Şüphenin Doğrulanması

Anlamadığınız veya uçuş ekibi arasında farklı anlaşılan kleransların daima doğrulanması için istekli olunuz. Asla kolpit teyidi ile şüpheliyi doğrulamayınız.

• Tam Çağrı Kullanımı

Kısaltmalar, yanlış anlaşılmanın doğrulanabilmesi için fazla konuşmayı gerektirir.



Ko-
nuşulama
anladığınızı belirtmek için, çağrı isminizi numaranızı kullanınız, mikrofon butonunu veya ROGER kelimesini kullanarak anladığınızı belirtmeyiniz.

• Benzer Çağrılara Karşı Dikkatli olmak

Kontrolör ve diğer uçağa benzer çağrı kullanımının farkında olduğuna emin olunuz.

• Radyonun Dikkatli Kullanımı



Mikrofon butonuna basmadan önce, aynı frekansta birden fazla konuşmanın olmaması için 2sn. bekleyiniz. Konuşmadan önce mikrofon butonunun basılı olmadığından emin olunuz. Sık sık meydana gelen bu olay konuşmanın tıkanmasına sebep olmaktadır. Konuşma anlaşılır olmaz ise tekrar ediniz.

• Tekrar Dinleme

Pilotlar: Tekrarlarınızın ATC tarafından dinlendiği ve hatalarınızın düzeltileceği konusunda emin olmayınız.

Kontrolörler: İletişimin gelişimi için askarın dinlenmesi en önemli unsurdur. Doğru cevaplayınız.

• İletişimin Dışı Kalmış Pilot Usulünün Gelişimi

Bir pilotun iletişim dışı kalması durumunda, ATC ile temasta bulunan pilot,

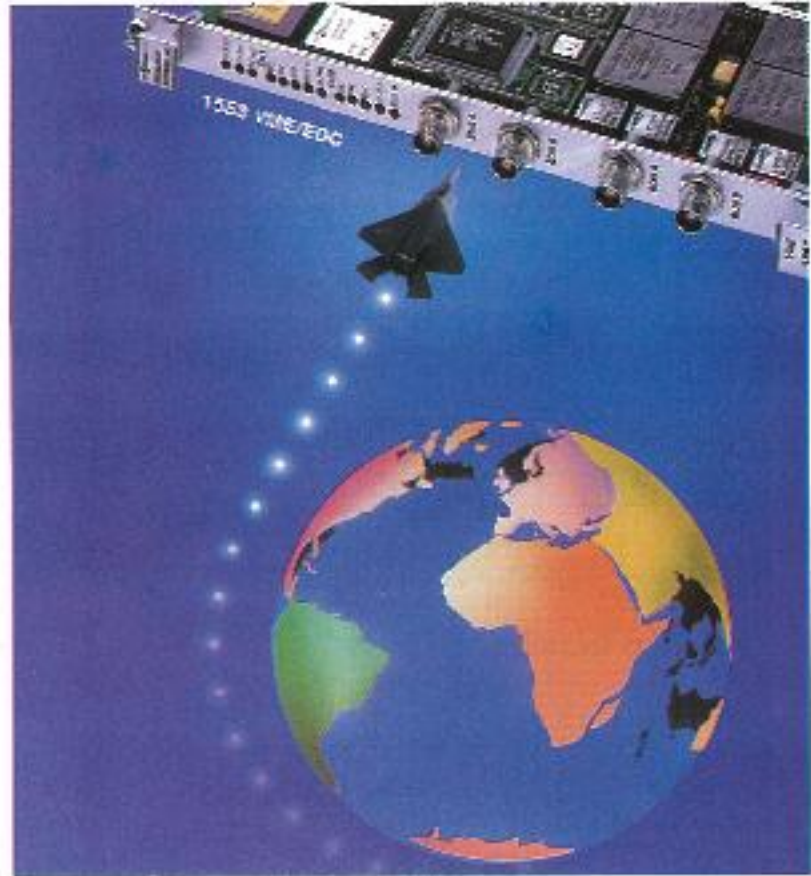
klerans değişikliklerini diğer pilota bildirmelidir.

-Radyo volümünü test etmeli ve dinlemede olmalıdır.

-İletişimin anlaşılır olduğuna emin olmalı ve bilgiler anlaşılır ise açıklama talep etmelidir.

-Daima tekrar etmelidir.

-Diğer pilotun iletişime katılımında alınan bilgileri ve



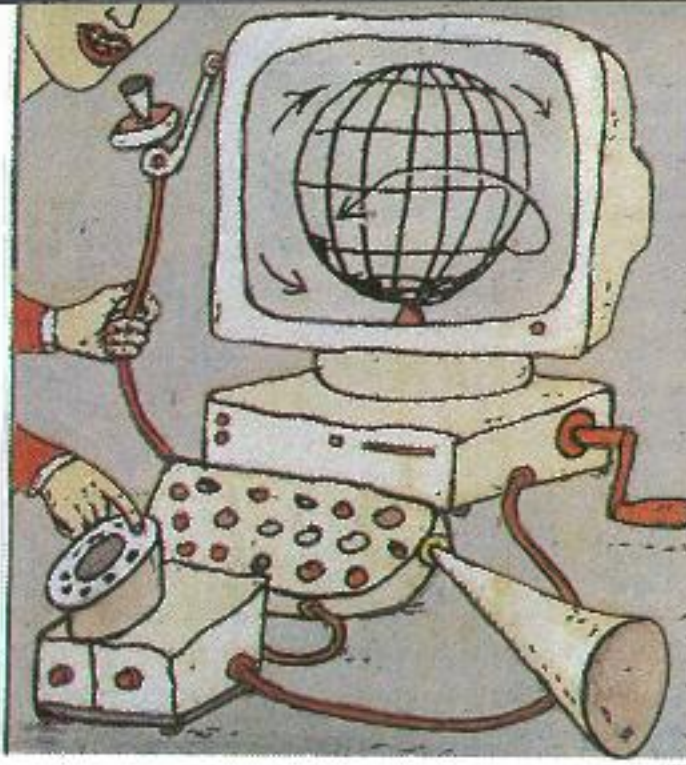
• İletişimin Basit/Sade Olması

• Kleranslar, talimatlar veya istekler iki veya daha fazla kritik konuyu ihtiva etmemelidir. Böyle durumlarda "Ready to copy" ifadesi yapılır.

• **RM (Cockpit Resource Management) Usullerinin İletişime Uygulanması**

Kokpitte dikkat dağınıcı bir problemin





meydana gelmesi veya işgücünün alışılmasının ölçüle artması durumunda bir pilot ile mutlaka iletişimi sağlayınız.

•Headset Kullanımı

Lüzumlu ise headset kullanarak iletişimin anlaşılır olmasını sağlayınız.

Belki de en iyi çözüm, pilot ile kontrolörlerin hatalar konusunda hassasiyetlerinin artmasıdır. Sistemin içinde, ofinde mikrofona olan her kişi konuşma ve dinlemede hataların önlenmesi konusunda faaliyette bulunmalıdır.

*Hatasız Kul
Olmaz Ama
Havacılık Hata
Affetmez...*



Not Defteri

Hazırlayan:

M. Ercihan Bayraktar



Sorumluluk almak, kalitedir.
"Kişisel Kalite" seminerinden.

...

Sorumluluk Hakkında Bir Hikaye

Bu hikaye dört kişi hakkındadır. Bunların isimleri Herkes, Herhangibiri, Biri ve Hiçkimse idi. Yapılması gereken önemli bir iş vardı. Herkes'in yapması istenmişti.

HERKES, BİRİ'nin o işi yapacağına emindi.

HERHANGİBİRİ yapabiliirdi ama

HİÇKİMSE yapmadı.

BİRİ çok kızdı çünkü bu

HERKES'in işiydi.

HERKES

HERHANGİBİRİ'nin yapacağını düşünmüştü.

HERHANGİBİRİ yapabiliirdi ama

HİÇKİMSE HERKES'in yapmayacağını anlamamıştı.

Sonuçta; HERKES BİRİSİNİ suçladı ancak gerçekte HİÇKİMSE HERHANGİBİRİNİ suçlamadı.

"TSE ISO 9000 Kalite Yönetimi Eğitim Kitabı"ndan.

...

Kral, kraliçenin ertesi sabah süt banyosu yapacağını söyleyerek çevre köylerdeki her bir süt üreticisinin saraydaki havuza birer kova süt dökmelerini emreder.

Köylülenden bir şöyle düşünür: "Ben bir kova süt yerine bir kova su döksem, koca bir havuzda bunu kim farkeder ki?"

Ertesi sabah havuzun suyla dolu olduğu görülür.

...

1968 yılının bir Ekim akşamı, Mexico City'nin Olimpik Stadyumu'nda maraton koşusunun son yarışçıları izlemek için sadece bir avuç inatçı izleyici kalmıştı. Bir saat az bir süre önce, yarış seyircilerin coşkun alkışları eşliğinde Etiyopyalı Mamo Wolde kazanmış. Seyirciler son yarışçıların da gelmesini beklerken hava iyice soğumuştur ve kararmıştı.

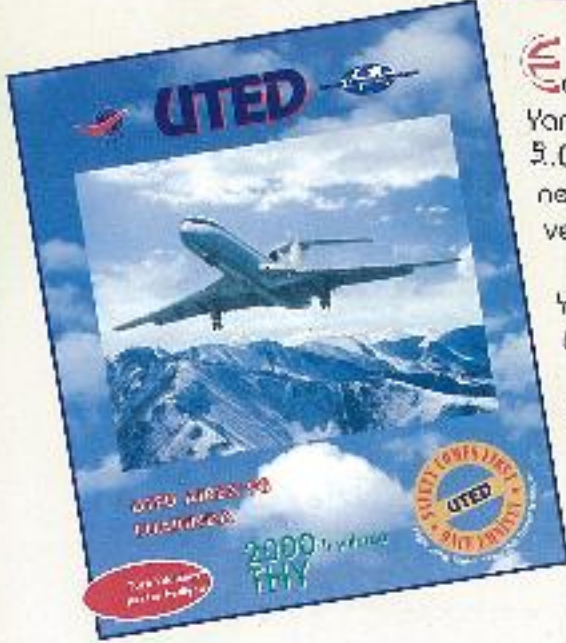
Son koşucular gelmeyecek gibiydi. Stadyumun maraton kapısından giren sirenlerin ve polis düdüklörünün seslerini duyduklarında seyirciler neredeyse dağılmaya başlamışlardı. Herkes merakla maraton kapısına doğru bakarken, kırk bir kilometrelik koşunun son metrelərini tamamlayan son atlet de görüldü. Bu maratoncu Tanzanya'lı John Stephen Akhwari'ydı. 400 metrelik son turunu atarken seyirciler bacağına bandajlı olduğunu ve onun atından kanlar sızdığını görebiliyorlardı. Yarış sırasında düşüp yaralandığı halde vazgeçmemişti.

Stadyumdaki bütün seyirciler o anda ayağa kalkılar ve bitiş çizgisini geçene kadar Akhwari'yi çılgınca alkışladılar.

Akhwari yarıştan sonra topallayarak soyunma odasına giderken, gazeteciler, yaralandığı ve hiçbir madalya alma umudu olmadığı halde koşuyu neden terketmediğini sormuşlardı. Akhwari'nin yanıtı şöyle olmuştu: "Benim ülkem beni Mexico City'ye yarışa başlamak için değil, bitirmem için gönderdi."



UTED



Elinizde bulunan Uçak Teknisyenleri Derneği'nin aylık yayın organı olan UTEB Dergi'ye her ay düzenli olarak sahip olmak ister misiniz? Yanıtınız evet ise; aşağıdaki formu doldurup, yıllık abone ücreti olan 5.000.000.-TL.'yi aşağıda belirtilen banka hesap numaralarından birine yatırarak, dekontunu ve abone formunu, dernek merkezimize faks veya posta yolu ile ulaştırınız.

Ya da, derneğimiz adresine başvurarak abonelik işlemlerinizi yapabilirsiniz...

Uted Dergi her ay kesintisiz olarak adresinize ulaşacaktır.

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ
İstanbul C. 15024 4/5 D. 8
Rahmiye, İstanbul
Tel: (0212) 545 13 00 / Faks: 545 13 71

UTED DERGİ ABONE FORMU

Adınız soyadınız:

Derginizin gönderilmesini istediğiniz adres:

Posta kodu:

Telefon&Fax:

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ:

TÜRKİYE İŞ BANKASI

ÇARŞI BAKIRHÖY ŞUBESİ

İSTANBUL

1006-01233989 NO'LU HESAP

ve da

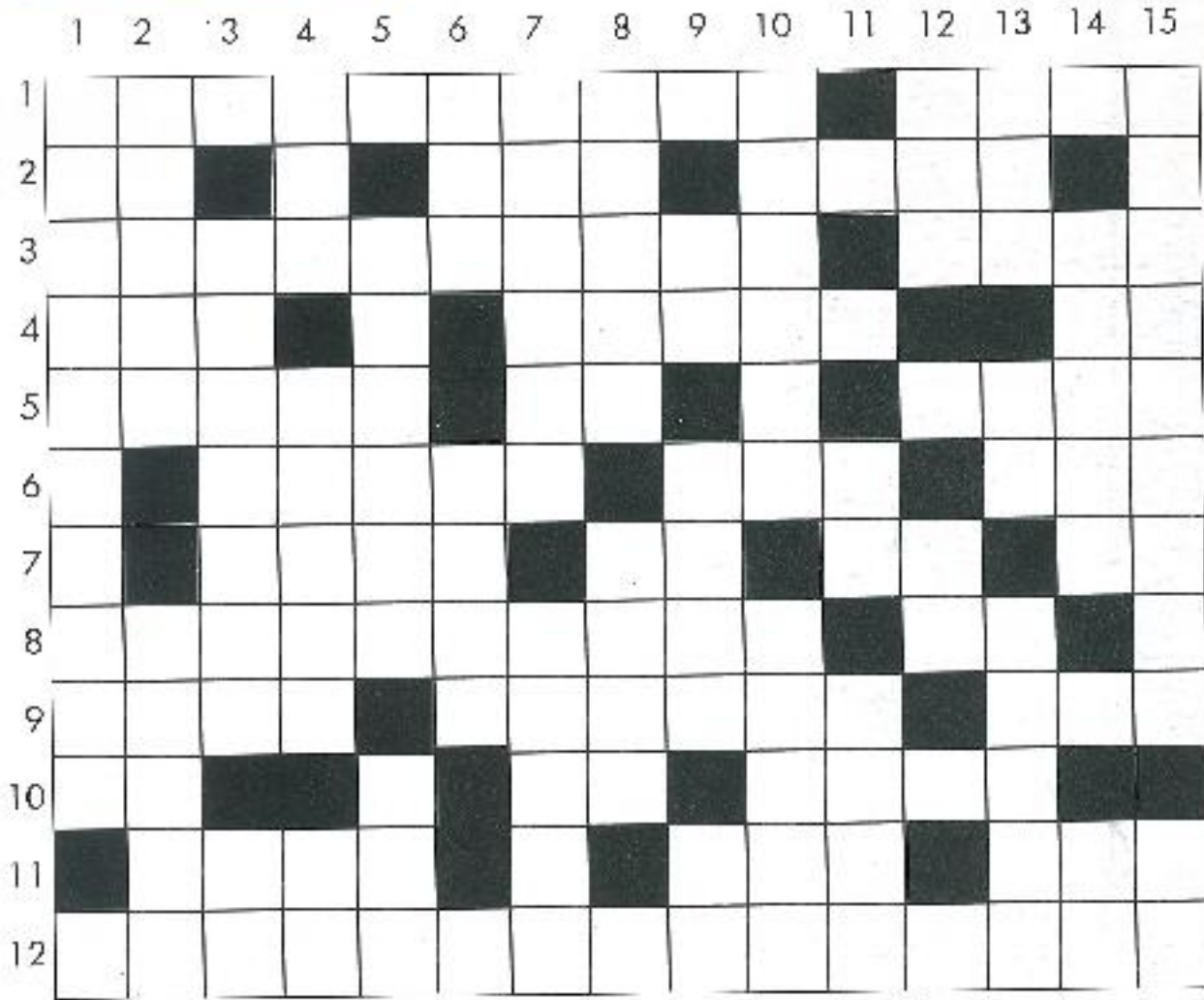
YAPI KREDİ BANKASI

YEŞİLİÇİ ŞUBESİ

İSTANBUL

121-304-002080 NO'LU HESAP

Hazırlayan: Turan OZKAN



SOLDAN SAĞA: 1- Bir yönün şekli, Enli bir kılıç türü, 2- Bir organımız, Kaba bir kumaş türü, Padişah çadırı, 3- Osmanlı'nın bir savaşı, Bir organımız, 4- Dolaylı anlatım, Bir yemek adı, Haber ajansımız, 5- 1'ü kısa zaman, İlave, İslam tarihinde bir savaş, 6- Açık arttırma, Yankı, (Tersi) Bir doğal afet, 7- başına "M" gelirse ibadethane, Bir renk, Bir ek, "Sele"nin sesizleri, 8- (Tersi) Bir bes-tekanımız, (Tersi) Yabancı, 9- Buyuran-lar, Özellik, diğer, Arapça bir harf, 10- Bir soru, Bir nota, Bir erkek adı, 11- La-netli, Bir tür demir, Bir göz rengi, 12- Yazar ve şairimiz.

YUKARIDAN AŞAĞIYA: 1- Eskî ünlü bir futbolcumuz, 2- Alimler, Yol içisi, 3- İlahi, Beddua, 4- İslamın şartlarından biri, Kursal kitaplardan, (Tersi) Bir nota, 5- Yetki, Kayımbi-rader, 6- (Tersi) geniş olmayan, (Tersi) Allahın adlarından, 7- Küçük vazitesi, Gemicilikte gü-venlikle yapılan bir işlem, 8- (Tersi) Bir deney hayvanı, Ters, zat, 9- (Tersi) Bir ek, (Tersi) De-ğerli bir taş, Matematikte sabit bir sayı, 10- Tah-ta balıyoz, Amerikada kasaba polisi, 11- Yayla-zıdır, İngilizce "Almak" kelimesi, 12- Temiz, Vilayet, 13- Köylerde zengin toprak sahibi, Bir organımız, Nefis, harika, 14- Tavuk kemi-ğiyle yapılan bir oyun, (Tersi) Bir emir, 15- Bir Türk büyüğü, Kamer.

Soldan Sağa: 1- İranair, Airbus, 2- Nane, Ters, İsim, 3- Emaye, Çay, An, Ge, 4- Kal, Emami, Kar, 5- Zil, İle, At, İra, 6- Pazar, TL, Asak, 7- An, Nezaret, Si, 8- Yol, Katık, 9- Uşak, Reye, Ek, Ka, 10- Çimen, Vars, Ye, 11- Uşak, Peri, Adi, 12- Siper, Kibar, Rip.

Yukarıdan Aşağıya: 1- İnek, Pabuç, 2- Ramazan, Sili, 3- Analiz, Amip, 4- Ney, Lan, Kese, 5- Ek, Rey, Nar, 6- İt, Zor, 7- Reçel, Alev, 8- Rame, Yapı, 9- Asya, Tekereb, 10- Malta, İra, 11- Ait, Tesir, Bin, Asık, 13- US, Kısık, Yar, 14- Sigara, Kedi, 15- Merak, Ka, İp.

HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED

Dünyada ve ülkemizde havacılık hızla gelişiyor.

Bu 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.

Sizde bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığıyla sunabilirsiniz.



SİZE HER ZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

İstanbul Caddesi, Üstoğlu Apt. No: 24 Kat:5 Daire: 8
Bakırköy-İstanbul

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

Fax: (0212) 542 13 71

Bu bayrağı hep göklerde tutacağız.



Cumhuriyetimizin ilk kuruluşlarından biri olan Türk Hava Yolları 65 yıldır göklerde bayrağımızı gururla taşıyor. Sadece 4 uçakla, Ankara-Eskişehir arasında hizmete başlayan Türk Hava Yolları bugün toplam 100'e varan noktaya ulaşıyor. Hepsi modern teknolojinin son örneği olan toplam 65 uçakla Türk Hava Yolları Cumhuriyet'in 75. yılında artık dünyanın en büyükleri arasında...

